

A GAZETA CORREDO R



INSTITUTO JONAS DOS SANTOS NEVES
BIBLIOTECA

AJ02734-1

Vitória (ES), segunda-feira, 25 de outubro de 1993

Os grandes desafios

O Corredor de Transportes Centroleste é a coluna vertebral do desenvolvimento econômico do Espírito Santo nas próximas décadas. Mas seria insensato deixar tudo por conta das forças do mercado. Em razão disso, ao poder público cabe não apenas tomar medidas para evitar a concentração de investimentos em torno de Vitória, como estimular a agricultura, em especial a lavoura de café, que sempre se mostrou a mais eficiente na geração de empregos e renda e, pois, fixadora do homem no campo. Estes desafios constam de diagnóstico feito por um grupo de professores da Universidade Federal do Espírito Santo, reunidos no Núcleo de Estudos e Projetos, sob a direção do demógrafo Celso Dias. Encomendado pelo Governo do Estado e concluído em julho deste ano, após dois anos de discussão, o trabalho — que será livro de estratégias para interiorização do desenvolvimento — mereceu uma síntese, que *Corredor* publica nesta edição.



REALIZAÇÃO



REDE GAZETA
DE COMUNICAÇÕES

APOIO



Companhia
Vale do Rio Doce

GOVERNO
TRAB
ESPIRITO SANTO

LHADOR
SEDES

BANESTES S.A.
Banco do Estado do Espírito Santo

Cenários da intervenção



Para chegar à conclusão enfim aprovada por um comitê formado por técnicos do Governo estadual, a equipe da Ufes simulou cinco hipóteses de crescimento econômico, com diferentes graus de intervenção do poder público. Desses ensaios resultaram cinco cenários desenhados no mapa do Espírito Santo (Confira na última página).

Se não houver nenhuma intervenção do poder público para direcionar investimentos para o interior — como está acontecendo até agora —, teremos o cenário mostrado no mapa do desequilíbrio, onde se vislumbra uma grande concentração econômica em torno de Vitória, além de um pólo turístico entre Vila Velha e Marataízes. “A hipótese do *laissez faire* aponta

para o caos”, afirma o economista José Antônio Buffon, membro da equipe do NEP, salientando que deixar o barco correr é “a marcha da insensatez”.

Ao contrário, se o poder público capixaba tomar as rédeas do processo e orientar o desenvolvimento de forma harmônica, o território do Espírito Santo ganhará o colorido desenhado no mapa do equilíbrio, onde se vê um Estado economicamente diversificado, com cada região explorando sua vocação. Nesse cenário, fica claro que o Corredor de Transportes é o grande eixo do desenvolvimento estadual, mas sem o fortalecimento da agricultura — em especial, da cafeicultura — o interior tende a se esvaziar.

A atratividade que Vitória exerce

O estudo sobre a desconcentração econômica do Espírito Santo nasceu de uma constatação do Geres — Grupo Executivo para Recuperação Econômica do Estado do Espírito Santo: atualmente, não há instrumentos legais ou administrativos para promover a interiorização dos investimentos.

O Geres tem interesse em colocar mais recursos dos incentivos fiscais no interior, mas nada pode fazer contra dois fenômenos convergentes: 1) a polarização exercida pela Grande Vitória, que atrai investimentos principalmente pela infraestrutura que oferece, sobretudo no centro industrial da Serra, que tem se mostrado capaz

de agrupar indústrias de beneficiamento de mármore e granito cuja localização mais adequada seria, por exemplo, o município de Jerônimo Monteiro, no Sul, junto ao pólo de extração mineral;

2) A tendência natural dos empresários a se basear na Grande Vitória para desfrutar das facilidades portuárias e ficar mais perto do maior mercado consumidor do Estado.

Para que os investimentos fluam para o interior e deixem de se concentrar na Grande Vitória, será necessário que o poder público capixaba estabeleça uma política de desenvolvimento e crie os instrumentos legais para mudar a tendência vigente.

A tendência do empresariado é fixar-se na Grande Vitória. É preciso mudar essa orientação.

Esvaziamento rural inchou as cidades

Ao concluir que o café é o produto agrícola com maior potencial para gerar renda, dar emprego e manter a população no interior, o grupo de estudos da Ufes fez praticamente uma revisão histórica a respeito do papel dos chamados “grandes projetos” no processo de concentração urbana na Grande Vitória.

“A esquerda errou achando que a Aracruz e a CST provocaram o inchaço da região metropolitana”, afirma José Antônio Buffon, professor da Ufes e militante do PT. “O grande res-

ponsável por esse problema foi a falta de uma política rural”, completa ele, lembrando que, entre 1962 e 1974 (antes dos projetos), o Espírito Santo expulsou milhares de pessoas do campo.

Talvez a mais importante conclusão do estudo da Ufes é que não se deve esquecer a agricultura em nenhum momento. A política agrícola é um contraponto indispensável a qualquer plano de desenvolvimento econômico, especialmente daqueles mais voltados para a industrialização ou para a modernização do setor de serviços, como é o caso do Corredor de Transportes.

A tábua de salvação

Se não contasse com o Corredor de Transportes, o Espírito Santo estaria condenado à estagnação ou à decadência. Segundo o professor José Antônio Buffon, com exceção da região comandada pelos portos da baía de Vitória — a porta de entrada e saída do Corredor Centroleste —, todo o litoral brasileiro, do Norte fluminense até a costa do Ceará, está fadado a ficar à margem dos grandes acontecimentos econômicos do Brasil nos próximos 30 anos. Por isso o Corredor é considerado “o grande eixo”. De acordo com esse raciocínio,

que também aparece no estudo da Ufes sobre a necessidade de desconcentrar a economia capixaba, o crescimento econômico brasileiro nos próximos 30 anos está condicionado a seguir três grandes tendências:

I — o fortalecimento do eixo tecnológico da Região Sudeste para a Região Sul;

II — o deslocamento da fronteira dos recursos naturais para a Região Amazônica;

III — o deslocamento dos investimentos agrícolas na Região Centro-Oeste.

Interior tem que ser rico

A macrocefalia da Grande Vitória, que só poderá ser revertida mediante a articulação de interesses públicos e privados, não é apenas um mal em si, mas um fenômeno que reflete um ou outro mal — o empobrecimento do interior. Por isso, diz o estudo da Ufes, é preciso evitar as deseconomias da concentração de investimento na região metropolitana.

“A metrópole só será forte se o interior for rico”, eis o corolário do raciocínio formulado pelos economistas da Ufes, cujo levantamento proporcionou outra importante conclusão histórica, fundamental para as decisões do poder público: o crescimento econômico capixaba nos últimos anos foi pouco integrado, ecologicamente nefasto e socialmente injusto. Em resumo, foi “crescimento” e não “desenvolvimento”.



Os sete requisitos da desconcentração

A desconcentração industrial do Espírito Santo deve tomar como ponto de partida a implantação física de distritos industriais em cidades do interior, mas só isso não basta. De acordo com o estudo da Ufes, os distritos industriais são o primeiro de um programa de sete pontos sem os quais não adiantaria tentar reverter o processo de concentração em torno da capital capixaba.

Os outros pré-requisitos da desconcentração, segundo o trabalho dos economistas da Universidade Federal do Espírito Santo, são:

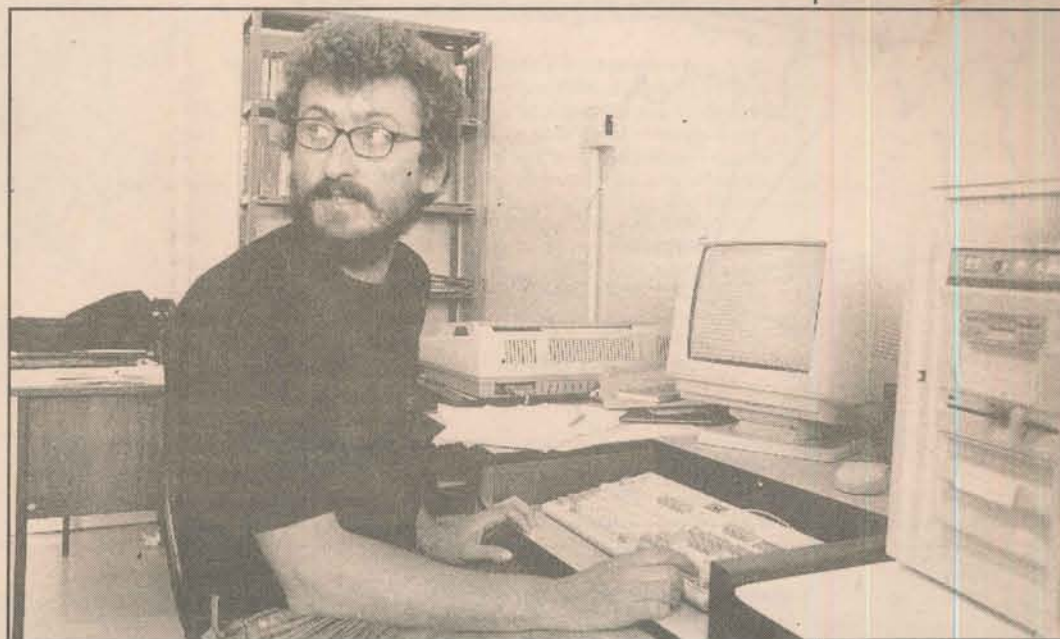
- A realocação industrial pura e simples, mediante negociação com o interessado;
- Reforço da infra-estrutura no interior (água, energia, tratamento de efluentes);
- Reforço do sistema de telecomunicações no interior;
- Reforço do sistema viário;
- Maior cuidado com a formação de mão-de-obra no interior;
- Criação de um órgão tripartite (Estado-município-empresas) capaz de encarar o desafio da desconcentração econômica e da interiorização dos investimentos.

Os limites do fomento atual

A proposta de desconcentração econômica do Espírito Santo formulada pela Ufes não apresenta nenhuma novidade. “Não há novismo, tudo o que propomos já foi colocado antes”, explica o professor José Antônio Buffon, destacando que, para dar certo, a proposta tem de ser abraçada pelo Estado, cujo papel é o de “articular os interesses privados”.

Aparentemente simples, a tarefa do poder público torna-se tão complicada quanto um jogo de xadrez porque não basta apenas criar projetos executivos que orientem os investimentos para fora da Grande Vitória. O grupo de estudos da Ufes concluiu que o sistema estadual de fomento econômico, capitaneado pelo Bandes, Geres, Funres e Fundap, está operando “no limite”, não tendo, portanto, fôlego para contribuir nessa nova arrancada.

Se o sistema de incentivos fiscais do Espírito Santo não pode ir além do que já vai — e ele já vai bastante fundo —, o outro grande empecilho da interiorização é a extrema capacidade de atração exercida pelo Centro Industrial de Vitória, com base no distrito de Carapina, na Serra. A partir de casos como o da Andrade Gutierrez Granitos, que realizou no Cívit um investimento de 20 milhões de



dólares que normalmente deveria ser implantado na região de Cachoeiro de Itapemirim, os economistas da Ufes concluíram que o Governo estadual tem que tomar providências para evitar distorções semelhantes.

“O Espírito Santo levou 25 anos construindo vantagens comparativas em Cachoeiro, Colatina e Linhares,

mas os empresários preferem sobrecarregar a infra-estrutura da região metropolitana”, afirma Buffon, deixando claro que está faltando o poder público intervir no processo, em nome de um desenvolvimento mais harmônico, que favoreça a população de todas as regiões e não comprometa o futuro do Estado.

Buffon integra uma equipe que consolidou uma proposta de governo para o Espírito Santo

Os quatro corredores

Um plano de metas divide o Espírito Santo em quatro corredores de subordinação, polarizados pela Grande Vitória, por Cachoeiro, por Colatina e por São Mateus

As últimas das 317 páginas da proposta de desconcentração econômica do Espírito Santo são reservadas a um grande elenco de projetos e medidas estratégicas para tornar mais equilibrada a economia estadual. A rigor, a proposta dos economistas da Ufes trabalha com quatro grandes "corredores de subordinação" cujos centros polarizadores são a Grande Vitória (que exerce influência sobre 20 municípios, além dos cinco situados na região metropolitana), Cachoeiro de Itapemirim (mais 18 municípios), São Mateus (9 municípios) e Colatina (9 municípios).

recer que este município foi colocado sob a influência da Grande Vitória. Dentro desses quatro grandes "corredores", encontram-se 20 zonas funcionais, ou seja, situações regionais em que uma cidade média exerce liderança sobre outras cidades pequenas. Assim, há zonas funcionais na região de Nova Venécia, Linhares, Barra de São Francisco e Guarapari, entre outras.

Quase como se fosse um plano de metas, visando ao ano 2005, a proposta dos economistas da Ufes analisa cada corredor de subordinação e enumera os projetos que devem merecer prioridade do Governo do Estado. A proposta toma sempre como referência o sucesso do Corredor de Transportes Centroleste.

A quem estranhar a ausência de Linhares como corredor de subordinação, deve-se escl-

Corredor da Grande Vitória

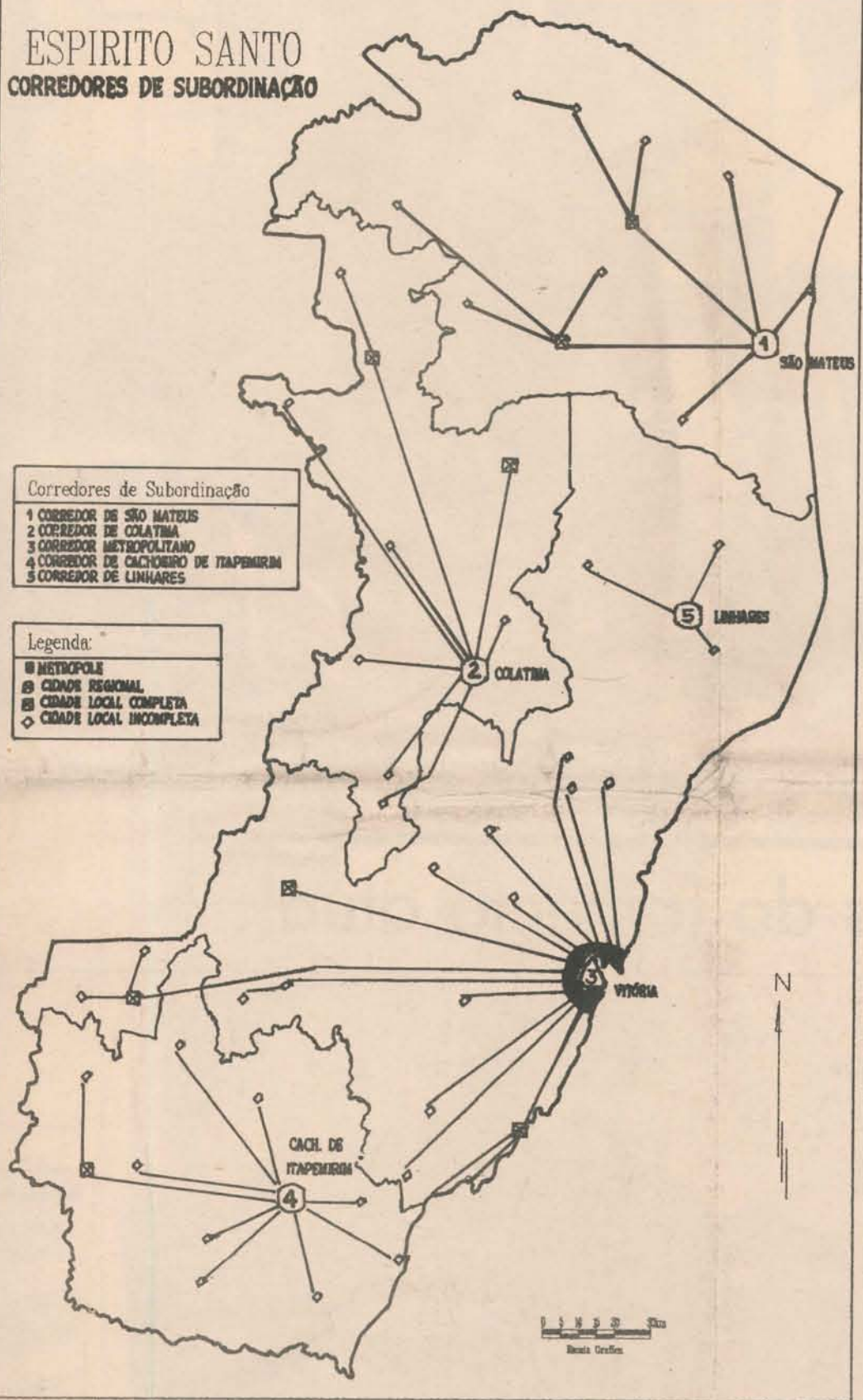
Para se tornar um centro comercial, financeiro e de serviços atrelado ao complexo exportador/importador denominado Corredor de Transportes Centroleste, Vitória precisa atender a dois pré-requisitos: o saneamento da baía e a criação de um órgão gestor da região metropolitana. Sem isso, é praticamente impossível obter um ordenamento que permita a Vitória comparar-se a Roterdã, cidade holandesa que ostenta o título de maior porto do mundo.

Além disso, segundo o estudo da Ufes, o desenvolvimento econômico da região liderada por Vitória deve passar pela realização dos seguintes projetos:

- Fortalecimento da pesca artesanal e empresarial;
- Expansão do turismo no eixo Vitória-Guarapari, adotando-se o modelo da Catalunha (Espanha) e visando principalmente uma maior permanência do turista na

- região;
- Reparcelamento do sistema portuário; expansão do Porto-cel, com instalação em Barra do Riacho de um estaleiro de reparos navais;
- Construção da Ferrovia Vitória-Cachoeiro, com uma saída para o porto do Ubu, no município de Anchieta;
- Projeto Tecnópolis, com a criação de um pólo de software e uma incubadora de projetos, aproveitando a capacidade técnica da Ufes;
- Construção de aeroporto internacional na região da Barra do Jucu;
- Integrar o agroturismo (na região montanhosa) com o projeto turístico litorâneo;
- Modernizar e diversificar a agricultura na região de Linhares;
- Direcionar a região de Iúna e Afonso Cláudio para a produção integrada de aves e suínos, visando à exportação.

ESPIRITO SANTO
CORREDORES DE SUBORDINAÇÃO



Corredor de Colatina

A cidade de Colatina é considerada o centro de uma área estratégica para a consolidação de um

pólo industrial misto e de prestação de serviços. Independentemente de qualquer investimento oficial, Colatina é um pólo privilegiado na captura de renda da zona cafeeira estadual. Por isso, o corredor

de Colatina foi eleito área prioritária para a modernização da lavoura cafeeira, com suficiente grau de diversificação para se voltar para a exportação. Os projetos recomendados pelo estudo da Ufes

- na região de Colatina são:
- Construção de um terminal intermodal de cargas;
 - Distrito industrial;
 - Modernização da pecuária de corte;
 - Desenvolvimento da produção florestal.

Corredor de Cachoeiro

Além de continuar como pólo de beneficiamento de mármore e granito, a cidade de Cachoeiro de Itapemirim tende a se firmar como um centro industrial misto e capital regional equipada para prestar serviços a toda a região Sul do Estado. Os projetos recomendados pelo estudo da Ufes são:

- No setor primário, modernizar a lavoura de café e a pecuária leiteira;

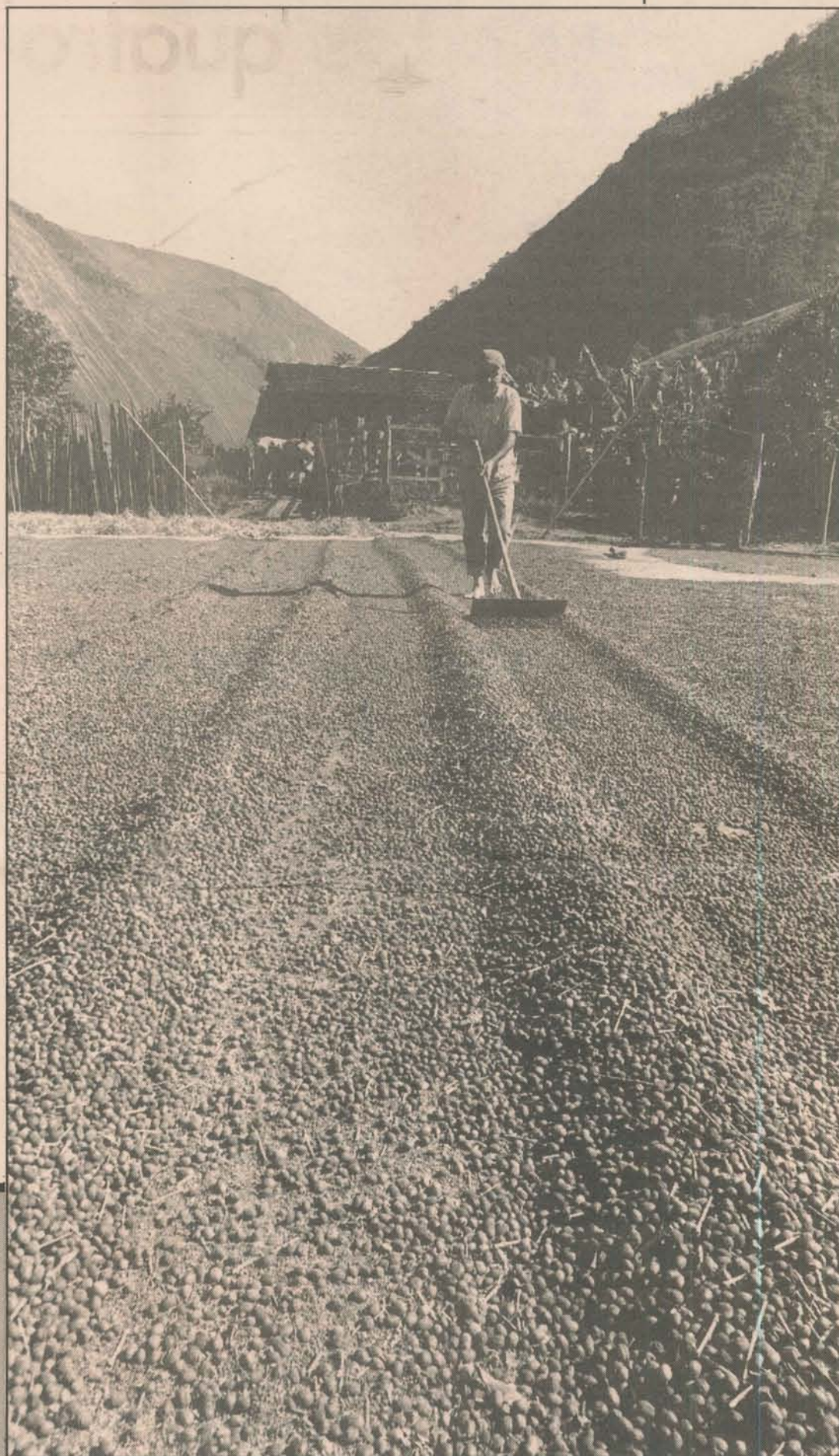
- Distrito industrial;
- Terminal intermodal de cargas;
- Modernizar o pólo de mármore e granito;
- Colocar Cachoeiro como pólo de interiorização da Ufes;
- Pavimentar a estrada Apiacá-Mimoso do Sul, para reverter a polarização atualmente exercida pelo Norte fluminense sobre parte do Sul capixaba.

Corredor de São Mateus

A região Norte do Espírito Santo mereceu atenção especial do grupo de estudos da Ufes porque é a mais atrasada do Estado. A cidade de São Mateus exerce influência sobre municípios do extremo Sul da Bahia mas não consegue polarizar municípios capixabas do Noroeste que se apóiam nas cidades mineiras de Nanuque e Teófilo Otoni. Os projetos e medidas recomendados pelos economistas da Ufes para a região liderada por São Mateus são:

- Expansão dos serviços públicos, como a distribuição de água, em comunidades carentes;
- Distritos industriais mais voltados para a agroindústria, a indústria metalmeccânica e o beneficiamento do granito;
- Desenvolvimento do turismo e da pesca (Conceição da Barra);

- Fazer investimentos na infraestrutura e nos serviços sociais das cidades situadas no eixo da BR-101, para evitar que o fluxo migratório do Nordeste sobrecarregue a Grande Vitória;
- Produzir energia elétrica a partir da queima do carvão vegetal;
- Construir a Ferrovia Vitória-Sul da Bahia;
- Pavimentar a estrada Ecoporanga-Nova Venécia, para reverter a polarização de cidades mineiras sobre o Noroeste capixaba;
- Desenvolvimento da silvicultura, evitando os maciços florestais;
- Modernizar a pecuária de corte;
- Aprofundar o desenvolvimento da fruticultura tropical;
- Construir um terminal intermodal de cargas.



A salvação da lavoura

A pesar de ter perdido parte da importância que teve na economia capixaba, o café continua pesando cerca de 30% no produto agrícola do Espírito Santo. "Não se deve esquecer que o café representa mais para a economia do Espírito Santo do que para a do Brasil", diz o economista José Antônio Buffon, explicando que a cafeicultura é a única atividade agrícola capaz de gerar renda e emprego para grande parcela da população rural do Estado.

Com base nessa constata-

ção sobre a inevitabilidade da presença do café na economia capixaba, o estado dos economistas da Ufes recomenda fazer um urgente diagnóstico técnico da cafeicultura, para se ter um quadro real da situação dos cafeicultores, do estágio tecnológico das lavouras e do rendimento de cada região. Em linhas gerais, propõe-se manter o parque cafeeiro capixaba numa área total de 400 mil hectares e a longo prazo aumentar a produtividade média das atuais 7 sacas beneficiadas anuais por hectare para 20 sacas.

Recomenda-se ainda que a cafeicultura seja a base da diversificação das lavouras.

A diversificação agrícola, segundo a proposta dos economistas da Ufes, deve ser feita sobre áreas atualmente ocupadas por pastagens. A

modernização da pecuária capixaba deve ser feita de tal forma que o rebanho atual caiba em 70% da área atual de pastoreio. Os 30% restantes devem ser "desviados" para outros produtos, em nome da necessidade de diversificar a agricultura do Estado.

Na agricultura, o café é o único produto que pode ajudar a fixar o homem no interior

Mais informações na última página

1102734-6



A passagem pelo Penedo é estreita, o que exige perícia dos que sabem seus segredos

Aqui o serviço custa menos do que no Rio

Os práticos têm fama de ganhar bem, melhor até do que qualquer categoria profissional existente nos portos. Eles não falam em cifras, mas lembram que, em linhas gerais, a praticagem representa menos de 1% do custo operacional de um navio — valor que gira em torno de 20 mil dólares por dia, em média, esteja ou não atracado num cais.

Mauro Leal do Canto, secretário da Associação dos Práticos do Espírito Santo, afirma que os preços da praticagem nos portos capixabas representam a metade dos do Rio, um terço dos de Paranaguá e um quarto dos de Santos. Essa defasagem se explica, em parte, pela tradição, pois até pouco tempo atrás os portos do Espírito Santo não entravam na lista dos mais importantes do país. Além disso, em-

bora não haja uma tabela de preços, a praticagem capixaba concede descontos especiais de 55% aos navios brasileiros de cabotagem e de 30% aos nacionais de longo curso.

Em virtude da existência de contratos especiais como o mantido com a Docenave (empresa de navegação da Cia. Vale do Rio Doce), é impossível a um leigo chegar ao faturamento da Associação dos Práticos e ao salário de um prático. Segundo informação de fonte da Codesa, é da ordem de 900 dólares o serviço de pôr e tirar um navio médio, de 160 metros de comprimento, dos cais capixabas, onde operam 2000 navios por ano. Seria uma maravilha se os práticos não tivessem de arcar com alguns custos operacionais, dos quais o mais ostensivo é a manutenção de sua frota de lanchas.

Os ases da na

Eles são apenas 12 e formam o grupo profissional mais antigo e coeso em atividade nos portos do Espírito Santo. Sua missão é pôr e tirar os navios dos cais. Chamados de práticos da navegação, são pilotos experimentados que conhecem a fundo as águas capixabas, especialmente as da baía de Vitória, onde se concentra o maior movimento de navios.

Autônomos, os práticos prestam contas à Marinha, que os seleciona por concurso. Se as provas escritas e orais duram apenas um dia, as provas práticas levam meses para chegar ao fim, pois se exige que o piloto passe por todas as manobras feitas com navios nos

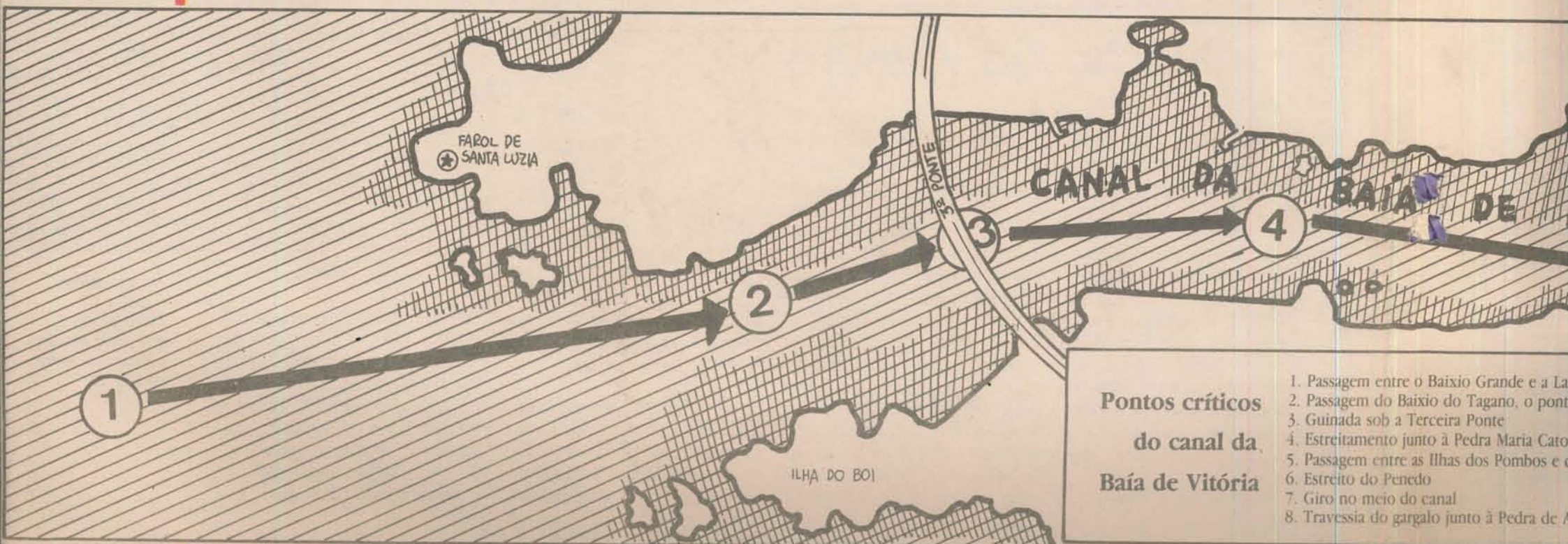
cais do Espírito Santo, de dia e de noite. Para ganhar a habilitação, o prático precisa fazer de 800 a 900 manobras.

Embora o maior espetáculo naval da de Vitória seja o giro feito pelos navios frente do cais de Capuaba, no nariz da península que circula pela Avenida Getúlio Vargas ou trabalha nos prédios do centro, a aproximação dos navios até o cais da Capuaba passa por outros sete pontos críticos (veja mapa).

Os práticos — uma instituição existente em todos os portos do mundo — atuam assim como pilotos nesses trechos que só



Passagem entre as Ilhas da Fumaça e dos Pombos, um dos pontos críticos no canal de acesso



1502734-7

da navegação

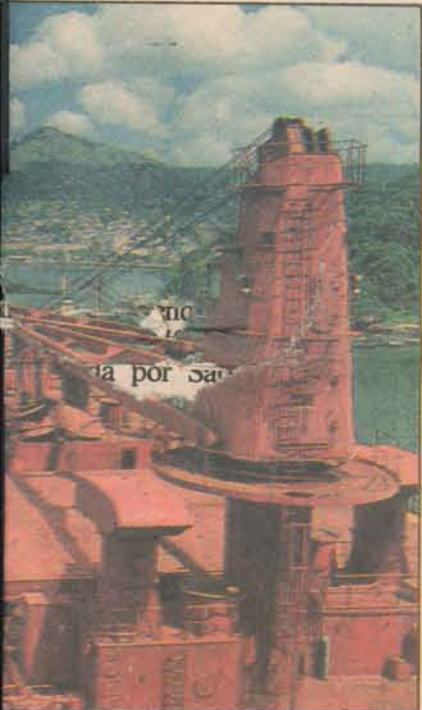
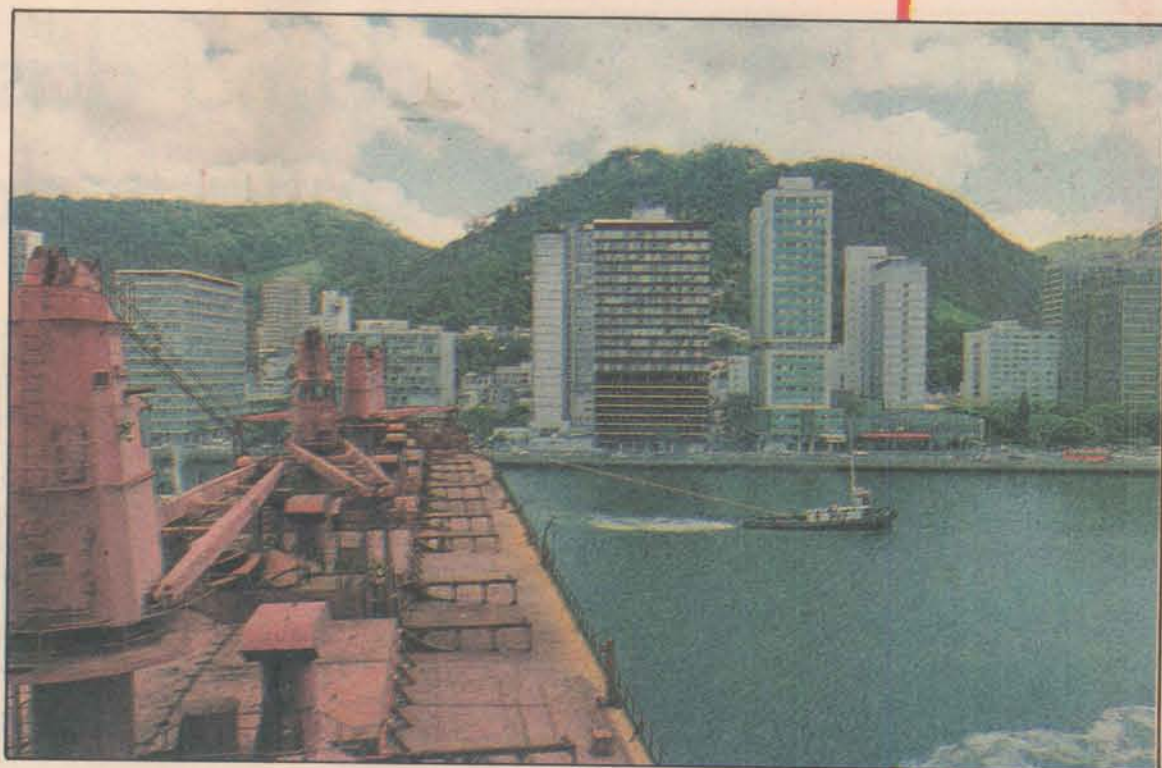
Esprito Santo, de dia e de noite. Para a habilitação, o práctico precisa ter 100 a 900 manobras.

É o maior espetáculo naval da baía. Seja o giro feito pelos navios na baía de Capuaba, no nariz da população que circula pela Avenida Getúlio Vargas, ou nos prédios do centro, a chegada dos navios até o cais da Codesa e outros sete pontos críticos (ver o

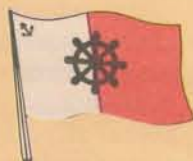
práticos — uma instituição existente em todos os portos do mundo — atuam como pilotos nesses trechos que só eles

conhecem. Na prática, quando entram ou saem dos portos, os navios ficam sob o comando dos prácticos, embora a hierarquia seja respeitada, isto é, o práctico diz o que fazer e o comandante dá a ordem.

De acordo com norma da Capitania dos Portos, a entrada e saída de navios só pode ser feita com a presença de um práctico a bordo. Teoricamente, um comandante poderia fazer a operação sem a ajuda do práctico, mas ninguém se arrisca porque até nisso a prática tem as costas quentes: se não houver o práctico dentro do navio, cessa a vigência do seguro contra acidentes.



pontos críticos no canal de acesso



Clube do Bolinha

Por antiguidade no exercício da profissão, são esses os 12 prácticos em atividade nos portos do Espírito Santo (grifado, o nome de guerra de cada um).

- Aloysio Pereira dos Santos
- Lery Pinto da Silva
- Paulito José Segundo
- Nelson Cavalcante e Silva
- Sarandy Sarmento
- Benedito Ionaldo Calheiros Lopes
- Antônio dos Reis Tinoco
- Euclides de Alcântara Filho
- Luiz Azevedo França
- Mauro Leal do Canto
- José Renato Gouveia
- Ricardo Luiz Muller Pereira

Uma infra-estrutura que inclui 10 lanchas

Para fazer seu trabalho, aparentemente simples — subir ao passageiro do navio e orientar sua entrada e saída do cais, cada operação demorando, em média, uma hora na baía de Vitória —, o práctico conta com uma grande infra-estrutura de transporte e comunicação.

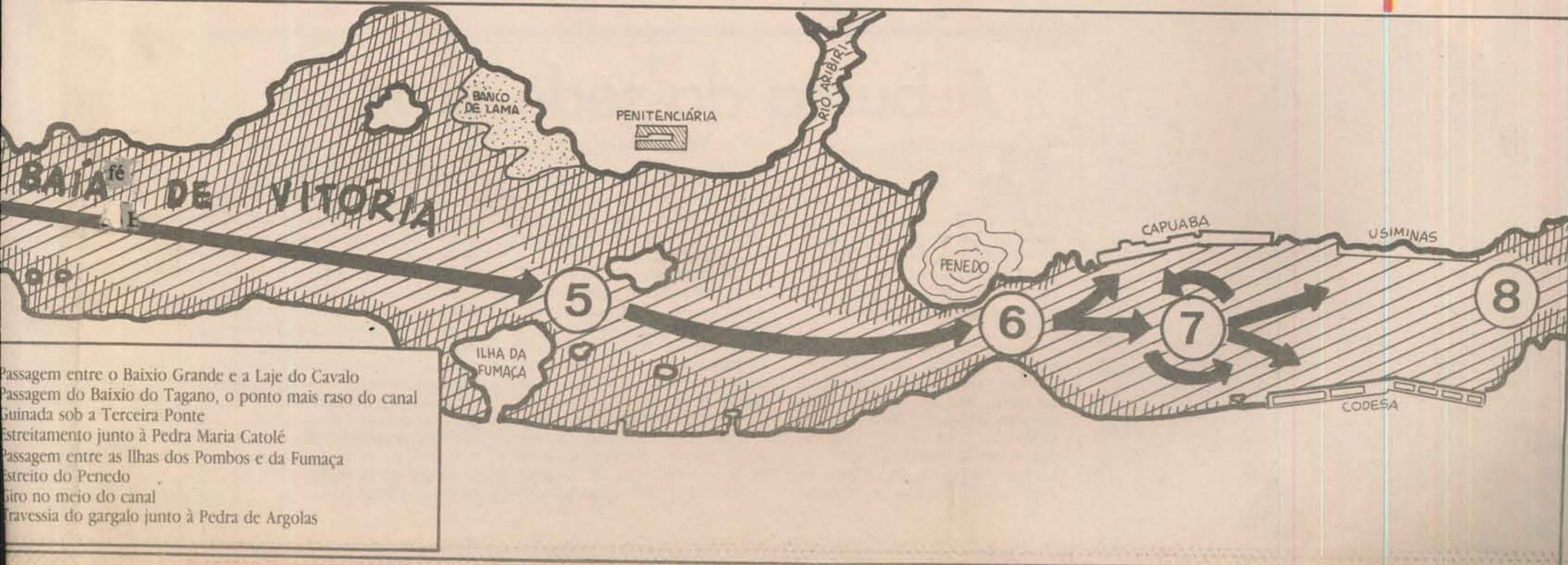
A prática toma conhecimento da chegada dos navios por telefone, fax, telex ou rádio. Para ter acesso aos navios, os prácticos contam com o apoio de 10 lanchas próprias, as mais modernas compradas a 150 mil dólares cada. O efetivo empregado pela Associação dos Práticos chega a 46 pessoas.

Para acompanhar a evolução dos cais capixabas após a formalização do Corredor de Transportes Centroleste, a Associação

dos Práticos iniciou recentemente um processo de modernização. Uma das primeiras providências foi comprar um equipamento de rádio que lhe permite entrar em contato com os navios a 100 milhas náuticas, de tal forma que alguns deles não precisam fundear ao largo da baía de Vitória. Dependendo de combinação prévia, esses navios podem atracar direto. Para facilitar o embarque dos prácticos nesses e em outros casos, a Associação decidiu comprar uma lancha nova por ano. São lanchas com casco e estrutura reforçados, dois motores de 280 cavalos e facilidades para o embarque e desembarque do práctico, que entra e sai dos navios por uma escadinha lançada do convés. Sua velocidade alcança 25 nós, equivalente a 25 milhas náuticas por hora.

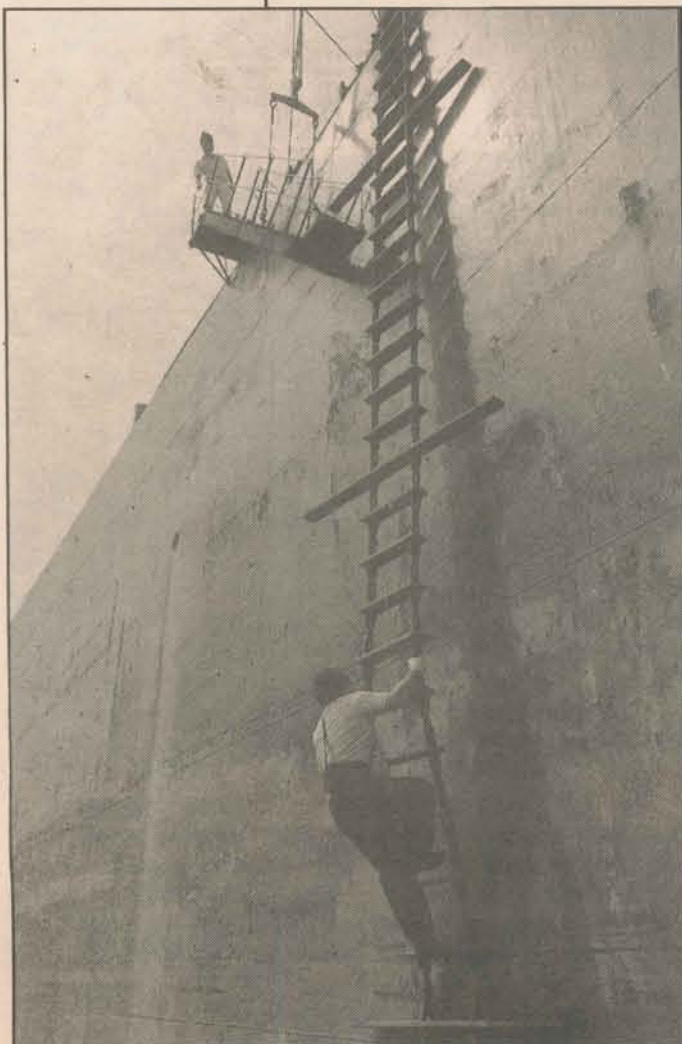
Fazer o navio girar em torno de si mesmo, no interior da baía, manobra mais apertada

Continua



A202734-8

Uma das profissões mais antigas dos cais de portos



O prático sobe ao navio por uma escada de cordas e inicia sua tarefa de orientar o acesso na baía

Entre a mais velhas profissões do mundo grafadas com a letra P, a praticagem disputa o primeiro lugar com a prostituição. Os práticos, marinheiros de curso curto, geralmente confinados a um ou dois cais, não têm vergonha de se comparar às velhas companheiras de todos os marinheiros do mundo. Ao contrário, cheios de histórias e bem-humorados, eles gostam de brincar com a vida pregressa dessa atividade estratégica para a economia de todos os países.

Chamado de **pilot** nos países de língua inglesa e de **lodsén** (aprumador) na Alemanha, o prático (nome usado nos países de origem ibérica) é um profissional tão antigo que sua atividade é mencionada no código de Hamurabi, rei da Babilônia, por volta de 1700 A.C. Ele se espalha por todos os portos do mundo, onde é figura de presença mais certa do que... certas atividades não compulsórias.

Em todos os países, o prático exerce sua atividade como autônomo, sem vínculo empregatício com os tomadores de seus serviços. No Brasil, a atividade é regulamentada pelo Decreto 97.026, assinado pelo presidente José Sarney. Esse é o oitavo regulamento dos práticos. O primeiro foi assinado por D. João VI logo após a abertura

dos portos do Brasil às nações amigas, em 1808. Até então, o erro do prático era punido no Brasil como em Portugal: com a decapitação.

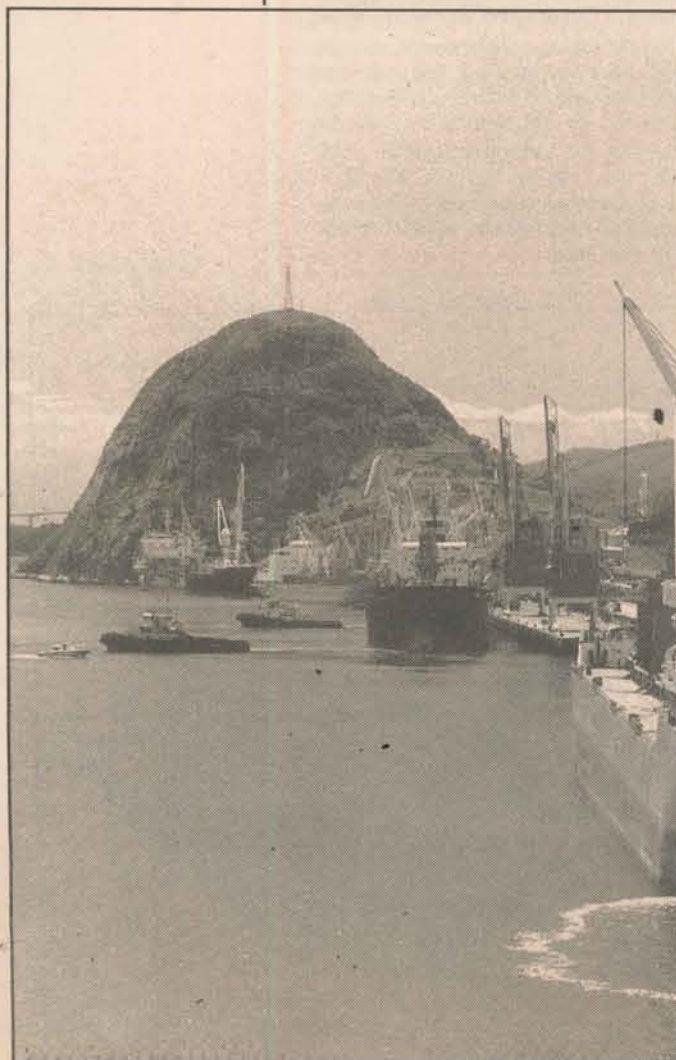
Controlada no Brasil pela Marinha, a praticagem na maioria dos países está sob a jurisdição do Ministério dos Transportes. Em Rotterdam, o maior porto do mundo, na Holanda, a atividade do prático é controlada de comum acordo entre o Governo federal e a prefeitura local.

Nos portos do Brasil, onde existem atualmente cerca de 250 práticos em atividade — a maior concentração é nos rios da Amazônia, onde esses profissionais navegam permanentemente com os barcos com mais de 30 metros de comprimento —, a praticagem tem as atuais características autônomas desde 1962, quando deixou de ser paraestatal. Os concursos para preenchimento de vagas são raros. Em 1994 deve ser promovido um. Podem concorrer quaisquer pessoas, inclusive mulheres, mas os aprovados são geralmente pilotos já experimentados, com curso na Marinha Mercante ou na Marinha de Guerra. No último concurso, em 1986, o primeiro colocado foi o engenheiro naval Mauro Leal do Canto, formado pela Universidade Mackenzie e com curso de pós-graduação na

Universidade de São Paulo. É tanta experiência que eles funcionam como consultores dos portos.

O número de práticos é pequeno por necessidade de serviço. Isto é, o prático é um profissional que precisa estar permanentemente em atividade, sob pena de perder a prática. Nesse aspecto, é uma profissão semelhante à dos pilotos de navegação aérea. Se permanece muito tempo sem voar, o piloto aéreo tem de voltar ao serviço como co-piloto.

As regras da praticagem não se encontram escritas num código especial, mas são lembradas a todo momento pelos profissionais do ramo. A primeira diz que o prático deve praticar sempre, mas não se exceder. O limite no Espírito Santo são quatro manobras por dia (uma entrada de navio corresponde a uma manobra; a saída já é contada como outra). Além disso, o prático não deve beber antes ou durante o serviço, pois de seu trabalho dependem a segurança de pessoas e um patrimônio muito maior do que poderá ganhar em sua vida o melhor prático do mundo. Por fim, regra de ouro: ao prático não cabe interromper o trabalho ou deixar de fazê-lo por discordância quanto à remuneração. Se fizer greve, vai em cana na Marinha.



A busca da sede própria

Há mais de 30 anos ocupando um conjunto de salas da Praça Francisco Teixeira da Cruz, com vista para o canal da baía de Vitória, de frente ao cais das barcas de passageiros para Vila Velha, a Associação dos Práticos está com o dinheiro em caixa para saltar para o Primeiro Mundo da Praticagem.

O projeto consiste em sair do centro tradicional para uma sede própria a ser construída num terreno público à ilharga da Ilha do Boi, atrás do Shopping Vitória, onde já existe um velho píer de madeira. Ali, como se fosse uma torre de controle da navegação na baía de Vitória, a praticagem planeja insta-

lar um monitoramento do tráfego por radar.

Conhecido pela sigla VTS (Vessel Tracking System), ele custa entre 100 mil e 200 mil dólares. Se for instalado em Vitória, será o primeiro da América Latina.

“É um sistema tão seguro e eficiente que reduz os prêmios de seguros pagos pelos armadores”, afirma o presidente da Associação dos Práticos, Benedito Ivonald Calheiros Lopes, que está há 24 anos na atividade em Vitória, depois de trabalhar por oito anos como piloto da Marinha Mercante.

A nova sede ainda não foi construída porque a praticagem depende de trâmites legais no Departamento do Patrimônio da União, ti-

tular do terreno de 4.605 metros quadrados solicitado pela associação. O pedido foi feito há mais de um ano. A Prefeitura de Vitória entrou na história porque o mesmo terreno foi requisitado pelo Corpo de Bombeiros, que precisa de uma saída para o mar.

A praticagem quer o terreno não só pela sua posição estratégica do ponto de vista náutico. Ela precisa também de um local mais folgado para a ancoragem de suas lanchas, amontoadas num canto das instalações da Codesa. Além disso, para não depender de favores de estaleiros, os práticos querem construir junto à sede uma oficina de reparos e organizar melhor o almoxarifado de suas lanchas.

O sono de Vasquinho

"O Vasco deve estar dormindo", comenta a economista Neide Vargas, da Ufes, a propósito do silêncio do prefeito de Vila Velha, Vasco Alves, quanto ao movimento para criar uma ZPE (Zona Preferencial de Exportação) no município. De acordo com a economista, que participou do grupo de estudos sobre a interiorização dos investimentos no Espírito Santo, está na hora de lembrar aos prefeitos que

uma ZPE é interessante para todo mundo, menos para o município, que não arrecada nada e tem de arcar com investimentos na infra-estrutura urbana, especialmente na expansão dos serviços para atender à população atraída pela oferta de empregos. Na visão dos economistas da Ufes, Vila Velha só tem a perder com uma ZPE. Vasco, esse, só ganharia mais problemas.

Os perigos do vento

Os práticos que dirigem os navios nos portos do Espírito Santo acreditam que o terminal de Ponta de Ubu tenha sido construído ao contrário, já que ele não tem defesa contra os ventos do quadrante nordeste, que predominam no litoral capixaba. "Se o navio não atracar nas primeiras horas da manhã, antes que o nordeste comece a soprar forte, é frequente ter de adiar a manobra para o dia seguinte", explica o presidente da Associação dos Práticos, Benedito Ivonaldo Calheiros Lopes. Já nos terminais de Tubarão e Praia Mole, o problema é com o vento sul, que produz vagas perigosas para a segurança dos navios. O vento sul é responsável por muitos dias parados na história dos terminais da Ponta de Tubarão. Em 1993, o inverno foi considerado brando pelos práticos: somente durante dois dias a atracação não foi feita.

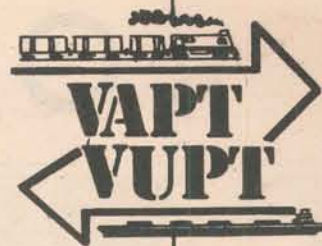
Mais um berço no Portocel

O porto privativo operado pela Aracruz Celulose em Barra do Riacho está sendo ampliado, apesar da crise de mercado que reduziu pela metade o preço internacional da celulose. A duplicação do cais, que ficará apto a receber mais um navio, visa atender à Cembra, que está dobrando a capacidade de sua fábrica em Minas.

Além de acrescentar 200 metros de cais aos 190 metros já existentes, o Portocel sofreu uma dragagem que aumentou de 33 para 36 pés o calado na área. A ampliação fica pronta em 1994. Com a nova legislação portuária, é possível que o Portocel deixe de estar exclusivamente voltado para a celulose.

O estatuto do Suport

Está marcada para esta quinta, dia 28, a assembléia de homologação do estatuto do Sindicato Unificado da Orla Portuária (Suport). Para que a assembléia seja simplesmente homologatória, a diretoria provisória do Suport promoveu seminários por categoria, em setembro, e um ensaio em outubro. Na data da homologação do estatuto, o Suport entra em assembléia eleitoral para escolha da primeira diretoria até meados de dezembro.



As esperanças de Ubu

Mesmo que não seja feita neste século a Ferrovia Vitória-Cachoeiro de Itapemirim, a Samarco Mineração tem esperança de diversificar já as cargas do porto de Ubu, que exporta exclusivamente pelotas de minério de ferro. A ânsia de explorar o porto é explicada pelo presidente da Samarco, José Luciano Duarte Penido: "Ubu é um ativo de 130 milhões de dólares", diz ele, indicando o custo atual de construção de um terminal idêntico ao existente no município de Anchieta. O embarque de pelotas de ferro ocupa apenas 30% da capacidade do porto, que só usa a face Norte do píer, deixando a face Sul vazia o ano inteiro. É esta face que a Samarco quer abrir ao mercado. Segundo Penido, ali podem atracar navios de 60 mil toneladas, sendo mais viáveis as operações com granéis e cargas líquidas.



Ferraço pega o trem

Depois de conversar com o presidente da Samarco Mineração, José Luciano Duarte Penido, o secretário dos Transportes, Theodorico Ferraço, decidiu levar ao Banco Mundial, no final deste mês, o projeto da Ferrovia Vitória-Cachoeiro de Itapemirim. Com 157 quilômetros, a ferrovia tem um custo estimado em 180 milhões de dólares. A Samarco,

que pagou 60 mil dólares pelo anteprojeto da estrada que ligaria eficientemente o Corredor Centroleste ao eixo Rio-São Paulo, dispõe-se a fazer o ramal de 14,7 quilômetros para o porto de Ubu, de sua propriedade. Penido deixou claro a Ferraço que a Samarco quer ativar seu porto, mas não tem interesse em ser dona de uma ferrovia.



Alongamento de Capuaba

Já foi licitada e começa neste ano, com final previsto para 1994, a obra de alongamento do cais de Capuaba pela Codesa. O objetivo da Docas do Espírito Santo é permitir o acesso rodoviário ao cais do morro do Péla-Macaco, onde devem atracar navios que farão carga e descarga de grãos. Embora não seja grande, a obra mostra que a Codesa quer de fato se aproximar do terminal de Paul, onde a Vale do Rio Doce embarca ferro-gusa. Até o final do ano, a Codesa e a Vale devem decidir o futuro de Paul, um terminal privativo que a Codesa prefere integrar ao cais público de Capuaba.

Os silos de Tubarão

Não demora o início das obras de mais dois silos para soja e farelo de soja em Tubarão. Um de responsabilidade da Richco (que já possui duas unidades na área) e outro de responsabilidade de um consórcio formado por nove empresas exportadoras, entre as quais a Granol e a Toepfer. As duas obras custarão em torno de 6,4 milhões de dólares e terão capacidades individuais para 65 mil toneladas. Tudo deve estar pronto em abril, quando começa a ser comercializada a nova safra.



AJ02734-80

O consórcio sai em novembro



A coordenadora do Corredor de Transportes Centroleste, Sandra Stehling, subsecretária do Desenvolvimento Econômico do Espírito Santo, espera ter toda a papelada pronta até meados de novembro para registrar na Junta Comercial de Vitória o consórcio privado que, a partir de 1994, cuidará da promoção do corredor no país e no exterior.

Inicialmente previsto para outubro, o consórcio está demorando a pegar porque os parceiros potenciais têm interesses às vezes conflitantes. Ele deve reunir transportadores como a Estrada de Ferro Vitória a Minas e Rede Ferroviária Federal, operadores portuários como a Vale do Rio Doce e a Codesa, armazenadores, terminais de carga, cooperativas agrícolas e federações de comércio, agricultura e indústria.

Para acomodar interesses tão dispersos, a equipe de Sandra Stehling formou quatro grupos — o dos usuários do Corredor, o dos transportadores, o dos portos e o dos terminais de cargas e afins. Cada grupo terá três representantes no conselho de administração do consórcio, mas os representantes dos usuários só têm poder consultivo; o poder deliberativo fica na mão dos outros três grupos, cabendo ao grupo 2 (dos transportadores) um peso de 50% e aos grupos 3 (portos) e 4 (terminais de carga) os outros 50%.

Para compensar, a diretoria executiva ficará dividida entre os grupos 1 e 2, da seguinte forma: o grupo 1 (usuários) indicará o superintendente e o diretor operacional; e o grupo 2 (leia-se Vale Rede) ficará com as outras duas diretorias.



Se depender do Banestes, seu negócio não pára.

Cliente do Banestes pode movimentar agora o dinheiro que só receberia no vencimento da duplicata. Basta usar nosso serviço de desconto de duplicatas. O financiamento de capital de giro no Banestes, através do desconto de duplicatas, é mais simples do que em qualquer outro lugar. Primeiro, porque o Banestes tem agência em todos os municípios do Estado, facilitando a liquidação de faturas no interior.

Segundo, porque tem uma cobrança eficiente e já comprovada no mercado. E, terceiro, porque a sede do Banestes fica aqui no Estado, o que torna as decisões muito mais rápidas.

Faça seu giro com nosso capital. Desconte suas duplicatas no Banestes.

A Vale reedita o trem

A Estrada de Ferro Vitória a Minas está estudando algumas melhorias no trem de passageiros, entre as quais o ar condicionado em alguns vagões de primeira e a qualidade na lanchonete.

A circulação diária do trem de Belo Horizonte para Vitória, com uma oferta mínima de 880 assentos e máximo de 1100 (além de três vagões com 240 lugares a partir de Itabira), abriu um "corredor turístico" para o litoral capixaba, sobretudo nos feriados e fins de semana prolongados. Para a Estrada de Ferro Vitória a Minas, a grande surpresa da temporada é que dois terços dos passageiros estão fazendo o percurso de ponta a ponta, contrariando a tradição do pinga-pinga nas 36 estações existentes entre as duas capitais.

O "corredor de turismo" só não tem futuro, além de Belo Horizonte, porque a Rede Ferroviária Federal, que explora as linhas entre Belo Horizonte e a região dos cerrados, desativou recentemente a operação de trens de passageiros para se concentrar exclusivamente no transporte de cargas.

Prejuízo

No trecho Belo Horizonte-Vitória, sob responsabilidade da EFVM, o transporte de passageiros tem preferência na linha férrea, mas não faz parte da prioridade econômica da empresa. Além de contribuir com menos de 1% da sua receita, o transporte de passageiros dá prejuízo. "Atualmente", explica Afonso Cabral, gerente do Serviço de Passageiro, "para cada cruzeiro que arrecadamos, gastamos três". Há dois anos, essa relação era um para 15.

Apesar de operar com déficit — e sem perspectiva de obter retorno, pois se trata de uma atividade de cunho social, semelhante à realizada pela Rede Ferroviária Federal nos subúrbios metropolitanos —, a Vitória a Minas está planejando melhorar o serviço aos passageiros que se servem dos trens entre Vitória e Belo Horizonte.

Ainda neste ano devem ser

colocados em circulação dois vagões com ar condicionado por composição partindo de cada capital. A dificuldade, no momento, é saber como controlar a lotação nesses vagões, pois apenas quatro estações (Vitória, Colatina, Governador Valadares e Belo Horizonte) são fechadas, possuindo controle da entrada de passageiros. Nas outras 32 estações, os passageiros entram no trem à vontade, pagando a passagem durante a viagem.

Outra medida será melhorar o serviço de lanchonete, que não vem dando conta da demanda. Nos trens da EFVM esse serviço é realizado há mais de 40 anos pelo Bar e Restaurante América, hoje pertencente a vários sócios que o herdaram do primeiro proprietário. A hipótese de um vagão-restaurant, como nos países onde o trem faz parte dos hábitos da população, não entusiasma a direção da EFVM. Primeiro, porque mais da metade dos passageiros do trem capixaba-mineiro carregam a comida de casa. Segundo, porque um vagão-restaurant, em viagens longas, acaba sendo um local de concentração de pessoas.

Por fim, a direção da Estrada de Ferro Vitória a Minas está estudando o lançamento de trens especiais (para servir pontos como Governador Valadares e Ipatinga, que se sentem prejudicados porque ali agora os trens passam cheios) e a entrada em operação de um trem noturno, nos momentos de grande demanda, como os feriados.

Embora ainda seja cedo para conclusões, já que o trem Vitória-BH está operando desde 27 de setembro, a EFVM conta com os dados históricos da operação entre Vitória e Itabira. Nos feriados e fins de semana, os passageiros de Belo Horizonte triplicavam a busca de passagens em Itabira, onde chegavam de ônibus, após uma viagem de 1h40m. Ao invés de três ônibus (150 pessoas) nos dias normais, eles lotavam 10 ônibus (500 pessoas) nos dias em que poderiam explorar as praias capixabas. Dos passageiros vindos de Minas, uma parte costuma descer em João Neiva, de onde toma condução para as praias da região ao Norte de Vitória. Os demais descem em Vitória.

A volta do trem entre Vitó-

ria e Belo Horizonte só foi possível graças à construção, pela Companhia Vale do Rio Doce, da nova ferrovia entre Costa Lacerda e Capitão Eduardo. Originalmente um gargalo que impedia o fluxo seguro e crescente de mercadorias em direção aos portos do Espírito Santo, o trecho, que antes pertencia à Rede Ferroviária Federal, exigiu investimento da ordem de US\$ 230 milhões. Hoje, se acha incorporado à malha ferroviária da Vale, que tem mais de 800 quilômetros.

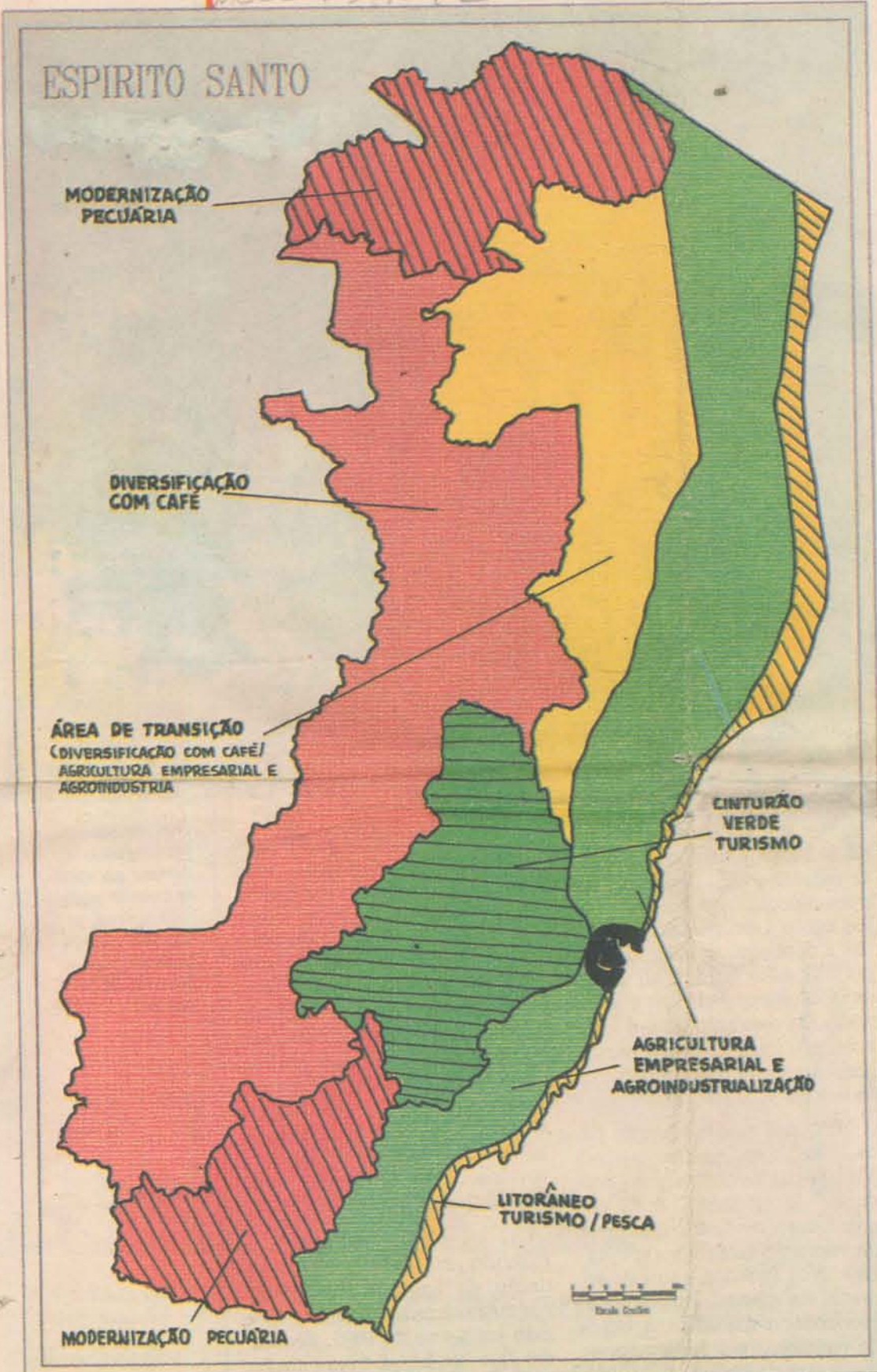
O serviço de passageiro é mantido pela Vale desde a fundação da empresa, em 1942, embora sua criação tenha ocorrido em torno de 1905, década em que se deu a implantação dos primeiros trechos da Estrada de Ferro Vitória a Minas. Neste ano deverão ser transportados 1,4 milhão de passageiros. O custo da passagem, por um compromisso da Vale com a região do Rio Doce, é subsidiado. Em primeira classe, paga-se 73 por cento do que se cobra por uma passagem de ônibus. Na segunda classe, o bilhete custa apenas 49 por cento (menos da metade) do que o ônibus cobra.

Nos feriados prolongados e mesmo no verão, se houver mais passageiros, a Estrada poderá aumentar o número de vagões



Espírito Santo 2005

NO 2 734-12



Como será o Estado do Espírito Santo no ano 2005? Tudo depende do papel a ser desempenhado pelo poder público, principalmente quanto ao impacto do Corredor de Transportes Centroleste. Se a autoridade se omitir, deixando o barco correr, o mapa estadual tende para um desequilíbrio que poderá se materializar na macrocefalia da capital. Entretanto, se o poder atuar como articulador de interesses públicos e privados, o território capixaba poderá adquirir o colorido e a diversidade do mapa ao lado. Esse belo cenário foi desenhado por um grupo de economistas da Universidade Federal do Espírito Santo, contratado por órgãos do governo estadual para propor saídas para a tendência de concentração econômica na região de Vitória.

Se é impossível pensar no futuro capixaba sem o atual aparato exportador/importador articulado no Corredor de Transportes Centroleste, o equilíbrio da economia do Espírito Santo depende do desenvolvimento de outros "corredores produtivos" levantados pela proposta dos economistas da Ufes. São eles:

■ Corredor litorâneo, dedicado à pesca, ao turismo e à preservação ambiental. Seu pólo ao Norte é Conceição da Barra. Ao sul, Itapemirim. O corredor, propriamente, concentra-se no eixo Vitória-

Anchieta, incluindo Vila Velha e Guarapari;

■ Corredor da agricultura empresarial e da agroindustrialização, com pólos no eixo Linhares-São Mateus (fruticultura tropical) e na região de maior concentração de imigrantes (industrialização de aves e pequenos animais), de Vitória para o Sul do Estado;

■ Corredor da "diversificação-com-cafeicultura", que compreende toda a região de montanha, ao longo da divisa com Minas Gerais;

■ Corredores da modernização pecuária, um no extremo Norte (gado de corte), outro no extremo Sul (pecuária leiteira);

■ Cinturão verde e agroturismo, na região montanhosa mais próxima da capital.

Esses corredores estão sinalizados no mapa colorido que mostra o cenário do equilíbrio da economia capixaba. A área amarela-clara, que não configura um corredor produtivo, é considerada uma zona de transição entre o corredor cafeeiro e o corredor de fruticultura tropical.

Leia sobre o ES 2005 nas páginas 2, 3, 4 e 5

Textos:
Geraldo Hasse
Fotos:
Gildo Loyola,
Tadeu Bianconi,
Valter Monteiro

Ilustração:
Pater
Diagramação:
Sebastião Vargas
Edição:
Orlando Eller

PAGUE OS TRIBUTOS FEDERAIS NO BANESTES.

O Banco que investe no desenvolvimento do Estado.