

# A GAZETA CORREDO R



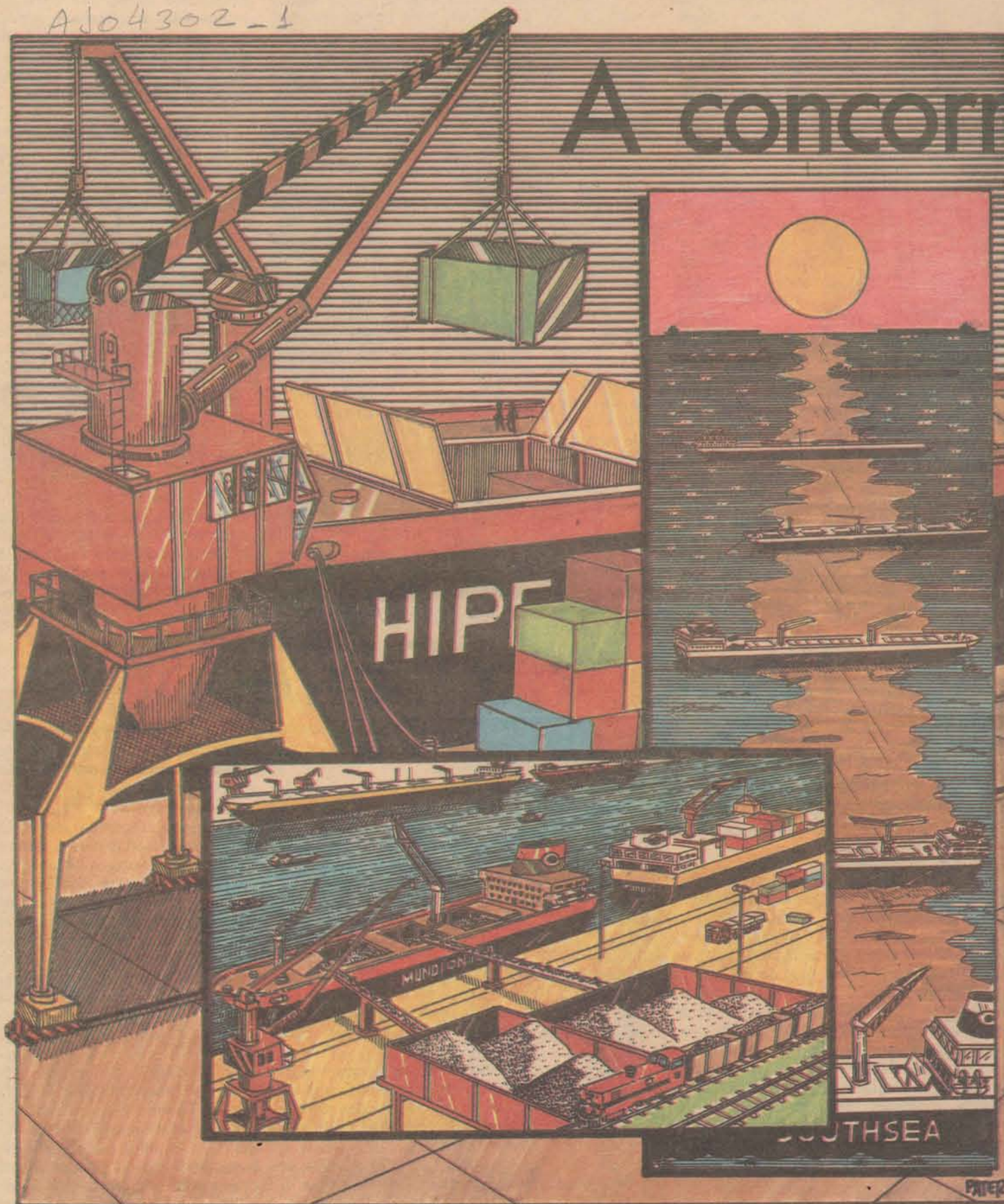
Vitória(ES), segunda-feira, 30 de agosto de 1993

AJ04302-1

## A concorrência

Seis meses depois da assinatura da nova lei dos portos, a orla do Espírito Santo está agitada por obras, ensaios e projetos levantados pelo vento da privatização. Uma disputa por cais, cargas e clientes começa a tornar-se clara e aberta entre os maiores operadores portuários do Estado, que lidera o setor no Brasil. Essa disputa gera certo mal-estar porque envolve parceiros do Corredor Centroleste. De um lado, quase que isolada na trincheira estatal, permanece a Companhia Docas do Espírito Santo (Codesa), que herdou direitos antes pertencentes à extinta Portobrás, agora colocados em dúvida na interpretação da nova lei, de caráter liberalizante. Do outro lado, na trincheira privatista, se acham a Companhia Vale do Rio Doce (Porto de Tubarão), a Companhia Siderúrgica de Tubarão, a Usiminas e a Açominas (Porto de Praia Mole), a Aracruz Celulose (Portocel) e a Samarco (Porto de Ubu). Enquanto as duas últimas permanecem quietas, ouve-se, já, o "tiroteio" entre Codesa, Vale e o consórcio que explora Praia Mole sob liderança da CST.

Continua na página 2



REALIZAÇÃO



REDE GAZETA  
DE COMUNICAÇÕES

APOIO



Companhia  
Vale do Rio Doce



**BANESTES S.A.**  
Banco do Estado do Espírito Santo



## A concorrência

Continuação da capa



É preciso achar eficiência para sobreviver, enquanto não se privatizam todos os portos



Luiz Tovar, do Banded, avalia os projetos nascidos na esteira do Corredor

Nesse confronto pelo uso e a posse de um serviço público aberto à iniciativa privada, a Codesa tem um aliado no novo Sindicato Unificado da Orla Portuária (Suport). Empresa pequena, enxuta — nós últimos seis anos reduziu o quadro de pessoal de 1200 para 700 funcionários —, a Docas do Espírito Santo está tentando seguir o conselho do ministro Alberto Goldman, dos Transportes: Buscar a sobrevivência na eficiência competitiva, enquanto o Governo federal não toma qualquer iniciativa privatizante no setor portuário. A inércia tende a se prolongar não apenas porque a disputa envolve interesses privados (como os das empresas que exploram os terminais privativos do Espírito Santo) e estatais (caso da Vale do Rio Doce) — é que em nome do conceito da segurança nacional os portos estão sob a influência das Forças Armadas.

## Praia Mole

O porto de Praia Mole é um dos fronts da guerra pelos cais do Espírito Santo. Disputam-no a Codesa, herdeira dos direitos da ex-Portobrás, que construiu o enrocamento que protege os berços dos navios, e um consórcio formado pela CST, a Açominas e a Usiminas, herdeiras da ex-Siderbrás, que construiu ali o cais de embarque de produtos siderúrgicos. Fora da briga, mas simpática ao consórcio siderúrgico, está a Companhia Vale do Rio Doce, que administra o pier

de descarga de carvão mineral, construído por ela mesma.

O consórcio CST-Usiminas-Açominas, até há pouco sob controle estatal e agora todo privatizado, está disposto a comprar a parte que cabia à Portobrás, empresa extinta pelo Governo Collor. Desde a nova lei baixada em fevereiro último, o consórcio não paga mais à Codesa as taxas correspondentes aos direitos de uso do porto. Embora haja uma confusão provocada pela interpretação das leis antigas e da nova, a Codesa não quer ceder sua parte em Praia Mole.

## Paul

A Codesa não pretende manter parte do cais de Paul nas mãos da Companhia Vale do Rio Doce, que o utiliza para embarcar ferro-gusa. Quer uni-lo ao cais de Capuaba, de tal forma que toda a área portuária situada na baía de Vitória fique sob controle, exceto dois terminais alugados à Flexibrás e a empresas distribuidoras de derivados de petróleo.

A Vale do Rio Doce, que desde a década de 40 explora instalações portuárias existentes no lado continental da baía de Vitória para exportar minério de ferro e agora ferro-gusa, tem interesse em manter-se nesse pedaço estratégico do complexo portuário da capital.

O contrato Codesa-Vale em torno do cais de Paul vence no final do ano. O pagamento — 400 mil dólares por ano, segundo Arol-

do Lyrio, da Vale — pode subir com o volume das exportações de gusa. A Codesa, que tenta se defender da concorrência aberta pelo porto de Tubarão no setor de grãos (ver a última página), quer usar todo o cais de Paul na movimentação de carga geral, especialmente contêineres. A negociação é complicada não apenas por causa da disputa Vitória-Tubarão, mas porque o cais de Paul é da Codesa e os equipamentos são da Vale.

## Contrariedade

As empresas envolvidas nessas batalhas alegam razões estratégicas de sobrevivência para justificar atitudes nem sempre cordiais. O presidente da Codesa, Wilson Calmon Alves, que lidera a associação brasileira de entidades portuária, não esconde mais sua contrariedade com o "boicote" promovido pelo consórcio de Praia Mole.

O secretário do Desenvolvimento Econômico, Paulo Vivacqua, que colocou lenha na fogueira, no primeiro semestre, ao acusar a Codesa de não se empenhar pelo Corredor Centroleste, lamenta a disputa, observando que é inútil ficar brigando no varejo se, no atacado, com apenas 17 berços, o complexo portuário do Espírito Santo logo será para atender a uma região produtora de 35% do PIB do Brasil. Portanto, ainda que a concorrência seja positiva, seria melhor pensar em integração, convergência e tolerância.

## Os filhotes do Corredor

### Experiência da Terceira Ponte pode viabilizar as garantias de recursos para a construção de uma ferrovia até Cachoeiro

O Banco de Desenvolvimento do Espírito Santo (Banded) está analisando a possibilidade de financiar os três maiores empreendimentos já surgidos na esteira do Corredor de Transportes Centroleste: a ferrovia Vitória-Cachoeiro, o terminal de cargas da Serra e a fábrica de óleo de soja de Colatina.

O projeto em fase mais adiantada é o da ferrovia, obra de 157,3 quilômetros com custo total estimado inicialmente em 180 milhões de dólares. Para avaliar sua viabilidade prática, o Banded fez algo inédito: contratou um consultor externo cuja missão é sondar objetivamente o mercado, em

búscua de futuros clientes e/ou parceiros capazes de garantir a construção e a operação da estrada que interligaria eficientemente os Corredores de Transportes Centroleste e Sudeste.

O presidente do Banded, João Luiz Tovar, acredita na possibili-

dade de se construir a ferrovia nos moldes do esquema que viabilizou o término da Terceira Ponte entre Vitória e Vila Velha. Se no caso da ponte a garantia do financiamento final do BNDES foi a arrecadação do pedágio, no caso da ferrovia o que deve funcionar como garantia são as cargas prometidas por vários clientes potenciais.

O anteprojeto da estrada, feito pela Enefer, detectou como possíveis clientes o grupo industrial Itabira, a CSN, a CST, a Samarco (que tem interesse principalmente na dinamização do porto de Ubu), a Vale do Rio Doce e os industriais do mármore e do granito. Esses e outros grupos poderiam ser os sócios que realizariam o empreendimento mediante a formação de um pool, uma holding ou um consórcio.

Se realmente for detectado o interesse na construção da ferro-

via, o Banded já sabe que é necessário dar quatro passos fundamentais:

- Organizar o consórcio de empresas que vai explorar a estrada.

- Obter a nível federal a concessão da exploração ferroviária entre Vitória e Cachoeiro de Itapemirim.

- Contratar uma ou mais construtoras para tocar a obra.

- Obter empréstimo junto ao BNDES, que a princípio pode financiar 65% do total, com carência de 24 meses (prazo da obra) e prazo de 5 a 8 anos para amortização.

O presidente do Banded imagina que a existência de parceiros como as recém-privatizadas CST e CSN poderia sensibilizar o BNDES a financiar até 70% da ferrovia, o que representaria 126 milhões de dólares, tomando-se por base o custo inicial estimado da ferrovia, com o quilômetro a 1,2 milhão de dólares. O secretário Paulo Vivacqua, do Desenvolvimento Econômico, que dirigiu a construção da última ferrovia construída no Brasil, a Estrada de Ferro Carajás, acredita na possibilidade de baixar

o custo para 1 milhão de dólares o quilômetro ou menos, se a obra for tocada pela iniciativa privada e não pelo Governo.

"Chegou a hora da verdade", diz Tovar, prevendo para setembro a conclusão do levantamento sobre os clientes e sócios da ferrovia Vitória-Cachoeiro. De antemão há uma série de bons sinais indicando que pode nascer no Espírito Santo um novo exemplo das parcerias adequadas ao deslanche da economia brasileira. A Rede Ferroviária Federal, que explora o trecho Vitória-Cachoeiro, pela serra, já não é mais considerada um empecilho à operação de ferrovias privadas. Na visão de Tovar, a Rede sairia ganhando se transferisse seu pessoal e seus equipamentos da velha ex-Leopoldina para a nova estrada litorânea. A Samarco, que opera o porto de Ubu, seria a candidata natural a construir o ramal de 15 quilômetros ligando a ferrovia ao terminal, hoje exclusivo no embarque de pelotas de minério de ferro. O Banded detectou até o interesse de uma empresa de transporte rodoviário que pretende entrar no negócio trem.



# Novas idéias na cabeça

**Usinas termelétricas, turismo, despoluição da baía de Vitória e duas ferrovias são os novos projetos de Vivacqua**

**A**inda neste ano, o secretário do Desenvolvimento Econômico do Espírito Santo, Paulo Vivacqua, espera ver entregue às mãos da iniciativa privada o Corredor de Transportes Centroleste, até agora o carro-chefe do esforço governamental pela diminuição da economia capixaba.

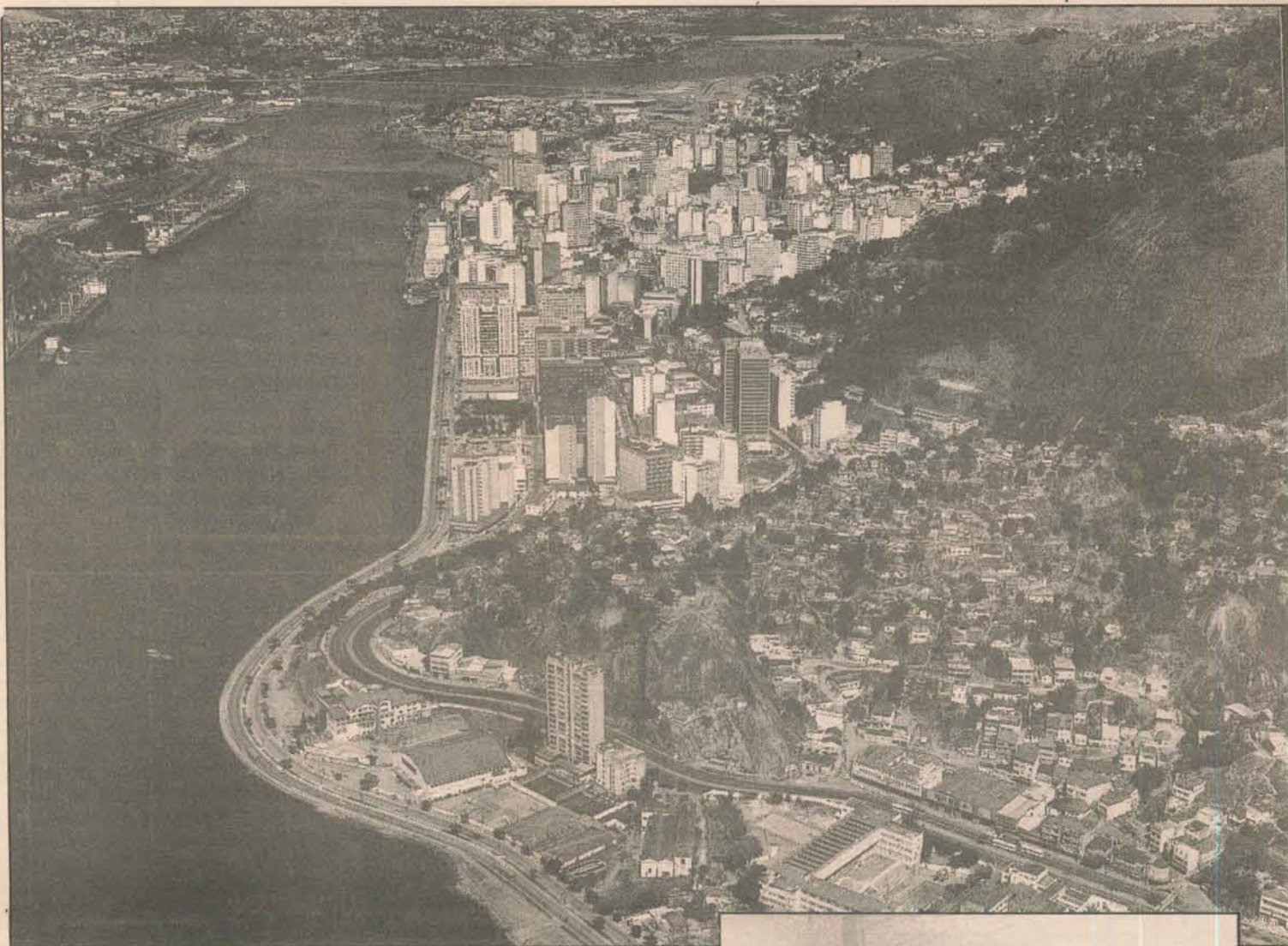
“Vamos passar a operação do escritório do Corredor, que funciona no oitavo andar da minha Secretaria, para um consórcio dos usuários”, explica Vivacqua, convencido de que o sucesso do Corredor dispensa a retaguarda oficial. A previsão é de que o consórcio possa ser formado em outubro.

O próprio secretário já passou a dar maior atenção a outros projetos. Entre mais de uma dezena de projetos ou idéias para o desenvolvimento do Estado, Vivacqua trata com maior carinho o da produção de energia por termelétricas a carvão mineral, que seria trazido ao Estado pelos navios que vêm — vazios — buscar minério de ferro.

O plano energético do secretário não se baseia apenas no carvão, mas no lixo urbano de Vitória, na turfa ainda inexplorada, no eucalipto e no aproveitamento dos gases residuais hoje queimados nas usinas de Tubarão. O objetivo é fazer com que o Espírito Santo passe de importador a exportador de energia elétrica. Só as usinas a carvão poderiam produzir 4000 MW de energia, o equivalente a 40% de Itaipu, a um custo de cerca de 5 bilhões de dólares. Atualmente, o Espírito Santo produz apenas 21% da energia que consome. “Somos sérios candidatos ao racionamento nos próximos anos”, disse o secretário Vivacqua, num depoimento na Assembleia Legislativa na primeira quinzena de agosto.

## Outros projetos

Os outros projetos da Secre-



taria do Desenvolvimento Econômico, alguns ligados ao Corredor de Transportes, são os seguintes:

- Ferrovias do Sul e do Norte do Estado, interligando o Espírito Santo, eficientemente, aos Estados do Rio, de São Paulo e da Bahia;
- Aeroporto Internacional na Grande Vitória;
- Plano de turismo, articulado com o programa de despoluição da baía de Vitória e do litoral;
- Pólo de Software, com a Ufes;
- Incremento da indústria florestal, com a recuperação da movelaria;
- Modernização do setor minerador;
- Fruticultura tropical;
- Interiorização econômica, com o fortalecimento de atividades típicas de comunidades, mediante o programa chamado “Cada Vila, Um Produto”.

Alguns desses projetos foram trazidos de viagens do secretário, que fala com entusias-

mo do que viu no Japão. Foi daquele país que Vivacqua trouxe dois exemplos apontados como ideais para o Espírito Santo. O primeiro — recolhido em Oita — é o da interiorização mediante a valorização de produtos típicos das comunidades, algo que se identifica com as raízes locais, passa pelo orgulho municipal e se transmite à economia pelo incremento do turismo e do comércio de produtos agrícolas, agroindustriais, artesanais, folclóricos e culturais. O segundo — visto em Matsura — é o das centrais termelétricas a carvão exibidas como modelo de equilíbrio ambiental. Segundo o secretário, a tecnologia atual permite a operação de termelétricas a carvão sem emissão de partículas, sem ruído e sem vibrações prejudiciais ao meio ambiente.

As termelétricas do plano de Vivacqua seriam construídas em Tubarão, tendo como possível acionista a Companhia Vale do Rio Doce, que tem interesse não só na energia que consome como no barateamento dos fretes de minério de ferro.



*Um plano energético e a despoluição da baía de Vitória fazem parte de um conjunto de idéias que o secretário traz à tona*



# O Governo sai de cena

**Um consórcio que já tem minuta de constituição vai definir a direção e os rumos que o Corredor terá sem o Governo**

A história recente do Corredor de Transportes Centrosteste, iniciada pelo governo Albuíno Azeredo, que lhe deu impulso a partir de 1991, está em vias de ter um fecho à altura do discurso privatista do secretário de Desenvolvimento Econômico, Paulo Vivacqua. Em outubro, se tudo sair conforme o planejado, o governo estadual sai de cena, deixando o Corredor nas mãos de um consórcio formado por seus usuários e operadores.

O figurino do consórcio está pronto. No momento, cópias da minuta de sua constituição estão sendo examinadas pelos candidatos a sócios, que podem entrar em quatro categorias: a dos usuários, a dos transportadores, a dos portos e a dos terminais, armazéns e outros. Cada grupo terá direito a eleger três conselheiros, de um total de 12. A divisão em grupos é uma saída para equilibrar a influência dos sócios, alguns muito poderosos.

Em princípio, a diretoria executiva será formada por quatro pessoas, sendo dois cargos indicados pelo grupo dos usuários e outros dois pelo grupo dos transportadores (EFVM e Rede Ferroviária Federal). O custo total da operação do escritório está orçado em 2,5 milhões de dólares por ano. Tomando por base o custo do atual escritório, que não tem personalidade jurídica, as maiores despesas do consórcio serão feitas no custeio do pessoal, viagens e promoção, itens que chegam a 1,4 milhão de dólares. Outro item pesado são os estudos e projetos (1 milhão de dólares).

No primeiro exercício, correspondente a 1994, o consórcio terá de operar com recursos colocados pelos sócios. A partir de 1995, sua receita virá da cobrança de uma taxa de administração pelos resultados do Corredor, que tende a começar com o atual grupo de funcionários e consultores, dirigido por Regina Coritiba Barcellos, sob a coordenação da engenheira Sandra Stehling, subsecretária do Desenvolvimento Econômico.

Funcionária da Cesan há 10 anos, Sandra está dentro do Corredor desde o início do governo Albuíno. É capaz de contar a história recente em detalhes, sem consultar qualquer documento. Os principais momentos dessa história são os seguintes:

■ No primeiro semestre de 1991, o novo governo estadual elege o corredor como prioridade.

■ Em junho de 1991, uma comitiva técnica formada por Sandra Stehling, um consultor da Sedes e

dois representantes da Vale do Rio Doce, dois da Rede Ferroviária Federal e dois da Codesa realiza uma inédita viagem num carro ferroviário de Anápolis a Vitória para avaliar as verdadeiras condições do corredor. A conclusão é de que os dois grandes gargalos (travessias de Belo Horizonte e da Serra do Tigre) não chegavam a limitar o desempenho do Corredor, que dependia mais de um esforço de integração entre as três empresas envolvidas.

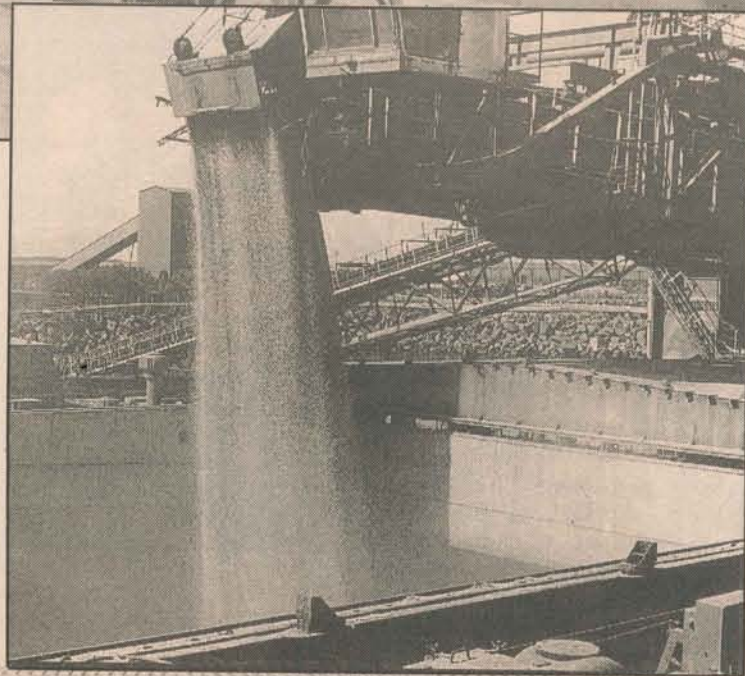
■ Em julho do mesmo ano, o governo Albuíno inicia a articulação política junto aos cinco governadores (MG, GO, DF, MS e MT) envolvidos com o Corredor. Num encontro em Belo Horizonte, os seis governadores enviam carta ao presidente da República colocando o Corredor como projeto de desenvolvimento regional.

■ Em agosto, realiza-se em Uberlândia encontro dos governadores com o ministro da Infra-Estrutura, João Santana. O empresário Olacyr de Moraes, "o rei da soja", acerta a integração de sua futura ferrovia ao Corredor.

■ Em outubro de 1991, em Vitória, forma-se o Conselho Interestadual de Desenvolvimento do Corredor, o qual tem dois níveis — um político, formado pelos governadores, e outro técnico-operacional (o atual escritório), para promover a integração das ferrovias e dos portos, a otimização de pátios e terminais, o intercâmbio de equipamentos e as oportunidades de negócios no Brasil e no exterior. A oferta mensal de vagões da Rede Ferroviária Federal, avaliada em 90 mil toneladas mensais, começa a crescer para as atuais 193 mil toneladas.

■ Em agosto de 1992, em Brasília, numa reunião coordenada por Eliezer Batista, secretário de Assuntos Estratégicos da Presidência da República, na presença de 7 governadores (o sétimo é o de Tocantins), cinco ministros e o próprio presidente Fernando Collor, é assinado o acordo operacional entre a Rede Ferroviária Federal e a Companhia Vale do Rio Doce, proprietária da Estrada de Ferro Vitória a Minas. As duas empresas combinam captar cargas em conjunto, realizar intercâmbio de equipamentos e fazer investimentos na melhoria das suas linhas, especialmente nos trechos da rede, entre Belo Horizonte e o Distrito Federal.

■ A partir de sua montagem, o escritório operacional do Corredor procura novos parceiros e usuários no Brasil e no exterior. Desse esforço nascem os primeiros investimentos, como o Terminal de Grãos de Tubarão, inaugurado em abril de 1993, e diversos acordos entre portos do Espírito Santo e da Europa. Em janeiro próximo, inicia-se entre Vitória e Gent, na Bélgica, uma linha mensal que trará malte e levará produtos siderúrgicos e celulose.



O Corredor deve ser dirigido pelos seus principais interessados



# A limitação do Fundap

**O olho dos paulistas cresceu e a abrangência do Fundap diminuiu. Há um limite fixado hoje em 120 milhões de dólares**

Uma das mais importantes alavancas do Corredor de Transporte Centro-leste — o Fundap (Fundo de Desenvolvimento das Atividades Portuárias do Espírito Santo) — acaba de perder parte de sua força. Atendendo às pressões do Governo de São Paulo, que ameaçou não reconhecer as importações “fundapeanas” feitas pelo porto de Vitória, o Espírito Santo limitou em 120 milhões de dólares anuais o total financiável das importações destinadas a São Paulo. É a primeira vez que o fundo, criado em 1971 junto com o sistema capixaba de incentivos fiscais, sofre uma limitação. “É um bom teto”, define João Tovar, presidente do Bandes.

Entre mortos e feridos de uma “guerra fria” que acabou nas escaramuças iniciais, São Paulo afastou uma ameaça de evasão fiscal e o Espírito Santo conservou o instrumento que em 1992 foi responsável por 26% da arrecadação de ICMS do Estado.

Desde sua implantação, em 1971, o Fundap gerou 85 novos empreendimentos no território capixaba. Apenas nos últimos três anos, os negócios do Fundap geraram três mil empregos, segundo estatísticas do Bandes.

Ao longo de sua história, o Fundap já foi acionado várias vezes por empresas de outros Estados, especialmente de São



Paulo, mas nunca perdeu uma ação na Justiça. O Estado de São Paulo incomodou-se com a importação crescente e sistemática de carros pelo porto de Vitória. Apesar da importação de 1.600 carros japoneses feita em julho pela Coimex, o Espírito Santo fez jus a uma arrecadação de seis milhões de dólares a título de ICMS, um imposto que normalmente deveria ser arrecadado, em 80% dos casos, pelo fisco paulista. Por isso, o Governo capixaba saiu a cam-

po para evitar a represália determinada pelo governador Luiz Fleury, irritado com o que muitos técnicos em tributação consideram um genial sistema de pirataria fiscal legal.

Para o empresário, o incentivo do Fundap é um favor excepcional, pois lhe dá direito a um financiamento subsidiado (10 anos de prazo para pagar, 5 de carência, juro de 3 a 6% ao ano, sem correção monetária) no valor de até 7,4% da impor-

tação de qualquer produto que não concorra diretamente com a pauta tradicional do Estado (café, cacau, mármore, etc.). A única exigência é que esse financiamento seja aplicado no prazo de um ano em qualquer negócio no território capixaba, cabendo ao beneficiário do incentivo entrar com 15% de recursos próprios.

O plano é obra do Governo Christiano Dias Lopes Filho, que governou o Estado de 1967 a 1970.

**O Fundap sempre foi grande aliado, tanto em receita quanto em investimentos**

## O grupo tem 190 empresas

A história do Fundap, desde 1971, é pontilhada de altos e baixos. Segundo Aereovaldo Costa Oliveira, gerente de Incentivos ao Bandes, esse hábil mecanismo de promoção econômica do Espírito Santo começou tão timidamente que durante vários anos beneficiou apenas oito empresas que haviam pecebido seu alcance. Entre esses pioneiros estão a Coimex (grupo Otacilio Coser) e a Quimetal.

Depois do início lento, o Fundap atraiu diversas empresas de São Paulo, provocando reclamações ao Governo pau-

lista. Em 1980, as importações via Fundap responderam por 38% do ICMS do Espírito Santo. Para evitar atritos com os vizinhos, o Bandes manteve o “clube fundapeano” em apenas 47 empresas durante vários anos. Com a busca recente de benefícios para importar, o cadastro do fundap anota hoje 190 empresas. Apenas 22% das importações via Fundap ficam no Estado. Do que vai para outros Estados, cerca de dois terços se destinam a São Paulo. Uma das maiores empresas instaladas no Estado via Fundap é a JDR Equipamentos, controlada pela Xerox do Brasil.

## O susto da Coimex

Uma das mais “fundapeanas” empresas capixabas, a trading Coimex emergiu sem danos da “guerra fiscal” desencadeada pelo Estado de São Paulo contra o Espírito Santo, mas chegou a temer pelo sucesso da sua meta de importar neste ano 10 mil carros pelo porto de Capuaba, em Vila Velha. “O Fundap nos ajuda a ter preços mais competitivos”, resume João Batista Abigail de

Paula, diretor administrativo-financeiro da Coimex, que deve faturar neste ano cerca de 250 milhões de dólares. A importação de veículos foi o pivô da crise. Sem o Fundap, a trading continuaria operando, mas sem a eficiência dos últimos 20 anos, quando o grupo Coser aproveitou os benefícios deste fundo para implantar sete fazendas de gado, pimenta-do-reino, palmito e seringueiras, duas das quais no Sul do

Pará.

Originário da corretagem de café, o grupo Coimex está aprofundando sua atuação no comércio internacional graças a investimentos na trading e na empresa de armazéns gerais que, no início do ano, recebeu autorização para funcionar como entreposto aduaneiro numa área de 50 mil metros quadrados no distrito de Capapina, no município da Serra.



# O movimento dos port

**O** Espírito Santo é o único Estado brasileiro em que os sindicatos operários estão se adaptando formalmente à Lei 8630, de fevereiro de 1993, que estabelece novas regras para a operação dos portos do país. Cinco sindicatos, entre eles o dos portuários e o dos estivadores — os mais antigos e com maior número de associados no cais —, já se juntaram provisoriamente no Sindicato Unificado da Orla

**Os sindicatos ligados à atividade portuária decidiram criar uma entidade única, que já nasce filiada à CUT**

Portuária (Suport), que entre outubro e novembro deve realizar a assembléia da unificação e eleger a diretoria.

Vinculado à Central Única dos Trabalhadores (CUT), o Suport é dirigido atualmente por uma diretoria provisó-

ria, cujo presidente, Irineu Barros Filho, portuário de 37 anos, não se cansa de explicar as razões por que os sindicatos capixabas decidiram desmontar a estrutura sindical múltipla que, todavia, resiste em todo o país. "Nós achamos que a nova lei não veio para modernizar os portos, mas para desestruturar a organização dos trabalhadores dos portos", diz ele, num longo depoimento ao suplemento Corredor.



## A nova estrutura sindical

"A nova Lei dos Portos foi tão endereçada aos trabalhadores que os únicos aspectos pendentes de regulamentação, até 27 de agosto de 1993, eram exatamente as relações entre o capital e o trabalho e os contratos coletivos. Então, hoje, a situação é a seguinte: a lei está funcionando institucionalmente, menos para regular as relações capital-trabalho. Com a organização existente nos portos do Brasil, os trabalhadores tinham a perspectiva de entrar garotos e sair aposentados de sua atividade, como avulsos ou com vínculo.

Todos os sindicatos de trabalhadores de portos estão dispostos a lutar dentro da sistemática antiga. Nós, do Espírito Santo, decidimos fazer um sindicato único porque acreditamos na necessidade de acompanhar a evolução da cadeia produtiva que termina no porto. Infelizmente, as direções sindicais ainda são muito personalistas, voltadas principalmente para conservar o que existe. Nós, do Espírito Santo, queremos uma nova estrutura e uma nova organização para enfrentar a situação. Contratamos a consultoria do CQD, para montar uma coisa totalmente nova. Nova, mas sem esquecer que os direitos trabalhistas não podem ser cancelados por lei nenhuma".

## Cinquenta mil novas vagas

"Segundo a Associação Brasileira dos Terminais Privados, que congrega os empresários que exploram os terminais privados (como os de Ubu, Portocel, Tubarão e Praia Mole), a nova Lei dos Portos provocaria tal dinamização que se abririam 50 mil novos empregos nos cais do Brasil. Não houve nenhuma mudança, a não ser no terminal de Praia Mole. O consórcio operador liderado pela CST e a Usiminas deixou de reconhecer a autori-

dade portuária da Codesa. Achamos que o porto de Praia Mole não deve servir a um só grupo mas a todo o Estado. É uma distorção.

Algumas empresas recentemente privatizadas decidiram agir como donas de instalações públicas que estavam cedidas para uso privativo. Os operadores de Praia Mole não têm o direito a "privatizar" o terminal, construído pelo poder público".

## O gestor de mão-de-obra

**E**m todo porto, em qualquer parte do mundo, existem duas categorias de trabalhadores: os fixos e os avulsos. É assim devido à sazonalidade das cargas. Por causa dos avulsos, os sindicatos se organizaram para cuidar de seu aperfeiçoamento profissional e de sua assistência médica. Agora que a lei dos portos criou a figura do gestor de mão-de-obra, reivindicamos o estabelecimento de uma remuneração mínima mensal para garantir a sobrevivência dos avulsos.

O gestor de mão-de-obra é uma figura nova criada pa-

ra viabilizar a idéia da multifuncionalidade dos portuários. Essa figura do gestor existe pelo mundo. Nos Estados Unidos e na Europa, é formada por quatro partes, cabendo duas aos trabalhadores. O modelo sugerido pelos sindicatos era tripartite (trabalhadores, empresários e Governo), mas o que a lei criou foi um gestor patronal. Na verdade esse órgão ainda não tem personalidade jurídica definida e as regras do seu funcionamento não são claras. Muitas coisas, inclusive, são remetidas para definição dos contratos coletivos de trabalho.

## Mitos da eficiência portuária

"A busca de um novo modelo de operação sindical nos levou a conhecer a experiência de outros países e a entender o que se esconde por trás do discurso da eficiência portuária. O parâmetro dos empresários para medir a eficiência portuária é a to-

nelagem movimentada pelos terminais a granel como Tubarão e Ubu. Graças ao minério de ferro, com apenas 17 berços, o complexo portuário do Espírito Santo exporta maior volume do que Santos, o maior porto do país, com 30 berços. Mas que eficiência é essa?

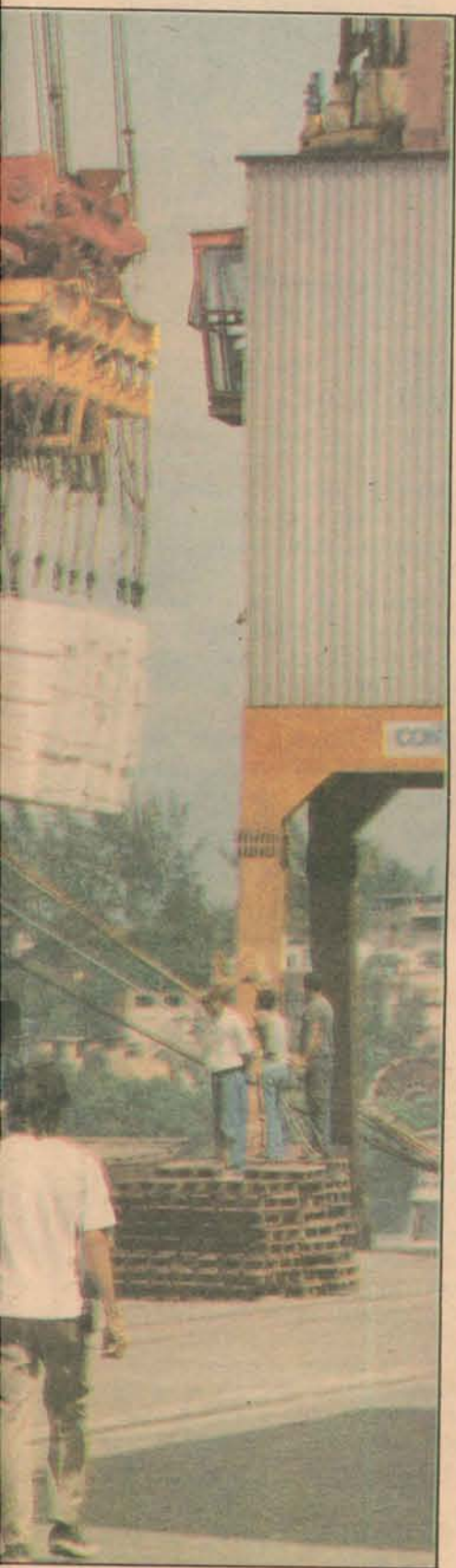
Quem mais reclama da tarifa portuária são os exportadores de granéis. Os exportadores de sapatos não temem o custo portuário. Na realidade, hoje, o Espírito Santo é eficiente na exportação de celulose, de produtos siderúrgicos e de contêineres.

## A multifuncionalidade

"A unificação sindical é o caminho lógico para o fortalecimento da organização dos trabalhadores. Por quê? Porque a lei estabeleceu a multifuncionalidade, ou seja, um trabalhador pode exercer mais de uma função no porto, desde que esteja devidamente preparado. Se o trabalhador pode ser multifuncional, melhor um sindicato único para enfrentar os empresários. Não vai ser fácil, mas estamos dispostos a abrir discussão onde quer que não exista resistência à figura do sindicalista".



# uários



## Quem está na orla

O Sindicato da Orla Portuária, em organização, congrega cinco dos oito sindicatos atuantes nos portos de Vitória. O mais antigo, com 75 anos de existência, é o dos estivadores, categoria formada principalmente por trabalhadores avulsos, sem vínculo empregatício. O mais organizado é o dos portuários, com 38 anos, cuja base é formada principalmente por empregados da Codesa.

Também fazem parte do Suport os Sindicatos dos Consertadores, dos Motoristas e Guindasteiros e dos Trabalhadores em Bloco. Ficaram de fora os sindicatos dos Marítimos,

dos Arrumadores e dos Conferentes de Cargas. É possível que pelo menos um deles acabe entrando a curto prazo para o Suport, organizado em janeiro e com tudo embalado para eleger a primeira diretoria até o final do ano.

A orla portuária capixaba conta, atualmente, com cerca de 4 mil trabalhadores. O maior contingente se concentra nos cais da baía de Vitória. Os portos de Tubarão, Praia Mole, Ubu e Portocel são bastante mecanizados e empregam pessoal vinculado a outros sindicatos, como os ferroviários (Tubarão) e os metalúrgicos (Praia Mole e Ubu).

## Recordes da modernidade

“No Portocel, embarcamos 4 mil toneladas de celulose com um turno de seis horas. É recorde mundial para o produto. Nosso desempenho está ligado às condições operacionais. O terminal recebe navios modernos e possui instalações especializadas. A carga fica próxima ao berço do navio, o piso do píer é o ideal para a empilhadeira, as empilhadeiras são em número adequado. A própria ociosidade de 50% do terminal ajuda pois, quando não há navio encostado, o pessoal fica em terra facilitando as condições da carga. Essa mesma

eficiência pode ser conseguida em Vitória em outros casos, desde que as condições operacionais sejam boas. Foi graças a um navio especializado, que tem um novo dispositivo para recolher os sacos de café empilhados no cais, que nós batemos um recorde, embarcando 20 mil sacas em 24 horas. Todo mundo pensa que a mão-de-obra onera a carga mas, na realidade, o que determina o custo da tarifa portuária são a modernidade do navio e as condições operacionais do terminal em que ele carrega e descarrega”.

## O modelo dos ricos

Este ano conhecemos alguns portos dos Estados Unidos. Vimos então que nós trabalhamos para o modelo deles dar certo. Lá, eles só trabalham com navios modernos, adequados às cargas operadas. Os navios afretados para as nossas cargas são na maior parte inadequados. Na baía de Vitória, os navios que predominam são os livre-ativadores, que ficam ancorados ao largo, à espera do chamado dos exportadores. Mesmo quando embarcamos uma mercadoria, como placas de aço num granelheiro que desembarcou carvão mineral, nós temos de fazer uma estivagem que inclui trabalhos de engenharia de carga e carpintaria. Nós fazemos verdadeiras prateleiras para acomodar as placas de aço no porão

de um granelheiro. Um navio inadequado fica horas no cais esperando essas adaptações, feitas para facilitar a descarga no exterior. Nós ficamos com a fama da baixa eficiência portuária e com os baixos salários. A média salarial dos trabalhadores portuários americanos é de dois mil dólares por mês, um valor que somente alguns conseguem no Brasil. Quer dizer, nós trabalhamos para a eficiência do modelo portuário dos países ricos. O que queremos é um modelo que sirva para nós brasileiros. E olhe que estamos descobrindo novos aliados. O adido trabalhista da Embaixada dos Estados Unidos no Brasil nos fez ver que está interessado na modernização dos portos brasileiros, especialmente na mão-de-obra e nos equipamentos.

## Falácia do Corredor

O Corredor de Transportes é uma irracionalidade. O Porto de Tubarão foi feito para exportar minério a qualquer custo, numa época em que não se sabia de Carajás. Agora que Carajás tem minério melhor, Tubarão quer exportar tudo. No escritório do Corredor, onde temos assento, perguntamos por que construir em Tubarão instalações que existem em Vitória. Não é para entender, mas os cereais antes exportados por Capuaba estão saindo por Tubarão. Por que isso se 90% dos navios chegados a Tubarão poderiam operar em Vitória? A disputa por cargas entre Vitória e Tubarão é uma guerra irracional em que todo mundo sai perdendo. Está faltando entrosamento dos cais ligados ao Corredor de Transportes, que até agora não trouxe uma nova tonelada de carga para o Espírito Santo — o que houve até agora foi troca de cais.



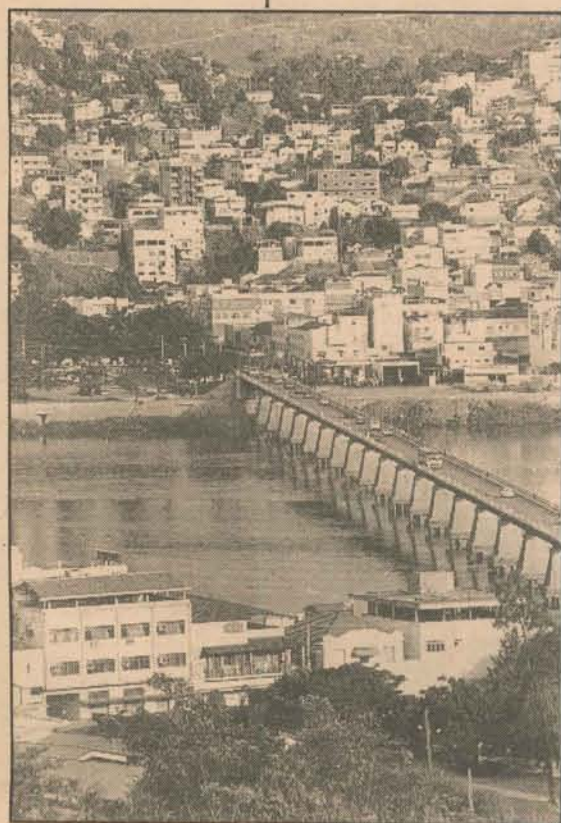
Irineu Barros  
Filho aposta na  
modernização

**PAGUE OS TRIBUTOS FEDERAIS NO BANESTES.**

**O Banco que investe no desenvolvimento do Estado.**



AJ04302-8



**O projeto da Cia. Industrial de Alimentos é de montar em Colatina uma fábrica que esmagará 400 toneladas de soja por dia para produzir 18.915 toneladas de óleo e 79 mil toneladas de farelo por ano. Investimento de 25 milhões de dólares. Faturamento anual de 29,7 milhões de dólares a partir do terceiro ano de operação. Número de empregos: 200. A Cia. Industrial de Alimentos está em constituição. Pertence a um grupo baiano liderado por Washington Leônico Filadelfo.**

### Serra na briga

“Essa fábrica de óleo planejada para Colatina vai acabar na Serra”. A frase é de Rômulo Lopes de Faria, presidente do Conselho de Implantação do Terminal Intermodal da Serra. O argumento de Faria para atrair o investimento é elementar: por que fazer a fábrica no meio do corredor se o que ela produzirá terá de passar pelo fim do corredor, na Grande Vitória?

### Questão de ordem

Está explicado por que ainda não começou a implantação do Terminal Intermodal da Serra. Além de não haver licença ambiental por parte da Secretaria de Estado de Meio Ambiente, somente em julho a Construtora Andrade Gutierrez, concessionária do terminal, entrou com um pedido de empréstimo junto ao Bades. Ela pediu 2 milhões de dólares como “ponte” até que tenha aprovado um empréstimo maior, de 13 milhões de dólares, para a infra-estrutura básica. O Bades ainda não enquadrado o projeto porque antes de pedir os 2 milhões a Construtora deveria ter entrado com o pedido dos 13.

### Trabalhando em silêncio

A gota d'água que fez transbordar a represália paulista contra o Fundap capixaba foi o convite oficial do Espírito Santo para que a General Motors fizesse suas importações pelo Porto de Vitória, desviando cerca de 100 milhões de dólares em ICMS. Em consequência da briga, as autoridades capixabas deverão voltar ao estilo antigo, bem à mineira, que sempre dera certo: trabalhar em silêncio.

### Moda do porto seco

Todo município agora quer um porto seco para faturar na onda do Corredor. É a nova moda municipal, que enterra definitivamente a antiga mania do distrito industrial, que substituiu a onda do plano diretor, que sucedera à fase das fontes das águas dançantes. Como no caso citado da Bíblia, em matéria de porto seco, muitos serão os lembrados e poucos os convocados. Atualmente, há dois armazéns alfandegados (nome técnico dos portos secos) no Espírito Santo: o da Coimex, na Serra, e o Tervix, em Cariacica. O Corredor espera, para este ano ainda, uma licitação da Secretaria da Receita Federal para criar mais duas áreas alfandegadas — uma nas adjacências de um porto e outra no interior.



### Banestes no Mercosul

“Com atraso”, segundo observação do seu presidente, Luiz Fernando Victor, o Banestes iniciou em agosto a busca de parceiros na Argentina e no Uruguai para atuar no Mercosul. O banco capixaba está entrando junto com o Banerj no mercado comum do Cone Sul. Ao contrário do que se imaginava, apesar de distante dos países do Cone Sul, o Espírito Santo pode ser afetado por importações vindas da Argentina, especialmente de produtos primários (alho, tomate, frutas) e agroindustriais (laticínios, mel, embutidos, doces). O perigo foi detectado pelo agrônomo Dalmo Nogueira da Silva, da Secretaria da Agricultura, que há mais de um ano percorre o interior capixaba tentando convencer os agricultores, comerciantes e industriais do Espírito Santo de que o Mercosul é uma realidade concreta — para o mal e para o bem.



### Mercado de contêineres

O movimento de contêineres atingiu 248 mil toneladas em 1992 no cais de Capuaba, na Baía de Vitória, representando 12% do peso líquido das cargas gerais que passaram pelos cais da Codesa. A tendência é continuar a crescer, inclusive com cargas frigorificadas, o que levou o grupo Silotec a apresentar um projeto de armazém frigorificado e freezado no perímetro de Capuaba, num investimento que deverá alcançar cerca de 5 milhões de dólares. O mercado de contêineres permanece dominado pela Codesa, mas a Vale do Rio Doce tem planos de explorá-lo em Tubarão.

### Serra do Tigre

Segundo o secretário Paulo Vivacqua, do Desenvolvimento Econômico, a reforma da linha férrea da Rede entre Belo Horizonte e Brasília não tem tanta pressa. O “gargalo” da Serra do Tigre, uma variante de 40 quilômetros com custo de 98,8 milhões de dólares, não é tão estreito quanto se pensava e só será encarado quando o movimento de cargas colocar o trecho no limite, que aumentará de 3,8 milhões de toneladas/ano para cerca de 6 milhões de toneladas/ano graças a uma série de pequenas correções em execução.

### Edifício inteligente

O grupo americano WTC, que vai construir um “world trade center” (centro internacional de comércio) no Rio, manifestou ao secretário do Desenvolvimento Econômico, Paulo Vivacqua, a intenção de erguer também em Vitória um desses “edifícios inteligentes”, totalmente digitalizado para funcionar 24 horas e integrar o Corredor Centroleste à vanguarda comercial do mundo. O projeto do WTC seria lançado ainda este ano em Vitória.



# Os perigos do caminho

*Professor da Universidade adverte que o Corredor pode estar minado. Há ameaças contra as quais o capixaba deve lutar*

**C**om sua insistência em pensar estrategicamente, o engenheiro Roberto Simões, da Universidade Federal do Espírito Santo, vem fazendo o papel de advogado do diabo ao levantar questões sobre a sobrevivência futura do Corredor de Transportes Centroleste.

Em artigos, conversas ou palestras, o professor Simões insiste na tese de que o deslanche recente do corredor capixaba não é garantia de sucesso perene. Pelo contrário, segundo Simões, na medida em que vai se tornando bem-sucedido, o Corredor sofre crescentes ameaças dos Estados vizinhos, principalmente do Rio de Janeiro e de São Paulo, mas também da Bahia e até do Maranhão. São ameaças portuárias, ferroviárias e tributárias contra as quais o Espírito Santo, que representa apenas 1,5% a 2% da economia do Brasil, não tem condições de lutar.

“Por enquanto, ainda é muito tênue o esforço para fazer do Corredor um projeto estratégico para o Espírito Santo”, afirma Roberto Simões, reconhecendo os esforços feitos pela Vale do Rio Doce, a Codesa e a Secretaria de Desenvolvimento Econômico do Espírito Santo.

A tendência, daqui para frente, é o Corredor sofrer um bombardeio político e econômico que inviabilize certos pressupostos como o de que, com a dinamização dos transportes ferroviário e portuário, vão se instalar agroindústrias no território capixaba.

As indicações mais recentes, segundo Simões, são de que a agroindústria da soja se concentre maciçamente nas regiões produtoras, onde já houve investimentos gigantescos na década de 80. A agroindústria avícola também fez opção por pontos estratégicos do Centro-Oeste, em busca de facilidades de abastecimento de grãos na própria região produtora. Alternativas de investimentos perto das regiões consumidoras chegam a adquirir feições utópicas, como a idéia do empresário Olacyr de Moraes, “o rei da soja”: para ficar mais perto do mercado europeu, ele construiria uma fábrica em Portugal, a partir de onde usufruiria de vantagens tributárias próprias dos países membros da Comunidade dos países da Europa.

Outro aspecto explorado por Roberto Simões em sua argumentação é quanto às vantagens dos portos do Espírito Santo, os mais baratos do Brasil, atualmente. “Essas vantagens podem mudar se

forem feitos investimentos a favor dos portos do Rio e de Santos”, explica Simões, lembrando que os capixabas não podem confiar muito na atual diferença a favor do Corredor Centroleste. Segundo ele, é preciso considerar que o percurso terrestre Cuiabá-Vitória é 43% mais longo do que o percurso Cuiabá-Santos.

Além da possibilidade de que a longo prazo o Corredor Centroleste venha a perder parte de suas atuais vantagens sobre os corredores do Rio e de Santos, Roberto Simões chama a atenção para outros pontos vulneráveis do Espírito Santo.

- O Corredor é cheio de portas em territórios vizinhos, sendo natural que outros Estados como Minas, Goiás e o Distrito Federal queiram obter receita tributária por meio de mecanismos, como os “portos secos” já reivindicados por Belo Horizonte, Brasília e outras cidades;

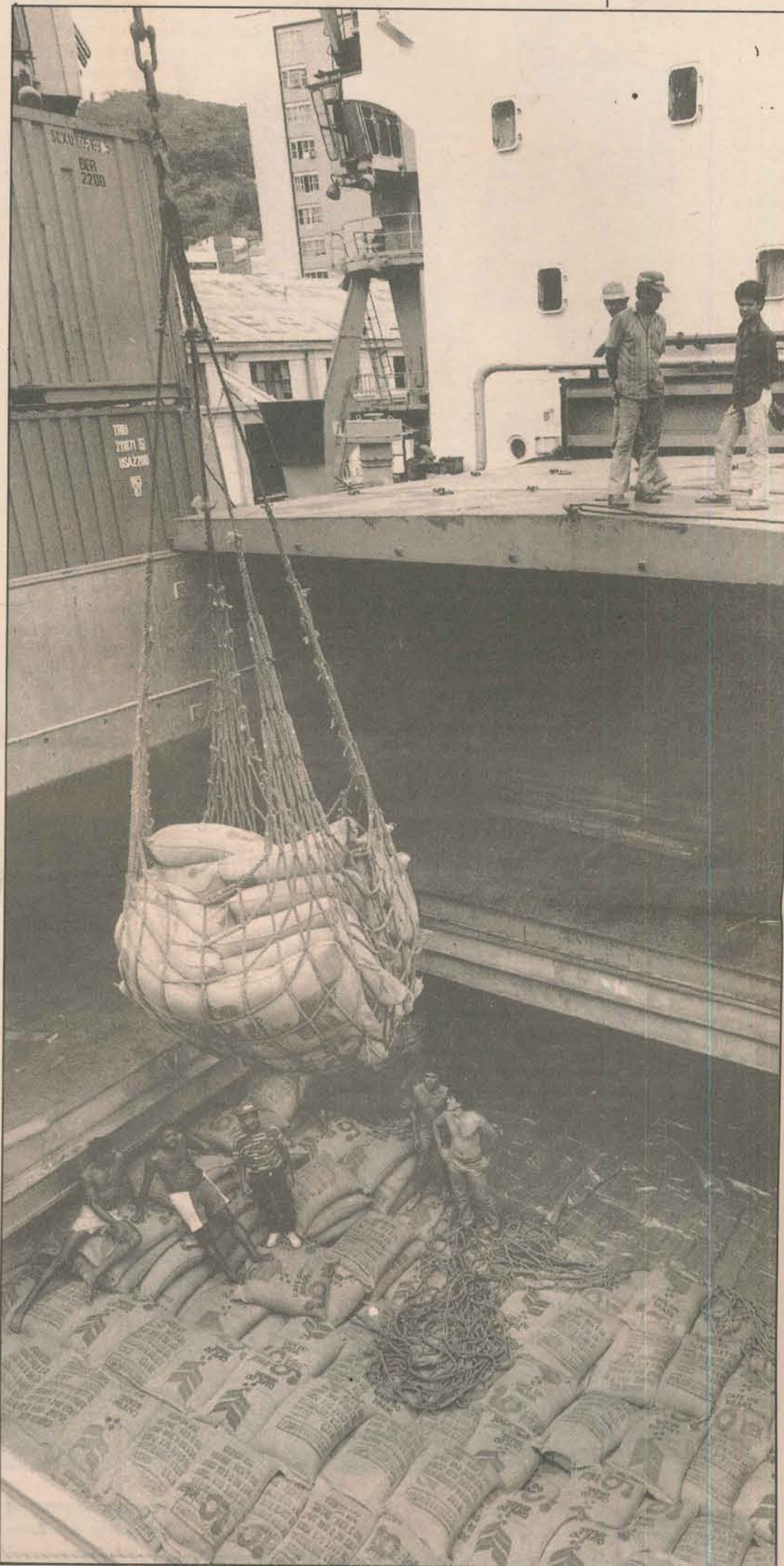
- A anunciada reforma fiscal, que pode acabar com os impostos existentes, e portanto, liquidar os mecanismos de incentivo fiscal existentes no Espírito Santo, é uma ameaça sobre o futuro econômico do Estado;

- A idéia de fazer de Vitória uma espécie de capital financeira e de serviços vinculados ao comércio internacional esbarra não apenas na pequenez territorial e econômica do Espírito Santo, mas no tamanho, na tradição e na disposição do Rio de Janeiro, que pretende também funcionar como “uma cidade global” ligada 24 horas por dia.

A existência de tantas ameaças e adversidades no caminho não deve ser motivo para desânimo. Para Roberto Simões, o Espírito Santo ainda não se articulou para agir estrategicamente e tirar benefícios do bom funcionamento do Corredor.

Olhando pelo lado positivo, o professor Simões acredita que há condições reais para contornar os riscos e fortalecer a economia capixaba a partir das facilidades oferecidas pelo Corredor. Uma das possibilidades mais imediatas é a da modernização portuária. Outra, que envolveria a força tecnológica da Ufes, seria a realização de pesquisas para otimizar certas vantagens do complexo exportador-importador montado no Espírito Santo.

Para tornar mais compreensível sua pregação, Roberto Simões faz uma analogia entre o minério de ferro e a soja — o novo e o antigo produtos do Corredor capixaba. Ele lembra que na história recente da economia do Espírito Santo houve um clamor para que o Estado recebesse da exportação de minério de ferro algo mais do que a poeira e o apito dos trens da Estrada de Ferro Vitória a Minas.





AGAZETA  
**CORREDO R**

## Sem tirar os pés do campo

**Luiz Fernando Victor**



**O** Banestes ainda tem um papel modesto nas exportações, mas está investindo na formação de pessoal para melhorar sua posição, a quadragésima, no ranking das operações de câmbio no país. Segundo Luiz Fernando Victor, presidente do banco estadual capixaba, o Banestes está preocupado em ficar à altura do Estado como grande pólo nacional de comércio internacional.

Com operações de câmbio concentradas nas agências de Vitória, Brasília, Belo Horizonte e Rio de Janeiro — até outubro volta a funcionar a

*O Banco do Estado está investindo na formação de técnicos em comércio exterior. Em foco os negócios do Corredor*

agência de São Paulo, com atendimento a empresas, sem balcão —, o Banestes inicia ainda neste ano um curso de oito meses para treinar 12 funcionários em comércio exterior. É o passo mais ousado para fazer com que o câmbio se torne uma fonte mais importante de recursos do banco. Atualmente, segundo Victor, as operações cambiais não representam nem 10% das fontes de recursos do Banestes.

Com 350 mil contas, 4.650 funcionários e 204 pontos de atendimento — são 97 as agências em operação e mais cinco por inaugurar —, o Banestes não se dedica mais ao segmento internacional da economia capixaba por uma espécie de fidelidade extrema às suas origens rurais. Segundo Victor, o banco é hoje praticamente a única instituição de crédito a operar firme no setor rural. Atualmente, as operações do banco na agricultura representam 10 vezes

mais do que o mínimo estabelecido pelo Banco Central.

A dedicação do Banestes ao setor primário pode ser uma alavanca em favor do Corredor de Transportes Centroleste, pois o banco está ligado à Bolsa de Cereais de São Paulo para apoiar negócios com commodities, aproximando o produtor agrícola do mercado consumidor. O vínculo com o interior é o trunfo mais importante do banco para fortalecer Vitória e o Espírito Santo como praça financeira internacional e centro de negócios do Corredor de Transportes Centroleste.

Até o final do ano, os gerentes do Banestes terão mais um instrumento de trabalho: um levantamento sobre potencial dos recursos naturais, humanos, agrícolas e empresariais do Estado. O estudo está sendo feito pelo Instituto Jones dos Santos Neves. O objetivo é descobrir as tendências de crescimento da economia capixaba. Numa época em que o Corredor de Transportes assume o papel de carro-chefe do crescimento no Espírito Santo, o Banestes não quer ficar para trás nem ir a reboque.

Se você precisa ficar cobrando rapidez e eficiência da sua cobrança, alguma coisa está errada: a sua cobrança. Então, mude para a Supercobrança Banestes. Com ela você não perde tempo e pode contar com a segurança e tranquilidade da melhor cobrança do Estado. Para você ter uma idéia, a Supercobrança Banestes é a única que está presente em todos os municípios do Espírito Santo. São mais de 200 pontos de atendimento no Estado. E mais de 6.000 no Brasil, pelo Sistema Verde-Amarelo. Supercobrança Banestes. Um serviço rápido e eficiente. Essa você conhece de olhos fechados.

**COM A SUPERCOBANÇA BANESTES, VOCÊ TEM O QUE DINHEIRO NENHUM DESSE MUNDO PODE PAGAR: SEGURANÇA E TRANQUILIDADE.**



GOVERNO  
**TRAB LHADOR**  
ESPÍRITO SANTO

**BANESTES S.A.**  
Banco do Estado do Espírito Santo



*O mercado internacional interessa de perto ao Banestes, que prepara estrutura adequada para dar suporte às demandas que daí decorrerem*



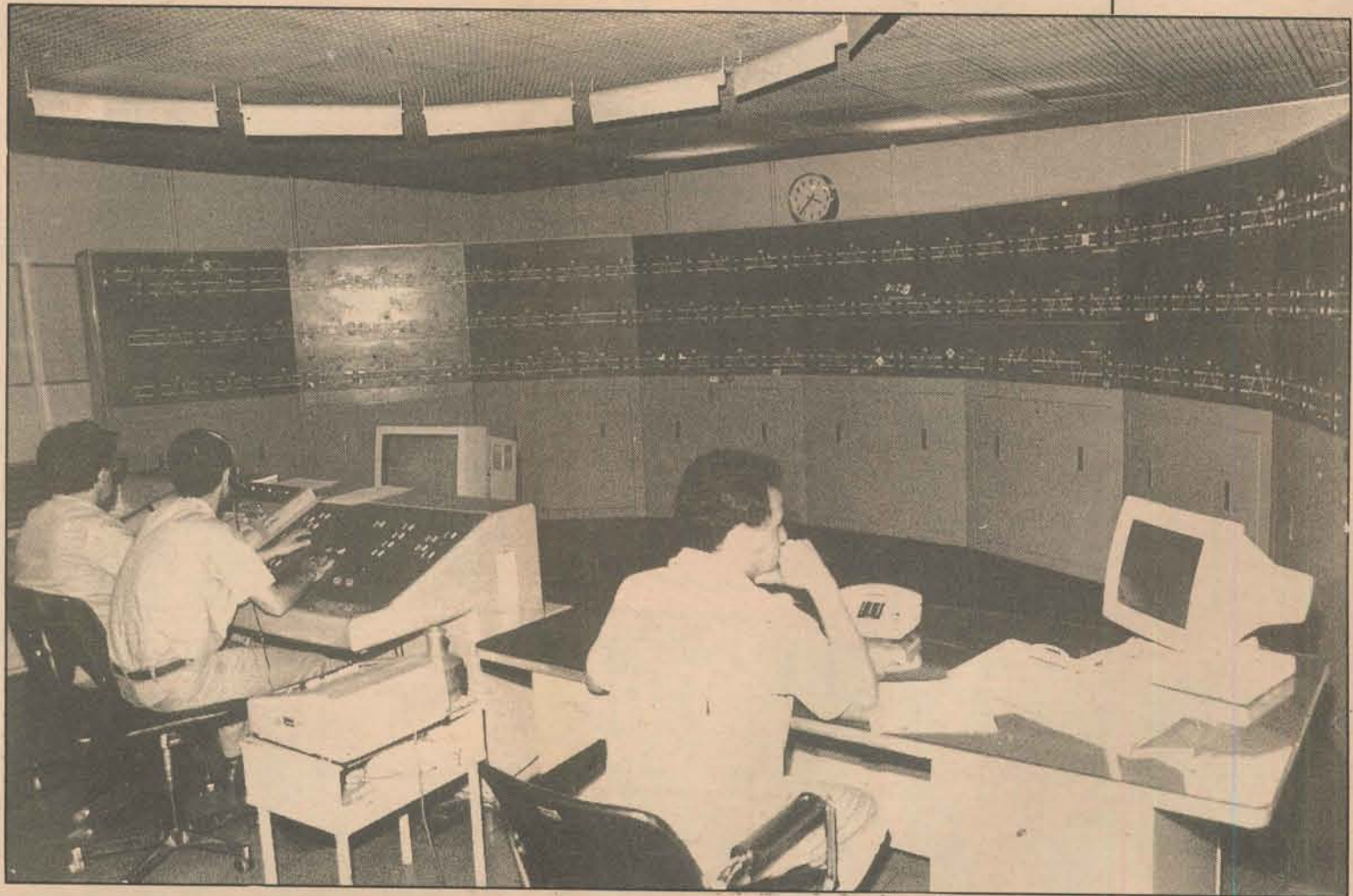
# O cérebro da ferrovia

*Pouca gente sabe. Trens da CVRD são controlados a distância. Um sistema eletrônico dá segurança e aumenta a eficiência*

**N**a sede da Estrada de Ferro Vitória a Minas, em Cariacica, há uma sala enorme que vive na penumbra. Os funcionários falam baixo, usam muito o telefone e manipulam teclados, consultam telinhas de vídeo e passam a maior parte do tempo olhando para um grande painel convexo de 10 metros de comprimento, que representa os 543 quilômetros do trecho principal da ferrovia, entre Vitória e Itabira.

Nesse longo trecho, a estrada dupla é dividida em segmentos de 7,2 quilômetros entre os quais existem as "houses" que recebem sinais enviados por microondas e cabos coaxiais no trecho de 170 quilômetros entre Itabira e Fábrica, a estrada é singela e dupla, mas o sistema de controle utiliza fibras óticas; no trecho mais novo, entre Costa Lacerda e Capitão Eduardo, com 89 quilômetros, a EFVM faz o controle de tráfego pelo sistema tradicional — só um trem por seção, para não correr riscos — também a partir de uma sala vizinha ao grande salão de comando.

Nesse ambiente silencioso, escuro e refrigerado, os funcionários são chamados de "despachadores" (de trens). Sua função é manter o caminho livre para os trens de passageiros (quatro por dia) e de cargas (40 por dia nos dois sentidos) — sem contar carros de manutenção. Mesmo que um despachador se equivocasse, permitindo que dois trens circulassem na mesma linha, o sistema não permitiria, pois está programado para aceitar apenas um usuário por vez. Toda a linha é monitorada por um painel de defeitos controlados eletronicamente. Os trens são equipados com um painel que orienta os maquinistas. Todas as ordens recebidas pelos trens são gravadas na caixa-preta mantida na sala de controle. Por fim, todos os trens são checados em certos trechos da estrada por um sistema ótico que detecta a existência de rodas superaquecidas nos trens cargueiros. O detector indica o ponto do trem onde está o superaquecimento, que pode provocar acidentes graves, danificando a linha. Esse sistema de segurança existe na EFVM há 10 anos. O sistema de controle foi implantado em 1974. Dentro de um a dois anos ele deverá ser transferido para Tubarão, mas não será tão impressionante como o atual. O grande painel já pode ser substituído por telinhas de vídeo. O novo sistema foi criado no Brasil.



Sala de controle de trens da EFVM



## Negócio de peso

Movimento portuário capixaba em 1992, em dólar e tonelada

	Vitória	Portocel	P. Mole	Tubarão	Ubu	Total
Carga/milhões de t	2,9*	1,2	13,4	51,1	7,6	79,0
Receita/US\$ milhões	768,0**	527,9	1280,9	1095,3	197,7	4089,4
Número de navios	645***	107	411	561	90	2100

\* Sem incluir o movimento dos terminais privados da baía de Vitória, principalmente o de Paul, explorado pela Companhia Vale do Rio Doce, que exportou 1,8 milhão de toneladas de gusa.

\*\* Mais 219 milhões de gusa pelo cais de Paul, pela CVRD

\*\*\* Mais 144 navios dos terminais privados, incluindo Paul/CVRD

### Os produtos

Por portos, os produtos em movimentação foram os seguintes:

**Vitória:** Aço, café, granito, soja, gusa, trigo, malte, adubo e sal

**Portocel:** Celulose e sal

**Praia Mole:** Aço e carvão

**Tubarão:** Minério de ferro, pelotas e derivados de petróleo

**Ubu:** Minério de ferro e pelotas