

# Portos do Espírito Santo são mais competitivos

A112827-1

O porto de Capuaba, por exemplo, é quatro vezes mais barato do que os portos do Rio ou de Santos. Está na mesma faixa dos portos de Hotterdã e Le Havre.

A vocação portuária do Espírito Santo, garantida pela existência de águas profundas em plena praia, está sendo confirmada ano a ano pela crescente movimentação de mercadorias não apenas do Estado mas de outras regiões do país, graças às chamadas vantagens comparativas oferecidas pelos operadores de portos capixabas.

Sem contar os benefícios fiscais oferecidos pelo Fundap — Fundo de Desenvolvimento das Atividades Portuárias, hoje com duas centenas de empresas inscritas como participantes, as tarifas dos portos do Espírito Santo começam a se nivelar entre os mais competitivos do mundo. Na movimentação de contêineres, por exemplo, o porto de Capuaba (único capixaba nessa especialidade) é quatro vezes mais barato do que os portos de Santos e do Rio, ficando na mesma faixa de preço dos portos de Rotterdam e Le Havre e só perdendo para o de Antuérpia, na Bélgica.

Na verdade, a capacidade competitiva dos portos capixabas começa a provocar melhoria de vantagens. É o que acontece entre os portos de Vitória (operado pela Codesa) e Tubarão (operado pela Vale do Rio Doce). Na disputa pelo embarque de grãos de soja, cujo preço foi fixado no início do ano em 4,25 dólares a tonelada pelo terminal de grãos de Tubarão, a Codesa fez publicar comunicado à praça em que se oferece para embarcar o mesmo grão a 4 dólares a tonelada — desde que a quantidade seja acima de 100 mil toneladas.

A disputa por cargas entre empresas estatais, como a Codesa e a Vale, é o último capítulo de uma história portuária que caminha para uma nova fase, após a mudança da legislação portuária, em fevereiro de 1993. A nova lei dos portos, efetivamente, praticamente declarou a zona portuária território destinado à iniciativa privada, a tal ponto que tradicionais empresas públicas começam a demonstrar um comportamento competitivo, típico das empresas privadas. Por isso, na década de 90, com o deslanche do Corredor de Transportes Centroleste, prevê-se que os portos capixabas caminharão para uma crescente modernização. Portos estrangulados como o de Vitória terão de se equipar para atender à demanda. E portos ociosos como os de Ubu, Portocel e Tubarão tendem para uma diversificação das cargas.

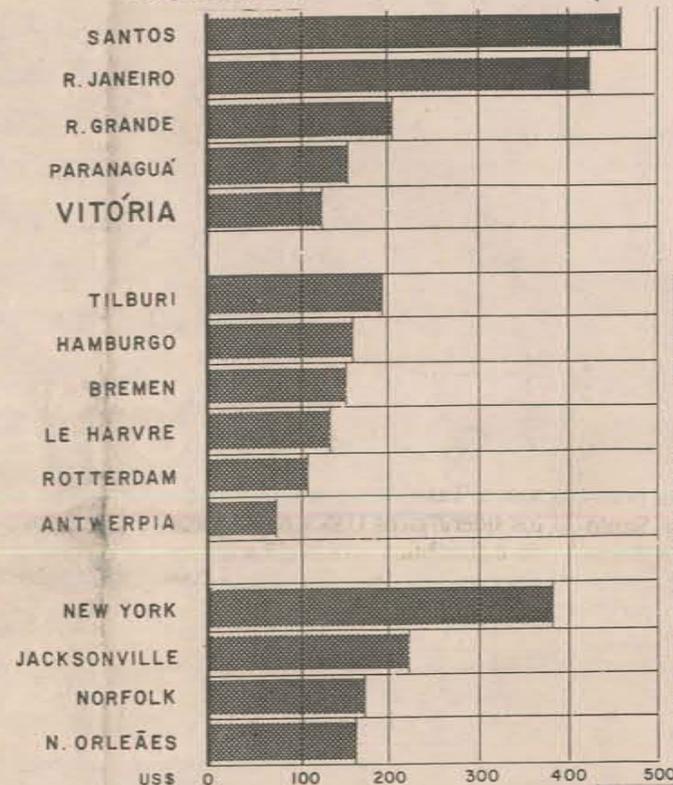
## O custo da soja

O transporte de uma tonelada de soja, no Brasil e nos Estados Unidos, mostra que os custos portuários são parecidos

ITENS	BRASIL		USA	
	US\$	%	US\$	%
Preço na Fazenda	189.82	73.97	222.42	93.12
Frete Fazenda-Porto	22.43	8.74	11.00	4.61
Taxas	38.46	14.99	1.67	0.70
Funnrural	4.75	1.85	—	—
ICM 13%	29.68	11.57	—	—
PIS	1.92	0.75	—	—
Quebra no transporte	1.13	0.44	1.17	0.49
Diferença cambial	0.48	0.19	—	—
Comissão (0,50 dólar)	0.50	0.19	0.50	0.21
Despesas portuárias	5.90	2.30	3.75	1.57
<b>Total</b>	<b>256.61</b>	<b>100</b>	<b>238.84</b>	<b>100</b>

Fonte: Enep, Brasil safra de 1990

Custo de movimentação de contêineres  
US\$/contêiner



# Sindamares aponta outras vantagens do sistema

A112827-2

**Condições de atracamento, hora de chegar e de sair, calado e bom serviço da estiva são algumas das várias vantagens dos portos**



Bonelli, do Sindimares, ouve elogios sobre as condições portuárias

Além de tarifas mais baratas cobradas, o complexo portuário do Espírito Santo oferece várias outras vantagens ao usuário, cujo funcionamento é facilitado inclusive pelo Fundap (Fundo Para Desenvolvimento das Atividades Portuárias).

Na avaliação do presidente do Sindicato das Agências de Navegação Marítima do Espírito Santo (Sindamares), Moacyr Bonelli, a estrutura portuária do Estado tem um desempenho altamente satisfatório, inclusive no que diz respeito aos terminais privativos que, para ele, também têm um excelente índice de produtividade.

## Elogios

Em seu convívio com os armadores, Bonelli ouve deles muitos elogios aos portos capixabas, onde os navios têm hora para chegar e sair, além de boas condições de atracamento. No cais comercial de Vitória, por exemplo, o calado é de 35 pés, o que atende à grande maioria dos navios, além de haver um bom serviço de estiva.

Na verdade, os portos capixabas têm um desempenho comparável aos dos melhores portos em todo o mundo, sendo que o ritmo de carregamen-

to supera o de todos os portos brasileiros.

Essa situação favorável vem de pouco tempo e por isso o presidente do Sindamares acredita à atual direção da Codesa. Afinal, até algum tempo os armadores evitavam trazer seus navios para o Espírito Santo.

Mesmo assim, o presidente do Sindicato das Agências de Navegação Marítima acredita que a tendência do porto de Vitória e de todo o complexo portuário capixaba é de melhorar cada vez mais, com a plena im-

plantação da nova lei dos portos. "Um dos pontos que pode ser melhorado é a implantação de um planejamento melhor no que diz respeito às cargas, inclusive com um maior entrosamento entre os operadores portuários e o pessoal da Companhia Docas, que é feito pela entidade estivadora.

Mesmo assim, para ele o Espírito Santo já tem exemplo hoje de como deve ser o funcionamento de uma unidade portuária, "que é o que acontece em Praia Mole. Ali quando um na-

vio chega, toda sua operação já foi planejada com antecedência, os equipamentos já estão disponíveis, tudo funciona como um relógio. Isso ainda não acontece no cais de Vitória, onde um melhoramento gerencial pode chegar a esse nível", acredita Moacyr Bonelli.

Um dos requisitos para isso, em sua opinião, é uma melhor demarcação das diversas áreas e um melhor ordenamento na armazenagem, talvez com a introdução da informática.

No que diz respeito aos procedimentos oficiais, o presidente do Sindamares não tem do que se queixar: segundo suas palavras, as autoridades facilitam de todas as maneiras possíveis dentro da lei as operações dos navios, que são liberados imediatamente. "Quando o navio chega tarde da noite, é autorizado o início de seu carregamento, mesmo que a Receita Federal só possa visitá-lo pela manhã. Além da Receita Federal, cada navio é visitado por uma autoridade sanitária e agentes da Polícia Federal. Por parte de todas essas autoridades, como também do setor alfandegário, a orientação é agilizar os procedimentos, o que nos favorece bastante", diz Bonelli.



A agilidade em Capuaba é obra da atual administração, afirma Bonelli



## Tarifas atraem empresas do Rio e de São Paulo

As tarifas portuárias praticadas no Espírito Santo estão entre as mais baratas do Brasil, chegando a custar quatro vezes menos que as cobradas pelo porto de Santos e menos da metade que as do Rio de Janeiro.

Este é um dos motivos pelos quais cada vez mais empresas do Rio e até de São Paulo têm optado por fazer suas exportações e importações através dos portos capixabas, como aconteceu recentemente com a Companhia Siderúrgica Nacional (CSN) sediada em Volta Redonda mas que opera pelo

as: a Taxa de Capatazia (produtos siderúrgicos US\$ 1,61 a tonelada e contêiner US\$ 36,57 a unidade) e a Taxa de Utilização do Porto, que custa US\$ 2,20 a tonelada. Em Santos, essa taxa ultrapassa cinco dólares. Além disso, há um Adicional de Tarifa Portuária, no valor de 40 por cento.

A Taxa de Capatazia refere-se ao trabalho do pessoal que o porto mantém para realizar as operações.

Por sua vez, o Porto de Praia Mole só cobra a Taxa de Capatazia, não cobrando de seus usuários a Taxa de Utilização Portuária e o





A eficiência de um porto leva em conta a boa qualidade do serviço

quais cada vez mais empresas do Rio e até de São Paulo têm optado por fazer suas exportações e importações através dos portos capixabas, como aconteceu recentemente com a Companhia Siderúrgica Nacional (CSN) sediada em Volta Redonda mas que opera pelo cais de Capuaba.

Como aluguel do cais, os portos públicos de Vitória (cais comercial e Capuaba) cobram US\$ 4,50 o metro por dia, além de duas ta-

ao trabalho do pessoal que o porto mantém para realizar as operações.

Por sua vez, o Porto de Praia Mole só cobra a Taxa de Capatazia, não cobrando de seus usuários a Taxa de Utilização Portuária e o Adicional de Tarifa Portuária. No entanto, a situação daquele terminal é atípica, pois ele é utilizado apenas por um condomínio formado pela CST, Usiminas e Açominas.



O Fundap é sistema que estimula as atividades nas importações.

## Portos capixabas e seus números

### Perfil portuário

Porto	Início de op.	Calado (m)	Extensão (m)	Receita/92 (US\$ milhões)	Movimento/92 (Mil t)	Principais cargas
Vitória	1870	7,20 a 10	776	768	536	Café, granito
Capuaba	1979	8,70 a 10,70	764	"	2.232	Aço, grãos
Paul(Codesa)	1958	9,10	260	"	231	Aço
Paul(CVRD)	1958	10	160	219	1.881	Ferro-gusa
Tubarão 1	1966	15,20	390	1.095	51.136	Min. ferro
Tubarão 2	1977	20	650	"	"	Min. ferro
Praia Mole 1	1983	15,50	638	1.281	13.413	Carvão min.
Praia Mole 2	1984	16,70	730	"	"	Aço
Portocef	1978	9	230	528	1.230	Celulose
Ubu	1977	13,50 a 15	626	198	7.656	Min. Ferro
República		Cais flutuante			650	Petróleo
Flexibrás		7	26		7	Equipam. petr.
Grãos líquidos		8	66		96	Der. petróleo
+ Antigo cais da Usiminas						
TOTAL				4.089	64.928	

### Mercadorias exportadas em 92

	Mil toneladas	US\$ milhões	Valor médio US\$/t
Minério de ferro	33.905	656,1	19,35
Pelotas de ferro	20.108	617,5	30,71
Prod. siderúrgicos	6.691	1.643,5	245,62
Ferro gusa	2.041	238,7	116,95
Celulose	1.248	582,7	466,88
Café em grão	207,1	163,7	790,25
Soja em grão	218,2	48,4	222,11
Farelo de soja	133,8	23,2	173,37
Mármore/granito	282,7	35,9	127,2
Cacau e s/preparações	27,7	35	1.262,41
Madeiras	3,4	3,3	985,52
Diversos	60,4	41,41	680,61
TOTAL	64.927	4.089	62,98

Fonte: Codesa

### Movimento geral em milhares de t em 92

	Cabotagem	Longo curso	Total
Embarque	4,4	64,9	69,3
Desembarque	1,3	8,3	9,6
Total	5,7	74,3	79,0

Fonte: Codesa

### Os maiores portos

Em receita cambial	US\$ milhões
Santos	11.189
Vitória	3.726
Rio	2.794
Rio Grande	2.573
Paranaguá	2.377
Itaqui	887
Em volume de carga	milhões de t
Vitória	88,4
Itaqui	30,5
Rio	16,6
Santos	15,4
Sepetiba	14,5
Paranaguá	11,5

Fonte: Relatório da Portobrás — 1988

### Movimento geral de cargas em dez anos

Ano	Embarque	Desembarque	Total
1983	66,2	4,6	70,8
1984	84,1	7,1	91,2
1985	88,2	7,8	96,1
1986	76,2	8,9	85,1
1987	70,8	10,8	81,6
1988	77	11,4	88,4
1989	83,3	11,2	94,5
1990	80,7	9,1	89,8
1991	78,7	9,5	88,2
1992	69,3	9,6	79

Fonte: Codesa



W.S. SERVIÇOS AÉREOS

**SE VOCÊ  
AINDA FICA  
TORCENDO  
PARA  
A SUA  
ENCOMENDA  
CHEGAR,  
ESTÁ NA HORA  
DE FALAR  
CONOSCO.**

VITÓRIA - 027.223-3387/223-3846  
RIO DE JANEIRO - 021.232-4189/232-5268  
SÃO PAULO - 011.533-2202/240-0346  
BELO HORIZONTE - 031.241-2955/241-2272  
CURITIBA - 041.225-4239/224-3366  
JOINVILLE - 0474. 25.5659/25.3785  
PORTO ALEGRE - 051. 346-1316/222-5903  
BRASILIA - 061. 226-0129

MAIS 31 AGENTES EM TODO PAÍS  
TARIFAS SUPER REDUZIDAS ATÉ 5 KILOS

# Nova lei ainda não alterou o perfil portuário

assinada à 26 de fevereiro deste ano, a Lei 8.630, que regulamenta o funcionamento dos portos brasileiros, ainda não alterou praticamente em nada a rotina das unidades portuárias.

Na verdade, ela ainda se encontra em fase de implantação e apenas algumas providências burocráticas foram tomadas, como a criação do Conselho de Autoridade Portuária (C.A.P.), que é composto por representantes do poder público, dos operadores portuários, dos trabalhadores na orla e dos usuários dos serviços do porto.

A questão mais polêmica, no entanto, ainda depende de um acerto entre as partes: é a implantação de um órgão gestor da mão-de-obra portuária. Até agora, essa gestão é feita pelos sindicatos, que não se conformam em perder a prerrogativa da maneira proposta pela nova lei. Nesse sentido, chegou a ser impetrado um pedido de liminar questionando a constitucionalidade da lei. A liminar foi negada pelo Supremo Tribunal Federal. Até se chegar a um acordo, será necessária muita negociação.

Em termos práticos, uma das poucas mudanças que se observa é a liberação dos terminais privados para operar com cargas de terceiros e sua desvinculação do sistema de portos públicos. Segundo o presidente do Sindicato das Agências de Navegação do Espírito Santo (Sindamares), Moacyr Bonelli, essa parte da lei tem gerado alguns desentendimentos entre os terminais privados e a Codesa, no que se refere à cobrança de taxas portuárias.

Outra providência recentemente concluída foi a publicação das normas de pré-qualificação para os operadores portuários. Entretanto, ela ainda não entrou em vigor e, de acordo com alguns donos de agên-

AJ12822-3  
**A implantação de um órgão gestor da mão-de-obra portuária é hoje a questão mais polêmica da Lei 8.630. Uma das poucas mudanças é a liberação dos portos privados para carga geral**



cias, muitas concorrentes ainda funcionam sem a menor condição para tal, numa atitude que eles qualificam como "picaretagem".

Da mesma forma que o presidente do Sindamares, o presidente da Codesa, Wilson Calmon, pensa que a Lei 8.630 está modernizando os portos e veio em época muito oportuna, já que a legislação até agora em vigor sobre o assunto já estava se tornando sexagenária. Ele acha que "a nova lei talvez não seja o ideal, mas foi o consenso que se conseguiu obter. Depois de

aprovada pelo Congresso Nacional, a missão que temos é de implantá-la da forma melhor e mais eficiente possível. Acredito que, com isso, a atividade portuária vai ter uma regra mais clara, já que foi elaborada à luz da modernidade.

Esta não é a opinião do coordenador geral do movimento pela criação do Sindicato Unificado dos Trabalhadores da Orla Portuária (Suport), Irineu Barros Filho. Para ele, a nova lei não pode ser classificada como moderna e sua implan-

tação vai depender de muito boa vontade de todas as partes envolvidas. "Ninguém pode querer impor sua opinião e nós não temos a lei 8.630 como moderna. Ela oferece privilégios ao terminal privativo prejudicando o porto público. Os grandes beneficiados com essa lei são as empresas que possuem hoje o controle de instalações públicas de uso privado. Um ponto positivo da lei é a aglutinação dos trabalhadores num sindicato único, o que os torna mais fortes, aumentando o seu poder de barganha", diz Irineu Barros Filho.

## Siscomex agiliza as operações portuárias

O controle das operações de comércio exterior, incluindo a carga e a descarga de mercadoria, é feito pela Alfândega, que verifica desde a documentação das operações até as condições físicas do produto, passando pelos aspectos administrativos, fiscais e referentes ao recolhimento de impostos.

Além disso, a Alfândega está presente na repressão e prevenção ao contrabando e desca-minho de mercadorias bem como ao tráfico de drogas, com uma estrutura cada vez mais moderna.

Segundo o inspetor substituto da Alfândega do Porto de Vitória, Ronaldo Loureiro, desde 1992 o setor adquiriu maior dinamismo, voltando-se para a sofisticação do comércio internacional e passando a solucionar com rapidez os problemas dos usuários para evitar a elevação dos custos.

— Dentro desse espírito de modernidade e dinamicidade na prestação de serviços, num esforço integrado da Receita Federal, Departamento de Comércio Exterior e o Serpro, foi criado o Siscomex (Sistema Integrado de Comércio Exterior), com a finalidade de informatizar o despacho aduaneiro de importação e exportação.

Composto por dois módulos principais (exportação e importação), o Siscomex já está com o primeiro deles em operação

desde janeiro deste ano. Quanto ao módulo de importação, que está sendo planejado, deverá ser testado inicialmente no Paraná, Estado que tem todos os tipos de aduana: aeroporto de capital, aeroporto de fronteira, porto marítimo, porto fluvial e aduana de fronteira terrestre internacional.

O inspetor substituto da Alfândega em Vitória resume os principais objetivos do Siscomex como sendo simplificar e padronizar as operações de comércio exterior, com acentuada redução da carga burocrática, bem como reduzir ao máximo as operações de embarque de mercadorias destinadas à exportação. Além disso, o Siscomex busca harmonizar a ação dos diferentes órgãos envolvidos no processo de comércio exterior e aperfeiçoar a ação do Governo federal nessa área simplificando e melhorando a qualidade dos procedimentos de acompanhamento e controle.

Dispondo de controles automáticos e unificados, por meio de recursos eletrônicos, o Siscomex está em condições de gerar estatísticas confiáveis e tempestivas (ou seja, respostas confiáveis em tempo hábil).

Finalmente, o novo mecanismo supre diversos documentos e formulários hoje utilizados (guia de exportação e importação, seus aditivos, declaração de importação, contrato cambial etc).

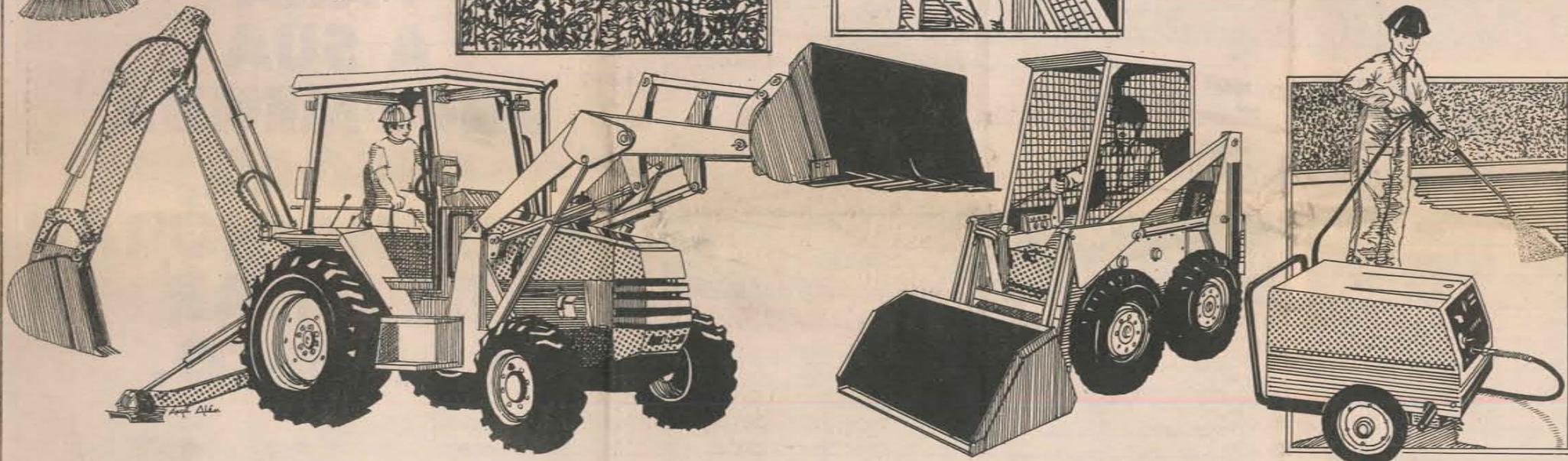
# MANIA

## Agências dão suporte para a navegação

Atmos-da-guarda de parte importante do comércio marítimo, as cerca de 35 agências de navegação do Espírito Santo cuidam do movimento de milhões de toneladas e dólares anuais de cargas nos portos do Estado, com todas as responsabilidades próprias de uma atividade de

# MANIA DE LIMPEZA!

A Preservil tem mania de limpeza. E limpeza pesada. Empregando produtos e máquinas adequadas e especializadas, executamos a manutenção e conservação de portos, oficinas mecânicas de grande porte, usinas de pelotização, terminais portuários, prédios comerciais, áreas verdes e etc..., com pessoal selecionado e submetido a constantes etapas de aperfeiçoamento. A utilização correta desses serviços asseguram a Preservil posição de destaque, já que conservação e limpeza são instrumentos absolutamente indispensáveis ao perfeito funcionamento de estruturas e instalações industriais, comerciais e portuárias.



## PRESERVIL

PRESERVIL PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS LTDA.

A importante do comércio marítimo, as cerca de 35 agências de navegação do Espírito Santo cuidam do movimento de milhões de toneladas e dólares anuais de cargas nos portos do Estado, com todas as responsabilidades próprias de uma atividade de intermediação desse porte.

São organizações que, entre outras atribuições, atendem de um a 15 navios por mês — da chegada à saída — nas tarefas de gerenciamento de carga e descarga, pagamento de tarifas, multas, controle de documentação, providências junto às autoridades portuárias — alfândega, Polícia marítima, saúde dos portos, Cia. Docas — e ao Banco Central (visa da conta de custeio já que os negócios são feitos em moeda estrangeira).

Segundo o presidente do sindicato que congrega as empresas no Estado, o Sindimares, Moacyr Bonelli, antes mesmo de o navio chegar à barra de Vitória, a agência de navegação — preposta e representante do armador ou afretador no porto, podendo atuar como entidade estivadora ou nomear uma — já está envolvida com todos os aspectos de suprimento das necessidades da embarcação que está vindo. O comandante, cinco ou seis dias antes da chegada, passa a transmitir para o agente os dados de que este precisa para trabalhar: tipo de carga, tempo estimado de estadia, provisões para colocar a bordo...

São dois, basicamente, os tipos de navios atendidos pelas agências. Os de linhas regulares (que regularmente tocam no porto e já têm destino certo para alguma parte do mundo) e os **tramps** (que tocam no porto de acordo com a necessidade da carga e não têm agentes fixos). Uma das diferenças é que o primeiro caso envolve grandes empresas de navegação que já têm contrato com determinada agência, o que não ocorre com os **tramps**, normalmente operados pelo afretador.

Para os regulares a agência também trabalha no angareamento de carga para o armador através de seu departamento comercial que se encarrega dos contatos com os clientes — importadores ou exportadores. Da mesma forma intermedia o interesse do importador que procura atrás de informações como disponibilidade de transporte, custos de frete ou duração da viagem.

Quando há dois agentes trabalhando para um só navio, o que representa o afretador é responsável pelo barco junto às autoridades, e o agente do armador pela intenção (abastecimento, atendimento médico de terra, reparos, etc).

O pagamento às agências, baseado numa estimativa de custos portuários mais taxa de agenciamento (há uma tabela para estabelecer esta taxa), é antecipado, calculado em dólar e depositado em banco indicado pelo agente.

**MUITO DO QUE VOCÊ  
OUVIU ATÉ AGORA  
SOBRE EXPORTAÇÃO  
DE MINÉRIO FOI SÓ O  
APITO DO TREM.**



Foto: Válder Monteiro

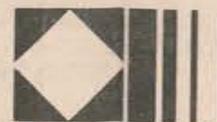
ZEP/BLONADO  
10  
15  
20  
25  
30  
35  
40  
45  
50  
55  
60  
65  
70  
75  
80  
85  
90  
95  
100



**VOCÊ NÃO  
SABE O QUE ESTÁ  
PERDENDO.**

Carregamento de tarelô de soja em Tubarão, em carga combinada com minério de ferro.

Há duas décadas, o Porto de Tubarão exporta minério de ferro, gerando riquezas e trazendo divisas para o país. Com o Terminal de Grãos, Tubarão diversificou suas atividades, trazendo grandes benefícios para o nosso Estado. Há um considerável aumento da capacidade de exportação e novos estímulos para investimentos. O Corredor de Transporte Centroleste permite o escoamento da produção das regiões integradas pela malha ferroviária da Estrada de Ferro Vitória a Minas e Rede Ferroviária Federal. A integração ferrovia/porto viabiliza o transporte de produtos de Minas Gerais, Distrito Federal, Goiás, Mato Grosso, Mato Grosso do Sul, Tocantins e Espírito Santo para qualquer país. Através da sua infra-estrutura - a Estrada de Ferro Vitória a Minas, o Porto de Tubarão e a Docenave - a Companhia Vale do Rio Doce leva seu produto ao exterior e pode fazer o acompanhamento até o desembarque final. Seu sistema permite a operação de grandes cargas combinadas com minério, reduzindo os custos do frete e viabilizando o produto brasileiro no mercado mundial. Para seu produto chegar ao mercado exterior a preços competitivos, procure o Porto de Tubarão e a CVRD. Melhor do que não saber o que está perdendo, é saber o quanto sua empresa vai passar a ganhar.



**Companhia  
Vale do Rio Doce**



# Governo diz que Corredor aumentará as cargas

"Ninguém pretende entregar os portos capixabas aos mineiros", segundo a coordenadora do Corredor de Transporte Centroleste, Sandra Stehling. Ela explica que na verdade o complexo portuário existente no Estado pertence à União e o que está sendo proposto é seu gerenciamento pelas sete unidades da Federação que viabilizaram a implantação do Corredor.

Sandra Stehling acredita que o movimento dos portos capixabas pode aumentar ainda, ampliando as vantagens que o Estado obtém por sua localização geográfica. Entre essas vantagens estão a oferta de empregos, o recolhimento de impostos e até disseminação de tecnologia na área de portos e ferrovias. Na Universidade Federal do Espírito Santo, por exemplo, estão sendo oferecidos cursos para formar no Estado pessoal nessas áreas para trabalhar nas novas empresas que estão chegando em função do Corredor.



Sandra Stehling, da Sedes



O Fundap estimula as importações pelos portos do Estado e gera recursos para investimento

## A entrevista

**Qual a importância da navegação para o Espírito Santo?**

Dentro do Corredor de Transportes Centroleste, entendemos que o que o Espírito Santo tem de melhor a oferecer é toda a sua infra-estrutura portuária e, conseqüentemente, todo o seu sistema de navegação. Isso é de alguma forma diferente dos demais corredores, a partir do momento em que houve a diversificação permitida pela desregulamentação portuária. O porto de Tubarão, por exemplo, já se tornou um terminal minero-graneleiro, o que permitiu que não só o minério mas também o farelo de soja e outros grãos obtivessem uma redução significativa no preço do frete internacional.

Por considerarmos que a navegação marítima do Espírito Santo tem um papel fundamental, neste momento o Corredor está fazendo um diagnóstico de

portuários foram elaboradas e até publicadas no Diário Oficial da União. A intenção agora é permitir que o empresariado privado passe a explorar esses terminais privados e até berços dentro do próprio porto público.

Atualmente, está sendo estruturado o regulamento para permitir que o porto público passe a ser operado privadamente, embora sob a coordenação do poder público. Além disso, através do Corredor de Transporte, estamos tendo estimular a volta da cabotagem, para que o Corredor cumpra integralmente sua função, abrangendo exportação, importação e abastecimento interno.

No caso do milho, por exemplo, já estamos trazendo-o do cerrado para as granjas e os outros consumidores capixabas. Brevemente, pretendemos transportá-lo também para o Nordeste, que está comprando

muito mais uma coordenação pública com exploração de terminais pela iniciativa privada, ou seja, uma exploração privada da superestrutura. Isso funciona muito bem em portos como o de Rotterdam, Antuérpia e outros onde existe uma administração municipal mas toda a superestrutura é privatizada. O poder público entra apenas na parte de planejamento, de proteção ambiental, disciplinamento e coordenação da atividade dos diversos terminais, etc.

**Depois que se falou em alterar a maneira de administrar os portos, surgiu no Espírito Santo a conversa de que se pretende entregar os portos capixabas aos mineiros. O que existe sobre isso?**

Não existe nada disso. O que existe é uma concepção regional que funcionou com o Corredor. Afinal, há muitos anos que se discute a implantação desse Cor-

## Espírito Santo recorre à Justiça para manter Fundap

O Governo do Espírito Santo, diante das dificuldades impostas pelo Governo de São Paulo, para chegar a um entendimento sobre a sustentação do Fundap, não teve outra alternativa que não fosse o ingresso em juízo objetivando assegurar aos importadores capixabas o crédito do ICMS pago no Estado.

A explicação é do presidente do Banco de Desenvolvimento do Espírito Santo (Bandes), João Luiz Tovar. Segundo ele, a manutenção do Fundap é de grande importância para a economia capixaba. Desde a sua criação o Fundo gerou investimentos da ordem de US\$

um incentivo fiscal, pois o valor financiado não tem vinculação com nenhum imposto incidente sobre a venda de mercadoria. Além disso, os recursos do Fundap são previstos no orçamento do Estado, constituído de várias receitas.

"Na verdade, o contrato de financiamento não encerra operação de banco, no sentido de lucro, mas serve para capear a obrigação de destinar 5% do valor do financiamento para o capital do Bandes e pelo menos 45% em projeto produtivo (indústria, pesca, turismo, agropecuária etc) a serem implantados no Espírito Santo", garante o presidente do Bandes.

dos considerados importantes para a economia do Estado. Pode-se destacar o Fundo Rotativo de Crédito Rural diferenciado, destinado a dar suporte às operações de crédito rural com reajuste à base da equivalência do preço do produto, nos quais o Estado é pioneiro no país, através do Bandes e do Banestes.

Na composição mecânica financeira do sistema, as empresas usufruem ainda de um deferimento no recolhimento do ICMS gerado na comercialização da mercadoria, de 60 dias, excluídos o mês da operação, o que, no entendimento do presidente do Bandes, não consti-

farelo de soja e outros grãos obtivessem uma redução significativa no preço do frete internacional.

Por considerarmos que a navegação marítima do Espírito Santo tem um papel fundamental, neste momento o Corredor está fazendo um diagnóstico de toda a área portuária no sentido de se procurar até através de um projeto de desenvolvimento portuário bem completo, que haja uma integração portuária e que aqui a gente possa ter muito mais do que uma concorrência entre portos uma integração deles na diversificação das cargas.

Nós entendemos por exemplo que o porto de Capuaba tem condições hoje de crescimento na área de contêineres, na importação de trigo, de que já estão sendo importadas cerca de 700 mil toneladas neste ano, e outros cereais. Portanto, nossa intenção é oferecer cada vez melhores condições para que o complexo portuário do Espírito Santo renda cada vez mais.

**Qual a realidade empresarial do setor portuário hoje?**

Depois da lei que desregulamentou o sistema portuário, foram criados os Conselhos de Autoridade Portuária (CAP) em todo o país. No caso do Espírito Santo, o CAP engloba os portos públicos de Vitória (o cais comercial e Capuaba), o porto de Barra do Riacho e o de Praia Mole, sendo que estes dois últimos são públicos embora abriguem respectivamente o terminal privado do Portocel e o do condomínio formado pela Companhia Siderúrgica do Tubarão, Usiminas e Açominas.

O que está sendo discutida é a regulamentação da exploração do porto depois que as normas de pré-qualificação de operadores

tação e abastecimento interno. No caso do milho, por exemplo, já estamos trazendo-o do cerrado para as granjas e os outros consumidores capixabas. Brevemente, pretendemos transportá-lo também para o Nordeste, que está comprando milho argentino porque o produto nacional só chega lá por rodovia e, dessa forma, fica mais caro que o produto estrangeiro, que vai de navio.

**Qual a influência da navegação na geração de empregos, na distribuição de riqueza e na formação tributária no Espírito Santo?**

A influência da navegação na geração de empregos, na distribuição de riqueza e na formação tributária é direta. A partir do momento que novos operadores portuários passam a explorar a costa capixaba, isto significa que novas empresas precisarão contratar empregados aqui, recolher impostos no Estado e até contribuir para a disseminação de tecnologia nessa área. Na Universidade Federal do Espírito Santo, por exemplo, estão sendo oferecidos cursos para formar no Estado pessoal na área de portos e ferrovias para que as novas empresas possam absorver esse pessoal.

**Como será o futuro dos portos capixabas? Serão todos privatizados?**

O que está se falando em termos de privatização dos portos relaciona-se a terminais que têm estrutura estadual mas que não são ligados a nenhuma Companhia Docas. Atualmente sua administração se torna muito difícil para o Estado e por isso está sendo discutida a sua privatização.

Com relação aos portos que têm Companhia Docas, vai ser

conversa de que se pretende entregar os portos capixabas aos mineiros. O que existe sobre isso?

Não existe nada disso. O que existe é uma concepção regional que funcionou com o Corredor. Afinal, há muitos anos que se discute a implantação desse Corredor, inclusive de maneira restrita — abrangendo apenas o trecho Vitória-Minas e apenas o transporte de minério e produtos siderúrgicos.

Depois de todo esse tempo, para que o Corredor fosse viabilizado é com uma amplitude muito maior, foi necessário envolver o Governo, as forças políticas e as forças produtivas das sete unidades federativas do Centroleste: Mato Grosso, Mato Grosso do Sul, Goiás, Tocantins, Distrito Federal, Minas e Espírito Santo.

Foi necessário que se discutisse a logística de transporte de toda a região, seu sistema aduaneiro, os planos de desenvolvimento estadual relacionados à logística e transporte de toda a região (envolvendo até estradas vicinais e terminais operacionais). Essas questões extrapolam em muito uma simples estrutura de logística de transporte.

Acontece que o complexo portuário é federal e não estadual. A Codesa é um órgão do Governo federal, os portos públicos pertencem à União e não ao Espírito Santo. Como a sede do Governo federal fica muito longe do porto em si, distante da realidade regional na qual ele cada vez mais está inserido, foi proposto que essas mesmas forças que participam da viabilização do Corredor de Transportes Centroleste viessem a participar do seu gerenciamento. Nesse conjunto estão incluídas sete unidades da Federação e não apenas Minas Gerais.

A explicação é do presidente do Banco de Desenvolvimento do Espírito Santo (Bandes), João Luiz Tovar. Segundo ele, a manutenção do Fundap é de grande importância para a economia capixaba. Desde a sua criação o Fundo gerou investimentos da ordem de US\$ 350 milhões.

O Fundap foi implantado em 1970 com a finalidade principal de incrementar importações através do sistema portuário capixaba. Consiste num mecanismo financeiro, representado por um contrato de financiamento às empresas importadoras e exportadoras, a prazos mais longos que os praticados normalmente e com a obrigatoriedade de fazerem investimentos no Estado.

Apesar da aparência contrária, Tovar afirma que o Fundap não é

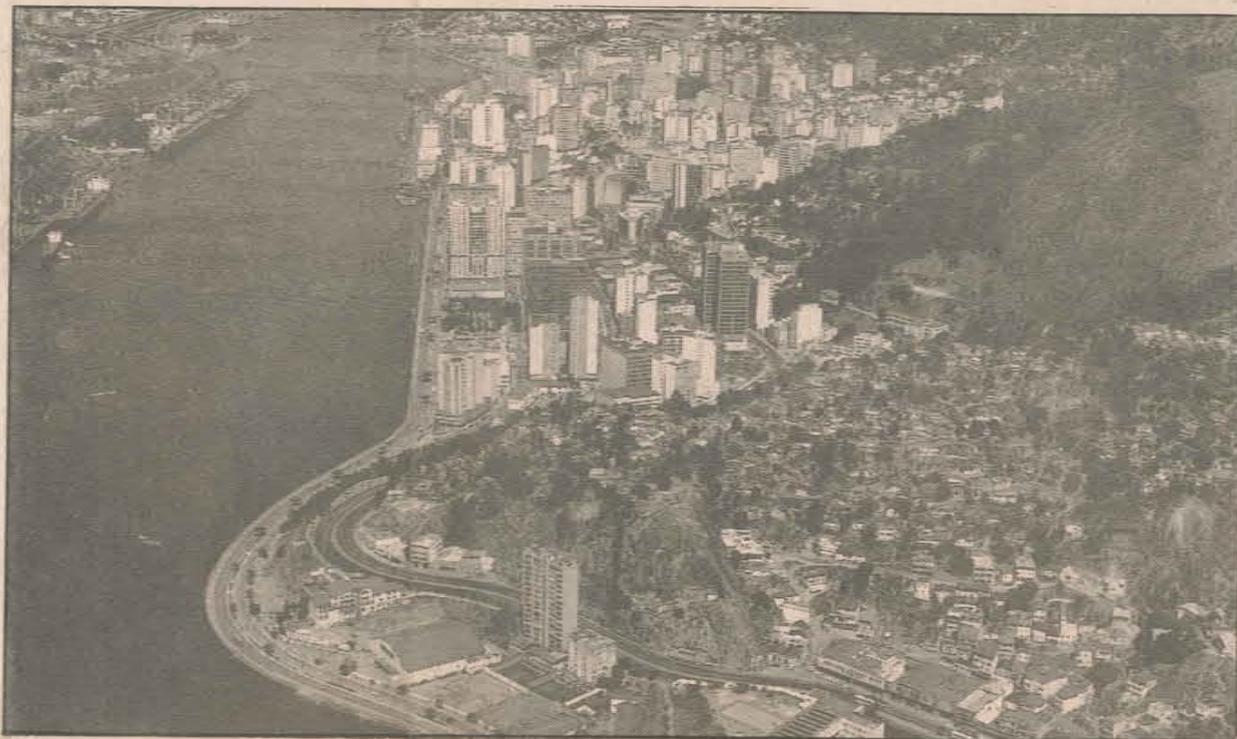
destinar 5% do valor do financiamento para o capital do Bandes e pelo menos 45% em projeto produtivo (indústria, pesca, turismo, agropecuária etc) a serem implantados no Espírito Santo", garante o presidente do Bandes.

As empresas do Fundap geram, desde a criação do sistema, investimentos da ordem de US\$ 350 milhões, em 65 projetos, criando cerca de três mil empregos diretos, sem contar que com o ICMS recolhido pelas empresas operadoras do Tesouro estadual correspondeu, no ano passado, a 26% da arrecadação total. Do ICMS gerado pelo Fundap 25% são destinados aos municípios por força de lei.

Os recursos recolhidos pelas empresas fundapeanas contribuem para a constituição de outros fun-

Na composição mecânica financeira do sistema, as empresas usufruem ainda de um deferimento no recolhimento do ICMS gerado na comercialização da mercadoria, de 60 dias, excluídos o mês da operação, o que, no entendimento do presidente do Bandes, não constitui uma renúncia fiscal de modo absoluto, uma vez que não se tem elemento para avaliar o quanto essa vantagem será fundamental para as empresas promoverem importações.

"Como se vê, o sistema não é nenhum clube, nenhuma caixa-preta, mas uma linha operacional dotada de regras claras e transparentes, abertas àqueles que se julgam com vocação e capacidade patrimonial para gerenciar essa parceria com o Estado", enfatiza Tovar.



## Vitória, no futuro metrópole 24 horas

Se o leitor ouvir falar que Vitória é (ou será) a Roterdã da América, não pense que se trata de um exagero ou de um sonho fora de propósito. "Roterdã", palavra inspirada em Rotterdam, o maior porto do mundo, na pequena Holanda, é o nome de um projeto criado pela Secretaria de Desenvolvimento Econômico (Sedes), visando transformar a capital capixaba num centro financeiro e de serviços à altura do seu movimento portuário.

Líder brasileiro em volume e segundo (depois de Santos) em receita, o complexo portuário do Espírito Santo recebe dez vezes menos navios do que Rotterdam, mas o potencial portuário de Vitória aponta para o fortalecimento da

cidade até o ponto de virar uma "metrópole 24 horas".

Para que se realize esse projeto idealizado pelo secretário Paulo Vivacqua, do Desenvolvimento Econômico, não basta esperar os frutos do Corredor de Transportes Centroleste. É preciso que o Governo estadual ajude a viabilizar certos acontecimentos naturais na vida de uma metrópole portuária, a saber:

- que Vitória volte a ser uma praça cambial autônoma, como já chegou a ser quando o café comandava as exportações do Estado, na década de 70;

- a existência de um maior número de trading companies no Estado;

- a disponibilidade de mão-

de-obra especializada na prestação de serviços próprios de uma metrópole;

- o desenvolvimento de uma infra-estrutura de lazer, cultura e turismo à altura da demanda de uma metrópole;

- a instalação de um estaleiro de reparos navais em águas capixabas, sendo recomendável sua localização no Portocel, em Barra do Riacho.

Segundo um estudo feito por economistas da Universidade Federal do Espírito Santo sobre o impacto do Corredor de Transportes Centroleste na Grande Vitória, o sucesso do Projeto Roterdã depende da adoção de duas providências político-administrativas. A primeira, que vem sendo protelada por falta de entendimento entre os prefeitos de Vitória, Viana, Vila Velha, Cariacica e Serra, é a criação de um órgão gestor da Região Metropolitana do Espírito Santo.

## VISTORIA DE CONTAINERS

ASSEGURAMOS A DEFESA DOS SEUS INTERESSES, PROTEGENDO SEUS EQUIPAMENTOS E CONSEQUENTEMENTE SUA CARGA, MANTENDO-O SEMPRE BEM INFORMADO.

**D&D DANIEL & DANIEL**  
SERVIÇOS MARÍTIMOS  
Representante exclusivo Seabox  
TELEFAX:  
226-4214

# Portocel se prepara para embarcar mais celulose

A 70 km ao Norte de Vitória fica Portocel — Terminal Especializado de Barra do Riacho, empresa de propriedade da Aracruz (51%) e da Cenibra (49%), constituída para administrar e operar o porto de onde sai a celulose produzida pelas duas companhias. Por ali foram embarcadas ano passado 1.144.000 toneladas em 98 navios para os mercados na América do Norte (30%), Europa (30%), do Japão (30%), da Austrália, Ásia e América Latina (10%).

Isso representou cerca de 517 milhões de dólares de divisas para o país, e 80% de toda a celulose de fibra curta exportada pelo Brasil. As previsões para este ano apontam para a exportação de 1,2 milhão de toneladas. Deste total a Portocel já embarcou, até setembro, 90 navios com 940 mil toneladas.

O porto conta com um cais

de 230 metros de comprimento, um armazém para estocar 42 mil toneladas de celulose, e outro para 10 mil. Em virtude da recente duplicação da fábrica da Aracruz, e da futura ampliação da Cenibra, o porto também está sendo duplicado. Terá mais um berço de atracação e mais um armazém. Quando pronto poderá operar dois navios simultaneamente, o que hoje não ocorre. Por ser um terminal especializado na movimentação de celulose, consegue índices não alcançados por nenhum outro porto do mundo: até 900 toneladas por hora trabalhada.

Além de embarcar celulose, Portocel desembarca insumos para sua fabricação: sal, sulfato de sódio e madeira. Em 1992 foram recebidas 102 mil toneladas de sal a granel e, até maio deste ano, 41 mil, vindas de indústrias do Rio Grande do Norte.



Portocel, da Aracruz e da Cenibra, é especializado em embarques de celulose

## Ubu pensa na diversificação de cargas

Projetado para embarcar 20 milhões de toneladas por ano de minério de ferro, e posto em operação em 1976, o terminal portuário da Ponta de Ubu, da Samarco Mineração, opera até hoje com o mesmo volume daquela época: média de 9 milhões de toneladas/ano. Quadro que deverá ser modificado a partir da concretização dos estudos já existentes para expansão nos próximos cinco anos.

A nova lei dos portos, que faculta aos terminais portuários privados o embarque de cargas de terceiros, é a abertura de que a companhia precisava para poder ocupar os espaços criados pela ociosidade das instalações.

O porto se prepara para novos tempos. O chefe do Departamento Porto e Finanças da empresa, José Tadeu de Moraes, explica que o objetivo é passar a embarcar 12 milhões t/ano de minério de ferro, atendendo ao aumento de produção

o traçado Sul/Sudeste. Para que seja viabilizada, no entanto, necessita, após parecer do Bandes esperado para novembro deste ano, da conquista de parceria na iniciativa privada, não só para a construção, como para a futura exploração da estrada.

O projeto é liderado pela Samarco mas politicamente coordenado pela Prefeitura de Anchieta. Que terá a seu encargo também articulações junto ao Governo do Estado no sentido da aprovação de uma lei de concessões, a exemplo do que fez São Paulo, que autorize a exploração privada da ferrovia.

O porto, com os recursos atuais, só está operando com minério de ferro. Suas instalações, entretanto, são capazes, já agora, de operar contêineres e grãos sem a necessidade de grandes investimentos. Com a ferrovia, de qualquer forma, não sofrerá alterações imediatas. Definidas as cargas



## Conferentes apostam em tecnologia

Se depender do Sindicato dos Conferentes de Carga e Descarga nos Portos do Espírito Santo, o velho e rançoso sindicalismo de discursos vazios, preocupado com a defesa radical do corporativismo, naufragou. O sindicato embarcou na tendência mundial de adoção da informática no comércio marítimo, e desenvolveu, com recursos próprios, um software para gerenciamento da movimentação de carga. Provocou com isso uma sensível redução de custos em itens como material de peação e tempo de fechamento do navio.

Com a eliminação do excessivo tráfego de papel, o tempo de fechamento despencou da média de 36 horas para apenas 5 ou 10 minutos. Este sistema informatizado de operação é pioneiro no país. Ele permite fornecer a qualquer momento o perfil do carregamento, e no final do trabalho o tally (conferência), resumos para efeito de pagamento, o loading report e até a folha de pagamento dos trabalhadores.

Outra inovação tecnológica já disponível é a utilização do Sistema Público de Tratamento de Mensagem (stm-400) que torna possível o acompanhamento da operação 24 horas por dia da própria sede da empresa contratante. "Graças a estas inovações — comemora o presidente Luiz Fernando Barbosa Santos — conseguimos atrair para os portos do Estado empresas como a CSN, e manter um atendimento de alto padrão a grandes exportadores como os de granito e a CST".

"Atualmente estamos em fase de implantação do Sistema de Caneta Ótica para leitura de código de barra, o que vai pos-

O porto se prepara para novos tempos. O chefe do Departamento Porto e Finanças da empresa, José Tadeu de Moraes, explica que o objetivo é passar a embarcar 12 milhões t/ano de minério de ferro, atendendo ao aumento de produção das minas de Mariana. E complementar com outras cargas — ainda não definidas — que chegarão pelo ramal de 15 quilômetros saído da ferrovia litorânea entre Cachoeiro de Itapemirim e Vitória, que a Samarco pretende já ter construído nesse período.

Projeto de US\$ 187 milhões (previsão inicial), a ferrovia criará nova alternativa de escoamento em direção aos terminais do Corredor Centroleste e promoverá a integração com

atuais, só esta operando com minério de ferro. Suas instalações, entretanto, são capazes, já agora, de operar contêineres e grãos sem a necessidade de grandes investimentos. Com a ferrovia, de qualquer forma, não sofrerá alterações imediatas. Definidas as cargas — o que poderá acontecer nos próximos dois meses — serão definidos também investimentos e estabelecidas as modificações a serem realizadas. Mas, em princípio, as cargas serão aquelas compatíveis com as atuais instalações.

O porto, de um píer e dois berços, está dimensionado para receber navios de até 308 metros de comprimento, 54m de boca e 15,7m (mais a maré) de calado na saída no berço Oeste;



Ubu está de olho na oferta de cargas oriundas de Cachoeiro de Itapemirim

e de 230m de comprimento, 32,25m de boca e calado de saída de 13m no berço Leste. Este com quase 90% de ociosidade. Por aí tem sido despachado o minério que é esmagado ainda em Mariana e chega por mineroduto em Ubu onde parte é pelotizada (60%) e outra parte

(40%) colocada a bordo como pellet feed (fino concentrado).

Cerca de 100 navios por ano fazem o transporte para clientes na Alemanha (maior mercado comprador), França e países do continente asiático que, ultimamente, vêm mostrando crescimento em suas compras.

ter um atendimento de alto padrão a grandes exportadores como os de granito e a CST”.

“Atualmente estamos em fase de implantação do Sistema de Caneta Ótica para leitura de código de barra, o que vai possibilitar a ampliação da lista de empresas usuárias de nossos portos, especialmente os importadores de tecnologia mais exigentes”, concluiu.

## Necessidade de um estaleiro

Em antigo sonho, cada vez mais acalentado por uma realidade crescente, continua no papel: é a construção de um estaleiro de reparos návais no litoral da Grande Vitória. Protocolo neste sentido já foi assinado entre o Governo do Espírito Santo e a Empresa Brasileira de Reparos Navais (Renave). O que se pretende é construir um dique flutuante, nas proximidades dos portos de Tubarão e Praia Mole. E já existe até valor estimado de investimento: 70 milhões de dólares.

O Governo do Espírito Santo tem muito interesse em instalar uma grande oficina de reparação de navios no litoral, principalmente porque, nos últimos anos, as atividades de navegação e portuárias se ampliam muito. E a estrutura de suporte ao Corredor de Transportes não deve dispensar os serviços de manutenção de embarcações, hoje executados somente em estaleiros do Rio de Janeiro.

A construção de um estaleiro em Vitória conta com o interesse do Banco de Desenvolvimento e da Secretaria de Desenvolvimento Econômico. A expectativa é a de que o mercado de reparos envolva hoje nada menos que dois mil navios por ano, com capacidades de até 150 mil toneladas. No estaleiro que mantém no Rio, a Renave consegue



“docar” navios de até 80 mil toneladas de capacidade de carga.

“Nós não temos médicos, só enfermeiros”. A brincadeira é do fornecedor Gilson Costa e serve para ilustrar a falta de uma empresa que faz manutenção de navios no Espírito Santo. Ele explicou que serviços de reparos de grande porte são executados em Angra dos Reis, no Rio de Janeiro, e a maioria, quando não é urgente, é feita fora do país.

A falta de um estaleiro para manutenção e reparo de navios no Espírito Santo vem contribuindo para desacelerar o incremento das atividades portuárias. Para Gilson Costa, certos reparos, como troca de uma chapa, podem ser executados por aqui. No entanto,

se o problema for maior, não há como resolvê-lo. “Se for para mexer com a estrutura do navio, ele vai para Angra dos Reis”. Outra indicação são China e Singapura, onde seus estaleiros fazem todo tipo de manutenção.

### Sem condições

Em Vitória, praticamente o navio não pode atracar se depender de soluções rápidas para seus problemas de manutenção. Segundo Gilson Costa, apenas navios com 10 ou 15 anos de uso são mandados para fora do país. Quem também lamenta a falta de um estaleiro para reparos é o fornecedor Fábio Andrade. Ele confessa que consegue atender com algumas peças, mas as

maiores não são encontradas no Estado e muito menos existem serviços para sua reposição.

Fábio Andrade informou que existe a possibilidade de construir um estaleiro no Espírito Santo, mais precisamente para atender a manutenção e reparo dos navios, mas o projeto continua na gaveta. “Um estaleiro daria impulso à navegação no Estado”. Ele também lembrou que todo o processo seria positivo na geração de novos empregos.

Mas, por enquanto, os fornecedores de navios ainda terão que esperar um pouco mais. Em consulta ao Banco de Desenvolvimento do Espírito Santo (Bandes), onde poderia ter dado entrada um projeto sobre o assunto, nada foi encontrado. A assessoria de Imprensa informou que não existe o pedido de financiamento para a execução da obra por parte do empresariado.

Na Sotreq, o gerente comercial, José Carlos Buffon, informou que a empresa só trabalha com motores auxiliares que alguns navios usam em caso de quebra. A Sotreq trabalha direto com as agências de navegação que solicitam as reposições, quando necessárias. Elas consultam o preço e os serviços.