

A GAZETA

Vitória(ES), quinta-feira, 29 de novembro de 1990



Empresário diz que defasagem cambial é ruim

O presidente da Associação Profissional das Agências de Navegação do Espírito Santo (Apanes), Robert Smee, estima que houve uma queda na movimentação geral do setor, que pode chegar a 25 por cento em relação aos resultados do ano passado. Ele credita este resultado negativo, em parte, ao Plano Collor, que determinou uma defasagem cambial superior a 25 por cento.

Smee cobrou do Governo a promessa de que haveria liberdade cambial, fato que na prática não aconteceu. No início, o Plano Collor "chegou a trazer alguns benefícios", mas, "com o passar do tempo, determinou o achatamento dos salários e dos preços das mercadorias. Apesar disso, a inflação não foi dominada e os custos dos serviços prestados pelo Governo aumentaram significativamente".

Ao reclamar que as agências pagam custos elevados, o empresário lembrou que a defasagem do câmbio diminui o faturamento, já que o exportador não consegue competir no exterior, reduzindo o seu volume de vendas. Com isso, diminuem os serviços dos agentes marítimos. Mesmo assim, ele aposta que deverá haver uma retomada da atividade a partir de março do próximo ano, diante da promessa de uma inflação menor e do favorecimento na área cambial.

Por outro lado, ele não acredita que o país se torne um grande importador. Caso isso aconteça, se dará na área de alimentos, com a queda prevista na safra brasileira, um processo normal de oferta e demanda.

No sindicato

O presidente do Sindicato das Agências de Navegação Marítima do Espírito Santo, Moacir Bonelli, garantiu que a atividade não foi afetada pela crise, embora registre que a defasagem cambial, hoje de cerca de 25 por cento, preocupa. Segundo ele, a boa localização dos portos capixabas permite essa normalidade, mesmo com os prejuízos creditados por conta da greve dos portuários em outubro. Mas tudo já está normalizado.



Participação na receita cambial chega a 12,43%

O Espírito Santo participou com 12,43% da receita cambial brasileira no passado. O total da receita gerada pelo país foi de cerca de US\$ 34,3 bilhões. Deste total, o Estado entrou com aproximadamente US\$ 4,2 bilhões, sendo que o complexo portuário capixaba contribuiu com algo em torno de US\$ 3,1 bilhões.

Isso dá ao complexo capixaba o segundo lugar na geração de receita cambial via exportação através dos portos. O primeiro lugar ficou com o porto de Santos, que gerou perto de US\$ 9 milhões. Já a receita obtida através de importação, cerca de US\$ 560 milhões, colocou o Estado em terceiro lugar, ficando abaixo de Santos, primeiro lugar, com aproximadamente US\$ 4 bilhões, e do Rio de Janeiro, segundo colocado, com US\$ 1,2 bilhão.

O Espírito Santo participou com 12,43% da receita cambial gerada pelos portos brasileiros no ano passado. O total da receita do Brasil alcançou algo em torno de US\$ 34,3 bilhões, sendo que o Estado entrou com aproximadamente US\$ 4,2 bilhões deste montante.

Isso dá ao complexo capixaba o segundo lugar na geração da receita cambial via exportação, com cerca de US\$ 3,1 bilhões. O primeiro lugar ficou com o porto de Santos, que gerou algo em torno de US\$ 9 bilhões. Já a receita obtida através da importação, cerca de US\$ 560 milhões, deu ao Estado o terceiro lugar. Ele ficou abaixo de Santos, primeiro lugar, com aproximadamente US\$ 4 bilhões.

O crescimento da receita cambial gerada pelo complexo capixaba, nos três últimos anos, tem sido ascendente. Em 1987, ela representou cerca de US\$ 2,8 bilhões, passando para US\$ 3,8 bilhões, em 1988 e alcançando US\$ 4,2 bilhões no ano passado. No entanto, as perspectivas para 1990, segundo alguns técnicos, não são boas, bastando verificar que, de janeiro até setembro último, ela chegou a apenas US\$ 2,9 bilhões, aproximadamente.

Contribuição cambial

Os produtos siderúrgicos foram os principais responsáveis pela geração da receita cambial dos portos capixabas, entrando com algo em torno de US\$ 1,6 bilhão do total de US\$ 4,2 bilhões. Em seguida aparecem o pellets, com cerca de US\$ 717 milhões, além do minério de ferro, que contribuiu com US\$ 644 milhões. Outras participações significativas foram dadas pela celulose, com US\$ 457 milhões, ferro gusa, em torno de US\$ 334 milhões, e café em grão, com cerca de US\$ 286 milhões.

Mas o que mais chama a atenção na formação da receita cambial é a confrontação da tonelagem de determinadas mercadorias exportadas com o seu valor médio em dólares para se ter a receita. Este é o caso do minério de ferro. No ano passado foram exportadas cerca de 43,1 milhões de toneladas para uma receita de cerca de US\$ 644 milhões, o que dá um valor médio por tonelada de apenas US\$ 15 milhões.

Moacir Bonelli, garantiu que a atividade não foi afetada pela crise, embora registre que a defasagem cambial, hoje de cerca de 25 por cento, preocupa. Segundo ele, a boa localização dos portos capixabas permite essa normalidade, mesmo com os prejuízos creditados por conta da greve dos portuários em outubro. Mas tudo já está normalizado, retomando-se inclusive os embarques de café.

A atividade portuária, afirma ele, não foi afetada pelo Plano Brasil Novo, já que as agências de navegação sobrevivem do transporte e das exportações, que apresentam bom desempenho. Ele garantiu que há reclamações de exportadores sobre a defasagem cambial, mas acredita que o Governo vai ajustar a situação, com vantagens para a balança comercial brasileira.

Resultado deste ano será menor segundo a Codesa

Com base nos resultados obtidos entre janeiro e agosto deste ano, o presidente da Codesa, Wilson Calmon, afirmou que a exportação foi menor em dois milhões de toneladas. Na importação, a queda foi de 1,6 milhão de toneladas. Ele não acredita que a redução da atividade esteja relacionada às medidas do Plano Collor, mas a identifica como "contingência", concordando com exportadores, armadores e agenciadores de que há uma defasagem cambial.

O presidente da Codesa revelou também, com base em números, que existe uma retomada na movimentação portuária neste segundo semestre e que a perspectiva é de que haverá um grande volume de embarques em novembro e dezembro, especialmente com a retomada das exportações de café.

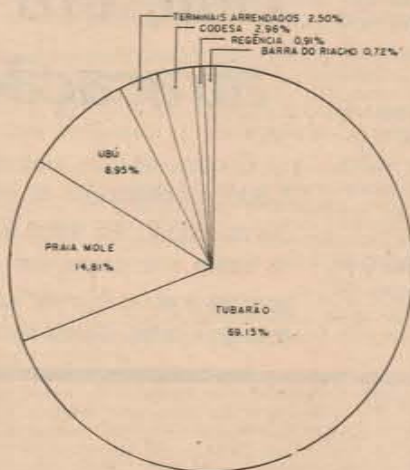
Segundo os dados da Codesa, os portos do Espírito Santo embarcaram no primeiro semestre do ano passado cerca de 56 milhões de toneladas, contra 54 milhões de toneladas no primeiro semestre deste ano. Nos mesmos períodos, as exportações alcançaram respectivamente 7,3 milhões de toneladas contra 6,1 milhões de toneladas.

Ele preferiu não avaliar as possíveis influências do Plano Collor sobre o setor portuário, mas disse que há reuniões mensais em Brasília que determinarão mudanças, que o próprio Governo deve divulgar. Trata-se de um conjunto de medidas de desregulamentação, a ser em breve anunciado. Há hoje, segundo a Codesa, um pouco mais de liberdade gerencial para as administrações portuárias.

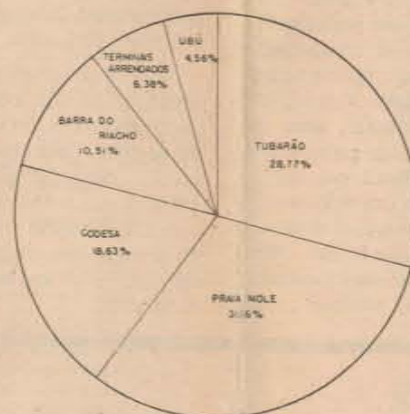


Mais de 69 por cento do volume físico das exportações do Estado saem pelo porto de Tubarão

Espírito Santo movimentou mais de um terço das cargas portuárias do país



Carga movimentada, em toneladas



Receita cambial, obtida em dólares

Receita cambial obtida em 1989			
Discriminação	Toneladas	US\$	Valor médio US\$ / t
Minério de ferro	43.102.918	644.324.572	14,9
Minério de ferro (pellets)	24.561.920	717.734.993	29,2
Produtos siderúrgicos	5.623.721	1.633.647.128	290,5
Ferro gusa	2.771.043	334.163.934	120,6
Celulose	656.176	457.917.722	697,9
Café em grão	203.359	286.634.211	1.409,5
Soja	425.482	99.084.984	230,5
Granito e mármore	119.273	13.704.903	114,9
Cacau e suas preparações	27.670	40.119.849	1.449,9
Manufaturas de madeira	14.289	17.627.010	1.233,6
Café solúvel	3.953	10.797.215	2.731,4
Diversas	108.890	21.798.681	200,2
Total	77.618.694	4.277.555.202	55,1

O complexo portuário do Espírito Santo foi responsável por cerca de 34% da movimentação de cargas nos portos brasileiros em 1989. Ou seja, dos cerca de 320 milhões de toneladas movimentadas no país, o Estado participou com um total aproximado de 95 milhões de toneladas. Individualmente, em termos de carga movimentada, os portos capixabas só perdem para o complexo portuário de Santos, em São Paulo.

Nos últimos três anos, a movimentação geral de cargas pelo Estado tem apresentado crescimento. De 1987 para 1988, ele foi de 7%, ou seja, passou, respectivamente, de 82 milhões de toneladas para 88 milhões de toneladas movimentadas. No ano passado, o índice de crescimento foi de 8%.

A previsão a médio prazo é de uma movimentação de 112 milhões de toneladas por ano. E, de longo prazo, de 124 milhões de toneladas por ano. Ela está fundamentada nas duplicações da Companhia Siderúrgica de Tubarão e Aracruz Celulose, no crescimento da movimentação de grãos do Cerrado, na otimização das instalações da Codesa, na ocupação da retroárea de Capuaba e berços preferenciais, entre outros.

Cargas

A movimentação de cargas para a exportação, em 1989 (com um total de cerca de 83,3 milhões de toneladas), superou as importações, com aproximadamente 11,2 milhões de toneladas. Quanto à natureza da carga, no geral o primeiro lugar, algo em torno de 85,5 milhões de toneladas, coube aos granéis sólidos. Em seguida, com 7,1 milhões de toneladas, vem a carga geral. A terceira posição, com 1,9 milhão de toneladas, ficou para os granéis líquidos.

Disparadamente, o porto de Tubarão é o que apresentou a maior movimentação de carga (granéis sólidos), em 1989, exportan-

do cerca de 64,5 milhões de toneladas. O segundo maior movimento de carga, também granéis sólidos, foi em Ubu, que exportou perto de 8,3 milhões de toneladas. O terceiro maior movimento, este em carga geral, foi registrado no porto de Praia Mole, onde foram embarcadas, aproximadamente, 4,6 milhões de toneladas.

Quando ao desembarque, também no ano passado, a liderança ficou com Praia Mole, que movimentou algo em torno de 9,3 milhões de toneladas de granéis sólidos. O segundo maior volume de desembarque, este de granéis líquidos, cerca de 838 mil toneladas, aconteceu em Tubarão, enquanto o terceiro lugar, granéis sólidos, com 609 mil toneladas, coube ao Porto de Vitória.

Volume mensal

O maior volume de carga mensal movimentada em 1989, algo em torno de 9,09 milhões de toneladas, foi registrado em outubro. Em seguida, com aproximadamente 8,97 milhões de toneladas, vem junho e, depois, julho, quando foram movimentadas cerca de 8,91 milhões de toneladas. Já o pior desempenho foi registrado em fevereiro do ano passado, com 6,8 milhões de toneladas.

Ainda em 1989, passaram pelo complexo portuário 2.095 navios. Deste total, 1.604 foram os de longo curso, e 491 de cabotagem. Também Tubarão foi quem recebeu o maior número de navios, 803, vindo, em seguida, Praia Mole, com 349 e, Capuaba, com 285. A Agência Arens Lagen respondeu, sozinha, com 43,4%, ou seja, algo em torno de 3,1 milhões de toneladas da carga movimentada segundo os agentes. O segundo lugar coube à Docenave, com 20,7%, e o terceiro à Prado, responsável por 6,6% do movimento geral.

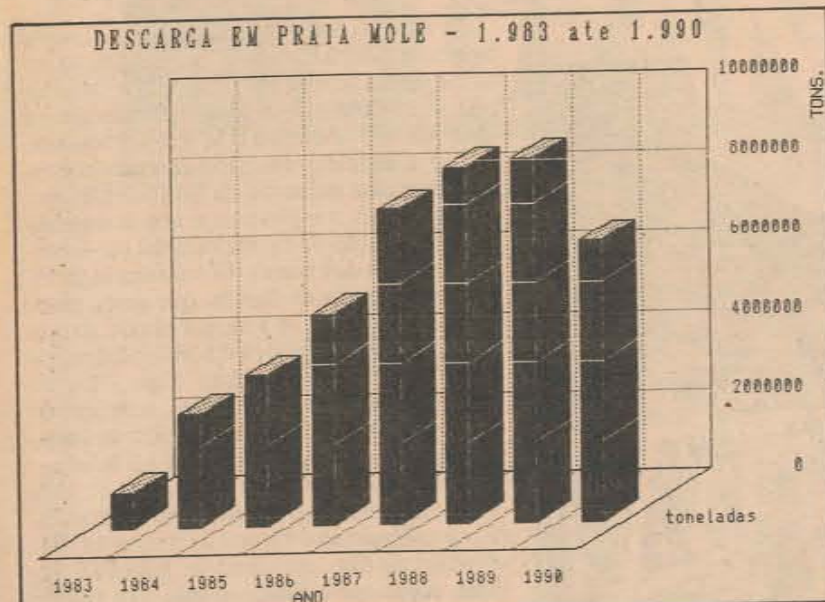


NOSSOS PORTOS

AJ12829-2

Um perfil dos portos do Espírito Santo mostra que sua infra-estrutura é capaz de responder a um aumento na demanda de cargas, sem necessidade de investimentos

Sistema é o maior da América Latina



A descarga em Praia Mole, de responsabilidade da CVRD, teve pequena redução

Terminal de Praia Mole atende setor siderúrgico

O porto de Praia Mole, localizado em Tubarão, dispõe de dois terminais. Um privativo, que é administrado pela Companhia Vale do Rio Doce, destina-se basicamente ao desembarque de carvão metalúrgico e energético e outros granéis. O outro é especializado em produtos siderúrgicos, voltado especialmente para atender às empresas do grupo Siderbrás, entre elas, a Companhia Siderúrgica de Tubarão, Açominas e Usiminas.

Recentemente teve início a ampliação do terminal de produtos siderúrgicos, com a construção de mais um berço de 350 metros. No entanto, esta obra, segundo a Secretaria Estadual do Meio Ambiente e Prefeitura de Vitória, não estava atendendo a alguns itens relativos ao meio ambiente. Por isto, a obra acabou sendo embargada, fato que perdura até hoje.

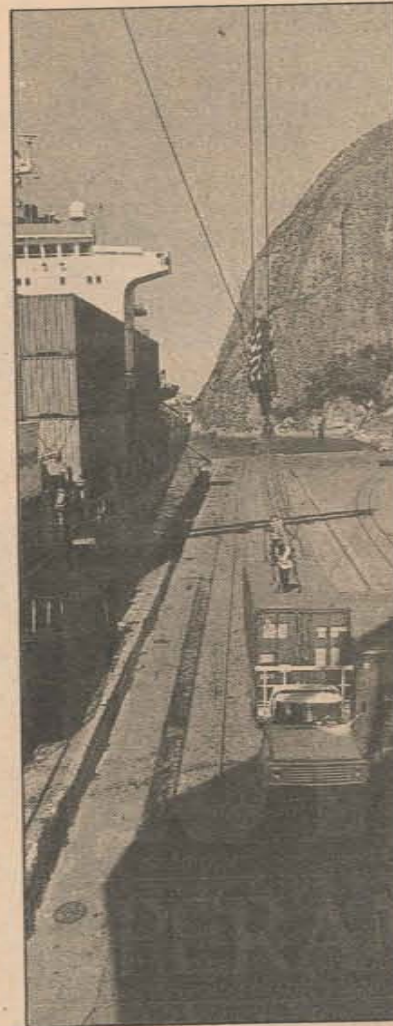
Terminal de carvão

um pátio de estocagem para 1,3 milhão de metros cúbicos. O início de suas operações se deu em 1983.

Praia Mole conta com ramal ferroviário, que faz a sua ligação com a Estrada de Ferro Vitória-Minas. O tráfego marítimo que opera neste porto inclui o longo curso, vindo da Austrália e Polônia, e a cabotagem, do Rio Grande do Sul e Santa Catarina. Em 1989 foram movimentadas 9 milhões de toneladas de produtos através de 146 navios.

Produtos siderúrgicos

Já o terminal de produtos siderúrgicos de Praia Mole, administrado e operado pela CST, iniciou suas operações em 1984. Dispõe de três berços com 212 metros cada um, além de pátio de 220 mil metros quadrados. A sua profundidade chega a menos 14 metros, e o porto recebe navios com até 70 mil toneladas de peso bruto.



Os portos de Capuaba (E) e Vitória vão melhorar eficiência e aumentar horário



Codesa aumenta capacidade dos terminais da capital

O Porto de Vitória, que inclui Capuaba, do lado de Vila Velha, é o porto público do complexo portuário estadual. Ele conta com alguns berços especializados como os de contêineres, de cereais, de cargas gerais e preferencial para café. Mas a principal novidade é o anúncio feito pelo presidente da Companhia de Docas do Espírito Santo (Codesa), Wilson Calmon, que está em estudo a possibilidade de se destinar um berço preferencial para embarque de granito.

Ele justificou esta iniciativa argu-

Já o cais de Capuaba, pelo lado de Vila Velha, iniciou suas operações no ano de 1979. O seu cais tem cerca de 755 metros e calado de 35 pés. Conta com um berço especializado em roll-on-roll-off e outro em contêineres. Este último dispõe de um guindaste de 32,4 mil toneladas e um transtêiner, além de pátio de estocagem e retroporto.

Capuaba tem também um berço especializado em cereais para atender o corredor de exportação. Tem ainda duas torres, sendo uma para exportação, com capacidade de operação de até 200 toneladas por ho-

Sete terminais estrategicamente implantados ao longo da costa do Espírito Santo formam hoje o maior complexo portuário da América Latina. Do mais simples, localizado em Regência (Linhares), destinado ao carregamento de petróleo cru, ao mais complexo, situado em Tubarão (Vitória), especializado em minério de ferro e pelotas, partiram no ano passado quase cem milhões de toneladas de produtos diversos.

Regência, Portocel, Praia Mole, Tubarão, Vitória, Capuaba e Ubu, cada um com suas características privilegiadas, deverão incrementar as atividades nos próximos anos, uma vez que sua capacidade permite atender o crescimento da demanda de transporte. Além do perfil de cada porto, que publicamos a seguir, vale dizer que uma nova política para o setor deverá alterar positivamente o atual quadro.

Expansão portuária deve alcançar Barra do Riacho

A expansão portuária do Espírito Santo deverá acontecer no porto de Barra do Riacho, em Aracruz, onde, inclusive, a Companhia de Docas do Espírito Santo (Codesa), comprou uma área com este objetivo. Esta previsão foi feita pelo assessor da presidência da Codesa, Eduardo de Almeida Prata. Ele argumentou que este fato se concretizará porque o porto de Vitória está praticamente estrangulado, sem muita perspectiva de obter novas áreas para sua expansão.

O porto de Barra do Riacho, também conhecido por Portocel, pertence à Codesa. Mas ele possui um terminal privativo da Aracruz Celulose e da Celulose Nipo-Brasileira, especializado no embarque de celulose. A capacidade de embarque deste berço é da ordem de 1,5 milhão de toneladas por ano. Entrou em operação no ano de 1979.

Além de exportar celulose, o

porto também opera na importação de sal. Possui um cais de 230 metros de comprimento e profundidade de 10,7 metros. Tem, ainda, um armazém de 12 mil metros quadrados e um ramal ferroviário que liga com a Estrada de Ferro Vitória-Minas. Barra do Riacho só trabalha com navios especializados, ou seja, que dispõem de equipamentos para embarque e desembarque de mercadorias. Ele recebe navios com até 30 mil toneladas de capacidade.

Opera com longo curso e cabotagem. No primeiro caso, as mercadorias são transportadas para os Estados Unidos da América, França, Japão e Alemanha. Já a cabotagem opera no trecho Areia Branca, Rio Grande do Norte, a Aracruz, fazendo transporte de sal. Em 1989, 66 navios visitaram o porto, movimentando 690 mil toneladas. A sua taxa de ocupação é de 40%.



a obra acabou sendo embargada, fato que perdura até hoje.

Terminal de carvão

O terminal de carvão de Praia Mole, administrado pela CVRD, é formado por um pier de cerca de 728 metros de comprimento, dividido em dois de 330 e 398 metros cada um. A sua profundidade varia entre 17 e 18 metros. Tem condições de receber navios de até 170 mil toneladas. Dispõe também de

um, além de pátio de 220 mil metros quadrados. A sua profundidade chega a menos 14 metros, e o porto recebe navios com até 70 mil toneladas de peso bruto.

As cargas movimentadas neste terminal são bobinas, lingotes e chapas de aço. Ele opera basicamente com tráfego marítimo de longo curso, exportando para Estados Unidos, Ásia e Europa. Em 1989, movimentou aproximadamente 4,7 milhões de toneladas e recebeu 200 navios.

Regência, para petróleo

O porto de Regência, localizado na foz do rio Doce, no município de Linhares, é tido como o mais simples e barato, em termos de construção, do complexo portuário do Espírito Santo. A sua principal característica técnica é o quadro de bóias, local onde os navios ancoram para o abastecimento.

Este terminal é privativo da Petrobrás e especializado no embarque de petróleo bruto, produzido nos campos da bacia petrolífera do Estado, na região Norte. O embarque é feito através de um oleoduto submarino, ligado aos tanques de depósitos de óleo, construídos em terra firme.

As outras especificações técnicas deste terminal mostram

uma profundidade de 16 metros, com condições para receber navios de 15 mil toneladas de capacidade. São quatro tanques, cada um com capacidade para estocar 10 mil metros cúbicos de óleo. Ele entrou em funcionamento em 1981.

O tipo de tráfego marítimo que opera no terminal é do de cabotagem. A produção é levada para as unidades beneficiadoras de petróleo localizadas no Rio de Janeiro e São Paulo. Em São Paulo, o desembarque acontece no porto de Santos. No ano passado, o terminal de Regência recebeu 50 navios. Ele embarcou, no mesmo período, 801 mil toneladas de petróleo bruto.

Companhia de Docas do Espírito Santo (Codesa), Wilson Calmon, que está em estudo a possibilidade de se destinar um berço preferencial para embarque de granito.

Ele justificou esta iniciativa argumentando que têm crescido significativamente as exportações de granito. Outra revelação sua é a transferência de equipamentos para o cais de Atalaia, atualmente subutilizado. Esta medida deverá se concretizar já no início do próximo ano, pois depende de investimentos da ordem de US\$ 1 milhão. A sua entrada em funcionamento aumentará em 10% a capacidade operacional do porto. Wilson Calmon disse que pretende abrir o porto à visitação pública, com horário determinado.

Característica

Uma das principais características do porto de Vitória é que ele só pode receber navios com comprimento máximo de 240 metros, boca de 32 metros e calado de 9,5 metros. Cerca de 60% da carga movimentada nele são transportados por ferrovia, os 40% restantes chegam por rodovia.

A construção do cais pelo lado de Vitória teve início entre os anos de 1908 e 1924. O seu comprimento é de cerca de 776 metros. A sua profundidade está entre 15 e 30 pés. Conta com um berço especializado em cereais, outro em cargas gerais e um preferencial para café. Em termos de equipamentos, tem três guindastes com capacidade para 12,5 mil toneladas, 6,5 mil toneladas e 3,2 mil toneladas, além de três armazéns para carga geral e um pátio, de cerca de 2.000m², para carga descoberta. Tem ainda um *dolphins* privativo da Flexibrás. O acesso atual ao porto é somente rodoviário. Em 1989, o porto movimentou 601 mil toneladas de cargas e recebeu 141 navios.

Capuaba tem também um berço especializado em cereais para atender o corredor de exportação. Tem ainda duas torres, sendo uma para exportação, com capacidade de operação de transporte de 1.200 toneladas por hora, e a outra, para importação, com capacidade para 300 toneladas por hora. Outros equipamentos são os silos vertical, de 30 mil toneladas, e o horizontal, de 40 mil toneladas.

No ano passado, movimentou 1 milhão de toneladas de produtos siderúrgicos, 306 mil toneladas de granéis sólidos, 746 mil toneladas de cereais, 203 mil toneladas de café, 250 mil toneladas através de roll-on-roll-off, 101 mil toneladas de mármore e granito e 25 mil Teu's (contêiner). Estes produtos se destinaram ou tiveram origem na Europa, três Américas, África e Ásia. Recebeu 411 navios e movimentou cerca de 2,2 milhões de toneladas.

Ainda no lado de Vila Velha há um berço de granéis sólidos, com 260 metros de comprimento, 35 pés, três carregadores de navios, dois silos e um pátio de 20 mil m². Outro cais que compõe o porto de Vitória é o de Paul, arrendado para a Vale do Rio Doce. Ele é especializado em ferro-gusa. Tem 160 metros de comprimento, 35 pés de calado e carregador de navio com capacidade de 900 toneladas por hora. Iniciou suas operações em 1959. Em 1979 movimentou 2,1 milhões de toneladas e recebeu 99 navios.

Por último existe o *dolphins* da Sheel, arrendado a esta empresa. É especializado em descarga de derivados de petróleo para abastecimento do Estado. Começou suas operações em 1974. A sua profundidade é de 8,2 metros e a distância entre os *dolphins* é de 66 metros. No ano passado recebeu 44 navios e movimentou 131 mil toneladas.



Ubu, o único que permite atracação de navio dos dois lados. Pertence à Samarco

Ubu, um píer que permite atracação dos dois lados

O porto de Ubu, que está localizado no município de Anchieta, Sul do Estado, é o único no Espírito Santo que possui um píer que permite a atracação de navios em seus dois lados. Outra característi-

ca peculiar sua é que os produtos que são embarcados por ele vêm de Minas Gerais, a uma distância aproximada de 400 quilômetros, através de um mineroduto, que é o único no mundo no seu gênero.

O porto é privativo da empresa Samarco de Mineração. Iniciou atividades em 1979, sendo especializado na exportação de minério de ferro e *pellets*. Estes produtos são transportados do pátio de estocagem ao navio, numa distância de cerca de dois quilômetros, por meio de uma esteira rolante.

O píer do porto de Ubu tem um comprimento aproximado de 313 metros. Possui profundidade média de 16 metros e tem condições de receber navios com capacidade para até 170 mil toneladas de peso bruto.

O porto opera no longo curso e na cabotagem. No longo curso, as suas cargas se destinam a países como Holanda, França, Japão, Alemanha e Arábia Saudita. Já a cabotagem é para Aratu, Bahia. O volume movimentado no ano passado chegou a cerca de 8,5 milhões de toneladas, através de 115 navios.

Visão de Futuro.

É ASSIM QUE SUPERAMOS UMA CRISE.

SAMARCO



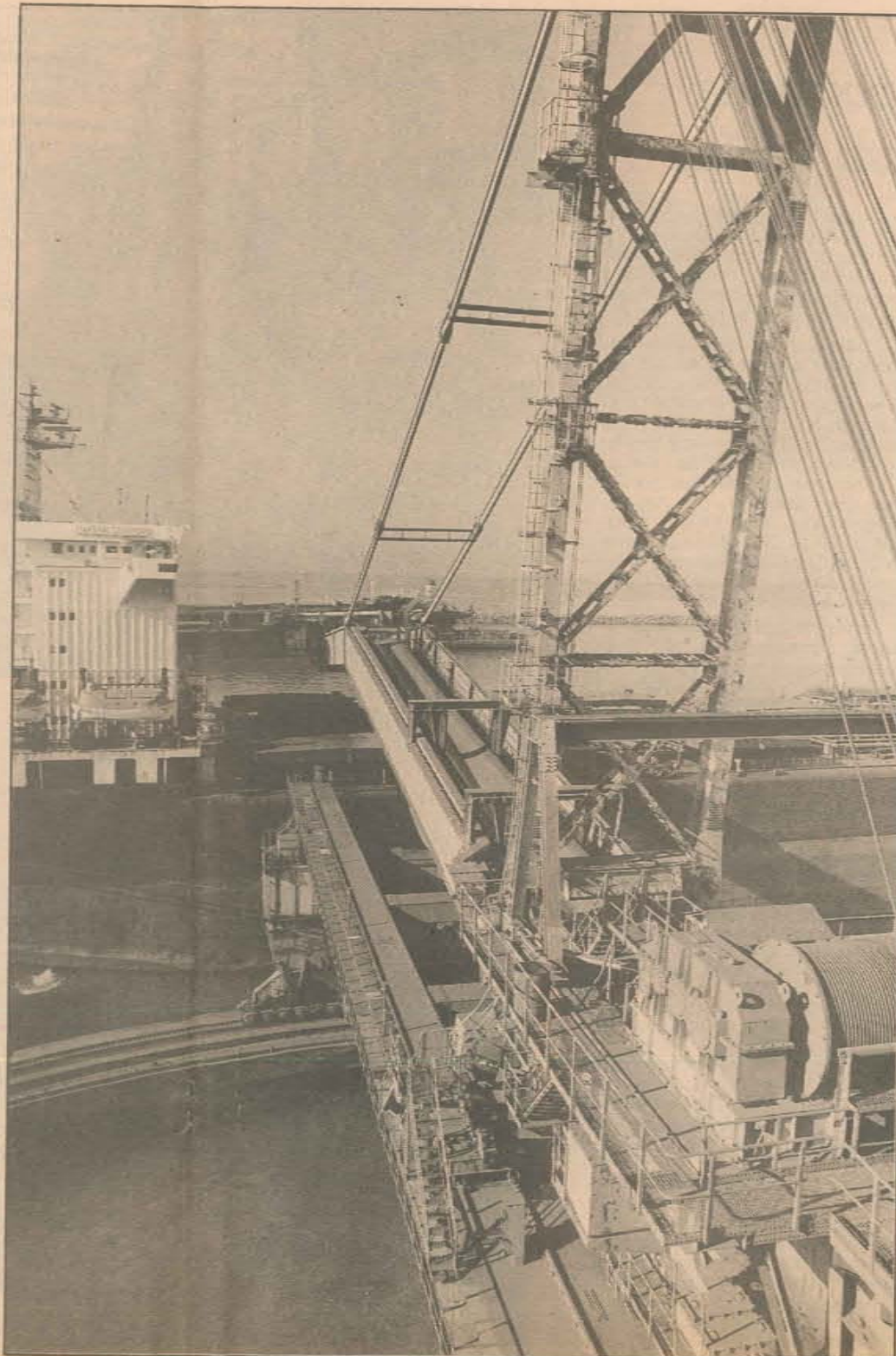
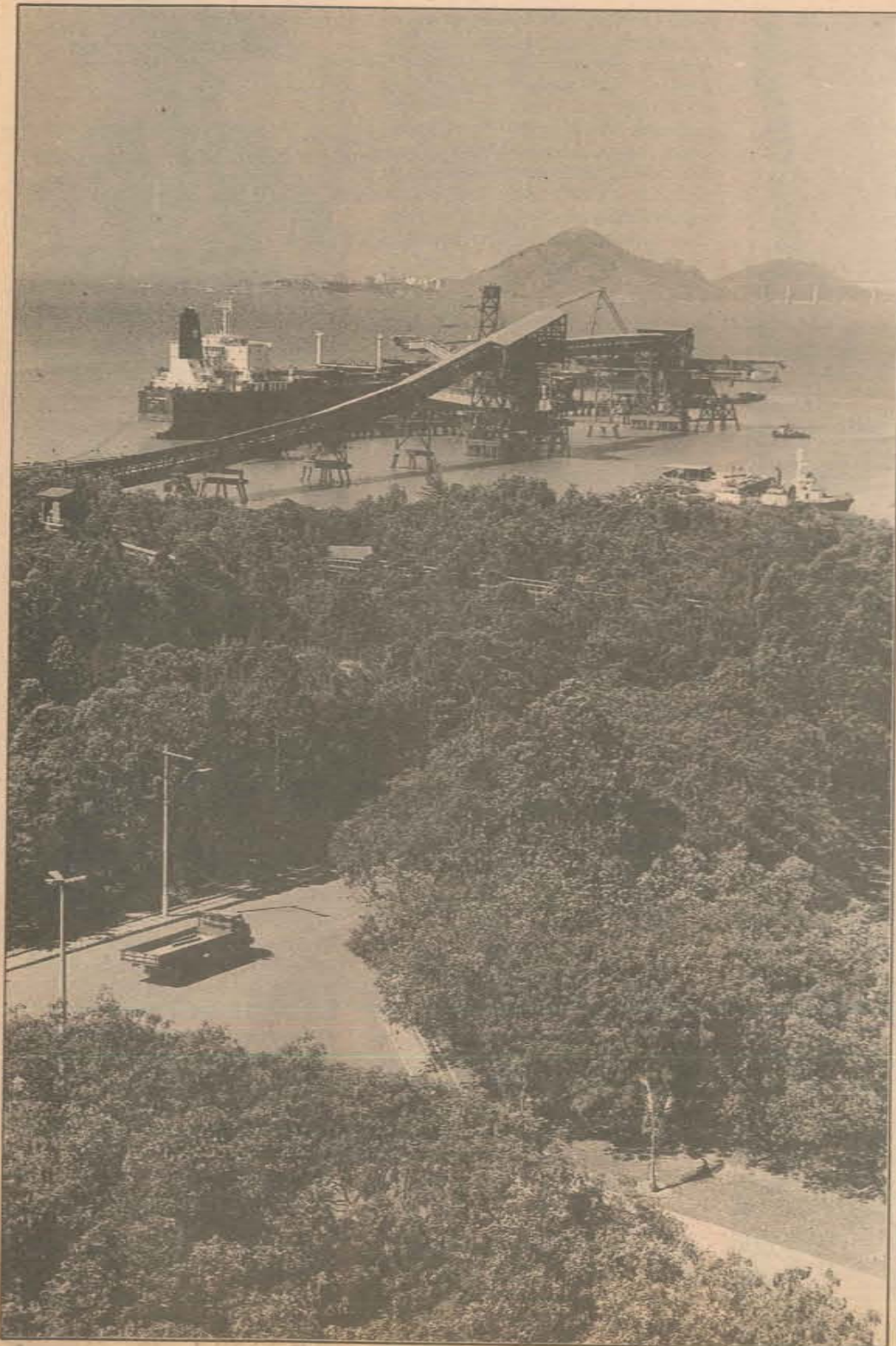


NOSSOS PORTOS

A112828-3

O porto de Tubarão só opera com minério de ferro e pelotas. Mas pretende adequar sua infra-estrutura para embarcar outros granéis nas chamadas cargas combinadas.

Tubarão quer diversificar exportações



A Companhia Vale do Rio Doce está estudando a melhor forma de adequar o porto de Tubarão ao embarque de outros granéis, especialmente com a finalidade de adotar o sistema de cargas combinadas em grandes navios que, pelo tamanho, não podem atracar em portos de menor capacidade, como Vitória e Capuaba. Os estudos da empresa apontam para a necessidade de "algumas adaptações no terminal", caso ele passe a exportar outros produtos, além do minério de ferro, pelotas e gusa.

A utilização do porto de Tubarão para exportação de grãos, por exemplo, vai exigir a construção de silos. Mas ainda não existe projeto definido, uma vez que ainda não se achou a melhor solução técnica para viabilizar o objetivo. Estudos da empresa levam em consideração a possibilidade de associação no investimento, além da construção própria dos silos.

Competitividade

Segundo a Superintendência do Porto, a Companhia Vale do Rio Doce está levando em consideração o desenvolvimento da produção de grãos nos Cerrados, que deverá ser escoada pelo Corredor de Exportação e Abastecimento Goiás-Minas - Espírito Santo. As soluções para um aumento da demanda de transporte, pela Estrada de Ferro Vitória a Minas, e de embarque em navios, pe-

Atividade ininterrupta garante eficiência

"O porto de Tubarão não pára nunca. Ele opera nas 24 horas do dia e, com isso, ganha maior capacidade e dispensa a necessidade de novos investimentos. Neste ano, deverá embarcar 63 milhões de toneladas de carga (61,6 milhões das quais em minério e pelotas), com uma pequena redução em relação aos embarques efetivados durante o ano passado. Para o próximo ano, a perspectiva da Companhia Vale do Rio Doce é a de que deverá ocorrer uma pequena recuperação, chegando-se a um volume de 64 milhões de toneladas".

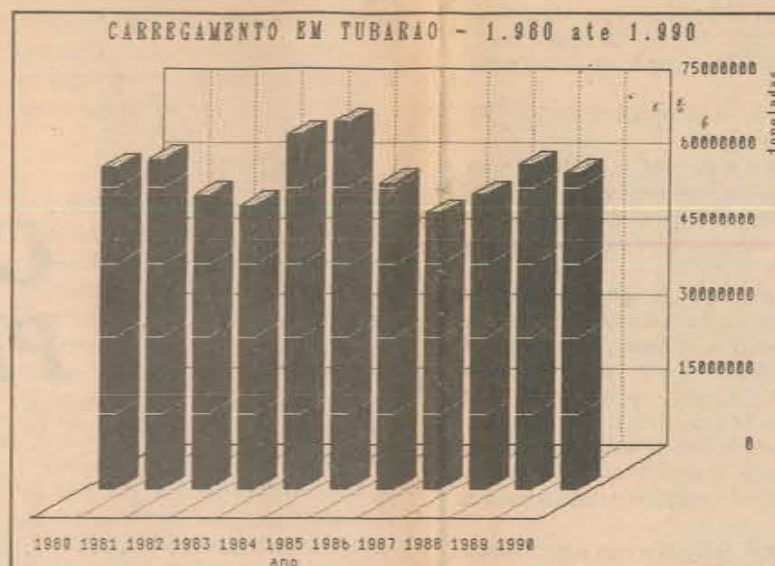
Segundo informações da Superintendência do Porto de Tubarão (Supot), a exemplo do que nele se faz, todo porto tem que se modernizar constantemente, criando e introduzindo novas formas de trabalho, de forma a lhe acrescentar capacidade operacional e ampliar seus ganhos de produtividade. A manutenção desse condicionamento de capacidade

instalada permite ao porto carregar simultaneamente até três navios, com embarque de até 30 mil toneladas por hora.

Com capacidade para receber navios de até 300 mil toneladas, o terminal portuário da Vale do Rio Doce é constituído de dois piers (o de número um recebe navios de até 130 mil toneladas e possui calado de 15,20 metros, enquanto que o segundo permite a atracação de navios com capacidade de 300 mil toneladas e tem um calado de 20 metros). O embarque de minério ou de pelotas é feito com a utilização de carregadores de navios, tecnicamente chamados de ship-loaders, que podem operar a uma capacidade de até 16 mil toneladas por hora.

Os pátios

Na área do porto, a Companhia Vale do Rio Doce mantém pátios especiais com capacidade de estocagem de 4 milhões de to-



O embarque de minério e de pelotas em Tubarão deverá ser menor neste ano

neladas. Estes estão devidamente equipados com máquinas de grande porte, compreendidas por empilhadeiras e por recuperadoras. Todo o sistema interno é interligado por mais de dezesseis

quilômetros de correias transportadoras. Tais correias conduzem o minério dos vagões aos pátios ou destes para o porão dos navios.

Os vagões carregados de mi-

nério são descarregados por quatro viradores (chamados de cardumpers), cada um com capacidade de 6 mil toneladas por hora. O sistema permite a descarga simultânea de oito vagões, sem desengate. Neste ponto, é feita a classificação do minério, cujo destino pode ser os porões dos navios, os pátios de estocagem, as usinas de pelotização ou, se necessário, a estação de peneiramento.

Praia Mole

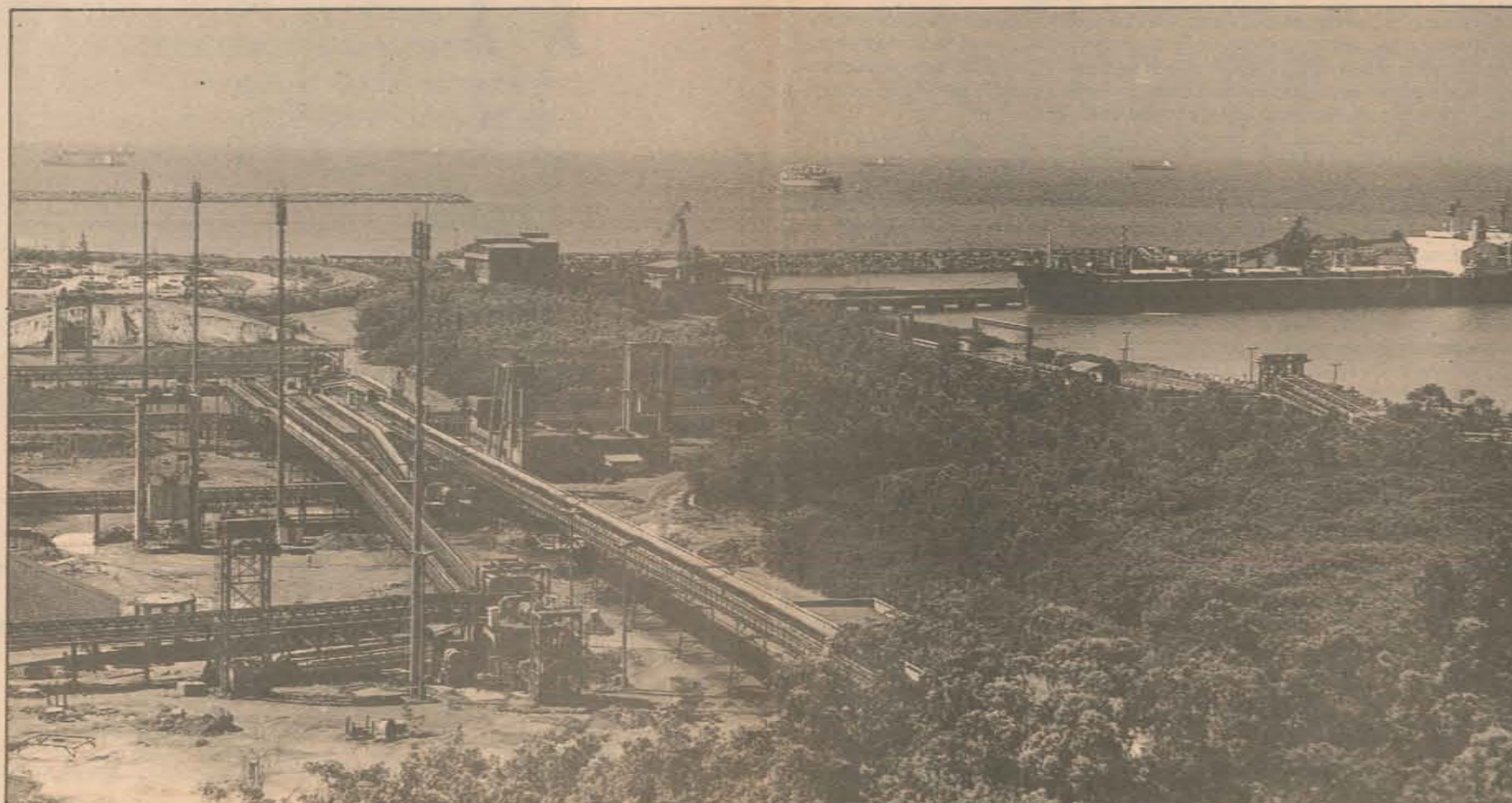
Todo o carvão mineral utilizado pelas siderúrgicas de Minas Gerais e pela usina de Tubarão é desembarcado pelo terminal de granéis de Praia Mole, de propriedade da Companhia Vale do Rio Doce. Dotado de dois carregadores, cada um com capacidade para 1.800 toneladas por hora, ele opera ainda com outros granéis.

Meio ambiente exige novos investimentos

O porto de Tubarão vai aplicar no próximo ano cerca de seis milhões de dólares para reduzir suas fontes de poluição do ar e das águas da baía de Vitória. O plano global da empresa, incluídas a Estrada e a Pelotização, prevê investimentos que chegam a 60 milhões de dólares nos próximos três anos.

Segundo a empresa, uma série de projetos, dentro ou fora do plano de controle da poluição, recentemente encaminhada à Seama, está contemplando a redução da agressão ambiental, principalmente pela poeira gerada na indústria de pelotização e nas pilhas de minério de ferro, no porto.

Além da aspersão, mantida sobre as pilhas de minério, a empresa afirmou ter adotado o uso do polímero, substância que, empregada sobre pilha de carvão, agrega as partículas e evita que o vento as disperse pelo ar. Da mesma forma, nas pilhas de minério, adotou-se a aplicação de nata de cal. Ambos os sistemas se mostram eficientes, revelou a empresa.



Além do controle ambiental já implantado, o porto de Tubarão vai receber no próximo ano mais seis milhões de dólares em novos investimentos

e de embarcar em navios, pelos portos do Estado, estão exigindo a busca de soluções. Além disso, a empresa acha que o transporte em navios de grande porte até a Ásia facilita chegar aos grandes consumidores, tornando mais competitivo o preço brasileiro.

O porto de Tubarão já operou uma carga combinada em navio de porte grande que chegou ao terminal da Vale parcialmente carregado de soja. Ali sua carga foi completada com minério de ferro, sem problemas para qualquer uma das mercadorias.

A não-utilização de terminais privados para exportação de cargas combinadas está fazendo com que o país deixe de exportar uma série de produtos para o mercado asiático. Tais produtos poderiam ter preços mais competitivos se pudessem ser transportados de forma combinada com o minério, em navios de 170 mil toneladas.

Segundo a Superintendência, por este sistema o custo do frete e do porto cairia pela metade. Ou seja, se uma tonelada de soja exportada pelos portos de Vitória ou Paranaguá paga cerca de 45 dólares, este custo cairia para pouco mais de 22 dólares se a exportação se processasse por Tubarão, através de carga combinada com minério.

A Companhia Vale do Rio Doce revelou ainda que o sistema portuário está aguardando uma decisão do governo relativa ao funcionamento dos portos, de acordo com sugestões que lhe foram encaminhadas para incrementar as exportações brasileiras. Uma vez revogada a proibição que hoje impede a exportação de outros produtos por portos privados, Tubarão estará se preparando para incorporar a exportação combinada entre as suas atividades, hoje restritas ao minério, à pelota e ao gusa.



NOSSOS PORTOS

A-112828-4

A Companhia Docas do Espírito Santo quer ampliar o horário de funcionamento dos portos, aumentar sua eficiência e cortar despesas com a redução de trabalhadores

Codesa busca o saneamento financeiro

Engenharia portuária faz encontro em Vitória

Termina amanhã, no hotel Porto do Sol, o V Encontro Nacional de Engenharia Portuária, que contou ontem com a presença do secretário Nacional de Transporte, José Henrique D'Amorim de Figueiredo. Em um determinado trecho de uma circular distribuída pela presidência da Codesa se lê que a "escolha da sede deste evento é disputada a cada ano, desde 1986, entre os diversos Estados da Federação. Sua vinda para Vitória, neste ano de 1980, foi conquistada valendo-nos da condição de sermos o Estado que possui o maior complexo portuário da América Latina".

Em outra parte, o documento aborda algumas questões econômicas como: Quase 95 milhões de toneladas movimentadas anualmente (cerca de 33% do total nacional), geram perto de US\$ 4 bilhões, o que dá quase 12% da receita cambial nacional. Dos mais de 2.100 navios que para cá se dirigem, a cada ano, 68% são estrangeiros. São mais de 50 mil homens do mar que nos visitam, sendo que mais de 35 mil são de estrangeiros".

Programação

O encontro foi aberto pelo presidente da Codesa, Wilson Calmon. A primeira palestra, realizada ontem, foi do presidente do Departamento Nacional de Transportes Aquaviários, que substituiu a Portobrás, José Guimarães Barreiros. Em seguida, o assessor da presidência da Codesa, Eduardo de Almeida Prado, falou sobre o "Complexo Portuário do Espírito Santo".

Mais duas palestras foram proferidas neste primeiro dia. Uma tratou da "legislação portuária: visão do futuro", e foi feita por Marcelo Morgado Horta, da Companhia Vale do Rio Doce. Em seguida, Bento Moreira Lima Neto, da Companhia Docas do Maranhão, abordou o complexo portuário de São Luiz e pier. À tarde, os participantes do encontro visitaram o Porto de Vitória.

A programação de hoje começa com o tema aspectos organizacionais dos portos americanos e brasileiros, abordado por José Carlos Guimarães,

da Codesa. Em seguida, José Carlos Baka Filho, da Administração do Porto de Paranaguá, fala sobre participação da iniciativa privada e outros na administração dos portos de Paranaguá e Antonina.

Praticagem no complexo portuário do Espírito Santo é o assunto que Euclides de Alcântara Filho, da área de praticagem, vai apresentar. O programa de hoje tem ainda mais duas palestras: Análise operacional do porto de Aratu, por Sérgio Fraga Santos, e o processo gerencial nos portos: uma visão financeira, por Antônio Alberto Cutrin Silva. Os dois palestrantes são da Companhia de Docas da Bahia. O período da tarde está reservado para uma visita aos portos de Tubarão e Praia Mole.

A programação de amanhã começa com o emprego de simuladores de manobras como instrumento de apoio ao projeto de instalações portuárias, a ser tratado por Hernani L. Ozinatti e Jesse D. A. Rabello Souza Junior, ambos da Universidade de São Paulo.

Em seguida, Robson Sarmento, da UFES, fala sobre avaliação do impacto ambiental das atividades costeiras. Fechando a parte da manhã, outras duas palestras: Problema complexo, simples solução, por Fernando Gazal, da Cia. Docas de São Paulo, e maior produtividade e ausência de manutenção com alinhamentos de corrente alternada para movimentação de cargas por Nery de Oliveira Junior, da Siemens.

O período da tarde do último dia tem início com a palestra de Luiz Antônio Bassini Soares, da Concrejato, sobre recuperação de estrutura do terminal salineiro de Areia Branca. Em seguida, o tema é poder marítimo e segurança da navegação a cargo do capitão dos Portos do Espírito Santo, Cláudio Joaquim de Andrade Correa. Fechando o encontro mais duas palestras: sistema hidroviário do alto Mississipi, exemplo a ser seguido por Luiz Eduardo Garcia, e restauração de obras de concreto armado, por Sérgio Gonçalves Ferreira. O encerramento está previsto para às 18h15, com a entrega do "Prêmio Bandeirante".



O problema não é fazer novos investimentos, mas melhorar a infraestrutura portuária existente, disse o presidente da Codesa, Wilson Calmon, ao afirmar que o número de berços existentes no porto de Vitória é suficiente para atender a demanda. A capacidade instalada deverá passar a um regime de trabalho de 18 horas, o que significa mais três berços, sem necessidade de investimento, hoje na ordem de US\$ 150 milhões.

Ao confirmar que não há investimentos à vista, Calmon revelou que a Codesa está fazendo apenas a manutenção, com a finalidade de se recuperar financeiramente. Quando ele assumiu a direção, em junho, encontrou "uma situação difícil", fruto principalmente da defasagem das tarifas que, pelo dólar, chega a 180 por cento. Ele exemplificou que a capatazia, no Rio, é de Cr\$ 900,00 e, em Santos, de Cr\$ 1.700,00, enquanto que em Vitória é de apenas Cr\$ 400,00.

Entre as suas propostas de agilizar o porto, Calmon pretende simplificar a cobrança de tarifas e acabar com a burocracia. E anuncia que está em curso uma reforma administrativa, que deve reduzir o quadro de pessoal para 800



Calmon quer agilizar o porto

trabalhadores. E, em entendimento com os sindicatos da área, em caráter experimental, adotar o trabalho ininterrupto.

O funcionamento do porto em caráter permanente é o ideal, segundo ele, já que não é justo fazer novos investimentos se a infraestrutura portuária pode atender a demanda de serviço. Adotada a nova jornada, a capacidade de operação dobra, providenciando uma economia que, pelo investimento, seria de US\$ 150 milhões.

Falta de recursos afasta construção de novo porto

A implantação do porto de Aribiri não sai do papel tão cedo. O assunto é considerado na Codesa como um fato do passado, totalmente enterrado e fora de cogitação. Perguntar sobre, passou a ser inoportuno. E ninguém quer falar para não se expor. Em off, a explicação parte do princípio de que, se não há dinheiro suficiente nem para a manutenção dos portos existentes, que dirá construir um novo? Afirma-se que não é época para se pensar no assunto.

Sempre em off, uma fonte portuária afirma que a Codesa está com o caixa no vermelho e nem se cogita em comprar sequer um guindaste ou qualquer equipamento, mesmo em caráter de urgência. Portanto, construir um porto, que requer investimentos de mi-

lhões de dólares, é um absurdo. A possibilidade de implantação de um terminal em Aribiri foi levantada em 1986. Após quatro anos, transformou-se em loucura e até desinformação.

A fonte do Porto de Vitória lembra que o assunto hoje é tão descabido e fora da realidade que não há a menor possibilidade de se analisar ou comentar qualquer coisa que o valha. Há tantos problemas mais sérios e urgentes, a situação portuária é tão caótica em todo o país, que Aribiri foi enterrado na cova de um sonho. Os tempos mudaram tanto, que nem a Portobrás existe mais. "Há assuntos mais importantes". Diante dos fatos, Aribiri, hoje, é uma "bobagem" que não merece ser mencionada, e muito menos ser transformada em notícia.

A QUEM INTERESSA A PRIVATIZAÇÃO NOS PORTOS?

Passados nove meses da posse do novo presidente, eleito sob o manto da modernidade, o povo brasileiro sente no dia-a-dia dos salários, supermercados, alugueis, mensalidades escolares e nas contas de luz e gás, que o que ficou de real foram somente as palavras nos comícios, pois toda a estrutura governamental que dirige o país repete na íntegra e de forma mais cruel, os mesmos procedimentos dos governos anteriores. Tudo é decidido ao sabor e nas sombras dos gabinetes refrigerados de Brasília.

Evidentemente que não é nosso propósito utilizar este espaço, adquirido pela classe portuária deste Estado, para tecer comentários generalizados, da situação nefasta por que passa o povo brasileiro.

Vamos nos deter: isto sim, na grande ameaça por que passam as empresas estatais, e aí, mais especificamente, os portos brasileiros. Reiteradamente o Governo Federal vem desencadeando campanhas sistemáticas com a finalidade exclusiva de desmantelar todo esse imenso patrimônio, construído por todo o povo brasileiro, distinguindo-se no entanto, os trabalhadores e aquela parcela do pequeno e médio empresariado que trabalha e gera emprego e, excluindo o grande empresariado que explora e carteliza a economia nacional.

Sem considerar este dado histórico e fundamental, o Governo Federal vem preparando um grande desmonte das empresas estatais, intitulado este seu projeto "desregulamentação das atividades do Estado na economia brasileira", o que na linguagem popular seria o mesmo que dizer: vamos esquecer tudo o que foi feito porque agora o patrão é outro! E aí os trabalhadores começam a se perguntar, como é que isso será feito? Quem o novo Governo, que pouco ou nada conhece da atividade portuária irá ouvir para montar uma nova estrutura portuária? E esse novo porto, interessa a nação que até o momento é sócia desta atividade econômica, ou será omitida deste projeto?

A julgarmos pelas forças que alçaram Collor ao poder, é de clareza solar que ficaremos literalmente a ver navios. Uma grande dúvida que campeia no seio da classe portuária, é a seguinte: por que será que o Governo Federal irá desmontar uma atividade que gera riquezas para o município, o Estado e a própria União, para depois passar para as mãos da iniciativa privada.

Sabemos que todo esse projeto, não passa de uma grande encenação do Governo Federal e dos empresários, para mais uma vez, engordarmos as contas bancárias de um reduzido grupo de empresários abastados, se não vejamos: os empresários do sistema portuário (armadores, exportadores, etc...) dizem, em alto e bom som, que a parte que lhes interessa na privatização reside exatamente na exploração dos serviços portuários. Se juntarmos o patrimônio individual dos quatro maiores grupos empresariais que comandam o país, temos a certeza que não daria para fazer face ao que está avaliado o complexo portuário brasileiro. Trocando em miúdos, os quatro grandes empresários não teriam capital suficiente para adquirir armazéns, áreas de estocagem, máquinas, equipamentos e instalações portuárias em geral. Sabemos também, que na hipótese de disporem deste capital não empatariam esta fortuna, já que teriam que arcar com os custos de infra-estrutura para manter os portos nacionais funcionando, o que, evidentemente, não tem retorno imediato, como é o caso dos serviços de dragagem no cais, limpeza dos canais de acesso ao porto, balizamento, recuperação e manutenção do cais de atracação e de todo maquinário existente.

Os poderosos empresários do setor portuário, alardeiam que o porto é ineficiente, e que a mão-de-obra trabalhadora é excessivamente cara, quando comparada aos portos estrangeiros, para justificar a necessidade imediata de privatizar estes serviços.

Evidentemente que não se pode negar a ineficiência de algumas empresas estatais, no entanto, o fato gerador dessa ineficiência e consequente fracasso dessas empresas, se deve antes de tudo, a uma mentalidade cartorial existente dentro do próprio Governo que privilegia determinados grupos privados. Não é a toa que a Fiat implantou o seu parque industrial em Minas Gerais e exporta para a matriz italiana a maior parte dos carros movidos a óleo diesel e gasolina.

Recentemente, o presidente Collor em discurso proferido em cadeia de televisão, disse que um grupo de empresários impatriotas joga pesado para comprometer o seu plano econômico. É importante que o presidente não se esqueça que essa classe dirigente/dominante é a mesma que foi e continua sendo agraciada com subsídios monumentais, concedidos às custas de débitos externos e pagamentos de tarifas completamente irrealis. Durante os últimos 25 anos, a empresa privada no Brasil tem bancado sua eficiência por conta do Estado.

Quanto ao custo da mão-de-obra trabalhadora na orla portuária, deixamos para os companheiros avulsos aprofundar esta análise em matéria publicada neste suplemento especial.

O porto é alvo constante da grande conspiração promovida por esta elite dirigente, composta de armadores, atravessadores (agente de navegação) e empresários do comércio exterior que nos últimos dez anos acumularam polpudas fortunas às custas de benesses governamentais e do suor dos trabalhadores do porto. Se este setor da economia nacional não é tão atrativo como apregoam, façamos então um levantamento detalhado da vida desses empresários e também dos trabalhadores do porto e vamos ver quem continua a comer o feijão com arroz.

Hoje os dirigentes sindicais portuários estão prontos e preparados para desmascarar toda a argumentação falçada, tanto do Governo Federal, quanto dos empresários, de que os portos precisam ser privatizados a qualquer custo. Hoje o sindicalismo que se pratica no porto não se restringe somente a avançar nos ganhos salariais. Sabemos que a extensão de nossos braços vai muito além da resolução dos conflitos típicos da relação trabalhista. Podemos, queremos e vamos lutar até o extertor de nossas forças, para participar da administração desta grande coisa pública, chamada complexo portuário brasileiro.

Lutamos por esta participação, não podemos admitir que a nossa contribuição para a formação de riquezas no Brasil, se limite, simplesmente, a entregarmos nossos trinta e cinco anos de vida sem um justo retorno. Nossa participação se dará muito além dos carros de som e das manifestações públicas que fazemos contra a privatização dos portos. Temos projetos alternativos já sinalizados para o Governo e o empresariado, em recente comissão tripartite. Reconhecida e, por outro lado, esvaziada pelo próprio Governo Federal.

Estes projetos alternativos, fundamentados em justificativas técnicas e econômicas, consideram a relação comercial do Brasil com o resto do mundo, levando inclusive em conta a abertura econômica mundial em 1992.

Aqui no Espírito Santo, já estamos colocando em prática na Codesa uma antiga reivindicação dos trabalhadores que é a implantação da jornada ininterrupta de 24 horas de trabalho. Ousamos bancar este empreendimento, com algum prejuízo para os portuários, em nome de uma maior competitividade deste porto, não esquecendo dos devidos ganhos para os trabalhadores. Em contrapartida a Codesa não vem respondendo a altura no que se refere às condições de trabalho.

Estas e outras iniciativas são a nossa imediata resposta as investidas dos empresários e Governo no trato da coisa pública, e, em especial, a portuária.

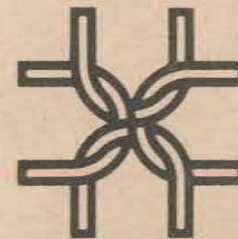
SINDICATO DOS TRABALHADORES EM SERVIÇOS PORTUÁRIOS DO ESTADO DO ESPÍRITO SANTO

**“VÊ UM
CAFEZINHO,
PRÁ MIM!”...**

Não neste português informal, como nós brasileiros falamos, mas com o mesmo e intenso desejo de saborear o nosso cafezinho, povos de quase todos os países do mundo, diariamente, experimentam nosso maior produto.

Café é igual a trabalho e progresso.

A Unicafé coloca o café do Brasil em toda Europa, Estados Unidos, Japão, Ásia e África. Saindo daqui, do Porto de Vitória.



UNICAFÉ
COMPANHIA DE COMÉRCIO EXTERIOR



NOSSOS PORTOS

Há quem se queixe de melhoramentos para o setor. Outros reclamam que as tarifas portuárias estão altas e que ainda existe excesso de burocracia nas exportações

Smee reclama da falta de melhoramentos

Mudança na legislação ainda não foi suficiente

É voz corrente entre pessoas que operam na área de exportação e importação que as mudanças que ocorreram na legislação não foram suficientes para dar mais agilidade à atividade, em termos de tramitação de papéis para a liberação de mercadorias. Este processo é tão burocrático que apenas os grandes empresários possuem estrutura para fazer seu acompanhamento. A maioria opta por recorrer a um despachante, que tem uma estrutura voltada somente para a prestação do serviço.

O sócio-gerente da Agência Comercial Vitória (Agêncom), Elsimar Araújo, que atua como despachante, confirma que esta atividade é realmente muito burocrática e acrescenta que são poucos exportadores que se aventuram em montar uma estrutura para fazer este acompanhamento. Além de um custo alto, é preciso estar sempre atento às mudanças que acontecem na legislação deste setor, não só a nível interno como também externo.

Trâmite

O trâmite dos papéis para exportação de qualquer mercadoria segue, preferencialmente, o seguinte roteiro: o primeiro passo é dirigir-se ao Departamento de Comércio Exterior (Decex), do Banco do Brasil, para se ter a guia de despacho ou exportação. De posse deste documento, o passo seguinte é entregá-lo ao Departamento de Informação Econômica e Fiscal da Receita Federal. Caso o produto seja de origem animal é fundamental que tenha o carimbo do Serviço de Inspeção Federal. A etapa seguinte é entregar a mercadoria e os papéis à fiscalização portuária para o veredito final da liberação da mercadoria.

O presidente da Associação Profissional das Agências de Navegação do Espírito Santo, Robert Smee, diante de todo este esforço, é outro que reafirma a necessidade do exportador ou importador recorrerem ao despachante. Diz tam-

reiria dos Montes, também opinou, afirmando que a área de política do comércio exterior não sofreu grandes mudanças. Alegou que as exportações já eram "descomplicadas", não havendo restrições, mas apenas controle sobre produtos minerais. Para ele, o gargalo no setor é com relação à alfândega e à área portuária, de onde "vêm as reclamações dos exportadores".

Novo formulário

A partir de janeiro próximo uma nova guia de exportação deverá entrar em operação. A grande novidade, segundo revelou Eriberto dos Montes, é a sua simplificação, reduzindo de 64 para cerca de 30 os campos de informações. Serão eliminadas informações estatísticas que poderão ser colhidas de outras maneiras e não necessariamente que sejam prestadas pelo exportador.

Outra questão que tem uma certa unanimidade de pensamento entre as pessoas que atuam nesta área é o pequeno número de fiscais alfandegários. O presidente do Sindicato das Agências, Moacyr Bonelli, afirma que comunicou este fato, via telex, à Delegacia Regional da Receita Federal, e que em alguns casos o navio chega a perder três horas.

Disse que a "culpa não é do fiscal" mas da "falta de gente para fiscalizar", acrescentando que exportar exige "rapidez" e a hora do navio é "cara". Adiantou que está tentando, via Federação das Agências, que os navios vindos de portos brasileiros "sejam apenas visitados". Também o presidente da Apanes, Robert Smee, mesmo afirmando que a "Receita Federal tem melhorado a sua atuação", disse que a atividade está sendo afetada pelo remanejamento estrutural do Governo.

O chefe da Divisão de Controle Aduaneiro da Delegacia da Receita Federal, Ronaldo Loureiro, confirma que o quadro de fiscais, 11 ao todo, é realmente pequeno. No entanto, ressaltou que, mesmo com



Costa considera tarifas no Brasil muito elevadas

Apesar de os custos dos fretes apresentarem uma queda de 20 a 30% de um mês para cá, as taxas portuárias do Brasil são as mais altas do mundo. A afirmação é do presidente do Centro de

pouco mais para exportar em navios conferenciados".

Estiva

Segundo o presidente do Centro de Comércio de Café de Vitória o que

"Não temos melhoramento portuário há mais de 20 anos. Faltam equipamentos como empilhadeiras e guindastes de maior capacidade, que possam acompanhar as transformações no comércio marítimo". Assim reagiu o presidente da Associação Profissional das Agências de Navegação do Estado do Espírito Santo, Robert Smee.

No entanto, ele não responsabilizou a atual diretoria da Codesa. Ao contrário, elogiou seu trabalho. Conforme Robert Smee, sem arrecadação, com o dinheiro indo e ficando em Brasília, não se tem como fazer alguma coisa. Se as taxas que são pagas ficassem aqui, num prazo de dois anos, estima, é suficiente para melhorar a infraestrutura e os equipamentos, desde que também continue o ritmo da atual administração.

Eficiência

Também o presidente do Sindicato das Agências de Navegação Marítima do Espírito Santo, Moacyr Bonelli, teceu elogios à administração da Codesa, destacando que ela tem procurado a eficiência. Para ele, no geral, os equipamentos do porto de Vitória são bons, principalmente os que se encontram localizados no cais de Capuaba.

Mas ele reclamou da deficiência de pessoal na área operacional, adiantando que a Codesa está realizando concurso interno para remanejamento. Este fato foi confirmado pelo presidente da Empresa, Wilson Calmon, informando que foram abertos concursos, sem distinção de sexo, para conferentes, encarregados de operação, fiel de armazém e operador de empilhadeira. Outra reclamação feita por ele é em relação à burocracia no sistema portuário.

Em outros dois pontos existem uma certa convergência de opiniões entre Robert Smee e Moacyr Bonelli. O primeiro é sobre o novo regime de trabalho, de 18 horas corridas, que está sendo implantado, em caráter experimental, no porto de Vitória. O presidente da Apanes lembra que neste esquema é possível atrair mais navios para cá, já que o armador não quer ficar com navio parado por um dia devido ao alto custo, chegando a cerca de 20 mil dólares. Moacyr Bonelli lembrou que se o esquema não está ainda funcionando por completo é porque faltam fechar alguns detalhes com o Sindicato dos Avulsos, ressaltando também o caráter pioneiro desta medida em termos de portos públicos brasileiros.

O outro ponto coincidente em suas opiniões é sobre o berço de contêineres, que funciona em regime de 24 horas ininterrupta. Para Moacyr Bonelli este terminal permitiu atrair armadores que não tocavam Vitória com medo de chegar agui e ficar esperando por até 12 dias para atracar. Hoje, continuou, o navio chega, descarrega, e vai embora, graças à produtividade que vem sendo conseguida, descarregando até 100 contêineres por 4 horas de trabalho. Essa eficiência, apontou, fez com que a Fiat passasse a operar por Vitória, com a alternativa de transportar via Vale do Rio Doce.

Robert Smee disse que o Brasil não "despertou" ainda para o transporte em contêineres, mesmo que alguns produtos como o café, sejam inviáveis o seu transporte neste sistema. Mas considera este um "futuro incalculável". Por último voltou a frisar a necessidade de uma reestruturação no sistema de pagamento da estiva, lembrando que resolvida esta questão o porto poderá funcionar 24 horas por dia.



gação do Espírito Santo, Robert Smee, diante de todo este esforço, é outro que reafirma a necessidade do exportador ou importador recorrerem ao despachante. Diz também que para o agente marítimo não é interessante ter uma estrutura para cuidar deste serviço. É mais cômodo e barato pagar comissário, disse.

Já o presidente do Sindicato das Agências de Navegação Marítima do Espírito Santo, Moacyr Bonelli, acha que exportar está "facilitado", argumentando que qualquer pessoa poderá fazer isto, bastando apenas que tenha registro e a carta de crédito (guia de exportação). Garantiu que o Governo liberou os bancos a fornecerem guia de exportação.

O gerente do Expediente de Atendimento aos Exportadores e Importadores da agência do Banco do Brasil, em Vitória, Eriberto Fer-

Federal, Ronaldo afirmou que estão sendo adotadas medidas que supram a falta de pessoal e que mantenham a eficiência. Citou a implantação do sistema de liberação por amostragem, autorização para embarque e desembarque de mercadorias, desde que não tenham questões relacionadas com saúde, após às 23 horas, sem a presença do fiscal. Por último conclamou os empresários a também darem sua cota de participação neste processo, ou seja, fazendo um planejamento de embarque e desembarque.

Ronaldo Loureiro afirmou que estão sendo adotadas medidas que supram a falta de pessoal e que mantenham a eficiência. Citou a implantação do sistema de liberação por amostragem, autorização para embarque e desembarque de mercadorias, desde que não tenham questões relacionadas com saúde, após às 23 horas, sem a presença do fiscal. Por último conclamou os empresários a também darem sua cota de participação neste processo, ou seja, fazendo um planejamento de embarque e desembarque.

semelhante uma queda de 20 a 30% de um mês para cá, as taxas portuárias do Brasil são as mais altas do mundo. A afirmação é do presidente do Centro de Comércio de Café de Vitória, Salvador Costa, que explica que, há cerca de quarenta dias, os exportadores são obrigados a pegar o visto da Marinha Mercante para conferência em qualquer companhia de navegação. Por isso, houve essa redução.

Os custos dos fretes variam de acordo com o destino e tipo de produtos. O café, por exemplo, conforme Salvador Costa, em embarque solto para a Europa, custa hoje US\$ 9,8 por saca. Em contêineres de vinte pés com capacidade de até trezentas sacas, o saco do café sai por US\$ 8,20. Em navios não conferenciados, o custo pode ser até menor. Só que, como explica Costa, os exportadores, no geral, preferem não correr esse tipo de risco. "Preferimos pagar um

Estiva

Segundo o presidente do Centro de Comércio de Café de Vitória o que mais encarece os custos do frete marítimo permanece sendo a estiva e, em seguida, as taxas portuárias. Salvador Costa lamenta que o oligopólio portuário eleve as taxas para patamares não competitivos para o mercado internacional.

Costa analisa que, para que os portos brasileiros sejam competitivos no mercado externo, a primeira providência que se deve tomar é acabar com o monopólio. Na sua visão, o setor privado tem que entrar no setor com a máxima urgência. Tem que haver uma forma de pressão para reduzir os preços dos fretes e dos impostos. "Mesmo com essa redução de 20% o frete marítimo brasileiro é ainda muito caro". A saída é a privatização dos portos, acentua.



Porto de Vitória já incomoda a cidade?

A localização do Porto de Vitória, no centro da cidade, continua incomodando muitos capixabas. O presidente do Centro de Comércio de Café de Vitória, Salvador Costa, por exemplo, não tem dúvida de que o porto deveria ser transferido para outro local. Apesar de toda a complexidade e dos altos custos que isso envolve, Costa acredita que o ideal seria implantar, no local, um projeto de urbanização.

Salvador Costa afirma que o porto prejudica o centro, provocando poluição, além de transtornos no trânsito. Lembra que há constante barulho, principalmente de cargas de ferro. "O centro está atravancado", diz. Ele acredita que se deve trabalhar para remover o porto do centro e urbanizar o local para o embelezamento da cidade.

Tradição

A arquiteta Cristina Coelho, membro da diretoria do Instituto de Arquitetos do Brasil, acredita que, a princípio, o funcionamento do porto é problemático, por estar num local que é justamente a entrada e saída de veículos. Ao mesmo tempo, afirma que é um ponto de referência histórica e geográfica e nem ao menos consegue imaginar como seria o centro de Vitória sem o tradicional porto.

Do ponto de vista urbanístico, a arquiteta acha interessante a existência daquele terminal. O que empobrece o visual são os galpões que, além de



feios, fecham a visão para o mar. "A vida do porto é um mistério para quem está do lado de cá dos portões. Acho

interessante a vida do porto misturada com o calor do centro da cidade". Para Cristina, o cais faz parte da cidade.

"Se um dia ele sair dali, vai ficar faltando um pedaço do centro de Vitória".

Comércio Exterior

- Consultoria
- Gerenciamento
- Treinamentos

COSTA BRASIL

Edif. Jusmar s/ 403 Tel: (027)222.7670/223.0812

Agentes:

* Inglaterra * Usa * Panamá



Auremar Serviços Marítimos Ltda.

20 ANOS OFERECENDO QUALIDADE COM UMA FROTA DIVERSIFICADA:

- * Transporte de Práticos * Leituras de Calado
- * Reboque de Fluentes * Transp. de Rancho e Peças
- * Amarração de Navios * Transporte de Agentes Tripulantes e Autoridades.

Ao precisar de lanchas de serviço nos portos do Esp. Santo. consulte-nos

Cerutti

End. Contato — Pça. Francisco Teixeira da Cruz, 16 - s/ 710/712
Tel: (027) 222-4366 * Tlx: 27 2893 APPT

A GAZETA.

Seu melhor jornal



NOSSOS PORTOS

A 112828-6

Apesar da importância dos portos locais no contexto nacional, o Espírito Santo não possui infra-estrutura capaz de resolver problemas navais mais sérios.

Infra-estrutura de reparação é pequena

Oficina reclama queda na oferta de serviços

"É a pior crise econômica". O desabafo é de Carlos Oscar Spedz, proprietário de uma oficina de reparação naval. A realidade para os empresários do setor tem sido tão dura, desde o Plano Collor, que em algumas firmas a queda na produção já chega a 90%. Marcos Sid Pereira, sócio de uma das maiores oficinas de reparação do Estado, explica que, antes do Plano Collor, o atendimento médio era de quatro a cinco navios por mês. Hoje, às vezes, não atendem a nenhuma embarcação.

O setor está sendo tão afetado que já causa desemprego. Pereira informa que, nos bons tempos, sua oficina contava com cerca de oitenta empregados contratados. Hoje, seu quadro de funcionários não ultrapassa dezoito. Explica que, sem produção, os custos sociais da folha de pagamento são muito altos e não há como evitar demissões.

Os empresários afirmam que a situação no país inteiro vai de mal a pior. Marcos Sid enfatiza que os armadores estão deixando as reparações em segundo plano. "Só no Rio de Janeiro, mais de vinte oficinas foram fechadas por falta de serviço. Ele analisa que, se o quadro permanecer assim, a frota nacional vai virar sucata.

Os proprietários das empresas de reparação naval mantêm contatos constantes com armadores, agências de navegação e até estatais dos grandes Estados para manter suas prestações de serviços. Só que com a crise econômica pouco têm conseguido. "Há mês que ficamos sem nenhum navio", lamenta um deles.

O empresário Carlos Oscar Spedz analisa que tem sentido de forma mais dramática a crise do setor de uns três meses para cá, quando constatou uma queda de 60 a 70% na produção. A expectativa não é nada favorável e ninguém se arrisca em investir sem a garantia de retorno. Os empresários não querem fazer nenhum prognóstico em relação ao futuro. Preferem apenas acreditar que isso é uma fase passageira.

Apesar de o sistema portuário capixaba movimentar cerca de 30% do volume de toda a exportação brasileira, o Espírito Santo ainda não tem uma infra-estrutura adequada no setor de manutenção e reparação de navios. Como afirma o sócio e técnico do estaleiro Vareta, Roberto Rodrigues,

navios que necessitem de reparos mais sérios geralmente são rebocados para o Rio de Janeiro.

Das cerca de quinze oficinas existentes, principalmente em Vitória e Vila Velha, apenas três prestam quase todos os tipos de serviços. Segundo Marcos Sid Pereira, proprietário da Tecnav,

em sua oficina, uma das maiores do Estado, são executados todos os tipos de serviços, com exceção da docagem (rebocamento).

Serviços

O empresário afirma que são feitas manutenções, desde a parte hidráulica, elétrica, carpintaria, solda

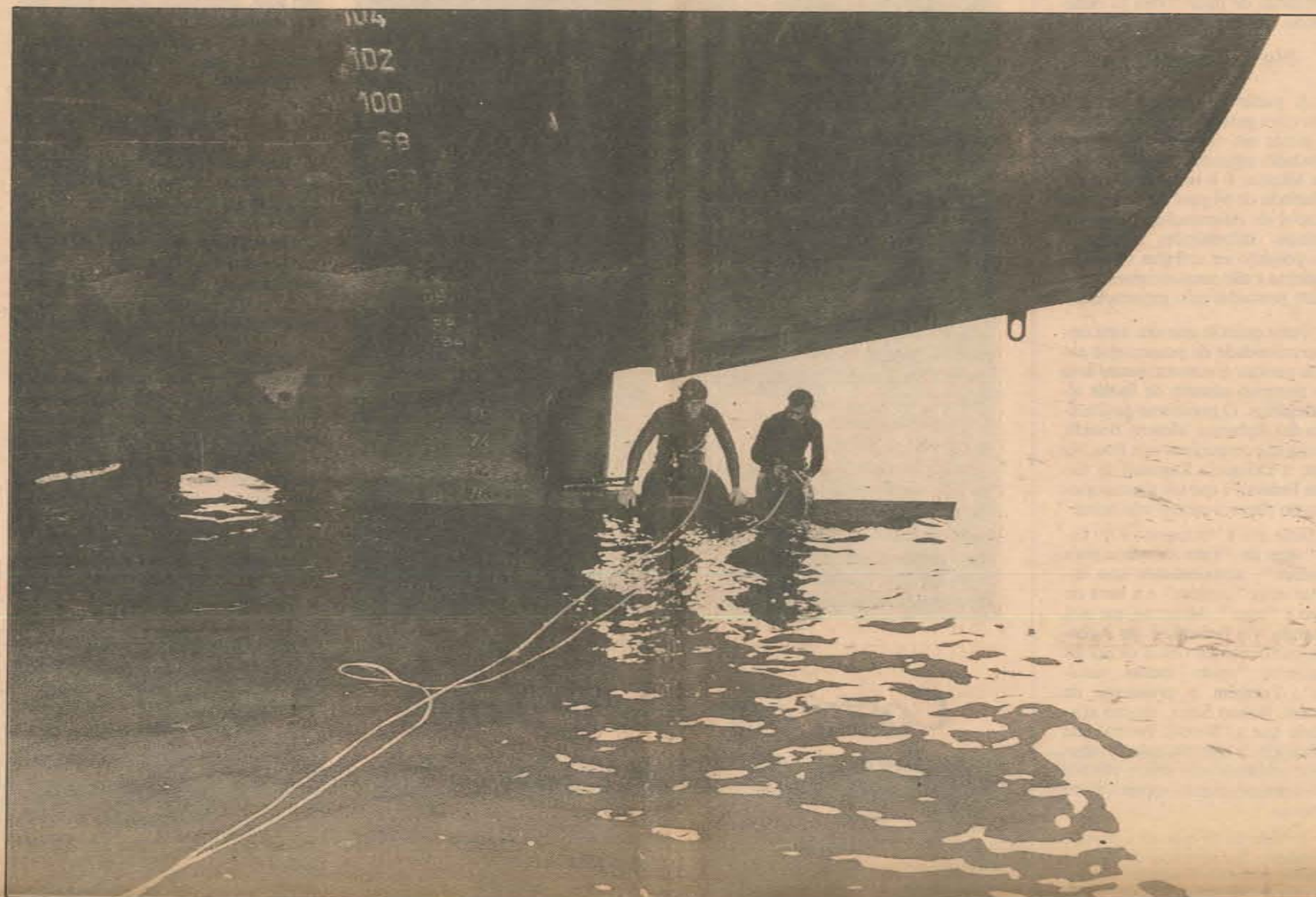
elétrica até serviço de mergulho. Na sua opinião, nenhum navio precisa ser rebocado para outro Estado por problemas de reparação. "Nós damos conta do serviço", endossa.

Há também oficinas especializadas em eletricidade e mecânica navais. Carlos Oscar Spedz, proprietário da Eletrona,

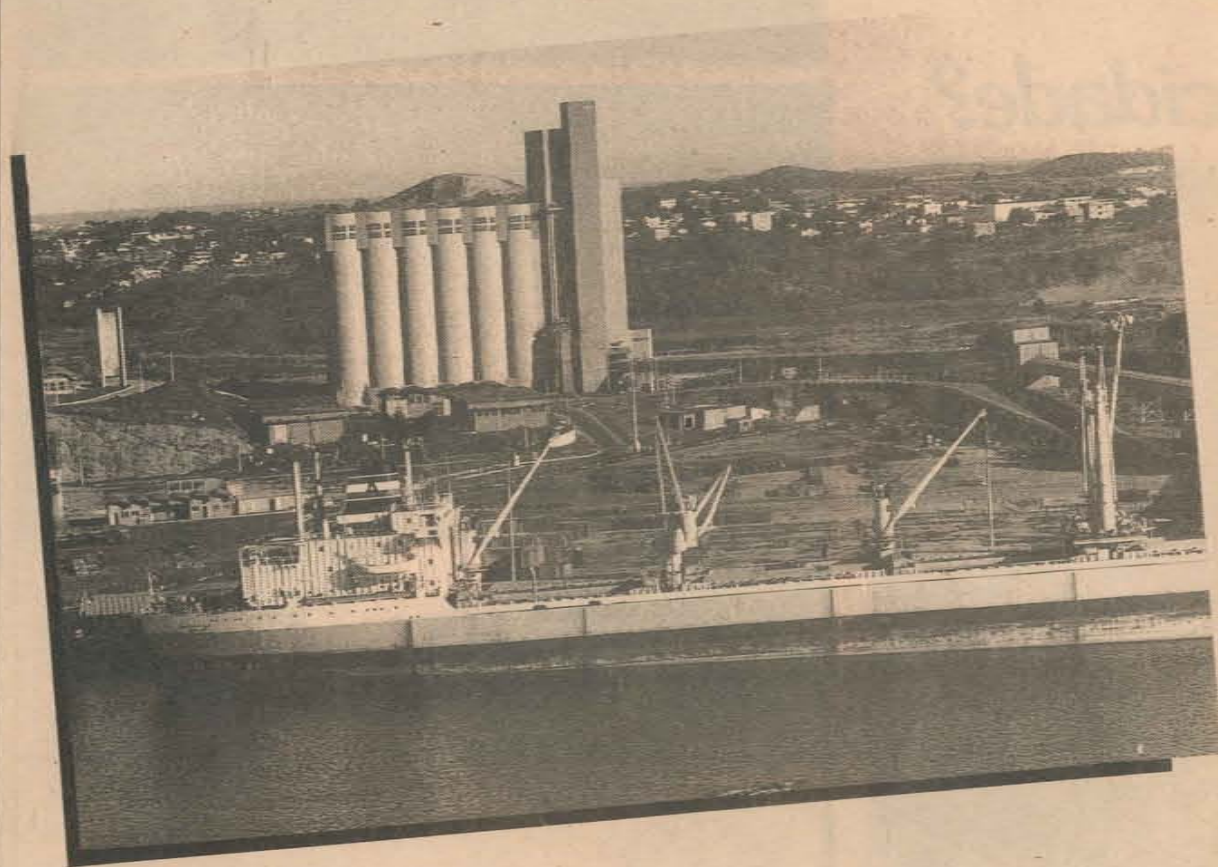
explica que a maioria das firmas de reparação de navios é de pequeno porte, com uma média de dois empregados. Sua oficina, por exemplo, resolve problemas de motores elétricos, como painéis, automação e pequenos reparos em geral. Navios que sofrem maiores problemas na parte elétrica não são atendidos por falta de infra-estrutura.

Não existe também estaleiro para construção de navios. Os poucos disponíveis no mercado fabricam barcos de pequeno porte. Conforme Antônio Rogues Vareta Neto, sócio proprietário do estaleiro Vareta, o setor enfrenta um sério problema: a falta de matéria-prima, ou seja, a madeira. Antônio explica que seu estaleiro existe há trinta anos e que o forte era a construção de barcos de lazer de pequeno porte. Mas a produção caiu em função da falta de procura. Os clientes partiram para os barcos de fibra ou de aço.

Hoje, o empresário garante que não há mais mercado para a construção de barcos de madeira para lazer. O pouco que resta está dirigido à fabricação para pesca. Por isso, os estaleiros atualmente estão atuando muito mais na reparação de barcos do que na construção. Além da falta de matéria-prima, há carência de mão-de-obra, conclui Vareta.



NOSSO PRODUTO LÁ FORA, E DINHEIRO E EMPREGO AQUI DENTRO.

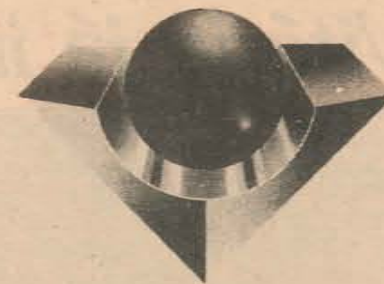


Além de ser um dos nossos mais belos cartões postais, o Porto de Vitória nos possibilita levar produtos para o mundo inteiro.

Isto traz desenvolvimento para o Espírito Santo.

CAFENORTE S.A. Importadora e Exportadora

HÁ VINTE ANOS NAVEGANDO NUM MAR DE TRANQUILIDADE



- * AGÊNCIA DE NAVEGAÇÃO
- * ENTIDADE ESTIVADORA
- * ASSESSORIA ADUANEIRA
- * IMPORTAÇÃO E EXPORTAÇÃO
- * BROKERS
AFRETAMENTOS DE NAVIOS
- * CARGAS MARÍTIMAS E AÉREAS
NACIONAIS E INTERNACIONAIS
- * TRANSPORTE RODOVIÁRIO
DE CARGAS
- * COMISSÁRIA DE DESPACHOS
ADUANEIROS

VITÓRIA ADUANEIRA LTDA.

Agência de Navegação — Entidade Estivadora — Assessoria Aduaneira — Transportes

Rua Alberto de Oliveira Santos, 42 — 21º andar — Edf. Ames — Cep. 29010
Vitória-ES — Brasil — Telefone: (027) 322-0855 PBX — Telefax: (027) 223-1560
Telex: (027) 2297 e 2512 AVAL BR. — Endereço Telegráfico: "Aduaneira".



57 1 8629



NOSSOS PORTOS

AJ 12828-7

A privatização dos portos é polêmica. Os usuários acham que ela deve alcançar tão somente os serviços. Os trabalhadores são contra e temem que favoreça multinacionais.

Usuários querem privatizar os serviços



Trabalhadores temem que multinacional tome conta

Considerada a atual conjuntura, a privatização do porto de Vitória se resumiria apenas aos serviços que presta. Esta, pelo menos, é uma idéia corrente entre os seus usuários, que não acreditam que exista investidor em condições de adquirir o porto. Segundo o presidente da Codesa, Wilson Calmon, ainda não há diretriz sobre a privatização e que, antes de efetivada, requer discussão longa e autoriza-

Quando à idéia de uma administração tripartite, argumentou que poderá ser adotada, em termos, mas julga fundamental a privatização dos serviços, inclusive com a participação dos trabalhadores.

Já o presidente da Lloydbratti, Jaime Navarro de Carvalho, disse que o processo de privatização é uma "tendência de todos os países

Os trabalhadores ligados às atividades portuárias permanecem contrários à privatização dos portos. Enquanto algumas categorias, como a dos estivadores e portuários, querem participar do processo e das decisões governamentais, por temerem que o setor caia nas mãos de multinacionais, outras admitem o medo do desemprego e perdas de conquistas já garantidas.

Os portuários e estivadores, através de seus sindicatos, propõem, em documento enviado ao presidente Collor, a criação de um conselho de administração tripartite, composto por representantes do órgão portuário local, dos trabalhadores e do Governo. Cada região teria seu conselho.

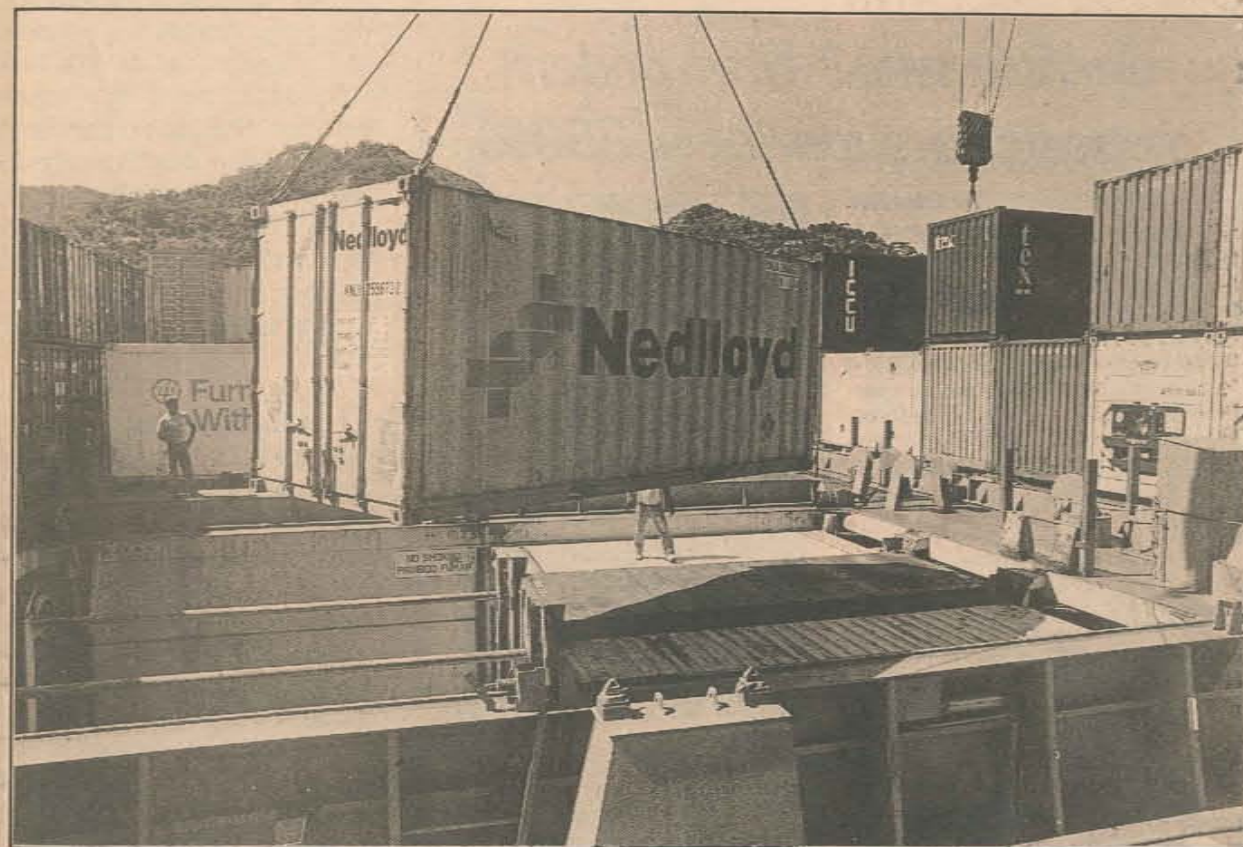
Proposta

O presidente do Sindicato dos Portuários, Jairo Louzada, informa que o documento prevê também a criação do conselho nacional portuário, representado pelos administradores de cada porto, e um representante da comissão tripartite para estudar a política nacional portuária. O conselho tripartite seria o órgão executor desse plano.

Louzada explica que a categoria é contra a privatização porque o modelo que o Governo apresenta é idêntico ao de qualquer outra empresa. Na sua visão, o porto faz um atendimento público e de várias cargas. Quem procura este tipo de transporte são desde os pequenos até os megaempresários, afirma. "O nosso atendimento é igualitário, democratizado".

Com a privatização, a perspectiva para os portuários é de se criar monopólios e cartéis. "O porto é muito caro, não tem empresário no Brasil que compre". Por isso, o sindicalista afirma que a categoria teme que os terminais sejam comprados por multinacionais. "Que empresa no Brasil pode investir US\$ 250 milhões e ter retorno em 50 anos?", indaga.

Louzada é da opinião de que as atividades portuárias precisam ser



requer discussão longa e autorização do Congresso Nacional.

O presidente da Associação Profissional das Agências de Navegação do Espírito Santo, Robert Smee, disse que o porto de Vitória é "deficitário". Isto acontece, explicou, porque é grande o número de funcionários, principalmente, na área administrativa, em detrimento da operacional.

Através de uma reivindicação encaminhada pela Federação Nacional das Agências Marítimas, que representa o setor onde atua, a proposta que tem é de uma administração tripartite do porto. Continuando, ele argumentou que a idéia não é de privatização mas de determinar áreas que seriam administradas por sindicatos ou associações de classe.

Outro representante de órgão de classe, o presidente do Sindicato das Agências de Navegação Marítima do Espírito Santo, Moacyr Bonelli, comunga com a idéia de privatização dos serviços portuários. Ele não crê que algum empresário tenha disponibilidade financeira para adquirir o porto de Vitória, principalmente se for levado em conta a atual conjuntura. A entidade que preside apresentou justamente esta proposta, de privatizar os serviços.

uma "tendência de todos os países adiantados". Mas considerou que a privatização por si só não resolverá os vários problemas que cercam a atividade. Para ele, é de fundamental importância a liberação dos serviços portuários.

O presidente da Codesa, analisando todo o complexo portuário do Estado, ressaltou que, em termos de privatização, o Espírito Santo está à "frente de qualquer coisa que possa ser feita neste sentido, no país". Para chegar a esta avaliação, ele disse que a maioria dos terminais que compõem o complexo já é privatizada. O que sobra, são os nove berços do porto de Vitória.

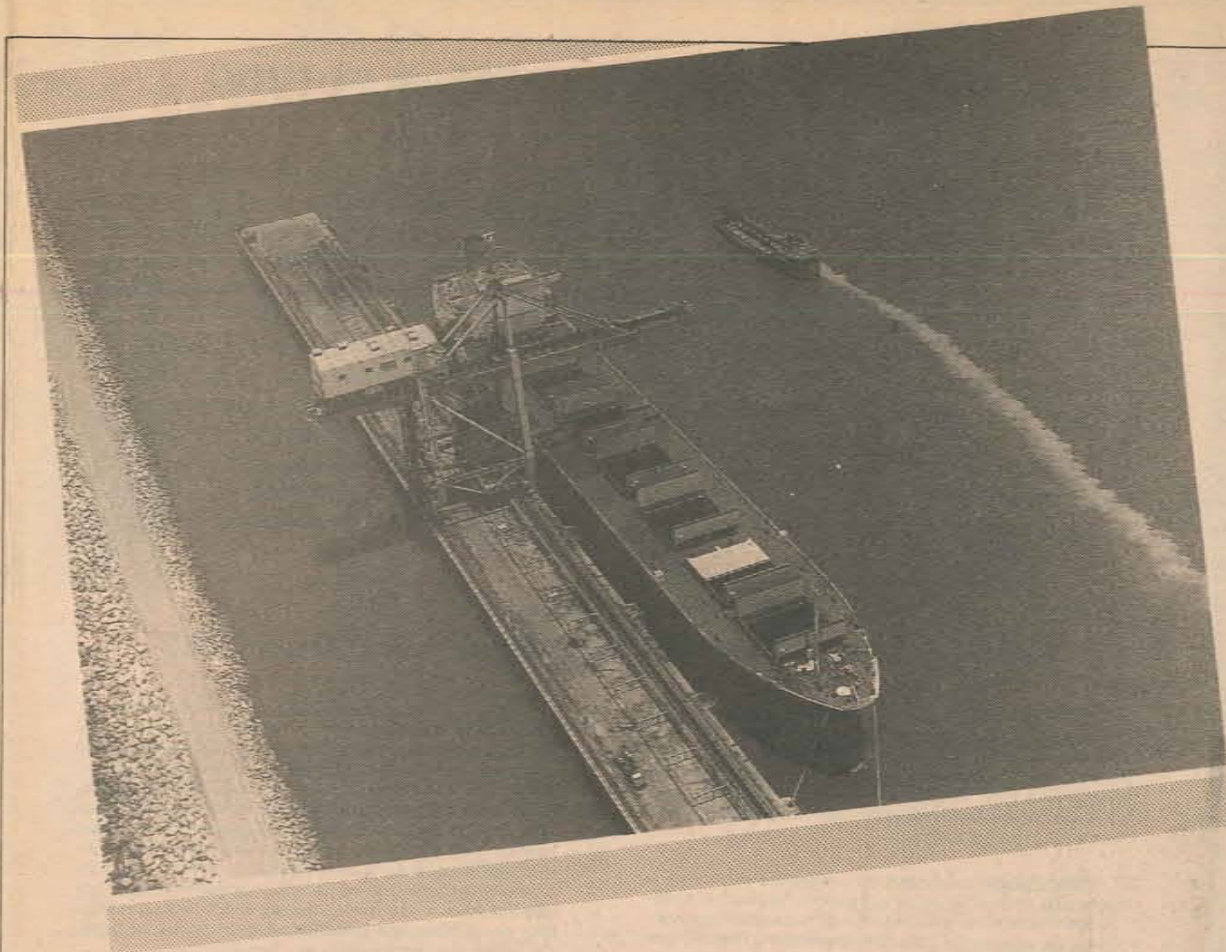
Também considerou que o porto de Vitória já pratica uma "administração tripartite", lembrando que existe uma assembléia de acionistas, o conselho de administração, formado por membros dos governos federal e estadual, de usuários, além de estar fazendo gestões para inclusão de representantes dos empregados. Por último, destacou a participação do conselho de usuários neste processo. Finalizando, ele considerou como importante a "busca da eficiência, independentemente do tipo de administração".

atividades portuárias precisam ser modernizadas e permanecerem como estatais. Afirma ainda que o Governo vem sucateando o porto; não há reposição de mão-de-obra e muito menos especialização ou reciclagem dos profissionais, que atuam com equipamentos cada vez mais sofisticados.

Participação

O presidente do Sindicato dos Estivadores, Jocy Gonçalves, afirma que a sua categoria é contra a privatização, mas em parte. Antes de mais nada, estes trabalhadores querem participar de todo o processo e decisões que possa levar aos caminhos da privatização. Gonçalves lembra que os estivadores têm tradição de lutas e foi a primeira categoria que fundou um sindicato de trabalhos avulsos no Estado.

Posição diferente têm os motoristas de guindastes. Segundo o diretor do sindicato, Ariston Ramos Cruz Neto, a categoria é contra a privatização porque acredita que haverá desemprego e diminuição de salários. Além disso, conforme Ariston, os trabalhadores poderão perder conquistas alcançadas e ter menos infra-estrutura no trabalho. Entre o sim e o não, eles preferem ficar nas mãos de uma estatal.



DIVISAS, DÓLARES E SUPERÁVIT COMERCIAL.

É para isso que nós trabalhamos.

É por isso que nós crescemos.

Pelo Porto de Vitória nossos produtos correm o mundo.

E isto faz trabalho, desenvolvimento e justiça social.



**ATRAVÉS DO PORTO DE VITÓRIA,
LEVAMOS A TODAS AS PARTES DO
MUNDO, A NOSSA MARCA REGISTRADA.**

**DADALTO CAFÉ S.A.**





NOSSOS PORTOS

AJ12828-8

Os avulsos reclamam que o excesso de horas-extras está aumentando os acidentes de trabalho. Os trabalhadores acham que as perdas salariais já acumulam 350%.

Hora-extra aumenta número de acidentes

Salário alto? Eles pedem reposição superior a 350%

Apesar de serem considerados como os profissionais que recebem os mais altos salários do país, os trabalhadores que atuam nos portos do Estado afirmam que a realidade é bem diferente. Refutam o termo "marajá" e a insatisfação é tanta que há categorias, como a dos estivadores, reclamando da defasagem salarial, que segundo eles, atinge níveis superiores a 350%, desde o Plano Collor.

O presidente do Sindicato dos Estivadores, Jocy Gonçalves, informa que a média salarial da categoria está em torno de um salário mínimo por dia, o que significa cerca de Cr\$ 250 mil por mês. Afirma que a jornada de trabalho é de 12 horas por dia, "sem descanso", já que os estivadores são profissionais avulsos, que não têm vínculo empregatício. Segundo Gonçalves, a campanha salarial prossegue com a união do Sindidato dos Arrumadores, para elaborar o teor do acordo.



dos Trabalhadores em Serviços Portuários, contesta a denominação de "marajás" para a categoria. O presidente Jairo Louzada lembra que os portuários deflagraram uma greve de 22 dias, reivindicando reajustes salariais. Afirma que, apesar do grosso da categoria ter recebido de 89 a 118% no fim da paralisação, em cifras, isso equivale a uma média salarial de Cr\$ 32 mil mensais. "Antes da greve, o piso da categoria era de Cr\$ 12 mil e, agora, é um pouco acima dos Cr\$ 20 mil.

Louzada afirma que os portuários vão prosseguir em sua campanha salarial, no próximo mês, para que os novos índices passem a vigorar a partir de janeiro. O líder sindical acentua que, até o momento, não foram decididos os percentuais que serão reivindicados. "Vamos definir em assembléia geral", diz.

A entidade que reúne o maior número de associados (1.350) e de funções portuárias, o Sindicato

As atividades desenvolvidas pelos portuários (avulsos) são consideradas de alta periculosidade, pelos que atuam no setor. Segundo o presidente do Sindicato dos Trabalhadores em Serviços Portuários, Jairo Louzada, 90% dos acidentes são fatais. "A indústria da hora extra é a principal causa dos acidentes de trabalho", alerta.

Louzada explica que os portuários trabalham em áreas não-delimitadas, sem iluminação adequada, além de operarem equipamentos obsoletos e com pouca manutenção. Conforme o sindicalista, o maior problema é o excesso de horas extras, que são obrigados a fazer, em função dos horários de atracação dos navios. As 44 horas semanais dobram para 80 até 90 horas.

Pouca saúde

A entidade não tem uma estatística sobre o número de acidentes. Mas já se tem a constatação de que os portuários, em função do trabalho, sofrem problemas pulmonares, de surdez, de coluna e estresse, conforme o presidente. Acentua ainda que há portuário que trabalha sob trezentos decibéis, quando a média tolerável é de 67 a 72.

Louzada lamenta a existência da "indústria da hora extra", que é encarada como um desgaste, já que os trabalhadores perdem suas horas de des-



canso. O sindicalista acredita que o ideal seria que a Codesa admitisse mais 450 trabalhadores para normalizar a jornada de trabalho. Sugere ainda que seja estabelecida uma política de segurança de trabalho.

Os estivadores também se sentem inseguros. O presidente do Sindicato da classe, Jocy Gonçalves, informa que não existe legislação específica de segurança no trabalho. Estes avulsos fazem toda a operação de carga e descarga dos navios. Segundo Gonçalves, são doze horas de jornada por dia, "sem descanso", justamente porque os avulsos recebem por produção.

Tensão

Entre os motoristas de guindastes, o problema maior é a tensão. O diretor sindical Ariston Ramos Cruz Neto opina que há segurança no trabalho e são raros os acidentes. No entanto, atesta que a atividade provoca um grande desgaste. O motorista do guindaste deve estar sempre atento, pois o descuido pode ser fatal. Ele também tem a responsabilidade pelo equipamento, de alto custo e pelo valor da carga.

O Sindicato dos Motoristas de Guindastes congrega os operadores de guindastes, de máquinas transportadoras, de torres sugadoras e de outros equipamentos. Atualmente são 180 associados, conforme o diretor.



ESTIVA-ES: EFICIÊNCIA APESAR DE TUDO



Apesar de estarem sendo muito contestados pelos segmentos empresariais da orla portuária, os trabalhadores avulsos têm mostrado durante 100 anos que são competentes, tanto no trabalho a bordo dos navios como no movimento sindical. A principal contestação dos empresários é com relação à preferência aos trabalhadores sindicalizados para a execução dos serviços de estiva e desestiva de suas cargas.

Em maio desse ano o Governo se preparava para editar uma medida provisória em que proibia os avulsos de trabalharem nos portos, quando se viu compelido a rever posições, porque nos primeiros sete dias do mês de junho os portos brasileiros ficaram completamente paralisados por uma greve geral de portuários e de avulsos. O saldo político da greve foi altamente favorável aos trabalhadores, que contiveram as demissões dos portuários e conseguiram a instalação de uma comissão paritária — trabalhadores, empresários e Governo — para estudar e propor soluções para todos os problemas da orla portuária brasileira.

EXISTEM OS PROBLEMAS, MAS HÁ SOLUÇÕES

Enquanto os empresários ficaram presos as suas antigas teses, como empreiteiras de mão-de-obra que são exemplos da exploração da mão-de-obra como ocorre hoje com os serviços de bloco, os trabalhadores foram muito mais longe e desenvolveram projetos com visões social e econômica muito mais ampliadas, a curto, médio e longo prazo.

Hoje, mesmo com todos os problemas existentes, a operação portuária em si apresenta resultados práticos satisfatórios, se levadas em conta as péssimas condições de operações que são oferecidas. Depois que as cargas são colocadas no costado dos navios, a parte que cabe aos trabalhadores é executada com extrema competência e rapidez.

Os portos do Espírito Santo são famosos no mundo inteiro pela qualidade dos seus serviços de estiva principalmente na exportação de produtos siderúrgicos, de celulose e nas arrumações perfeitas de carga geral e de sacarias. O índice de avarias é praticamente zero.

O que chama a atenção nesse caso é que os estivadores que operam as empilhadeiras, cavalos mecânicos, guindastes de bordo, pontes rolantes e outros equipamentos, não recebem cursos profissionalizantes para todas essas especialidades. Os poucos cursos existentes são muito fracos e não levam em conta que operar uma máquina em terra é completamente diferente de operá-la a bordo dos navios.

Os tomadores de serviços da orla portuária reclamam da quantidade de homens nas equipes de trabalho dos avulsos, mas até hoje nunca se aprofundaram no equacionamento da questão. Eles simplesmente, propõem a redução sumária do número de homens, tendo como critério único as suas vontades pessoais, no que encontram a devida reação por parte dos sindicatos, conforme já era de se esperar. Isso é apenas para dar exemplo de um dos problemas de longa data que até hoje não foram encarados de frente.

Na última semana do mês de outubro, as federações nacionais de trabalhadores avulsos da orla portuária entregaram ao coordenador do programa federal de desregulamentação, ministro Carlos Garcia, um documento contendo os projetos dos trabalhadores, com destaque para a proposta revolucionária de que as relações de trabalho nos portos sejam regidas por CONVENÇÃO COLETIVA DE TRABALHO, livremente negociada entre tomadores de serviços e trabalhadores, dispensando dessa forma qualquer tipo de protecionismo jurídico. Nesse documento os trabalhadores apontam os problemas existentes, suas causas e suas prováveis soluções. Os custos portuários receberam atenção especial, em trabalho entregue em anexo, onde tecnicamente se demonstra que o custo da mão-de-obra avulsa é insignificante em relação ao custo portuário e, com muito mais razão, em relação ao custo marítimo.

As propostas apresentadas ao governo pelos trabalhadores são consistentes e têm encontrado respaldo junto aos setores onde se planeja o novo perfil da orla portuária brasileira. O governo já se prepara para editar um novo pacote de medidas provisórias, seguindo a linha do programa federal de desregulamentação, mas as opções abertas pelas propostas das federações levaram os técnicos dos ministérios da economia, da infraestrutura, do trabalho e previdência social a revisarem seus pontos de vista, diante de outra versão dos fatos a que foram apresentados, já que até então, as opiniões que prevaleciam eram frutos do peso do lobby dos empresários em Brasília.

Nesse momento não seria interessante para o país qualquer tipo de radicalização de posições, que pudessem comprometer esse pacto social setorializado, proposto pelos trabalhadores avulsos. Qualquer impacto na balança comercial seria fatal para os objetivos da equipe econômica do governo, que já tem pela frente o desafio de debelar as altas taxas de inflação.

TURNOS DE 6 HORAS EM VITÓRIA

É de plena conveniência dos trabalhadores da orla portuária que os portos brasileiros funcionem em turnos ininterruptos de 6 horas, durante as 24 horas do dia. A proposta foi de iniciativa dos próprios trabalhadores, de cujos sindicatos vêm se empenhando para a implantação dessa medida modernizadora para os portos. Acontece que as agências de navegação têm oferecido resistência em cumprir os termos da convenção coletiva de trabalho vigente, a nível nacional, assinada pelas federações de armadores e dos trabalhadores.

Essa relutância em repassar a remuneração devida aos trabalhadores não tem uma explicação lógica porque as agências não são fontes pagadoras próprias. **Como atravessadoras que são as agências deveriam simplesmente se limitar a repassar a receita equivalente às tabelas de remuneração de mão-de-obra avulsa, que não saem dos seus cofres.** * Como se pode deduzir, as agências, em pleno mundo capitalista estão preocupadas em fazer economia para o bolso dos armadores, dando um estranho exemplo de zelo pelo patrimônio alheio, salvo opinião mais ajuizada a respeito.

Tradição de Eficiência.

Em um mês, o Porto de Vitória exporta milhões de toneladas para toda parte do mundo. Sempre com eficiente operacionalidade. Nossos produtos também atingem vários países. Aqui pelo nosso porto.



Rio Doce Café S.A.
importadora e exportadora



NOSSOS PORTOS

A1128.28-9

Impacto ambiental portuário preocupa

Abastecimento de navios sofre retração de 50%

As empresas que abastecem os navios que atracam nos portos do Espírito Santo estão sofrendo forte retração, com níveis de queda que chegam a 50% no volume de vendas. Esta marcha a ré vem ocorrendo desde o Plano Collor. A informação é do **ship chandler** João Andrade, que atua no ramo há 24 anos.

O empresário explica que os preços das mercadorias estão muito elevados no Brasil e as embarcações preferem se abastecer em outros países. Além disso, o dólar registrou defasagem de 100%. Hoje, segundo João Andrade, o preço da moeda está mais estável, mas os preços das mercadorias não param de subir. A consequência direta é que as embarcações só compram os complementos de fornecimento em terras tupiniquins.

Estagnação

O setor de fornecimento está estagnado no mercado, após um curto período de ascensão. O **ship chandler** informa que, antigamente, só existiam firmas tradicionais em Vitória. Na década de 60, só havia cinco fornecedores, dos quais três eram mais atuantes. Hoje, há cerca de vinte. Andrade acredita que a retração que o setor enfrenta fará com que esse número caia para oito, no próximo ano. Ele prevê fusão de empresas, enquanto outras abandonarão o ramo.

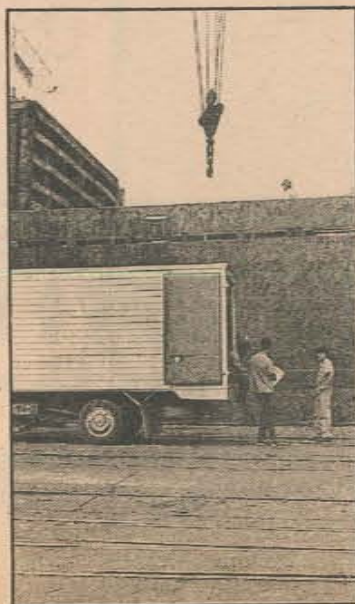
Conforme o empresário, o setor de fornecimento naval é muito especializado e requer infra-estrutura adequada. A mão-de-obra, por exemplo, é das mais caras e necessita de conhecimento de outros idiomas. Em sua empresa, Andrade conta com 25 empregados, cinco dos quais são pelo menos bilíngües. Há funcionários que falam chinês, inglês, francês, italiano, espanhol e filipino. A hora extra é um dos fatores que mais onera o setor, que funciona 24 horas por dia. "O custo é alto porque os navios chegam a qualquer hora do dia ou da noite".

O serviço exige agilidade, já que é executado em função das horas que as embarcações permanecem nos portos. O de Tubarão é um exemplo dessa velocidade. Conforme Andrade, há navios que permanecem só doze horas.

Nesse meio tempo, as mercadorias devem estar armazenadas adequadamente nos paióis das embarcações.

Os contatos e 90% dos negócios são fechados diretamente com os armadores. Quando a embarcação chega, o pedido já está feito e os produtos devem estar preparados e conferidos. Atualmente, a empresa de Andrade abocanha cerca de 40% do mercado capixaba. Os produtos mais requisitados, entre os complementos, são verduras, peixes e frutas, que recebem tratamento especial não só na hora da escolha (na compra), passando por uma embalagem diferenciada até o seu transporte e chegada ao navio.

As carnes de boi brasileiras estão em queda. Andrade calcula que o volume de vendas dos bovinos teve uma redução de 70%, em função dos preços altos. Isso sem contar que o custo de fornecimento de todas as mercadorias é mais alto do que os preços praticados no mercado, porque passam por processos especiais e diferenciados em cada caso.



O Terminal de Praia Mole está provocando erosão na praia de Camburi porque o impacto da construção do posto alterou a circulação das correntes marítimas, informa o secretário estadual do Meio Ambiente, Almir Bressan. A construção do porto de Ubu também vem causando erosão das faléceas (barreiras de argila), entre Guarapari e Anchieta.

Bressan explica que um porto provoca impacto ambiental desde o início de sua construção. Além de erosão, a alteração da circulação de correntes marítimas pode assorear praias ou aumentar ou diminuir a capacidade de autodepuração de determinadas bacias ou enseadas. Além disso, os portos acarretam o desenvolvimento das indústrias e é a partir daí que surgem os grandes impactos ambientais e sócio-econômicos. Um bom exemplo disso foi a implantação da Companhia Siderúrgica de Tubarão (CST).

Poluição

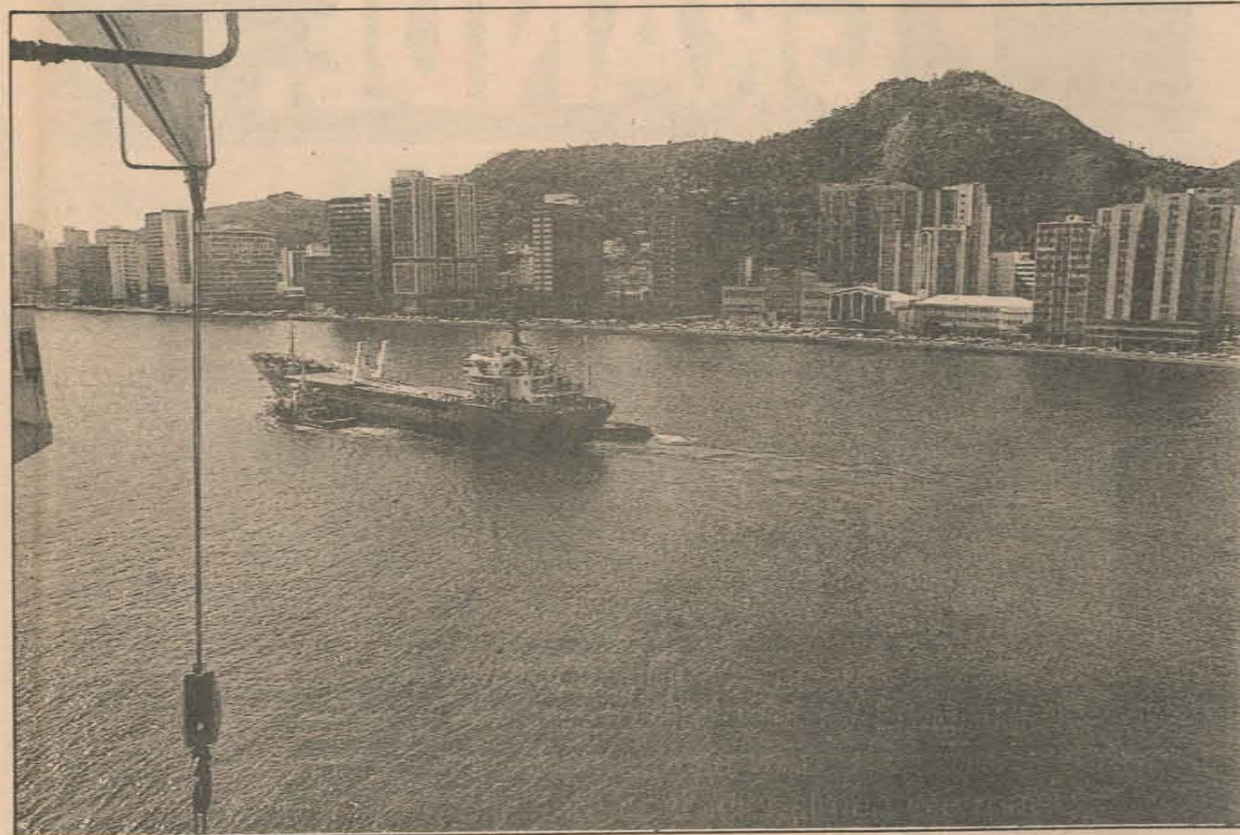
Segundo Bressan, o Porto de Tubarão causa poluição atmosférica e altera a qualidade das águas do mar. O Porto de Vitória, bem no coração da cidade, contribui com poluição sonora, assim como o cais de Atalaia, com as suas barulhentas operações de embarque de ferro gusa.

O secretário informa que a legislação prevê que, antes de se iniciar a construção de um porto, é necessário ter o aval de um órgão ambiental competente. Além disso, deve ser preparado um estudo sobre impacto ambiental para ser submetido à apreciação da Seama.

Navios

Os navios também provocam impacto ambiental, principalmente com derramamento de óleo e a destinação inadequada do lixo. Bressan alerta que o Espírito Santo não tem nenhuma estação de captação de óleo para minimizar o problema. O fato é que as embarcações que levam minérios geralmente vêm carregadas

A Sema vai convocar todos os setores envolvidos, inclusive prefeituras, para discutir o destino do lixo produzido nos navios. Ninguém sabe onde é depositado.



de petróleo. Entre uma carga e outra, os tanques e porões são lavados e, muitas vezes, a água é lançada no mar ou mesmo na baía. Segundo o secretário, isso ocorre com menor frequência, mas ainda ocorre.

Na avaliação de Bressan, o maior risco em termos de óleo está localizado no cais da Petrobrás, na costa norte. O secretário adverte que os cuidados devem ser redobrados durante as operações, consideradas de risco, no embarque e desembarque do óleo bruto.

Outra questão grave é o lixo dos navios, que anda em situação inadequada, segundo Suely Passony Tonini, engenheira civil sanitária, que atua na Seama no controle de poluição por resíduos sólidos. Ela explica que é difícil de se estabelecer quem é o responsável pelo lixo. A portaria 053/79, do Ministério do Interior, determina que "os resíduos sólidos

devem ser incinerados no próprio local de produção".

Suely enfatiza que a interpretação "no próprio local de produção" é muito dúbia e ninguém sabe com exatidão se a incineração deve ser feita dentro do navio, no porto, na cidade ou no bairro em que a embarcação está atracada. A engenheira diz que a Seama vem recebendo denúncias de que o lixo estaria sendo retirado dos navios e despejado no Civit I e Civit II. Mas até agora, nos dois locais, a fiscalização nada constatou. "Estamos impossibilitados de tomar qualquer providência", lamenta.

Para solucionar a questão, a Seama vai promover uma reunião, no próximo mês, envolvendo todos os possíveis responsáveis. Treze segmentos serão convidados, incluindo armadores, agências de navegação, prefeituras, Codesa, Capitania dos Portos e órgãos de saúde e meio ambiente.

Textos: C. F. Lima, Linda Kogure e Orlando Eller
Fotos: Valter Monteiro
Selo/ilustração: Márcia Eller
Diagramação: Ricardo Luiz Gomes
Edição: Orlando Eller

CUSTO PORTUÁRIO para melhor entendimento e o somatório Tarifa Portuária, Mão-de-obra Avulsa e Serviço de Reboque, parcela do custo global do TRANSPORTE MARÍTIMO, na composição de preço final.

A TARIFA PORTUÁRIA refere-se ao pagamento das vantagens e serviços de que o comércio e a navegação podem usufruir nos portos organizados, por exemplo: A) UTILIZAÇÃO DO PORTO, que cobrem o uso de abrigo, acesso marítimo; B) ATRACAÇÃO - Uso do berço a embarcação fará a operação; C) CAPATAZIA - Alocação da Mão-de-obra de operação dos equipamentos em terra, de pagamento obrigatório.

Dos serviços prestados pela Administração Portuária, esses são devidos só quando requisitados: D) ARMAZENAGEM INTERNA, E) ARMAZENAGEM EXTERNA; F) ARMAZENAGEM EM ARMAZENS GERAIS; G) ARMAZENAGEM ESPECIAL, que trata da guarda das mercadorias conforme a característica. Com relação à tabela H) TRANSPORTE, será pago quando a carga necessita de movimentação entre pontos diferentes na área do porto, ou seja, a movimentação de um armazém até o costado do navio; J) SUPRIMENTO DE APARELHAMENTO PORTUÁRIO, apoio de empilhadeiras, guindastes, cabreas, caminhões, vagões, etc.; L) SUPRIMENTO DE ÁGUA, as embarcações caso necessitem; M) SERVIÇOS ACESSÓRIOS, pesagem, ova/desova de contêineres e; N) refere-se a tarifa por MOVIMENTAÇÃO DE MERCADORIAS EM TERMINAIS PRIVATIVOS.

A modalidade de cobrança da tarifa, está ligada à natureza do serviço prestado e característica da mercadoria, sendo fixada a taxa em metro linear, por tonelada, dias de ocupação, por hora de aluguel, por metro cúbico ou "Ad Valorem", devidas pelo armador, ou exportador da mercadoria, conforme acordo de afretamento.

Com relação à Tabela "I", que diz respeito ao trabalho de ESTIVA, são pagos com a intermediação da Agência Marítima aos Respectivos Sindicatos de Trabalhadores Avulsos.

Os Custos referentes aos serviços de manipulação de carga e descarga, controle de operação, conferência, conserto, peçação e desapeação, escoramento, com ou sem auxílio de equipamentos, e somente a bordo das embarcações, são executados por profissionais denominados de TRABALHADORES AVULSOS das categorias de CONFERENTES, CONSERTADORES, ESTIVADORES, TRABALHADORES DE BLOCO e VIGIAS. Estas categorias profissionais de AVULSOS, possuem estrutura operacional e remuneratória, calçado na classificação legal das cargas e das operações, levando em conta, natureza e tipo de acondicionamento, que são fixadas anualmente por livre negociação entre as Representações trabalhistas e patronais.

O apoio marítimo e o tipo de serviço imprescindível para o funcionamento de todo o sistema, na medida em que se constitui no elo de ligação entre o navio e o porto, que é executado pela PRÁTICAGEM que coordenam o serviço de REBOQUE, nas manobras de Atracação, Desatracação, Assistência, seguindo tabelas específicas.

Somente no âmbito portuário, conseguimos ilustrar um microcosmo, clarificando as minúcias da questão Custo Portuário, que no universo marítimo tem a proporção de um bloco-pedra numa pirâmide.

Enumeramos uma série de fatores que contribuem para que o assunto não seja mais objeto de análises rudimentares. O modelo tarifário idealizado e implantado em 34, com o passar dos anos, foram introduzidas modificações que causaram distorções, que passaram a não cobrir os custos reais com vistas a investimento de grande monta, reduzindo a receita somente para cobertura de gastos administrativos, levando a um verdadeiro estado de sucateamento os equipamentos de operação. Nos países ditos com custo portuário baixo, a mensuração de custos e eficiência se dá de maneira padronizada, ao passo que no Brasil, são auferidos mais por especulação do que por padrões científicos aceitáveis.

Teer comentários sobre eficiência como fator de redução de custo, traçando paralelo entre portos brasileiros com os internacionais, sem levar em consideração as diferenças, geográficas, tecnológicas, políticas e administrativa, é descabido.

Nos portos brasileiros alguns fatos são comumente detectados com relação a ociosidade, pela falta de programação séria, quer por conveniência dos armadores em efetuar serviços de reparos e manutenção, ou por ineficiência na programação na linha de transporte do exportador em ter toda carga disponível, ou na dependência do desembarço aduaneiro, acarretando permanências prolongadas sem operação.

No porto de MASSACHUSETTS, o navio só obtém autorização para atracação quando o exportador prova que a carga a ser embarcada está toda liberada e armazenada na área de estocagem do porto com antecedência de 48 horas.

Para atracação é fixada uma tarifa de no mínimo US\$ 735,00 e no máximo US\$ 3.500, mais uma diária de US\$ 110,00 a US\$ 740,00 de acordo com a dimensão da embarcação. Se ao término da operação o navio não for desatracado em 30 minutos, cobra-se uma multa por cada quinze minutos de US\$ 275,00 de permanência. Se a atracação for feita sem autorização, cobra-se uma multa de US\$ 2.000 mais tarifas.

Para a armazenagem de mercadorias, são inúmeras as tarifas cobradas, a exemplificar no caso de contêiner que são de US\$ 10,00 a unidade nos dez primeiros dias e US\$ 25,00 a partir do décimo primeiro dia. Quanto ao abastecimento de água, é fixado em US\$ 140,00 para cada navio e US\$ 5,25 por 100 pés cúbico. Na alocação de equipamentos são cobrados US\$ 550,00 por hora, no caso do transteiner, US\$ 60,00 por hora pelo uso de vagão, sendo estas tarifas praticadas no porto público sob a Administração do PORT AUTHORITY DE MASSACHUSETTS - MASSPORT, considerado um dos mais baratos.

Se avaliarmos a forma de cobrança por serviços prestados por aquele porto, a única diferença é na moeda aplicada pois a forma, em pouco se diferencia dos portos nacionais.

Com relação a outro entrave a otimização das operações portuárias com vistas a redução de custos, e na não-regulamentação quanto a concepção das embarcações, que devido a construção antiga, que são contratadas a preço baixo, demandam muito tempo pela dificuldade de estivagem, pela difícil adaptação da carga às concepções dos porões, que demandam estadias excessivas de atracação, deixando transparecer ao leigo uma pseudo ineficiência portuária.

Na mídia nacional, constantemente é citada a diferença de tarifa praticada entre portos nacionais, comparando a tonelada de aço embarcada por Vitória, com a embarcada no porto de Santos. Fisicamente uma tonelada de qualquer mercadoria manterá seu peso específico, porém na composição de custo praticado por aquele porto inclui um fator que em Vitória tem pouca representatividade que é o caso da DRAGAGEM. Tal fator, tem um peso representativo no preço final, pois para que haja calado suficiente para o tráfego de embarcações nos canais e bacias de manobra, assim como nos berços de atracação, há o constante serviço de manutenção ocasionados por fatores geográficos ocorridos fora da esfera portuária, como desembocadura de rios, direto no canal trazendo entulhos resultantes do desmatamento do estuário, a ausência de obras de infra-estrutura de contenção de encostas, bacias de contenção de detritos pela erosão pluvial, num volume de milhares de toneladas que açoaram o canal, fazendo-se necessário o trabalho de dragagem diariamente.

No Brasil, o custo desta manutenção, fica a cargo das Administrações Portuárias ao contrário do que ocorre na França por exemplo, o Estado arca com 80% das despesas de dragagem e 60% das despesas de obras de acostagem, ambas a fundo perdido.

Nos EUA, os serviços de dragagem são executados pelo Governo Federal através do Exército, sendo os custos partilhados entre os Governos Federal, Estadual e Municipalidade. A exemplo do programa de dragagem iniciado em 1987 com previsão de conclusão em 1994 nos portos de New York e New Jersey orçado em US\$ 150 milhões, 65% será de responsabilidade do Governo Federal e 35% dos Governos Estaduais.

As comparações de tarifas praticadas entre portos nacionais e internacionais, muito em moda nos últimos tempos, não tem considerado as nuances técnicas como as apresentadas, a defasagem cambial, distorcendo sobremaneira a realidade. Na discussão da questão custo/serviços, tem sido prática comum o destaque de somente um lado da moeda, ressaltando somente as tarifas portuárias, sob a alegação de serem caros. No entanto furtam-se a discutir o ponto nevrálgico da questão que é influência dos FRETES MARÍTIMOS na composição dos preços finais das mercadorias, conforme apresentamos a seguir:

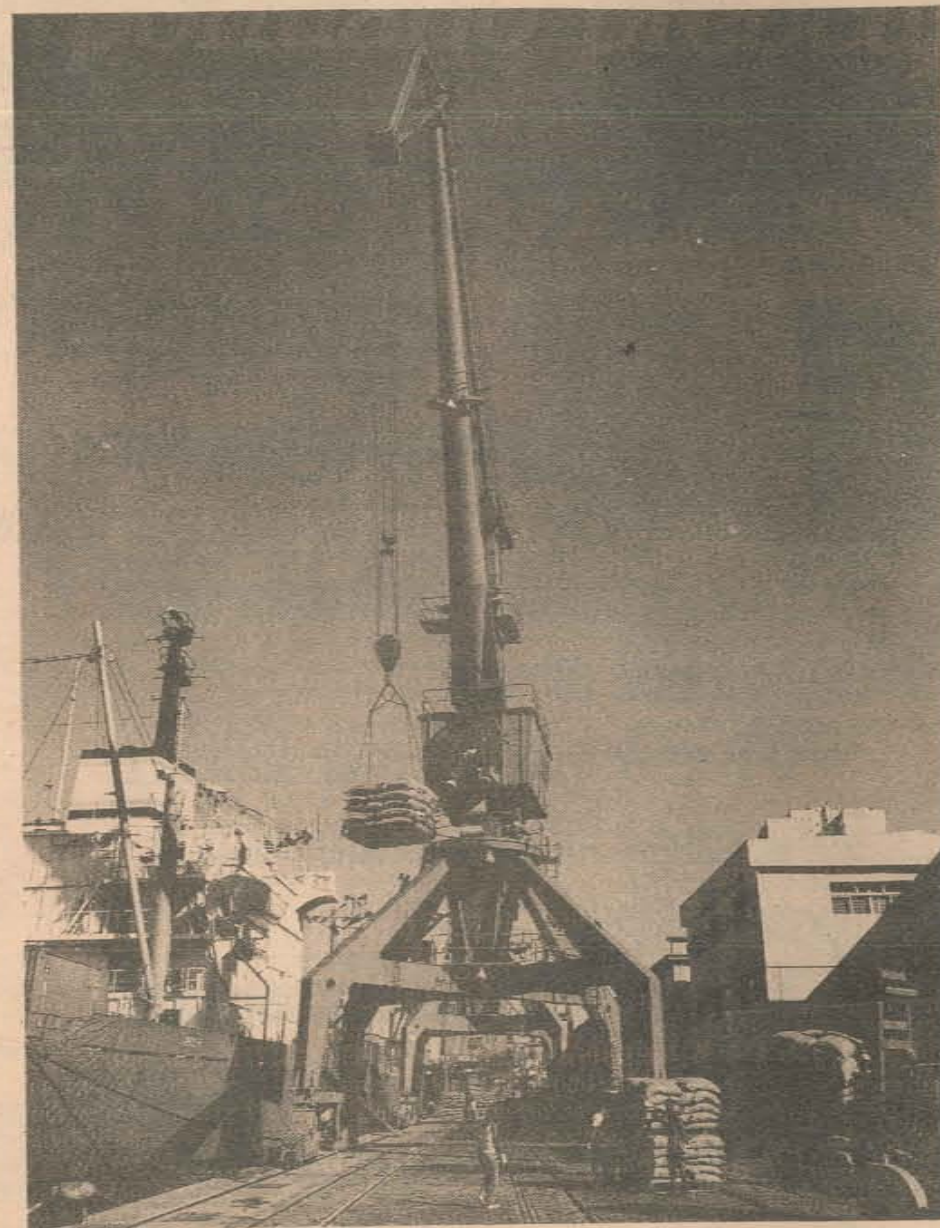
CUSTO MARÍTIMO MÉDIO

custos/cargas	tx.port.	M.O.A.	Reboc.	Frete
ACÚCAR	4,9%	5,5%	0,2%	89,4%
SOJA EM GRÃO	18,6%	1,6%	1,4%	78,2%
CAFÉ	5,4%	7,6%	1,4%	85,6%
PROD. SIDERÚRG.	5,5%	10,7%	0,8%	83,0%
CONTEINER	3,4%	2,8%	0,7%	93,1%
média	7,56%	5,64%	0,9%	85,86%
custos/cargas	PREÇO	C & F	MÉDIO	
ACÚCAR	1,0%	1,2%	0,0%	19,1%
SOJA EM GRÃO	1,6%	0,1%	0,1%	6,7%
CAFÉ	0,1%	0,2%	0,0%	2,3%
PROD. SIDERÚRG.	0,9%	1,8%	0,1%	13,7%
CONTEINER	0,6%	0,1%	0,0%	4,4%
média	0,84%	0,68%	0,04%	9,24%

Conforme dados apresentados colhidos junto a vários segmentos envolvidos na indústria portuária, as conclusões chegadas são que se existe excesso de tarifas cobradas e que influem diretamente no custo final das mercadorias, deverá ser reduzida nos pontos de maior concentração de gordura, que logicamente não se apresenta nas tarifas portuárias defasadas, ou na extinção da mão-de-obra avulsa, como proposta tão propalada aos quatro cantos do país.

SINDICATO DOS CONFERENTES DE CARGA E DESCARGA PORTOS DO ES.

VIA PORTO DE VITÓRIA.



Em mais uma oportunidade para se discutir os problemas da área portuária, nesse V Encontro de Engenharia é importante observar:

Um porto eficiente operacionalmente é mais crescimento para o Brasil.

Sistema Empresarial Otacilio Coser

CIA IMPORTADORA E EXPORTADORA

colimex

Crescimento econômico e justiça social são objetivos da exportação