

# Comemorações lembram

AJ12829-1

## Abertura dos Portos e Dia do Portuário

No dia 28 de janeiro de 1808, seis dias após a chegada da família real portuguesa a Salvador, o príncipe regente Dom João decretava a abertura dos portos brasileiros às nações amigas de Portugal (o que excluía a França, então em luta com Portugal).

Era o fim do monopólio português de comércio com o Brasil pois, até aquela época, só aos navios portugueses era permitido levar ou trazer mercadoria aos portos brasileiros. Tal situação impedia a expansão do comércio brasileiro, mantendo a colônia em estado de subdesenvolvimento econômico, político e cultural.

### OS MOTIVOS

Portugal era um aliado tradicional da Inglaterra. Quando o imperador Napoleão I, em guerra com os ingleses, proibiu a todos os países da Europa que comercializassem com a Inglaterra, os portugueses mantiveram com a aliada relações políticas e comerciais. As tropas francesas invadiram então Portugal e a corte portuguesa transferiu-se para o Brasil, sob a proteção da esquadra britânica.

Com a corte no Brasil, tornava-se do interesse de Portugal desenvolver rapidamente a colônia. A abertura dos portos forneceria ao governo português, graças aos impostos cobrados nas alfândegas, recursos para instalar sua administração. Além disso, a Inglaterra teria, no comércio direto com o Brasil, a partir de então permitido, uma compensação para o bloqueio que sofria na Europa.

A carta régia que decretou a abertura dos portos permitia a

exportação por estrangeiros dos produtos coloniais (açúcar, algodão, tabaco), com exceção do pau-brasil, e a importação de mercadorias européias, especialmente inglesas. A atividade comercial cresceu intensamente nos portos atingidos pelo novo regulamento: Belém, São Luís, Recife, Salvador e Rio de Janeiro. Só este último recebeu 259 navios estrangeiros, entre 1808 e 1810.

A vida das cidades sofreu rápidas transformações. Comerciantes europeus e muitos aventureiros vieram instalar-se no Brasil. Surgiram muitas lojas nas ruas próximas aos portos. A facilidade de obter produtos europeus modificou os hábitos da população. Os mais ricos começaram a vestir-se à moda européia e a comprar artigos e gêneros até então raros na colônia (cristais, perfumes, talheres, louças, sabonetes, escovas, pentes, velas, barbantes). Da Inglaterra, além desses produtos de real utilidade para os brasileiros, vinham casacos de pele, patins para gelo, caixões de defunto, porta-notas (e nem existia ainda papel-moeda no Brasil).

As transformações causadas pela abertura dos portos representaram um grande passo para a emancipação política do Brasil, pois com ela fortaleceram-se economicamente as forças sociais que iriam conduzir o processo de independência.

### PROGRAMAÇÃO

Na Codesa, a data de hoje será praticamente tomada pelas comemorações do Dia da Abertura dos Portos Brasileiros às Nações Amigas e Dia do Por-

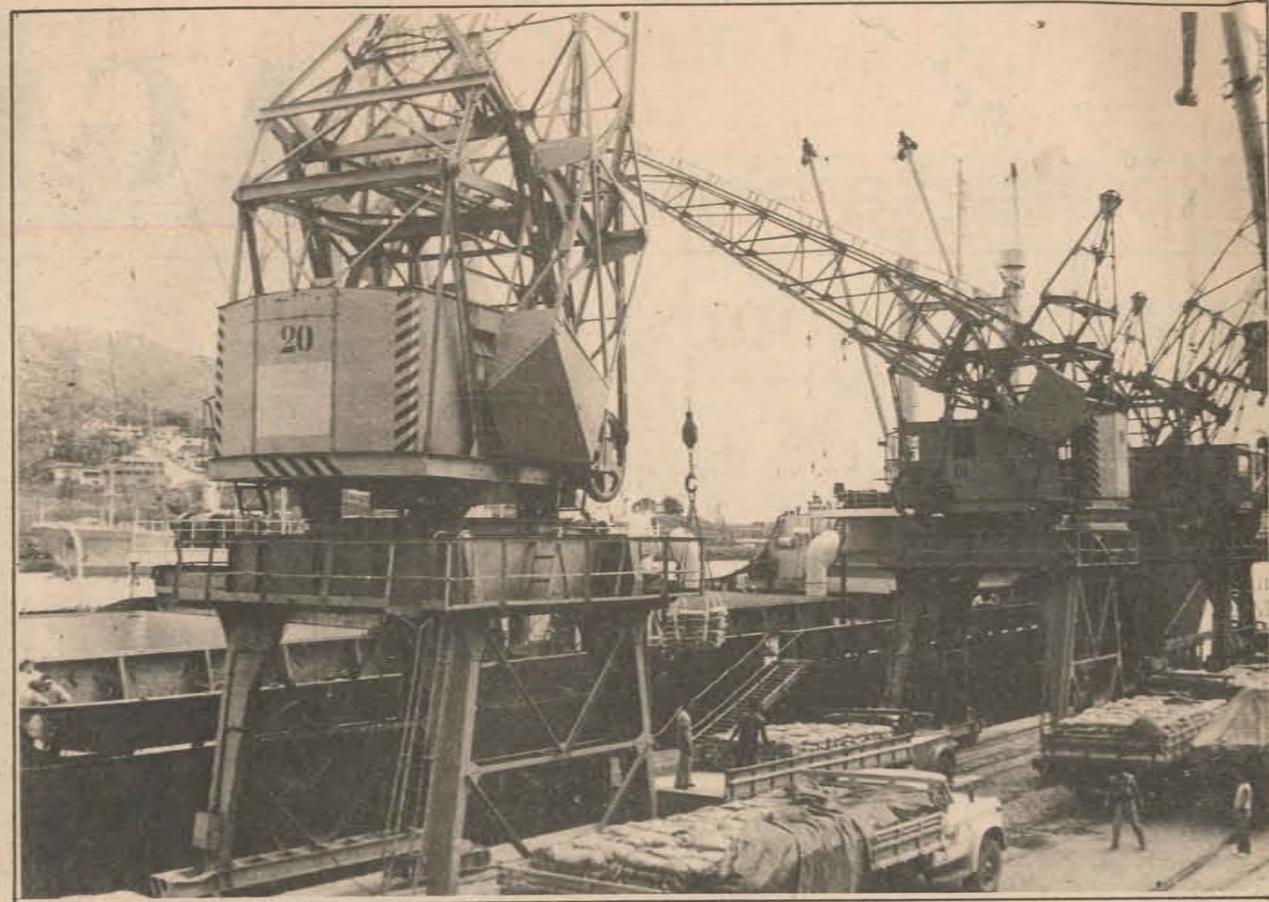
tuário. O programa básico se inicia às 9 horas, tendo como local o pátio principal do porto de Vitória.

A primeira solenidade será o hasteamento das bandeiras do Brasil, do Espírito Santo e da Codesa, ao som dos hinos Nacional e do Espírito Santo. Em seguida será procedida a leitura das mensagens dos ministros da Marinha e dos Transportes. Logo depois falará o Portuário Padrão de 1984, que será seguido pelo presidente do Sindicato dos Portuários.

Será feita na sequência das comemorações uma homenagem especial aos portuários mais antigos, conforme o estabelecido pela Portobrás, com entrega de distintivos. Outra solenidade prevista é a entrega do Prêmio Docas de Jornalismo, conferido ao melhor trabalho de reportagem e melhor fotografia publicada em 84, referentes às atividades dos portos capixabas.

Após a premiação será a vez de falar o presidente da Codesa, que poderá ser seguido pelo governador do Estado. Após os discursos será feito o lançamento do batelão "Pedro Palácios" e, depois, serão servidos refrigerantes e salgados aos que comparecerem à solenidade.

Depois disso a diretoria da Codesa oferecerá almoço aos presidentes dos Sindicatos da faixa portuária, Capitão dos Portos, conselheiros usuários e outros. Para a noite está previsto um jantar da diretoria da Companhia Docas do Espírito Santo com ex-superintendentes da Administração do Porto de Vitória, jornalistas e outros convidados.



O porto de Vitória em plena atividade, fazendo parte da estrutura da Companhia Docas

## Bom desempenho da Portocel levou à criação da Codesa

Um nome hoje já de grande penetração junto à comunidade capixaba, a Codesa, Companhia Docas do Espírito Santo, foi criada em assembléia geral extraordinária da Portocel — Porto Especializado de Barra do Riacho S/A, realizada no dia 21 de fevereiro de 1983, há quase dois anos.

A Codesa, mais uma "controlada" da Portobrás, passou desde então a gerenciar os portos de Vitória, Capuaba e Barra do Riacho. Ela surgiu da extinção da Portocel, tendo como acionistas a Portobrás, Cia. Vale do Rio Doce, Aracruz Celulose e o Governo do Estado, cujos representantes participaram da Assembléia que elegeu o Conselho de Administração e seu Conselho Fiscal, estabelecendo, também, o capital social da nova Companhia.

No mesmo dia da criação da Companhia, o novo Conselho de Administração da Codesa — presidido por Arno Markus — elegeu em Vitória, na sua

ceira; e Walter de Prá, diretor da Área Administrativa.

O decreto de criação da Codesa foi assinado em setembro de 1982, em Vitória, pelo presidente Figueiredo e pelo ministro dos Transportes, Cloraldino Severo.

O principal passo para a criação da Codesa foi dado pela Portobrás em 1978, ao encampar a concessão que havia sido outorgada ao Governo do Estado para a exploração do porto de Vitória e, que, a partir daquela data, passou a ser administrado diretamente pela empresa, que mantém controle acionário sobre a nova Companhia.

Os outros portos do Espírito Santo — Tubarão e Ponta do Ubu — que, na realidade, são terminais privativos da Companhia Vale do Rio Doce — CVRD e Samarco Mineração, respectivamente, não foram incorporados à Codesa, o mesmo acontecendo com o porto de Praia Mole, cuja inauguração se deu no segundo semestre do ano passado, com a presença em Vitória do presidente

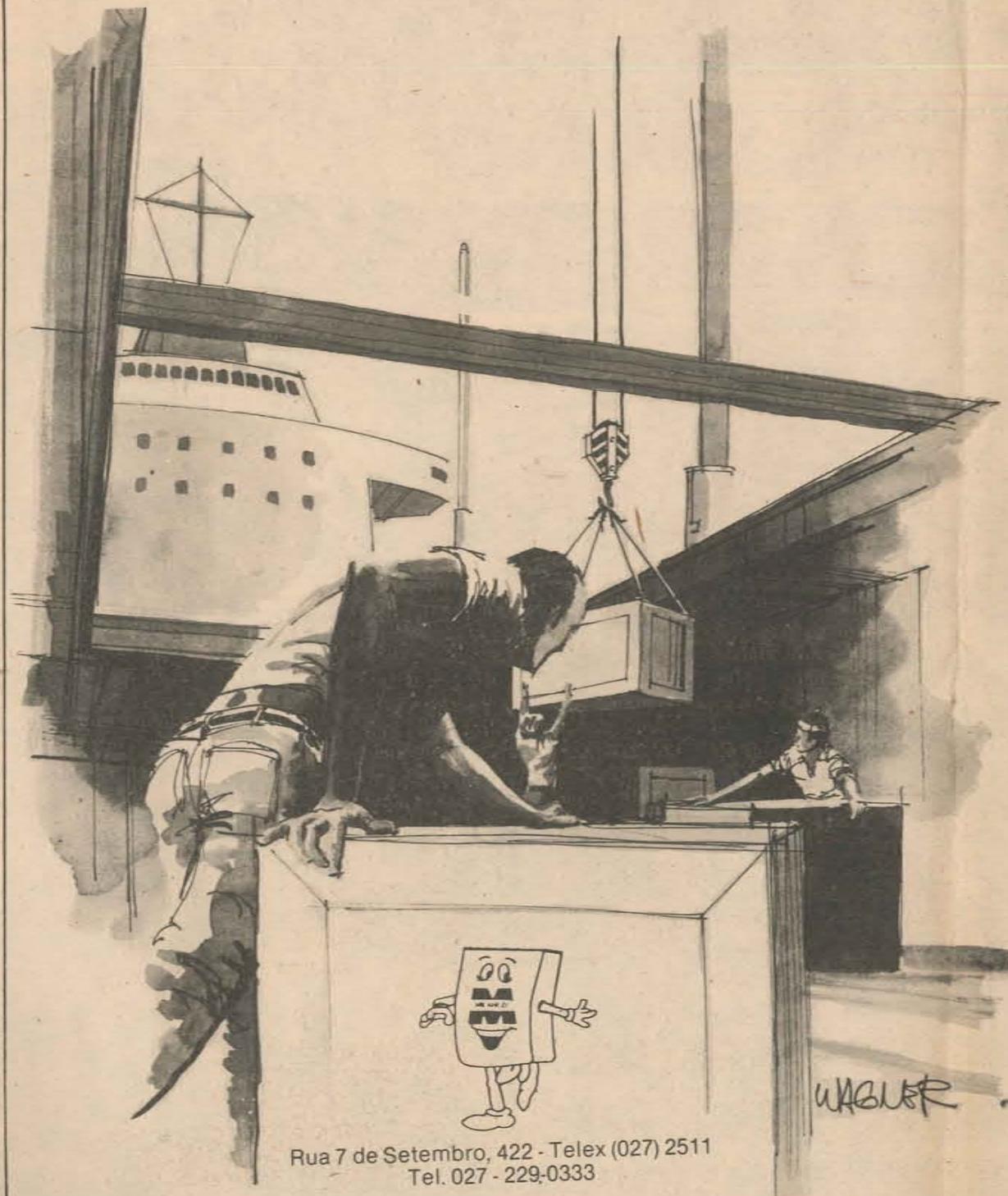
acordo com técnicos da Portobrás, a proposta de transformação da Portocel em Codesa foi decorrente da primeira ter cumprido o objetivo para o qual foi criada.

Desde sua criação a Portobrás vem agindo no sentido de padronizar o regime jurídico-administrativo dos portos brasileiros. Encontrando, na época, um quadro bastante complexo, no qual as administrações portuárias apresentavam diversas modalidades de exploração — administração direta, concessões particulares e estaduais e companhias Docas —, a empresa vem, gradativamente, criando suas controladas nos diversos Estados brasileiros, seja por meio de encampações ou da não-renovação das concessões expiradas.

Esse procedimento, além de facilitar o controle pela holding, acaba com as distorções verificadas e permite a participação da iniciativa privada no porto, através da aquisição de ações da companhia. Exemplo significativo

## Milanezi Atacadista

O melhor serviço de fornecimento de navios. Alta qualidade em secos e molhados. Rápido atendimento.



Rua 7 de Setembro, 422 - Telex (027) 2511  
Tel. 027 - 229-0333

**The best shiphandler service.  
Best quality in fresh and dry. All our shops  
for your quick attendance.**

elegeu em Vitória, na sua primeira reunião, a diretoria da empresa, que ficou assim constituída: Gerardus Maria Francisco Zaeyen, diretor-presidente; Máximo Borgo Filho, diretor de Áreas de Engenharia e de Operações; Dhalmo Monteiro de Almeida, diretor da Área Finan-

presença em Vitória do presidente Figueiredo.

Em 1976 a Portobrás, Aracruz Celulose e CVRD constituíram a Portocel para a construção de um porto e um terminal especializado para movimentar, essencialmente, celulose branqueada no Espírito Santo. De

companhia. Exemplo significativo de participação verificado atualmente nas Companhias Docas são os Conselhos Especiais de Usuários, integrados por representantes das entidades que, direta ou indiretamente, tenham interesse no bom desempenho dos portos.



O progresso aumentou com a criação da Codesa. Na foto, movimentação em armazém do porto

## Orçamento dos portos cresce menos que a inflação

O sistema portuário brasileiro tem para este ano, aprovado pelo Congresso Nacional, um orçamento de Cr\$ 781,2 bilhões, apenas 52 por cento a mais que o orçamento de Cr\$ 513,2 bilhões cumprido em 1984, enquanto a inflação do mesmo ano no País situou-se na casa dos 230 por cento.

A proposta orçamentária feita pela Portobrás, já bastante realista, e por isso mesmo defasada, foi de Cr\$ 1.083,3 bilhão. Um programa de dispêndios mais ambicioso preparado pela Portobrás previa para 85 gastos com o sistema portuário da ordem de Cr\$ 2.514,665 milhões, sendo Cr\$ 511,420 para investimentos, Cr\$ 508,274 para compromissos com o serviço da dívida e Cr\$ 1.494,998 milhão para custeio.

### DIVISÃO

Dos Cr\$ 781,2 bilhões apro-

vaídos para 85, Cr\$ 250,2 bilhões são para investimentos (33 por cento a mais que em 84); Cr\$ 385 bilhões para o serviço da dívida (61 por cento a mais), e Cr\$ 146 bilhões para custeio (70 por cento a mais). O presidente da Portobrás, Arno Markus, acredita que a tranquilidade do sistema portuário em termos de recursos para investimentos só voltará quando os recursos da Taxa de Melhoramento dos Portos (TMP) voltarem ao controle da Portobrás.

De acordo com Markus, a situação financeira dos portos no fechamento de 1984 (o balanço entre a receita e as despesas operacionais, excluídos investimentos e serviços de dívidas) pode ser considerada muito boa, tendo-se registrado déficit apenas em Manaus, atribuído por ele à recessão na Zona Franca que já apresenta sinais de recuperação em Recife, causado pela precarie-

dade das instalações que acabam de ser recuperadas; e em portos menores, classificados pelo presidente da Portobrás como cronicamente deficitários, como Cabedelo, Natal e Aracajá.

O grande crescimento das exportações brasileiras verificado em 84 fez com que a movimentação de cargas nos portos do País superasse todas as expectativas da Portobrás, chegando a 310.055 mil toneladas, 19 por cento a mais que no ano anterior. As exportações de longo curso contribuíram com 140 milhões de toneladas.

Entre os principais portos, os que tiveram maior crescimento de movimentação foram os de Vitória (18 por cento), Santos (16 por cento) e Rio de Janeiro (oito por cento). Outro grande destaque foi na movimentação de contêineres, atingindo-se 531 mil TEU (unidade de 22 pés), transportando 4,5 milhões de toneladas, 63 por cento a mais que em 1983.

# Corredor de Exportação abre atividades com embarque de soja

O dia 30 de junho do ano passado marcou efetivamente o início das operações do Corredor de Exportações para escoamento da soja, sorgo e milho dos 150 milhões de hectares da região dos Cerrados. Nesse dia foram embarcados no porto de Vitória, para exportação, 18 mil toneladas de soja a granel dos Cerrados goiano e mineiro com destino à Espanha.

A intenção de se criar o Corredor de Operações Goiás/Minas/Espírito Santo surgiu em 1971, com a finalidade de melhorar a produção, concentrá-la ao longo das linhas de transportes e de energia para diminuir o capital global governamental ou especificamente empresarial envolvido no processo integrando os transportes marítimos e ferroviários.

O primeiro embarque, feito pela Cotia Comércio, Exportação e Importação S/A, que na ocasião estava adquirindo mais de 80 mil toneladas de soja dos Cerrados para o mercado externo, ocorreu sob clima de festa, no silo graneleiro de Capuaba, com as presenças do diretor-presidente da Codesa, Gerardus Zaeyen, do assessor e representante do Ministério dos Transportes, Eduardo Regis, do presidente da Cotia Trading, Paulo Carlos de Brito, presidente da Campo (empresa do Governo, de experimentação agrícola dos Cerrados), Paulo Afonso Romano, e vários representantes das empresas envolvidas na operação comercial de exportação. O governador Gérson Camata foi representado na ocasião pelo secretário de Estado da Agricultura, Ricardo Santos, estando ainda presentes o secretário da Indústria e do Comércio, Hermes Laranja, e o secretário do Planejamento, Orlando Caliman.

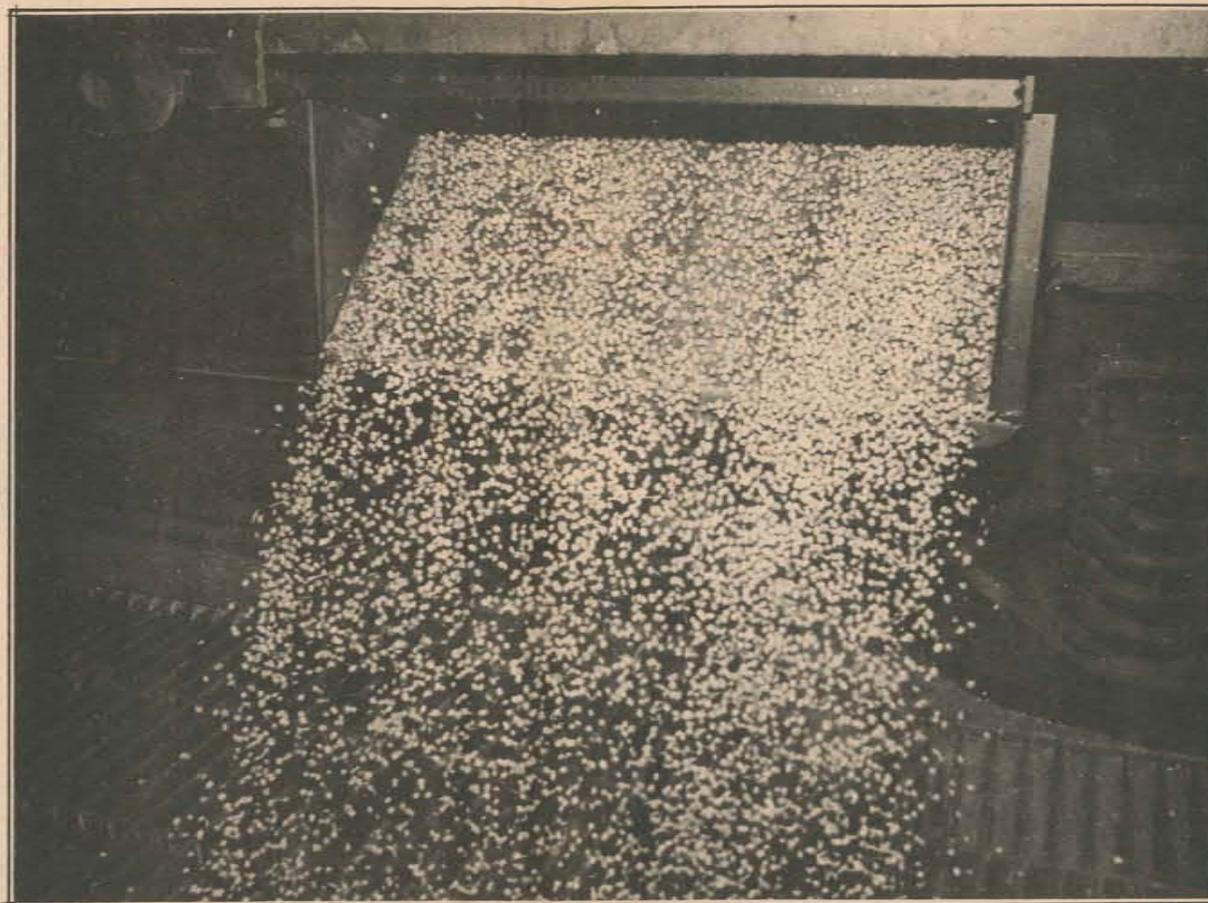
Da programação realizada dia 30 de junho constou a apresentação de um filme sobre os Cerrados, visita ao complexo siderúrgico de Tubarão e o embarque da soja, em Capuaba, cujo contrato firmado pela Cotia, para exportar 80 mil toneladas, tinha previsão para render ao país US\$ 24 milhões. Só em melhorias no trecho ferroviário, o Governo Federal alocou na ocasião, extraordinário, US\$ 80 milhões. O governo japonês vem desenvolvendo, também, o plano Porto Asiático, em decorrência de cujo funcionamento seria estabelecida a conexão final entre o Terminal do Sudoeste do Atlântico, composto pelo complexo Tubarão/Praia Mole e o Sudoeste da Ásia.

A Cotia Exportação — uma trading brasileira que atua em 13 atividades econômicas diferentes em cerca de 23 países — vai construir, no porto de Praia Mole, um armazém horizontal de capacidade para 40 mil toneladas, com o objetivo de iniciar, em 1985, suas exportações de grãos para o Extremo Oriente, em cargas combinadas com o minério de ferro.

## CONFIANÇA

Por ocasião do embarque da soja, vários discursos foram pronunciados alusivos ao início das operações do Corredor de Exportação, cuja tônica foram as expectativas que se abriram em torno do mercado externo, diante dos excedentes de grãos dos Cerrados.

Para o assessor e representante do ministro Cloraldino Severo, Eduardo Regis, o programa Corredor de Exportação “não é megalomania, mas a busca de apresentar oportunidades de investimentos aos empresários privados”. Já o



Em Capuaba, a soja, produto que inaugurou o Corredor de Exportações

presidente da Campo, Paulo Afonso Romano, disse que a exportação inicial “é a prova inequívoca da capacidade de produção de grãos nos Cerrados que, até o final deste século, produzirá duas vezes mais que o Brasil produz hoje”.

Na opinião do presidente do Incra, Paulo Yokota — sua participação no projeto é sentimental, justamente por ter se iniciado quando ele — Yokota — estava no Banco Central: “E hoje estou

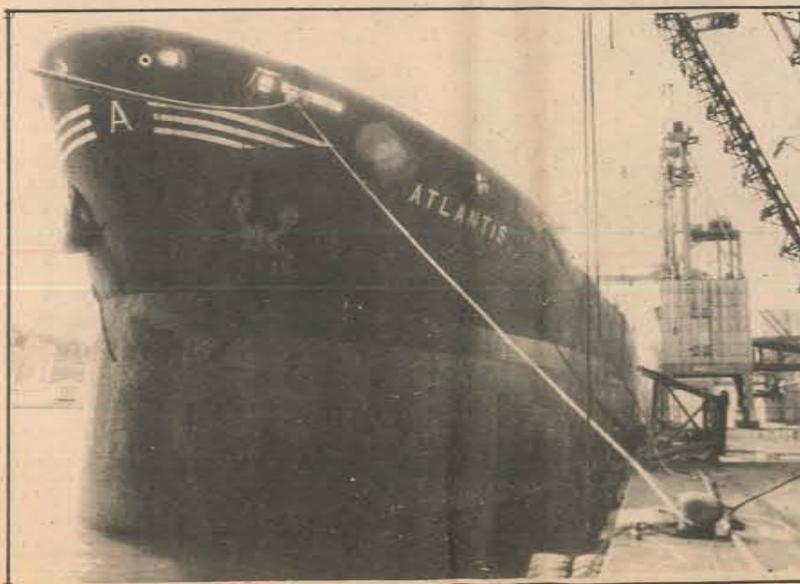
aqui neste evento de tamanha importância para o País”.

## TRADING

O presidente da Codesa, Gerardus Zaeyen, disse por sua vez que a exportação é auspiciosa: “Um momento de realização do sonho, dos que contribuíram na construção do projeto. O que esperamos é que se estabeleça o fluxo contínuo e crescente das movimentações de grãos. Para

isso, a capacidade de Capuaba atende sem problemas à safra deste ano”. O secretário da Agricultura de Minas Gerais, Arnaldo Rosa Prata, também discursou, afirmando, primeiramente, que “o Corredor de Exportação é de grande interesse econômico e disso estamos convictos”. Disse ainda que “nossa necessidade de suporte de armazenagem terá que crescer, o território vai ter que receber atenção especial do Governo de Minas Gerais, onde vai se intensificar a produção de grãos, que, aliado a eles, terá também a perspectiva de movimentação de manufaturados.

De acordo com afirmação feita pelo presidente da Cotia naquela solenidade, 1985 terá a movimentação de 400 mil toneladas de grãos. A única dependência, conforme ressaltou, “é da produção que, se garantir as expectativas, sairá toda por Capuaba”. Ele acrescentou: “Nós somos uma empresa trading, coisa que sempre foi considerada muito sofisticada, mas de origem de fazendeiros. Nosso processo foi de sair do Interior até criar a trading e voltar ao Interior, razão do pioneirismo dessa exportação de soja, que também deriva da nossa crença no futuro agrícola do Brasil”.



O navio Atlantis embarcando a primeira soja

## Dobra no porto a movimentação de contêineres

O crescimento da movimentação de contêineres no porto de Vitória dobrou de 83 para 84, no período de janeiro a novembro. De acordo com informações do chefe da Seção de Equipamentos e Instalações de Vitória, Avani José Nascimento, até novembro do ano passado foram movimentadas 46.362 toneladas — cerca de 3.209 contêineres —, contra 19.701 toneladas movimentadas em 1983, ou seja, 1.347 contêineres.

Essa tendência de crescimento deverá ter um impulso ainda maior, segundo Avani, pela preferência dos exportadores e importadores ao sistema, em razão das inúmeras vantagens que oferece, entre elas, o manuseio rápido da carga, segurança. Entre os produtos que preferencialmente estão sendo exportados pelos cofres de aço, estão o café e o cacau.

## FULL CONTAINER

Embora não saiba precisar a média horária da movimentação contêinerizada, Avani garantiu que as perspectivas para este ano são ótimas, considerando-se a entrada dos navios Full container em tráfego natural, muito embora o porto de Vitória não seja especializado nesse sistema.

Outro fator importante destacado por Avani diz respeito a ova e desova dos contêineres de aço, fibra, alumínio ou madeira. Apesar do aumento natural das unidades vazias na faixa do cais, não está havendo prejuízos para as operações portuárias de carga e descarga, pois os contêineres estão sendo colocados fora das áreas nobres operacionais.

## MOVIMENTO GERAL

Segundo o boletim estatístico fornecido pela Seção de Equipamentos e Instalações de Vitória, o movimento geral de contêineres durante o mês de janeiro a novembro de 1983 e 1984, é o seguinte. Foram importadas 4.209 toneladas (1983) e 5.367 (1984). Na exportação, os números atingiram 15.492 toneladas (1983) e 40.995 toneladas (1984). Os números de contêineres ficaram em 478 em 1984 contra 274 do ano anterior isto na importação. Exportados, o número foi de 2.731 contêineres contra 1.073, em 1983, no período de janeiro a novembro.

# PORTOS CAPIXABAS: A VIABILIZAÇÃO DOS PROJETOS E DAS POTENCIALIDADES DO ESPÍRITO SANTO.

Com os portos de Vitória, Capuaba, Barra do Riacho, Tubarão, Praia Mole e Regência, o Espírito Santo vai concretizando os seus projetos e viabilizando a utilização plena de suas potencialidades. Dessa forma, vamos

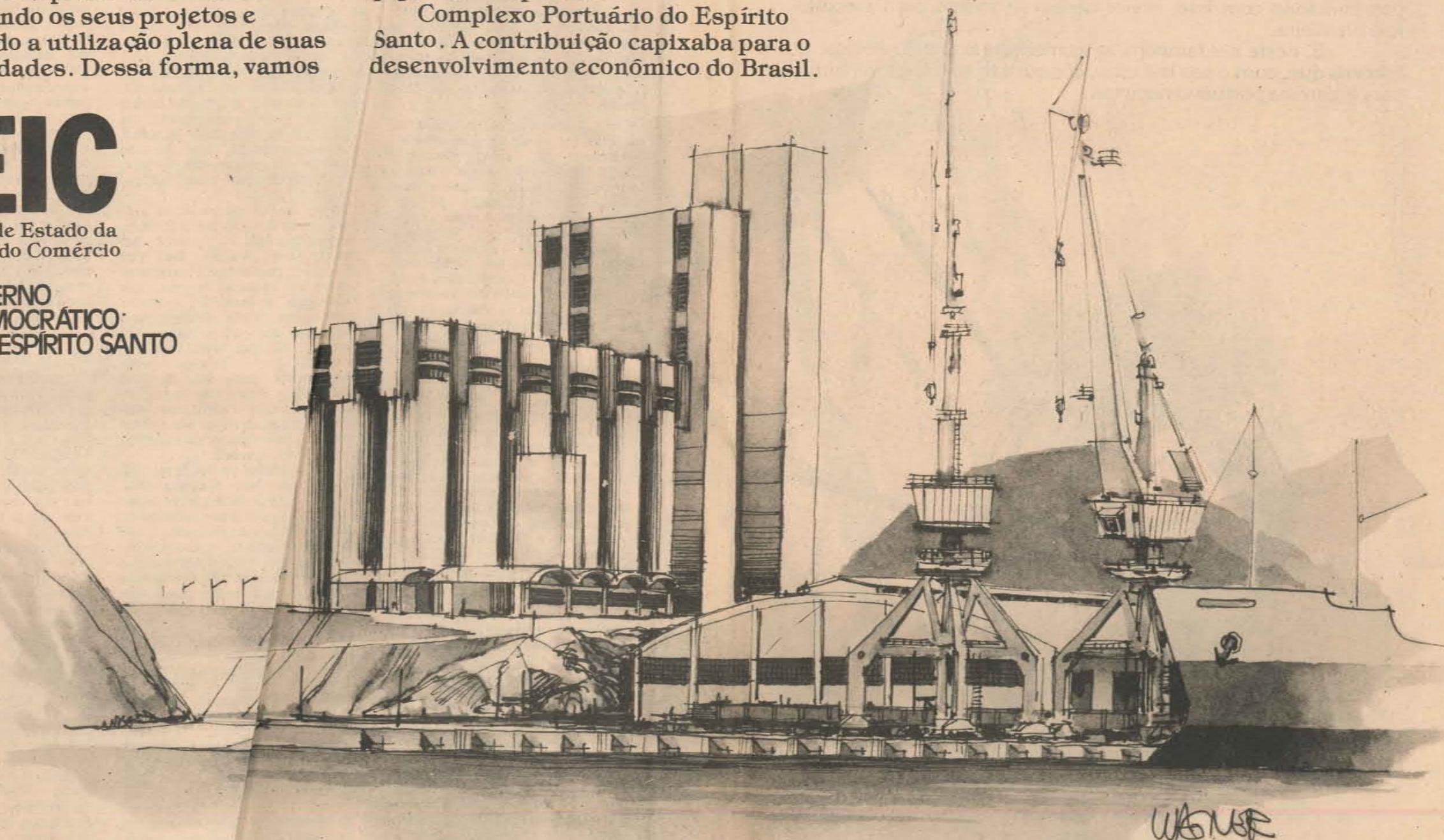
construindo um Estado economicamente forte, gerando benefícios para toda a população capixaba.

Complexo Portuário do Espírito Santo. A contribuição capixaba para o desenvolvimento econômico do Brasil.

## SEIC

Secretaria de Estado da  
Indústria e do Comércio

GOVERNO  
DEMOCRÁTICO  
DO ESPÍRITO SANTO



# Antigos funcionários

AJ12829-3

## contam história do porto

Por iniciativa da Assessoria de Imprensa da Companhia Docas do Espírito Santo — Codesa, a história do porto de Vitória está sendo contada por antigos funcionários aposentados, ex-superintendentes e ex-governadores, com datas que antecedem mesmo à sua inauguração, ocorrida em 1º de janeiro de 1940.

Nessa data, o primeiro responsável pela Administração do Porto de Vitória (APV), José Ribeiro Martins, fez atracar o navio Modesta, de bandeira finlandesa, para efetivação do início das embarcações de minério.

### PONTE

Mas, muito antes, em março de 1927, um outro fato já acontecia para se somar à história do porto de Vitória, cujo desenrolar se confunde com a própria história do desenvolvimento do Espírito Santo: era o início da construção da "Ponte de Vitória", hoje Ponte Florentino Avidos.

O fornecimento da superestrutura da ponte, segundo conta uma mensagem do "presidente do Estado", Florentino Avidos, encaminhada ao "Congresso Legislativo" estadual, em 1928, foi feito por uma firma alemã e teve sua construção fiscalizada e acompanhada na Europa pelo então diretor da Comissão de Serviços e Melhoramentos de Vitória, Moacyr Avidos.

Talvez hoje, com mais uma ponte em utilização e promessa de outra, cuja construção está agora sendo retomada, os capixabas não dêem tanta importância a esse acesso à Capital. Mas a ponte, que foi paga em contos de réis, que teve um material metálico adquirido pesando 2.787.268 toneladas e teve sua pedra fundamental colocada pelo então candidato à presidência da República, Washington Luís, em 1926, foi um dos maiores saltos que já se registraram no Estado para desenvolvimento de suas ligações com outras regiões do País, em todos os setores.

Forçando sua memória, o primeiro administrador do porto, José Ribeiro Martins, hoje com 89 anos, conta como o início da exportação de minério, em 1940, levou o Espírito Santo a conseguir nos Estados Unidos um empréstimo de 14 milhões de dólares, que veio em forma de guindastes e carregadeiras.

O advento das máquinas levou o porto a um grande progresso, de acordo com ele, que explicou: "Se antes embarcavam 8,5 toneladas por mês, agora se embarcam 8,5 toneladas por dia, aumentando em muito o total de produto exportado".

### LINDENBERG

Outro nome importante da história do porto e do Espírito Santo, o ex-governador Carlos Lindenberg conheceu o porto quando as embarcações pequenas ainda chegavam até o Cais do Imperador, no local onde hoje se inicia a subida da escadaria do Palácio Anchieta. Lindenberg assistiu ao início da construção do cais durante o Governo Jerônimo Monteiro e mais tarde veio a ter papel fundamental nessa história.

Em seu primeiro governo, Carlos Lindenberg já previa a ampliação do porto. Foi com essa visão que ele, como governador, comprou para o Estado a fazenda de Capuaba, uma propriedade que à época pertencia aos herdeiros de Eugênio Neto, antigo comerciante e fazendeiro que morou naquela região do outro lado do canal.

— Eu adquiri aquilo, se não me falha a memória, por mil e quinhentos contos de réis. Era não somente a parte da frente, como uma parte de grande área atrás, que hoje está sendo toda ela aproveitada pela construção do porto".

Outra aquisição do governo Lindenberg foi a compra de vários armazéns que existiam do outro lado do canal, que pertenceram a Brasil Holanda. No local, hoje, funciona o cais de carvão, com total aproveitamento pelo porto. Os armazéns custaram na

ocasião um mil e 100 contos de réis, segundo lembra Carlos Lindenberg.

Também a região de Bento Ferreira foi comprada para o porto pelo governador Lindenberg, totalizando uma área de 700 mil metros quadrados e que, por contrato, pertencia à Leopoldina. Carlos Lindenberg foi também personagem da extensão do porto para a área de Tubarão. Ele desapropriou uma pequena área naquela região para que a Companhia Vale do Rio Doce iniciasse seus trabalhos no local.

Entretanto, logo depois a Vale descobriu que precisava se expandir e foi ainda Carlos Lindenberg quem desapropriou as terras da fazenda que pertencia aos herdeiros do velho deputado Manduca Nunes, para implantação do porto de Tubarão. Amigo da família, Lindenberg enfrentou a reação de Leopoldo Nunes, filho de Manduca:

— A Vale quer comprar sua fazenda e me incumbiu de conversar com você.

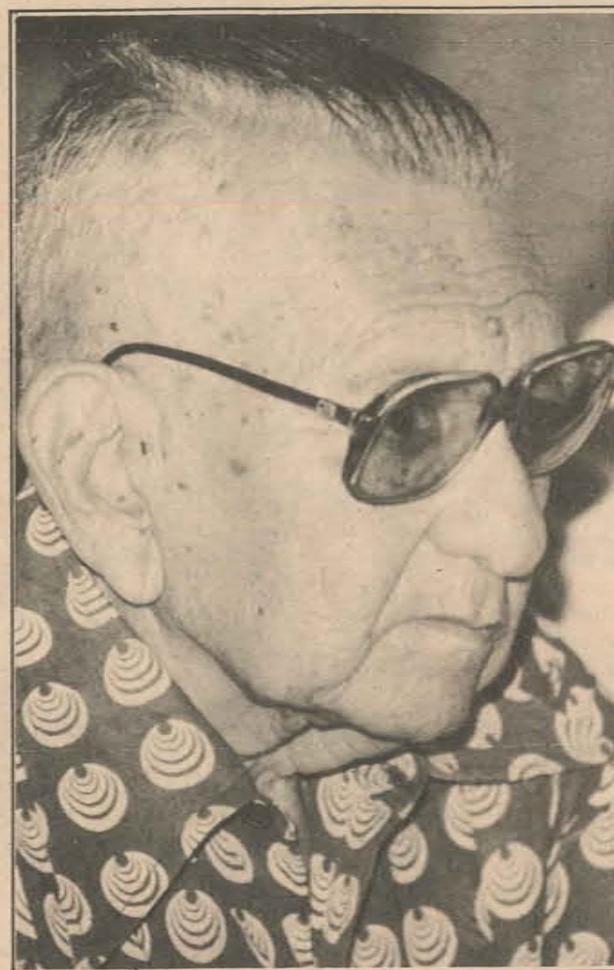
— Só vendo por 200 mil contos de réis.

— Mas você está exagerando. Veja lá com seu pessoal e me traga um preço razoável, se não eu desaproprio.

— Mas o senhor não faria isso comigo...

— Olha, a Vale está ajudando o Estado a crescer e está dando emprego a muita gente. Precisamos ajudá-la. Quero fazer isso sem dar prejuízo a vocês, mas também não quero exageros. Se não chegarmos a um acordo eu desaproprio. Como governador eu boto os interesses do Estado acima dos interesses dos meus amigos e dos meus interesses..."

O resultado é que o decreto de desapropriação chegou a ser baixado pelo governador. Ao tomar conhecimento disso o proprietário da fazenda foi a Vale do Rio Doce e negociou diretamente com a Companhia, vendendo a um preço muito inferior ao que estava exigindo



José Ribeiro Martins, primeiro administrador



Carlos Lindenberg lembra suas realizações

antes, o que deu início ao que hoje o Espírito Santo conhece como um dos maiores complexos portuários do mundo.

### MILAGRES

Outro personagem da história do porto é Manoel Milagres, hoje com 89 anos. Ele foi prefeito de Baixo Guandu, nomeado por Jones Santos Neves, na interventoria do Estado Novo, a partir de 1943.

Manoel Milagres trabalhou na contadoria do porto por muitos anos, tendo presenciado os aterros feitos pela administração portuária da extensão de mar que ia da Esplanada Capixaba até Bento Ferreira, e que hoje comporta inclusive a avenida Beira-Mar.

Mas suas maiores lembranças são as viagens que se faziam de navio quando se queria ir ao Rio de Janeiro sem enfrentar 18 saqueadoras horas de transporte ferroviário.

— Três navios passavam por mês em Vitória: Havia os "rápidos" da Leopoldina, os trens, mas era uma viagem num carro quente, muito incômoda e com muito balanço. Então a gente programava a viagem com antecedência, ia na agência de na-

vegação e encomendava a passagem. Quando chegava o navio a gente tomava o bote e ia para bordo. Ia de lanchinha ou bote. Dava muito trabalho quando havia criança, senhora, carga, bagagem... coisa difícil..."

Acostumado a uma vida funcional sem muitos privilégios, de antigamente, Milagres foi testemunha da introdução de medidas que vieram beneficiar os funcionários em seu horário de trabalho. Foi o surgimento do cafezinho, o lanche na repartição, após a adoção da política do presidente Getúlio Vargas de oferecer melhores condições aos trabalhadores. "Aqui no Estado essa política de Vargas pode ter se iniciado no porto", diz Manoel Milagres.

### PÊLA MACACO

Como ele, dona Elvira Helena Raimund Arnizout, que foi secretária da APV, lembra o passado do porto mostrando como ele influenciou no progresso do Estado. Ela recorda que ia de bonde de Jucutuquara para o trabalho e no caminho via uma Vitória quase que exclusivamente tomada por casas baixas, sem os altos edifícios de hoje.

Ela também se recorda da construção do cais "Eumenes Guimarães", o chamado "Pêla Macaco", instalado do outro lado do canal para tirar de Vitória o embarque de minério que deixava o porto congestionado e as mesas do escritório brilhando de pó. O nome do cais, lembra Carlos Lindenberg, foi dado porque o projeto foi do engenheiro Eumenes, que morreu em casa, de um enfarte, quando construía o cais.

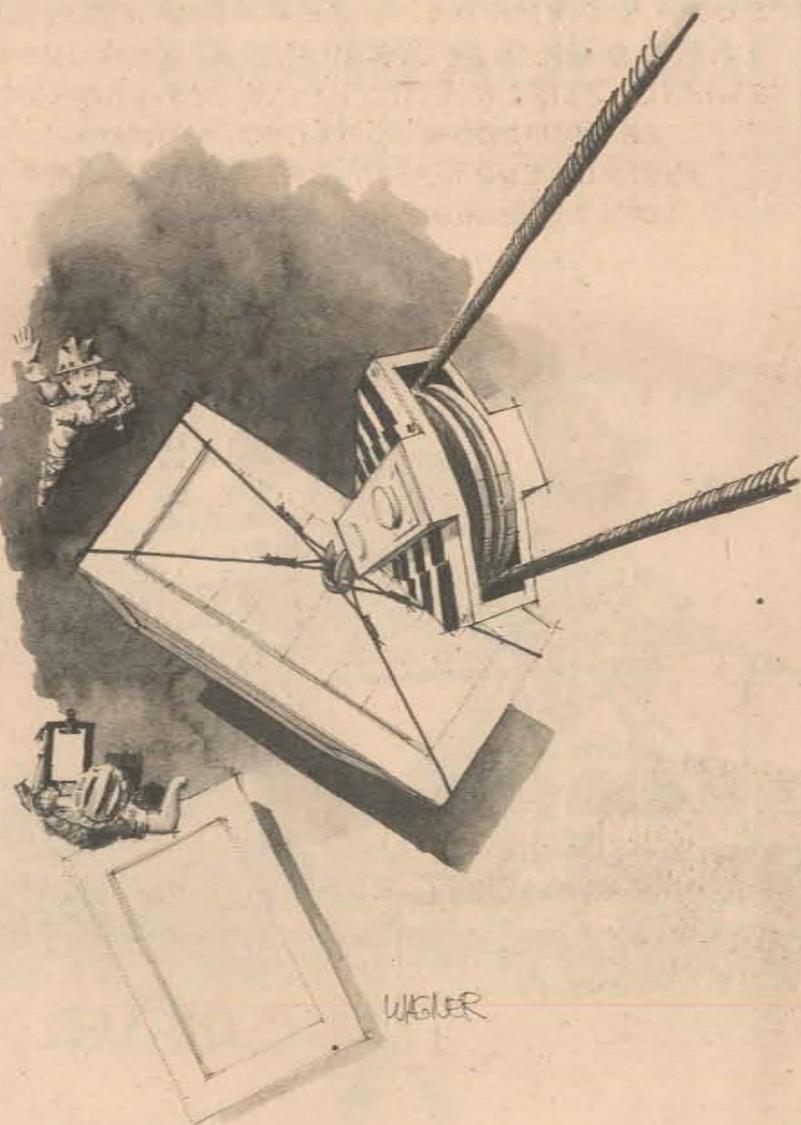
Mas é ainda Manoel Milagres quem mostra bem a importância do porto para o Espírito Santo:

— Eu fui a Portugal, em 1926. Em Vitória, passei de bote para o navio. Quando retornei, dois anos e meio depois, já encontrei a ponte Florentino Avidos, e atravessei por ela. Depois veio o porto. Melhorou muito. É, a vida de Vitória, do Estado, recebendo esse influxo de tudo que vem de todo lado, essa Vitória de hoje, dos aterros de Bento Ferreira, da Esplanada, e hoje já das grandes indústrias e as pequenas também, que andam por aí fazendo a nossa riqueza. Tudo isso em virtude e por influência do porto. Do porto. É."

# Portos. Caminhos abertos para o desenvolvimento.

Dia 28 de janeiro. Dia em que se comemora o 177.º aniversário da abertura dos Portos Brasileiros às Nações Amigas, possibilitando com isso, maior desenvolvimento para a economia brasileira.

E, neste dia também, se comemora o Dia do Portuário: homens que, com o seu trabalho, conquistaram o lugar de honra para o sistema portuário nacional.



**Salibras**

## Prevenção de acidentes teve semana nos portos da Codesa

Com a finalidade de integrar os empregados no estudo conjunto de acidentes de trabalho, buscando preveni-los, através da melhoria do nível de segurança dos locais e das condições de trabalho da empresa, foi realizada em dezembro último, em Vitória, a Semana de Prevenção de Acidentes do Trabalho (Spat/84), no auditório da Cipa, na Ilha do Príncipe. A promoção da Companhia Docas do Espírito Santo integrou à Campanha Nacional de Prevenção de Acidentes de Trabalho.

A solenidade de abertura da Spat/84 foi presidida pelo diretor-presidente da Codesa, Gerardus Maria Franciscus Zaeyen. A Banda Marcial Estadual executou o Hino Nacional e a Canção do Expedicionário, antes e após o hasteamento das bandeiras Nacional e do Espírito Santo. A diretoria da Codesa, presidentes de sindicatos, empregados e representantes de diversos órgãos envolvidos no evento, além dos cipistas de Vitória, Capuba e Barra do Riacho, estavam presentes à abertura da Spat/84.

### BOM INVESTIMENTO

A Semana de Prevenção de Acidentes do Trabalho serviu para conscientizar as autoridades, os sindicatos, empresários e, principalmente, os trabalhadores do porto, para a necessidade de prevenir a ocorrência de acidentes. Abrindo a série de debates, o diretor-presidente Gerardus Zaeyen considerou a Spat/84 "um dos maiores investimentos em favor do trabalhador". A sua proposta é a de incorporar a Codesa a outras empresas no que se refere ao "acidente zero": "Temos que compartilhar com outras companhias desse privilégio de ficar meses e anos sem acidentes".

Para a realização da Spat/84 — promovida pela Codesa e coordenada pelo engenheiro de Segurança Alvaro Freitas Dantas Filho — foram convidadas pessoas de outras empresas para falar sobre os problemas e as soluções atinentes à segurança e medicina no trabalho. Os debates foram abertos pelo diretor-presidente da Codesa, seguido pelo diretor administrativo da companhia, Walter De Prá, e ampliados no decorrer da semana com pronunciamentos do chefe do Departamento de Medicina do Trabalho da Codesp (São Paulo), Armando Troiani Filho, do engenheiro de Segurança da Codesa, Fernando Amilton Tóbio Rodrigues, da engenheira-chefe da Segurança de Medicina do Trabalho da CDRJ (Rio de Janeiro), Dina da Luz Monteiro e

Aguiar, do engenheiro de Segurança Eustáqui Ramos de Novaes (Samarco) e da engenheira da Empresa Brasileira de Correios e Telégrafos, Maria de Fátima Oliveira Santos.

Seguiram-se ainda debates com as presenças do chefe do Setor de Segurança da CST, Jaruá Voellger Nogueira, de Roberto Souza Negreiros (inspeção e atuação da DTM nos portos e terminais), do engenheiro e do superintendente da Shell/RJ, Marcos Antônio Rodrigues e Antônio Marcos de Araújo Azevedo, do supervisor de Segurança da Delegacia Estadual da Fundacentro-ES, José Geraldo Aguiar, e o encerramento foi feito pelo oficial ten. PM. Paulo Roberto Moraes.

Após traçar um perfil da empresa, desde sua criação, a 21 de fevereiro de 1983, o diretor Administrativo Walter De Prá alinhou os resultados conseguidos desde a implantação de uma nova metodologia de trabalho. O diretor afirmou que "nada disso é mais importante do que a segurança humana". Na sua opinião, a responsabilidade desse entendimento deve ser dividida entre todos: "Antes não havia um instrumento que viabilizasse essa cobrança, mas agora existe e através das Cipas vamos ter esse projeto implantado", concluiu.

O presidente do Sindicato dos Trabalhadores em Serviços Portuários, Sandy Roberts, falou sobre a importância das Cipas, lembrando que o portuário trabalha numa área de risco permanente, o que motivou, inclusive, uma legislação especial (Lei 4.860), que determina adicional de risco. Sandy defendeu uma maior participação dos empregados na prevenção de acidentes, com reuniões nas oficinas, nas obras e até mesmo na faixa do cais. Para ele, o acidente "é uma das maiores desgraças do País". Ao encerrar o primeiro dia da Spat/84, Gerardus Zaeyen desejou para 1985 o alcance de resultados positivos, com a nova conscientização dos portuários sobre acidente e medicina do trabalho.

Apresentando diversas questões envolvendo segurança no trabalho, o chefe do Departamento de Medicina do Trabalho paulista, Armando Troiani Filho, fez um relato estatístico das atividades da Codesp, com seus 11 quilômetros de cais e 87 armazéns, para lembrar os riscos permanentes a que estão sujeitos os portuários. Numa apresentação audiovisual, fez um balanço das origens dos acidentes, concluindo que, na maioria, eles acontecem por desrespeito às normas de segurança. Entusiasmado com a exposição de

causas, problemas e soluções apresentadas por Armando Filho, De Prá sugeriu que fosse formado um grupo de portuários, para ir a São Paulo conhecer o sistema de prevenção de acidentes instituído pela Codesp.

Na integração de esforços no combate aos acidentes, vários outros palestrantes foram ouvidos durante a realização da Spat/84, todos engajados numa só preocupação: a de implementar os recursos de segurança ao portuário. Também foram realizados debates livres, com vários portuários se inscrevendo para mostrar experiências e problemas que envolvem segurança no trabalho. Entre os perigos mais comuns mostrados através de slides, estão os expostos nas passarelas do navio, para a rampa do cais, a sinalização inexistente na faixa do cais, as pongas dos portuários nas empilhadeiras, as caixas de tomada de energia de alta voltagem, o transporte de toros, iluminação deficiente e a montagem de guindastes.

### OS SINISTROS

O engenheiro Marco Antônio, da Shell, advertiu para os sinistros que constantemente ocorrem em refinarias, lembrando a tragédia da Vila Socó, quando um oleoduto destruiu um núcleo de residências e ceifou muitas vidas. Falou sobre a prevenção no derrame de óleo ao mar, e, através de slides, exibiu um treinamento simulado para debelar incêndios.

Encerrando os debates, o oficial ten. PM. Paulo Roberto Moraes mostrou as origens dos acidentes caseiros com botijões de gás, tomadas de força, interruptores, geladeiras e outros similares. O diretor Walter De Prá agradeceu a participação dos interessados no combate aos acidentes de trabalho no porto, afirmando que o seu maior sonho é dotar a companhia de um corpo de Assistentes Sociais para dar respaldo aos portuários: "Quero que Deus me ajude a deixar pelo menos seis assistentes para os portuários e a alcançar muitas vitórias em 1985".

Na faixa do cais, o Corpo de Bombeiros fez uma demonstração de salvamento, içando um portuário pela cábrea Salvadora, levando-o ao ponto máximo de altura. Aos gritos de socorro, o sistema de salvamento foi acionado em segundos, e em menos de cinco minutos um soldado do Corpo de Bombeiros subiu na cábrea, amarrando o portuário e o trouxe deslizando pela corda até ao chão, onde foi submetido a respiração boca a boca. O sucesso da demonstração foi muito aplaudido.

# Zaeyen: "O porto tem que estar sempre à frente das necessidades dos seus usuários"

Os portos da Companhia Docas do Espírito Santo (Vitória, Capuaba e Barra do Riacho) participaram expressivamente do movimento de carga geral do Complexo Portuário do Espírito Santo em 1984. Das 91 milhões 380 mil toneladas de carga geral movimentadas pelos terminais portuários do Estado, 3 milhões 372 mil toneladas passaram pelos portos da Codesa, das quais se destacam as 1 milhão 400 mil toneladas de produtos siderúrgicos exportados, muito embora Praia Mole esteja em operação desde maio do ano passado.

Esses resultados, altamente satisfatórios, fruto de uma nova filosofia de trabalho desenvolvida desde a sua transformação em empresa de capital misto, deixam a Codesa na expectativa otimista de alcançar marcas expressivas em suas operações nos próximos anos. Além dos produtos siderúrgicos, a Codesa movimentou 2 milhões 100 mil sacas de café, 596 mil toneladas de celulose e 470 mil toneladas de grãos, entre milho, soja e trigo.

Os índices auferidos pela empresa representam uma contribuição na receita cambial brasileira de US\$ 903 milhões. A receita global do Complexo Portuário do Espírito Santo foi de US\$ 2,7 bilhões, ou seja 10% da receita cambial do país.

## NOVOS RECORDES

Se em dois anos consecutivos a Codesa bateu recordes na movimentação de café, as perspectivas para 85 são animadoras, considerando-se as estimativas de uma excelente safra cafeeira no Estado. Isso sem falar nas esperanças que repousam no aumento da produção de cereais dos Cerrados. Em junho do ano passado foram iniciadas as operações do Corredor de Exportação Minas/Goiás/Espírito Santo, com o embarque de 18 mil toneladas de soja a granel. Os cereais somaram, em 84, 470 mil toneladas exportadas, enquanto que para este ano, é esperado um incremento nas exportações de cereais, sobretudo de soja. O diretor-presidente da Codesa, Gerardus Zaeyen, garante que a Companhia está preparada para atender a este aumento da demanda: "O porto tem que estar sempre à frente das necessidades de seus usuários", afirmou. A capacidade atual de movimentação da Codesa é de 600 mil toneladas, 150 mil superior à marca

registrada em 84, de 470 mil toneladas de cereais movimentadas.

A busca de maior eficiência do sistema portuário é uma preocupação prioritária da diretoria da Codesa. Nesse sentido, já está em planejamento a elaboração do plano-diretor da empresa, voltado para a realização de melhorias que o porto carece para ordenar os portos por ela administrados que, com a evolução da demanda, poderá exigir novas obras, como a construção do porto de Aribiri. No ano em curso, terminam os contratos de concessão da Companhia Vale do Rio Doce e da Usiminas, quando, então, serão firmadas novas condições para suas atuações nos portos da Companhia Docas do Espírito Santo. O diretor-presidente da Codesa, Gerardus Zaeyen, explica esses planos.

"Como primeira etapa da implantação do Plano-Diretor, a Codesa está preparando, em Capuaba, um terminal para contêineres. Além do guindaste de 40 toneladas que opera naquela área, esperamos para este início de ano contar com um segundo de igual capacidade". Desta forma, segundo Zaeyen, estará delineada especificamente uma área em seu retroporto, para a ova e desova de contêineres. O movimento de contêineres no porto de Vitória, em 84, foi de 3.100.214 toneladas e incluindo Barra do Riacho, 6.712.275 toneladas.

## NECESSIDADE OPERACIONAL

Outro aspecto que vale destaque diz respeito ao fato dos portos capixabas não funcionarem ainda no regime de 24 horas diárias, por não haver necessidade operacional que o justifique. Atualmente, o regime de trabalho é de 7 às 17 horas e de 19 às 4 horas da manhã. Mas esses horários não são utilizados em sua plenitude pelos usuários dos portos capixabas.

Sobre as perspectivas para 1985, o diretor-presidente da Codesa adiantou que a movimentação de cereais pelo cais de Vitória irá crescer efetivamente — como a exportação de café que deverá apresentar um movimento maior de sacas exportadas, devido ao aumento da produção — o que não deverá ocorrer com os produtos siderúrgicos e a celulose, cujo movimento não deverá sofrer alteração, em razão das previsões das empresas que fabricam esses produtos não serem muito significativas.

## COMERCIO EXTERIOR

Para alcançar resultados tão expressivos em momentos de crise, a Codesa — empresa de economia mista e que integra o rol de controladas da Portobrás — passou por uma série de transformações em sua estrutura administrativa, a partir de sua elevação de Administração do Porto de Vitória para Companhia Docas do Espírito Santo. Gerardus Maria Franciscus Zaeyen, responsável pela construção do porto de Barra do Riacho e por sua administração até 1982, imprimiu uma nova mentalidade de trabalho no complexo portuário de Vitória, iniciando pelo relacionamento mais amplo portuário. Outro passo marcante foi o da aquisição de novos equipamentos visando impulsionar as operações, tais como um guindaste de 40 toneladas e empilhadeiras de 30 toneladas, além da restauração das empilhadeiras, e obras de recuperação de toda faixa do cais de Vitória e Capuaba, possibilitando o tráfego seguro e mais rápido.

A implantação da Subcomissão de Facilitação do Comércio Exterior — em continuidade ao plano de desburocratização empreendido pela empresa — foi de vital significado para o implemento administrativo da Codesa. Criada para estimular e dirigir o aprimoramento da operacionalidade que move o comércio internacional, em especial as exportações, visando, sobretudo, a atribuir-lhe rapidez e redução de custos, a Confac serviu para harmonizar o trabalho desenvolvido no sistema portuário, apesar de recentemente instituída.

## SPAT 84

Com o lema "Segurança é Fator de Produção" e objetivando a integração de esforços no sentido de conscientizar os portuários para a necessidade de prevenirem a ocorrência de acidentes trabalhistas, a Companhia Docas do Espírito Santo promoveu a Semana de Prevenção de Acidentes — Spat 84, coordenada pelo engenheiro-de segurança Alvaro Freitas Dantas Filho. Os temas envolvendo segurança e medicina do trabalho, segurança na área informática, segurança, prevenção e proteção ao meio ambiente em terminais de petróleo, utilização de equipamentos de segurança e outros, mereceram



Porto de Capuaba: grande importância no complexo



Vista aérea dos portos de Vitória e Capuaba

total apoio das diversas entidades voltadas às atividades portuárias.

## COMPLEXO PORTUARIO

Formado pelos portos de Vitória (Cais Comercial e Cais de Capuaba), e Barra do Riacho, que se dedicam à movimentação de carga geral, e pelos portos privativos de Tubarão (Vale do Rio Doce), Ubu (Samarco), que exportam minério de ferro e pellets, e Praia Mole, inaugurado recentemente pelo presidente da República, João Figueiredo. Praia Mole se destina, basicamente, a receber carvão para a CST e a exportar parte da produção da empresa. Fazem parte ainda do Complexo Portuário, o terminal de Regência — que movimenta petróleo cru —, Paul e Atalaia — que atende aos guseiros, e os terminais Esso-Shell, que movimentam produtos refinados.

A privilegiada localização

geográfica do Espírito Santo tornou o Complexo Portuário do Espírito Santo o porto natural pelo qual saem os produtos mais importantes da economia nacional (minério de ferro, ferro gusa, produtos siderúrgicos, petróleo cru, celulose, café em grão e solúvel, mármore, soja em grão, cacau e derivados, cimento e milho). Pelos terminais do Espírito Santo também chegam as mais variadas mercadorias (carvão mineral, combustível de petróleo, trigo, carvão energético, sal, madeira, fertilizantes, milho, minério e máquinas diversas).

O desembarque no Complexo Portuário do Espírito Santo, em 84, foi de 7.271.641 toneladas contra 4.612.121 toneladas em 83. O embarque foi de 84.112.861 ano passado, contra 66.211.802 do ano anterior. A movimentação global do complexo em 1984 foi de 91.384.502 enquanto que em 1983, a marca foi de 70.823.923, 29% menor que 84.

# Já em operação a empilhadeira modelo MD-3012

O Porto de Vitória recebeu e já colocou em operação a empilhadeira MD-3012, com capacidade de elevação de 30 toneladas, peso operacional de 42 mil quilos, fabricada pela ZF do Brasil S/A e SAAB-SCANIA do Brasil S/A, motor e transmissão, respectivamente. A empilhadeira — que faz parte do processo de reaparelhamento dos portos administrados pela Codesa — veio somar às 34 já existentes no porto, e que desde junho passado estão sendo recuperadas integralmente pela Seção de Manutenção da qual é chefe, Clóvis Lascasque.

Além das empilhadeiras, o porto possui duas pás carregadeiras, dois guindastes e quatro tratores Michigan de 7 toneladas. A nova empilhadeira é do tipo conversor de toque, com power-shift. Automaticamente, seleciona e sincroniza a velocidade de trabalho com o desempenho do motor, proporcionando uma aceleração suave para o tipo de trabalho que está sendo realizado. Com a lubrificação deste componente e sob pressão constante, evita-se assim o contato direto dos componentes internos, reduzindo-se a manutenção a uma simples troca de óleo e filtro. Refrigeração a água, a diesel, seis cilindros, freios a ar com lonas montadas sobre as sapatas de aço para serviços pesados, atuando sobre rodas motrizes, a MD-3012 tem o seu sistema hidráulico alimentado por três bombas de engrenagem, acionadas na tomada de força do conversor de toque.

## REFORMAS

Segundo Clóvis Lascasque, até janeiro todas as empilhadeiras estarão recuperadas e pintadas nas cores amarela e alaranjada. Explica que a cor alaranjada no Quadro e no Contrapeso, servirá para diferenciar das demais, ou seja, das particulares. Trata-se de uma característica do porto, conforme adiantou o chefe da Seção de Manutenção. Paralelo a esse trabalho, foram reformadas e convertidas para gás oito máquinas empilhadeiras a gasolina, gerando uma economia considerável de combustível. Outras cinco serão recuperadas e convertidas, segundo Lascasque.

# Centro do Comércio de Café prevê exportação de 3 milhões de sacas

O porto de Vitória deverá exportar este ano três milhões de sacas de café, de uma safra prevista de aproximadamente cinco milhões de sacas em 1985, de acordo com projeção do Centro do Comércio de Café e declaração de seu presidente, Lachine Tápias.

Segundo a informação do Centro, as perspectivas para o setor este ano são as melhores possíveis, com tendência a se repetir o quadro de crescimento da produção verificado em 1984. Nesse período, a exportação brasileira atingiu o recorde de 20 milhões de sacas, enquanto o porto de Vitória, também com recorde, exportou cerca de 2,2 milhões de sacas, de uma produção total de 3,5 milhões de sacas do produto.

## IMPOSTO

A principal novidade do setor este ano foi a transformação, pelo Governo, do confisco cambial em imposto de exportação. Em decorrência dessa medida os Estados produtores e exportadores de café, a partir de agora, vão poder cobrar o ICM (Imposto sobre Circulação de Mercadorias), que incidirá também sobre o imposto de exportação. O Espírito Santo será um dos mais beneficiados em virtude do crescente índice de sua produção.

Até o final do ano passado vigorou um convênio de ICM pelo qual esse imposto tinha como base de cálculo o preço de registro para exportação, menos o confisco, sendo então cobrado sobre o líquido. A mudança é que agora a base de

cálculo do ICM é o preço de registro, que já inclui o imposto de exportação, menos os descontos concedidos pelo Instituto Brasileiro do Café (IBC) nas exportações.

Lachine Tápias, que fica até abril próximo à frente do Centro do Comércio de Café, explicou a utilização de contêineres para o embarque de café, afirmando que a exportação por esse meio vem crescendo, em razão das vantagens de não se ter avaria nos volumes nem queda de peso. Lembrando que 84 teve a introdução do transporte por contêineres de café a granel — "uma inovação promissora" — Lachine Tápias adiantou que no futuro é possível que todo o transporte do produto seja feito dessa forma.

Na semana passada foram divulgados os números da exportação do produto. Ao todo, o porto de Vitória exportou 2.136.959 sacas de café no ano passado, apresentando um aumento de mais de oito por cento em relação ao ano anterior, quando a exportação atingiu 1.975.268 sacas.

## EXPORTADORES

A exportação de café foi liderada pela Unicafé Companhia de Comércio Exterior, com um total de 516.403 sacas, sendo seguida por Tristão Companhia de Comércio Exterior com 321.167 sacas, entre estas 36.719 sacas de café solível. Em terceiro lugar apareceu a Rio Doce Café S/A Importadora e Exportadora, com 266.264 sacas, sendo seguida por Bozzo Brasil S/A Comércio Importação e Ex-

portação, com 212.753 sacas exportadas pelo porto de Vitória.

Ao todo, 35 empresas exportaram pelo porto de Vitória em 1984, sendo que no ano anterior esse número foi de 43 empresas. Os Estados Unidos são os maiores importadores do nosso café, sendo que o consumo do produto cresce no Japão — um novo consumidor, já que até 20 anos atrás o país praticamente não consumia café. Outro grande importador é a Alemanha Ocidental, sendo que o maior consumo per capita do produto fica por conta da Suécia.

De acordo com Lachine Tápias, é muito bom o relacionamento do Centro do Comércio de Café de Vitória com a lavoura, com a administração do porto, com o Governo do Estado e com o IBC. Segundo o presidente do Centro, "isso só vem facilitar o escoamento pelo porto de Vitória". Tápias lembra a importância do produto para o Espírito Santo garantindo que em 1985 o café deverá contribuir com um mínimo de 40 por cento da arrecadação do ICM no Estado.

Essa importância parece ter sido percebida também pelo Governo estadual, que já decidiu, através da Secretaria da Fazenda, criar um grupo de técnicos especialistas em questões de café. A administração estadual montará um acompanhamento por intermédio de controle utilizando computador, que funcionará de modo a que a Secretaria da Fazenda tenha à mão toda a rota de destinação do café, desde a sua saída para o Exterior, para outros Estados ou para as torrefações.

# Complexo portuário do Espírito Santo tem receita de US\$ 2,7 bi

O complexo portuário do Espírito Santo, com quatro portos e três terminais, movimentou 91.830 milhões de toneladas de cargas em 1984, gerando US\$ 2,7 bilhões, o que representa 10% da receita cambial do País. Só o porto de Tubarão, privativo da Companhia Vale do Rio Doce, exportou 70,3 milhões de toneladas de minério — superando seu recorde de 65,8 milhões de toneladas registrado em 1981 —, graças a uma agressiva política de vendas visando conquistar novos mercados no exterior.

De acordo com a assessoria de comunicação social da Vale do Rio Doce, o bom desempenho das exportações de minério do ano passado deve-se também à reação favorável do mercado mundial de aço após dois anos de recessão, que manteve a exportação da empresa em torno de 55 milhões de toneladas anuais. O fato de haver batido o próprio recorde, porém, não significa que tenha gerado uma receita maior que a de 1983, pois o resultado ocorreu num momento em que se registraram significativas quedas nos preços da matéria-prima. Enquanto o minério bruto — vendido em 1983 a US\$ 18,60 a tonelada — baixou em 84 para US\$ 16,10, o minério pelotizado que custava US\$ 28,30 foi comercializado a US\$ 23,90.

Tubarão carregou no ano passado 707 navios, alguns de até 260 mil toneladas, e as cinco usinas de pelotização instaladas junto ao porto participaram das exportações com 16,7 milhões de toneladas de "pellets" de minério. O resultado de 1984 é representativo na medida que elevou em 25% a movimentação de minério registrada em 1983, quando foram exportadas 56 milhões de toneladas. Entretanto, com o início das exportações do minério de Carajás através do porto de Itaquí, no Maranhão, a partir de 1986, a tendência da Vale do Rio Doce é reduzir os seus embarques pelo Espírito Santo.

Desde que iniciou suas operações de exportação em 1942 pelo Espírito Santo, a empresa já vendeu 1,1 milhão de toneladas, das quais 952 milhões correspondem a minérios e o restante a cargas gerais. No tripé mina-ferrovia-porto, em que se apoia a Vale do Rio Doce, segundo ainda a assessoria de comunicação da empresa, a Estrada de Ferro Vitória-Minas teve um papel destacado no ano passado, pois, transportou 96,7 milhões de toneladas, o que significa um incremento de 30% em relação ao ano anterior. Desse total 58,3 milhões de toneladas são de minério para exportação, e 23,2 milhões de minério para o merca-

do interno e 14,5 milhões de carga geral.

Já os três portos administrados pela Codesa (Companhia Docas do Espírito Santo) — que são o de Vitória, para carga geral, Capuaba, para grãos, e de Barra do Riacho, para celulose — tiveram no ano passado um movimento de cargas da ordem de 3,3 milhões de toneladas, com uma receita cambial de US\$ 925,7 milhões, superior à cifra de US\$ 774,3 milhões obtida em 1983. Segundo o presidente da Codesa, Gerardus Zaeyen, houve significativa participação das exportações de café, que chegaram a 2,1 milhões de sacas, novo recorde batido pelo porto de Vitória.

A movimentação de madeira bruta também apresentou um resultado favorável, com um total de 89,8 mil toneladas — 14,7% a mais que no ano anterior. No entanto, dois outros produtos tiveram desempenho aquém das expectativas: a celulose chegou a 595,8 mil toneladas, inferior a 2,02% ao volume de 1983, e a exportação de grãos caiu 14,5% atingindo apenas 468,1 mil toneladas. Contudo, Gerardus Zaeyen acredita no incremento de embarque de grãos para 1985, principalmente soja, devido às perspectivas de um aumento de produção no cerrado.

# Comissão pretende facilitar comércio exterior



Criada para orientar e harmonizar o funcionamento de entidades públicas que atuam junto ao porto e assegurar a sua ação na movimentação de cargas do comércio exterior e da navegação de cabotagem, foi instalada recentemente no Estado a Subcomissão de Facilitação do Comércio Exterior do Porto de Vitória.

Para compor a subcomissão foram designados Osmar Luís Rebello de Oliveira (Porto de Vitória), Oswaldo Silveira Filho (Ministério da Justiça), Jonas Figueiredo de Carvalho (Ministério do Trabalho), José



José Menezes Senna, presidente da Comissão nacional



A subcomissão fez sua primeira reunião logo depois de instalada

Para compor a subcomissão foram designados Osmar Luís Rebello de Oliveira (Porto de Vitória), Oswaldo Silveira Filho (Ministério da Justiça), Jonas Figueiredo de Carvalho (Ministério do Trabalho), José Carlos Marangoni (Ministério da Agricultura), José Nascimento Dias (Receita Federal), João Aires e Silva (Ministério da Marinha), Fernando Antônio Bresciani Tosseti (Ministério da Saúde), Clóvis Barbosa Furiere (Comércio Exterior) e Geraldo Pereira da Silva (Corredor de Exportação).

#### PROPOSITOS

Os trabalhos de instalação da subcomissão foram abertos pelo diretor-presidente da Codesa, Gerardus Maria Franciscus Zaeyen, que se disse honrado por a Codesa estar se aliando à iniciativa do Governo Federal juntamente com outros portos considerados prioritários. Na ocasião falou também o presidente da Confac, José Menezes Senna, que fez um retrospecto da criação da Comissão Nacional de Facilitação do Comércio Exterior, destacando a sua importância na agilização das ações que envolvem órgãos e entidades dos diferentes ministérios que atuam nos portos. Senna chamou a atenção dos presentes ao sublinhar os propósitos da subcomissão, cujos membros não receberão jetons e nem diárias no desenvolvimento do trabalho.

A solenidade teve também a leitura das Resoluções nº 1 e nº 2 da Confac, assinatura do termo de posse e procedimento da leitura da Portaria que aprova o Regimento Interno e do capítulo que trata a subcomissão, assim como a leitura da Portaria que dispõe sobre o cumprimento do horário de trabalho nos portos e setor de exportação.

Ao retomar a palavra, o presidente da Confac lembrou a cláusula que dispõe sobre o horário de trabalho e seu cumprimento, no qual se desenvolvem as operações de carga e descarga, cujos órgãos competentes dos respectivos ministérios deverão propiciar locais e meios de agilização para que o funcionamento do porto não seja afetado.

O diretor da Portobrás, José Guimarães Barreiros, ocupou o microfone para traçar um perfil da Confac: "A instalação agora dessa subcomissão é a modernização de um trabalho iniciado há um ano, numa reunião presidida por Senna", afirmou. Ressaltou a necessidade dos portos aumentarem a eficiência "porque somos responsáveis por 97 por cento de nossas exportações" e concluiu advertindo que, diante da crise, "repousa nos portos a responsabilidade do encontro do País com a redenção econômica".

As Subcomissões de Facilitação do Comércio Exterior foram criadas pela Comissão Nacional de Facilitação de Comércio Exterior (Confac) nos portos organizados considerados prioritários, entre os quais se encontra o porto de Vitória, administrado pela Companhia Docas do Espírito Santo.

As subcomissões atuarão em íntima ligação com o Conselho Especial de Usuários e com a Confac, harmonizando o funcionamento das atividades das diversas entidades públicas federais, estaduais e municipais, que atuam no porto. Visam as subcomissões assegurar a complementariedade, a cooperação e a eficiência das entidades federais responsáveis pela operacionalidade na movimentação de cargas do comércio exterior e da navegação de abastecimento.

## Café. Um negócio levado muito a sério pelos nossos portos.

### RIO DOCE CAFÉ



# Praia Mole enriquece complexo portuário do Estado

A112829-6



O complexo de Praia Mole foi construído no Estado por um consórcio estatal



Presidente Figueiredo, ministro César Cals e o governador Camata, na inauguração

O complexo portuário do Espírito Santo foi enriquecido no ano passado com a inauguração, pelo presidente Figueiredo, do complexo de Praia Mole, considerado um dos mais avançados terminais para a movimentação de carvão mineral e produtos siderúrgicos do País. O porto custou 232 milhões 500 mil dólares e levou cinco anos para ser construído.

O complexo portuário de Praia Mole, construído pelo consórcio estatal formado pela Portobrás, Companhia Vale do Rio Doce e Siderbrás, é formado por um terminal de carvão mineral — siderúrgico e energético — com capacidade para movimentar, numa primeira etapa, oito milhões de toneladas de carvão, e de um terminal de produtos siderúrgicos, com capacidade inicial para três milhões de toneladas por ano.

## FINANCIAMENTO

As obras do complexo contaram com financiamento externo através do Overseas Economic Cooperation Fund — OECF, do Japão, que abrange ainda, no âmbito da Portobrás, os projetos de Vila do Conde, no Pará, além da aquisição de dragas. No caso específico de Praia Mole, o acordo foi celebrado entre a OECF e a Portobrás, Siderbrás e Companhia Vale do Rio Doce — CVRD, esta última responsável pela construção do pier de carvão e cais de produtos siderúrgicos.

O porto de Praia Mole deveria inicialmente ficar implantado no local do mesmo nome e atenderia somente à Companhia Siderúrgica de Tubarão na importação de carvão e exportação de placas e produtos semi-acabados. Como o investimento seria alto e visando ocupar uma grande área ociosa de propriedade da CVRD, foram mantidos entendimentos entre a Portobrás, Siderbrás e CVRD objetivando a transferência do local para a Ponta de Tubarão. Esta alternativa permitiu reduzir custos com o aproveitamento de um mesmo acesso marítimo, cabendo à Portobrás a construção de um

molhe paralelo ao existente da CVRD, no interior do qual ficam as obras de acostagem para atender à importação de carvão e à exportação de placas.

## CARVÃO

O terminal de carvão do porto de Praia Mole é operado pela Companhia Vale do Rio Doce e possui dois descarregadores com capacidade de 1 mil 800 toneladas/hora cada um; dois transportadores de correia de movimentar 2 mil toneladas/hora; duas empilhadeiras com capacidade de duas mil toneladas/hora; uma reduperadora com capacidade de duas mil toneladas; uma estação de carregamento de vagões; e um pátio de estoque para 550 mil toneladas.

Na segunda etapa, prevista para este ano, a capacidade desse terminal aumentará para 12 milhões de toneladas de carvão por ano.

O carvão metalúrgico e energético desembarcado em Praia Mole sairá de Imbituba, Santa Catarina, e virá do Exterior. Destina-se a atender às necessidades das usinas siderúrgicas de Tubarão, Usiminas e Açominas, e às fábricas de cimento, celulose e de pelotização da CVRD.

## SIDERURGIA

O terminal de produtos siderúrgicos vai carregar a produção das usinas de Tubarão, Usiminas e Açominas, que se destina aos mercados da Argentina, Turquia, Estados Unidos, Japão, Itália, Espanha, Iugoslávia, Taiwan, Canadá e Irã.

A previsão de exportação por esse terminal é 900 mil toneladas, que devem aumentar para três milhões de toneladas neste ano. Na segunda fase, o terminal terá sua capacidade de movimentação aumentada para 4 milhões 500 mil toneladas.

A Portobrás construiu o molhe, aumentou a bacia de evolução para 17 metros e fez a bacia de atracação do pier para o carvão e do cais de produtos siderúrgicos, além do acesso rodoviário.

## Novo porto tem bom controle de poluição

O respeito ao meio ambiente e a manutenção do equilíbrio ecológico local direcionaram a elaboração de um eficiente sistema de controle de poluição no porto de Praia Mole, que estará equipado de forma a se evitar qualquer tipo de poluição do mar ou do ar.

O sistema de controle de poluição consta de aspersores instalados em todos os locais onde haja manuseio de carvão, sendo que esses aspersores são fixos ao longo das pilhas de carvão e das casas de transferência dos transportadores de correia e móveis na região do pier.

## FILTROS

A abertura dos aspersores será controlada por microcomputador, que através da análise das condições atmosféricas — obtidas por meio de uma estação meteorológica — tipos de carvão e unidade das pilhas, determina se há ou não necessidade do seu funcionamento.

Na região do pier e ao longo das correias transportadoras é efetuado um controle visual, sendo acionado o comando para a abertura dos aspersores caso haja necessidade.

Para evitar a poluição do mar, toda a água oriunda das limpezas do pier, do sistema de combate à poluição e águas pluviais que tiverem contato com o carvão, serão coletadas e ciclona-das para a separação dos finos. O efluente do ciclone, antes de ser lançado ao mar, passa por um sistema de filtros de calcário, para correção do PH.

Não haverá, além disso, sobra de água nas pilhas de carvão, ocasionada pela ação dos aspersores, pois os mesmos só lançarão a quantidade de água capaz de ser absorvida pela pilha de carvão.

O sistema de aspersão do pátio de estocagem de carvão foi acionado no dia 22 de setembro do ano passado, simultaneamente com o plantio de 1,2 mil mudas de árvores, como parte de um projeto de arborização do porto, que prevê o plantio de 5 mil mudas até o final de 1985.

O sistema de aspersão conta com 100 canhões, que lançam água sobre as pilhas de carvão, com o funcionamento acionado, de 30 em 30 minutos, pelo comando, de forma manual. Já em dezembro do ano passado os aspersores passaram a ser comandados por microcomputador e, da mesma forma, o porto passou a contar com uma estação meteorológica.

# Plano Diretor vai utilizar áreas em regime de concessão

Alargar os horizontes operacionais dos portos de Vitória, Capuaba e Barra do Riacho — se não ocorrer a sua privatização — com o objetivo de reeditar em 85, os progressivos resultados na movimentação de carga alcançados em 84, é a proposta da diretoria da Companhia Docas do Espírito Santo, segundo revelou o seu diretor-presidente, Gerardus Maria Franciscus Zaeyen.

Consta dos planos anunciados por Zaeyen, o estabelecimento de um Plano-Diretor de ocupação racional dos portos da Codesa, em consequência da transferência de interesses da Companhia Vale do Rio Doce e Usiminas, para a Codesa, diante do fim da concessão dos berços do Atalaia, os Dolpins, Usiminas-carvão e Usiminas Pau-fino. Assim, a Companhia Docas estará passando para seu acervo, um potencial maior para atendimento de seus usuários, criando condições para a instituição de um Plano-Diretor de ocupação dessas áreas anteriormente privatizadas.

## EXPORTAÇÃO

Apesar da crise econômico-financeira do começo desta década, a área do Espírito Santo foi, de um certo modo, privilegiada, não demonstrando tanto reflexo dessa aguda recessão, sentida mais de perto nos últimos três anos. As explicações encontradas pelo diretor-presidente para esse fenômeno estão baseadas na política desenvolvida pelo Ministério dos Transportes, cujo enfoque foi o de facilitar, estimular e aumentar a exportação. Nesse sentido, as 3 milhões 372 mil toneladas de carga movimentadas pelos portos da Codesa, em 84, contribuíram para eleger o Brasil, o 16º entre os países exportadores.

Mas, para obter esse comportamento operacional, a Companhia Docas sofreu grandes transformações, a começar de sua subida de status, de Administração do Porto de Vitória a integrante do sistema Portobrás. "O



Gerardus Maria Franciscus Zaeyen, presidente da Codesa

segundo Zaeyen, a Usiminas, na parte de importação de carvão, irá para Praia Mole, onde existe um berço especializado com alta capacidade de atendimento

passagem do Atalaia e do Eumenes Guimarães para a Codesa, a prioridade será para o cereal, conforme comenta o diretor-presidente.

desova, podemos proporcionar ao usuário, um excelente berço de container, cuja pavimentação do pátio já foi executada pela Codesa, com seus próprios recursos, assim como a montagem e frete do segundo guindaste".

## FRETES

O frete marítimo tem sido palco de muitas discussões na área portuária, tanto pelas companhias quanto pelos usuários. Zaeyen atribui esses desdobramentos à conjuntura mundial, onde existe um excesso de disponibilidade de oferta de navios para o movimento que se pretende deslocar sobre os oceanos. Admite, assim, a existência de uma disputa por fretes, o que resulta na sua redução. Segundo ainda Gerardus Zaeyen, recentemente, no Brasil, foi necessária a formalização de uma denúncia acerca de problemas de conferência de fretes, uma vez que, segundo afirmou, tornava-se impossível manter os fretes acordados, face a evidência de que bandeiras estrangeiras poderiam oferecer fretes mais baratos.

## SILO VERTICAL

Consciente de que o porto cresceu, suas operações ampliaram-se, o diretor-presidente da Codesa diz que os planos da empresa atenderão a essa realidade. Os investimentos em 86, por exemplo, serão dirigidos na complementação do silo vertical, do berço contíguo ao Atalaia e, no caso de não haver a privatização, Barra do Riacho será atendido no que carece. Em 83 e 84, a diretoria dedicou-se mais às obras civis, e em 85, os objetivos são de realização da parte eletro-mecânica. A melhoria do sistema de telefonia e do parque de equipamentos é também parte integrante das realizações de 85.

O apoio à cultura, o prestígio às artes regionais e nacionais também fazem parte do quadro de realizações da diretoria, que promoveu o I Salão de



José Maria De Martin: no porto desde 1966

## Portuário padrão de 84 é do porto de Vitória

Capixaba, 55 anos, cinco candidatos ao título. José Maria De Martin é o Portuário Padrão 84, após vencer o concurso instituído com o propósito de premiar os empregados dos portos que se destaquem pela eficiência, dedicação, liderança e companheirismo.

## INICIO

Antes de conhecer a "cidade grande", José Maria sentiu no corpo a rudeza do trabalho no campo e preferiu buscar

Administração do Porto de Vitória a integrante do sistema Portobrás. "O primeiro ano, evidentemente, foi tomado de conhecimento para abalizar as normas da empresa. Em 84, estabelecemos todas as diretrizes básicas para a futura evolução dos portos da Codesa, mediante reuniões realizadas no Ministério dos Transportes", conta Zaeyen. E segundo ainda revela, foi numa dessas reuniões que nasceu a Portaria 193/84, que determina a transferência de quatro berços, já em 85, à administração da Codesa: "Isto cria condições para se estabelecer um Plano-Diretor de ocupação racional dos portos e da transferência de interesses da Vale do Rio Doce e Usiminas, para a Codesa", justifica o diretor-presidente.

#### MEIO-BERÇO

Com o término das concessões

de importação de carvão, na parte da Mole, onde existe um berço especializado com alta capacidade de atendimento, e também possibilitando a utilização de navios maiores, consequentemente, fretes melhores, custos melhores do carvão importado, e a parte do gusa, que continuará ser atendida através dos portos de Vitória.

"Uma vez que nós tínhamos o terminal de cereais apelidado de "meio-berço" — vez que ele só podia operar na parte de sugadores — havia uma pista de pouco mais de 80 metros, em que os sugadores podiam operar.

Então, para descarga ou para carga do navio, ele (o navio) era desatracado, rodado, e, onde era a proa passava a ser popa, virando assim para complementação de carga, e isto, mais de uma vez para se manter o trim da embarcação" explica Gerardus Zaeyen. E com a

será para o cereal, conforme comenta o diretor-presidente.

"Então, a pista do sugador será levada sobre o cais do Atalaia. Desta forma, o navio não precisará estar sempre rodando. Com isto, poderemos desocupar parte de um berço que nos dava uma utilização muito baixa — que era o berço que estava em frente ao planejado frigorífico. Esse berço poderá se transformar, também, em atendimento de produtos siderúrgicos. Com Praia Mole funcionando na parte desses produtos, nós entendemos que, para a Codesa, bastariam dois berços para atendimento de produtos siderúrgicos. Já temos um em frente ao frigorífico e o berço contíguo para produtos siderúrgicos, e podemos, junto ao Ro-Ro, ganhar um berço, onde já estamos com dois guindastes de 40 toneladas. Então, com aquela retroária toda, além do portão pra ova e

artes regionais e nacionais também fazem parte do quadro de realizações da diretoria, que promoveu o I Salão de Pintura Marinha e instituiu o Prêmio Docas de Jornalismo, além de editar um livro contando a história do porto de Vitória e um calendário para 1985, com ilustrações de um artista regional: "Foi um marco que atingimos e que não podemos desprezar. E se nos empenhamos na primeira realização, vamos continuar com essa obra cultural, de reconhecimento dos valores artísticos, principalmente do Estado. Acho que a bola foi lançada. Agora, é mantê-la rolando, de pé em pé, marcando os nossos golzinhos". Diante das palavras bem humoradas do diretor-presidente, o repórter quis saber se o time da diretoria é de nível de seleção, ao que respondeu: "Eu não sei se as arquibancadas estão gostando, mas que estamos gostando do jogo, isto não resta dúvida".

se destaca pela eficiência, dedicação, liderança e companheirismo no local de trabalho.

O Portuário Padrão 84 está desde 1966 no Porto de Vitória, onde começou como motorista, e hoje é operador de máquinas, estando entre os 12 profissionais credenciados a operar a empilhadeira Madal 71, com capacidade de 30 toneladas.

#### INFLUÊNCIA

— Ele é muito cuidadoso com o equipamento e com a carga. É o melhor operador que tenho". A afirmação foi feita a respeito de De Martin por Avani José Nascimento, chefe da Seção de Equipamentos e Instalações do Porto de Vitória.

José Maria De Martin só colocou em julgamento os seus méritos profissionais por influência dos seus companheiros. Com a proximidade do concurso, ele recebeu constantes apelos para se candidatar. Porém, apesar de consciente acerca de sua conduta profissional, não alimentava esperanças de vitória. "Foi uma surpresa agradável", disse, referindo-se à sua eleição, com 212 votos dos 773 distribuídos aos

Maria sentiu no corpo a rudeza do trabalho no campo e preferiu buscar melhores dias em outra profissão que não fosse a de lavrador. Ele saiu de Itarana após uma rápida passagem pelos bancos escolares, onde cursou até a 3ª série ginásial. Seduzido pela oferta de emprego, foi para a Usiminas. Retornando ao Espírito Santo, foi contratado pela antiga Administração do Porto de Vitória, como motorista.

Naquela ocasião, José Maria compartilha o trabalho com Ormandinho, João Corrêa, Dorico e o falecido Clério Falcão. Cumprido o contrato, foi para o Exército e lá ficou 11 meses e 22 dias. De volta à vida civil, procurou mais uma vez a APV, fez concurso e hoje se diz orgulhoso de pertencer aos quadros da Companhia Docas do Espírito Santo.

Casado com Maria José Campos De Martin, união da qual tem três filhos — Robson, 27 anos; Rosângela, 22 e Rosana, 11 — todos estudando, José Maria está confiante de poder descansar definitivamente até o final do ano, gozando sua aposentadoria. Seu sonho é descansar em uma "casinha no campo, nem que seja de sapê, mas com água, luz, televisão e uma rede".

## Portos. A união do trabalho de homens e máquinas em prol do desenvolvimento do país.



Coligadas da CVRD

**ITABRASCO  
NIBRASCO  
HISPANOBRÁS**



O portuário padrão de 84 junto com a família

# Tubarão: as origens do maior porto exportador de minério

A 112 829-8

Criada em substituição à Itabira Iron Ore Company, a Companhia Brasileira de Mineração e Siderurgia S/A iniciou, a partir de 1940, as exportações de minério de ferro, através da Estrada de Ferro Vitória-Minas (EFVM) e o cais comercial do porto de Vitória. Entretanto, os primeiros embarques realizados, embora de pequeno porte, demonstraram a inviabilidade da utilização permanente do cais comercial, em virtude da inexistência de instalações de manuseio do minério.

Assim, em 1941, foi decidida a construção de um cais especializado, no morro do Atalaia, do outro lado da baía de Vitória, com instalações de transporte, armazenagem e carregamento do minério a granel.

## CVRD

Com a criação da Companhia Vale do Rio Doce, em 1942, que encampou a Companhia Brasileira de Mineração e Siderurgia S/A e a Estrada de Ferro Vitória-Minas, coube à nova empresa os trabalhos de construção do porto.

O cais do Atalaia foi inaugurado a 28 de março de 1945, com a atracação e o carregamento do primeiro navio, o Empire Canyon, encerrando-se o período de embarque pelo cais do porto de Vitória.

O novo cais possuía 110 metros de extensão e profundidade de 12,5 metros, permitindo a atracação de navios de até 25.000 tdw, com silo auxiliar com capacidade para 80 mil toneladas de minério e carregamento de 1.800 toneladas por hora.

Em 1949, o Atalaia passou a se chamar cais Eng<sup>o</sup> Eumenes Guimarães, em homenagem ao seu engenheiro chefe de obras,

que morrera prematuramente.

## RECORDES

Batendo sempre seus próprios recordes operacionais, atendendo a empresa em épocas de alta demanda de minério, como na Guerra da Coreia, o novo cais recebeu sua primeira transformação em 1961, quando foi inaugurado o virador de vagões; em 1963, inaugurou-se o sistema de peneiramento para seleção dos minérios exportados, sendo ampliados, quase um ano depois, as transportadoras, que aumentaram sua capacidade de embarque para 2.700 t/hora.

A exportação dos minérios granulados gerava, em consequência, o acúmulo de minérios finos, que não eram comercializados; as mudanças tecnológicas ocorridas na siderurgia criaram condições de se tentar comercializá-los. Assim, em 1956, foi feita uma experiência de venda deste tipo de minério, cujo embarque era feito através do cais comercial de Vitória.

Verificada a viabilidade do novo mercado, foi construído o cais de finos de Paul, ao lado do cais Eumenes Guimarães, com 160 metros de extensão e capacidade para receber navio de até 22.000 tdw. Sua inauguração deu-se em 1959.

Até esta época a CVRD realizava suas vendas em contratos pequenos, em bases anuais, que não garantiam segurança para aventuras desenvolvimentistas maiores. Em 1961 foram assinados os primeiros contratos de longo prazo com consumidores italianos e argentinos, e em 1962, com japoneses e alemães.

## O PORTO

O contrato a longo prazo com os japoneses, além de sua

importância intrínseca, pela quantidade, de minério compromissada — 50 milhões de toneladas para entrega em 15 anos — tinha a sua validade condicionada à construção, pela CVRD, de um novo porto na Ponta de Tubarão, em Vitória, que teria de estar pronto no dia do início de vigência do contrato — 1<sup>o</sup> de abril de 1966.

Na data prevista, foi inaugurado o porto de Tubarão, com um pier acostável pelos dois lados, de 390 m de comprimento e 8 m de largura, com calado de 11,2 m e capacidade para receber navios de até 100.000 tdw. O canal de acesso com 200 m de largura e 17 m de profundidade, e a bacia de evolução de 450 m de diâmetro com 17 m de profundidade.

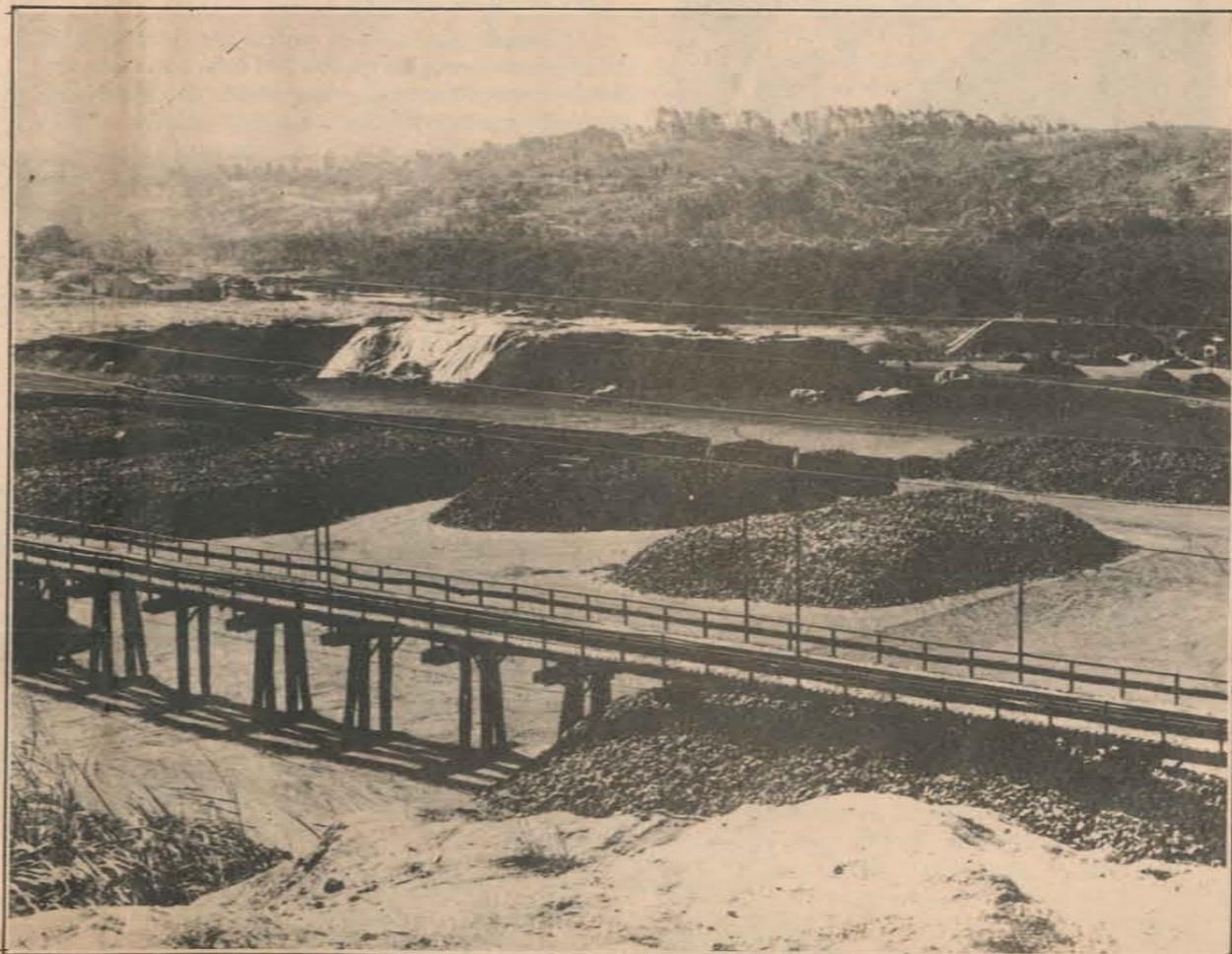
O pier, protegido por um quebra-mar com 650.000 m<sup>3</sup> de rocha, foi dotado de um carregador de navios, com capacidade de 6 mil toneladas por hora, vindo os minérios dos pátios de estocagem ou diretamente do virador de vagões por um sistema de correias transportadoras. O virador de vagões com capacidade para descarregar dois vagões a cada 90 segundos.

O novo porto permitiu à CVRD tornar-se mais competitiva, uma vez que operando com navios maiores pôde reduzir os custos da tonelada transportada, fato que, aliado à excelência da qualidade de seu minério, fez com que alcançasse níveis crescentes de participação no mercado transoceânico do minério de ferro.

O porto de Tubarão sofreu posteriormente diversas ampliações, e com as facilidades de transporte fornecidas pela Estrada de Ferro Vitória-Minas, que ligava o porto ao pólo siderúrgico de Minas Gerais, veio a se tornar um fator de atração para diversos investimentos.



Devido às facilidades de transporte, Tubarão atraiu inúmeros investimentos



Tubarão é o maior porto exportador de minério de ferro do mundo

## Diretor da Codesa destaca pioneirismo da Portocel



Dhalmo de Almeida, diretor da Codesa

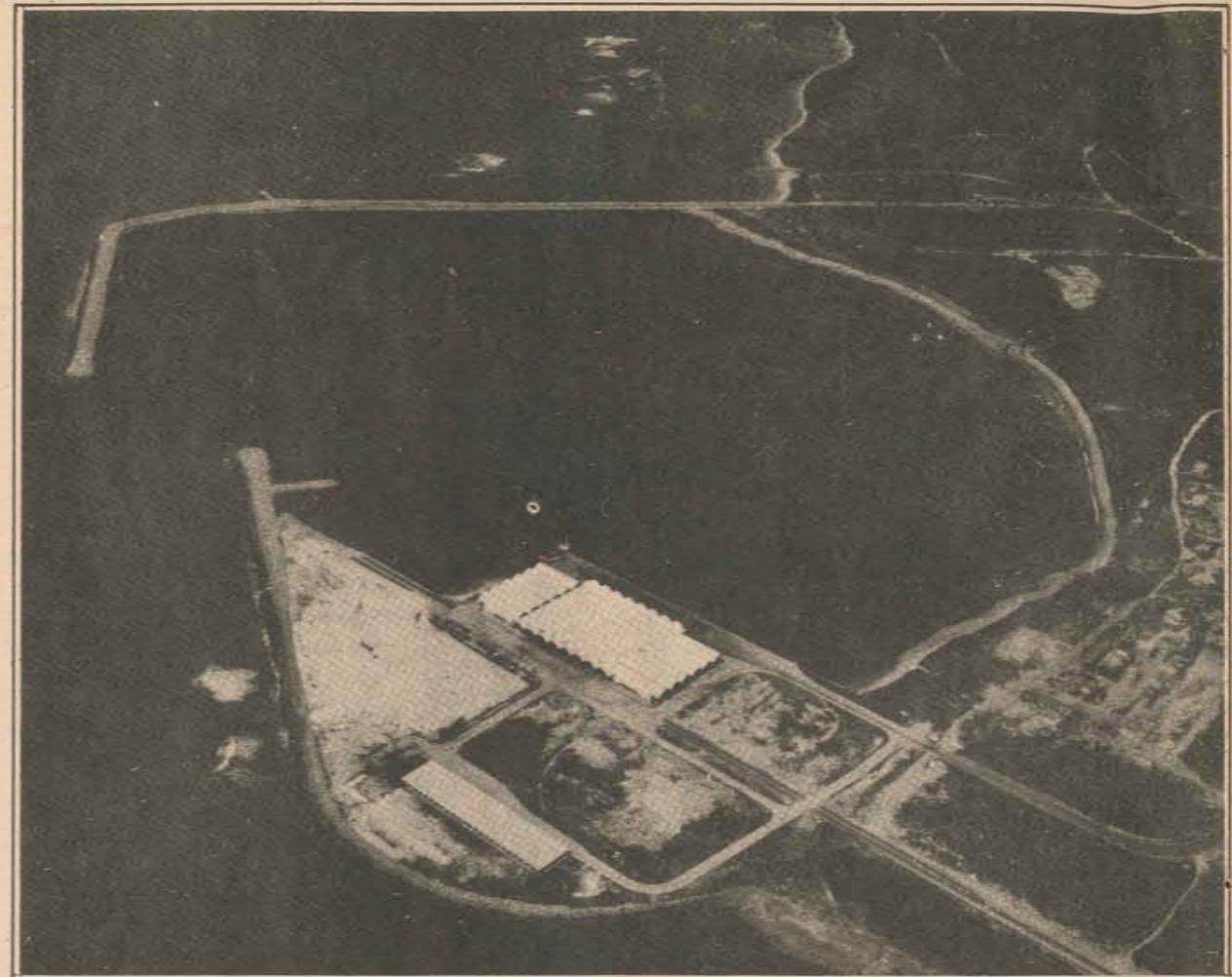
Por Dhalmo Monteiro de Almeida  
Diretor Financeiro da Codesa

“Por acordo firmado em 4 de março de 1976 a Portobrás, a Aracruz Celulose e a Companhia Vale do Rio Doce decidiram construir o Porto Especializado de Barra do Riacho, com suporte financeiro do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico, com vistas à movimentação de celulose e outras cargas correlatas, prevista a sua ampliação de modo a permitir uso público para novas cargas, desde que estas, por suas propriedades, não viessem a exercer influências sobre a integridade da celulose.

Assim nasceu o porto de Barra do Riacho, cuja primeira pedra do molhe foi lançada em setembro de 1976. A evolução da obra foi rápida e precisa, como costuma-se dizer, em “ritmo de Brasília”, a ponto de, em 31 de julho de 1978, ver-se atracado ao cais o primeiro navio com carregamento de sal, a título experimental e precário, naturalmente.

Para a diretoria e para quantos trabalharam na Portocel, a quem coube o gerenciamento e condução da obra, foi bastante gratificante ver surgir da praia deserta o empreendimento, que hoje vem proporcionando ao País significativa parcela de divisas com a exportação de celulose.

O investimento foi da ordem de 3.000.000 de ORTN's, tendo exigido de quantos dela participaram, grande desprendimento, imaginação, criatividade, e, particularmente, forte dose de espírito pioneiro, dadas as dificuldades decorrentes da relativa distância dos centros urbanos e da sede, localizada no Rio de Janeiro”.



O porto de Barra do Riacho vem experimentando, desde 1978, quando entrou em operação, uma sucessiva quebra de seus próprios recordes de movimentação de carga diária

## Porto de Barra do Riacho supera seus próprios recordes

- Agentes de Navegação
- Entidade estivadora
- Afretadores
- Agentes de Carga Aérea Iata
- Comissários de Despacho
- Armazenagem
- Transporte terrestre



O porto de Barra do Riacho, que integra o complexo portuário do Espírito Santo e que se constitui em um dos objetivos do Corredor de Exportação, vem experimentando, desde agosto de 1978 — quando entrou em operação — acréscimos sucessivos em sua movimentação de carga diária, obtendo recordes.

O chefe da Divisão de Operações de Barra do Riacho, Marcelo Roberto Fundão Pessoa, revela que em outubro de 1983, por exemplo, foi atingida a marca de 10.300 toneladas em produção, para 18 horas de trabalho. O maior embarque até maio do ano passado era de 27.350 toneladas, pelo navio Gerarú D. com manutenção do porto, e com a transformação da antiga Administração do Porto em Companhia Docas do Espírito Santo, o então Porto Especializado de Barra do Riacho passou a ser uma de suas divisões de operações. Segundo informações registradas, o porto de Barra do Riacho alcança índices muito expressivos em sua movimentação de carga. Em 1973, foi registrada uma elevação de 2.588,80 contra 1.992,49 do ano anterior, fato que pode ser creditado em grande parte à entrada em operação do ramal ferroviário da Companhia Vale do Rio Doce, permitindo que toda mercadoria da Cenibra escoasse por ali. O ramal ferroviário de 43

TRATAMENTO PREFERENCIADO PARA SUA CARGA

**servport**

SHIPPING AGENCY • CHARTERING • STEVEDORING • BROKERS

Rua Alberto de Oliveira Santos, 42 Conj. 1608/09 - 1508/09  
Tel 223.5533

Matriz - Rio de Janeiro

Filiais - S. Paulo/ Santos/ Angra dos Reis  
B. Horizonte/ Vitória/ Salvador

Telex (027) 3309 SEPM-BR  
Vitória - ES

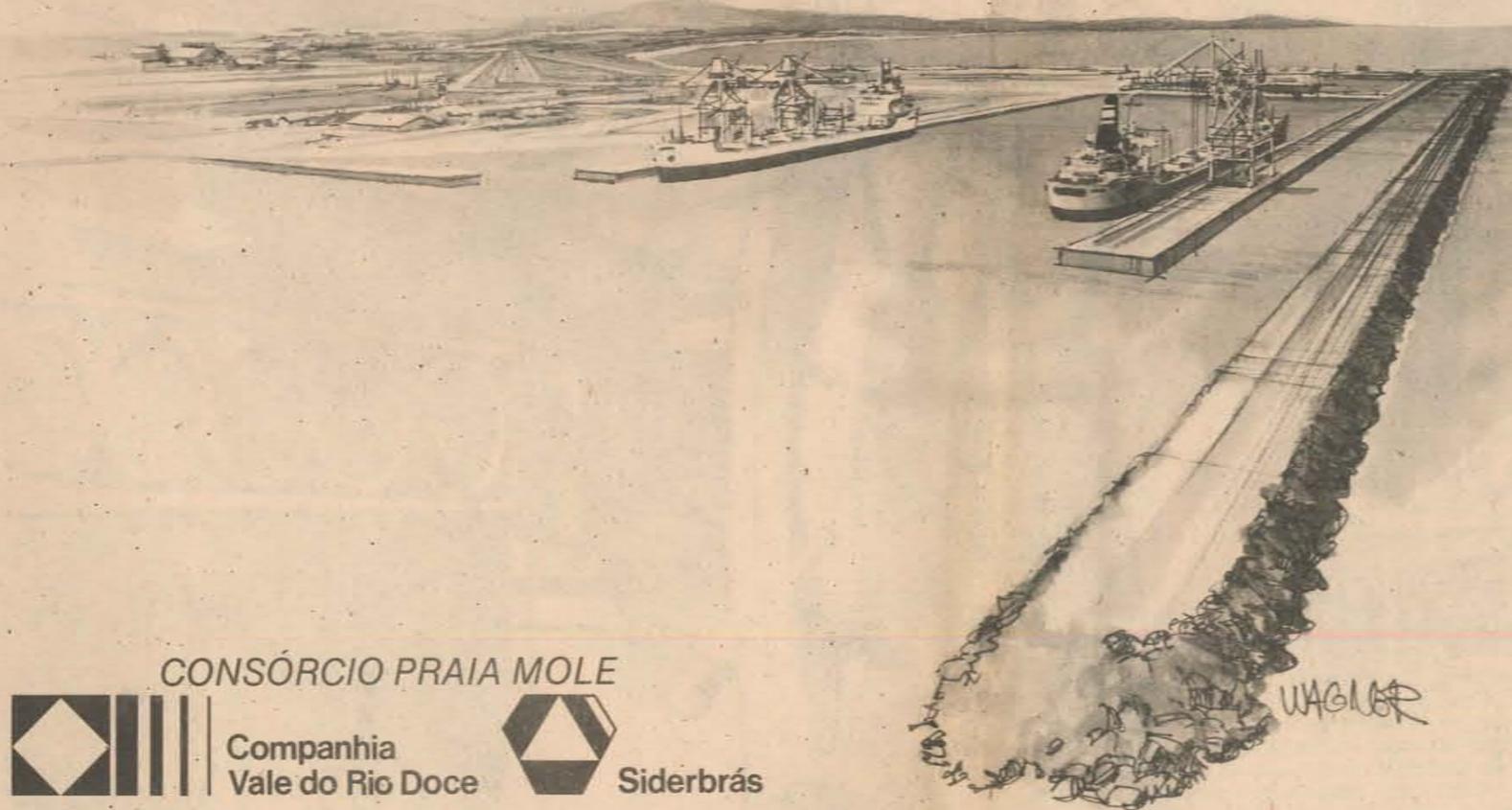
Sub-agências - New Orleans/ New York

## COMPLEXO PORTUÁRIO DE PRAIA MOLE: UMA REALIDADE CAPIXABA.

*Porto de Praia Mole; uma realidade de progresso, de trabalho e de destaque no setor portuário nacional e internacional.*

*Com ele, novos empregos foram criados.*

*e impostos foram gerados, possibilitando maiores benefícios para toda comunidade capixaba. Um benefício que acabará sendo de todo o povo brasileiro.*



CONSÓRCIO PRAIA MOLE



Companhia  
Vale do Rio Doce



Siderbrás

trabalho. O maior embarque até maio do ano passado era de 27.350 toneladas, pelo navio Gerarú D. com destino a Antuérpia (Bélgica) e Ilbury (Inglaterra), com carregamento de celulose.

### MERCADO

Dimensionado para atender navios de até 70 mil toneladas e ocupando um terreno com 1.313.782,70 metros quadrados de área, o porto de Barra do Riacho foi projetado inicialmente pela Aracruz Celulose S/A, que pretendia com este empreendimento obter melhores condições para competir no mercado internacional. Embora os estudos preliminares fossem para a implantação de um terminal privativo, durante as negociações para obtenção do financiamento do projeto, o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico sugeriu a mudança do conceito de terminal privativo para um porto de múltipla utilização.

Aceita a sugestão, foi constituída uma sociedade entre a Aracruz, Companhia Vale do Rio Doce e a Empresa de Portos do Brasil, com objetivo da execução das obras e serviços das instalações portuárias especializadas, sendo que o BNDE concederia a essa sociedade um financiamento de 60% do valor dos recursos necessários, ficando os restantes 40% a cargo da nova sociedade, com a Portobrás participando com 60%, a Aracruz com 30 e a CVRD com 10%. Um ano depois, estava constituída a Portocel — Porto Especializado em Barra do Riacho — tendo como objetivo conduzir a implantação do projeto de construção do porto.

Já em 1979, após chegar o primeiro carregamento de sal para a Aracruz Celulose, um convênio entre a Portocel e Portobrás foi firmado, dando a esta a atribuição de operação e

permitindo que toda mercadoria da Cenibra escoasse por ali. O ramal ferroviário de 43 quilômetros liga a estrada de ferro Vitória-Minas, partindo da estação de Piraqueaçu, município de Ibirajú, ao porto de Barra do Riacho. Além do ferroviário, existem os acessos rodoviário e marítimo.

Com relação ao berço de atracação do porto, Marcelo Pessoa afirma que o cais de atracação contínuo tem cerca de 230 metros de comprimento em águas de 115 metros de profundidade e uma faixa de cais correspondente a 40 metros de largura. Para explicar, na prática, o desenvolvimento gradativo do porto, cita os registros de movimentos de cargas desde 1978, ocasião em que apenas três navios movimentaram um total de 6.270 toneladas de celulose e 6 mil toneladas de sal. No ano seguinte, 25 navios movimentaram 205.515 toneladas e em 1980, 31 navios movimentaram 305.263 toneladas. Em 1981, 35 navios movimentaram 351.043 toneladas e em 1982 e 1983 respectivamente, foram movimentadas 376.237 toneladas (42 navios) e 595.422 toneladas (54 navios).

Mas, o desenvolvimento do porto de Barra do Riacho também está ligado às instalações e dependências necessárias aos atendimentos dos serviços de reatguarda, que mantêm viva a atividade portuária. Uma área de 3.329,10 metros quadrados foi preparada para abrigar lanchonete, restaurante, banheiros, escritórios, ambulatórios, almoxarifado, subestação, oficinas, posto de abastecimento, depósito, telefone público e outros setores dispostos no sistema de utilidades. Além das instalações portuárias existentes, a área total do porto comporta as ampliações previstas, bem como a reserva preconizada em lei.

# Codesa realiza obras e aumenta eficiência do porto

Com o propósito de alcançar resultados mais expressivos nas operações comerciais, a Companhia Docas do Espírito Santo, através do Departamento de Engenharia, procedeu a recuperação do berço do cais comercial nas imediações do Armazém 2, com derrocagem de uma pedra submersa e dragagem naquela área que propiciou a elevação do calado do cais naquele trecho, de 4 para 7 metros, aproximadamente.

Os trabalhos foram iniciados em julho e concluídos recentemente. Segundo informações do Chefe do Departamento de Engenharia, Alípio C6, além dessa obra, de grande significação, outras obras foram realizadas, e, além de Vitória e Capuaba, o porto de Barra do Riacho recebeu também melhorias que influíram no seu desenvolvimento e na sua desenvoltura na movimentação de carga.

## MAQUINAS

O Departamento de Engenharia e Operações é o responsável por toda operação do Complexo Portuário da Codesa, abrangendo Vitória, Capuaba e Barra do Riacho. Estão também sob sua responsabilidade, todas as obras de bens móveis e imóveis, tais como, máquinas pesadas,

guindastes, empilhadeiras, rebocadores e outros equipamentos. Alípio disse que o Departamento do qual é o responsável, já realizou obras notáveis em um curto período administrativo, desde a transformação da antiga Administração do Porto de Vitória em Companhia Docas do Espírito Santo. E cita a reforma do 2º andar do prédio anexo ao Armazém 4, para acomodação da diretoria da Codesa, assim como a reforma no 1º andar, do prédio anexo ao Armazém 5 — para instalação de setores de Engenharia e Administração, também restaurada para uma melhor acomodação e desenvolvimento administrativo.

"Estamos empenhados num trabalho que dê resultados positivos", enfatiza o Engenheiro Alípio C6, que ressalta o apoio em todas as formas que vem obtendo do diretor da Área de Engenharia e Operações, Máximo Borgo Filho. Por outro lado, ele cita outras reformas que representam maior desenvolvimento na área portuária, como a recuperação da pavimentação do pátio de descarga da Ilha do Príncipe e da pavimentação da linha férrea, rede subterrânea de água, luz e força do cais comercial de Vitória e a transferência da oficina mecânica de empilhadeira para a faixa do cais.

"Na área de Capuaba foram criadas oficinas de manutenção eletromecânica para empilhadeiras de guindastes e estando já em funcionamento também em Capuaba, o sistema de tratamento de esgotos daquele complexo", afirma Alípio, destacando a estrutura referida como a mais moderna e prática já existente nos portos do Brasil. A pavimentação também não foi esquecida assim como a montagem de balança rodoferroviária, e serviços de manutenção dos equipamentos.

## EM CAPUABA

Na área do silo para armazenagem de cereais em Capuaba, a área de Engenharia e Operações da Codesa vem executando uma série de providências práticas no sentido de manter o melhor nível de eficiência das atividades portuárias. Entre as providências estão os cuidados especiais na prevenção de acidentes — foi realizada a Semana de Prevenção de Acidentes Spat 84, recentemente — principalmente da combustão espontânea. Para tanto foram adotadas medidas preventivas, desde a refrigeração de setores de controle, execução da limpeza, manutenção de materiais e carga, e rígido controle interno da área do silo.

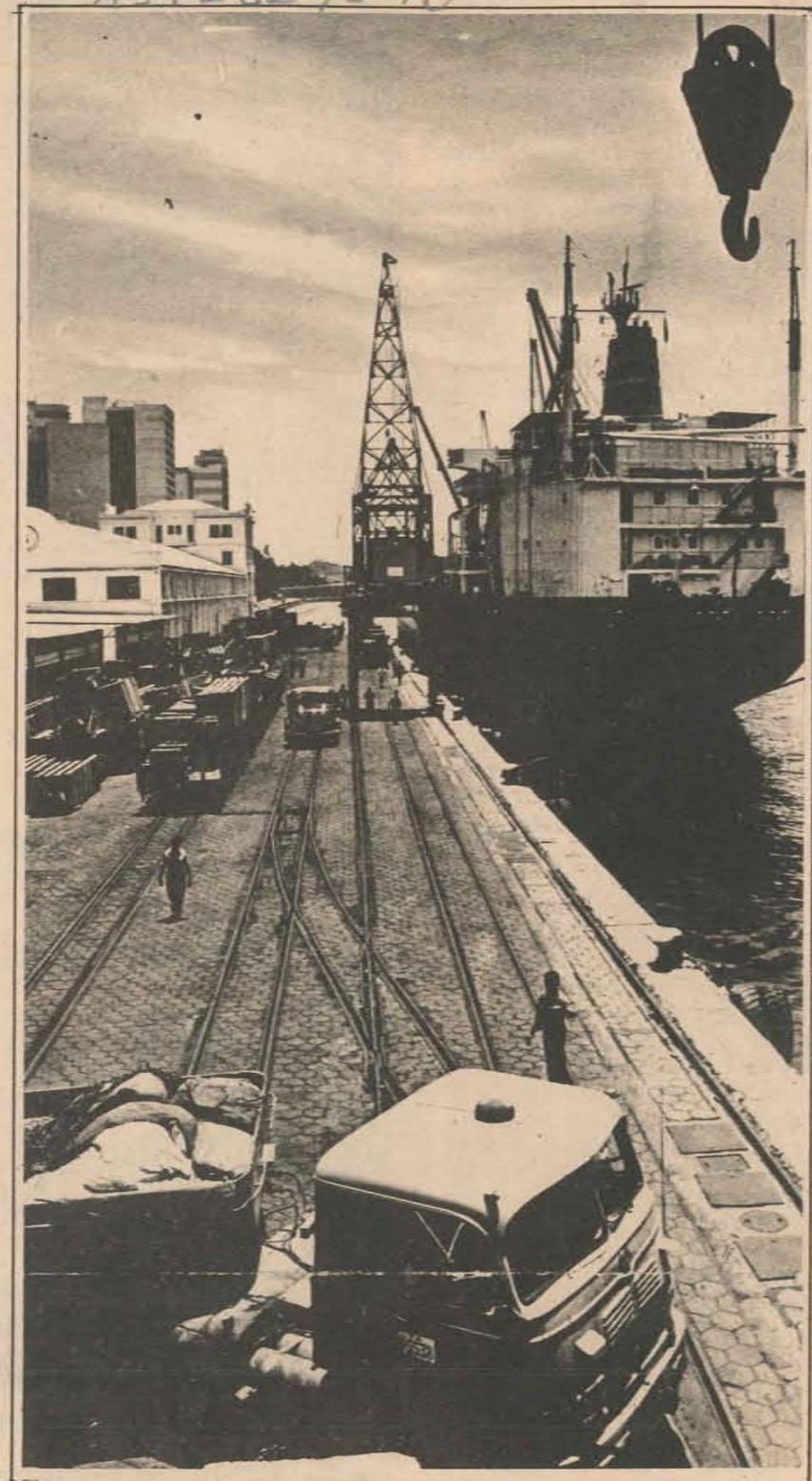
Na faixa do cais, pátio e Armazéns e demais instalações de Capuaba, foram colocados hidrômetros, melhorias do sistema de iluminação geral e limpeza de toda a área: "Essas providências nos dão a liberdade de ampliar nossa oferta de serviços e ter plena segurança do que estamos fazendo", acentua Alípio C6.

## EFICIÊNCIA OPERACIONAL

Segundo o diretor da Área de Engenharia e Operações da Codesa, Máximo Borgo Filho, "todo o nosso esforço está direcionado em favor da eficiência de nossas atividades no cais. Eficiência é a palavra de ordem do senhor ministro dos Transportes e da Portobrás, e isso tem sido um objeto permanente de toda diretoria da Companhia Docas do Espírito Santo. O relato do engenheiro Alípio C6 a respeito do que sua área vem realizando de maneira prática e rápida é bem um demonstrativo do que podemos fazer, mesmo diante de um quadro de restrições econômicas. Mas o que tem principalmente nos direcionado é o bom senso e objetividade", explica.

O Departamento de Engenharia da Codesa vem executando também a recuperação do calçamento de toda faixa do cais de Vitória e Capuaba, melhorando sensivelmente o tráfego pesado pela faixa portuária, e ativando e mantendo um rendimento das operações, do Armazém ao navio, por parte das empilhadeiras.

Com as obras realizadas pela Codesa no cais, o porto de Vitória ganhou maior eficiência nas operações. Os outros portos também receberam melhorias



## Mensagem de ministro destaca cooperação de trabalhador

Destacando a performance dos portos brasileiros durante o ano de 1984 — ultrapassou a marca de 310 milhões de toneladas movimentadas — e a cooperação dos trabalhadores é de suas entidades, o ministro dos Transportes, Cloraldino Severo, encaminhou mensagem aos portuários, face à data de hoje, 28 de janeiro de 1984, em que se comemora a abertura dos Portos Brasileiros às Nações Amigas e Dia do Portuário.

Eis, na íntegra, a mensagem do ministro:

da balança comercial em 1984, de vital significado para a posição internacional do País.

Há pouco tempo, entregando pela última vez nesta gestão, o prêmio Portuário Padrão

Nacional, vislumbrei, naqueles homens que representam os milhares de trabalhadores portuários brasileiros, exemplos dignos de serem seguidos por todos, a fim de que, cada

vez mais, esta laboriosa classe, com seu elevado espírito de corpo, continue a cooperar decisivamente para o desenvolvimento econômico e social do Brasil".

# ABERTURA

# ABERTURA.

## UM CAMINHO PARA O FUTURO.

ções Amigas e Dia do Portuário.

Eis, na íntegra, a mensagem do ministro:

"Há 177 anos, quando o Príncipe Regente D. João assinou a Carta Régia, que abriu os portos brasileiros às nações amigas, foi dado o passo inicial para que o nosso País pudesse se projetar internacionalmente, através do intercâmbio pelo mar.

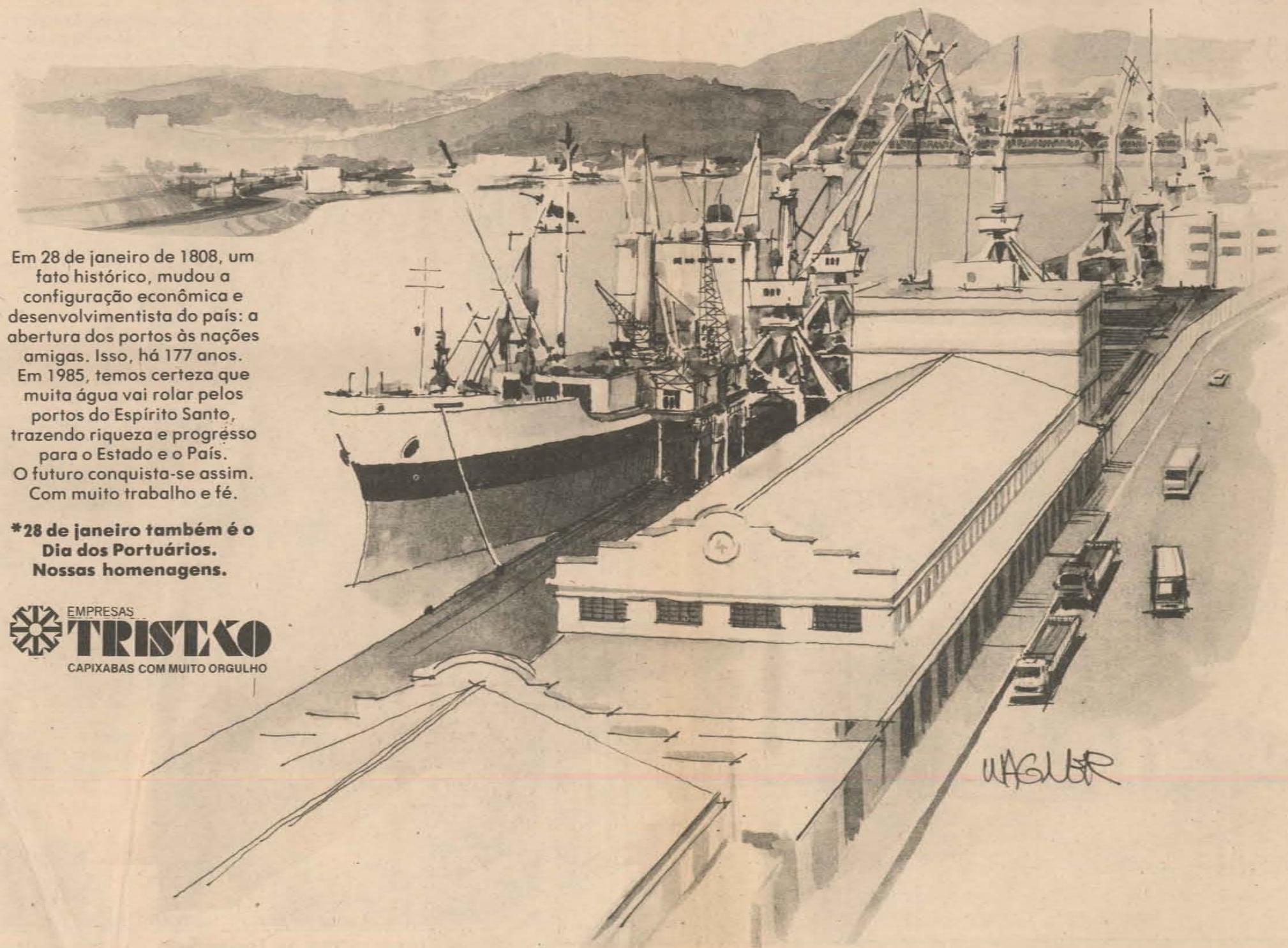
Assim, nada mais justo que, à cada 28 de janeiro, a comunidade portuária continue a reverenciar esta data, com o mesmo espírito pioneiro que revestiu aquele importante ato, demonstrando, acima de tudo, que o sistema portuário brasileiro continue pronto a responder aos desafios que a economia mundial vem exigindo no setor.

A ultrapassagem, em 1984, da marca de 310 milhões de toneladas movimentadas nos portos brasileiros, neste momento de severas contenções de recursos, configura uma excepcional conjugação de esforços das administrações, dos portuários e da participação mais atuante dos usuários, através de seus conselhos.

Merece especial destaque a cooperação dos trabalhadores e de suas entidades de classe, os quais, compreendendo o grave momento histórico da vida brasileira, sobrepuseram-se, adotando posição realista em suas justas postulações, proporcionando adequadas condições de trabalho para as operações portuárias.

Paralelamente, as medidas de desburocratização implantadas contribuíram para a agilização do processamento e do trânsito das mercadorias.

Desse modo, o Ministério dos Transportes e a Portobrás orgulham-se de ter contribuído de forma eficaz na sua área de atuação para obtenção do expressivo superávit



Em 28 de janeiro de 1808, um fato histórico, mudou a configuração econômica e desenvolvimentista do país: a abertura dos portos às nações amigas. Isso, há 177 anos. Em 1985, temos certeza que muita água vai rolar pelos portos do Espírito Santo, trazendo riqueza e progresso para o Estado e o País. O futuro conquista-se assim. Com muito trabalho e fé.

**\*28 de janeiro também é o Dia dos Portuários. Nossas homenagens.**

EMPRESAS  
**TRISTKO**  
CAPIXABAS COM MUITO ORGULHO

# Comemorações no Paraná contam com Severo e Markus

A112829-11

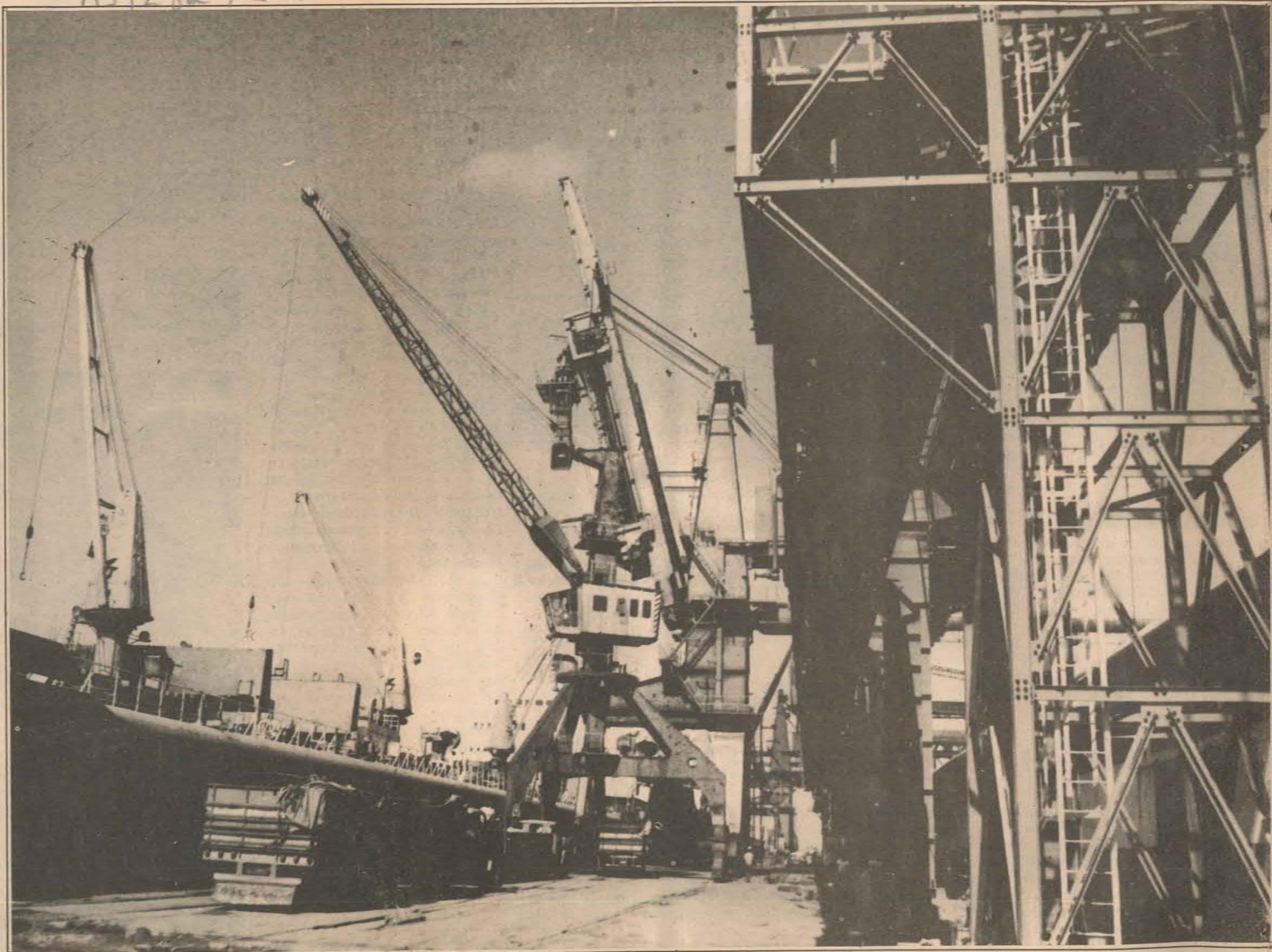
Dentro das comemorações da Abertura dos Portos, o Ministério dos Transportes, através da PORTOBRÁS, estará entregando hoje um descarregador de navios (ship-loader) no porto de Paranaguá (PR), aumentando a capacidade de embarque do corredor de exportação de 3.000 para 4.500 toneladas. O equipamento, avaliado em Cr\$ 10 bilhões é o terceiro de um total de quatro, estando prevista a entrega da última unidade, ainda em setembro de 85, juntamente com um guindaste de 16 t de capacidade importado da República Democrática Alemã — RDA. Com a incorporação desses equipamentos, o porto de Paranaguá — que, este ano, comemora seu cinquentenário — elevará a capacidade para 6.000 t/h.

A cerimônia estarão presentes o ministro dos Transportes, Cloraldino Severo; o representante do ministro da Marinha, almirante-de-esquadra José Maria do Amaral Oliveira; o governador José Richa; o presidente da PORTOBRÁS, Arno Oscar Markus, além de autoridades estaduais.

Considerado um dos principais portos brasileiros, o porto de Paranaguá teve um movimento total em 1984, da ordem de 11,4 milhões de toneladas, gerando uma receita cambial de US\$ 2,4 milhões. Servindo a uma área de, aproximadamente, 500 mil km<sup>2</sup>, a instalação tem uma zona de influência que abrange, além do Paraná, parte de São Paulo, Santa Catarina, Rio Grande do Sul e Mato Grosso. Tendo em vista um convênio existente entre o Brasil e Paraguai, o porto de Paranaguá é, ainda, o entreposto para as mercadorias movimentadas, por via marítima, daquele país.

## ATUAÇÃO

Desde sua criação, a PORTOBRÁS dedica uma atenção especial ao porto de Paranaguá. Já em 1979 a empresa do Ministério dos Transportes entregava aos usuários do porto um silo vertical de 100.000 t estáticas para armazenagem de cereais. Além da instalação dos equipamentos mencionados, a PORTOBRÁS autorizou, recen-



Marcando as comemorações da abertura dos Portos, a Portobrás entregá hoje, em Paranaguá, um descarregador de navios

tamente, as obras de ampliação do cais acostável do porto em mais 350 m, no sentido leste, possibilitando o atracamento de mais dois navios podendo operar com óleos vegetais, contêineres e, eventualmente, cereais. Paralelamente, a empresa vem

desenvolvendo estudos para a implantação de um terminal de contêiner com 140 mil m<sup>2</sup>, racionalizando de vez a operação, face à conjugação do novo berço com a área de armazenamento. Para os óleos vegetais, a idéia é a construção de um oleoduto que

levará o produto diretamente para os porões dos navios.

Um outro fator que deverá permitir um maior desenvolvimento de Paranaguá compreende as obras de desassoreamento dos canais da Galheta e Varadouro — possibilitando a entrada e saída de embarcações do cais

principais realizações do setor portuário, tanto em termos de obras físicas como de racionalização das rotinas operacionais que permitiram a movimentação de 310 milhões de toneladas em 84, 60 milhões a mais que no ano anterior.

poração de produtos como o alumínio do complexo ALBRÁS/ALUNORTE e do início de produção do projeto Carajás.

Com relação à proposta orçamentária da PORTOBRÁS para 1985 e já enviada à SEST — cerca de 2,5 trilhões — Arno Markus salientou que, do to-

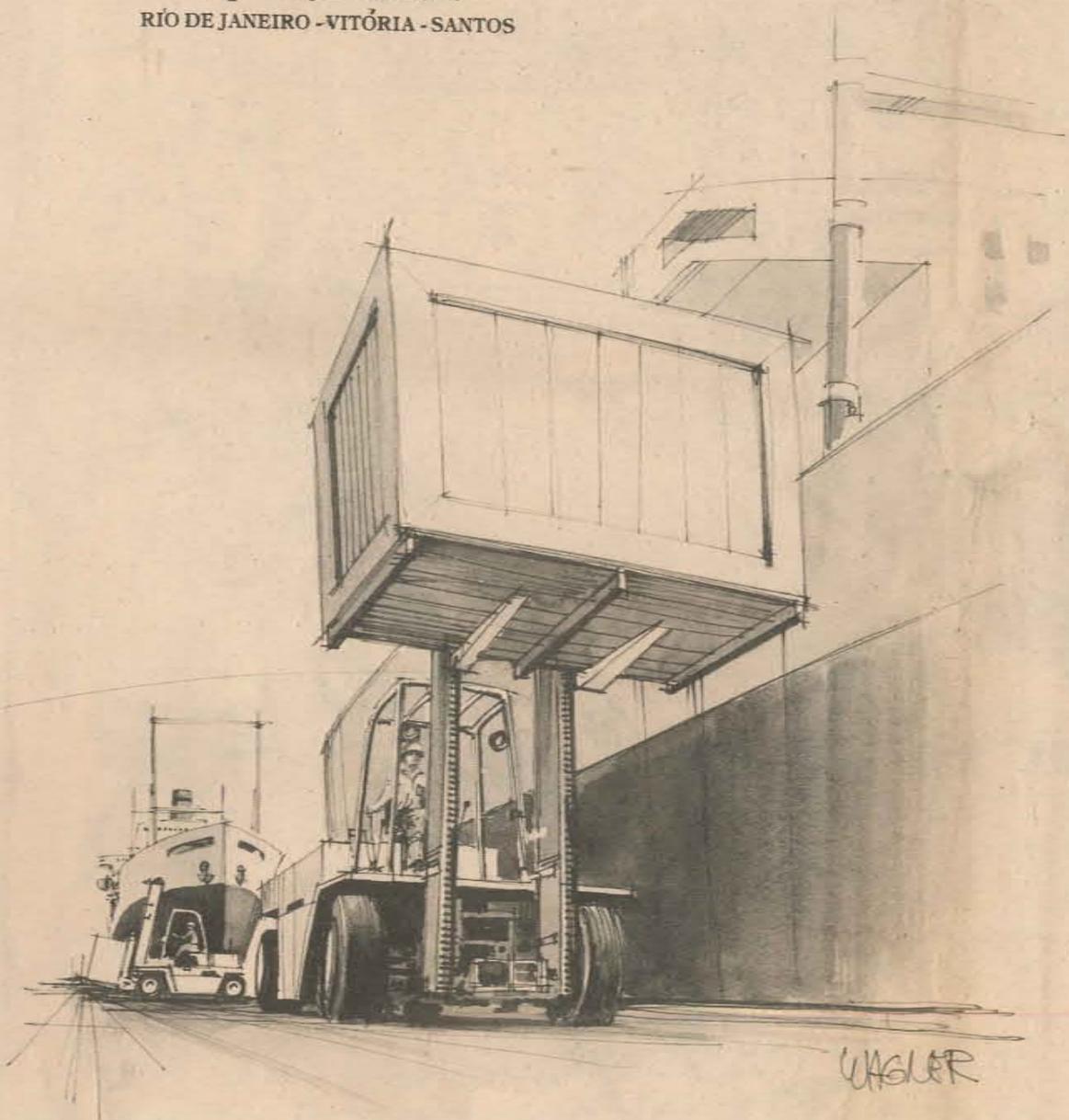
A abertura dos portos às nações amigas, por D. João VI em 28 de janeiro de 1808, marcou o início do intercâmbio comercial e da integração do Brasil à comunidade internacional, através dos tempos: Colônia, Império, República.

O regozijo pela efeméride é justo, e a ele nos associamos.

**McKINLAY S/A**

Exportação de Café

RÍO DE JANEIRO - VITÓRIA - SANTOS



...possibilitando a entrada e saída de embarcações do cais com maior segurança — que, juntamente com a entrada em funcionamento do quarto "ship-loader" consolidarão o porto de Paranaguá como o maior exportador brasileiro de grãos.

#### PROGRAMAÇÃO

A programação da Abertura dos Portos, de acordo com a PORTOBRÁS, prevê a leitura da Ordem-do-Dia do ministro da Marinha; o descerramento de placas comemorativas do evento e do cinquentenário do porto; a entrega de placa ao portuário-padrão nacional, Osmar Adão da Silva, da Cia. Docas do Rio de Janeiro — CDRJ; assinatura de convênio DNER/Governo do Estado do Paraná e discursos do ministro dos Transportes e do governador do Estado. Na oportunidade, Severo deverá fazer um balanço das

anterior.

#### RETROSPECTIVA

Em recente balanço das atividades da PORTOBRÁS em 1984, o presidente Arno Markus destacou as principais realizações da empresa que resultaram na antecipação, em cerca de dois anos, das estimativas de movimentação. "O exercício fechou com mais de 310 milhões de toneladas movimentadas nos portos brasileiros contra 250 milhões em 83. Desse total, 140 milhões referem-se às exportações e 61 milhões às importações, refletindo a ação do Governo Federal em equilibrar a balança comercial do País".

Os maiores crescimentos dizem respeito à movimentação de minérios, produtos siderúrgicos e manufaturados, cuja tendência deverá ser mantida, tendo em vista a manutenção dos fluxos atuais e o maior escoamento das safras agrícolas, aliados à incor-

Arno Markus salientou que, do total de Cr\$ 380 bilhões serão destinados a investimentos com vistas ao prosseguimento das obras em andamento.

Foram destacadas, ainda, pelo presidente, as melhorias operacionais alcançadas em 84, através do programa de racionalização, que possibilitou a eliminação de 12,5 milhões de documentos e 18 milhões de assinaturas. O programa já foi implantado nos portos de Manaus, Belém, Fortaleza, Recife, Maceió, Salvador, Vitória, Rio de Janeiro e Rio Grande.

Dentre as principais obras entregues, destacam-se: as obras de abrigo do porto de Praia Mole (ES); primeira fase de reconstrução do Terminal para Trigo e Soja (RS); um trecho de cais no porto de Itajaí (SC) e o prosseguimento dos melhoramentos no porto de Recife (PE).



Cloraldino Severo, ministro dos Transportes



Arno Markus, presidente da Portobrás