

Porto não se integra ao desenvolvimento da cidade

AJ 20179

Fotos de Gildo Loyola

Cláudia Feliz

Sexta-feira, véspera de fim de semana, pessoas caminhando rapidamente. Um trânsito muito agitado domina ruas e avenidas da cidade. Na avenida Jerônimo Monteiro o vaivém de carros e pedestres é frenético. Do outro lado da rua, uma enorme grade "guarda" o mar e alguns navios como o Monte Alto, que vai deixar Vitória dentro de poucos dias rumo à Arábia. O Porto e a cidade estão como que abraçados, mas muito distantes. Em Vitória e Vila Velha, com intensas atividades portuárias, a população vê os terminais de embarque e desembarque de cargas muito mais como transtorno. Ninguém nega a existência de beleza no deslizar de imensos navios sobre as águas da baía mas, acima do aspecto estético, do "tom" bucólico que a instalação do porto, no centro da cidade, pode causar, estão queixas sobre a poluição sonora e ambiental, por exemplo. O secretário de Obras da Prefeitura de Vitória, Kleber Frizera, chega a dizer: "O porto e a cidade estão como que de costas, um para o outro". A Prefeitura sonha com a possibilidade de poder ocupar ao menos um dos quatro armazéns do cais, abrindo-o para a avenida e ali instalando uma atividade cultural qualquer. É que a revitalização do centro da cidade também passaria pelo porto. Mas as relações entre a Companhia Docas do Espírito Santo (Codesa) e as prefeituras de Vitória e Vila Velha não vão nada bem.

A primeira idéia que praticamente todo mundo tem quando se fala em área portuária é a de muita insegurança, presença de homens rudes, prostituição. Mas o cais comercial do Porto de Vitória, instalado bem no centro da cidade, foge um pouco a esse perfil. Estão lá os doqueiros e estivadores, concentrados num pequeno espaço e em horários específicos para assumirem seus trabalhos. Por ser área de segurança nacional, o cais sofre forte vigilância, o que acaba gerando mais segurança para a região, e as prostitutas não estão no portão, onde está instalado um ponto de ônibus sempre movimentado, tendo um local de encontros bem tradicional, o bar Escandinave.

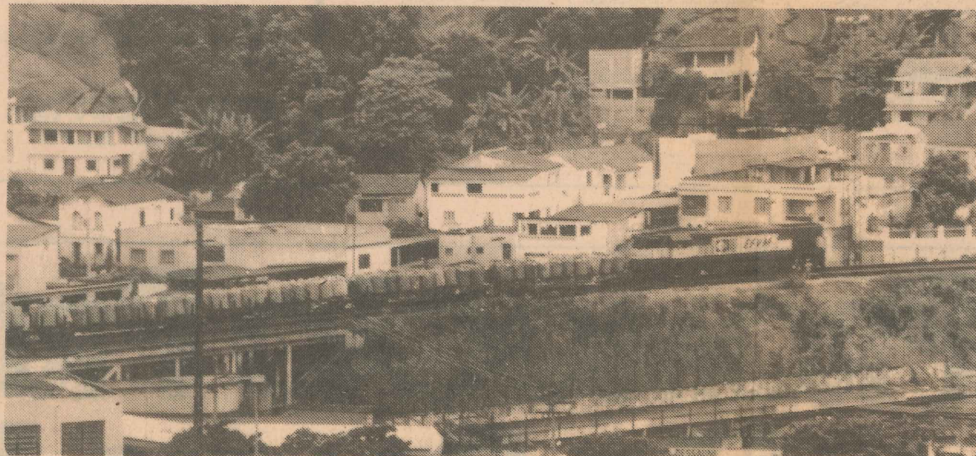
A cidade e o porto convivem, de certa forma, de maneira harmoniosa, exceção feita a três aspectos: os transtornos que ele causa no trânsito, com o tráfego de caminhões pesados que levam e trazem cargas, entrando e saindo do cais, a poluição da baía, com o lançamento de óleo e lixo dos navios, e também a sonora.

Da janela

Morando bem próximo ao cais, no hotel Monte Real, o assessor de segurança do Banestes, coronel Antônio de Almeida Fernandes, não tem dúvida: Vitória tem um dos portos mais lindos do mundo. De sua janela, ele confessa ficar horas e horas assistindo ao carregamento de ferro galvani-



O Porto e a cidade de Vitória estão como que abraçados, mas muito distantes. A PMV tem projetos culturais para a área



A poeira e a poluição sonora dos trens que passam pelo bairro geram reclamações

bre o movimento de carga e a importância do terminal em aulas ilustradas por observações do porto à distância. "Eu os levo à escadaria do palácio e falo sobre o que acontece dentro da área fechada", diz ela. A professora acha que a cidade não valoriza o porto. Também desconhece a possibilidade de visitar o local com seus alunos, mediante solicitação à Codesa.

O diretor de Engenharia e Operações da companhia, Wallace Breciani, reconhece a distância que há entre o porto e a cidade. Mas lembra que foi o porto quem a desenvolveu, citando exemplos. "A ponte Florentino Avidos só foi construída por uma exigência do Governo para garantir a concessão portuária ao Estado, e a avenida Getúlio Vargas foi construída para dar acesso a determinadas áreas comerciais do

mas bem que gostaria de ver toda a movimentação de cargas cedendo espaço a atividades culturais e turísticas.

A Prefeitura de Vitória vê o porto como peça fundamental para a revitalização do centro da cidade. O secretário de Obras, Kleber Frizera, cita projetos antigos desenvolvidos na Universidade que imagina o cais devolvido a uso coletivo com lazer, comércio, espaço cultural e até uma área de abastecimento. "Não se consegue controlar o trânsito de carga pesada na Beira-Mar, e as condições de manobra dos caminhões na avenida República são mínimas", diz ele, lembrando que o porto se sente um pouco "dono antigo da cidade", pelo que gerou para ela em termos de desenvolvimento. Fernando Betarelo, secretário do



Para José Francisco, muitos transtornos

entrando e saindo do cais, a poluição da baía, com o lançamento de óleo e lixo dos navios, e também a sonora.

Da janela

Morando bem próximo ao cais, no hotel Monte Real, o assessor de segurança do Banestes, coronel Antônio de Almeida Fernandes, não tem dúvida: Vitória tem um dos portos mais lindos do mundo. De sua janela, ele confessa ficar horas e horas assistindo ao carregamento de ferro galvanizado, café e outros produtos do gênero. Reclama, porém, das operações com toros de madeira, que acabam deixando cascas e um cheiro muito desagradável, “dando um aspecto ruim à cidade”, e sucata. “Ela libera poeira e a gente não sabe que tipo de micróbio tem nesse material”, argumenta.

O coronel diz que, além desses inconvenientes, só mesmo alguns marinheiros bêbados, de navios de guerra que chegam às vezes à cidade, perturbam um pouco seu sono. “Não se ouvem palavrões por aqui e os marinheiros, quando bebem um pouco mais depois de um dia de trabalho, chegam mesmo é cantando”, explica.

Poluição, aglomerado de navios sem uniformidade estética, um amontoado de fardos, containers... É assim que a escritora Lacy Ribeiro vê o porto. Seu bucolismo ela só enxerga aos domingos e feriados, com menos movimento de carga e descarga de navios e, principalmente, em dia de regata na baía. “Aí a gente percebe o contraste daqueles barquinhos com enormes navios estrangeiros”, explica, lembrando que os estivadores e doqueiros, gritando na “parede” — local onde são convocados para o trabalho — refletem a “essência do nosso operariado”.

Lacy Ribeiro fala da relação “mais fria” da população com o porto de Capuaíba, instalado em Vila Velha, e lembra que a vigilância armada, com as leis próprias do cais, estabelece um enorme distanciamento da cidade com o porto. “Acho muito inóspito, embora queira ver beleza naquilo tudo. Talvez existisse beleza se pudéssemos ver gaiotas. Mas onde estão as gaiotas? É de praxe os portos serem lindos, bucólicos, mas não vejo nada disso ali, só muita poluição”.

O comandante do navio Monte Alto, Hugo Freitas Alves, concorda com a escritora no que se refere ao distanciamento do porto da cidade. Alves garante que só no Brasil, na União Soviética, Alemanha Oriental e Polônia o povo é impedido de ter acesso ao cais, lembrando que nos Estados Unidos e na Argentina até os navios podem ser visitados. Para o comandante o ideal seria a retirada da grade que separa os “dois mundos”, reduzindo o que contribuiria para minimizar a solidão que ele afirma ser vivida pelos marítimos. “Quantas pessoas não imaginam comandantes de navios como figuras duronas, com tapa-olho e papagaio no ombro”, comenta, irônico.

O porto e a cidade estão tão próximos e tão distantes ao mesmo tempo. Um exemplo dessa distância está no colégio Maria Ortiz, localizado ao lado do Palácio Anchieta, quase de frente para o cais. Ali a professora de Geografia, Rutiléa Bigossi Costa e Silva, com 28 anos de carreira, só entrou no cais, até hoje, para visitar navios de guerra. Seus alunos têm informações so-

lidade de visitar o local com seus alunos, mediante solicitação à Codesa.

O diretor de Engenharia e Operações da companhia, Wallace Breciani, reconhece a distância que há entre o porto e a cidade. Mas lembra que foi o porto quem a desenvolveu, citando exemplos. “A ponte Florentino Avidos só foi construída por uma exigência do Governo para garantir a concessão portuária ao Estado, e a avenida Getúlio Vargas foi construída para dar acesso rodoviário ao porto e fazia parte do seu patrimônio até 1980. Todo o enrocamento e a pavimentação da avenida Beira-Mar também foram executados pelo porto, sem ônus para a Prefeitura. Também foi ele quem cedeu espaço ao Governo para que se construísse a antiga Superintendência de Polícia, em Bento Ferreira. Mas a cidade cresceu e hoje vê o porto como um entrave”, diz o diretor.

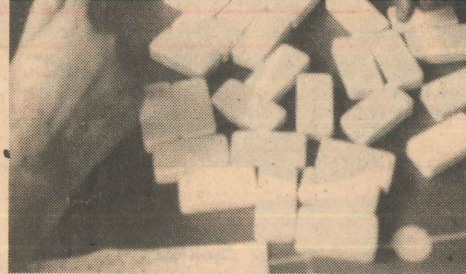
“Até uma ampla via o Governo do Estado já pensou em instalar onde existe o cais comercial, com 1.200 metros de extensão, um investimento de 200 milhões de dólares só em área física e por onde são exportadas três milhões de sacas de café, gerando ICM para o Estado”, lembra Breciani. Ele afirma que a cidade não solicita ao porto sua abertura e diz que há quatro anos faltam recursos orçamentários à Codesa para um investimento em atividades que promovam uma integração maior do porto com a cidade. “Houve um tempo, entre 1971 e 1977, que com a lancha Santa Maria nós fazíamos passeios aos sábados e domingos, cobrando um preço simbólico da população, levando-a até a barra”, lembra, além de citar um salão de pintura nacional, patrocínio de obras literárias e até um disco de Maurício de Oliveira como atividades patrocinadas pela Codesa com o mesmo objetivo de integração.

Há 30 anos como gerente do hotel Estoril, Leandro Antônio Zocolotti não se preocupa com essas questões. Sabe apenas que a atividade portuária afasta muitos hóspedes por sua imagem negativa em outras cidades. Zocolotti acha que o porto é uma tradição e não pode ser desativado,

volvidos na Universidade que imagina o cais devolvido a uso coletivo com lazer, comércio, espaço cultural e até uma área de abastecimento. “Não se consegue controlar o trânsito de carga pesada na Beira-Mar, e as condições de manobra dos caminhões na avenida República são mínimas”, diz ele, lembrando que o porto se sente um pouco “dono antigo da cidade”, pelo que gerou para ela em termos de desenvolvimento. Fernando Betarelo, secretário do Planejamento, diz que o porto tem uma relação afetiva com a cidade e imagina que as administrações da Codesa e da PMV possam se relacionar melhor, com a cidade “ganhando” armazéns vazios do cais. Breciani, porém, garante que não há um só disponível.

Mas muita gente que sobrevive do que o terminal oferece não quer mudanças. Gente como “Patrícia”, 27, que vem sistematicamente de Alegre, no interior do Estado, para ganhar dinheiro saindo com os “gringos” que chegam ao cais. Cobra 50 dólares para sair com aqueles que vêm de longe, com mais dinheiro no bolso, mas não deixa de exergar beleza plástica no porto. “Gosto de olhar, sentada na mureta da Beira-Mar, todo navio que chega. É muito bonito”, diz ela. “Patrícia” frequenta o bar Escandinave, conhecido “mundialmente” como afirma o gerente Francisco Balbino Pereira, 25, um paraibano que admira a “educação” dos gringos que não reclamam dos preços. “A gente convive com gregos, iugoslavos, franceses, com os peles amarelas que são os asiáticos, e acaba se acostumando com esses contatos internacionais”, diz ele.

No palácio Anchieta localizado bem em frente ao cais comercial do Porto de Vitória, as funcionárias da Coplan, Irni Haddad, Marinilda Buss Pereira e Terezinha Queiroz, gostam mesmo é de olhar o movimento de navios e o mar. A beleza, admitem, se dilui em meio ao trânsito e aos guindastes, mas Terezinha, por exemplo, consegue enxergá-la em coisas simples, como os jatos de água que saem na lavagem dos convés dos navios, por exemplo.



Para José Francisco, muitos transtornos



Antônio: a vantagem de ver estrangeiros



Marchezi diz que os moradores têm medo

Bens da Codesa vão a leilão

No próximo dia 6 de dezembro bens da Codesa, no valor de NCz\$ 810 mil, estarão indo a leilão. É que a companhia deve à Prefeitura de Vila Velha ISS e IPTU e por ter perdido prazos na Justiça, acabou numa situação nada agradável: entre os bens listados para o leilão está, até mesmo, a cadeira do presidente Dirceu Cardoso, além de muitas mesas, máquinas de escrever e calcular, trator, empilhadeiras e direitos de uso de linhas telefônicas. A Codesa também deve aproximadamente NCz\$ 25 milhões à Prefeitura de Vitória em IPTU e ISS e, por isso mesmo, também está sendo acionada na Justiça.

As prefeituras estão cobrando o ISS da companhia tendo como base a lei complementar nº 56, de 1987, que permitiu aos municípios a cobrança do imposto sobre operações portuárias. Só com a PMVV, de janeiro a maio de 1988 a dívida de ISS da Codesa chega a NCz\$ 700

mil — valor do leilão — e o órgão já está cobrando o restante, aproximadamente NCz\$ 2 milhões, na Justiça. Em relação ao IPTU o valor da dívida é o de NCz\$ 110 mil.

Capatazia

A Codesa arguiu a inconstitucionalidade da lei, obtendo parecer favorável da Procuradoria Geral da República, mas ainda aguarda uma decisão do Supremo Tribunal Federal. Enquanto isso, lembra o secretário da Fazenda da PMV, Geraldo de Oliveira, o imposto é devido. O diretor de Engenharia e Operações da Companhia, Wallace Breciani, diz que a lista de atividades sobre as quais as prefeituras estão tributando contém 12 itens, mas só de um, a capatazia, pode ser cobrado o ISS. Trata-se dos trabalhos executados pelos doqueiros e estivadores. “Não produzimos água, só repassamos o

produto aos navios e cobramos o valor correspondente ao consumo. Como podem querer nos cobrar ISS sobre água?” pergunta o diretor, frisando que tentou fazer acordo com as prefeituras, garantindo o pagamento de ISS sobre a capatazia e o transporte (agora taxado com o ICMS), mas os órgãos não aceitaram.

Mas tanto Geraldo Oliveira da PMV quanto o advogado da PMVV, José de Ribamar Lima Bezerra, garantem que o acordo proposto não interessa em nada porque a capatazia, por exemplo, equivale somente a 30% da receita do porto — Breciani diz que corresponde a 60%. “A posição da Codesa é vexatória para uma grande empresa”, diz Bezerra, enquanto Breciani faz uma acusação: “Os advogados das prefeituras dificultam os acordos porque recebem comissão sobre o valor das causas. Em Santos, Recife, Paranaguá, Antonina e Guarulhos os acordos foram feitos”.

Junto com o não-pagamento de impostos, o vice-prefeito de Vila Velha, Agostinho Pavesi, diz que as atividades portuárias no município só causam prejuízos. “Acabam com a pavimentação, poluem o ambiente e ainda não pagam impostos”, diz ele. Em Paul a PMVV promete acionar a Companhia de Trânsito para disciplinar o tráfego de carga pesada, mas admite não dispor de condições técnicas para medir a poluição. “Vamos levantar a situação”, promete o vice-prefeito.

Já em Vitória, a secretária do Meio Ambiente, Heloisa Dias, também explica que a Prefeitura estuda a possibilidade de firmar convênio com a Capitania dos Portos para fiscalizar e impedir o derramamento de óleo e lixo, pelos navios, em toda a região portuária do município. Heloisa Dias diz que a PMV já recebeu denúncias sobre esse tipo de poluição ambiental.