

# A REESTRUTURAÇÃO ADUANEIRA NO BRASIL NO CONTEXTO DA ECONOMIA MUNDIAL: O CASO DA ALFÂNDEGA (ADUANA/CUSTOMS) DO PORTO DE VITÓRIA (1990-2008)

*Filipe Honorato*  
*Luiz Cláudio M. Ribeiro*  
*Nicélio do Amaral Barros*

Este trabalho procura analisar a importância da atuação de instituições públicas para o desenvolvimento regional no Brasil. O foco do estudo foram as ações da Alfândega da Receita Federal do Brasil no Porto de Vitória (ALF/VIT) e de seu órgão antecedente —a Divisão de Controle Aduaneiro da Delegacia da Receita Federal no Espírito Santo (DIVCAD-ES)— no contexto do crescimento do comércio exterior no estado do Espírito Santo entre os anos de 1990 e 2008. Para tanto, nos valem de fontes documentais relativas ao comércio exterior no estado, localizadas no acervo da ALF/VIT, de fontes orais (entrevistas) com personagens envolvidos no contexto da pesquisa, do acervo do jornal A Gazeta, de Vitória, capital do Estado, além de estatísticas, literatura, dissertações e teses constantes em arquivos e bibliotecas públicas da capital.

## O CENÁRIO ATUAL E SEUS CONDICIONANTES HISTÓRICOS

Os portos do Espírito Santo ocupam hoje uma posição de destaque no cenário do comércio exterior brasileiro, mantendo-se desde meados de década de 1990 entre aqueles que mais movimentam mercadorias no país. Atualmente, a receita de impostos de importação e de exportação da ALF/VIT é a segunda entre todas as unidades aduaneiras nacionais.<sup>1</sup> Entre julho de 2007 e julho de 2008, somente na exportação, os portos capixabas<sup>2</sup> enviaram mercadorias para mais de quinhentos portos espalhados pelo mundo. Estudo recente do Sindicato das Agências de Navegação Marítima do Espírito Santo (SINDAMARES) aponta que entre os portos que mais receberam cargas do Espírito Santo estão os europeus de Rotterdam (Holanda), Dunkerque (França), Hamburg (Alemanha) e Taranto (Itália), os asiáticos de Qingdao, Beilun e Shanghai (China), o de Pohang (Coreia do Sul) e o de Al-Jubayl (Arábia Saudita), os americanos de Point Lisas (*hub port* localizado em Trinidad, no Caribe) e os de New Orleans e Baltimore (EUA).<sup>3</sup> São dados que demonstram a envergadura e o potencial envolvidos no complexo portuário capixaba.

Essa amplitude demonstrada acima, contudo, ainda é carente de pesquisas mais aprofundadas que possam detectar as matizes historicamente envolvidas nesse desenvolvimento. Vale ressaltar que as práticas comerciais com o estrangeiro estão presentes no Espírito Santo desde a chegada de seu primeiro capitão-donatário, Vasco Fernandes Coutinho, em 1534.<sup>4</sup> Desde então, portos, vilas e cidades do estado estão amalgamadas com a formação e desenvolvimento econômico, social e cultural da população capixaba.

As duas últimas décadas foram marcadas pelo crescimento das atividades de importação e de exportação pelos portos do Espírito Santo, no bojo da abertura comercial implementada

pelos governos federais de José Sarney (1985-1990) e de Fernando Collor de Mello (1990-1992).<sup>5</sup> Foi a mudança mais radical em matéria de política econômica no país desde os desdobramentos da Revolução de 1930. A partir de 1934 com a chamada *Reforma Oswaldo Aranha*, até as primeiras medidas de liberalização da economia em 1987, foram mais de cinquenta anos nos quais as atividades aduaneiras do Brasil estiveram relegadas a um plano secundário na estrutura tributária nacional, fruto da política de Substituição de Importações (SI) levadas a cabo por vários governos federais no período.<sup>6</sup>

No auge dessa política restritiva de importações, o termo Alfândega chegou a ser suprimido da estrutura aduaneira do país. Com a criação da Secretaria da Receita Federal (SRF), hoje Receita Federal do Brasil (RFB), através do Decreto n° 63.659, de 20 de novembro de 1968, as Alfândegas nacionais se transformaram em inspetorias ou supervisões no âmbito das Delegacias da Receita Federal (DRFs). Somente em 1992, as Alfândegas voltaram a funcionar plenamente, demonstrada sua importância para a segurança das práticas mercantis com o estrangeiro.

Através da Portaria MEPE n. 606/92, de 3 de setembro de 1992, foi estabelecido um novo organograma para a Receita Federal, tratando de qualificar sua estrutura de funcionamento para o setor aduaneiro. Estava autorizada, tardiamente, a reabertura das Alfândegas brasileiras, com um sistema definido de ação que, aos poucos, nos últimos dezesseis anos foi se aprimorando à medida que a complexidade do comércio exterior exigiu. Apesar do reinício difícil para a maioria delas, uma vez que ressurgiram quando o país já tinha se livrado da maioria das leis protecionistas, sua missão de facilitar e proteger o comércio internacional brasileiro tem sido efetivo, no intuito de valorizar e ampliar o contato com os órgãos públicos anuentes<sup>7</sup> que atuam no setor e com empresários e profissionais ligados a este segmento da economia nacional, os chamados intervenientes.

#### O PORTO DE VITÓRIA: BERÇO DO COMPLEXO PORTUÁRIO DO ESPÍRITO SANTO

Originário de um tempo em que o porto era a porta principal —às vezes única— das cidades coloniais, o porto de Vitória surgira da feliz combinação de profundidade de sua baía de flutuação com o abrigo dos contrafortes da Fonte Grande, do Penedo e do Atalaia no longínquo século XVI. E assim, durante 400 anos a ilha-capital e seu elegante porto se prestaram a todo o trânsito de pessoas e mercadorias, tanto de além-mar quanto de cabotagem. Era um tempo em que as pessoas e as cargas viajavam nas mesmas embarcações que, pelo estágio tecnológico, eram movidas a velas e remos que depois, não sem espanto geral, foram substituídos pelos motores movidos a gigantescas e fumegantes caldeiras que os antigos ainda guardam na memória.

Já no século XX, muito do antigo se desvanecia para dar lugar à nova arquitetura neoclássica que ornava as ruas de Vitória, cidade iluminada, visão esplêndida para os que, embarcados, viam-na como uma *cidade presépio*, graciosa e frenética pelo movimento portuário e comercial. Ali, à beira dos cais de atracação, ficavam as casas importadoras de máquinas e implementos agrícolas, tecidos, automóveis e muitos bens de consumo que não eram produzidos na terra. Em contrapartida, embarcavam o café vindo da região do rio Santa Maria, de Colatina e de tantos pontos do interior, madeiras, couros, cacau, arroz, feijão, cana-de-açúcar e mandioca.<sup>8</sup>

Foi um tempo que perdurou até o fim da década de 1930 porque a construção do porto de Vitória tirou o acesso ao mar desde a antiga rua do Comércio até a praça Oito de Setembro,

formando ali, numa parte do aterro, a avenida Getúlio Vargas, uma homenagem ao então presidente da República.

Pouco tempo depois começavam, no outro lado do canal, as obras do porto de Paul, adaptando-o para o embarque de minério de ferro da Cia. Vale do Rio Doce S/A (CVRD). Durante a Segunda Guerra Mundial (1939-1945), o porto de Vitória era a principal via de saída para o suprimento de minério de ferro para as nações aliadas. De ambos os lados da baía foram realizadas obras grandes, que retificaram as bordas do mar para a atracação das embarcações quase no centro da cidade. Já nos princípios dos anos 1950 o governo de Jones dos Santos Neves (1951-1954), afinado com os ideais desenvolvimentistas do segundo governo de Getúlio Vargas (1951-54), prosseguiu a obra remodeladora da orla portuária, aterrando e construindo a beira-mar e retificando todas as entranhas costeiras ao norte da ilha.

A implantação da CVRD inaugurava, naqueles momentos, um modelo de processamento primário-industrial que se expandiria pelos arredores da ilha, adaptando-a às necessidades logísticas da companhia e das que se agregaram ao seu complexo portuário-siderúrgico nas décadas seguintes.

#### O COMÉRCIO EXTERIOR DO ESPÍRITO SANTO A PARTIR DE 1970

Posteriormente, a abertura da economia brasileira dos anos 1990 revelaria à sociedade capixaba muito mais as deficiências do seu modelo de desenvolvimento econômico frente ao quadro de mudanças estruturais das economias globalizadas do que, propriamente, as virtudes e potencialidades do seu padrão de comércio com o exterior. Dependente das exportações do setor de siderurgia e celulose, no início de 1990 o Espírito Santo possuía uma estrutura portuária adaptada às operações de exportações desses setores, enquanto ao Porto de Vitória era designado o embarque de sacas de café, cacau, toras de madeira, chocolate e parte da pequena produção da indústria mais diversificada existente no estado, como a moveleira e a indústria química, estas parcialmente vinculadas às operações de *drawback*.<sup>9</sup>

Já em fins da década de 1960, o governo do Estado parecia ter percebido o imenso *gargalo* que se formaria diante da baixa industrialização capixaba e dos gravíssimos problemas gerados pelos deslocamentos populacionais do interior —fortemente iniciados pela erradicação dos cafezais— e dos estados vizinhos para a capital e seus arredores. Porém, aliado do centro das decisões sobre os grandes investimentos industriais, coube aos formuladores econômicos construir um mecanismo capaz de recuperar o dinamismo do tradicional comércio marítimo capixaba. Para tanto, aprovaram a Lei nº 2.508, de 22 de maio de 1970, criando o Fundo de Desenvolvimento das Atividades Portuárias (Fundap) no governo Christiano Dias Lopes Filho, regulamentado pelo Decreto nº 163-N, de 15 de julho de 1971.

Inicialmente, o Fundap foi prejudicado pelos mecanismos de restrição de importação do governo federal, naquele momento interessado numa política de obtenção de saldos na balança comercial e na reserva do mercado brasileiro. Ainda assim, o Fundo começou a estimular a formação de várias empresas —chamadas até os dias atuais de *fundapeanas*— e companhias *tradings* que viram nele a possibilidade de incrementar seus negócios de comércio exterior, passando a estabelecer sedes ou filiais em território capixaba. Produtos como borracha, madeiras finas, cobre e químicos passaram a fazer parte da pauta de importações, via Fundap, dos portos de Vitória e de Vila Velha. Ainda assim, o cenário do comércio exterior capixaba via-se restringido pelo protecionismo à indústria nacional.

Em suas lembranças acerca das atividades de comércio exterior no Espírito Santo durante a década de 1970, o então gerente da Carteira de Comércio Exterior (Cacex) do Banco do Brasil, Severiano Imperial, aponta que:

E nós tínhamos o controle também, porque existiam certas mercadorias que você podia importar, mas você podia importar, por exemplo, complementando. Por exemplo, pra você importar tantas toneladas de borracha, você tinha que adquirir tantas toneladas no mercado interno, porque nós tínhamos produção também. Pra ter um protecionismo. Tinha determinados tipos de mercadorias que você não podia importar. (...) Existia uma lista negra da importação e da exportação. Quer dizer, aquelas mercadorias você não emitia [guias]. Se você solicitasse a guia, a guia era indeferida.<sup>10</sup>

A segunda parte da década de 1960 e início da década seguinte, época do chamado *milagre econômico*, ficaram marcadas por obras de infra-estrutura necessárias ao projeto industrializante do governo militar. É nesse contexto que o Espírito Santo, considerado estratégico do ponto de vista geográfico pelo governo federal, recebe investimentos basicamente nas áreas de energia e de transportes, sobretudo rodovias e portos. Em 1966 foi inaugurado o porto de Tubarão para o embarque de minério de ferro e nos anos seguintes as usinas de processamento do mineral para exportação. Tais investimentos propiciaram a formação do gigantesco complexo industrial primário-exportador, formado essencialmente por capital estatal associado a capitais estrangeiros.<sup>11</sup> Assim, a década de 1970 foi marcante para as atividades dos portos de Vitória, principalmente, graças à implementação do Fundap. Sintomaticamente, é nessa década que se dá a construção dos portos de Capuaba, de Barra do Riacho e de Ubu.

#### A DÉCADA DE 1990: INICIATIVAS PELA RECRIAÇÃO DA ALFÂNDEGA DO PORTO DE VITÓRIA

Podemos caracterizar o comércio exterior capixaba a partir da abertura econômica dos anos 1990 está relacionada embrionariamente, no caso do Espírito Santo, às mudanças ocorridas a partir da criação do Fundap e incremento das atividades portuárias vinte anos antes. É importante ressaltar que o fim das restrições às atividades ligadas ao comércio exterior no Brasil encontrou no cenário capixaba nuances bastante positivas. Pode-se destacar três pontos importantes: em primeiro lugar a existência de um mecanismo de atração para importadores e exportadores, ancorado no mecanismo Fundap que, atento às mudanças de ordens econômicas e legais, aprimorou seus objetivos com o passar do tempo.

Em segundo lugar uma infra-estrutura de transportes intermodal bastante atrativa, contando com um sistema de transportes ferroviário, rodoviário e marítimo de bom nível, embora haja necessidade de investimentos em todas essas modalidades. Por fim, em terceiro lugar, ocorreu uma significativa reestruturação empresarial ao longo dos 20 anos, formando grupos empresariais nascidos no estado que expandiram suas presenças em outros mercados. Assim, empresas de comércio exterior, de alimentos, de confecções, de calçados, todas ligadas às atividades de importação e de exportação expandiram suas atividades mediante a implantação de unidades ou franquias fora do estado.<sup>12</sup>

Ou seja, a abertura dos mercados propiciou uma inversão considerável na atividade empresarial capixaba. Tal dinâmica fortaleceu a posição do Espírito Santo no *ranking* nacional de atividades portuárias e, conseqüentemente, motivou um aquecimento nos diversos setores de serviços ligados ao ramo portuário, desde a movimentação de cargas, passando pelo

papel da Alfândega do Porto de Vitória, até uma ampliação na oferta de empregos diretos e indiretos nas zonas portuárias primárias e secundárias do estado.

Quanto à importação, neste setor é que se processam as maiores mudanças que vêm ocorrendo na economia capixaba nos últimos anos. Na verdade, a abertura comercial brasileira representou uma oportunidade para os estados pequenos e litorâneos como o Espírito Santo, que viviam ofuscados pelo peso econômico e político de estados maiores como São Paulo, Minas Gerais e Rio de Janeiro. Por sua estrutura industrial diversificada e consolidada, até a abertura comercial dos anos 90, em conjuntura da *guerra fiscal*, esses estados predominavam na economia brasileira e registravam repetidos recordes de faturamento de impostos.

Mesmo assim, em 1993 o Espírito Santo ocupava nas estatísticas de comércio exterior brasileiro —importação e exportação, a sexta posição dentre os estados da Federação que mais efetuavam negócios com o estrangeiro—. Destoando de sua posição geofísica de *pequeno estado*, estava atrás apenas de São Paulo, Rio Grande do Sul, Minas Gerais, Rio de Janeiro e Paraná, nessa ordem. Os números desse ano dão conta do expressivo montante de negócios efetuados pelo estado: valor total de US\$ 2,9 bilhões, sendo US\$ 1,7 bilhão com exportações e US\$ 1,2 bilhão com as importações.<sup>13</sup>

Vale dizer que os números citados acima expressam uma realidade que já se concretizava entre os anos de 1991 e 1992: o crescimento significativo das importações via Espírito Santo. A imprensa local, por diversas vezes, publicou matérias acerca da entrada dos produtos importados pelo estado, não apenas de mercadorias para serem distribuídas para fora, mas de uma gama de produtos estrangeiros que passaram a fazer parte do dia-a-dia da vida dos capixabas. Eis alguns exemplos: “Roupa de frio importada atrai consumidor capixaba”;<sup>14</sup> “Aparelhos de som importados atraem consumidores”;<sup>15</sup> “Procura por videogame esgota modelos”;<sup>16</sup> “Capixabas já importam quase tudo que consomem”.<sup>17</sup>

A chegada dos automóveis importados pelo porto de Vitória foi o ponto alto do reflexo, no Espírito Santo, dessa nova fase da economia mundial. Já acostumados aos veículos produzidos por fabricantes instalados em São Paulo e em Minas Gerais, aos quais o ex-presidente Collor de Mello chamou de *carroças* em alusão à defasagem tecnológica dos modelos que rodavam pelo país, de uma hora para outra as cidades da Grande Vitória viram-se ocupadas por milhares de automóveis das mais diversas marcas, modelos e procedências que desfilavam em caminhões-cegonha pelas avenidas mais movimentadas em busca das áreas alfandegadas. Em outubro de 1991, o jornal A Gazeta, estampava a seguinte manchete: “Fiat importa carros de luxo pelo Espírito Santo”. Eis parte da matéria:

Com a abertura de 48 containers pela Alfândega do Espírito Santo, na próxima sexta-feira, vai ficar oficializada a primeira importação de automóveis de luxo pelos portos capixabas. São 50 carros Alfa Romeo, modelo 164, que estão vindo da Itália e vão passar pelo Espírito Santo em direção a Betim (MG), onde se localiza a sede da Fiat. Cada automóvel está avaliado em US\$ 120 mil (Cr\$ 46,5 milhões pelo câmbio comercial) e será redistribuído nos grandes centros econômicos do país pela Fiat brasileira. Os containers desembarcaram em Capuaba na última segunda-feira.<sup>18</sup>

A partir de 1991, o estado do Espírito Santo inicia um serviço aduaneiro em zona secundária que culminará, quatro anos depois, na instalação pioneira no país de três EADIs (Estações Aduaneiras de Interior), dando mostras do potencial de seu comércio exterior e da

importância do setor aduaneiro para o fluxo comercial no estado. Em 2 de outubro de 1991, o então coordenador-geral do Sistema Aduaneiro brasileiro, José Luiz Falcão Borja, enviava através de telex para a Superintendência da 7ª Região Fiscal, na cidade do Rio de Janeiro, o ofício BSA/DPRF/CSA nº 2048, de 1º de outubro de 1991, solicitando autorização para o deslocamento para Brasília, do chefe da DIVCAD-ES em Vitória, Ronaldo Loureiro, para participar de estudos para elaboração de editais de licitação de terminais alfandegados. Sem dúvida, um sintoma da necessidade de se estruturar recintos aduaneiros fora das zonas primárias que estavam congestionadas em face do aumento de mercadorias importadas pelo Espírito Santo.

Prova disso é a Comunicação Interna DRF/VTA/ES nº 410, de 4 de outubro de 1991, assinada pelo delegado da Receita Federal em Vitória, Roberto Cavallieri Vommaro, endereçada ao coordenador-geral do Sistema Aduaneiro em Brasília, José Luiz Borja Falcão, com o seguinte teor:

(...) considerando que os portos alfandegados de uso público sob jurisdição desta repartição estão congestionados (...) o que tem trazido problemas de ordem operacional para o exercício do controle aduaneiro, obrigando que se autorize cargas/descargas em Terminais de uso privativo; considerando que o fato enseja problemas de ordem política, tendo em vista que se encontra em tramitação ainda no Congresso Nacional a abertura dos portos privativos à carga geral;

E continua:

Considerando que a implantação paulatina do corredor de exportação englobando os Estados de Mato Grosso, Mato Grosso do Sul, Goiás, Distrito Federal, Minas Gerais e Sul da Bahia acarretará uma sobrecarga na movimentação de mercadorias diversas; considerando finalmente que o governo federal tem como uma das suas metas incentivar o Comércio Internacional, solicito a V. S<sup>a</sup> estudos no sentido de ser autorizada concorrência pública para implantação, além de um Entrepósito de Uso Público, também de uma Estação Aduaneira de Interior no Município da Grande Vitória.<sup>19</sup>

Os pedidos acima demonstram a vitalidade da DIVCAD-ES frente ao crescimento das movimentações portuárias no estado e antecipam a necessidade, que logo em seguida torna-se premente, de se alfandegar áreas de zona secundária para a facilitação do desembarço de mercadorias e perfeita fiscalização aduaneira.

#### A RECRIAÇÃO DA ALF/VIT: UM NOVO IMPULSO AO COMÉRCIO EXTERIOR CAPIXABA

Contudo, o ano de 1992, marca o início efetivo do *boom* da importação de veículos pelos portos do Espírito Santo. Os terminais de uso privativo e os dois entrepostos aduaneiros não dariam conta do aumento abrupto dessas importações. Como a nova Lei de Licitações<sup>20</sup> havia sido sancionada em 21 de junho de 1993 pelo presidente da República, Itamar Franco, o superintendente da 7ª Região Fiscal, Serafim Cipriano Pereira, atendendo às reivindicações da Alfândega de Vitória —recriada em setembro de 1992— e de empresários locais, designou em 21 de dezembro daquele ano uma Comissão Especial de Licitação<sup>21</sup> que ficou responsável pela elaboração do Edital visando à instalação de três EADIs na região da Grande Vitória.

Após a realização das licitações, os contratos com as empresas vencedoras foram firmados durante o ano de 1995, no auge das importações de veículos pelos portos de Vitória.<sup>22</sup> O auditor fiscal da Receita Federal do Brasil, Paulo de Jesus Cortez, presidente da Comissão de Licitação à época, relembra com entusiasmo o clima criado por conta dos Editais e a movimentação que se estabeleceu entre o empresariado capixaba e nacional:

Essa Comissão de Licitação realmente movimentou Vitória, o Espírito Santo, São Paulo e o mundo. E se apresentaram para essa licitação dez grandes empresas, inclusive empresas de renome (...) uma série de empresas de grande porte, construtoras, seja de São Paulo, de Minas e do Espírito Santo. (...) é um negócio tão interessante, porque o estado do Espírito Santo foi o pioneiro na criação de estações aduaneiras. Não existia nenhuma no Brasil. Foram as três primeiras criadas no Brasil. Depois é que a história explodiu. (...) tudo veio depois do Espírito Santo. Serviu de modelo para o Brasil. E realmente causou entusiasmo, deu tudo certo.<sup>23</sup>

Esse pioneirismo não foi mera retórica. Existia de fato a oportunidade para tanto, o que foi percebido, já no início do processo de abertura econômica, por empresários e autoridades aduaneiras do Espírito Santo. A partir de dados compilados do Sindicato do Comércio de Exportação e Importação do Estado do Espírito Santo (Sindiex) é possível inferir que entre 1993 e 2001, apenas da Bélgica, Argentina, Estados Unidos e Alemanha, entraram nos portos de Vitória e de Vila Velha cerca de 843.484 veículos automotores.<sup>24</sup> A avalanche de veículos importados pelo Espírito Santo veio, posteriormente, implementar uma dinâmica da movimentação de cargas gerais nos portos capixabas.

Ou seja, o complexo portuário se especializou na importação de mercadorias diversas, ampliando a movimentação de navios. Em decorrência, a Alfândega de Vitória atingiu a segunda posição em arrecadação no país. Como afirmou Ronaldo Loureiro, também integrante da Comissão de Licitação, referindo-se ao papel das importações de carros por Vitória:

(...) junto com os carros virão as grandes operações de importação. (...) pode esperar que virão. O carro aí eu entendo como uma *locomotiva*, eles [os importadores], vão começar a dar preferência às importações aqui pelo estado, as empresas aqui vão se especializar cada vez mais. (...) as importações vão continuar, vai depender de vocês, da agressividade de vocês nessa área, e vocês são agressivos! [se referindo ao setor portuário e aos empresários capixabas do setor de importação].<sup>25</sup> (grifo nosso).

Passada a euforia com as importações de veículos, o setor de comércio exterior capixaba buscou encontrar uma nova pauta de mercadorias já que muitas marcas montaram fábricas no Brasil. Na pauta de importação somam-se aos veículos, entre outros, produtos como maquinário pesado, eletro-eletrônicos, locomotivas, aeronaves, malte, trigo, tecidos de poliéster, tecidos de malha, fio de poliéster, leite em pó, secadores para madeira, escavadeiras, vinhos, cremes de beleza, água-de-colônia, medicamentos, luvas cirúrgicas, máquinas e equipamentos, resinas e matéria-prima para indústria.<sup>26</sup>

Desde 1993, os setores industriais-exportadores que apresentaram maior crescimento foram os de minério de ferro aglomerado, minério de ferro não aglomerado, celulose, produtos semimanufaturados de ferro e aço, soja em grãos, café não torrado em grão e granitos trabalhados. Esses, porém, são setores já tradicionais da economia capixaba que

pueram beneficiar-se dos incentivos fiscais e da eliminação de tarifas implementadas ainda nos anos 1990 e do mercado de *commodities* que está em alta há vários anos.

No setor de mineração e siderurgia, por exemplo, o cenário internacional apresentou franca tendência ao crescimento, com grande repercussão no PIB e na balança comercial capixabas. Tal conjuntura, cuja maior beneficiária foi a CVRD, fez com que as exportações de minério de ferro aglomerado atingissem um patamar de 41 milhões de toneladas embarcadas.<sup>27</sup> Ressalte-se ainda a produção de celulose branqueada, produzida no Espírito Santo pela Aracruz Celulose S/A e exportada pelo porto de Vitória e pelo de Barra do Riacho, no município de Aracruz.<sup>28</sup> Os dados referentes a esses setores são contundentes e apontam para uma ampliação das demandas de produção e de movimentação portuária no Espírito Santo.

Os principais produtos embarcados do Espírito Santo entre janeiro e dezembro de 2007 foram: minérios de ferro aglomerados (42,21%), celulose (13,45%), produtos semimanufaturados de ferro e aço (11,88%), granitos trabalhados (8,96%), café não torrado (4,91%), semimanufaturados de outras ligas (2,54%), outros laminados de ferro e aço (1,50%), minérios de ferro não aglomerados (1,38%), consumo de bordo – combustíveis e lubrificantes (1,36%), granito cortado em blocos ou placas (1,29%). Os percentuais, de fato, repercutem a tendência de alta internacional dos preços de matérias-primas.<sup>29</sup>

Nesse sentido, a recriação da Alfândega do Porto de Vitória em 1992-1993 e a conseqüente implantação de uma estrutura aduaneira para o território capixaba representaram um passo significativo na capacidade de atração de negócios do Espírito Santo, inclusive porque a União correspondeu aos desafios da modernização portuária com articulação entre diferentes instituições federais e com a abertura à participação empresarial de setores até então dominados inteiramente pelo Estado, como é o caso das operações portuárias em zonas primárias e secundárias. Isso tudo resultou na atração de cargas a serem processadas pelas *tradings* que vieram instalar-se no Espírito Santo.

O crescimento desses setores trouxe ímpeto à balança comercial do Estado, mas reforçou outro debate: a capacidade dos portos do estado em atender às crescentes demandas. Em 15 de maio de 2004 o jornal *A Gazeta* estampava a seguinte manchete: “Rochas e frutas diversificam as exportações capixabas”. O jornal mostrava números expressivos do crescimento das vendas internacionais dos setores de rochas, móveis e frutas. As vendas de mármore e granitos aumentaram, entre janeiro e outubro de 2004, 44,17% em relação ao ano anterior, com os produtos sendo exportados para a Espanha, Estados Unidos, Itália, China, Canadá, Taiwan, México, Hong Kong, Venezuela, Austrália e Colômbia.<sup>30</sup>

Corroborando nossas argumentações de que uma Aduana bem estruturada tecnicamente pode vir a ser um dos pilares para o desenvolvimento regional, a ALF/VIT atua desde 1997, na formulação e implementação de importantes mecanismos de melhorias da ação dos órgãos públicos anuentes no comércio exterior capixaba, através de um importante instrumento de debates denominado PROHAGE (Programa de Harmonização das Atividades dos Agentes de Autoridade nos Portos). É composto pelo Ministério da Fazenda (RFB/Alfândega), Ministério da Saúde (Anvisa), Ministério da Defesa (CMM/Capitania dos Portos), Ministério da Justiça (Polícia Federal), Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento (VigiAgro), Secretaria Especial de Portos (Codesa), Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior (Inmetro/Ipem). Seus objetivos principais são o fomento à integração e harmonização, além da padronização no cumprimento das normas e elementos que orientam e os procedimentos operacionais nos portos. O objetivo final é aperfeiçoar o desempenho das atividades



portuárias e reduzir o tempo para o desembarço e desova de cargas nos berços portuários do estado.<sup>31</sup>

Em dez anos o PROHAGE alcançou algumas conquistas que não devem ser menosprezadas no âmbito das relações de parceria de pesquisas entre universidade e iniciativa privada, tal como o acordo que agilizou o embarque de granéis, especialmente o minério de ferro e *commodities* agrícolas, na exportação; a agilização da inspeção e análises laboratoriais de bebidas importadas, mediante convênio com o Instituto de Tecnologia da UFES (Itufes);<sup>32</sup> a dispensa da duplicidade de pesagem de produtos siderúrgicos; a redução do tempo ocioso de estadia de navios nos terminais privativos; o incentivo à instalação e adequado aparelhamento dos órgãos de fiscalização no interior dos portos; a mediação de conflitos entre autoridades, administradores e usuários dos portos e a proposição de revisão e atualização das normas vigentes no ambiente portuário.<sup>33</sup>

#### CONSIDERAÇÕES FINAIS

Pode-se afirmar que o desenvolvimento do comércio exterior capixaba, em que pese os condicionantes externos e a melhoria de sua infra-estrutura, está correlacionado a cinco aspectos que parecem ser indissociáveis para o crescimento do setor: i) necessidade de investimentos constantes em logística nos portos, ferrovias, estradas de rodagem e aeroporto; ii) aumento da capacidade de investimentos do Estado no tocante a políticas de fomento à tecnologia; iii) maiores incentivos às pequenas e médias empresas importadoras e exportadoras e; iv) capacidade político-institucional de fazer aumentar os investimentos públicos e privados no setor.

Em outras palavras, o fomento à pesquisa no estado requer uma política mais arrojada compatível com as potencialidades econômicas da região. O conceito de *vocação natural*, usado por tantos, nesse sentido, perde expressão. Não existe *vocação natural* sem políticas de planejamento e desempenho. O investimento em educação e em inovação tecnológica são medidas fundamentais para o desenvolvimento do comércio exterior no estado.

Os pontos aqui abordados são dimensões de um modelo que beneficiou a economia do Espírito Santo nos últimos 20 anos. Mas o comércio exterior pode se desenvolver mais no estado. É esse o intuito: descobrir como as iniciativas políticas, empresariais e dos trabalhadores podem e devem contribuir para o pleno avanço socioeconômico do comércio internacional e da própria sociedade capixaba. É preciso fugir do determinismo da vocação natural. É necessário superar a contradição do capitalismo brasileiro: a combinação do estatuto rebaixado da força de trabalho com a extrema dependência externa. O que se deve buscar é um ponto de equilíbrio entre o emprego da força de trabalho e um fluxo regular e crescente de bens e serviços, entre o Espírito Santo o mundo, para que se possa superar a situação presente e as incertezas do futuro.

## BIBLIOGRAFIA

- ABREU, Marcelo de Paiva (org.): *A ordem do progresso: cem anos de política econômica republicana (1889-1989)*, Rio de Janeiro: Campus, 1990, 445 p.
- ALF/VIT: *Boletim Alfândega da Receita Federal no Porto de Vitória*, Vitória: ALF/VIT/Aduana Brasil Magazine, 2007, 4 p.
- ALMEIDA, Eduardo: “Mudança institucional e estrutural na economia brasileira no início dos anos noventa”, *Análise Econômica*, Porto Alegre, v. 17, n. 31, mar. 1999, 33 p.
- BAER, Werner; PAIVA, Cláudio: “A vacilante economia brasileira: estagnação e inflação durante 1987-93”, BAER, Werner. *A economia brasileira*. 2. ed. São Paulo: Nobel, 2002, pp. 195-219.
- FRECHIANI, Luis Cláudio: *O desenvolvimento econômico do Espírito Santo e o Fundo para o Desenvolvimento das Atividades Portuárias (FUNDAP)*, Dissertação de Mestrado em Economia, Programa de Pós-Graduação em Economia, Universidade Federal do Espírito Santo, 2003, 112 p.
- FREGONAZZI, João Luiz: “Política Aduaneira e Relacionamento Externo com o Mercosul e América do Sul” [Palestra em DVD], *EXPOPORTOS 2007 – Feira de logística, transporte e comércio exterior*. 4ª edição. Serra-ES, 10 de outubro de 2007.
- FREITAS, Sônia de. *História oral: possibilidades e procedimentos*, São Paulo: Humanitas / FFLCH / USP / Imprensa Oficial do Estado, 2002, 145 p.
- GREGGIO, Antonio Carlos: “O futuro da aduana brasileira”, *Boletim do ICEX*, São Paulo, s. n., 1990, 2 p.
- GARCIA, Diriciara: *Representações sociais sobre vigilância sanitária entre trabalhadores da ANVISA: um estudo na Coordenação de Vigilância Sanitária de Portos, Fronteiras e Recintos Alfandegados do Rio Grande do Sul*, Dissertação de Mestrado em Enfermagem, Programa de Pós-Graduação em Enfermagem, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, 2006, 106 p.
- PROHAGE: *Informativo PROHAGE*, Vitória, ano 1, n. 1, dez. 2007, 4 p.
- LABRIOLA NETO, Francisco: *A aduana no Brasil: reflexões acerca de um espaço “descidadanizado”*, Dissertação de Mestrado em Estado e Sistemas Sociais Políticos, Programa de Pós-Graduação em Ciências Sociais, Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, 1996, 93 p.
- LOUZADA, Cláudia: *Panorama dos portos secos no Brasil: avaliação e perspectivas*, Dissertação de Mestrado Profissionalizante em Engenharia de Produção, Programa de Pós-Graduação em Engenharia, Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro, 2005, 90 p.
- NOGUEIRA, Eloy Eros: *Identidade organizacional: estudo de caso do Sistema Aduaneiro Brasileiro*, Dissertação de Mestrado em Administração, Programa de Pós-Graduação em Administração, Universidade Federal do Paraná, 2000, 304 p.
- RIBEIRO, Luiz Cláudio; BARROS, Nicélio; PROTTI, David: *A serventia da casa: a Alfândega do Porto de Vitória e os rumos do Espírito Santo*, Vitória: Sindiex, 2008, 190 p.
- RUSSO FILHO, Antonio: *Comércio internacional: um modelo para segurança portuária de modernização da aduana brasileira*, Dissertação de Mestrado em Engenharia Elétrica, Programa de Pós-Graduação em Engenharia, Universidade de São Paulo, 2006, 122 p.
- SIMÕES, Roberto: “Desenvolvimento econômico do Espírito Santo no século XX”, BITTENCOURT, Gabriel (org.): *Espírito Santo: um painel da nossa história*, Vitória: Edit, 2002, pp. 229-244.
- SINDAMARES: *Estatísticas*, [DVD], Vitória, agosto, 2008.

SINDIEX: *O comércio externo no desenvolvimento capixaba: a contribuição do sistema Fundap – 1971-2001*, Vitória: Sindiex, 2002, 55 p.

SIQUEIRA, Maria da Penha: *O Porto de Vitória: expansão e modernização. 1950-1993*, Vitória: Codesa, 1994, 201 p.

— *Industrialização e empobrecimento urbano: o caso da Grande Vitória – 1950/1980*, Tese de Doutorado em História, Programa de Pós-Graduação em História Econômica, Universidade de São Paulo, 1991, 157 p.

## FUENTES

Acervo ALF/VIT: Entrevistas, Legislações, Portarias, Comunicações, Convênios e Estatísticas.

Acervo Ministério da Fazenda/ES: Diário Oficial da União (DOU) – 1966 a 2008.

Acervo do Arquivo Público Estadual/ES: Jornal A Gazeta – 1990 a 2008.

Sítios eletrônicos:

<http://www.aliceweb.desenvolvimento.org.br/>

<http://www.aracruz.com.br/minisites>

<http://www.receita.fazenda.gov.br/aduanaecomercioexterior>

<http://www.sindiex.org.br/comercioexterior>

<http://www.vale.com>

## NOTAS

- <sup>1</sup> Cf. RIBEIRO, Luiz Cláudio; BARROS, Nicélio; PROTTI, David: *A serventia da casa: a Alfândega do Porto de Vitória e os rumos do Espírito Santo*, Vitória: Sindiex, 2008, 190 p.
- <sup>2</sup> O mesmo que espírito-santenses.
- <sup>3</sup> SINDAMARES: *Estatísticas*, [DVD], Vitória, agosto, 2008.
- <sup>4</sup> Cf. RIBEIRO; BARROS; PROTTI: *op. cit.*, p. 19-22.
- <sup>5</sup> Idem, p. 89-159.
- <sup>6</sup> Cf. ABREU, Marcelo de Paiva (org.): *A ordem do progresso: cem anos de política econômica republicana (1889-1989)*, Rio de Janeiro: Campus, 1990, 445 p.
- <sup>7</sup> São os órgãos credenciados para auxiliar no controle comercial, quando, pela natureza do produto ou pela finalidade da operação, for necessária a análise da mesma. Cada anuente responsabiliza-se, dentro da sua área de atuação, por atestar o cumprimento das condições para fins de licenciamento da operação. São eles: Departamento de Operações de Comércio Exterior (MDIC); Conselho Nacional de Energia Nuclear (CNEN); Departamento Nacional de Combustíveis (DNC); Departamento de Polícia Federal do Ministério da Justiça (DPF/MJ); Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Renováveis (IBAMA); Agência Nacional de Vigilância Sanitária do Ministério da Saúde (Anvisa/MS); Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento (MAPA); Instituto Brasileiro de Patrimônio Cultural (IBPC); Ministério da Aeronáutica; Ministério da Ciência e Tecnologia (MCT); Ministério do Exército; Secretaria de Assuntos Estratégicos da Presidência da República (SAE/PR) e Secretaria de Produtos de Base (SPB). Ver: <http://www.receita.fazenda.gov.br/aduanaecomercioexterior>, acesso em 05 de agosto de 2008.
- <sup>8</sup> SIQUEIRA, Maria da Penha Smarzaró: *O Porto de Vitória: expansão e modernização. 1950-1993*, Vitória: Codesa, 1994, p. 36.
- <sup>9</sup> O regime aduaneiro especial de *drawback* foi instituído no Brasil pelo Decreto-lei nº 37/66, de 21 de novembro de 1966. Esse mecanismo é usado para a importação de matérias-primas com favorecimento ou isenção de impostos de importação, com a condição de serem usadas como componentes de produtos destinados à exportação. O *drawback* funciona como um incentivo às exportações, pois reduz os custos de produção de artigos exportáveis, tornando-os mais competitivos no mercado internacional.
- <sup>10</sup> ALVAREDA IMPERIAL, Severiano: Entrevista concedida a Luiz Cláudio Ribeiro, Nicélio Barros e David Protti, Vitória-ES, 14 de dezembro de 2007. Acervo ALF/VIT, Caixas 3 e 15, DVD 35.
- <sup>11</sup> SIQUEIRA, Maria da Penha Smarzaró: *Industrialização e empobrecimento urbano: o caso da Grande Vitória – 1950/1980*, Tese de Doutorado em História, Programa de Pós-Graduação em História Econômica, Universidade de São Paulo, 1991, p. 61-74.
- <sup>12</sup> Sobre este terceiro ponto, ver: SIMÕES, Roberto: “Desenvolvimento econômico do Espírito Santo no século XX”, BITTENCOURT, Gabriel (org.): *Espírito Santo: um painel da nossa história*, Vitória: Edit, 2002, p. 241.
- <sup>13</sup> Os dados foram extraídos de SINDIEX: *O comércio externo no desenvolvimento capixaba: a contribuição do sistema Fundap – 1971-2001*, Vitória: Sindiex, 2002, p. 13.
- <sup>14</sup> *A Gazeta*, Vitória, 17 de junho de 1991, p. 9.
- <sup>15</sup> *A Gazeta*, Vitória, 22 de junho de 1991, p. 13.
- <sup>16</sup> *A Gazeta*, Vitória, 07 de março de 1992, p. 10.
- <sup>17</sup> *A Gazeta*, Vitória, 07 de junho de 1992, p. 12.

- <sup>18</sup> *A Gazeta*, Vitória, 28 de agosto de 1991, p. 12.
- <sup>19</sup> MEFP-CI. *Comunicação Interna DRF/VTA/ES nº 410*, de 04 de outubro de 1991. Acervo ALF/VIT, Caixa 6.
- <sup>20</sup> *Lei nº 8.666*, de 21 de junho de 1993. Publicada no DOU de 22 de junho de 1993, p. 8269-8281. Regulamenta o art. 37, inciso XXI, da Constituição Federal, institui normas para licitações e contratos da Administração Pública e dá outras providências.
- <sup>21</sup> *Portaria SRRF/7ªRF nº 494*, de 21 de dezembro de 1993; *Portaria SRRF/7ªRF nº 19*, de 04 de fevereiro de 1994.
- <sup>22</sup> DOU. *Ato Declaratório n. 26*, de 25 de setembro de 1995; DOU. *Ato Declaratório n. 38*, de 23 de novembro de 1995 e; DOU. *Ato Declaratório n. 40*, de 7 de dezembro de 1995.
- <sup>23</sup> MATTOS CORTEZ, Paulo: Entrevista concedida a Luiz Cláudio Ribeiro, Nicélio Barros e David Protti, Rio de Janeiro-RJ, 25 de janeiro de 2008. Acervo ALF/VIT, Caixas 3 e 15, DVD 31.
- <sup>24</sup> Dados extraídos da Secretaria de Comércio Exterior do Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior (Secex/MDIC) – Importação Espírito Santo e coligidos pelo Setor de Apoio Técnico e Atendimento ao Associado do Sindiex-ES, em 24 de abril de 2008. Acervo ALF/VIT, Caixa 8, DVD 16.
- <sup>25</sup> LOUREIRO, Ronaldo: Entrevista concedida a Luiz Cláudio Ribeiro, Nicélio Barros e David Protti, Vitória-ES, 10 de dezembro de 2007. Acervo ALF/VIT, Caixas 3 e 15, DVD 34.
- <sup>26</sup> Dados extraídos de <http://www.sindiex.org.br/comercioexternior>, acesso em 04 de agosto de 2008.
- <sup>27</sup> Disponível em <http://www.vale.com>, acesso em 05 de agosto de 2008.
- <sup>28</sup> Disponível em <http://www.aracruz.com.br/minisites/ra2006/home/default.htm>, acesso em 07 de agosto de 2008.
- <sup>29</sup> Dados extraídos do endereço eletrônico <http://www.aliceweb.desenvolvimento.org.br/>, acesso em 07 de agosto de 2008.
- <sup>30</sup> “Rochas e frutas diversificam as exportações capixabas”, *A Gazeta*, Vitória, 15 de novembro de 2004, p. 13.
- <sup>31</sup> Cf. PROHAGE. *Informativo PROHAGE*, Vitória, ano 1, n. 1, dez. 2007, p. 2.
- <sup>32</sup> Convênio celebrado entre o Sindicato do Comércio de Exportação e Importação do Estado do Espírito Santo (Sindiex) e a Fundação Ceciliano Abel de Almeida (FCAA), para a implementação do “Laboratório de Análises de Bebidas de Origem Vegetal” do Instituto de Tecnologia da Ufes (Itufes), assinado em 30 de dezembro de 2003. Acervo ALF/VIT, Caixa 8, DVD 16.
- <sup>33</sup> Cf. PROHAGE, *op. cit.*, p. 2.