

PERSPECTIVA PESSIMISTA DEMORA DE MAIS DE UMA DÉCADA DE ENGAVETAMENTO DO PROJETO PODERÁ CUSTAR CARO À ECONOMIA DO ESPÍRITO SANTO

Porto de Barra do Riacho já nascerá ultrapassado para grandes navios

Quando sair do papel, ele não terá condições de receber navios grandes

Demanda futura será por terminais de grande calado e retroáreas gigantes

RITA BRIDI
rbridi@redgazeta.com.br

O período de mais de uma década de engavetamento do projeto de implantação do Porto de Barra do Riacho poderá custar caro à economia do Espírito Santo. A demora na construção do terminal, que é citado por muitos como o futuro portuário do Estado, poderá gerar um porto ultrapassado para a movimentação de carga de contêineres, hoje a principal demanda do segmento de comércio exterior.

A busca constante pela redução de custos está mudando a concepção portuária. A direção é para a especialização dos navios, com a utilização de embarcações cada vez maiores e retroáreas de grandes dimensões. E com embarcações cada vez maiores, poucos são os portos no mundo em condição de receber os navios gigantes.

Em setembro último, entrou em operação o supercargueiro dinamarquês Emma Maersk. Com capacidade para 15 mil contêineres, o navio tem condições de transportar a carga de cinco navios Panamax (3 mil contêineres) ou a

AJ12854



SUPERNAVIO. Os cargueiros gigantes da empresa dinamarquesa Maersk não conseguiriam ser recebidos por nenhum porto do país. FOTO: DIVULGAÇÃO

Dragagem não deu certo: 12 pontos ainda são de área rasa

O maior problema é próximo à 3ª Ponte, onde há uma pedra, que não era conhecida antes

A dragagem realizada na Baía de Vitória, ainda não foi homologada, embora o trabalho da empresa contratada tenha terminado

de 12,5m. Em muitos deles, a parte dragada só permitiu um avanço de profundidade de 10,5m para 11,3m, o que é considerado muito pouco.

Dos 12 pontos em que a profundidade não foi atingida, segundo o presidente da Codesa, Henrique Zimmer, dois precisam ser removidos.

PEDRA NO MEIO DO CAMINHO.

recentemente. As fortes chuvas ocorridas em junho último, são a principal suspeita.

Segundo Zimmer, que participou da última reunião do Conselho de Autoridade Portuária (CAP), as fortes chuvas e o mar agitado na noite de 2 de julho último, destruíram parcialmente o Terminal de Barcaças da CST Arcelor, em Praia Mole. A força das

CONHEÇA O SUPERNAVIO

- **Nome:** Emma Maersk
- **Origem:** Dinamarca
- **Comprimento:** 397 metros
- **Largura:** 63 metros
- **Calado (carregado):** 16 metros
- **Capacidade:** 15 mil contêineres
- **Custo estimado:** Acima de US\$ 145 milhões
- **Tripulantes:** 13
- **Porto:** Opera no maior porto do mundo, o Porto de Rotterdam, na Holanda, onde há 11 guindastes especiais para contêineres trabalhando ao mesmo tempo
- **Viagem:** O maior navio do mundo realizou sua primeira viagem no dia 08 de setembro de 2006
- **Rotas de operação:** Ásia/Europa com um ciclo de 63 dias entre a ida e a volta, visitando, entre outros, portos na China, Japão, Inglaterra, Suécia e Holanda
- **Pintura:** Possui uma pintura de silicone que recobre a parte do casco abaixo da linha d'água, reduzindo a resistência ao avanço e economizando cerca de 1,2 milhões de litros de combustível por ano

ções cada vez maiores e retroáreas de grandes dimensões. E com embarcações cada vez maiores, poucos são os portos no mundo em condição de receber os navios gigantes.

Em setembro último, entrou em operação o supercargueiro dinamarquês Emma Maersk. Com capacidade para 15 mil contêineres, o navio tem condições de transportar a carga de cinco navios Panamax (3 mil contêineres) ou a carga de três navios Post Panamax (5 mil contêineres). Com capacidade para tanta carga, o navio tem calado de 16 metros.

No Brasil, hoje nenhum porto teria condições para receber o supernavio. E Barra do Riacho, mesmo que saísse do papel, nem sonharia com o Emma Maersk, porque seu calado, com a dragagem, seria de 14 metros, no máximo. O futuro portuário do Espírito Santo, em se falando de carga containerizada, certamente não é mais Barra do Riacho, que já não é mais a bola da vez.

VEDETES. Embarcações das dimensões do Emma Maersk serão as estrelas da navegação marítima nos próximos 50 anos, aposta o representante dos trabalhadores no Conselho de Autoridade Portuária (CAP), Luiz Fernando Barbosa Santos.

E para que navios deste tamanho possam operar no Espírito Santo é preciso pensar, logo, na construção de um porto de águas profundas. A melhor opção para o novo porto, avalia, é Ponta de Tubarão, junto do Porto de Praia Mole, em Vitória.

A implantação do Porto de Barra do Riacho é um projeto necessário e urgente para aumentar a competitividade dos portos do Espírito Santo. Entretanto, não é mais a solução para a movimentação de contêiner, em se falando de futuro.

O terminal de Barra do Riacho, lembra Santos, é fundamental para receber as embarcações que não podem atracar no Porto de Vitória. Mas o porto de águas profundas precisa ser construído nos próximos cinco anos para impedir que a atividade de comércio exterior perca força.

O maior problema é próximo à 3ª Ponte, onde há uma pedra, que não era conhecida antes

A dragagem realizada na Baía de Vitória, ainda não foi homologada, embora o trabalho da empresa contratada tenha terminado em março deste ano. E a Companhia Docas do Espírito Santo (Codesa) ainda não sabe quando o trabalho de aprofundamento do canal de acesso será homologado pela Capitania dos Portos.

Na batimetria (medição da profundidade dos oceanos e lagos) realizada pelo Instituto Nacional de Pesquisas Hidroviárias (INPH), foram constatados, no canal de acesso, 12 pontos em que a profundidade não atingiu a cota preten-

da de 12,5m. Em muitos deles, a parte dragada só permitiu um avanço de profundidade de 10,5m para 11,3m, o que é considerado muito pouco.

Dos 12 pontos em que a profundidade não foi atingida, segundo o presidente da Codesa, Henrique Zimmer, dois precisam ser removidos.

PEDRA NO MEIO DO CAMINHO.

Um dos pontos é uma pedra próxima a um dos pilares da Terceira Ponte. A pedra, segundo Zimmer, não apareceu nas batimetrias anteriores. Em outros pontos em que a profundidade ficou aquém da pretendida foi constatada a presença de areia e lama no fundo do mar.

A pedra, segundo Zimmer, é rolável. Ninguém sabe explicar, com clareza, como a pedra foi parar perto da ponte e nem o acúmulo de areia e lama em vários pontos do canal de acesso, que foi dragado

recentemente. As fortes chuvas ocorridas em junho último, são a principal suspeita.

Segundo Zimmer, que participou da última reunião do Conselho de Autoridade Portuária (CAP), as fortes chuvas e o mar agitado na noite de 2 de julho último, destruíram parcialmente o Terminal de Barcaças da CST Arcelor, em Praia Mole. A força das águas arrancou muitas pedras do terminal, algumas com peso em torno de 5 toneladas.

A forte correnteza pode ter trazido para a Baía de Vitória a areia, a lama e a pedra que está próxima à Terceira Ponte. A Codesa precisa retirar, pelo menos parte da pedra e um bom volume de areia e lama para que a dragagem seja homologada. A companhia só não sabe quando conseguirá contratar a empresa para realizar o serviço.

■ **Largura:** 63 metros

■ **Calado (carregado):** 16 metros

■ **Capacidade:** 15 mil contêineres

■ **Custo estimado:** Acima de US\$ 145 milhões

■ **Tripulantes:** 13

■ **Porto:** Opera no maior porto do mundo, o Porto de Rotterdam, na Holanda, onde há 11 guindastes especiais para contêineres trabalhando ao mesmo tempo

■ **Rotas de operação:**

Ásia/Europa com um ciclo de 63 dias entre a ida e a volta, visitando, entre outros, portos na China, Japão, Inglaterra, Suécia e Holanda

■ **Pintura:** Possui uma pintura de silicone que recobre a parte do casco abaixo da linha d'água, reduzindo a resistência ao avanço e economizando cerca de 1,2 milhões de litros de combustível por ano