

Capuaba vai operar pelo sistema *roll-on-roll-off*

A partir do próximo dia 30, o porto de Vitória passará a integrar o grupo dos portos brasileiros que operam com o sistema "roll-on/roll-off" (RO/RO), exportando, por cabotagem, chapas da Usiminas para o norte e nordeste do país.

De acordo com informações da Administração do Porto de Vitória, o primeiro navio, especializado no sistema, o "Marina I", atracará em Capuaba e carregará 60 carretas com chapas e bobinas de aço produzidas pela Usiminas. A partir de então, a movimentação será contínua, com atracação semanal, atingindo um volume mensal de 12 mil toneladas.

Para esse tipo de embarque, o porto, através da divisão de Engenharia, está concluindo estudo para um cais específico e especializado na extremidade norte do cais de Capuaba. A empresa responsável pelos embarques em Vitória será a Hipermodal — Consórcio de Transportes e Serviços.

Pelo sistema roll-on/roll-off, as mercadorias são embarcadas e desembarcadas sobre rodas, ou seja, o navio transporta os caminhões carregados que, após o desembarque, levam a carga diretamente ao destinatário. Até hoje, esse tipo de embarque só era possível nos portos do Rio de Janeiro, Santos e Recife.

VANTAGEM

A grande vantagem do sistema, como destacou ontem o porto de Vitória, diz respeito à economia de tempo nas operações de embarque e desembarque. "Se fôssemos carregar um navio de duas mil toneladas levaríamos, no mínimo cinco dias. Com o roll-on/roll-off levaremos três horas, no máximo", garantiu ontem a assessoria do porto.

A extensão do sistema, que em última análise, corresponde à entrega "de porta a porta" aos principais portos brasileiros é uma das atuais metas do Ministério dos Transportes. O navio, na realidade, somente paga a utilização do porto, com visíveis economias para compradores e vendedores das mercadorias.

Para o porto de Vitória, especificamente, a grande vantagem vai ser a economia de tempo, pois, como disse ontem um assessor, "não haverá navios demorando-se tanto tempo como antes no nosso

cais". Com isso, ele lembrou que o tempo economizado representará novas vagas, "acabando de vez com o pouco de congestionamento que ainda poderia haver no porto".

Pelo porto de Vitória, por outro lado, passaram nada menos do que 40% das exportações brasileiras em 1979, em tonelagem, representando uma receita cambial da ordem de 1,7 bilhão de dólares. Neste ano, conforme previsão, essa receita deverá chegar a 2,5 bilhões de dólares, ou seja, 12,5% do que o país deve conseguir com suas exportações.

PERFORMANCE

Isto, segundo o porto, se a performance das exportações de café, celulose e produtos siderúrgicos mantiverem-se no mesmo nível do primeiro semestre. As perspectivas são de que, até o final do ano, sejam exportadas por Vitória, 1,5 milhão de sacas de café, 400 mil toneladas de celulose e 300 mil toneladas de produtos siderúrgicos.

O incremento de cargas no porto de Vitória, atualmente, é um dos maiores do país. Nos cinco primeiros meses do ano, o crescimento sobre igual período de 1979 atingiu a 80%, enquanto que, computando-se todo o complexo portuário, registrou-se um incremento da ordem de 24%. Isto, em decorrência da duplicação das exportações de café, do aumento das exportações de celulose e cacau e da triplicação das exportações de produtos siderúrgicos (acabados e semi-acabados), tanto por cabotagem como para o mercado externo.

O cais de Capuaba, de outro lado, já conta com todas as concorrências para as obras complementares, com previsão de conclusão da pavimentação, drenagem e novas linhas férreas no próximo mês de dezembro. A Portobrás, inclusive, acaba de adquirir da Alemanha três novos guindastes pórticos/elétricos para aquele complexo, dois com capacidade de 30 toneladas e outro com capacidade de 60 toneladas.

Em decorrência do incremento da movimentação de suas cargas, o porto de Vitória registrou, nos primeiros cinco meses deste ano, um superavit da ordem de Cr\$ 20 milhões, sendo um dos poucos portos do país nessa condição.