

Economia

Após divergências, Organização Mundial do Comércio (OMC) decidiu ontem estender negociações da Rodada de Doha até a próxima quarta-feira para tentar um acordo.

Salvem o porto! Capitão dos Portos propõe discussão sobre o futuro do terminal mais antigo do ES

Porto de Vitória: carga geral, turismo ou petróleo?

DIVULGAÇÃO

Para continuar como porto de cargas é preciso mudar profundidade e área de manobra dos navios

RITA BRIDI
rbridi@redgazeta.com.br

■ O Porto de Vitória, de fundamental importância para a economia do Espírito Santo e para a atividade de comércio exterior está quase se afogando nos gargalos que o cercam. O porto pede socorro. Para não morrer, precisa, entre outras coisas, saber com urgência, qual será seu perfil nas próximas quatro ou seis décadas.

Continuar como porto de cargas gerais, tornar-se um porto turístico ou de atividade de apoio à atividade petrolífera? O fórum ideal para tal definição, avalia o Capitão dos Portos do Espírito Santo, Walter Inglez, seria um amplo debate que contasse com a participação da Companhia Docas do Espírito Santo (Codesa), que é a autoridade portuária, da União e do Estado do Espírito Santo - acionistas da Codesa - dos usuários do porto, envolvendo todos os segmentos, e da sociedade.

O QUE ATRAPALHA

A profundidade média de 11,5 metros, muito já se falou, é um dos entraves para o porto. Mas, segundo o Capitão dos Portos, "o grande gargalo do Porto de Vitória é a bacia de evolução". É o local onde os

barcações não é compatível para navios maiores, mais compridos.

E o Porto de Vitória está espremido entre as edificações de Vitória e as de Vila Velha. Diferente de outros terminais implantados em vários pontos do litoral capixaba, e que podem avançar mar adentro, Porto de Vitória não tem área disponível, no mar, para se expandir. Pelo menos no desenho atual.

E qual seria a solução para oferecer ao porto condições ideais e seguras de manobrabilidade? As alternativas, explica Inglez, vão depender muito da destinação que se vai dar ao porto. Mesmo assim ele não se esquiva de opinar e sugere mudanças nas duas pontes (Florentino Avidos e Segunda Ponte).

Com a mudança das pontes para modelos que permitam a passagem de embarcações (são vários os exemplos construídos em diferentes países), o Porto de Vitória poderia se expandir na direção de Cariacica e a nova área para a evolução das embarcações poderia ser aquela na proximidade de Porto de Santana.

Tal mudança demandaria custos elevados, avisa o Capitão dos Portos, porque implicaria em nova configuração do porto e das pontes. Mas o Porto de Vitória quebraria o paradigma de crescer para dentro do mar. Outra alternativa seria abrir espaço para o porto, com uma



ROTA. No caminho do Porto de Vitória estão muitas pedras e uma cidade inteira, por isso está tão difícil se adequar à navegação atual, que possui grandes navios; basta ver abaixo os obstáculos na hora de fazer manobras ou passar sob a ponte



Para continuar como porto de cargas é preciso mudar profundidade e área de manobra dos navios

RITA BRIDI

rbridi@redgazeta.com.br

■ ■ O Porto de Vitória, de fundamental importância para a economia do Espírito Santo e para a atividade de comércio exterior está quase se afogando nos gargalos que o cercam. O porto pede socorro. Para não morrer, precisa, entre outras coisas, saber com urgência, qual será seu perfil nas próximas quatro ou seis décadas.

Continuar como porto de cargas gerais, tornar-se um porto turístico ou de atividade de apoio à atividade petrolífera? O fórum ideal para tal definição, avalia o Capitão dos Portos do Espírito Santo, Walter Inglez, seria um amplo debate que contasse com a participação da Companhia Docas do Espírito Santo (Codesa), que é a autoridade portuária, da União e do Estado do Espírito Santo – acionistas da Codesa – dos usuários do porto, envolvendo todos os segmentos, e da sociedade.

O QUE ATRAPALHA

A profundidade média de 11,5 metros, muito já se falou, é um dos entraves para o porto. Mas, segundo o Capitão dos Portos, “o grande gargalo do Porto de Vitória é a bacia de evolução”. É o local onde os navios fazem o giro na entrada ou saída do porto. A área, hoje, utilizada para o giro das em-

barcações não é compatível para navios maiores, mais compridos.

E o Porto de Vitória está espremido entre as edificações de Vitória e as de Vila Velha. Diferente de outros terminais implantados em vários pontos do litoral capixaba, e que podem avançar mar adentro, Porto de Vitória não tem área disponível, no mar, para se expandir. Pelo menos no desenho atual.

E qual seria a solução para oferecer ao porto condições ideais e seguras de manobrabilidade? As alternativas, explica Inglez, vão depender muito da destinação que se vai dar ao porto. Mesmo assim ele não se esquivou de opinar e sugere mudanças nas duas pontes (Florentino Avidos e Segunda Ponte).

Com a mudança das pontes para modelos que permitam a passagem de embarcações (são vários os exemplos construídos em diferentes países), o Porto de Vitória poderia se expandir na direção de Cariacica e a nova área para a evolução das embarcações poderia ser aquela na proximidade de Porto de Santana.

Tal mudança demandaria custos elevados, avisa o Capitão dos Portos, porque implicaria em nova configuração do porto e das pontes. Mas o Porto de Vitória quebraria o paradigma de crescer para dentro do mar. Outra alternativa seria abrir espaço para o porto, com uma grande obra de engenharia, que resultaria na redução da área da Ilha do Príncipe.

Nova dragagem dá sobrevida de apenas 20 anos

■ ■ O projeto apresentado à ministra-chefe da Casa Civil, Dilma Rousseff, para ser incluído na lista do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), é um dos caminhos para manter a competitividade do Porto de Vitória. O projeto, que tem custo estimado em R\$ 90 milhões, ampliará para 14 metros a profundidade do porto. O estudo foi apresentado à ministra no último dia 16 pelo presidente da Codesa, Angelo Baptista e pelo governador Paulo Hartung. Se im-

plementada, a obra garantirá mais duas décadas de sobrevida ao Porto de Vitória, destaca o presidente da companhia. Também tira do terminal o estigma de porto sem futuro, enfatiza. A luta para a garantia dos recursos necessários à obra já teve dois rounds com resultado favoráveis. O próximo desafio é passar pelo crivo da comissão multidisciplinar do PAC na reunião que acontecerá no próximo mês. Os integrantes da comissão, explica Baptista, precisam estar convencidos da importância da obra para a economia do Estado e do país, para incluir o projeto na seleta lista de obras prioritárias do PAC.



ROTA. No caminho do Porto de Vitória estão muitas pedras e uma cidade inteira, por isso está tão difícil se adequar à navegação atual, que possui grandes navios; basta ver abaixo os obstáculos na hora de fazer manobras ou passar sob a ponte



Breve histórico da dragagem do porto

■ De abril de 2005 a agosto de 2006, foi realizada a dragagem do Porto de Vitória

■ Logo após o término da dragagem, o Instituto Nacional de Pesquisas Hidroviárias (INPH) entregou o Levantamento Hidrográfico (LH) à Codesa

■ Somente em 2 de junho de 2007, a Codesa encaminhou o LH à Capitania dos Portos, sendo que o mesmo foi devolvido no dia seguinte por não conter os documentos necessários à análise

(encontrava-se incompleto). Até o momento, o referido LH não foi reencaminhado à autoridade marítima

■ Preocupada com a segurança, devido à dragagem e do não encaminhamento pela Codesa do devido LH, em novembro e dezembro de 2007, a Marinha do Brasil (MB), por meio do navio hidrográfico Taurus, realizou sondagem do Porto de Vitória, para atualizar as cartas náuticas. O resultado, já homologado pela MB, foi entregue à Codesa em maio de 2008.

Dicionário

■ ■ PROFUNDIDADE

Distância vertical entre o fundo do mar e a linha d'água num dado momento

■ ■ CALADO (DIMENSÃO)

distância vertical entre a linha d'água e a parte inferior do navio

■ ■ FOLGA ABAIXO DA QUILHA (FAQ)

distância vertical entre a parte inferior do navio e o fundo do mar

■ ■ COMPRIMENTO (LOA)

distância horizontal entre a extremidade de vante e a mais de ré de um navio

■ ■ BOCA (DIMENSÃO)

distância horizontal entre a extremidade mais a esquerda e mais a direita de um navio

■ ■ PORTE BRUTO (TONELAGEM)

peso do navio

■ ■ CALADO AÉREO (DIMENSÃO)

distância vertical entre a extremidade mais alta de um navio e a linha d'água