

Sindicato teme desabamento no Porto de Vitória

AJ13084

Cláudia Feliz

O calado de navios que atracam na área teve uma redução e, na faixa afetada, só carros mais leves podem circular

As exportações de café, derivados do cacau, frutas e fertilizantes, do Espírito Santo, vêm sofrendo redução significativa por causa da diminuição do calado numa faixa de aproximadamente 200 metros, entre os armazéns 4 e 5 do cais comercial do Porto de Vitória. O problema está relacionado a um processo de erosão, gerado pela fuga de material — pedras, areia, etc. — do enrocamento do cais, e preocupa ao Sindicato dos Portuários, que teme o registro de acidentes com homens e máquinas que atuam na área.

Há dois meses Jairo Louzada, presidente do sindicato, enviou um telex ao presidente da Companhia Docas do Espírito Santo (Codesa), Dirceu Cardoso, no qual solicitava cópia de um relatório, narrando providências já adotadas pela empresa, e falava de suas preocupações em relação ao risco de acidentes, mas até a semana passada não havia recebido qualquer tipo de resposta. Louzada garante que Cardoso nunca respondeu a um só ofício da categoria. O sindicalista afirma que, se parte do cais desmoronar durante uma operação de embarque ou desembarque de carga, um acidente grave pode ser registrado. “Já imaginou guindastes, ligados, e homens indo ao mar?”, pergunta ele, preocupado.

Menor ganho

Mesmo sem acidentes há prejuízo, de acordo com Louzada, relacionado aos ganhos de todo o pessoal envolvido nas operações. O vice-presidente da Associação Profissional das Agências de Navegação do Espírito Santo, Fernando Pinto Almeida, que representa 25 dos 50 agentes em atuação no Estado, também garante que, há 90 dias, a direção da entidade manteve contato com a diretoria da Codesa e discutiu o assunto.

Cauteloso, Almeida não se aprofunda na avaliação do problema, que vê como uma questão administrativa, de competência da Codesa, mas

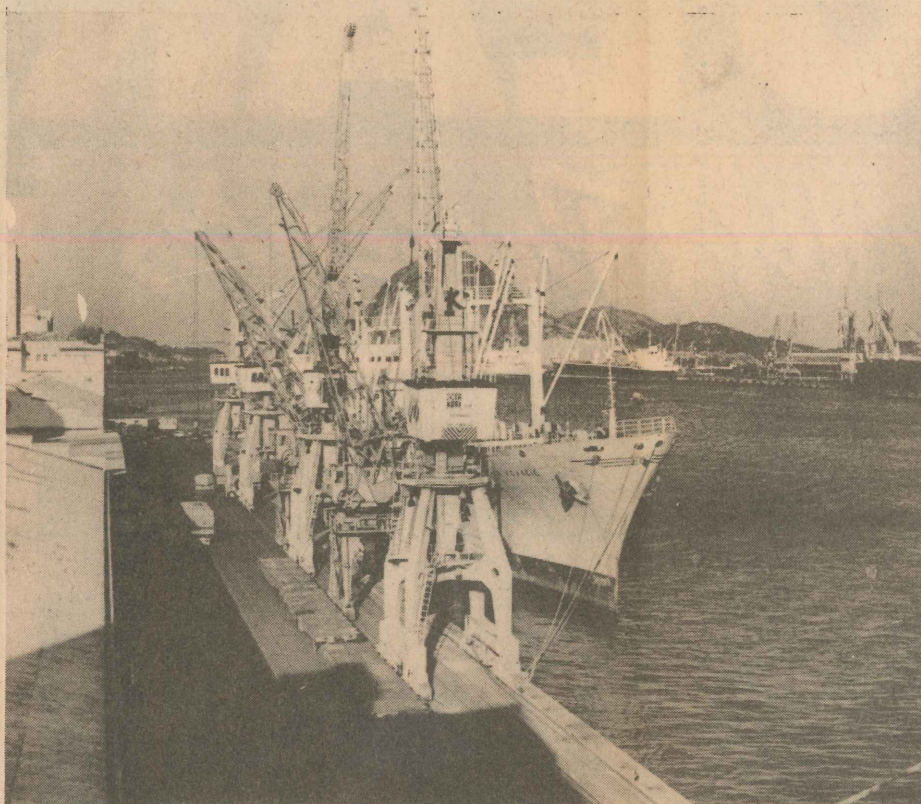
A Codesa assegura que as consequências dessa erosão e do assoreamento não são tão grandes, tendo em vista a existência do cais de Capua-ba, que ela garante não apresentar nada parecido, mantendo um calado de 11 metros de profundidade. Essa é também a avaliação do vice-presidente da Associação de Agências, embora lembrando que, de acordo com a quantidade de navios que chega num mesmo período, não está afastada a possibilidade de um deles ficar parado por mais tempo por não ter como atracar. A partir do momento que um navio entra na barra, começam as despesas da embarcação parada, que não são nada pequenas. Fernando Almeida assegura que uma estadia de navio, hoje, está orçada em oito mil dólares.

Preocupação

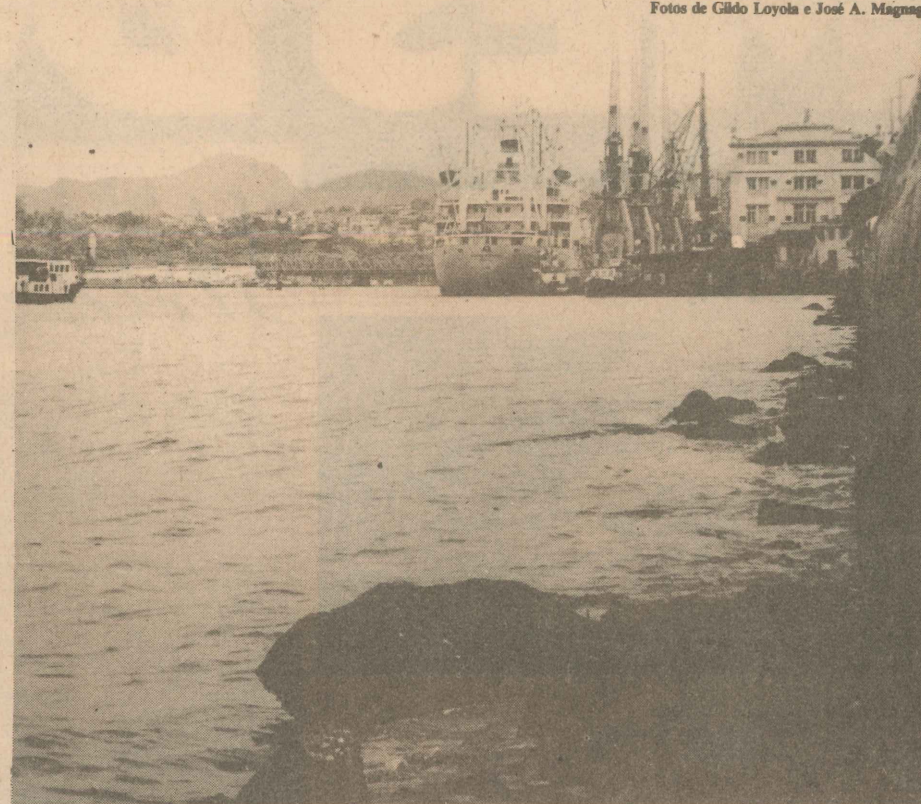
“Tudo o que acontece na faixa portuária é preocupante”, diz Almeida, lembrando ainda que, com a crise econômica, qualquer segmento em dificuldades, mesmo que temporárias, acaba sendo lesado. O tenente Siqueira, da Capitania dos Portos, assegura que não existem riscos para os homens que trabalham na faixa do cais, onde ocorre a fuga constante de material, lembrando que a redução do número de pés dos navios segue as orientações do órgão relacionadas à segurança da navegação.

Mas a própria Codesa, segundo sua Assessoria de Comunicação, não nega que a possibilidade de acidente não estaria afastada, diante da erosão, que de acordo com Almeida, da Associação dos Agentes, se processa sem que possa ser vista facilmente — a observação da estrutura do cais só pode ser feita por mergulhadores.

Na faixa afetada só trafegam carros leves, segundo a assessoria — embora guindastes tenham sido vistos no local na última quinta-feira — justamente para evitar que



Por medida de segurança só navios com 21 pés podem atracar no local afetado



A fuga de material como pedras e areia provoca o processo de erosão no porto

Fotos de Gildo Loyola e José A. Mignago

Preocupação

lava de suas preocupações em relação ao risco de acidentes, mas até a semana passada não havia recebido qualquer tipo de resposta. Louzada garante que Cardoso nunca respondeu a um só ofício da categoria. O sindicalista afirma que, se parte do cais desmoronar durante uma operação de embarque ou desembarque de carga, um acidente grave pode ser registrado. "Já imaginou guindastes, ligados, e homens indo ao mar?", pergunta ele, preocupado.

Menor ganho

Mesmo sem acidentes há prejuízo, de acordo com Louzada, relacionado aos ganhos de todo o pessoal envolvido nas operações. O vice-presidente da Associação Profissional das Agências de Navegação do Espírito Santo, Fernando Pinto Almeida, que representa 25 dos 50 agentes em atuação no Estado, também garante que, há 90 dias, a direção da entidade manteve contato com a diretoria da Codesa e discutiu o assunto.

Cauteloso, Almeida não se aprofunda na avaliação do problema, que vê como uma questão administrativa, de competência da Codesa, mas não nega que a fuga de material — como o problema é analisado pelos técnicos — do cais afeta as atividades dos agentes e armadores. Afinal, a própria Codesa admite que, desde a detecção da erosão, no ano passado, houve necessidade de se reduzir a quantidade de pés (medida registrada da popa até o fundo da embarcação) dos navios que entram na faixa afetada.

O calado, com assoreamento provocado pela erosão do enrocamento — cuja origem estaria numa dragagem efetuada na área há aproximadamente dez anos — foi reduzido de quase 10 para sete metros. Com isso, por determinação da Capitania dos Portos, há seis meses só atracam no cais, entre os armazéns 4 e 5, navios com 21 pés, aos invés dos 30 permitidos antes do registro do problema. Sem essa medida de segurança, a embarcação corre o risco de "sentar" no fundo, podendo sofrer avarias em seu casco.

"Tudo o que acontece na faixa portuária é preocupante", diz Almeida, lembrando ainda que, com a crise econômica, qualquer segmento em dificuldades, mesmo que temporárias, acaba sendo lesado. O tenente Siqueira, da Capitania dos Portos, assegura que não existem riscos para os homens que trabalham na faixa do cais, onde ocorre a fuga constante de material, lembrando que a redução do número de pés dos navios segue as orientações do órgão relacionadas à segurança da navegação.

Mas a própria Codesa, segundo sua Assessoria de Comunicação, não nega que a possibilidade de acidente não estaria afastada, diante da erosão, que de acordo com Almeida, da Associação dos Agentes, se processa sem que possa ser vista facilmente — a observação da estrutura do cais só pode ser feita por mergulhadores.

Na faixa afetada só trafegam carros leves, segundo a assessoria — embora guindastes tenham sido vistos no local na última quinta-feira — justamente para evitar que o aterro seja forçado. E é também a assessoria quem explica que o Instituto Nacional de Pesquisa Hidroviária (INPH) recomendou à Codesa a contratação de uma empresa especializada para que possa ser feita uma vistoria subaquática, com fotografias e filmagens, de todo o cais. Só assim será possível avaliar o nível de gravidade da erosão e também sugerir medidas adequadas.

A diminuição do número de pés dos navios se reflete, diretamente, na quantidade de tonelage das embarcações. Navios de 30 pés, segundo a assessoria da Codesa, são capazes de transportar até 55 mil toneladas, mas os de 21 pés baixam essa capacidade para uma faixa variável entre 30 e 40 toneladas. E é com base nessa constatação que a própria companhia admite que a erosão — inicialmente identificada através do surgimento de pequenos buracos no piso do cais — tem trazido prejuízos para as exportações de produtos capixabas.