

REPORTAGEM ESPECIAL

A GAZETA acompanhou a rotina dos práticos, responsáveis por assumir um navio na barra e trazê-lo ao porto: **uma verdadeira aventura diária**

ROTA DO NAVIO

A DIFÍCIL ARTE

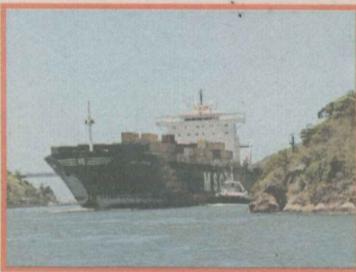
DE NAVEGAR

PEDRAS E CURVAS NO CAMINHO

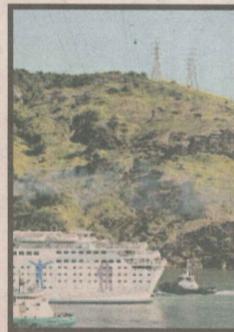
Veja o caminho feito pelo práctico no comando do navio, desde a saída da barra até a atracagem no Porto de Vitória

**BACIA DE EVOLUÇÃO**

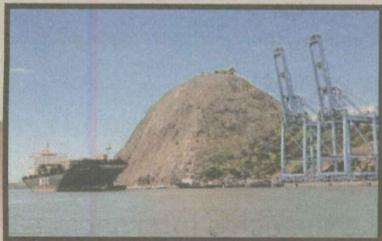
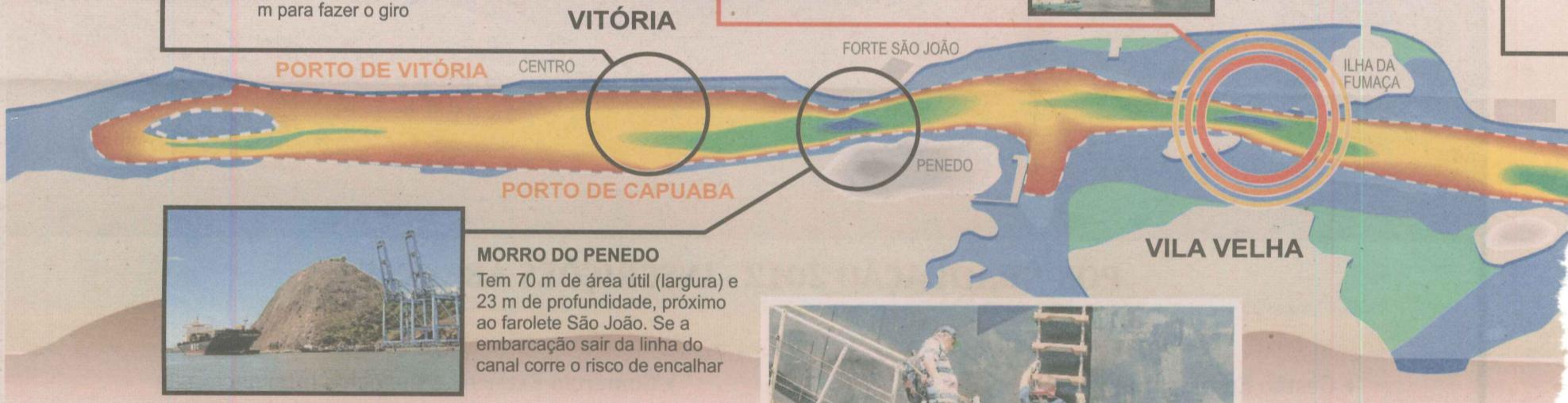
Logo depois do farolete vem a área de manobra, que é de alto risco. A área de manobra deveria ter o dobro do comprimento do maior navio (242 m) que entra no porto, de Vitória. Mas a área útil é de 272 m, quando deveria ser de 484 m. Sobram apenas 35 m para fazer o giro

**VITÓRIA****ILHA DA FUMAÇA**

É o ponto mais crítico para o práctico, pois o canal de navegação tem apenas 65 m de área útil e o navio tem que entrar guinando. Na área existem muitas pedras submersas

**CABOS DE ALTA TENSÃO**

Os cabos elétricos da Escelsa, que fazem a ligação das torres que ficam entre o Morro do Jaburuna, em Vila Velha, e o Morro de Jesus de Nazareth, em Vitória, têm praticamente a mesma altura da Terceira Ponte, de pouco mais de 60 metros

**MORRO DO PENEDO**

Tem 70 m de área útil (largura) e 23 m de profundidade, próximo ao farolete São João. Se a embarcação sair da linha do canal corre o risco de encalhar



CARLOS ALBERTO SILVA

A aventura começa com a subida no navio

✎ RITA BRIDI
rbridi@redgazeta.com.br

Quem vê um navio chegando a um terminal portuário, ou mesmo atracado, talvez nem faça ideia de toda a logística necessária para a embarcação chegar ao porto com segurança. Uma das várias categorias envolvidas nessa articulada logística é a praticagem, profissão que surgiu em 1808 com a chegada da família real ao Brasil.

E uma das funções do profissional da praticagem, o práctico, é assessorar o co-

mandante na condução da embarcação. O práctico embarca no navio, quando ele sai da barra, onde fica fundeado, e só deixa a embarcação depois que ela atraca no cais. Pelo fato de o práctico conhecer os obstáculos do canal de navegação e os reflexos dos ventos e das marés, o comandante sempre acata as orientações dele.

“O práctico tem que estar pronto para trabalhar em todo porto e berço”, destaca o secretário executivo da Praticagem no Espírito Santo, Gilson Victorino.

Para ter conhecimento suficiente a fim de conduzir a embarcação com segurança, o profissional recebe treinamento pelo período de um ano.

E quando se trata de um canal de navegação com tantos obstáculos, como é o do Porto de Vitória, a responsabilidade da praticagem aumenta ainda mais.

“É um porto difícil, em face de todas as restrições que apresenta”, salienta Victorino. Ele lembra que o Porto de Vitória é um porto natural, que foi recebendo

adequações com o passar dos anos. E com tantos obstáculos, é um desafio constante para os profissionais da praticagem. No infográfico acima, é possível notar a dificuldade para se conduzir uma embarcação tão grande até seu destino final. “Se esse porto fosse construído hoje, certamente não seria aprovado”, garante.

ATIVIDADE

No Espírito Santo, atuam 26 práticos (os nomes são aprovados em

FOTOS DE CARLOS ALBERTO SILVA



Quando um navio chega na barra, é preciso que o comandante acione a praticagem para levar a embarcação até o porto de destino; só eles podem fazer isso

A113188-2



PEDRA MARIA CATORÉ

Localiza-se na direção da Escola de Aprendizes e Marinheiros do Espírito Santo (Eames). Fica bem no meio do canal e a pedra, a parte submersa, é grande. Restringe a área de passagem



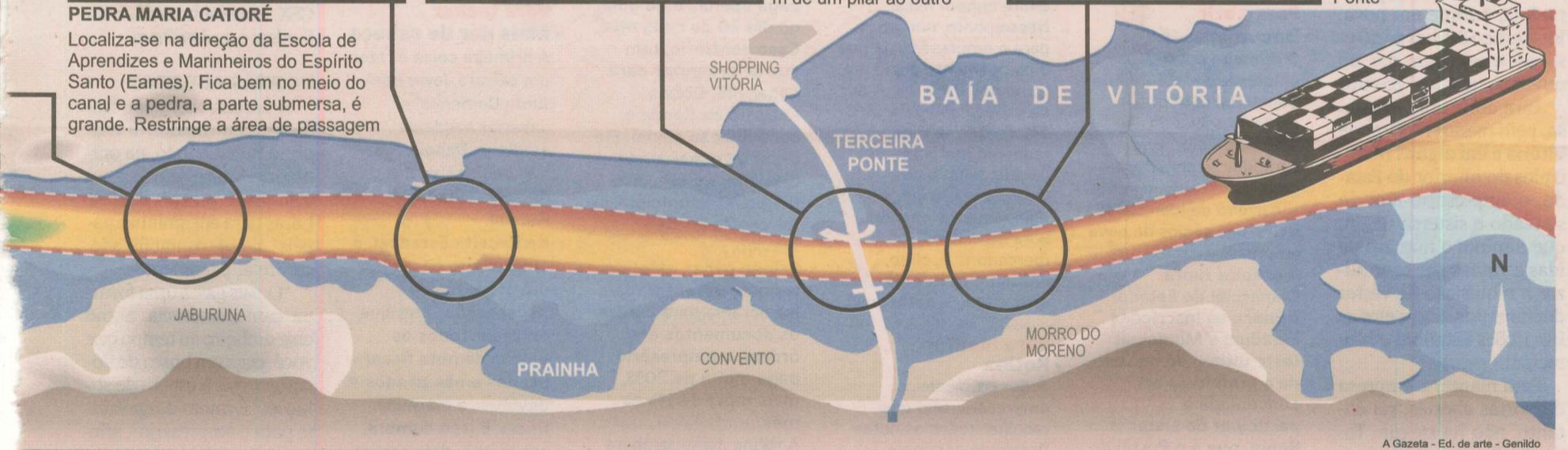
TERCEIRA PONTE

O vão central da ponte é considerado um obstáculo físico acentuado para a navegação. Tem pouca área disponível (largura e altura). Tem 61 m de altura e distância de 260 m de um pilar ao outro



BANCO DO TAGANO

Próximo ao píer que fica atrás do Shopping Vitória. É uma parte do canal bastante rasa e o navio tem que fazer uma guinada acentuada para pegar o alinhamento de passagem pela Terceira Ponte



A Gazeta - Ed. de arte - Genildo

processo seletivo promovido pela Marinha do Brasil). Os profissionais são divididos em três grupos, que trabalham em escala, por um período de seis horas. Em cada escala, geralmente, o prático faz três manobras consecutivas.

No Estado, atendem os terminais do complexo portuário de Vitória (Tubarão, Capuaba e Vitória), de Ubu, em Anchieta, e de Barra do Riacho, em Aracruz.

Falar da remuneração é um tabu para os profissionais da praticagem. Quase

NESTOR MÜLLER



“O Porto de Vitória não é simples. Tem um canal sinuoso, recheado de pedras e com várias restrições”

— **GILSON VICTORINO**
SECRETÁRIO EXECUTIVO DA PRATICAGEM NO ES

um assunto proibido. Eles evitam a todo custo falar quanto ganham. Para se ter uma ideia, em recente processo seletivo nacional, a informação é de que a remuneração do prático varia de R\$ 60 mil a R\$ 130 mil, por mês, mudando de acordo com a região portuária e a movimentação de navios.

O trabalho da praticagem é realizado como se fosse um tripé, formado pelo prático, pela atalaia (central de controle de navios) e pelas lanchas. A praticagem dispõe de seis lanchas

para os práticos (projetadas para a atividade) mais três lanchas de apoio. Cada lancha navega com dois marinheiros.

As lanchas levam os práticos até a embarcação e, depois que o navio está atracado, trazem o profissional de volta. O mesmo procedimento é feito na saída do navio do porto. Os agentes marítimos são os responsáveis pelo pagamento do trabalho desenvolvido pelos práticos. Cada agente arca com os custos das manobras da embarcação.