



A103513

## PORTOS CAPIXABAS: ABERTURA PARA O PROGRESSO

# Porto de Vitória: 3º maior exportador de café do Brasil

O porto de Vitória, graças ao sistema rodo-ferroviário que o interliga aos pontos extremos do País, tornou-se para uma vasta área de nosso território a mais vantajosa das opções de chegada até o mar. Na direção Norte-Sul, a BR-101 e as linhas da Rede Ferroviária Federal dão acesso, praticamente, a toda costa brasileira, ficando a ligação com o Brasil Central por conta da BR-262 e da estrada de Ferro Vitória-Minas.

O movimento de embarque de ferro-gusa pelo cais comercial de Vitória, representa parcela expressiva na exportação nacional. Utilizando seus próprios equipamentos automáticos, o porto também opera pelo sistema Roll-on-Roll-off, graças ao moderno equipamento portuário disponível e todas as facilidades para esse tipo de operação usado nos mais modernos portos do mundo.

## PECULIARIDADES

A expansão do porto de Vitória possibilitou o atendimento específico às peculiaridades de cada região. Assim é que a movimentação de grãos e produtos siderúrgicos visa atender principalmente o Parque Industrial de Minas Gerais e do Espírito Santo e a estocagem e embarque de produtos agroindustriais visam atender, além do Triângulo Mineiro, vastas regiões de Goiás e Mato Grosso.

Um dos mais antigos do Brasil, o porto de Vitória iniciou em 1870 as exportações de café em grão, para tornar-se; hoje, um autêntico campeão nessa atividade econômica, se colocando no terceiro maior exportador de café no Brasil.

## PRAIA MOLE

Construído para atender às necessidades da Companhia Siderúrgica de Tubarão, o porto de Praia Mole será responsável pelo escoamento da produção da Usiminas e Açominas, além de receber o carvão metalúrgico, de procedência nacional e estrangeira, para estas três siderúrgicas e o carvão energético nacional para as indústrias de celulose, cimento e pelotização.

A implantação do complexo portuário de Praia Mole vem sendo realizada por um consórcio integrado pelas empresas Companhia Vale do Rio Doce, Siderúrgica Brasileira, cabendo à empresa de Portos do Brasil S/A a construção do molhe de abrigo, estrada de acesso e dragagem. O empreendimento conta com financiamento externo do Overseas Economic Cooperation Fund — Oeef, do Japão.

O primeiro estudo visando a construção de um porto que permitisse a movimentação de carvão e produtos siderúrgicos, em virtude da implantação da CST, foi proposta em 1973 pela Siderbrás, Finsider e Kawasaki. Optou-se pelo projeto de um porto em águas profundas na Ponta de Tubarão, cabendo à Portobrás a responsabilidade de assumir os encargos de sua construção. Por outro lado, foi assinado um contrato onde a Portobrás facultava à CVRD e Siderbrás a construção e exploração em uso privativo e às suas custas, dos terminais de carvão e de produtos siderúrgicos destinados à movimentação de mercadorias pertencentes ou consignadas à CVRD ou à Siderbrás e suas controladas.

Com 2.360m de extensão, atualmente



**Porto de Vitória: um dos mais antigos do Brasil e, desde 1870, opera com exportação de café em grão**

no molhe de abrigo do porto de Praia Mole já foram colocados 4 milhões 860 mil toneladas de pedra. A estrada de acesso, com 8,0 km de extensão, já teve sua pavimentação iniciada. A dragagem vem sendo realizada, tendo sido aberto um canal de 100 m de largura, liberado para a profundidade de 15m. Está em andamento a dragagem para a liberação da profundidade de 17m, no pier de carvão — o projeto completo é de 200m e profundidade de 17m. Já os serviços de dragagem do cais de produtos siderúrgicos compreendem um canal de 100m e profundidade de 14,50m, já em fase de conclusão. Para uma segunda fase, o projeto prevê a

construção de mais um berço para carvão e dois para produtos siderúrgicos.

## TUBARÃO

O porto de Tubarão foi inaugurado em 1º de abril de 1966 — tendo-se verificado na época, a duplicação das exportações para o Japão, e a segunda usina de pelotização, em 1973. No entanto, a constituição da Companhia Siderúrgica Tubarão, com a participação da CVRD, só ocorreu em 1974. A usina de Tubarão está estrategicamente localizada junto ao mar, no Planalto de Carapina, a cerca de 14 quilômetros de Vitória, dispondo de todas as facilidades de transporte para uma adequada movimentação de matérias-primas e produtos, estando ligada diretamente à Estrada de Ferro Vitória-Minas, à BR-101 Norte e ao porto de Praia Mole. Este, aliás, foi construído imediatamente ao lado da usina, sob a forma de expansão do Terminal Marítimo de Tubarão e irá atender

às necessidades da empresa na importação de carvão mineral e na exportação de aço. Em sua primeira fase, a CST contratou 6.135 empregados, trabalhando ainda, na área da usina outros 2.400 por conta de firmas prestadoras de serviços permanentes contratadas pela empresa.

## CAPUABA

O porto de Capuaba representa consolidação de uma das metas prioritárias do Governo. Definido como corredor de transporte para quatro regiões, foi projetado de forma a atender de maneira satisfatória os usuários atraídos pelas facilidades oferecidas.

O conjunto de obras construído em Capuaba compreende um cais acostável com 765 metros de extensão para navios de até 60.000 toneladas, já que a sua profundidade é de 13 metros. Para armazenagem de grãos foi construído um silo para cereais com capacidade estática inicial de 30.000 toneladas em sua primeira fase e 90.000 toneladas em sua fase final. Com 60 metros de altura, 8,50 metros de diâmetro em cada célula e uma torre de 83 metros de altura, o silo recebe cereais como soja, sorgo, milho e trigo. Ele é também dotado de equipamentos de limpeza, secagem, classificação, pesagem e ensacamento.

A recepção de cereais feita em instalações próprias para atendimento rodo-ferroviário opera a 600 toneladas/hora e a expedição, feita por correias transportadoras a velocidade de 1.200 toneladas/ano, dando uma capacidade dinâmica final da ordem de 2,3 milhões de toneladas/ano. Para o atendimento às cargas de cabotagem e importação de trigo, uma das correias transportadoras opera nesse sentido, com a velocidade de 300 toneladas/hora.

## PORTOCEL

A empresa Portocel, constituída em 12 de abril de 1976 para gerir o porto de Barra do Riacho, pertence à Aracruz Celulose S.A. desde abril deste ano. Da condição de porto estatizado, Barra do Riacho passou para a Aracruz como terminal privativo. A Companhia Docas do Espírito Santo deixou de ter qualquer ingerência nas atividades daquele porto, que passa a ser administrado pela Portocel.

Projetado inicialmente pela própria Aracruz Celulose S.A. com o objetivo de obter melhores condições de competição no mercado internacional, o porto de Barra do Riacho, também constituiu-se num dos objetivos do Corredor de Exportação Goiás/Minas/Espírito Santo. Atualmente, Barra do Riacho possui dimensões para atender navios de até 70 mil toneladas e um pier de atracação com 230 metros de comprimento além de faixa de cais correspondente a 40 metros de largura.

Acréscimos sucessivos têm sido registrados, na movimentação daquele porto, já tendo cruzado a marca de 2 milhões de toneladas, com embarques de até 30 mil toneladas de celulose. Em 1979 chegou o primeiro carregamento de sal para a Aracruz Celulose. O ramal ferroviário de 43 quilômetros, liga a estrada de ferro Vitória-Minas, partindo da estação de Piraqueaçu, Município de Ibirapu, ao porto de Barra do Riacho. Além do ferroviário, existem os acessos rodoviário e marítimo.