

A dragagem é essencial para a Baía de Vitória?

Em abril, devem começar as obras, apesar da oposição de ambientalistas, que pedem outra destinação à baía.

José Ricardo Ruschel dos Santos

Porto mais competitivo

O Espírito Santo possui o maior complexo portuário da América Latina, composto por sete portos: o Terminal Norte Capixaba, Porto de Regência, Porto de Praia Mole, Porto de Barra do Riacho, Porto de Tubarão, Porto de Vitória e o Porto de Ubu. Juntos, eles são os primeiros colocados em movimentação de carga e segundo em receita cambial da América Latina. Os anos de 2009 e 2010 poderão vir a representar uma mudança para a economia capixaba, com o aprofundamento e realinhamento do canal de acesso ao porto de Vitória. Estimamos um aumento de cerca de 20% na movimentação de cargas no porto público do Espírito Santo, que certamente trará resultados positivos na receita cambial. Quando se pensa em melhorias e aumento de capacidade de movimentação de cargas de um porto, logo se analisa os benefícios finais que serão obtidos. Com um aprofundamento do canal do Porto de Vitória para 14 metros, resultando em um calado de até 12,5 metros, estaremos dando condições para que ele possa competir com outros portos brasileiros. Um porto com um calado maior, com certeza resultará em mais cargas movimentadas. Há um empenho múltiplo do governo federal, principalmente da Secretaria Especial de Portos (SEP), e estadual, para que as obras aconteçam dentro do cronograma previamente elaborado. Já estamos com a licença ambiental concedida pelo IEMA e o processo de licitação está pronto em Brasília e poderá ser lançado já no mês de abril. A verba para as obras de dragagem do Porto de Vitória está incluída no Programa de Aceleração do Crescimento (PAC). Quando se discute o repasse desta quantia para a dragagem, ressalto, que o valor de 95 milhões é fundo garantido previsto no programa do governo. Entre os 95 milhões previstos para a dragagem, 40 milhões irão derivar do governo estadual, parte muito significativa na execução do serviço, e os outros 55 milhões virão através do governo federal. As obras de dragagem de aprofundamento e derrocagem do canal de acesso, bacia de evolução e berços de atracação do porto, têm a previsão de estarem concluídas em agosto de 2010. A partir daí será o começo de uma nova era para o Porto de Vitória. As expectativas com a conclusão da dragagem, são certamente positivas, sendo que estaremos proporcionando um porto, mais competitivo, moderno e com uma capacidade consideravelmente alta de receber mais navios que eventualmente migram para outros portos da faixa litorânea sudeste. Neste momento, não dá pra falar de desenvolvimento sem falar do atual cenário econômico mundial, mas neste aspecto demonstrar otimismo, é ver a crise como oportunidade. É impossível não dizer que o Porto não está sendo afetado, mas o importante são as ações a serem desenvolvidas neste período, esperar as coisas acontecerem sem união de forças é prenúncio de fracasso. Se depender destas e outras ações a serem feitas, demandadas pela Secretaria Especial de Portos, o Espírito Santo continuará sendo prestigiado na arrecadação de recursos oriundos do governo federal.

■ José Ricardo Ruschel dos Santos é engenheiro civil e presidente da Codesa

Marco Ortiz

Vocação desperdiçada

A dragagem do Porto de Vitória tem orçamento de R\$ 95 milhões, da Secretaria Especial de Portos da Presidência da República e do governo estadual. A Codesa e o IEMA são responsáveis pelo licenciamento e a autorização é concedida pelo Capitão dos Portos, após cumprimento de vários procedimentos. Começa na 3ª Ponte indo até a Florentino Avidos. Será mantida em todo esse trajeto uma largura de 40m, e na área do porto será de 120m para os navios fazerem a rotação. Atualmente a profundidade é entre 7,5m a 10m e pretende-se atingir uma profundidade de 14m em todo o trajeto. Serão retiradas 95 mil metros cúbicos de rochas através de demolição submarina com cargas explosivas. Essas retiradas, submersas, ocorrerão principalmente na Pedra Maria Catoré na Ilha das Pombas, Ilha das Cobras e no Penedo. Além das rochas serão retirados 1 milhão e 800 mil metros cúbicos de sedimentos. Todos os materiais serão lançados na região denominada "Bota Fora", com 60 quilômetros quadrados, a 4,5 km da costa. O IEMA solicitou apenas o estudo dos animais que mantém relação íntima com o fundo. Não foram feitos estudos dos peixes, outros animais, plantas e suas implicações sociais e com o ambiente; nem nos pilares da 3ª ponte, já que no passado foi atingido por um navio e as explosões poderão trazer consequências. Não souberam explicar, nas audiências, quais as coordenadas exatas do Bota Fora. Existem outros métodos de utilização do material dragado e esse escolhido é o menos oneroso e o mais questionável ecologicamente. Além da turbidez e diminuição da fotossíntese, os sedimentos serão revolvidos e afetarão zonas não contaminadas conduzindo a perturbações no ciclo biológico das espécies. Os metais pesados e outros serão agregados à cadeia alimentar e chegarão aos seres humanos. A profundidade aumenta a velocidade da onda, e juntamente com o aquecimento global, fará com que as águas invadam o continente de forma muito mais rápida, levando agentes causadores de várias doenças, que estão ali nessas águas. A baía está em processo de eutrofização, causada pelo excesso de matéria orgânica, advinda dos esgotos não tratados, que produzem bactérias e consomem todo o oxigênio, e está classificada pelo Conama como grau 3, servindo somente para harmonia paisagística e navegação. O Penedo é um bem tombado, fazendo parte do Patrimônio Histórico e Paisagístico e pelo art.16, da Lei Estadual nº 2.974, qualquer construção no seu entorno tem que ter autorização prévia do Conselho Estadual de Cultura. A solução para evitar estes desastres passa pela utilização do Porto de Tubarão, que já está em águas profundas e preparado para receber navios de grande calado. O Porto de Vitória deveria somente receber embarcações turísticas e seus galpões serem utilizados para atividades artísticas e culturais constantes, contribuindo para afastar as crianças e pessoas da marginalidade. Utilização das águas da baía para um transporte coletivo, eficiente e saudável. A Terra é um organismo vivo, as rochas, as plantas e todos os seres, fazem parte de um complexo equilibrado que ajudam a manter a vida nesse planeta. Todos devemos ter conscientização ambiental, para influenciar nosso destino.

■ Marco Ortiz é médico naturalista