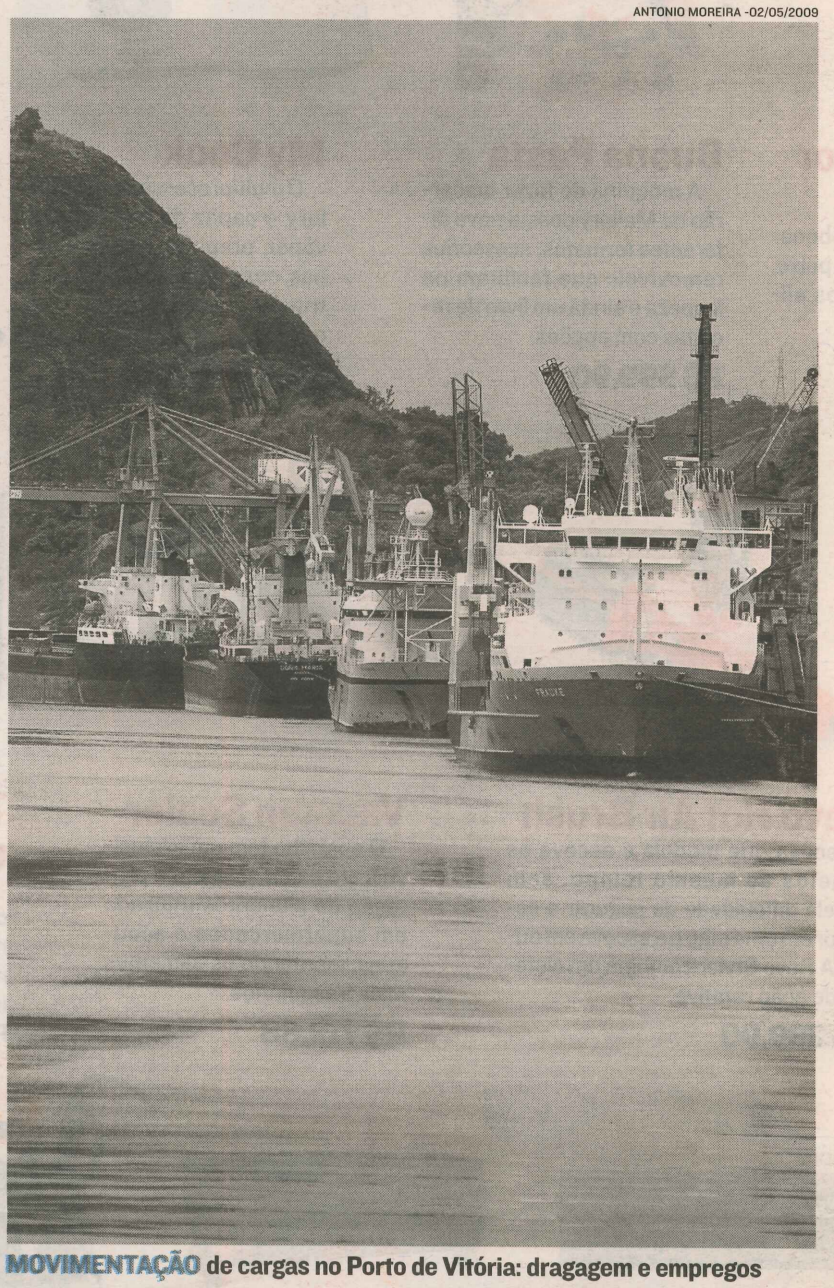
Baía de Vitória
AT03817

Instituto Jones dos Santos Neves
Biblioteca

Dragagem na baía de Vitória em outubro

Aprofundamento do canal da baía de Vitória para 14 metros pode ampliar movimentação de cargas no porto em 1,5 milhão de toneladas

ANTONIO MOREIRA -02/05/2009



MOVIMENTAÇÃO de cargas no Porto de Vitória: dragagem e empregos

Ney Santana

Com previsão para começar em outubro, as obras de dragagem e derrocagem (retirada de pedras) da baía de Vitória terão um alcance muito mais amplo do que os empregos que serão criados – 100 diretamente e outros 300 de forma indireta.

De acordo com a Companhia Docas do Espírito Santo (Codesa), o aprofundamento do canal para 14 metros pode aumentar em 20% a movimentação de cargas no Porto de Vitória, passando dos atuais 7,5 milhões para 9 milhões de toneladas por ano.

Esse incremento, segundo o assessor da Secretaria Especial de Portos (SEP), José Ricardo Ruschel dos Santos, se deve à possibilidade de os navios Panamax, com calado de até 12,5 metros, poderem receber mais carga, a partir das obras. "Hoje as embarcações entram na baía de Vitória e saem com a carga aliviada, porque não podem operar com capacidade máxima. Aí têm de passar em outro porto para completar", conta.

Comparativamente, os terminais ao longo da baía de Vitória são os de menor profundidade no País. Os 10,6 metros do canal só se comparam ao do Porto de Itajaí, em Santa Catarina, ficando atrás do Rio de Janeiro (12,3 metros), Santos (13,5 metros), e Rio Grande (14,4), no Rio Grande do Sul.

Ainda no Espírito Santo, o Porto de Ubu tem 18,5 metros de profundidade, enquanto o de Tubarão, 21 metros. No Brasil, o de maior profundidade é Ponta da Madeira, no Maranhão, com 24 metros.

EMPREGABILIDADE

Com maior eficiência nas operações dos navios, consequentemente haverá um aumento na empregabilidade, compensando a queda de 50% – segundo a Intersindical Portuária – na mão de obra avulsa registrada desde o início da crise mundial, no final do ano passado.

Outro benefício é a garantia da instalação de novos projetos portuários. Em Vila Velha, dois já estão definidos: Nova Holanda e Nisibra, ambos para a cadeia de petróleo e gás. O terceiro será para o setor metalmecânico. Os empreendimentos vão criar 3 mil vagas.

CANAL MAIS PROFUNDO

R$ 117 milhões investidos

A PROFUNDIDADE será ampliada dos atuais 10,6 metros para 14 metros, garantindo 12,5 metros de calado e 120 metros de largura de média no canal, o que significa a possibilidade de entrada de navios maiores.

NAVIOS: com a profundidade atual, a mesma de Itajaí (SC), o Porto de Vitória perde para o do Rio de Janeiro, que tem 12,3 metros; Santos, 13,5; Rio Grande (RS), 14,4 (profundidade ideal para os navios Panamax); Ubu, 18,5; Açu (RJ) e Tubarão, 21 metros.

LICITAÇÃO: o processo licitatório será deflagrado em 60 dias. As obras começam em outubro, com previsão de término no final de 2010.

INVESTIMENTOS: R$ 117 milhões (R$ 95 milhões nas obras e R$ 22 milhões na manutenção).

EMPREGOS GERADOS: 100 diretos e pelo menos 300 indiretos.

A BAÍA CONTA COM OS SEGUINTES TERMINAIS: Porto de Vitória, Peiu, Capuaba, Terminal de Vila Velha, Companhia Portuária de Vila Velha, Flexibras, Prysman, Terminal de Líquidos e Paul.

ANÁLISE

Luiz Fernando Santos,
engenheiro especialista em terminais portuários

"Portos ganharão uma sobrevida"

"As obras de dragagem e derrocagem que serão realizadas no canal da baía de Vitória vão garantir uma sobrevida ao Porto de Vitória e aos demais terminais portuários localizados naquela área. Isso porque o investimento vai possibilitar que os navios da classe Panamax voltem a operar nesses terminais.

Inicialmente, a previsão era de que essa sobrevida fosse de cinco anos, mas até isso está sendo revisto, porque os navios estão ficando cada vez maiores, a fim de reduzir o custo do frete.

Hoje o frete nos nossos portos ficam caros, porque o navio não pode sair com carga máxima. Uma embarcação na qual cabem, por exemplo, 70 mil toneladas tem de sair, às vezes, com 40 mil toneladas, para compensar a pouca profundidade do canal.

Com as obras, isso não vai mais acontecer e o Porto de Vitória será mais competitivo."