

Dragagem vai ampliar navegação noturna

Retirada de areia do canal de acesso aos portos da Codesa começa hoje; o serviço deverá estar concluído dentro de seis meses

INFORME ECONÔMICO

ANTONIO XIMENES

A cadeira da Petrobrás

A vocação para indústria naval do Rio é antiga. Houve tempos em que os estaleiros de Niterói, do Caju, entre outros, detinham um papel predominante no emprego de mão de obra qualificada. Construir navios, fazer docagem e transportar mercadorias — via Marinha Mercante — eram práticas comuns nos anos 60, 70 e 80. Com a abertura do mercado, pouco a pouco o setor foi perdendo competitividade e no mesmo ritmo cortando vagas e caminhando lentamente para a falência. Num quadro agônico externado pela imagem dos navios do Lloyds Brasileiro enferrujando na Baía da Guanabara. Numa cena nada bucólica e evidenciando o desconsolo dos armadores, marítimos e marinheiros em geral, a paisagem próxima a ponte Rio-Niterói foi se transformando num rosário de lamentação e num triste cemitério de embarcações.

Num lance ousado e de aposta na retomada da economia fluminense, a Petrobrás ousou e decidiu fazer a docagem de alguns navios da sua frota de 74 nos estaleiros do Rio. Foi um susto para os armadores de Portugal, Uruguai, Coréia, Espanha, entre outras praças estrangeiras, que detinham um serviço que gira anualmente mais de US\$ 150 milhões, somente em reparos.

Na avaliação de Ricardo Leite Goulart Ponzi, presidente da Federação Nacional dos Trabalhadores em Transporte Marítimos, Fluviais e Pescadores, a iniciativa da estatal trouxe uma lufada de esperança

macroeconômica para o setor, o que animou uma parcela de profissionais que estavam praticamente sem perspectivas de trabalho no curto prazo. "A nossa defesa é pelo emprego, salário, qualidade e dignidade de vida dos trabalhadores do mar. O que for feito nesta direção terá o nosso apoio". Seria um equívoco dizer que Ponzi pactua com a direção da Petrobrás, muito pelo contrário, seu perfil é o de um dos mais combativos sindicalistas nestes últimos anos. "Mas não se pode negar o que está no caminho certo".

Mas o lance mais ousado da maior e mais rentável estatal brasileira ainda estava para ser dado. Com a flexibilização do monopólio para a prospecção de petróleo e com a necessidade de investir em novas plataformas para os diversos campos do país, em especial os da Bacia de Campos, que detém praticamente 90% da produção nacional, o presidente Joel Mendes Rennó, surpreendeu ao dar início a um processo de construção de plataformas nos estaleiros do Rio a partir do ano 2000, mais tardar em 2001. "Se não incentivarmos a indústria nacional e não valorizarmos as pesquisas que estão sendo realizadas na Universidade Federal do Rio de Janeiro, USP, bem como em outros campus, estaremos nos tornando cada vez mais dependente do exterior", observou. Uma plataforma de grande porte não custa menos do que R\$ 80 milhões, e a sua construção gera uma cadeia de mais de 1000 empregos.

JOSÉ ANTÔNIO SARCINELLI

A dragagem da Baía de Vitória vai ampliar a navegação noturna, contribuindo para reduzir os custos operacionais dos armadores e, conseqüentemente, o valor dos fretes cobrados aos exportadores e importadores capixabas. "Os navios de maior porte poderão zarpar imediatamente após concluída a operação de embarque ou desembarque de cargas, mesmo à noite, sem ter que esperar o amanhecer para deixar o porto", afirma o diretor de Desenvolvimento da Companhia Docas do Espírito Santo (Codesa), Fábio Falce. A dragagem começa na manhã de hoje, na entrada da baía, entre a Terceira Ponte e a Ilha do Boi, na região conhecida como

"Baixio do Tagano".

O serviço será executado por uma firma paulista, devendo estar concluído em seis meses, dois a menos que o prazo previsto no cronograma inicial elaborado pela Codesa. O investimento total é da ordem de R\$ 8 milhões, dos quais apenas R\$ 2,5 milhões já foram repassados pelo Ministério dos Transportes. "Vamos executar o serviço em partes, na medida em que o restante da dotação for liberado", salienta o diretor. Além do "Baixio do Tagano", serão desassoreados, nesta primeira etapa da dragagem, os berços de Capuaba e a bacia de evolução — parte central da baía onde os navios realizam manobras para atracação e desatracação nos portos de Vitória e Capuaba.

Falce salientou que a meta da Codesa é recuperar a profundidade original da baía e que serão retirados volumes diferentes de areia e lama nos vários pontos do canal de acesso aos terminais que integram o complexo portuário público de Vitória. Dentro desta meta, o cais de Capuaba, onde são movimentados grãos, carga geral e contêineres, volta a ter 12 metros de calado (profundidade), contra os atuais 10,6 metros.

Como benefício direto da dragagem, os portos da Codesa estarão aptos a receber mais cargas, seja através da atracação de navios de maior porte ou mesmo das atuais embarcações, mas com carregamento maior de cargas. "Com o acesso aos portos desassoreado, a navegabilidade melhora e poderemos receber

navios mais carregados. Ou seja, uma mesma embarcação pode atender número maior de clientes, reduzindo o custo do frete tanto na importação como na exportação".

Os navios do grupo armador italiano Grimaldi, estão entre os de maior porte que utilizam regularmente os portos da Codesa para desembarque e embarque de veículos. Falce citou que os navios deste grupo armador não navegam na baía à noite, por questão de segurança. Mas que a partir da dragagem do canal, deverão atracar e desatracar em Capuaba assim que for concluído o desembarque ou embarque de cargas. "O armador não precisará mais aguardar a luz do dia parado no porto, reduzindo com isso seus custos operacionais", afirma.



Baía de Vitória: desassoreamento do canal reduzirá os custos operacionais dos armadores e embarcações poderão navegar também à noite