



A obra do Cais do Atalaia vai custar R\$ 140 milhões, ficará pronta em 24 meses e ampliará em 40% a movimentação de cargas do Porto de Vitória

PORTO DE VITÓRIA PEDREIRA DARÁ LUGAR A NOVO BERÇO

Região histórica do cais de minério Pela Macaco, usado pela Vale, terá pedreira implodida, com a retirada de **76 mil toneladas de rochas**

/// RITA BRIDI
rbridi@redgazeta.com.br

O Porto de Vitória vai ganhar mais um berço. É o número 207, no Cais de Atalaia, do lado de Vila Velha. Para garantir espaço, será necessário a retirada de 76 mil metros cúbicos (ou 76 mil toneladas) de pedra. “Vai sair a pedreira e a estrutura, hoje, desativada do antigo cais de minério Pela Macaco”, conta o presidente da Companhia Docas do Espírito Santo (Codesa), Clóvis Lascosque.

No local, ainda resta parte da estrutura utilizada pela Vale para o embarque de minério de ferro, entre as décadas de 1940 e 1960. Com a construção do Porto de Tubarão – com a construção de navios de tamanho maior, o cais não tinha capacidade para re-

cebê-los – a mineradora transferiu as atividades para o novo terminal portuário e as partes da estrutura que não foram utilizadas estão desativadas e emprestáveis.

O presidente da Codesa conta que, na pedreira foi feita uma escavação que funcionava como silo para o armazenamento do minério que era transportado de Minas Gerais até o Porto de Vitória. “O minério que chegava era despejado no silo pelo car dumper” (virador de vagões), conta.

Para chegar ao navio, o minério armazenado no silo, que ficava entre rochas, era colocado na correia transportadora, pela empilhadeira, e levado até à embarcação que estava atracada no cais do Pela Macaco.

“Eu estudava no colégio Santa Terezinha, em Paul, e na sala de aula ou no pátio escutava quando o trem chegava e o minério era descarregado”, conta Lascosque. Ele relata que o antigo cais onde atracavam os navios que carregavam o minério era chamado de Pela Macaco.

Na época a capacidade dos navios que transportavam minério era de cerca de 60 mil toneladas. Hoje, em Tubarão, há navios que transportam até 400 mil toneladas, explica o presidente da Codesa. No antigo silo, com cerca de 22 metros de altura cabia mais de 100 mil toneladas de minério.

LICENÇA

O paredão de pedras será retirado assim que a Codesa obtiver a licença re-

querida ao Instituto Estadual do Meio Ambiente (Iema). A barreira vai dar lugar ao pátio de 10 mil metros quadrados que será utilizado para a movimentação das cargas diversas que serão embarcadas ou desembarcadas nos navios que atracarão no novo berço de Atalaia.

As obras do cais, que terá 270 m de extensão, já estão contratadas e o canteiro de obras encontra-se em fase de instalação. O custo de construção do berço 207 é de R\$ 140 milhões. O dinheiro virá do governo federal e o prazo para a execução do projeto é de 24 meses.

Com a construção do berço de Atalaia será ampliada a plataforma operacional que permitirá a melhoria do tráfego local entre os berços 201, 202 e

206, vizinhos ao Atalaia, em Vila Velha.

Segundo Lascosque, a obra vai permitir à Codesa ampliar a oferta de berço no Porto de Vitória e também aumentar a movimentação de cargas. A expectativa é que haja incremento de 40% a partir da inauguração do novo espaço.

DRAGAGEM

Quando as obras forem concluídas estará pronta também a dragagem, hoje ainda em curso, para aumentar a profundidade dos berços e do canal de navegação para 14 metros. A previsão é que a dragagem seja concluída até dezembro próximo.

Para dragar toda a área do Porto de Vitória e também seu acesso, e aumentar a profundidade

para 14 metros será necessário a retirada de 115 mil m³ (115 mil toneladas) de rochas, que estão espalhadas em 29 áreas do porto, ao longo do canal de acesso, da bacia de evolução e dos berços de atracação.

Após o término da explosão e retirada das pedras do fundo do mar será feita a batimetria (medição da profundidade do mar) para saber se todas as rochas foram retiradas.

Os dados levantados na batimetria precisam ser encaminhados à Marinha para que as informações sejam validadas. Se o trabalho realizado for aprovado pela Marinha, o passo seguinte é a prescrição da profundidade do porto e a elaboração da nova carta náutica.

NOVO CAIS DO ATALAIIA

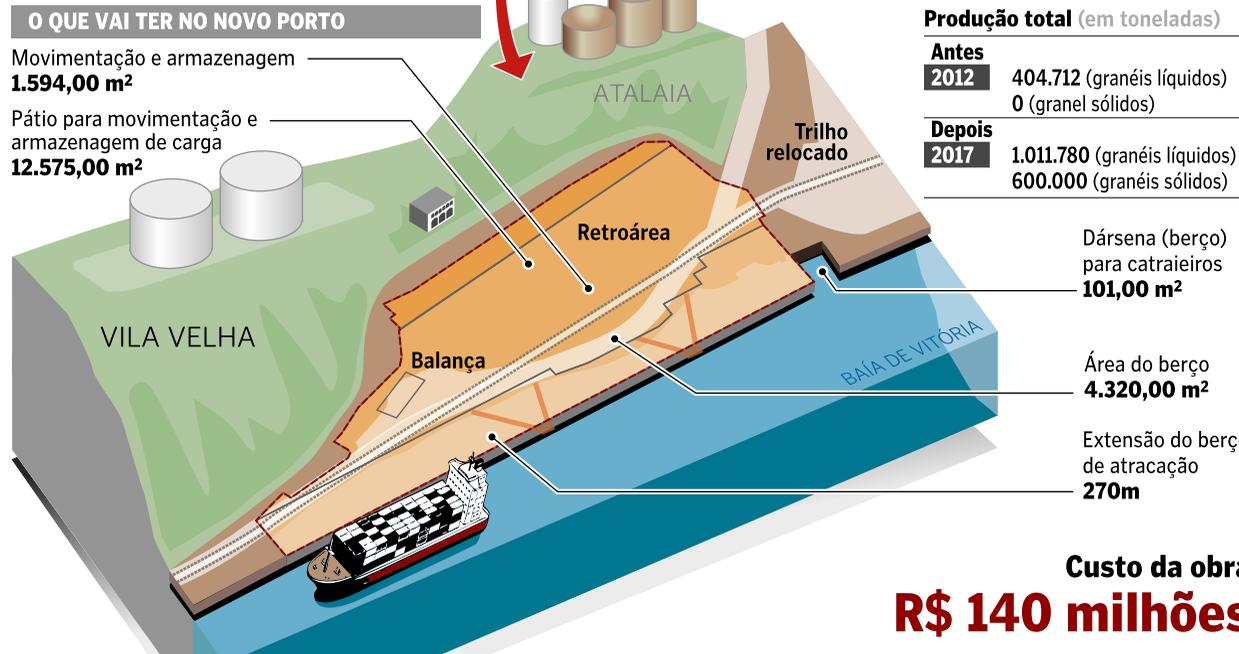
Veja os detalhes da complicada obra do Berço 207, no Complexo Portuário de Vitória, que se tornará um novo terminal multiuso



O QUE VAI TER NO NOVO PORTO

Movimentação e armazenagem **1.594,00 m²**

Pátio para movimentação e armazenagem de carga **12.575,00 m²**



Custo da obra

R\$ 140 milhões

A COMPLEXIDADE DA OBRA

- Estrutura em tubulões tipo dinamarcuês
- Cabeços de amarração e sistema de defensas
- Dragagem de resíduos até a profundidade de - 14m
- Desmonte subaquático de rochas
- Desmonte de maciço rochoso na retroárea
- Demolição dos dolphins existentes
- Pavimentação da retroárea
- Rede de utilidades

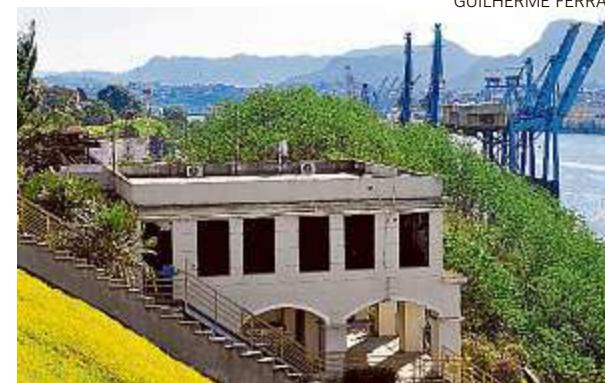
GUILHERME FERRARI



Antiga Vale

No local, ainda resta parte da estrutura utilizada pela Vale para o embarque de minério de ferro, entre as décadas de 1940 e 1960.

GUILHERME FERRARI



Demolição

Uma casa que hoje funciona como escritório da empresa atuante no armazenamento de combustíveis na região também será demolida para a realização da obra.