

Um ato de independência

AJ12 822-1

Porto surge em 1906 para reduzir a dependência comercial do ES em relação ao Rio de Janeiro

PORTO DE VITÓRIA
100 ANOS
C O D E S A

NOSSA PRINCIPAL CARGA É DESENVOLVIMENTO.

RENATA LOPES

A Baía de Vitória é um dos cartões postais que encantam tanto quem chega pela primeira vez à capital capixaba, quanto quem já a conhece há anos. O morro do Penedo, a Terceira Ponte, o Convento da Penha e o Palácio Anchieta fazem parte dessa paisagem onde, há 100 anos, nascia o berço da economia portuária capixaba: o Porto de Vitória.

Naquela época, o escoamento de produtos agrícolas, principalmente cana-de-açúcar, era feito através do Porto de Itapemirim. Com o crescimento da produção cafeeira e a saturação do terminal localizado no Sul do Estado, um pequeno atracadero com estruturas de madeira denominado Cais do Imperador, na Ilha de Vitória, passou a ser a alternativa para o escoamento dos produtos.

Com a intensa atividade de exportação de café, surge a idéia



O complexo portuário da Baía de Vitória nos anos 40: evolução com a economia regional



Joelmo diz que o porto deu expressão econômica à cidade

de transformar o cais em um grande porto que centralizasse todo o comércio do Estado, eliminando a dependência comercial para com Rio de Janeiro. Em 28 de março de 1906, o Governo federal autorizou à Companhia Porto de Vitória (CPV) a implantação de novas instalações no mesmo local.

Segundo Joelmo Costa, graduado em Geografia e especializado em Literatura e História

do Espírito Santo pela Ufes, a construção do Porto de Vitória foi importante para fazer com que a Capital lucrasse com a produção de café. Naquela época, a cidade capixaba de maior importância econômica era Cachoeiro de Itapemirim. O café produzido no Sul do Estado era todo escoado para o Rio de Janeiro pelo Porto de Itapemirim e, com isso, Vitória não aproveitava a economia gera-

da pela exportação do café.

Com a construção do porto e a ligação ferroviária entre o Sul do Estado e a Capital, Vitória passou a ter uma atuação mais incisiva na economia cafeeira capixaba, passando a exportar 90% do café produzido no Estado.

Para Joelmo Costa, "as primeiras décadas da história do Porto de Vitória foram importantes para a solidificação do terminal e para a consolidação da Capital como o grande centro de escoamento do café capixaba". Ele lembra ainda que a história recente do Espírito Santo está vinculada ao porto, pois foi através dele que chegaram os primeiros imigrantes no Estado.

Com o dinheiro em circulação gerado pela economia do café, crescia o mercado consumidor interno, que passou a ter no porto a via natural de importação. Na medida em que suas instalações iam se adequando ao comércio com o exterior, e os navios que demandavam portos estrangeiros diminuía uma rota e atracavam em Vitória, ao invés de se dirigirem aos portos do Sul, a autonomia do Porto de Vitória foi se fortalecendo.

Investimentos acompanham ciclo econômico

Com 33 anos de empresa, o presidente da Companhia Docas do Espírito Santo (Codesa), Henrique Zimmer, acompanhou todo o processo de evolução do porto. Para ele, "cada década teve seu papel de crescimento para o Estado e para o Porto de Vitória, que é um dos poucos de instalação pública concorrendo com terminais privados altamente competitivos".

Segundo Zimmer, a última década é importante para a evolução do porto, já que a partir de 2003, o Governo federal passou a investir mais nos portos. "De 1996 a 2002, foram investidos R\$ 44 milhões. Só de 2003 a 2006, os investimentos são da ordem de R\$ 46 milhões já garantidos e mais R\$ 20 milhões previstos para o restante do ano".

Para o presidente, os investimentos são de suma importância para dar condições ao porto de atender à demanda internacional com competitividade. Para as próximas décadas, o Zimmer afirma que o objetivo é a capacitação em pessoas e tecnologia de informação. "O investimento nessas áreas são fundamentais para mais 100 anos das atividades portuárias no Estado".

A década de 90 também foi marcada pela Lei de Modernização dos Portos, que criou um novo cenário para os terminais brasileiros. Um dos objetivos da nova legislação foi transferir para a iniciativa privada a operacionalização dos portos, através do sistema de arrendamento.

No Porto de Vitória, foram arrendados o Terminal de Vila Velha (CVRD), o Terminal da Ilha do Príncipe (Flexibrás) e o Cais de Paul (Consórcio Peiu e CVRD).

Porto já exportou minério para a Vale

Até a década de 30, o porto exportava café, açúcar e outros produtos em pequena escala. Nos anos 40, foram construídas as instalações de embarque da Companhia Vale do Rio Doce (CVRD), que hoje opera no Cais de Paul, também construído na década de 40.

Com a inauguração de uma expansão e modernização do porto, que durou três décadas, a CVRD iniciou a exportação pelo Espírito Santo do minério de ferro extraído em Itabira (MG), e os primeiros embarques foram realizados no Cais Comercial do Porto de Vitória.

O minério de ferro iniciou a fase de diversificação das operações do porto, etapa que se acentuaria na década de 60, com a inauguração do Terminal de Tuba-



Área do Porto de Vitória, onde hoje é a Vila Rubim, tomada por minério de ferro, em 1940

rão. De acordo com Joelmo Costa, com o aumento da movimentação de cargas, o porto

passou a gerar mais empregos e a cidade começou a se desenvolver em torno dele. "O por-

to passou a ser a porta de entrada e saída para a economia do Estado".

Importação de equipamentos para indústrias

Pelo Porto de Vitória passaram cargas importantes para a construção de grandes empresas capixabas. As estruturas metálicas da fábrica de balas da Chocolates Garoto, trilhos para as ferrovias e locomotivas importados pela CVRD e as peças da terceira fábrica da Aracruz Celulose foram algumas dessas cargas.

Trabalhando há 43 anos dentro do Porto de Vitória, o funcionário Essuélcio Ramos Valadão lembra de dois fatos que também ajudaram no desenvolvimento da cidade: a construção da Avenida Elias Miguel pela administração do porto para desafogar o tráfego na região e a construção da Avenida Beira Mar, todas as duas, na década de 60.

"A década de 90 também foi importante para a chegada de carros importados ao Estado".

AJ12822-2

FOTOS: HELSON MOURA



Embarque de produtos siderúrgicos em Capuaba: vagas foram disputadas por 8,4 mil e aprovados serão contratados a partir de abril

Função é passada de pai para filho

Há 18 anos, Jorge Luiz de Freitas nunca imaginava que exerceria a função do pai, vista, naquela época, como uma função marginal. Hoje, com o orgulho de ser trabalhador portuário avulso, e com a experiência acumulada pelo tempo de serviço, o estivador fala da importância da mudança no sistema de gestão de mão-de-obra portuária.

Segundo Jorge Luiz, antes da criação do Ogmo, existiam várias agências marítimas que intermediavam as contratações dos trabalhadores através dos sindicatos. Como cada agência tinha suas regras, as relações entre trabalhadores e empresas eram mais individualizadas. Cada uma resolvia o problema à sua maneira.

"Com o Ogmo é diferente, o órgão tem uma só visão, de fácil acesso pelos trabalhadores. A relação entre trabalhador e operadores é mais estreita, o que facilita a solução de problemas".

O surgimento do Ogmo-ES, segundo Freitas, trouxe mudanças para o trabalhador portuário. "Hoje, o Ogmo é tido como um parceiro. Sabemos de sua importância para a melhoria das condições de trabalho". Um dos benefícios foi a maior conscientização sobre o uso de EPIs, conseqüentemente, a redução dos índices de acidentes de trabalho.

Sistema avulso reduz custo trabalhista

Para o coordenador da Inter-sindical Portuária (Sindipor-tuários), José Adilson Pereira, o trabalhador avulso é de fundamental importância para a economia, pois os operadores de cargas não precisam ter um quadro fixo de funcionários.

"Com a contratação dos trabalhadores avulsos, os operadores só têm despesas com mão-de-obra quando requisitam". Para os trabalhadores, o sistema também é interessante, pois possibilita um maior giro de atividades. Além disso, eles recebem a remuneração 48 horas depois de concluírem os trabalhos.

Mas Pereira enfatiza que, apesar de a lei 8.630/93 regulamentar a contratação dos trabalhadores pelo Ogmo, algumas empresas acabam fazendo a requisição fora do sistema que gerencia a mão-de-obra avulsa.

Recentemente, a decisão dos administradores de Portocel, em Barra do Riacho, Aracruz e do Terminal Vila Velha (TVV), em Capuaba, de contratar 103 trabalhadores requisitados fora do Órgão Gestor de Mão-de-Obra, levou os portuários a fazerem paralisações de advertência.

Segundo o dirigente, as contratações fora do sistema prejudicam o trabalhador avulso registrado, pois ele fica sem a remuneração e, como não tem garantia de emprego, se desestabiliza financeiramente.

Vaga para mais 306 avulsos na faixa do cais

Aumento do fluxo de cargas leva Ogmo a recrutar mais trabalhadores para atender demanda de empresas e agilizar embarques e desembarques

RENATA LOPES

No centenário do Porto de Vitória, 306 trabalhadores portuários avulsos serão contratados para dar suporte às atividades do maior complexo portuário da América Latina. Segundo o gerente executivo do Órgão Gestor de Mão-de-Obra do Trabalho Portuário Avulso (Ogmo-ES), Hamilton Loureiro, todos os novos trabalhadores serão multifuncionais - executarão todos os trabalhos - e estarão trabalhando a partir da segunda quinzena de abril.

Para o gerente do órgão, a multifuncionalidade cria oportunidades para o trabalhador desenvolver seu crescimento pessoal, além de trazer benefícios como a remuneração diferenciada por atividades. "Com a multifuncionalidade, a remuneração passa a ser mais bem distribuída. Um mesmo trabalhador pode ganhar diferenciadas remunerações, dependendo da atividade exercida".

Dependendo da produtividade, dos equipamentos e do padrão dos navios, os trabalhadores avulsos podem faturar, no mínimo, R\$ 2 mil por mês.

ção da mão-de-obra e oferece a oportunidade da comunidade capixaba participar do processo de desenvolvimento dos portos.

PIONEIRO

O processo seletivo realizado pelo órgão, no qual se inscreveram 8.410 candidatos, é pioneiro. Tradicionalmente, os próprios sindicatos recrutavam a mão-de-obra avulsa, o que mudou com a Lei de Modernização dos Portos.

A partir do advento da lei 8.630/93, o Ogmo do Espírito Santo iniciou suas atividades em 1996, com a finalidade de gerenciar e administrar o fornecimento da mão-de-obra do trabalho portuário avulso, mantendo com exclusividade o cadastro e registro do trabalhador. Antes de sua criação, a contratação, distribuição dos serviços e pagamento dos trabalhadores eram realizados diretamente pelos sindicatos.

O trabalhador portuário avulso é o profissional que possui inscrição no Ogmo e exerce seu trabalho em operações portuárias, podendo ser a bordo das embarcações e em terra. Os trabalhos portuários podem ser Estiva, Conferência de Carga, Conserto, Vigia Portuário e Capatazia. Exceto o trabalho de capatazia, que pode ser realizado por trabalhadores portuários com vínculo empregatício, todos os demais devem ser executados, exclusivamente, por trabalhadores portuários avulsos. Atualmente, o órgão tem um quadro de 1.399 trabalhadores, sendo a maioria de estivadores.

PORTO DE VITÓRIA
100 ANOS
C O D E S A

NOSSA PRINCIPAL CARGA É DESENVOLVIMENTO.

Os treinamentos são realizados pelo Ogmo, em convênio com a Capitania dos Portos do Espírito Santo, e são pagos pelos operadores portuários requisitantes de mão-de-obra.

A requisição de mais pessoas para o trabalho no porto veio da necessidade dos operadores portuários, uma vez que a movimentação de cargas cresceu bastante nos últimos tempos. Segundo Hamilton Loureiro, para as atividades relacionadas à movimentação de cargas, a tendência é continuar com a mão-de-obra avulsa. Ele acredita que, assim, o Ogmo contribui para o crescimento do porto através da qualifica-



INCREMENTO

Uma das cargas com maior ganho de movimentação no complexo portuário da Baía de Vitória são os produtos siderúrgicos. De acordo com o operador da TCG, Célio Roberto Cardoso da Silva (foto), a usina da Arcelor Belgo-Mineira, em Jardim América, Cariacica, e a Açominas, de Minas Gerais, estão ampliando as exportações através de Capuaba, e isso está exigindo a requisição de mais mão-de-obra avulsa.

Célio coordenava, na última terça-feira, o embarque, em Capuaba, de fio-máquina, da Belgo, destinada à Cartagena, na Colômbia, e de perfis da Açominas, para Trinidad-Tobago.

Oportunidades com o petróleo

Reparo da P-34 e implantação de fábricas e bases supply capacitam porto a atuar na atividade offshore

PORTO DE VITÓRIA
100 ANOS
C O D E S A

NOSSA PRINCIPAL CARGA É DESENVOLVIMENTO.

JOSÉ ANTONIO SARCINELLI

A expansão da indústria do petróleo abre uma nova janela de oportunidade para o porto público. A implantação, nos últimos anos, na Baía de Vitória, de bases de apoio à atividade de exploração e produção *offshore* – CPVV e Peiu (VOL) – e a liberação de espaços, no Porto de Vitória, para a implantação de uma base industrial específica para a adequação técnica da plataforma P-34 ao óleo pesado de Jubarte, proporcionaram ao porto uma expertise tal que já permite uma atuação mais firme nesta área.

O assunto já é discutido internamente pelos diretores da Companhia Docas do Espírito Santo (Codesa), mas ainda não foram definidas estratégias e ações de marketing para viabilizar a vinda de uma nova plataforma, em substituição à P-34, que deve permanecer atracada no Porto de Vitória no máximo até agosto, mês em que vence o contrato de uso de instalações assinado entre a Codesa e a GDK, empresa responsável pelo serviço de reparo e adequação da plataforma.

O presidente da Codesa Henrique Zimmer, diz que há uma tendência natural de esvaziamento das cargas de celulose, porque a Bahia Sul está ampliando

A112822-3

A realização dos reparos da plataforma P-34 em Vitória abre novas perspectivas de negócios com a indústria petrolífera



HELSON MOURA



Zimmer: novos clientes

a produção e a demanda futura da empresa não será mais compatível com a capacidade operacional do Porto de Vitória. Os embarques deverão ser deslocados para Barra do Riacho, onde a

empresa pleiteia a instalação de um berço próprio. A Bahia Sul embarca por Vitória, 350 mil toneladas/ano e deve elevar as exportações para 1,7 milhão de toneladas/ano. "O espaço aberto pela saída da celulose poderá ser ocupado pela indústria do petróleo", prevê.

Zimmer revela que não será nenhuma novidade o Porto de Vitória se especializar na atividade petrolífera *offshore*, porque na década de 70 ele já desempenhou este papel. "A base de apoio da Petrobras para as atividades da empresa na Bacia de Campos estava concentrada em Vitória. Logo depois ela transferiu tudo para Macaé, no Rio de Janeiro. Não soubemos manter a empresa aqui. Quem sabe agora não voltamos a ser o que já fomos há 36 anos".

RECEITA

O diretor de Comercialização e Fiscalização, Danilo Roger Mar-

çal Queiroz, destaca Vitória é o único porto público do país com um recinto industrial alfandegado. "O que está sendo feito na P-34 é um trabalho de instalação industrial. Não se trata de um serviço portuário. Graças à criação deste recinto especial, a GDK pode receber equipamentos importados e realizar todo o trâmite aduaneiro no próprio porto". O recinto industrial fica situado na Ilha do Príncipe, próximo às Cinco Pontes.

A P-34 gerou, em um ano, R\$ 2,5 milhões de receita para a Codesa. A plataforma ocupa dois armazéns um recinto industrial e uma pequena parte do pátio do Cais Comercial de Vitória. "É um grande negócio para o porto", afirma o diretor. Segundo ele, os armazéns ocupados hoje pela GDK estavam ociosos e quando muito, geraram em um ano R\$ 500 mil de receita para a estatal.

Supletivo e bolsa de estudos para funcionários

Para deixar o porto competitivo por mais 100 anos, em meio a um mercado exigente, altamente profissional e operado através de tecnologias de ponta, a diretoria da Companhia Docas do Espírito Santo (Codesa) investirá naquilo que é fundamental para o sucesso de qualquer negócio: a qualificação da mão-de-obra. Nesta semana, será lançado um plano de médio prazo de treinamento e aprimoramento dos quadros, que inclui cursos supletivos de segundo grau e bolsas de estudo para pós-graduação e mestrado.

"Dos 255 empregados da Codesa, 31% têm só o primeiro grau; 36% o curso secundário; 23% o superior, 7% pós-graduação e 1% o mestrado. Queremos que todos os nossos funcionários tenham o segundo grau completo em um prazo de três anos", revela o diretor de Administração e Finanças, Rodrigo Farias Chamoun. O Serviço Social da Indústria (Sesi) ministrará os cursos supletivos para os funcionários da estatal.

A Codesa oferecerá, ainda, aos empregados, um escopo de 60 cursos de qualificação, em áreas como meio ambiente, segurança do trabalho e informática. De acordo com o diretor, serão investidos R\$ 500 mil por ano, nos próximos sete anos, na qualificação de pessoal. Também serão aplicados R\$ 500 mil, por ano, até 2013, em tecnologia da informação.

Movimento de cargas cresce 20%

O mercado portuário é muito dinâmico e a substituição de cargas é um processo permanente na vida de qualquer terminal. O Porto de Vitória já perdeu, num passado recente, a movimentação anual de 1,2 milhão de toneladas de grãos e perto de um milhão de toneladas de produtos siderúrgicos. Estas cargas foram atraídas, respectivamente, pelos portos de Tubarão e Praia Mole. Mesmo assim, conseguiu atrair cargas alternativas e manter um fluxo crescente de exportação e importação. Nos últimos dois anos, o movimento de cargas acumula incremento de 21%.

Zimmer explica que o crescimento médio anual tem os-

cilado entre 5% e 7%, mas como em 2004 houve um salto atípico, de 17,5%, a taxa acumulada no biênio é bem expressiva. O desempenho, para ele, é significativo, considerando que o setor está muito competitivo e que há uma grande disputa, inclusive entre os portos públicos, por cargas.

"Seria natural competir com portos do Chile e Argentina, porque assim o país ampliaria sua movimentação portuária. Mas, ao contrário, estamos competindo entre nós. Vitória disputa cargas com os portos de Salvador, Rio e Santos. O ideal seria uma política que estimulasse a complementaridade dos portos. O que exist-

te hoje, infelizmente, é uma disputa suicida".

A Codesa administra o patrimônio do porto público no Espírito Santo, que inclui não apenas os terminais situados na Baía de Vitória (Capuaba e anexos, Cais Comercial de Vitória e as bases *supply* CPVV e Peiu), mas também Barra do Riacho e Praia Mole. Por receber tarifas sobre a movimentação de empresas como Aracruz Celulose e Companhia Siderúrgica de Tubarão (CST), a Codesa inclui em suas estatísticas as cargas operadas por estes *players* internacionais. Em função disso, passou a ser o segundo porto público do país em receita cambial e o primeiro em volume

de carga. A receita anual gira em torno de R\$ 60 milhões.

No primeiro bimestre deste ano, Praia Mole movimentou 3 milhões de toneladas de produtos siderúrgicos e carvão mineral; Barra do Riacho 1,14 milhão de toneladas entre celulose e madeira. Considerando apenas a movimentação de fevereiro, houve, em relação ao mesmo período do ano passado, incremento de 34,96% nos produtos siderúrgicos; de 100% no trigo; de 100% no açúcar; de 884% nos tubos flexíveis. Os produtos com queda foram mármore e granito (0,56%); celulose (38,37%); malte (40,34%), automóvel (15,16%) e ferro gusa (32,07%).

Volume de cargas cresce com dragagem

AJ12822-4

Novo calado permite que navios circulem mais abarrotados; movimento portuário deve ter incremento de 20%

JOSÉ ANTÔNIO SARCINELLI

A dragagem da Baía de Vitória e a retirada de pedras na bacia de evolução possibilitarão, já a partir deste ano, um salto de 20% na movimentação de cargas, impactando diretamente o mercado de contêineres e de grãos. Tudo porque os navios poderão entrar e sair dos terminais com uma maior quantidade de mercadorias, o que não era possível antes devido ao risco de encalhe.

O diretor de Comercialização e Fiscalização da Codesa, Danilo Roger Marçal Queiroz, explica que a dragagem, encerrada em dezembro último, aumentou em um metro e vinte centímetros - de 11,3 foi para 12,5 metros - a profundidade da baía em 90% de sua extensão. O investimento somou R\$ 6,8 milhões e proporcionou um ganho expressivo de calado, que pode chegar agora a 12 metros com a maré alta ou a 11,3 metros, independente da maré.

Calado é a altura do casco que fica submersa quando o navio está carregado e acima da superfície quando os porões estão vazios e o navio bem leve. Se a profundidade é pequena, os navios devem sacrificar cargas para adequar o calado e

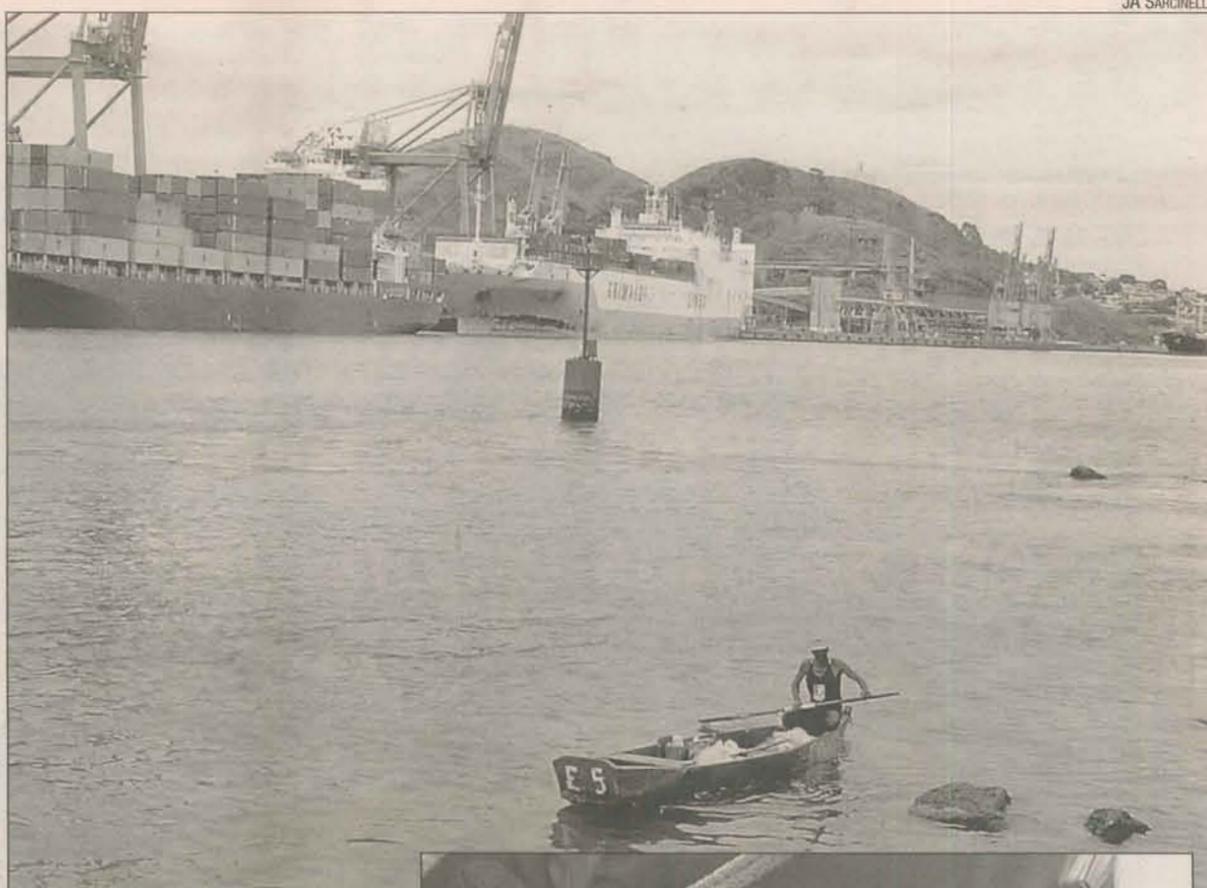


NOSSA PRINCIPAL CARGA É DESENVOLVIMENTO.

evitar, assim, que o casco toque o fundo do mar e sofra avarias.

DESAFIO

A dragagem da baía, segundo Danilo, foi o maior desafio enfrentado pela atual diretoria. O processo havia começado em 1998, mas estava emperrado por uma série de ações judiciais. "Os exportadores e importadores, através do Sindiex, cobravam a solução do impasse e a realização do investimento. Decidimos, então, encerrar o processo anterior e começar tudo de novo. A nova licitação foi deflagrada em 2004 e a obra teve início em março de 2005". Os recursos foram originários da Agenda Portos, programa de recuperação da infra-estrutura portuária brasileira que contemplou o Porto de Vitória com

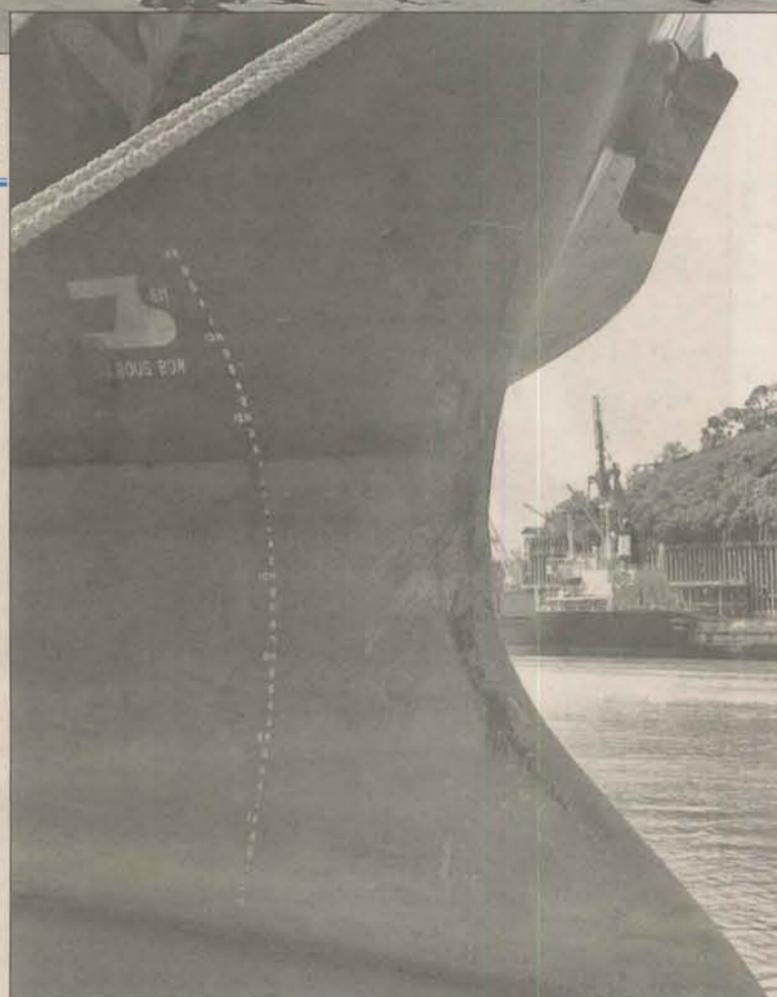


Ainda restam algumas pedras para serem retiradas e melhorar, assim, a navegabilidade na baía

um aporte de R\$ 45 milhões para o biênio 2005-2006.

O processo transcorreu normalmente e, desta vez, o maior obstáculo não foi de ordem jurídica. Várias pedras, na bacia de evolução, precisaram ser retiradas, exigindo da Codesa investimentos adicionais de R\$ 1,15 milhão. Foi preciso a autorização do órgão ambiental para utilizar dinamite. "Descobrimos que o fundo da Baía de Vitória tinha mais pedra do que imaginávamos. Para atingir a profundidade desejada, tivemos que retirar muitas pedras".

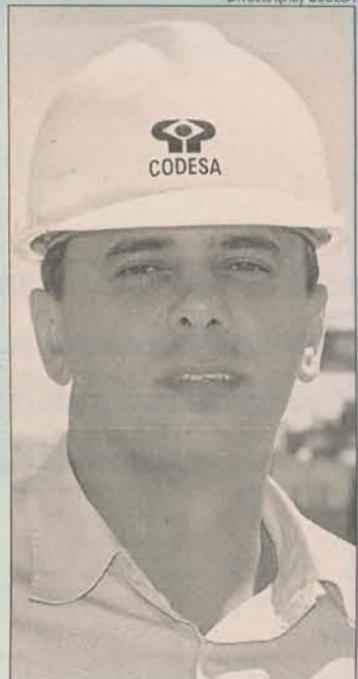
A derrocagem ainda não foi concluída. Falta ser retirada a ponta de um maciço junto à Avenida Beira Mar e bem próximo ao porto. A outra ponta, a da "Pedra da Mesbla", já foi extraída. As rochas retiradas do fundo da baía estavam situadas na área de giro dos navios. Antes da dragagem, a profundidade de 11,3 metros limitava o calado a 10,5 metros.



HELSON MOURA

Sinalização facilitará acesso

DIVULGAÇÃO/CODESA



Danilo Queiroz: eficiência

Quem estiver com o leme nas mãos - o comandante ou o prático - sentirá, no decorrer dos próximos meses, que ficou mais fácil entrar ou sair da Baía de Vitória. Tudo porque serão implantados ao longo do canal de acesso novos sinais de orientação à navegação.

"Com o novo desenho do canal, proporcionado pela dragagem, e também com o investimento em sinalização, a circulação de navios vai melhorar", diz o diretor Danilo Queiroz.

Existem hoje espalhados pela baía 12 equipamentos de sinalização. O número chegará a 20 neste ano. Segundo Danilo, os equipamentos já foram comprados e a Codesa já licitou empresa de engenharia para a implantação das bóias. As bóias são do tipo

articuladas dotadas de lanternas especiais para navegação, que sofrem pouca influência das luzes da cidade. As bóias piscam como lanternas de ambulância.

Somente em fevereiro deste ano, atracaram no porto público 165 embarcações, 19,56% a mais que no mesmo período do ano passado. Deste total, revela o presidente da Codesa, Henrique Zimmer, 99 foram barcos do tipo supply, de atendimento à indústria do petróleo.

Não há dúvidas, acrescenta Danilo, que uma sinalização mais eficiente refletirá em ganhos para o porto. Para ele, o investimento em sinalização abre espaço para a discussão em torno do porto 24 horas, projeto que também faz parte do portfólio de investimentos da empresa.

Porto pode receber 80% da frota nacional

Cerca de 80% dos navios mercantes que atuam na costa brasileira poderão acessar o Porto de Vitória com a conclusão das obras de dragagem da baía. A maior profundidade permite, ainda, um ganho de dois metros no comprimento do navio-tipo. O limite passa a ser 244 metros, contra 242 metros do período anterior à dragagem.

A restrição ao comprimento dos navios se deve ao pequeno diâmetro da bacia de evolução

- área central da baía, onde os navios fazem manobras para atracação ou para retornar ao canal. Danilo revela que a bacia tem 390 metros de diâmetro e que é preciso mais de 244 metros não permitido porque há o risco de encalhe.

É que, devido à existência de pedras no fundo da baía, não foi possível, ainda, dragar toda a área a ponto de haver uma profundidade uniforme de 12,5 metros.

Expediente

CADERNO PORTO DE VITÓRIA - UM SÉCULO DE DESENVOLVIMENTO

Editor
José Antônio Sarcinelli
Reportagem
Renata Lopes e
José Antônio Sarcinelli

Editoração eletrônica
Andressa Rodrigues Machado
Tratamento de Imagem
Renan França Martinelli

Porto 24 horas no ar

AJ12822-5

Investimentos reduzem restrições para navegação noturna e muitas cargas já são operadas ininterruptamente

JOSÉ ANTÔNIO SARCINELLI

Vaivém de pessoas, cargas e navios 24 horas por dia. O Porto de Vitória caminha para operar ininterruptamente, por causa de uma série de investimentos voltados para a eliminação de gargalos. O aumento da profundidade da baía em mais de um metro, graças à dragagem do canal e da bacia de evolução, e uma melhor sinalização do acesso já permitem o funcionamento do Cais Comercial de Vitória no horário noturno.

As restrições operacionais diminuíram sensivelmente com as melhorias introduzidas no porto. O diretor de Comercialização e Fiscalização, Danilo Queiroz, revela que depois de concluído o projeto de sinalização da baía, quem estiver no comando da embarcação terá uma visão do canal de acesso semelhante a que o piloto de avião tem do aeroporto.

PORTO DE VITÓRIA

100 ANOS
C O D E S A

NOSSA PRINCIPAL CARGA É DESENVOLVIMENTO.

As cargas fixas do Porto de Vitória - açúcar e celulose - já são operadas sem interrupção. As operações de embarque se estendem por toda a noite. As restrições, se houverem, são de entrada e saída dos caminhões em determinados horários, para não engarrafar o trânsito.

A única carga com restrição operacional, na Baía de Vitória, é o ferro gusa embarcado em Paul. A restrição é imposta pela Lei do Silêncio. "O gusa faz um enorme quando cai no porão do navio", salienta.

DIVULGAÇÃO/PMV



Os terminais públicos já operam normalmente à noite



A celulose é uma das principais cargas do porto de Vitória e os embarques são ágeis

Armazéns são pouco utilizados

Os armazéns do Cais Comercial de Vitória, no Centro da Capital, são pouco utilizados. São ao todo cinco unidades e mais um anexo, sendo que um deles está sem uso e os outros apenas parcialmente ocupados.

A GDK, empresa responsável pela reforma da plataforma P-34, ficou com os armazéns 3 e 4; a Bahia Sul com o armazém 3 e a operadora das cargas de celulose da Bahia Sul, a Portside, com o anexo do armazém 5, onde guarda as empilhadeiras usadas no embarque. O armazém 5 está sem uso e o de número um é

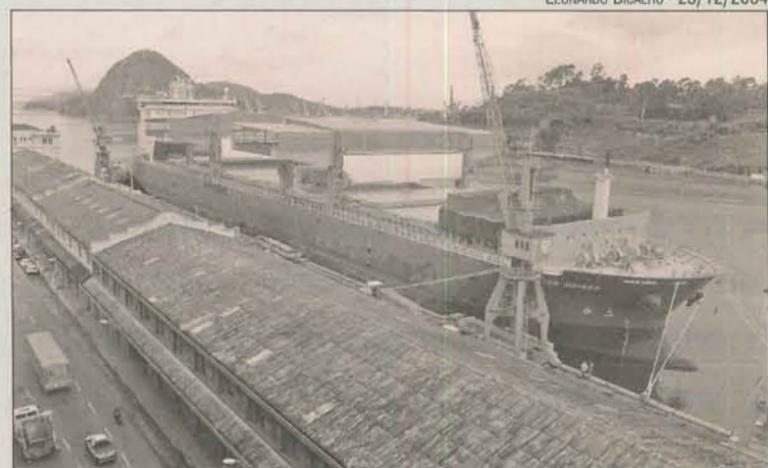
ocupado pelo Ogmo.

A baixa utilização dos armazéns é explicada pelo diretor de Comercialização e Fiscalização, Danilo Queiroz, como resultado de novos procedimentos logísticos. Os usuários praticamente já não fazem o pulmão das cargas dentro do porto. As mercadorias são concentradas em algum ponto da Grande Vitória e depois levadas ao porto praticamente just-in-time com o navio. Ou seja, na hora do embarque.

"A Bahia Sul tem uma logística bem feita. A empresa conhece a escala de seus na-

vios e sabe a hora ideal em que a mercadoria deve chegar ao porto", complementa. A TCG, empresa responsável pela movimentação de açúcar em Vitória, também optou por fazer o pulmão fora do porto. A carga é concentrada na sede da empresa, em Cariacica, e só vai ao porto para embarque imediato.

Açúcar e celulose são as duas principais âncoras do Cais Comercial de Vitória. A tendência destas duas cargas, diz Danilo, é de haver uma migração para contêineres. No terminal de grãos da Codesa, em Capuaba, as instalações



Os usuários já não usam os galpões para armazenar carga

também estão subutilizadas, devido à uma queda acentuada na movimentação. A movimentação média anual de

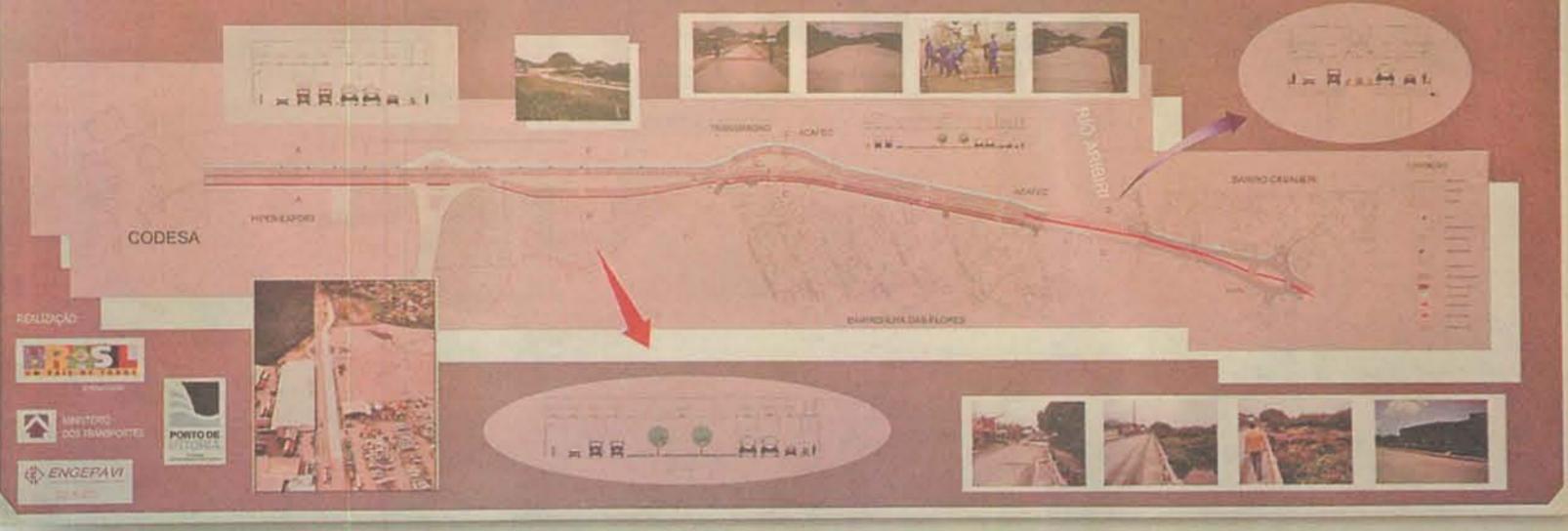
malte, hoje, é de 200 mil toneladas. Em 1998, esta movimentação chegou a um milhão de toneladas.

LEONARDO BICALHO - 23/12/2004

AJ12822-6

REABILITAÇÃO DA PAVIMENTAÇÃO DO ACESSO RODOVIÁRIO AO CAIS DE CAPUABA

PROJETO PILOTO (1ª ETAPA) - PONTE SOBRE O RIO ARIBIRI - PORTARIA



O projeto da primeira etapa da obra de recuperação do acesso ao Cais de Capuaba: desapropriações poderão atrasar cronograma

Acesso ainda é gargalo

Filas, estresse e engarrafamento. Chegar a Capuaba é um desafio diário enfrentado pelos caminhoneiros

PORTO DE VITÓRIA
100 ANOS
CODESA

NOSSA PRINCIPAL CARGA É DESENVOLVIMENTO.

Paciência. Muita paciência. Não adianta buzina e estresse. A fila não anda mesmo. A receita de como manter o equilíbrio emocional no trânsito se destina aos 2,5 mil motoristas que acessam diariamente o Porto de Capuaba e enfrentam um verdadeiro "inferno astral" para colocar suas mercadorias ou contêineres na faixa do cais. Trata-se do maior gargalo de todo o setor portuário capixaba e que tem tudo para ser revertido ain-



As obras de duplicação e recapeamento já começaram, mas os engarrafamentos persistem

da neste ano, com implantação de novas pistas e o recapeamento de todo o trecho. Os recursos para as três fases da obra, avaliados em R\$ 15 bilhões, estão disponíveis. Eles fazem parte da Agenda Portos, programa do Governo federal destinado a recuperar a infraestrutura portuária do país. Serão destinados ao todo para o Estado R\$ 45 milhões, no biênio (2005-2006). Os recursos incluem os repasses da Codesa para Prefeitura de Vila Velha, visando à desapropriações. O diretor de Comercialização e Fiscalização da Codesa, Danilo Marçal Queiroz, diz que o

impacto do novo acesso sobre a movimentação portuária será bem maior que o da obra de dragagem da Baía de Vitória. A movimentação de cargas deve crescer, portanto, mais de 20%, quando o trânsito de caminhões fluir melhor. A obra acaba com as filas e com os constantes engarrafamentos, que têm gerado muitos protestos por parte dos usuários.

NOVA BR

Só a recuperação do acesso não resolve os problemas do porto. Danilo entende que mesmo na Avenida Carlos Lindenberg, os caminhões continuaram a enfren-

tar dificuldades. A solução definitiva do problema, entende, está na implantação de uma rodovia federal, ligando a BR-262, em Cariacica, ao porto, retirando, assim, o fluxo de caminhões das vias urbanas. A rodovia, acrescenta, já foi aprovada conceitualmente no Senado. Ele é resultado da visão de que é preciso separar o transporte de cargas do transporte urbano de pessoas. Falta agora definir um traçado e viabilizar recursos para o investimento. A expectativa do diretor é de que ainda neste ano o Governo federal licite a obra e a execute no decorrer de 2007.

Projeto inclui centro de triagem

Além da recuperação, em três etapas, do acesso rodoviário do Porto de Capuaba e da criação de uma rodovia ligando o acesso a Capuaba com a rodovia BR-262, em Cariacica, a Codesa está propondo a criação de um centro de triagem de cargas. O projeto, afirma o diretor Danilo Queiroz, facilitará a vida de quem é responsável por trazer efetivamente a carga ao cais, que é

o caminhoneiro. O centro seria implantado em Cariacica, em local amplo e com toda a infraestrutura de suporte demanda pelos trabalhadores, incluindo restaurantes, farmácia, borracheiro, clube social e outros. Segundo Danilo, o caminhoneiro ficaria ali, de posse de uma senha, e só se dirigiria ao porto quando convocado. "Hoje as pessoas aguardam em frente à portaria de

Capuaba. Muitos dormem no próprio local para assegurar uma vaga." A proposta da Codesa é de implantar o centro de triagem em parceria com o Dinit. Os dois órgãos definiriam os projetos e fariam a licitação pública à iniciativa privadas. Como primeiro passo preá viabilizar o projeto, a empresa está atuando no sentido de que seja incluído no PPI, um

programa federal nos mesmos moldes: a Agenda dos Portos. A área para o centro de triagem teria tamanho aproximado de 200 mil m2. Danilo revelou que já houve uma pré-conversa com o prefeito de Vila Velha, Max Filho, para que o município doe a área e sedie o centro de triagem. O centro funcionará como uma Eadi, com a presença da Alfândega no local.

ETAPAS DA OBRA

Confira o andamento da implantação do novo acesso ao Porto de Capuaba, em Vila Velha, investimento dividido em três fases.

1º trecho (1,2 km)

◆ Da entrada do Porto de Capuaba até a Ponte sobre o Rio Aribiri

A obra já foi licitada e contratada e está em andamento. O valor está orçado em R\$ 3,3 milhões. Os trabalhos começaram em julho de 2005 e até janeiro deste ano já foram gastos no projeto R\$ 1,3 milhão. São duas estradas duplicadas para o trânsito de carga e uma exclusiva para a comunidade. A pista é em cimento e concreto, que, apesar de mais caro que o asfalto, compensa porque tem vida útil bem superior, de até 30 anos.

2º trecho

◆ Duplicação da Ponte do Rio Aribiri

A obra foi contratada por R\$ 2,3 milhões - abaixo do valor orçado de R\$ 2,5 milhões - e já foi iniciada, pelo menos no que se refere à preparação dos canteiros. A empresa de engenharia depende ainda da liberação do projeto pelos órgãos ambientais e de algumas desapropriações. As desapropriações serão realizadas pela Prefeitura de Vitória, conforme convênio entre o município e o prefeito João Coser.

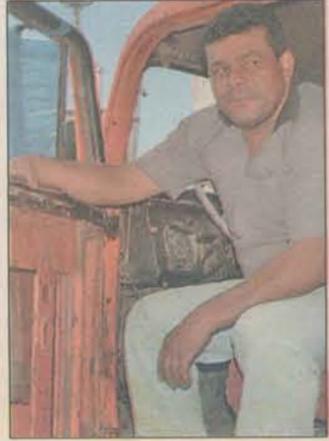
3º trecho

◆ Se estende da Ponte do Rio Aribiri até o trevo com a rodovia Carlos Lindenberg

É a parte mais complexa da obra, porque serão necessárias muitas desapropriações, inclusive de estabelecimentos comerciais, e este processo costuma ser bem lento. Ainda não foi definido o material a ser usado no recapeamento - se pedra ou asfalto. Meta é concluir esta etapa ainda em 2006.

Idéia agrada motorista

O projeto de implantação de um centro de triagem para as cargas destinadas a Capuaba mereceu os aplausos de um motorista que há três anos embarca produtos siderúrgicos no terminal: José Manoel da Costa (foto). "É uma iniciativa que merece aplauso. Sempre perco horas e horas em frente ao porto para garantir uma vaga. Ontem mesmo, tive que dormir no chão duro do cais". A possibilidade de contar com uma série de serviços de apoio, acrescenta José Manoel, torna o centro uma iniciativa ainda mais interessante para o setor. Ele conta que já não seria mais necessário dormir no chão e, por exemplo, havendo problemas no carro teria a quem recorrer.



A112823-7

HELSON MOURA

HELSON MOURA



O volume de cargas é crescente e operadores reivindicam mais espaços para movimentar as mercadorias e atender melhor a demanda do mercado

Última área livre para expansão de Capuaba

Codesa divide em três partes terreno próximo à portaria do terminal; Trinta empresas disputam espaço

JOSÉ ANTÔNIO SARCINELLI

As empresas que operam pelo Porto de Capuaba enfrentam o problema da falta de espaços para o depósito de cargas. A movimentação cresceu, resultado da maior demanda do mercado internacional, e os espaços ainda disponíveis foram todos ocupados. A única alternativa para sanar o problema é a liberação, por parte da Companhia Docas do Espírito Santo (Codesa), de uma área de 260 mil m², situada à esquerda da portaria de Capuaba, a última disponível para a expansão do terminal.

O Conselho de Administração da Codesa decidiu lotear o espaço em três partes, para uso imediato, com prazo de vigência de 12 meses, renovável por igual período,



NOSSA PRINCIPAL CARGA É DESENVOLVIMENTO.

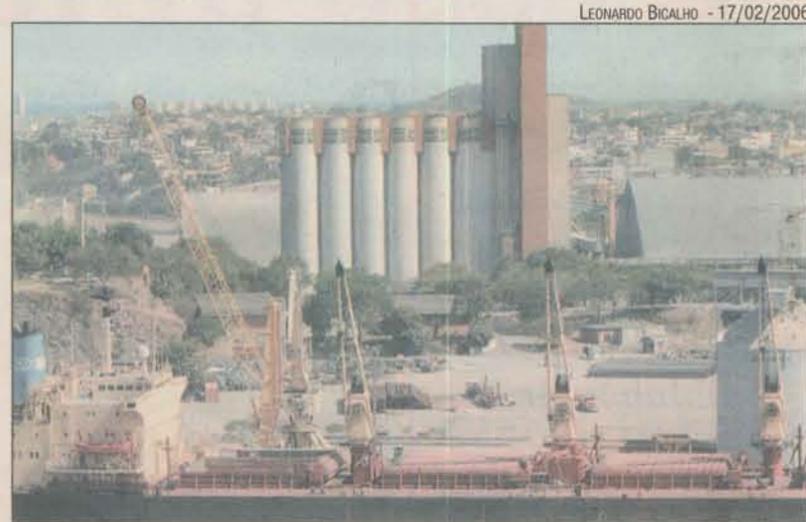
até que a estatal possa fazer os estudos de viabilidade para arrendamento definitivo da área.

A decisão de lotear a área foi tomada no início de março, destaca o diretor de Comercialização e Fiscalização, Danilo Marçal Queiroz. A diretoria da empresa começa a se reunir nas próximas semanas para traçar

a estratégia de ocupação. Os ocupantes das três áreas ainda não foram definidos. "São mais de 30 interessados", afirma.

Um dos interessados são os donos de cargas ligados à Associação de Usuários do Porto (Asupes), entidade que representa os arranjos produtivos locais, em especial o de rochas ornamentais, café e fruticultura. Existem ainda duas outras propostas em fase de estudos. Em 30 ou 60 dias, a Codesa consolida uma das áreas. O arrendatário terá que realizar investimentos para atender às exigências do alfandegamento, como galpões e balanças.

"Com uma boa retroárea, a atividade portuária ganha eficiência, produtividade e competitividade. A movimentação cresce sensivelmente", aponta Danilo diz que é a última área nobre do porto e que em Vitória não há mais como ampliar a atividade, por falta de espaço e pela dificuldade de trânsito de caminhões de carga. "Para Vitória, a opção, no futuro, não será o crescimento físico. E sim o crescimento em eficiência e qualidade".



LEONARDO BICALHO - 17/02/2006

Os silos estão operando com capacidade ociosa elevada

Terminal de grãos deve ser alavancado

Enquanto o Terminal Vila Velha (TVV) precisa de mais espaços para tanta carga, o vizinho terminal de grãos tem capacidade ociosa devido à subutilização. Para reverter esta situação, a diretoria da Codesa está estudando a possibilidade de abrir licitação para um arrendamento de longo prazo, única maneira de atrair investimentos e novos clientes.

O diretor de Comercialização e Fiscalização, Danilo Queiroz, revela que o terminal é operado hoje por um grupo de empresas denominado Pool de Grãos, que tem contrato de curto prazo. "Ninguém investirá em um negócio cujo prazo é de 12 meses".

O terminal de grãos é formado pelos berços 201 e 202 do cais de Capuaba. A companhia Vale do Rio Doce quer arrendar da Codesa um novo berço, o 202, para ampliar ainda mais a atuação do TVV. Segundo Danilo, a Codesa quer manter os berços em seu poder, até mesmo para regular o mercado.

O terminal de grãos de Capuaba tem capacidade para movimentar mais de um milhão de toneladas/ano, mas hoje opera só 200 mil toneladas, o que corresponde a uma ociosidade de 80%.

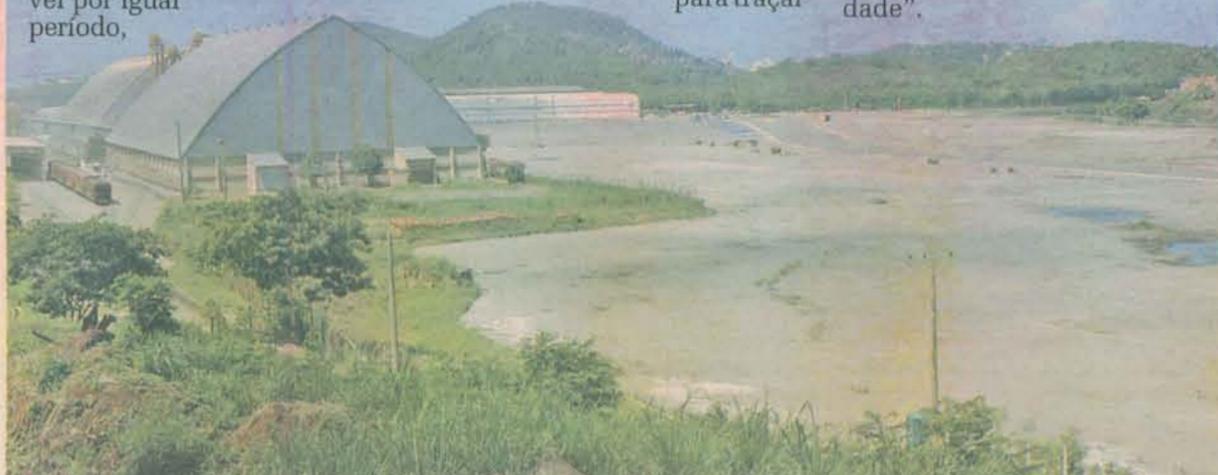
ÁLCOOL

O mercado de álcool deve registrar um incremento significativo nos próximos anos, resultado da maior demanda do produto no mercado mundial para atendimento ao Protocolo de Kyoto e para reduzir a dependência de países para como o petróleo importado. A mistura de até 23% na gasolina equivale a uma redução na importação de petróleo e na emissão de poluentes na mesma proporção.

Como o Espírito Santo é porta de saída para o mercado mundial, não haveria dificuldades para se montar no porto uma logística para o embarque de álcool, avalia o diretor Danilo Queiroz. Para ele, o mercado de álcool tem bom potencial de crescimento.

É uma questão de investir em tancagem para acumular volume suficientes para suprir os navios, sem ter que fazer um esforço de guerra envolvendo centenas de carretas, como nas experiências anteriores de exportação.

A previsão de um módulo em Barra do Riacho para a implantação de um terminal de grãos líquidos (combustíveis), dentro do projeto de ocupação do porto, é o reconhecimento de que há mercado potencial para este produto.



A área de 260 mil m² situada à esquerda da portaria central será destinada a empresas

A12823-8

DIVULGAÇÃO/CODESA



Porto ainda dispõe de 900 mil m2 de área virgem

Futuro passa por Barra do Riacho

Terminal situado em Aracruz é a última fronteira portuária do país e onde se dará a expansão do porto público no ES

JOSE ANTONIO SARCINELLI

A expansão da malha urbana tornou mais difícil o acesso aos terminais situados na Bahia de Vitória. A operação de grandes volumes de cargas tende a se concentrar em portos fora da região metropolitana. Ubu, em Anchieta, no sul do Estado, por ser especializado em pellet feed e pelotas, deve atender a expansão dos setores de mineração, siderurgia e petróleo. A parte de carga geral e contêineres tende a se concentrar em Barra do Riacho, a 80 quilômetros ao Norte de Vitória, a última fronteira portuária do país e onde se dará, no futuro, a expansão do porto público no Estado.

Barra do Riacho possui amplas áreas virgens. Apenas uma parte do espaço está ocupado pelo terminal privativo da Aracruz Celulose, especializado na movimentação e celulose e madeira, o Portocel. São 900 mil m2 de área disponível que a Codesa pretende licitar tão logo seja autorizada pela Agência Nacional de Transporte Aquaviário (Antaq).

ESTUDOS

Os estudos de viabilidade técnica e financeira de dois dos quatro módulos previstos já estão em poder da agência. Na próxima semana será encaminhado o estudo de um terceiro módulo, revela o diretor de Administração e Finanças, Rodrigo Farias Chamoun.



NOSSA PRINCIPAL CARGA É DESENVOLVIMENTO.

A licitação de áreas do porto, através da modalidade de arrendamento, deve atrair R\$ 1 bilhão de investimentos privados, prevê o diretor. Mas nada ainda está garantido. O ritual burocrático a ser seguido é imenso e, em função disso, o processo de ocupação do porto se arrasta há cerca de 10 anos.

PARECER

Os estudos de viabilidade técnica e financeira, referentes aos terminais de contêineres e de granéis sólidos, já estão em poder da Antaq há cinco meses e até agora a entidade não emitiu parecer. Os estudos têm duas finalidades: conferir se o projeto é viável e o valor mínimo de arrendamento a ser cobrado pela companhia docas.

A abertura de licitação para áreas de Barra do Riacho foi demandada por vários grupos. "Só damos inícios aos estudos técnicos a partir de solicitação formal de empresas interessadas", explica o diretor. A atual

diretoria da Codesa optou por uma ocupação diversificada, distribuindo o espaço disponível entre várias especialidades.

O módulo um, o maior dos quatro, possui 38,7 hectares e se destina à implantação de um terminal especializado na movimentação de contêineres e carga geral. A abertura de licitação foi solicitada pela Suzano Bahia Sul. O terminal terá uma dársena (entrada em terra) com dois berços de atracação.

NOVO BERÇO

A Bahia Sul pretende implantar um berço próprio para dar suporte à expansão da indústria. A empresa está ampliando a produção de celulose para 1,7 milhão de toneladas/ano e demandará uma nova base portuária. Os embarques hoje, da ordem de 350 mil toneladas/ano, são realizados no Porto de Vitória.

O módulo dois terá 17,4 hectares e será especializado em granéis líquidos (combustíveis). O espaço é suficiente para uma grande tancagem em terra e tubulações para a estrutura molhada (píer) que será implantada no molhe Sul, com capacidade para dois navios. A diretoria da Codesa aposta no potencial do mercado alcooleiro, especialmente, devido à grande demanda mundial pelo produto.

O módulo três, o menor deles, com 14 hectares, abrigará um terminal especializado em carga geral, com ênfase em ferro gusa. A demanda partiu do consórcio Terminal Minas Gerais (TMG), que concentra as guseiras que operam naquele Estado. O módulo quatro, por sua vez, será específico para a atividade petrolífera. A solicitação do espaço partiu do estaleiro Mauá-Jurong, do Rio de Janeiro, que pretende implantar na região uma unidade para a produção de navios e plataformas.

Módulos devem atrair R\$ 1 bilhão

A implantação de quatro novos terminais na retroárea de Barra do Riacho atrairá para a região cerca de R\$ 1 bilhão em investimentos. Esta é a quantidade de recursos que deverá ser alocada pelos vencedores da disputa na implantação de equipamentos e instalações portuárias, prevê o diretor Rodrigo Chamoun. O impacto na economia será imenso, com forte geração de empregos e renda.

O módulo destinado ao suporte à atividade petrolífera é um dos que poderão gerar o maior impacto econômico. Segundo o diretor, a Mauá-Jurong não se limitará a produzir estaleiros para a Transpetro, no terminal de Aracruz. Ela pretende ir além, atraindo também plataformas para reparos e adequações.

O presidente da Codesa,

Henrique Zimmer, lembra que no passado a intenção era fazer de Barra do Riacho um porto para os Estados do interior brasileiro com vocação para o mercado internacional. Chegou-se a criar, na época, para a Federação das Indústrias de Minas Gerais, um slogan referindo-se a Barra do Riacho como "um Porto de Minas Gerais no ES".

Barra do Riacho foi implantado há 25 anos e nos últimos meses, enquanto o projeto de licitação repousava nos gabinetes de Brasília, o Governo federal patrocinava a implantação/modernização de três portos - Sepetiba (RJ), Pecém (CE) e Suape (PE). Com o dinheiro gasto em qualquer um destes portos, afirma Zimmer, seria possível construir dois Barras do Riacho.

ESTÁGIO DA LICITAÇÃO

Localizado em Aracruz, a 80 quilômetros ao Norte de Vitória, o porto de Barra do Riacho é a última fronteira artificial na costa brasileira para investimentos portuários. A Codesa prepara a licitação de quatro módulos, para viabilizar investimentos em infra-estrutura. Confira o estágio da licitação.

Módulo I (Terminal de contêineres e carga geral)

Interessado: Suzano Bahia Sul Papel e Celulose. O estudo de viabilidade técnica foi concluído em setembro de 2005 e já se encontra em poder da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq). Só depois de aprovado pela agência poderá ser realizada a licitação pública.

Módulo II (Terminal de granéis líquidos)

O módulo está destinado ao Terminal de Granéis Líquidos, cuja forma de arrendamento ainda será definida pela Codesa.

Módulo III (Terminal de granéis sólidos e carga geral)

Interessado: Consórcio Terminal Minas Gerais - TMG. O estudo de viabilidade técnica

foi entregue e seu conteúdo está sendo avaliado pela Antaq.

Módulo IV (Área destinada para apoio às atividades da indústria do petróleo)

Interessado: Estaleiro Mauá-Jurong. O estudo de viabilidade técnica estará sendo encaminhado à Antaq nesta semana.

Perfil do porto

Espaços disponíveis

◆ 900.000 m2 (área primária do porto)

Características:

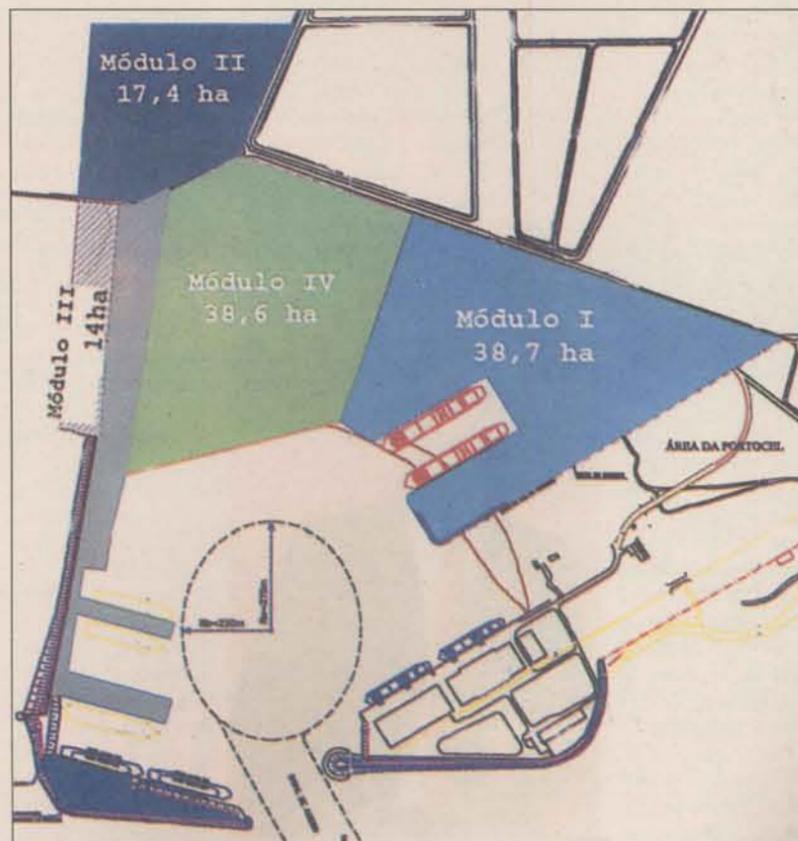
◆ Infra-estrutura de abrigo constituída de 2 molhes: Norte, com 850 metros de comprimento e Sul, com 1.420 metros de comprimento

Canal de acesso:

◆ 650 m de comprimento
◆ 150 m de largura
◆ 14 m de profundidade dragada
◆ sinalização náutica permitindo movimentação 24 horas.

Bacia de Evolução

◆ 180 metros



A divisão da retroárea viabiliza quatro novos terminais



Os velhos galpões ganham novas cores e as calçadas darão lugar a uma ciclovia, aproximando ainda mais o Porto de Vitória do dia-a-dia dos capixabas

Porto e cidade integrados

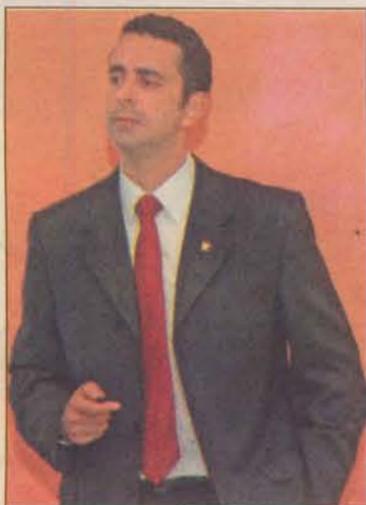
Codesa e Prefeitura de Vitória desenvolvem ações para melhorar visual de armazéns e revitalizar o Centro

RENATA LOPES

“Quem não sabe da importância do Porto de Vitória, tem a sensação de que ele está de costas para a cidade”. A afirmação é do próprio Diretor Administrativo da Companhia Docas do Espírito Santo (Codesa), Rodrigo Chamoun. Segundo ele, o cidadão comum, que não atua no setor de comércio internacional, e que não sabe da importância do porto para a economia e, conseqüentemente, para as pessoas que moram na capital, o vêem como um obstáculo, algo feio que está entre a visão dele e o mar.

Para quebrar essa barreira e criar uma integração entre porto e cidade, vários projetos serão desenvolvidos. Um deles é a reforma das instalações do porto. Construções originais, como os armazéns 1 e 2, já estão recebendo pinturas mais chamativas, que vão dar um colorido especial à cidade. Já os prédios que não são originais, receberão cores neutras. A intenção é destacar o que é original, preservando a arquitetura e, ao mesmo tempo, integrando as reformas ao projeto de restauração histórica do Centro.

“O Porto de Vitória deve esse colorido especial à cidade. É preciso dar vida arquitetônica ao porto, porque vida econômica ele já tem e muito. Além disso, à medida que vamos resgatando a beleza das instalações, que são históricas, a gente resgata esse sentimento de



Rodrigo Chamoun: melhorias

PORTO DE VITÓRIA
100 ANOS
C O D E S A

NOSSA PRINCIPAL CARGA É DESENVOLVIMENTO.

integração porto-cidade”, disse.

As portarias que dão acesso ao Porto também serão reformadas. “As entradas serão mais modernas, demonstrando a convivência do antigo com o futurista. Com isso, a população enxergará o porto com outros olhos”, destaca Chamoun.

Outros projetos que visam à integração entre a população e o Porto de Vitória são as melhorias nas calçadas – que serão rebaixadas, para facilitar o acesso da comunidade – e a criação de uma ciclovia, para garantir mais segurança e conforto para os pedestres.

Para facilitar o tráfego de veículos, está previsto a criação de um corredor para caminhões na estrada de acesso ao Cais Comercial de Vitória. Uma outra estrada que já recebe melhorias e está sendo duplicada, é a via que liga o Porto de Capuaba à Avenida Carlos Lindemberg, em Vila Velha. O terminal é responsável por 80% da movimentação de cargas do Porto de Vitória.



O porto público contribui para o desenvolvimento do turismo internacional na capital capixaba

Cruzeiros trazem 8 mil turistas

Desde 1995, a Baía de Vitória é um dos pontos de escala das embarcações de turismo na costa brasileira. No período de 2005 até o início de 2006, oito mil turistas desembarcaram em Vitória. No decorrer do ano, já estão agendadas com uma operadora nacional de turismo mais seis escalas de cruzeiros marítimos. E, segundo a subsecretária de Turismo da Prefeitura de Vitória, Valéria Mariano, esse número pode ser ampliado.

Para a subsecretária, a recepção dos navios é importante para a relação porto-cidade. “A integração se dá no momento em que os navios chegam, pois

o porto é o portão de entrada da cidade. Em função disso, nascem ações entre a Prefeitura e a Codesa, preparando o porto para receber os turistas com temas folclóricos e artesanato capixaba, mostrando a cultura local”.

Visitações da população capixaba à Frota Marítima Nacional, quando estão atracadas no cais, são um outro exemplo de integração porto-cidade. A subsecretária de turismo enfatiza que Vitória é uma ilha e por isso deve-se enaltecer a cultura portuária.

“Temos que pensar um pouco mais voltados para o mar. É

importante que os moradores da cidade conheçam a história e a cultura portuária e o momento do centenário é vem mostrar ao capixaba a sua origem”.

Valéria Mariano lembrou ainda que no plano de desenvolvimento do Porto de Vitória está previsto um espaço para a criação de estação de embarque e desembarque de passageiros dos navios turísticos. Além de proporcionar aos visitantes mais tempo para permanecerem na cidade, a estação atenderia ao próprio capixaba que, para embarcar num cruzeiro, precisa deslocar-se até outro Estado.

Prefeitura cria ‘Dia da Interação’

Para demonstrar a importância do Porto de Vitória e fortalecer a relação entre o porto e a cidade, a Prefeitura de Vitória decidiu criar o Dia Municipal da Interação Porto-Cidade. A data escolhida, 28 de março, remete ao centenário do porto.

Segundo o chefe do Núcleo de Desenvolvimento Econômico da Secretaria de Desenvolvimento da Cidade (Sedec), Luiz Fernando Barbosa Santos, a decisão da municipalidade parte da

própria condição da cidade ter nascido do Porto. “A municipalidade simboliza a abertura dos portões do porto para a cidade. Além disso, ao comemorar os 100 anos do porto, Vitória comemora a própria história”.

De acordo com Luiz Fernando Barbosa, instituir o Dia Municipal da Interação Porto-Cidade para homenagear o Porto de Vitória ajuda ainda a promover economicamente a cidade, já que 60% da atividade econômica

do município são do setor de comércio e serviços e, dentro desse setor, a maioria é voltada para o comércio exterior. “As atividades portuárias se sobressaem na economia e, por isso, a decisão de estar comemorando uma atividade que é praticamente a vida da cidade”.

Durante todo o ano, a Prefeitura de Vitória e a Codesa realizarão diversas atividades musicais, culturais, debates e seminários.