

100 ANOS DO PORTO

AM 2823 -1

## Portas abertas para o mundo

O Porto de Vitória comemora neste  
mês 100 anos de existência





A Capital do Espírito Santo e o seu porto têm uma relação simbiótica. Ao completar, neste mês, 100 anos de existência, o Porto de Vitória é, ao mesmo tempo, uma deliciosa imagem que nos remete ao passado e ao futuro. Foi a partir dele que a cidade colonial se expandiu e é com a sua participação que o Estado se destaca economicamente, sendo hoje detentor do maior complexo portuário de toda a América Latina.

Com sua vitalidade, traduzida numa movimentação de oito milhões de toneladas de cargas anuais, o Porto de Vitória funciona como uma verdadeira cidade. Uma cidade que não pára, com opera-

ções de carga e descarga realizadas 24 horas por dia.

Levando-se em consideração os 1.904 navios que nele aportaram em 2005, contabiliza-se entre tripulantes e passageiros (de quatro navios turísticos) que chegaram aos terminais do porto, em Vitória e Vila Velha, quase 42 mil pessoas.

Sem falar nos 1.399 homens do Órgão Gestor de Mão-de-Obra (Ogmo), verdadeiras "formigas trabalhadoras" que atuam, por turnos, em todo o complexo portuário do Espírito Santo.

**História.** Parte desse pessoal pode ser vista por quem circula ao longo do Porto de Vitória, que surgiu em 1906, quando da criação da Companhia Porto

de Vitória. A atividade, contudo, tem origem no Cais Schmidt ou Cais do Imperador, datado de 1880, localizado em frente à Santa Casa de Misericórdia - negócio dinamizado com as exportações de café.

Foi o decreto que autorizou a construção do porto que determinou a construção das Cinco Pontes, ligando a Capital ao continente.

Consertadores, arrumadores, estivadores, guindasteiros,

conferentes, práticos e demais trabalhadores do gênero, empregados administrativos e tripulantes das embarcações, além de toda a mão-de-obra que atua com embarque e desembarque de cargas nos terminais, dão vida ao porto.

Algumas dessas pessoas foram ouvidas nesta reportagem e falam do orgulho de trabalhar numa estrutura grandiosa, que liga o Espírito Santo ao mundo.

## Orgulho e satisfação



**DIVISAS.** Eles trabalham dentro dos navios e em convés, durante a movimentação de mercadorias, fazendo peação (amarando) ou despeação da carga. Brian Jones Sathler, 36 anos, (D) e Paulo Tononi, 45, (E) sabem muito a importância do trabalho que desenvolvem. "A gente importa, exporta, traz divisas para o país", diz Brian, que migrou para a função de estivador há um mês, depois de 14 anos como arrumador. Paulo, na estiva há 25 anos, segue o mesmo trabalho que seu pai desenvolveu e diz que o serviço lhe dá muita satisfação.

## Mão-de-obra pode ser feminina

Um concurso do Órgão Gestor de Mão-de-Obra (Ogmo) para preenchimento de 306 cargos, no qual se inscreveram 8.410 candidatos, pode levar aos terminais portuários capixabas, pela primeira vez, força de trabalho feminina, já que 30 mulheres disputam as vagas. O processo seletivo também é pioneiro. Tradicionalmente, os próprios sindicatos recrutavam a mão-de-obra avulsa, algo que mudou, por causa da lei de modernização dos portos. Gerente de Estudos Estratégicos da Prefeitura de Vitória e conferente, Luiz Fernando Barbosa diz que até a década de 60 trabalhadores avulsos do porto não tinham seguridade social. "Sem relação empregatícia, ter filhos no porto era uma forma de se garantir aposentadoria", diz. Os novos trabalhadores portuários, segundo o gerente-executivo do Ogmo, Hamilton Loureiro, serão multifuncionais - executarão todos os trabalhos e poderão faturar no mínimo R\$ 2 mil/mês. No porto, a remuneração depende de produtividade, dos equipamentos e do padrão do navio. Produtos siderúrgicos garantem maiores ganhos.

## Na estiva e na faculdade



**CRESCIMENTO.** Rogério Amâncio (foto), 32 anos, é um dos estivadores do porto que sonham com ascensão profissional. Estuda Comércio Exterior e quer ser conferente de carga. Rogério é colega de trabalho de Haroldo Corrêa Santos, 58, que define em poucas palavras o que importa no trabalho que desenvolve há 18 anos, na faixa portuária: segurança, qualidade e produtividade. Santos estudou até a quarta série do ensino fundamental, é solteiro e se diz feliz com o que faz. O arrumador diz receber R\$ 3,5 mil por mês engatando carga nos enormes ganchos que os guindastes içam para que tudo seja acomodado nos porões ou convés de navios. Ou, então, carregando sacos de açúcar, por exemplo. "Entre no porto por indicação de um amigo e sinto muito orgulho do que faço", diz ele.

## Função cobiçada



**CONTAGEM.** A função que Hélio Hozano Pires, 48 anos, ocupa, e que lhe rende cerca de R\$ 5 mil mensais trabalhando seis horas diárias, é cobiçada por muita gente. Hélio é conferente de carga e trabalha no porto desde 1989. Entre os conferentes, há até médico, engenheiro, mas Hélio só cursou o 2º grau. Um conferente conta volumes e anota a tonelagem embarcada. Nos últimos tempos, Hélio decidiu não mais cumprir jornadas noturnas - dependendo da carga, um navio pode exigir trabalho de equipes em até três turnos. Quanto maior a produtividade, maior o ganho. Pode-se embarcar até 3,5 mil toneladas de celulose, por exemplo, em seis horas.



A112823-2

100 ANOS DO PORTO

# Passagem pelo canal exige perícia

## A segurança na entrada da Baía de Vitória é garantida pela praticagem

Texto **CLAUDIA FELIZ**/cfeliz@redgazeta.com.br  
Fotos **CARLOS ALBERTO DA SILVA**

Pouca gente sabe, mas o grau de dificuldade para entrada e saída de navios no Porto de Vitória é considerado um dos mais elevados entre os portos de todo o mundo. O canal é estreito, sinuoso, limitado por pedras. Seu ponto mais estreito fica localizado na altura da Ilha da Fumaça, com 65 metros de largura, pouco mais do que o dobro da largura de um navio.

Às vezes, resta só 1,5 metro para que uma embarcação toque no fundo do canal. Um risco - afinal, encalhe de navio gera prejuízo elevadíssimo. A operação, por isso mesmo, requer a fundamental assessoria da praticagem, formada por 22 homens.

Em torno dos práticos existe muita mística. Uma delas dá conta de que eles recebem remuneração milionária. Por razões óbvias, diretores da Praticagem do Espírito Santo, Gilson Vitorino e Marcos Chaves Boavista da Cunha, não falam sobre esse assunto, mas negam

que prático leve uma vida nabesca.

É a Marinha quem define tudo o que diz respeito à atividade: ponto de espera da embarcação, até o final da atracação, tipo de equipamento e quantidade de homens na operação.

O prático faz o transbordo da lancha para o navio subindo por escadas denominadas quebra-peito - com até nove metros de altura. Fica ao lado do comandante, na cabine, para garantir que a embarcação atraque com segurança. Todos têm formação superior, título de aquaviário, total conhecimento dos portos e domínio de inglês.

O serviço comprado pelo armador do navio à praticagem envolve não só o prático, mas equipamentos sofisticados na atalaia (uma central de comunicação e informação) e lanchas. Além dos práticos, outras 50 pessoas atuam no apoio do serviço, realizado em todo o complexo portuário.

## Carga pesada é com ele



**VIDAS POR UM FIO.** Ver o que Willis Francisco Siqueira, 50 anos, faz exige que se olhe para cima. A máquina que ele opera é capaz de levantar carga de até 80 toneladas - o equivalente a uma locomotiva - para ser estivada num navio. Willis é guindasteiro há 20 anos, mas começou no porto trabalhando como estivador, assim como seu pai. Quando não está içando carga, pode ser visto na faculdade, estudando Direito. "Sou feliz com o que faço, mas estudar me realiza muito", diz ele, certo de que a remuneração no porto é superior ao ganho de muitos advogados que existem por aí. "Nosso trabalho aqui no porto é importantíssimo. A vida de quem está no porão de um navio depende da gente", diz ele.

## Beleza que encanta quem vem de longe



**PAISAGEM RARA.** O comandante Vengalil Alexander Mathew, 41 anos, seu imediato, Amar Kumar Verma e outros 20 integrantes da tripulação do navio Federal Nagakava fizeram uma longa viagem, que começou na Letônia, no Leste Europeu, até chegarem ao Porto de Vitória, no início da última semana, em busca de uma carga de produtos siderúrgicos com endereço de entrega no Canadá. Foi a primeira vez que o indiano Vengalil veio ao Brasil. Passou pelos portos de Paranaguá e Santos, mas admite que beleza, mesmo, viu em terras capixabas. "A vista da baía é linda; o porto é dos melhores; e a cooperação entre os trabalhadores, muito boa", disse, enquanto aguardava pela operação de embarque da carga, no Cais Comercial do Porto de Vitória, ancorado em frente à Escadaria do Palácio Anchieta. Até a última sexta-feira, quando o Federal Nagagawa zarpuou, Mathew caminhou ao longo da Avenida Beira-Mar duas vezes por dia, além de sair para tomar um drink e fazer compras no comércio. "O Brasil é um dos melhores países para se visitar".




**100 ANOS DO PORTO**

# Lojistas do Centro lembram época de ouro da movimentação portuária

Há quem fale em boates onde havia “mulheres lindas e discretas”; quem opera com câmbio ainda se diz favorecido

Texto **CLAUDIA FELIZ** / cfeliz@redgazeta.com.br  
Fotos **CARLOS ALBERTO DA SILVA**

Um cenário de rara beleza é o que a movimentação de embarcações proporciona a quem circula pela Avenida Beira-Mar, mora ou trabalha em prédios localizados de frente para a Baía de Vitória, onde está localizado o porto que está comemorando seu centenário.

O comércio beneficia-se da demanda de consumo gerada por trabalhadores que atuam na carga e descarga de mercadorias e dos tripulantes dos navios que atracam no Porto de Vitória, mas alguns comerciantes do Centro, como Jadir Primo, admitem que a “época de ouro” foi mesmo há 30 anos.

“Minha loja existe há 39 anos, e eu vivi o auge, quando a cidade era menor e o contato que tínhamos com portuários

e tripulações de navios era bem maior. Na época, vendíamos muitos relógios e jóias para eles”, diz Primo.

Um comerciante que realiza operações de câmbio no Centro lembra que a região concentrava várias boates, como a Farolito e a Monalisa, “com muitas mulheres lindas e discretas”.

Hoje, essa atividade está distribuída em outros pontos da Capital e também em Paul, Vila Velha, onde a rua de acesso ao terminal portuário abriga algumas boates e bares que atraem estrangeiros como o engenheiro mecânico escocês do navio Valpollicela, Paul Machtosh, 26 anos. “Nossa tripulação não desembarca em Santos, por causa da insegurança e do medo de doenças como Aids, mas aqui é tranqüilo, não ve-

mos perigo”, disse ele.

O comerciante que opera com câmbio - ele não se identifica - diz que, no passado, as tripulações desciam dos navios para troca de moeda nas lojas. “Agora, as próprias agências de navegação fazem isso nas embarcações. Mas elas operam com a gente, assim como donos de boates, prostitutas, fornecedores de navios, taxistas. O porto ainda tem importância no nosso negócio”, diz ele.

Na Casa Primor, Gustavo Costa ainda exhibe na vitrine pedras semi-preciosas e quadros de borboletas coloridas, souvenirs que, no passado, atraíam o interesse de tripulações estrangeiras de navios que atracavam no porto. “Vendia-se muito bicho empalhado, mas isso, hoje, é proibido pela lei ambiental”, diz ele.



**SEGURO.** O escocês Paul Machtosh, do navio Valpollicela, diz que circula tranqüilo próximo ao porto.

## Poder com vista de cartão-postal



## Mestre Santana: ele é a solução







**ENTRE GOVERNADORES.** Desde 1971, Jorge Riguete, 54 anos, trabalha no Palácio Anchieta, no Centro de Vitória. Durante todo esse tempo, o maitre atendeu a dez governadores: Arthur Gerhardt, Elcio Álvares, Gerson Camata, José Moraes, Max Mauro, Albuíno Azeredo, Vitor Buaziz, José Ignácio Ferreira e o atual, Paulo Hartung. Jorginho, como ele é conhecido, sempre que pode, desfruta do belo cartão postal localizado bem em frente ao palácio, o Porto de Vitória. "Quando chega um navio de passageiros o panorama fica ainda mais lindo", diz ele, lembrando do quanto o cenário agrada aos visitantes do Anchieta. "O ex-presidente Garrastazu Médice, por exemplo, foi um dos muitos convidados ilustres que já passaram por aqui e que ficaram deslumbrados com o porto", explica o maitre. Dentre os ex-governadores capixabas, Jorginho lembra que Eurico Rezende era um dos que gostavam de contemplar, aos sábados, a paisagem que pode ser observada da varanda localizada na parte frontal do palácio.

## Vizinho ilustre, mas desconhecido



**TÃO PERTO E TÃO LONGE.** Alunas do ensino médio da Escola Estadual Maria Ortiz, todo dia as irmãs Gabriela e Daniela da Cruz passam pela Escadaria do Palácio, no Centro de Vitória, para ter acesso à Cidade Alta. Mas as gêmeas, de 15 anos, admitem: nunca pararam para pensar o que o Porto de Vitória, que fica localizado em frente à escadaria, representa para o Estado. "É realmente muito bonito, mas a gente nunca avaliou a importância", dizem. Recentemente, as garotas dizem que, pela primeira vez, se divertiram tentando descobrir qual era o país de origem de um navio que estava ancorado no porto. Operações portuárias, segundo as irmãs, nunca foram alvo de discussão em sala de aula.



**"PISANDO EM ALGODÃO."** "Se seu problema é contusão, mestre Santana é a solução." Quem passa pelo Centro de Vitória, na Avenida República, observa, entre surpreso e curioso, um negócio que tem origem na intensa movimentação dos homens que atuam no Porto de Vitória: massagem corporal. Isso mesmo, há exatos 25 anos, em pleno passeio público, José Rocha Santana, 53 anos, é o massagista dos estivadores. Filho de um estivador, Santana usa suas mãos, uma lixadeira adaptada e óleo para aliviar a tensão muscular dos homens que saem do terminal após a jornada de trabalho. Cobra R\$ 10,00 pela massagem, que segundo um dos seus clientes, o estivador Nilton Martins, funciona. Trabalha de segunda a sexta-feira, das 5 às 17 horas, e garante que quem experimenta sua massagem sai "pisando em algodão". Santana também promete alívio para bronquite, dores de dente e de cabeça. E admite que a reforma da plataforma P-34, no Porto de Vitória, ajudou em muito no faturamento do seu negócio.

## Barulho e poluição que incomodam



**NEM TUDO É BELEZA.** Há exatos 46 anos, o técnico em prótese dentária Roberto Santos, 60, vive de frente para o Porto de Vitória. Ele é um dos moradores do Edifício Luiza Helena, na Avenida Jerônimo Monteiro, prédio originariamente comercial, que hoje mantém 20 de suas 45 salas fechadas. Santos mora e trabalha num pequeno escritório, de cujas janelas se vê a enorme estrutura da Plataforma P-34, da Petrobras, em processo de reforma. " Vim trabalhar aqui no prédio quando tinha 15 anos, me apaixonei pelo lugar e nunca mais quis sair. Tenho uma casa em Vila Velha, mas adoro o Luiza Helena. Só não gosto da poluição sonora e atmosférica, que aumentou com a plataforma", diz ele.



AJ12821-4  
100 ANOS DO PORTO

# Obras integrarão porto à cidade

Ciclovias entre a Vila Rubim e o Aquaviário, além da duplicação da via de acesso a Capuaba, faz parte dos projetos da Codesa e da Prefeitura de Vitória

Texto **CLAUDIA FELIZ** / cfeliz@redgazeta.com.br  
Foto **CARLOS ALBERTO DA SILVA**

Portarias com um novo modelo arquitetônico, em Vitória e Vila Velha, parecidas dos armazéns com um novo colorido, uma delas exibindo texto de uma poesia, além de construção de ciclovias e da duplicação da via de acesso a Capuaba, são obras planejadas pela Codesa e pela Prefeitura da Capital, que favorecerão uma maior integração do Porto de Vitória com a cidade.

A pintura das paredes, nas cores verde, alaranjada e terra, já está sendo feita. A poesia será escrita sobre um fundo preto, entre os armazéns 4 e 5. Até o início da década de 70, esse espaço era aberto, permitindo que quem se encontrasse na Praça Oito pu-

desse ver o mar.












Subsecretária de Desenvolvimento Urbano de Vitória, Clemir Meneguel explica que a ciclovias, a ser construída ao longo do porto, da Vila Rubim até o Aquaviário, num trecho de 1,5 quilômetro, juntamente com obras de calçada e sinalização do trecho, está orçada em R\$ 1,3 milhão. As obras serão concluídas ainda neste ano.

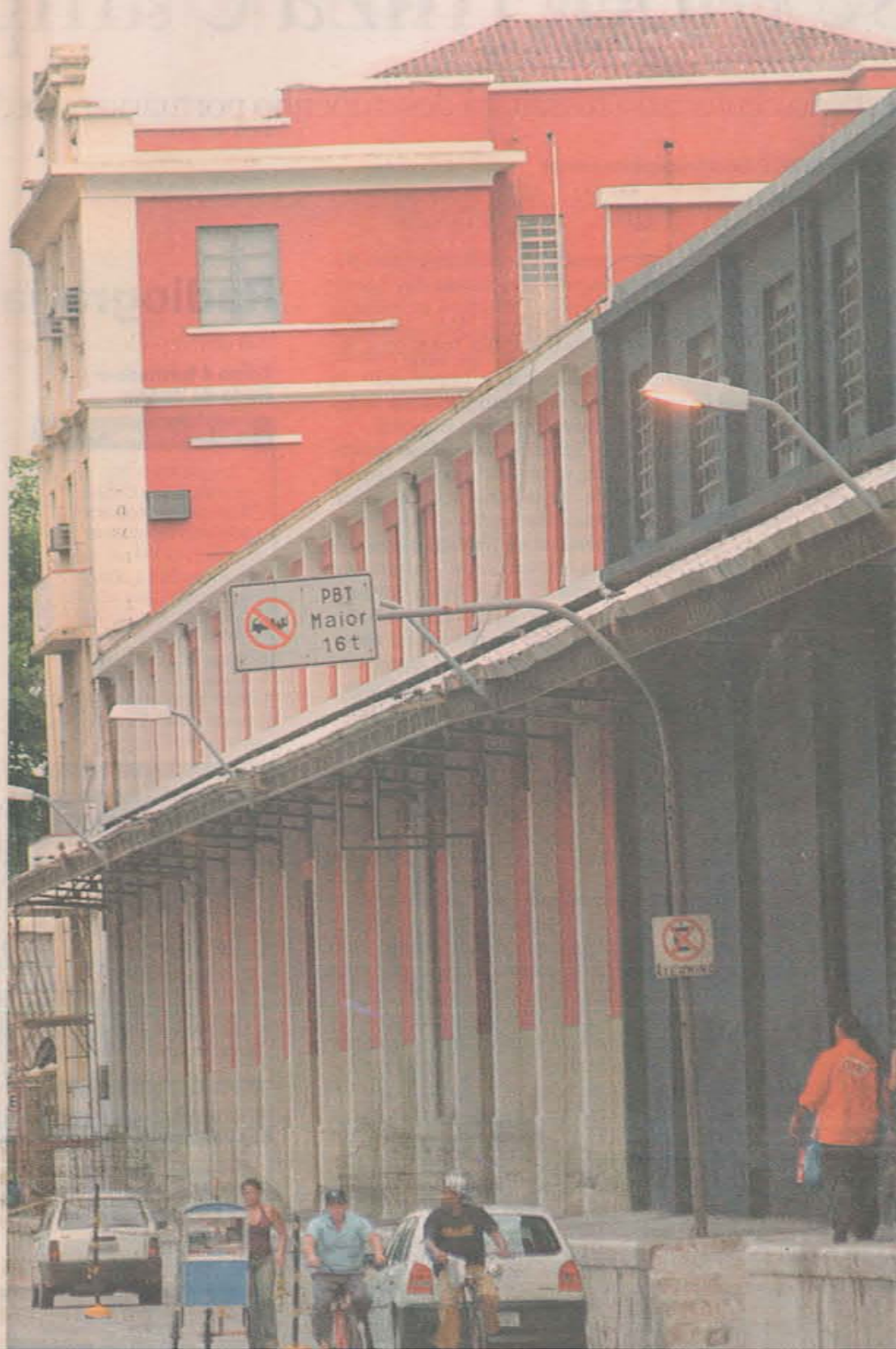
É grande a importância do porto no desenvolvimento da cidade. O livro "Vitória: trajetórias de uma cidade", de Carol Abreu, James De Biase e João Gualberto Vascellos, por exemplo, diz que "numa prevenção contra o assoreamento da baía, foram aterrados a

Esplanada da Capixaba e os mangues entre o Forte São João e Bento Ferreira, mudando completamente o panorama da orla marítima de Vitória, com formação de amplas avenidas e quarteirões".

Diretor de Administração e Finanças da Companhia Docas do Espírito Santo (Codesa), Rodrigo Chamoun explica que será duplicada a via que liga o Porto de Capuaba à Avenida Carlos Lindenberg, em Vila Velha. O terminal é responsável por 80% da movimentação de cargas do Porto de Vitória. Sobre as portarias, Chamoun diz que elas serão modernizadas e aguçarão a curiosidade das pessoas sobre as atividades do porto e sua história.

## HOMENAGEM EM FORMA DE POESIA

PORTO. ViTÓRIA mar. ilha PORTO.  
 PORTA CIDADE. CAis dos TrAPIchES  
 DO ImPeRadOr.  CAIXAS dE AçO    
 IdAS, iDas, CheGAdaS.  
 nossa SaLa, EstAR PrO MAR  
 se aQUEce NO CAFÉ.     
 no Bal ANÇO DaS OnDas   
 daS HORAS Horas Na PRAÇA   
 A VeR    nAVIoS d' ALÉM mAR.  
 CidADE CaiS dAs PeDRAS.  
 Dos HoMENs Que SONhAM Paz.  
 NaS CoiSAS do mAR susTENTAM. VaLoRES.





## Ciclovía entre a Vila Rubim e o Aquaviário, além da duplicação da via de acesso a Capuaba, faz parte dos projetos da Codesa e da Prefeitura de Vitória

Texto **CLAUDIA FELIZ** / cfeliz@redegazeta.com.br  
Foto **CARLOS ALBERTO DA SILVA**

Portarias com um novo modelo arquitetônico, em Vitória e Vila Velha, paredes dos armazéns com um novo colorido, uma delas exibindo texto de uma poesia, além de construção de ciclovía e da duplicação da via de acesso a Capuaba, são obras planejadas pela Codesa e pela Prefeitura da Capital, que favorecerão uma maior integração do Porto de Vitória com a cidade.

A pintura das paredes, nas cores verde, alaranjada e terra, já está sendo feita. A poesia será escrita sobre um fundo preto, entre os armazéns 4 e 5. Até o início da década de 70, esse espaço era aberto, permitindo que quem se encontrasse na Praça Oito pu-

desse ver o mar.








Subsecretária de Desenvolvimento Urbano de Vitória, Clemir Meneguel explica que a ciclovía, a ser construída ao longo do porto, da Vila Rubim até o Aquaviário, num trecho de 1,5 quilômetro, juntamente com obras de calçada e sinalização do trecho, está orçada em R\$ 1,3 milhão. As obras serão concluídas ainda neste ano.

É grande a importância do porto no desenvolvimento da cidade. O livro "Vitória: trajetórias de uma cidade", de Carol Abreu, Janes De Biase e João Gualberto Vascellos, por exemplo, diz que "numa prevenção contra o assoreamento da baía, foram aterrados a

Esplanada da Capixaba e os mangues entre o Forte São João e Bento Ferreira, mudando completamente o panorama da orla marítima de Vitória, com formação de amplas avenidas e quarteirões".

Diretor de Administração e Finanças da Companhia Docas do Espírito Santo (Codesa), Rodrigo Chamoun explica que será duplicada a via que liga o Porto de Capuaba à Avenida Carlos Lindenberg, em Vila Velha. O terminal é responsável por 80% da movimentação de cargas do Porto de Vitória. Sobre as portarias, Chamoun diz que elas serão modernizadas e aguçarão a curiosidade das pessoas sobre as atividades do porto e sua história.

### HOMENAGEM EM FORMA DE POESIA

PORTO. ViTÓRIA mar. ilha PORTO.  
PORta CIDADE. CAis dos TrAPIchES  
DO ImPeRadOr.  CAIXAS dE AçO   
IdAS, iDas, ChcGAdaS.  
nossa SaLa, EstAR PrO MAR  
se aQUEce NO CAFÉ.   
no BaLANÇO DaS OnDas   
daS HORAS Horas Na PRAÇA   
A VeR  nAVIoS d'ALeM mAR.  
CidADE CaiS dAs PeDRaS.  
Dos HoMENS Que SOnhAM Paz.  
NaS CoiSAS do mAR susTENTAM. VaLorES.  
nAs COstAS DO PoRtO. a CIDADE se APReSEntA.  
VITÓRIA nOs marÉS  AMOR à VISTA!

Texto da arquiteta Tânia Oliveira, que será escrito na parede externa do Porto de Vitória, entre os armazéns 4 e 5.



**NOVO VISUAL.** A pintura das paredes frontais dos armazéns já foi iniciada





## 100 ANOS DO PORTO

# Retirando pedras do caminho, porto se moderniza e amplia atividades

Festa do centenário ressaltará desempenho portuário recorde e deve contar com a presença do presidente Lula

Texto RITA BRIDI / rbridi@redegazeta.com.br

O Porto de Vitória deve fechar o ano com a movimentação de oito milhões de toneladas de cargas e repetir o crescimento anual da ordem de 7%, verificado nos últimos dois anos. Além do centenário, há outras razões: o porto festeja também a solução de gargalos como a dragagem da baía, a derrocagem de pedras e a nova sinalização, itens que, por quase uma década, limitaram a expansão das atividades de comércio exterior.

Outro motivo de festa é o volume de dinheiro investido em melhorias do porto, fato que não ocorria há quase dez anos. Foram R\$ 46 milhões nos últimos três anos. Para 2006, estão previstos outros R\$ 20 milhões destinados à continuidade das obras de infra-estrutura e modernização.

O dinheiro destinado pela União, e a solução dos antigos problemas terão resultados tão positivos, que levaram o presidente da Companhia Docas do Espírito Santo (Codesa), Henrique Zimmer, a afirmar que o velho porto está se modernizando em condições de atender à demanda internacional com competitividade.

Os festejos do centenário do Porto de Vitória, na próxima semana, deverão contar com a presença do presidente Luiz Inácio Lula da Silva. E há motivo para tanto. O Terminal de Vila Velha (TVV), especialização na movimentação de contêineres, cresceu 30% no ano passado. Foi o melhor desem-

prestare - contribuirão para aumentar a agilidade das operações, que resultará na redução dos custos, avalia o presidente do Sindicato do Comércio de Exportação e Importação do Espírito Santo (Sindiex), Severiano Alvarenga Imperial.

"Teremos velocidade dobrada, vamos ter um fluxo maior de cargas, uma redução acentuada dos custos e maior competitividade para atrair armadores e novas cargas", destaca Imperial. O fato de ter o porto funcionando 24 horas, sem a necessidade de observar o movimento das marés, representa "um enorme ganho de competitividade", ressalta Imperial.

Os presidentes do Sindiex e da Codesa têm opinião parecida quando falam dos ganhos que o porto vai ter com as obras de infra-estrutura e modernização. Entretanto, quando o assunto é futuro do porto, as avaliações são divergentes. Para Imperial, o Porto de Vitória tem condições de atender bem ao comércio exterior por mais cinco ou dez anos.

Para Zimmer, o porto continuará competitivo por muito tempo. Tanto tempo, que ele nem arrisca especificar. "Os navios típicos, aqueles que o Porto de Vitória tem condições de atender, não vão acabar." Ele ressalta que os portos alimentadores continuarão a existir e que o porto terá garantida sua fatia na movimentação de cargas.

A tendência mundial, ressalta Imperial, é a construção e a utilização de embarcações

## Radiografia do porto

### Como é formado o Porto de Vitória

#### Cais de Capuaba

- Berços 201 e 202, operados pela Codesa, 2 berços que operam produtos agrícolas e carga em geral.
- Berços 203 e 204, arrendados para a CVRD, que formam o Terminal de Vila Velha (TVV)
- Operam contêineres, navios roll-on roll-off, mármore e granito e carga geral

#### Cais de Vitória, operado pela Codesa

- Berços 101, 102, 103 (onde está a P-34) e 104 766 metros de comprimento e profundidade entre 9 e 10,5 metros.
- Opera carga geral, principalmente bobina de papel, celulose, açúcar, grãos agrícolas e produtos siderúrgicos

#### Terminal da Ilha do Príncipe

- Extensão: para navios até 130 m
- Calado: 6,70 m
- Tipo de Estrutura: Dolphins
- Construção: 1986
- Arrendado à Flexibrás

### Bacia de Evolução e Canal de Acesso

#### 1 Canal de Acesso

Comprimento	7.500 m
Largura Máxima	215 m
Largura Mínima	75 m
Maré Média	1,04 m
Calado Máximo	10,5 m
Navio	Tipo Panamax

#### 2 Bacia de Evolução

Raio	150 m
Calado	10,50 m

### CPVV - Terminal da Companhia Portuária de Vila Velha

Resultado de um contrato de adesão com o Ministério dos Transportes, e que opera com cargas da indústria de extração e refino de petróleo, carga geral e containers para navios de 250 metros de comprimento e 10,5 metros de profundidade.

### Cais de Paul

É formado por 2 berços: um arrendado à Peiú para movimentação de granel sólido, e outro à Companhia Vale do Rio Doce operando exclusivamente com ferro-gusa. Têm, no conjunto, 420 metros de comprimento e 10,67 metros de calado e acesso rodoferroviário.

- Berço 206, arrendado ao Consórcio Peiú  
Comprimento: 260 m  
Calado: 9,75 m  
Pátio: 25.000 m<sup>2</sup>  
Construção: 1959

- Berço 905  
Específico para a movimentação de ferro-gusa, operado pela CVRD, por meio de contrato operacional  
Comprimento: 160 m  
Calado: 10,06 m  
Largura: 30 m  
Pátio: 12.000 m<sup>2</sup>  
Construção: 1959

### Terminal de Granel Líquido

Em São Torquato, específico para a movimentação de combustível, operado pela Frannel e TA Oil  
Extensão: para navios até 162 m  
Calado: 8,23 m

AJ12821-5





que Zimmer, a afirmar que o velho porto está se modernizando em condições de atender à demanda internacional com competitividade.

Os festejos do centenário do Porto de Vitória, na próxima semana, deverão contar com a presença do presidente Luiz Inácio Lula da Silva. E há motivo para tanto. O Terminal de Vila Velha (TVV), especializado na movimentação de contêineres, cresceu 30% no ano passado. Foi o melhor desempenho portuário do país.

**Custos menores.** A derrogação da última pedra, que aconteceu na semana passada, a homologação da dragagem da baía e do canal de acesso, e a nova sinalização e balizamento – com previsão de conclusão ainda neste primeiro se-

Para Zimmer, o porto continuará competitivo por muito tempo. Tanto tempo, que ele nem arrisca especificar. “Os navios típicos, aqueles que o Porto de Vitória tem condições de atender, não vão acabar.” Ele ressalta que os portos alimentadores continuarão a existir e que o porto terá garantida sua fatia na movimentação de cargas.

A tendência mundial, ressalta Imperial, é a construção e a utilização de embarcações maiores, que não poderão operar no Porto de Vitória, com profundidade limitada a 11,20m para navios contêineres e a 13,0m para navios graneleiros. Navios maiores só poderão operar em portos com maior calado. Ele aponta Barra do Riacho para atender ao comércio exterior a partir de 2015.

papel, celulose, açúcar, grãos agrícolas e produtos siderúrgicos

#### Terminal da Ilha do Príncipe

**Extensão:** para navios até 130 m  
**Calado:** 6,70 m  
**Tipo de Estrutura:** Dolphins  
**Construção:** 1986  
Arrendado à Flexibrás

Pátio: 12.000 m<sup>2</sup>  
Construção: 1959

#### Terminal de Granel Líquido

Em São Torquato, específico para a movimentação de combustível, operado pela Franel e TA Oil  
**Extensão:** para navios até 162 m  
**Calado:** 8,23 m  
**Tipo de Estrutura:** Dolphins  
Tanques de Combustível: 50.000 m<sup>3</sup>  
Equipamento de Bombeamento: 500 m<sup>3</sup>/h

## Desafio de construir um terminal em área rochosa

Texto **GRAZIELLE LOUREIRO**  
Foto **FÁBIO VICENTINI**

Quando projetou o Porto de Capuaba, em Vila Velha, o economista Wallace Breciani sabia que tinha em mãos uma grande responsabilidade, mais que isso, um desafio. A começar pela função que não lhe permitia muitos conhecimentos técnicos na área de construção civil. Mas, segundo ele, isso não foi problema, porque se propôs a aprender na prática tudo de engenharia. “Não tive escolha. Se queria seguir com meu objetivo de construir o Porto de Capuaba, tinha que aprender.”

Seu maior desafio, no entanto, era a estrutura física do local. A área do Porto de Capuaba era uma grande fazenda de gado, chamada de Fazenda de Capuaba, com uma área rochosa gigantesca, com pedreiras de até 30 metros de altura.

“Para iniciar a construção, tivemos que dinamitar as enormes pedras do local. Era muito difícil, porque, além de demolir aquele complexo rochoso, tínhamos que limpar toda a área e não existiam equipamentos modernos na-



**FUNÇÃO.** Wallace Breciani, que projetou Capuaba, sabia que tinha em mãos uma grande responsabilidade.

quela época para retirar todo aquele material dali.”

No local, funcionava um silo, da Companhia Vale do Rio Doce, que recebia o minério de ferro pela ferrovia e desembocava o produto direto nos navios atracados no Cais. Na época, todo o transporte de minério de ferro do Estado era feito por lá, já que Tubarão ainda não tinha sido construído.

Cheio de idéias inovadoras para a época, ele convidou um grupo formado por engenheiros, técnicos e profissionais da área, em sua maioria jovens estagiários. As obras começa-

ram em 1973 e duraram cinco anos. O custo total foi de R\$ 178 milhões de dólares.

O volume de cargas crescia cada vez mais no Porto de Vitória, e o momento não poderia ser mais propício para a construção de Capuaba. Além disso, no Porto de Vitória havia limitações de profundidade. Longe de Capuaba há alguns anos, a experiência foi assimilada pelo filho, Marcus Breciani, que hoje ocupa a coordenação de gestão de Capuaba. “Fico feliz em ver o porto que eu projetei, sendo coordenado pelo meu filho hoje”, declara com orgulho.

### CURIOSIDADES SOBRE O VELHO PORTO

■ **AGRICULTURA.** A história portuária do Espírito Santo tem sua origem no crescimento da cultura cafeeira na Província do Espírito Santo. A partir de 1870, ficou saturado o Porto de Itapemirim, então utilizado para o escoamento agrícola, essencialmente de cana de açúcar. Como alternativa, foram previstos embarques em outro atracadouro, denominado Cais do Imperador, no Sul da Ilha de Vitória

■ **VALE DO RIO DOCE.** Nos anos 40, foram construídas as instalações de embarque da CVRD, no morro do Pela Macaco em Vila Velha, hoje totalmente desativadas e entregues à Codesa. Na mesma época, teve início a construção do Terminal de Grãos Líquidos, também em Vila Velha

■ **PAUL.** Nessa mesma época, foram ainda construídas as instalações do Cais de Paul (Usiminas e CVRD), hoje pertencente à Codesa e em pleno funcionamento, também localizadas em Vila Velha

■ **CAIS.** Na década de 50, foram construídos os demais Cais de Vitória, berços 101 e 102. Na década de 60, foi construído o Pier de Tubarão; e na de 70, os Cais de Capuaba, Barra do Riacho e Ubu

■ **PRAIA MOLE.** Na década de 80, foi construído o Porto de



Praia Mole

■ **POSICIONAMENTO.** O complexo portuário do Espírito Santo é hoje um dos mais importantes do Brasil. Com uma infra-estrutura de transporte ferroviário, rodoviário e marítimo, a bons níveis – embora a rodovia necessite de desenvolvimento, e a ferrovia ainda esteja subutilizada –, tem um sistema de transportes intermodal bastante atrativo

■ **ESTRUTURA.** A Companhia Docas do Espírito Santo, órgão público com maioria das ações do governo federal, possui os seguintes cais no município de Vila Velha:

■ **Cais de Capuaba.** Com 774 metros com 8.000 m<sup>2</sup> de armazéns e 100.000 m<sup>2</sup> de pátio e calado de 10,67m, além de retroporto de área de cer-

ca de 300.000 m<sup>2</sup>

■ **Cais de Paul.** Com 420 metros com 25.000 m<sup>2</sup> de pátio, calado de 9,75m

■ Além dos Dolphins de Atalaia, do Terminal de São Torquato

■ **CARGAS.** 80% da movimentação de cargas já ocorre nas instalações de Vila Velha - Capuaba, Paul e Terminal de São Torquato

■ **VILA VELHA.** As instalações portuárias do município de Vila Velha contam com infra-estrutura de atracação, movimentação e transporte, tanto ferroviário quanto rodoviário

■ **COMPLETA.** A infra-estrutura portuária é completa, com equipamentos para movimentação de carga geral, contêineres, grãos e farelos, pátios e silos alfandegados



A112821-6  
100 ANOS DO PORTO

# Um pouco de tudo já passou por aqueles terminais

O Porto de Vitória já embarcou cargas nada convencionais, como a estrutura metálica da Ponte Florentino Avidos e o maquinário antigo da Garoto

Texto RITA BRIDI/ rbridi@redegazeta.com.br

Quem passa pela Ponte Florentino Avidos – inaugurada há 79 anos – talvez nem imagina que a sua estrutura metálica, fabricada na Alemanha, chegou ao Estado em navios que atracaram no Porto de Vitória. A Florentino Avidos, também conhecida por Cinco Pontes, é um dos exemplos de cargas não-tradicionais movimentadas pelo Porto de Vitória.

Passaram pelo porto outras cargas nada convencionais, como a estrutura metálica da fábrica de balas da Chocolates Garoto, as peças da terceira fábrica da Aracruz Celulose, do alto-forno da Companhia Siderúrgica de Tubarão (CST), trilhos para as ferrovias e locomotivas importados pela Companhia Vale do Rio Doce.

Recentemente, foram expor-

tadas estruturas metálicas fabricadas pela Usiminas, em Minas Gerais, para Nova York. As peças são para a construção de uma ponte na cidade norte-americana. Carros de várias marcas fabricados em diferentes países também desembarcaram pelo Porto de Vitória, em meados da década de 70.

**Memória.** Essas são algumas das cargas que transitaram pelos diferentes cais do porto. O coordenador de Gestão Portuária da Codesa, Marcus Zanotti Breciani, lembra a chegada de algumas dessas cargas e sabe muito bem o esquema de trabalho que foi preciso montar para possibilitar o embarque e o desembarque das mesmas.

Ele conta que cada carga não-convencional programa-

da para desembarcar no porto exigia semanas de estudo para a operação. “Nada podia dar errado e, na maioria das vezes, não se sabia como fazer. Aprendemos fazendo”, relata.

Breciani lembra que, no Porto de Vitória, foram feitas todas as primeiras movimentações de cargas que são desembarcadas ou embarcadas nos demais portos do Estado. Foi assim com os produtos siderúrgicos, com o trigo, com o malte, com o carvão, com o ferro silício, com o cobre e outros itens.

O Porto de Vitória, que foi utilizado como laboratório para modelar a movimentação de novas cargas, continuará, após 100 anos, expandindo para outros portos do país seus casos de sucesso, destaca o presidente da companhia, Henrique Germano Zimmer.



**DEDICAÇÃO.** Luizinho Taj Mahal ainda trabalha no porto como prestador de serviços.

## “Como comecei no porto? Entrei pela Florentino Avidos”

Texto GRAZIELLE LOUREIRO / glsilva@redegazeta.com.br

Foto FÁBIO VICENTINI

“Quando me perguntam como comecei a trabalhar no Porto de Vitória, costume dizer que entrei pela Florentino Avidos”, conta o projetista aposentado Luiz Queiroz, 57 anos, dos quais 44 são de trabalho e muita história para contar.

e eu sempre ia levar almoço para meu pai no porto.”

Fazendo jus ao ditado popular “Filho de peixe peixinho é”, Luizinho não desperdiçou a oportunidade de ingressar no porto e, logo que ficou sabendo que estavam contratando garotos da idade dele, não hesitou

rinhas dos cinco vãos da ponte. Cada um mede 100 metros”, contou Luiz.

Mesmo sendo uma tarefa difícil e perigosa, que exigia muito cuidado, isso não amedrontou o franzino menino na época que encarava o serviço como brincadeira de criança. “A gente fi-





## Cargas inusitadas

Algumas das cargas incomuns que passaram pelo Porto de Vitória



**Estruturas metálicas** fabricadas pela Usiminas, em Minas Gerais, exportadas para a construção de ponte em Nova York



**Compressores gigantes**, importados do Texas para a Petrobras, para atender à estação de tratamento de óleo de Cacimbas, no Norte do Estado



**As peças usadas** na montagem da terceira fábrica da Aracruz Celulose, importadas da Coréia



**Geradores de energia**, importados no período de racionamento de energia elétrica, que foram devolvidos ao fabricante, em Miami



**Trator** (jumbo, importado do Texas, para a Flexibras, sediada em Vitória, que pertence ao grupo francês Technip



**Guindaste**, com capacidade para içar 70 toneladas, importado de Marina de Carrara, Itália, pela Codesa. É utilizado no berço 202, no Cais de Capuaba



**Rum** (melaço de cana), importado de Manzanillo, Panamá para a Barcardi Martini do Brasil



**Peças para a construção do alto-forno** da Companhia Siderúrgica de Tubarão (CST), importadas do Japão, na década de 60



**Estrutura metálica** da fábrica de balas da Garoto, importadas da Alemanha, em 1994



**Portêlneres e transtêlneres**, que são utilizados no Terminal de Vila Velha (TVV), que vieram da China



**Toneladas de trilhos** para a linha férrea e várias locomotivas da Companhia Vale do Rio Doce (CVRD), vindos da Polônia, Espanha, Japão, Bélgica, Canadá e Estados Unidos



**Carros de várias marcas**, vindos de diversas regiões do mundo, como Alemanha, Bélgica, Espanha, Holanda, França, Japão, Itália, Rússia, Argentina



Toda a estrutura da **Ponte Florentino Avidos**, que veio da Alemanha, em 1924

A Gazeta - Ed. de Arte - Gilson

## Maior carga era de açúcar e café

O açúcar e o café foram, por muitas décadas, os principais produtos de exportação do Porto de Vitória. De 1944 a 1949, foram exportadas 244.835 arrobas de açúcar e 85.863 de café.

A diversificação das cargas começou a se destacar na década de 30. Os documentos da época apontam que, além do café, aves, ovos, couros, madei-

ras, plantas vivas e medicinais, cacau, milho, feijão e farinha de mandioca eram as principais cargas movimentadas.

Em 1950, o porto ocupava a 4ª posição nacional em movimentação de cargas, por tonelagem. O destaque era o minério, com volume anual superior a um milhão de toneladas. A partir de 1957, com mais de 1,5 milhão de toneladas por ano, a

exportação de minério supera a do café. Na década de 60, com a industrialização, outras cargas entraram na lista dos produtos movimentados: minério, café e celulose. Na década de 70, veio o boom dos carros importados. Hoje, entre os produtos movimentados pelo porto estão contêineres, rochas, celulose, trigo, malte, ferro-gusa e tubo flexível.

dos quais 44 são de trabalho e muita história para contar.

Luizinho Taj Mahal, como é conhecido entre os amigos (Taj Mahal por ser o nome da banda musical de que participou durante anos), pode ser considerado a própria história viva dos Portos de Vitória e Capuaba.

Ele começou a trabalhar no Porto de Vitória muito cedo, aos 13 anos, mas antes disso já conhecia de perto a rotina do local. O pai e o irmão eram mestres de rebocador. "Nós morávamos na Ilha do Príncipe,

que estavam contratando garotos da idade dele, não hesitou em se apresentar. O porto administrava a Florentino Avidos.

Para o cargo, era preciso ser magro, de pouca estatura e saber nadar. Isso porque os meninos teriam que mergulhar embaixo da ponte para entrar dentro da estrutura de ferro e limpá-la. "Percebi que preenchia as características, me candidatei e fui admitido junto com mais seis garotos. A gente aplicava zarcão e pintava por dentro das longa-

encrava o serviço como brincadeira de criança. "A gente ficava batendo na estrutura de aço com o pincel e cantando enquanto trabalhava. Era diversão pura. Graças a Deus, nunca tivemos nenhum acidente."

**Efetivado.** Depois de um ano, Luizinho foi efetivado como funcionário do Porto de Vitória e passou a trabalhar no escritório central como mensageiro e depois no almoxarifado.

Foi quando descobriu na arte de desenhar navios, máquinas, a função que exerceria para o resto da vida. "Ficava desenhando pessoas e aviões no trabalho. Aos 17 anos, surgiu uma oportunidade de começar o trabalho de desenhista no porto."

Mesmo com tantos anos de trabalho e experiência, Luizinho ainda acha que não é hora de descansar. Ele se aposentou em 1997 e nem chegou a se afastar, porque continuou como prestador de serviços de desenhos e arquivos.

Excelente contador de causos, Taj Mahal não deixa o humor de lado quando define a função do estivador. "A lenda do porto diz que todo estivador tem que ter duas mulheres, um Opala e morar em Coqueiral de Itaparica." Amores, inclusive, Luizinho já teve muitos, nesses 43 anos de porto, mas essas são histórias que ele diz que não pode contar.

## Memória viva



“

A gente ficava batendo na estrutura de aço com o pincel e cantando enquanto trabalhava. Era diversão pura

**LUIZ QUEIROZ, 57 ANOS**  
Trabalhou quando menino, aos 13, na Ponte Florentino Avidos, mergulhando embaixo dela para entrar dentro da estrutura de ferro

”

**HISTÓRIA.** O técnico de nível médio José Carlos Teixeira (segundo da esquerda para direita) tem 53 anos e trabalha há 30 no Porto de Capuaba, o qual considera sua segunda residência. Começou como montador de linha férrea, em 1976, e esteve presente no desembarque dos guindastes gigantes que chegaram para ser instalados no porto. Na foto, Teixeira com os colegas de trabalho: Clóvis Lascosque, Fernando Rangel e Carlos Roberto Guterres Rosetti.