



Recursos para modernizar portos

Os dois principais projetos no setor de transporte em implantação na Bahia envolvem cifras expressivas e seguem o modelo de integração intermodal. Um é voltado para o terminal de contêineres de Salvador, como R\$ 700 milhões entre obras viárias, dragagem, pátios e equipamentos.

A segunda obra, a ferrovia Oeste-Leste, é um megaprojeto de corredor de exportações de R\$ 6 bilhões e 1,5 mil quilômetros, que desemboca em um porto de primeira classe no litoral sul do Estado. No centro da discussão sobre o sistema portuário baiano, José Rebouças, presidente da Companhia Docas do Estado da Bahia, admite que houve defasagem nos investimentos nos portos, mas afirma que a situação deve ser revertida com as obras recentes e futuras licitações de terminais nos portos administrados pela empresa.

No caso dos contêineres, ele prevê uma revolução no transporte a partir de 2014, quando ficam prontas as obras de expansão do Canal do Panamá - trazendo grandes navios para o litoral brasileiro e para o terminal de Salvador, agora adaptado a embarcações de maior porte. A principal obra em favor do terminal de contêineres de Salvador é a Via Expressa Baía de Todos os Santos, que liga a BR-324, principal acesso viário da capital, ao porto, investimento de R\$ 390 milhões, com previsão de conclusão para 2012.

O governo federal assumiu ainda a dragagem do canal de acesso ao terminal, investindo mais R\$ 110 milhões. Outros R\$ 180 milhões foram gastos pela Wilson, Sons, operador do terminal de contêineres, para aquisição de guindastes e equipamentos. Com os investimentos, a capacidade do terminal de contêineres (Tecon) de Salvador vai mais do que dobrar, passando de 230 mil TEUS (unidade equivalente a um contêiner pequeno, de 20 pés) ao ano, para 530 mil TEUs.

Segundo Demir Lourenço, diretor executivo do Tecon, com as novas instalações o terminal terá capacidade para receber os maiores navios de contêineres do mundo, com capacidade para até 14 mil TEUs - e que hoje nem aportam no país. O berço de atracação passará de 297 metros para 377 metros, e a profundidade do porto, de 12 para 15 metros. Um dos resultados dos investimentos será atrair carga produzida na Bahia, mas escoada por portos mais distantes por falta de infraestrutura ou linhas de navegação. Sem linhas para a Ásia, diz Lourenço, a produção de algodão do Oeste baiano - segunda maior do país - passou a ser escoada por portos do Sudeste e do Sul, como Santos (SP) e Paranaguá (PR).