

COMPANHIA DAS DOCAS DO ESTADO DA BAHIA – CODEBA

AMPLIAÇÃO DO PORTO DE SALVADOR – BAHIA

ESTUDO DE IMPACTO AMBIENTAL – EIA

VOLUME I

Dezembro de 2005

SUMÁRIO

0	INTRODUÇÃO.....	0-2
	Considerações Gerais.....	0-4
	O Estado da Bahia.....	0-5
	Indústria 0-6	
	Agropecuária.....	0-7
	Mineração.....	0-8
	Turismo 0-9	
	Comércio e Serviços.....	0-9
1	Identificação DO EMPREENDIMENTO.....	1-11
1.1	Identificação do Empreendedor.....	1-11
1.1.1	Nome ou razão social:.....	1-11
1.1.2	Registros legais.....	1-11
1.1.3	Endereço completo:.....	1-11
1.1.4	Telefone e fax:.....	1-11
1.1.5	Representantes legais.....	1-11
1.1.6	Pessoa de contato:.....	1-11
1.1.7	O Porto Organizado de Salvador.....	1-12
1.2	Identificação da Empresa Consultora.....	1-16
	Nome ou razão social.....	1-16
	Registros legais.....	1-16
	Endereço completo:.....	1-16
	Telefone e fax.....	1-16
	Representante Legal.....	1-16
2	HISTÓRICO DO EMPREENDIMENTO.....	2-18
	Histórico de Outras Obras e Dragagens Realizadas na Área e/ou Proximidades.....	2-19

0 INTRODUÇÃO

O presente **Estudo de Impacto Ambiental – EIA**, tem como objetivo apresentar ao **Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (IBAMA)**, em sua sede em Brasília, subsídios para o processo de licenciamento ambiental do projeto de **Ampliação do Porto Organizado de Salvador**, na Bahia, (doravante chamado de **Porto**), sob a administração da **Companhia das Docas do Estado da Bahia - CODEBA**.

Este EIA, apresentado em 04 volumes, está assim estruturado:

VOLUME I

Introdução

Informações Gerais

Histórico do Empreendimento

Histórico de outras obras e dragagens realizadas na área e/ou proximidades

Caracterização do empreendimento

Dinâmica e metodologias de execução

Insumos e locais de obtenção

Descartes e local de disposição

Dinâmica de operação do empreendimento

Medidas de segurança e prevenção de acidentes

Justificativa

Aspectos técnicos locacionais

Aspectos socioeconômicos

Aspectos mercadológicos

Aspectos sócio-culturais

Aspectos ambientais

Aspectos demográficos

Aspectos de viabilidade econômica e financeira

Alternativas tecnológicas e locacionais

Dragagem

Descarte

Hipótese de não execução das obras de ampliação

Regulamentação aplicável

Legislação ambiental aplicável

Planos e programas governamentais

Diagnóstico ambiental

Meio físico-químico

VOLUME II

Meio Biótico

Meio socioeconômico

Análise Integrada

Identificação e avaliação dos impactos ambientais

Programas ambientais

Conclusões

Equipe técnica e autenticação

Bibliografia e empresas consultadas

Glossário

VOLUME III

Anexos

VOLUME IV

Anexos (continuação)

O **Relatório de Impacto Ambiental – RIMA**, é apresentado em volume separado, refletindo as conclusões do presente EIA.

O trabalho desenvolvido pela **CODEBA**, teve como objetivo principal analisar a viabilidade ambiental da ampliação do **Porto de Salvador** (doravante citado como **Porto**). A metodologia utilizada para a realização deste trabalho foi um estudo exploratório usando dados primários e secundários. A obtenção dos dados secundários foi feita através de levantamentos realizados junto a **CODEBA, BNDES, IBGE, Ministérios dos Transportes, Recursos Ambientais – CRA da Secretaria de Meio Ambiente e Recursos Hídricos – SEMARH do Estado da Bahia**, entre outros.

Estão apresentados, nos capítulos 9 e 10, os impactos (positivos e negativos) avaliados a partir da relação entre dados obtidos no Diagnóstico Ambiental das Áreas de Influência e as características do futuro empreendimento, as medidas mitigadoras, compensatórias e maximizadora ou potencializadora, respectivamente, nas fases de implantação e operação do empreendimento.

Considerações Gerais

Este EIA apresenta o empreendimento da ampliação do **Porto** situado a norte do atual. Este empreendimento abrange as etapas de dragagem e aterro de uma área pertencente ao **Porto**, entre outras. O cais a ser criado permitirá aporte de navios de maior calado e de maior capacidade de carga que os atuais e será destinado, basicamente, a navios porta-contêineres.

Este empreendimento permitirá um maior desenvolvimento da Região Metropolitana de Salvador e, também, da região do nordeste brasileiro.

Dos 17 estados brasileiros com costa atlântica, o estado da Bahia é aquele que, destacadamente, possui a maior extensão litorânea com 1.156 km. O estado do Rio Grande do Sul apresenta 884 km de costa e o estado do Amapá 793 km.

A falta de um sistema hidroviário eficiente no país, incluindo a cabotagem costeira, impacta diretamente o custo logístico, que seria muito inferior caso fosse cotejado com os outros modais de transporte, principalmente pelos grandes volumes de carga que poderiam ser transportados.

É norma cogente adotada pelas **UNCTAD** e pelo **PIANC**, que um berço portuário moderno, para operação eficiente de contêineres, deve possuir retroárea mínima de 100.000 m².

Por outro lado vale lembrar que o litoral do Brasil apresenta poucos locais com profundidades naturais, águas abrigadas, retroáreas adequadas, acessos aos modais terrestres e volume de carga que, em muitas vezes, impedem o aproveitamento de sítios com potenciais portuários, invariavelmente, não atendendo a todas às condicionantes aludidas.

Para o desenvolvimento deste estudo, foram levantados dados sobre o processo de desenvolvimento regional e estadual, de seus atuais portos, dos eventuais gargalos existentes, das dificuldades logísticas, de toda a infraestrutura de modais, das características dos portos do futuro, além das condicionantes ambientais, muito importantes para a sustentabilidade do nosso ecossistema.

O Estado da Bahia

A Bahia situa-se ao sul da região nordeste, tendo como limite os estados de: Alagoas, Sergipe, Pernambuco e Piauí ao norte; o oceano Atlântico, à leste; Minas Gerais e Espírito Santo ao sul; Goiás e Tocantins, à oeste e ocupando uma área territorial de 567.295,3 km², com relevo relativamente elevado, sendo que 90% de sua área encontra-se acima a cota 200 m.

A Bahia, local de descobrimento do Brasil pelos portugueses em 1500, começou a ser povoada em 1534 e seu primeiro governador geral foi Tomé de Souza, que fundou Salvador, tornando-se a primeira capital do país em 1549. Mesmo após a independência do Brasil em 1822, a Bahia continuou ocupada por tropas portuguesas até a rendição destas em 2 de julho de 1823, data comemorada pelos baianos como o Dia da Independência da Bahia.

As 15 regiões de governo da Bahia, estabelecidas por legislação estadual, com o objetivo de atender às várias Secretarias de Estado, são: (1) Região Metropolitana de Salvador, (2) Litoral Norte (Alagoinhas), (3) Recôncavo Sul (Nazaré), (4) Litoral Sul (Ilhéus), (5) Extremo Sul (Porto Seguro), (6) Nordeste (Canudos), (7) Paraguaçu (Feira de Santana), (8) Sudoeste (Vitória da Conquista), (9) Baixo-Médio São Francisco (Juazeiro), (10) Piemonte da Diamantina (Jacobina), (11) Irecê, (12) Chapada Diamantina (Lençóis), (13) Serra Geral (Brumado), (14) Médio São Francisco (Barra) e (15) Oeste (Barreiras).

A Bahia, historicamente, teve sua economia voltada às *commodities* agrícolas, com destaque ao ciclo do cacau. Passou, posteriormente, para a instalação de indústrias, ressaltando-se o ramo químico e petroquímico, que até recentemente respondia por cerca de 54% do valor da transformação industrial do estado. Como se trata de uma economia instável por ser dependente dos preços internacionais, o governo baiano iniciou há cerca de uma década e meia, a atração de investimentos que também privilegiassem outras áreas, diversificando sua matriz econômica.

Assim, a economia baiana vem crescendo acima da média nacional. O fator mais importante diz respeito à mudança de sua estrutura, com a descentralização regional e o surgimento de novos pólos no interior do estado.

Essa moderna industrialização baiana se voltou para a produção de bens intermediários, partindo de suas matérias primas, procurando agregar valor à produção local, visando o atendimento aos novos mercados nacionais, criados pela substituição das importações.

Para enfrentar a crise dos anos 90, o governo passou a fomentar exatamente a diversificação da economia através de três vetores de crescimento:

- O primeiro, integra os complexos agro-industriais de grãos, fruticultura irrigada e madeira / celulose, em desenvolvimento em várias regiões do estado;
- O segundo, visa atingir o setor de turismo, uma vocação natural da Bahia, por toda sua história passada de arte e belezas naturais;
- O terceiro, buscou a verticalização dos bens intermediários em direção à produção de bens finais.

Os avanços nesses vetores foram expressivos, superando suas taxas de crescimento a média nacional, já a partir de 1996.

Se por um lado os resultados obtidos foram satisfatórios, essa retomada de crescimento criou vários pontos de estrangulamento na infra-estrutura do estado, principalmente no setor de transportes.

Além desses vetores, outras regiões passaram a se desenvolver sobremaneira, destacando-se a região oeste, com a agricultura de grãos, o submédio São Francisco, com a fruticultura irrigada, as regiões norte, sul e extremo sul, com a celulose e o turismo, além do pólo de informática de Ilhéus. O turismo avançou, inclusive, até a Chapada Diamantina, e os bens finais com as fábricas de confecções e calçados chegaram até a região sudoeste.

Além de sua capital, Salvador, as cidades do estado mais populosas são Feira de Santana, Vitória da Conquista, Itabuna, Ilhéus e Juazeiro. Seus rios principais são o São Francisco, o Paraguaçu, o Jequitinhonha, o Itapicuru, o Contas e o Capivari.

Diante desses aspectos segue um breve histórico sobre o acontecimento das economias locais.

Indústria

O ano de 2004 representou, para a indústria baiana o cumprimento de todas as expectativas para a sua afirmação no cenário nacional e internacional. A implementação de novos projetos e investimentos trouxe o crescimento esperado pelo governo estadual.

O setor industrial, hoje, é o líder da economia, representando 35% do PIB baiano. Este setor, atualmente, está mais diversificado, com novos ramos, como veículos automotores, papel e celulose, calçados, informática e bebidas, dentre outros. A Bahia já é o terceiro estado produtor de automóveis do país, com cerca de 20.000 carros / mês. O estado pretende ser, em breve, um grande pólo produtor de pneus no país, sediando três das maiores empresas do mundo. Outro setor com grandes investimentos é o da construção de plataformas de petróleo e da indústria naval.

Um dos aspectos que cabe ainda ser destacado é a promoção da interiorização do desenvolvimento, contribuindo para reduzir os desequilíbrios regionais.

Em resumo, compõem o novo perfil da indústria baiana os complexos automotivos, de papel e celulose, metal-mecânico e eletroeletrônico, a cadeia química e petroquímica, os pólos de transformação plástica, calçadista, de informática e de cosméticos, além da agroindústria.

Cabe concluir que tal situação reverte o velho perfil da economia estadual, historicamente calcado como produtor de commodities, para se firmar, cada vez mais, no cenário nacional e internacional como produtor de bens finais de consumo duráveis.

Agropecuária

A agropecuária, em 2004, cresceu 10%, atingindo a Bahia um recorde de 5,4 milhões de toneladas de grãos colhidos. Aliás, em doze anos essa produção foi multiplicada por sete. Hoje o Estado já é o segundo maior produtor de algodão do país. O transporte será, muitas vezes, decisivo para o preço final do produto e sua competitividade internacional.

O processo de modernização implantado nas inúmeras atividades, a sanidade dos produtos animais e vegetais e a melhora no preço e na oferta das diversas commodities no mercado internacional, foram fatores que impulsionaram o desempenho da agropecuária baiana para 22% do valor bruto de produção, em 2004.

A cultura da soja representa a maior contribuição ao agro-negócio do estado, atingindo, atualmente cerca de 4,8% da produção nacional. Localiza-se, basicamente, na região oeste, que possui cerca de 60% de área com essa oleaginosa.

A Bahia tem se destacado, também, como um grande produtor de café, principalmente pela qualidade que, basicamente, é obtida em pequenas áreas de produção, principalmente na região de Piatã, na Chapada Diamantina.

O algodão vem de uma trajetória ascendente, crescendo em 2004 mais de 150% em relação ao ano anterior. O estado é hoje o segundo maior produtor, atrás apenas de Mato Grosso.

Com relação à mamona, a Bahia é líder nacional, produzindo 123.000 toneladas de bagas e 45.000 toneladas de óleo.

A cultura do milho localiza-se principalmente em Irecê e na região oeste, tendo, em 2004, um crescimento de 33% em relação à safra anterior. Quanto ao feijão, as regiões produtoras são: o nordeste, Irecê, oeste e Paraguaçu.

Há um grande esforço para a recuperação da lavoura cacaueteira, atacada pela vassoura de bruxa. Produto outrora da riqueza do estado, hoje está em fase de recuperação. Outras lavouras bastante importantes são o dendê, o palmito, a pimenta do reino, o alho e a mandioca.

Com relação à produção de frutas o estado é hoje um dos principais contribuintes da economia do país. A área de maior destaque é o Vale do São Francisco, responsável pelo crescimento das exportações baianas, como de abacaxi para a Europa, de manga e de uva para os Estados Unidos e Europa.

Com relação à pecuária, o rebanho do estado é estimado em 10 milhões de cabeças. Localiza-se, principalmente, nas regiões extremo sul e oeste. Quanto aos caprinos, o estado possui o maior rebanho do país, com 3,6 milhões de cabeças, sendo ainda o segundo maior produtor de ovinos.

Com todo esse potencial, o agro-negócio vem, destacadamente, crescendo, com as exportações registrando um aumento de 30% em relação ao ano anterior.

Mineração

A Bahia é um dos estados mais ricos em minérios do país, ocupando, atualmente, o quinto lugar na produção brasileira, explorando cerca de 35 substâncias minerais encontradas em mais de 100 municípios, tendo como carros-chefe o ouro, o concentrado de cobre, a magnesita, a cromita, a salgema, a barita, o manganês, as rochas ornamentais, pedras preciosas, talco e fosfatos, incluindo energéticos como urânio, petróleo e gás natural. O minério de ferro, pelo seu alto valor atual, desenha-se com grande potencial na região de Caiteté, onde grandes empresas internacionais já atuam na prospecção de jazidas.

Além da importância para a economia e a geração de empregos e renda em todas as regiões do estado, há que se destacar que são insumos básicos para o desenvolvimento de importantes ramos da indústria de transformação, tais como, a metalurgia, siderurgia, química, petroquímica, joalheria e outros.

O valor da produção mineral comercializada assegurou uma participação no PIB baiano da ordem de 3,17%. Como essas commodities estão valorizadas no mercado internacional, suas explorações são de suma importância.

Algumas das regiões mais promissoras estão no Recôncavo Baiano, na faixa de Itanagra-Alagoinhas e Santa Luz Nordestina, com potencial de reservas de 10

milhões de toneladas de filitos fundentes, utilizado na indústria cerâmica. Na região Sul da Bahia, as reservas estabelecidas atingem a um milhão de toneladas, prosseguindo os trabalhos de pesquisa na região de São João do Paraíso e Mascote.

É certo que para a saída de toda essa riqueza há que se dispor de uma rede viária de acesso e de escoamento, fato atualmente em consideração pelas autoridades competentes, através da implantação de várias obras.

Turismo

Com toda a certeza, o turismo baiano já é, ou virá a ser, um dos carros-chefes da economia do estado. Será um dos principais incentivadores aos empregos necessários para absorver a população economicamente ativa.

Em 2004 o estado recebeu 4,5 milhões de turistas. Imagine-se toda a infra-estrutura necessária ao atendimento desse fluxo de pessoas. São os segmentos hoteleiros, de alimentos, de vendas e muito mais.

A Bahia hoje ocupa a terceira posição em turismo no Brasil. A criação de vários complexos turísticos de porte, como Vila Galé, Clube Méd, Reta Atlântico, Complexo Terra Vista, Tivoli Resort, Sauípe e outros, faz com que a importância do turismo possa até ser aumentada.

Comércio e Serviços

O setor comercial confirmou, em 2004, o seu resultado positivo, tanto em vendas externas como internas. Novos empreendimentos a exemplo dos call centers, da realização de missões comerciais e o atendimento especializado foram atitudes bastante positivas.

As exportações baianas apresentaram, em 2004, um recorde histórico. Esse recorde foi alcançado através de várias ações como, a maturação de investimentos e o grande número de ações públicas e privadas visando capacitar mais empresas a exportar. O segmento mais expressivo da pauta de exportações da Bahia continua sendo o químico e o petroquímico.

O setor automotivo já ocupa a segunda posição na pauta de exportações, com um crescimento de receita, frente a 2003 da ordem de 60,7%. O setor metalúrgico, o de grãos e o de papel e celulose, foram outros com grande peso na pauta de exportações em 2004. Cabe destacar que foram incorporados 170 novos produtos na pauta de exportações em 2004.

O governo vem incentivando, de várias formas, os negócios e o comércio. Como exemplos, cita-se o Projeto Setorial Integrado de Cosméticos, o Projeto Setorial

Integrado do Mármore Beje-Bahia, o Projeto Especial de Parceria com Comerciais Exportadoras, o Bahia Export, a Oficina de Comércio Exterior, dentre outros.

1 IDENTIFICAÇÃO DO EMPREENDIMENTO

1.1 Identificação do Empreendedor

1.1.1 Nome ou razão social:

Companhia das Docas do Estado da Bahia - CODEBA

1.1.2 Registros legais

CNPJ: 14.372.148/0001-61

Inscrição Estadual: 70.048.707

Inscrição Municipal: 008.192.001-97

1.1.3 Endereço completo:

Av. da França, nº 1551, Comércio

CEP 40.010-000 Salvador, Bahia

1.1.4 Telefone e fax:

Telefone: (71) 3320-1212

Fax: (71) 3320-1375

E-Mail: codeba@codeba.com.br

1.1.5 Representantes legais

Nome: Geraldo Simões de Oliveira - Diretor Presidente

Endereço: Av. da França, nº 1551, Estação Marítima Visconde de Cairu

CEP 40.010-000 Salvador, Bahia

Telefone: (71) 3320-1212

Fax: (71) 3320-1375

E-mail: geraldosimoes@codeba.com.br

1.1.6 Pessoa de contato:

Nome: Maria Angely Nunes Vaejão de Andrade

Cargo: Coordenação de Assuntos Estratégicos

Endereço: Av. da França, nº 1551, Estação Marítima Visconde de Cairu

Telefone: (71) 3320 – 1380/ (71) 3320-1364

Fax: (71) 3320-1262

E-mail: angely@codeba.com.br

1.1.7 O Porto Organizado de Salvador

O complexo portuário do estado da Bahia é composto por três portos, o Porto de Ilhéus, o Porto de Aratu e o **Porto de Organizado de Salvador**, tema de estudo deste trabalho.. O Porto Organizado de Salvador está localizado na Baía de Todos os Santos (doravante tratada como **BTS**), no próprio município de Salvador, tendo a **figura 1** que apresenta uma vista aérea do **Porto**.



Figura 1 - Vista aérea do Porto de Salvador

As coordenadas geográficas do **Porto** são: latitude 13°00'37''S; e longitude 38°35'00''W.

O **Anexo 1** apresenta a **Planta Geral da Área do Porto Organizado de Salvador**.

O **Porto**, pode-se dizer, surgiu com a própria cidade, destinando-se ao segmento de carga geral. Em sua existência passou por transformações e remodelações importantes, tendo hoje como seu segmento principal a operação de contêineres. Atualmente, pretende implantar dragagem de manutenção e de aprofundamento, também objeto de licenciamento ambiental perante o IBAMA, a implantação do ISPS CODE; além de projetos de expansão onde são previstos mais dois berços de

atracação e mais 100.000 m² de retroárea para contêineres, objeto específico deste EIA.

A área de influência do **Porto** estende-se sobre todo o estado da Bahia, sudoeste do estado de Pernambuco e sul do estado de Sergipe, constituindo - se no ponto de convergência de todo o intercâmbio de mercadorias do estado, tanto de embarque como de desembarque e, em especial, àquelas com destino ao mercado internacional.

A **Administração do Porto** é feita pela **Companhia das Docas do Estado da Bahia (CODEBA)** desde de 1977, que é responsável, entre outras atribuições, pela condução dos processos de licenciamento ambiental das atividades portuárias.

Conforme a **Portaria MT nº 239, de 27/6/1996 (D.O.U. de 28/6/1996)**, a área do **Porto** é constituída:

- (a) pelas instalações portuárias terrestres existentes na margem da **BTS**, abrangendo todos os cais, rampas, docas, pontes, píeres de atracação e de acostagem, armazéns, pátios, edificações em geral, vias internas de circulação rodoviária e ferroviária e, ainda, os terrenos ao longo dessas faixas marginais e em suas adjacências, pertencentes à União, incorporados ou não ao patrimônio do **Porto**, ou sob sua guarda e responsabilidade;
- (b) pela infra-estrutura marítima compreendida pelos paralelos 12°54'36"S e 13°00'40"W e as margens da cidade de Salvador e da ilha de Itaparica, na **BTS**, abrangendo acessos aquaviários, áreas de fundeio, bacias de evolução, canais de acesso e áreas adjacentes a estes, até as margens das instalações terrestres do **Porto**, conforme definido na alínea "a" acima, existentes ou que venham a ser construídas e mantidas pela Administração do **Porto** ou por outro órgão do poder público.

A **CODEBA** adota uma política ambiental em harmonia com a legislação vigente e, em especial, com a legislação estadual. Para a **CODEBA**, a consciência ecológica é mais que um compromisso, é ação diária nos Portos de Salvador, Ilhéus e Aratu, que seguem rigorosamente as recomendações de preservação em todas as suas operações portuárias.

Todo o trabalho de gestão ambiental da **CODEBA** é desenvolvido por uma coordenação criada especialmente para este fim que é a **Coordenação de Assuntos Estratégicos - CAE**, responsável pelo controle e melhoria contínua do desempenho ambiental e do ambiente de trabalho nos portos da Companhia.

A legislação que norteia os trabalhos ambientais desenvolvidos nos Portos Administrados pela Companhia foi adotada em 18 de junho de 1999, quando também foi constituída a primeira Comissão Técnica de Garantia Ambiental - CTGA, composta por funcionários representantes das diversas áreas da Companhia e por um técnico do Órgão Gestor de Mão de Obra do Trabalho Portuário dos portos de Salvador e Aratu - OGMOSA.

O cais acostável do **Porto** possui largura variável de 16 a 30 metros, e uma extensão de 2.084 metros. O acesso dá-se pelo sul (profundidade de 8 metros) ou pelo norte (12 metros de profundidade) do quebra-mar. Em todos os trechos existem defensas.

Suas instalações de acostagem são formadas por 05 (cinco) trechos distintos de cais, e uma rampa, atualmente desativada, para navios tipo Roll-on Roll-off, para transporte de veículos.

A bacia de evolução do **Porto** tem 700 metros de largura e profundidades variando de 8 a 12 metros. O **Porto** possui dois molhes de proteção contra ondas, chamados de quebra-mar norte e quebra-mar sul, não havendo conexões com a parte do cais.

O quebra-mar norte está localizado ao nordeste do Forte de São Marcelo e foi construído na direção **SW-NE**, em frente e paralelamente à linha do cais comercial, trechos II e III. Possui 1.110 m de comprimento, com largura da base e da crista, respectivamente, de 60 m e 7 m com taludes interno e externo com inclinação de 1(v): 2(h) A altura varia de 8 m a 15 m. Nas duas extremidades há sinalização para navegação.

O molhe Sul existente, está localizado ao sul do Forte de São Marcelo, construído na direção **SE-NW** e tem dois segmentos, um em linha reta, com 498 m de comprimento, e o outro, em curva, com comprimento de 437 m, perfazendo um total de 935 m. A ponta **SE** sai da costa, onde está situado o II Distrito Naval. Há sinalização de navegação na ponta **NW**.

Estando o **Porto** inserido na área urbana, o acesso a todas as áreas se faz pelas ruas e avenidas da cidade. Dessa forma, possui os seguintes acessos terrestres e marítimo:

- Rodoviário

Pelas rodovias federais BR 101, BR-110, BR 116 e BA 099 até a entrada da cidade e pelas ruas e avenidas da cidade, até a Av. da França onde se encontram as duas portarias de acesso de veículos ao **Porto**.

Pela rodovia federal BR-324, que segue em direção ao interior do estado, no sentido leste-oeste, até o município de Jacobina, em pista dupla de Salvador a Feira de Santana, conectando com as BR-101, BR-110 e BR-116

- Ferroviário

O **Porto** é servido por um ramal, na altura de Feira de São Joaquim, da ferrovia Centro Atlântica S.A., malha Centro-Leste, antiga Superintendência Regional Salvador (SR-7), da Rede Ferroviária Federal S.A. (RFFSA), sendo seus principais

entroncamentos ferroviários Mapele, São Francisco, Eng. Araújo Lima e Senhor do Bonfim / Alagoinhas / Iaçú. Atualmente o acesso ferroviário ao **Porto** encontra-se interrompido pelo fato de atravessar áreas urbanas com intensa movimentação, além de obstáculos físicos à circulação.

O **Anexo 02** apresenta os acessos terrestres (rodoviário e portuário) do Porto de Salvador.

- Marítimo

A barra, na **BTS**, oferece 9 km de largura e profundidade mínima de 30 m. O canal de acesso com comprimento de 7 km, tem largura de 200 m e profundidade de 18m.

A área total do **Porto** é de 308.600 m², com armazéns e alpendres de carga geral (28.900 m²) e pátios descobertos (192.845 m²).

O cais acostável tem 2.085 m de extensão, dividido em três trechos, cais comercial (1.470 m), cais de ligação (240 m) e cais de Água de Meninos (**CODEBA** e **TECON** - 375 m), que totalizam dez berços.

Está localizado em uma área abrigada, com dois canais de acesso: o canal de dentro, ao lado da cidade, com profundidade mínima de 8 metros e o de canal de fora, do lado da ilha de Itaparica, com profundidade variando entre 13 e 55 metros. Com uma bacia de evolução de 700 m de largura e profundidade entre 9 e 12 m, apresenta como área de fundeio o fundeadouro de Monte Serrat, que também é usado como área de visitas e manobras. O fundeio de embarcações na área de manobra e no canal de acesso não é permitido.

As áreas de visita das autoridades de Saúde dos portos, Receita Federal e Polícia Marítima são as delimitadas por um raio de uma milha em torno do **Porto**, sendo que os navios só podem atracar depois de visitados pelas autoridades competentes.

Vizinha a área do empreendimento, e situado na área secundária do **Porto**, está localizado o terminal de "ferry boat", fazendo o transporte de pessoas e veículos entre Salvador (terminal de São Joaquim) e a ilha de Itaparica (terminal de Bom Despacho). Este terminal ocupa uma área arrendada de 31.710 m². A infra-estrutura do terminal compreende instalações de apoio, pátios, rampas, casas de controle, dolphins e gavetas de atracação. São efetuadas 14 viagens diárias a partir de 6:10 h até às 23:30 h no sentido Salvador - Itaparica e 15 viagens diárias a partir de 5:00 h no sentido Itaparica Salvador. A duração da viagem é de cerca de 1 hora. O rumo dos "ferry boats" durante a travessia é o rumo 135°. A velocidade média de travessia é de 8,5 nós.

O **Porto** movimenta mercadorias para exportação de produtos petroquímicos, siderúrgicos, granito, celulose, frutas, sisal, veículos etc. É detentor do título do porto de maior movimentação de contêineres do Norte/Nordeste e o 2º maior exportador de frutas do Brasil, sendo a maioria de origem do vale do rio São Francisco. Os

navios que chegam ao **Porto** têm com rota de navegação o Mercosul, África, sudeste Asiático, Atlântico Norte, Mediterrâneo, Oriente, América do Norte e costa Leste.

O **Porto** movimentou, em 2001, 69.005 contêineres, o equivalente a 106.761 TEU e 1.095.476 t, e 315 navios no período de 12 meses. O índice operacional médio por berço do **Porto** é de 238 t/h ou 15 contêineres/hora.

Já, em 2003, a movimentação do **Porto** ultrapassou 2,6 milhões de toneladas, atracando 972 navios, sendo a principal origem os países do Mercosul. O crescimento em 2004 de 12,8%, em relação a 2003. Em 2004 o **Porto** movimentou 2,9 milhões de toneladas em produtos relacionados à exportação de trigo em grãos, químicos e equipamentos, produtos siderúrgicos, celulose, petroquímicos, sisal e veículos produzidos pela Ford, vendidos, em sua maioria, para a Argentina e o México.

1.2 Identificação da Empresa Consultora

Nome ou razão social:

DTA Engenharia S/C Ltda

Registros legais

CNPJ: 02.385.674/0001-87

Endereço completo:

Rua Jerônimo da Veiga, nº 45 – 16º andar

Itaim Bibi – São Paulo - SP

CEP:04536-000

Telefone e fax: (11) 3167-1909

E-Mail: dta@dtaengenharia.com.br

Representante Legal:

Engº João Acácio Gomes de Oliveira Neto – Presidente

Endereço completo:

Rua Jerônimo da Veiga, nº 45 – 16º andar

Itaim Bibi - São Paulo – SP

CEP 04536-000

Telefone e fax: (11) 3167-1909

E-mail: dta@dtaengenharia.com.br

2 HISTÓRICO DO EMPREENDIMENTO

A existência do **Porto de Salvador** teve seu início em meados do século XVI, com a necessidade de um ancoradouro para a importação das mercadorias procedentes de Portugal e da África e, como exportador de produtos tropicais para o Reino. Entre os séculos XVI e XVII, os produtos exportados pela Bahia para Portugal já eram bastante diversificados, entre eles, pode-se destacar artigos como açúcar, o pau-brasil, o algodão, o fumo, o couro e a aguardente para lá se destinavam a partir do **Porto**.

O **Porto de Salvador** só veio a se tornar um porto organizado a partir do início deste século, depois de longo período de reivindicações destinadas ao melhoramento de suas condições físicas, a seguir o cronograma das etapas do projeto de modernizações:

- 1906, início efetivo das obras de modernização;
- 1914, o **Porto** já possuía novos trechos de cais implantados e 7 armazéns, sendo 6 em plena operação. Destacavam-se 8 guindastes móveis sobre trilhos e 3 linhas férreas. A Av. França foi aberta com 20 m de largura ao longo dos armazéns, numa extensão de 1.000 m. A movimentação do **Porto** era da ordem de 400 mil toneladas anuais;
- 1963, foi inaugurada a Estação Marítima Visconde de Cairu, sede da empresa operadora do **Porto**. O prédio da Av. França abrigava, também, o terminal de passageiros;
- 1968, foi concluído o quebra-mar norte. Esta obra contemplou os enrocamentos e os aterros de Águas de Meninos e da enseada de São Joaquim; e
- 1977 o governo federal encampou os bens, instalações e serviços vinculados ao **Porto**, transferiu sua administração para a Portobrás. Também nesse anos, criou-se a **CODEBA**, que passou a administrar o **Porto**.

Conforme determina a Lei 8.630 (“Lei de Modernização dos Portos”) à **CODEBA** cabe, entre outras atribuições, pré-qualificar os operadores portuários, fiscalizar ou executar as obras de construção, ampliação e manutenção das instalações portuárias, fiscalizar as operações portuárias, autorizar a atracação e movimentação de carga das embarcações e suspender as operações portuárias que prejudiquem o bom funcionamento do **Porto**.

As operações portuárias são integralmente executadas por operadores portuários privados. As áreas e instalações portuárias, também conforme determina a Lei

8.630, vêm sendo gradativamente transferidas para empresas privadas, através de contratos de arrendamento.

Com a ampliação do **Porto** (objeto deste EIA/RIMA), a **CODEBA** ganhará dois berços de atracação com uma extensão de cais de 540 m destinados à movimentação de contêineres. As especificações técnicas, da obra de ampliação do **Porto**, na direção norte, serão apresentadas de maneira sucinta, com base no projeto básico.

Histórico de Outras Obras e Dragagens Realizadas na Área e/ou Proximidades

As dragagens de aprofundamento objetivando melhorar o acesso ao **Porto** têm sido feitas ao longo do tempo de modo a acompanhar a evolução do porte das embarcações. Os **Anexos 3 e 4** apresentam a situação existente em 1913 e a carta náutica DHN nº 1102, com a situação em 11/01/2005.

Em 1913, a profundidade média era de cerca de 4 m, quando foi inaugurado o primeiro trecho do cais da Alfândega.

No período de julho a novembro de 1997 foi realizada dragagem de aprofundamento no **Porto**, com os seguintes volumes dragados:

- ✓ material de baixa resistência: 56.067,46 m³
- ✓ material consistente: 2.913,75 m³

As áreas dragadas foram as áreas de evolução e berço de atracação. O equipamento utilizado para a obra de dragagem, foi uma draga autotransportadora (AT) de sucção e recalque, equipada com sistema de posicionamento computadorizado, baseado em DGPS. Entre janeiro e dezembro de 1999 ocorreu a última dragagem. Os volumes dragados foram:

- ✓ 315.479,0 m³ (argila / areia);
- ✓ 35.567,0 m³ (argilito) e
- ✓ 7.664,0 m³ (arenito).

O local de despejo do material dragado estava situado na posição geográfica de latitude 12° 58' S e longitude 38° 33' W, na **BTS**.

Outra importante obra no Porto de Salvador foi a implantação do o Terminal de Contêineres de Salvador (TECON, Salvador), em 1999, com uma área de 73.443 m² e dois berços de atracação.

Esse terminal possui uma área coberta de 8.000 m² e área de pátios de 42.000 m², com capacidade estática de 3.500 TEU para contêineres. As atuais instalações do terminal são compostas por um prédio administrativo, oficinas de manutenção, área

para abastecimento de veículos, armazém de estocagem de carga solta, área coberta para ova e desova de contêineres e pátio para estocagem de contêineres, incluindo área destinada a carga perigosa containerizada.

A Intermarítima Terminais Ltda. é a segunda maior empresa do **Porto**, no que tange a movimentação. Sua atividade é a movimentação de contêineres no cais público e armazenagem em área específica arrendada, onde se localiza a sede da empresa. A área da Intermarítima encontra-se afastada do cais, reduzindo, com isso, seu risco de poluição das águas do mar, por ocasião de um vazamento de produtos químicos. A empresa é certificada pela ISO-9002 para seu processo de importação e exportação.