

(http://oascentral.tribuna.com.br/RealMedia/ads/click_lx.ads/atribuna/noticiasdetalhe/2077102852/Frame1/default/empty.gif/693569686746622b65534d4142307ax)

Codesp planeja retomar dragagem

Manutenção do canal nos trechos 2, 3 e 4 está parada desde fevereiro

LEOPOLDO FIGUEIREDO

24/05/2016 - 13:50 - Atualizado em 24/05/2016 - 13:50

A diretoria da Companhia Docas do Estado de São Paulo (Codesp) traçou uma estratégia para retomar a dragagem de manutenção no canal de navegação e nas bacias de evolução do Porto de Santos, nos trechos 2, 3 e 4 do estuário – que vão da Ponta da Praia até a Alemoa. A proposta consiste em incluir a realização dessas obras no contrato da dragagem de manutenção do Trecho 1, que vai da Ponta da Praia até a Barra de Santos.

A ideia ainda tem de ser aprovada pelo Conselho de Administração (Consad) da Codesp. E há o risco de ela ser vetada.

O plano foi informado pela assessoria da diretoria da Docas no início da noite de segunda-feira (23). A medida visa retomar o serviço de manutenção da profundidade do canal nessas áreas o mais breve possível. Esses trabalhos estão parados desde fevereiro, quando terminou o contrato que estava em vigor.



A instalação da BTP é especializada na movimentação de contêineres (Foto: Carlos Nogueira)

Devido à não realização dessa dragagem nesses três meses, pelo menos uma região do Porto de Santos já registra perdas. Sem a retirada dos sedimentos que se acumulam constantemente no canal, a área em frente às instalações da Brasil Terminal Portuário (BTP), na região da Alemoa, teve suas condições de navegação limitadas.

Na última sexta-feira, a Capitania dos Portos de São Paulo apresentou uma portaria à empresa, informando que poderiam realizar manobras em frente a seu cais (nas bacias de evolução) apenas navios com calado de até 12,3 metros na maré baixa e 13,3 metros na maré alta, conforme reportagem de *A Tribuna* publicada na edição do último sábado. Antes, os limites eram de 13,2 metros na maré baixa e 14,2 metros na

maré alta.

O calado é a altura da parte do casco do navio que pode ficar submersa durante a navegação. Quanto mais carga ele carrega, mais ele afunda (e maior fica seu calado). Essa dimensão é limitada principalmente pela profundidade do canal por onde passa a embarcação, uma vez que ela tem de manter uma distância de segurança do leito do estuário para não encalhar.

Dessa forma, se um canal fica assoreado (com acúmulo de sedimento e, portanto, mais raso), os navios que trafegam por ele têm seu calado máximo reduzido. Como consequência, podem levar uma menor tonelagem de mercadorias, tornando suas viagens mais caras – e o porto menos competitivo.

A redução do limite do calado dos cargueiros para manobras em frente da BTP foi criticada pelo diretor-presidente do terminal, Antonio Passaro. “Recebemos essa notícia com grande revolta. Isso pode causar um grande prejuízo para o Porto de Santos”, afirmou, conforme a matéria de sábado. E completou: “Temos navios vindo para cá cada vez mais cheios e o mercado está voltando a ficar aquecido, mas temos que ver se essas embarcações vão poder entrar aqui”.

Conselho

A ideia da diretoria da Docas de incluir o serviço de dragagem dos trechos 2, 3 e 4 no contrato do Trecho 1, firmado com a Van Oord Serviços de Operações Marítimas, será apresentada ao Conselho de Administração da companhia nos próximos dias. Mas há a possibilidade de não passar.

Esse risco existe pois, na reunião do Consad do último dia 8 de abril, a diretoria da Codesp já havia tentado incluir esse serviço no mesmo contrato do Trecho 1. Na época, conforme apurou *A Tribuna*, integrantes do Conselho de Administração vetaram a iniciativa, alegando que tal ação iria alterar o objeto da contratação, o que configura uma irregularidade.

A Docas não explicou se seu atual plano foi alterado de modo a convencer os conselheiros a aprová-lo dessa vez. Mas garantiu que,

caso sua estratégia tenha êxito, os serviços podem começar em até uma semana.