

Restrição da dragagem do canal ameaça Porto, aponta estudo

A dragagem é responsável por apenas 4% da erosão na Ponta da Praia, diz pesquisador

FERNANDA BALBINO

29/04/2016 - 13:26 - Atualizado em 29/04/2016 - 13:34

A restrição ao alargamento do canal de navegação do Porto de Santos, proposta como uma forma para evitar a erosão na Ponta da Praia, trará prejuízos às operações e poderá causar a falência do complexo marítimo. Este é um dos primeiros apontamentos feitos por pesquisadores da Universidade de São Paulo (USP) contratados pela Companhia Docas do Estado de São Paulo (Codesp) para avaliar até que profundidade a dragagem deve ser feita e seus reflexos na região. Os dados iniciais da pesquisa serão apresentados hoje ao Conselho de Autoridade Portuária (CAP).

A unidade local do Ministério Pùblico Federal (MPF) aponta as obras de dragagem do Porto como a principal causa da erosão nas praias de Santos. O órgão pediu na Justiça a suspensão do alargamento do Trecho 1 do canal de navegação do complexo, que vai da Barra até o Entreposto de Pesca.

O pedido é para que a Docas seja autorizada, nessa região, apenas a manter em 170 metros a largura da via por onde passam os navios. O procurador da República Antonio José Molina Daloia defende que as obras fazem com que as correntes gerem ondas maiores e mais velozes, que impactam a faixa de areia.



Trecho 1 do canal do Porto: MPF pediu na Justiça para limitar alargamento da via de navegação

Diante dos apontamentos do MPF, a Codesp decidiu contratar a USP para analisar a dragagem e avaliar os impactos da restrição proposta às operações. De acordo com o diretor-presidente da estatal, Alex Oliva, o estudo está em estágio preliminar, mas já confirma alguns dos temores da Docas.

"Uma dessas coisas que o estudo já mostra é que a restrição (da largura) do canal traz uma série de impactos. Muda o navio-tipo, a frequência de navios, o número de navios que precisam visitar o Porto e, claro, aumenta a fila. São consequências que estão sendo estudadas e já vieram à tona. Mesmo sem ser conclusivo, o estudo já mostra que a opção de redução está totalmente equivocada, mas isso será comprovado. Esse primeiro levantamento já diagnosticou que o foco está equivocado", destacou o executivo.

Os apontamentos preliminares dos técnicos da USP foram apresentados ontem à Comissão Local das Autoridades Anuentes do Porto de Santos (Claps). Hoje, os dados serão expostos à comunidade portuária, através do CAP.

"Esses impactos não vão agregar. Pelo contrário, pode ser uma situação que traga falência portuária e que a nossa vida útil fique complicada. Se você diminui o navio-tipo, restringe a operação, aumenta a fila e cria dificuldade. Os navios não virão naturalmente para cá. Isso é desgraça anunciada. Contra fatos não há argumentos", destacou Oliva.

Impacto

Apenas 4% da erosão na Ponta da Praia é causada pela dragagem do Porto. Os outros 96% se referem à fatores sem relação com o complexo. Esta conclusão foi alcançada por um dos pesquisadores da USP, o professor Paolo Alfredini.

"Esse relatório foi uma maravilha. Ele diz que a dragagem é só 4% do problema", informou o presidente da Companhia Docas.

Pesquisas

Na próxima semana, o contrato firmado entre a Companhia Docas do Estado de São Paulo (Codesp) e a Universidade de São Paulo (USP) será aditado. A medida é necessária para garantir que um modelo físico do Porto de Santos e um centro de pesquisas portuárias sejam construídos na Cidade.

O documento original prevê a implantação desses equipamentos na Cidade Universitária da USP, na Capital, onde ficam os simuladores computacionais necessários aos estudos, os especialistas que os utilizam e os bancos de dados. Agora, o plano é que toda a estrutura seja construída em Santos e sirva de legado para as próximas gerações. O objetivo é que ela se torne o embrião de um futuro centro de pesquisas.

De acordo com o diretor-presidente da Codesp, Alex Oliva, para a construção de um modelo em escala do complexo marítimo, é necessário um espaço com cerca de 2,5 mil metros quadrados. A expectativa é de que um dos armazéns desativados do cais santista seja utilizado para o empreendimento. Entretanto, o local ainda não foi escolhido pelos especialistas que estão estudando o orto de Santos.

"Assinado o aditivo, receberemos da USP o projeto executivo da base. A nossa área de engenharia vai, depois de escolhido o local, preparar a base, a caixa d'água, a bomba, todo o material e a infraestrutura necessária para o modelo. Vai ter que recuperar o armazém, dar as condições para a implantação do modelo", explicou Oliva.

Segundo o executivo portuário, a expectativa é de que tudo esteja pronto até o final deste ano. "Também queremos auditório, sala de pesquisadores, linhas de computador, telefonia, todo um aparato a ser colocado para garantir as pesquisas sobre o Porto de Santos".