

Porto de Santos reduz profundidade e limite de seu calado operacional

O Porto de Santos perdeu profundidade e o limite de seu calado operacional (fundura máxima que os navios podem atingir quando totalmente carregados) foi reduzido no trecho 1 do canal de navegação.

Agora, apenas embarcações com até 12,3 metros de calado poderão trafegar na região que vai da entrada da Barra até o Entreponto de Pesca. Por conta da localização, todas as instalações do cais santista são afetadas. Ontem, dois cargueiros, que atracaram nas instalações da Brasil Terminal Portuário (BTP), tiveram suas operações e prejudicadas e atrasadas por conta deste problema.

Segundo o capitão-de-mar-e-guerra Alberto José Pinheiro de Carvalho, que é comandante da Capitania dos Portos de São Paulo (CPSP), foram encontrados pontos de assoreamento no trecho 1. Antes da redução, navios com até 13,2 metros de calado estavam autorizados a trafegar em condições normais de maré. Na preamar (maré alta), era acrescido 1 metro.

“Já tinha um tempo que a Codesp (Companhia Docas do Estado de São Paulo) não apresentava batimetrias (levantamentos de profundidade). Eles já estavam sendo cobrados. Já era uma preocupação”, explicou o capitão dos portos.

O assunto também foi debatido em reunião entre a Autoridade Portuária e o Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo (Sopesp). Em nota, a entidade informou que vê a questão com preocupação e ainda que o serviço foi interrompido. “Segundo informações obtidas, essa dragagem ficou paralisada por oito dias, entre os dias 20 e 28 deste mês, causando problemas no planejamento (da dragagem) realizado pelo Sopesp a partir de parceria com a Codesp”.

Segundo o presidente da Praticagem de São Paulo, Nilson dos Santos, o problema foi identificado há duas semanas. Por isso, a entidade realizou uma batimetria, que identificou pontos com profundidades inferiores a 14 metros no trecho 1 – como deve-se manter uma margem de segurança entre o fundo do navio e o leito do canal, para se atingir um calado de 13,2 metros, a via deve apresentar uma fundura de 15 metros.

“O grande risco é de algum navio tocar no fundo e até mesmo encalhar. Isso traria um prejuízo incalculável. Por isso, optamos por esperar manobras mais seguras”, disse o prático. Para ele, a redução do calado foi a medida mais prudente.

Navios

O Maersk Laguna, de bandeira panamenha, chegou ao cais santista na manhã da última quarta-feira, com 2.812 contêineres a bordo. Desses, 427 foram descarregados e outros 1.156 carregados. A embarcação ficou com 3.541 caixas metálica a bordo quando a operação foi concluída, na quinta-feira. Sua saída estava prevista para acontecer às 17h30 do mesmo dia.

O horário foi programado para um momento de preamar porque o Laguna estava com calado de 14,2 metros. Por regra, sua saída só poderia acontecer durante a maré cheia, já que apenas navios com até 13,2 metros são autorizados a trafegar pelo canal.

Mas, mesmo nessas condições, o navio não foi autorizado a sair do terminal. Foram feitas novas tentativas, durante a madrugada de ontem, mas, segundo o presidente da BTP, Antonio Passaro, não houve sucesso e a embarcação só deixou o Porto na tarde de ontem.

O mesmo aconteceu com o MSC Azov, de bandeira de Malta. O navio chegou na última quinta-feira com 2.342 contêineres a bordo. Desses, 492 foram descarregados e outros 1.528 embarcados na BTP. Por conta das restrições de calado, o navio precisou deixar cargas no terminal.

“Se a profundidade é 15 metros, temos navios com 14,2 de calado. A princípio deveria sair por uma simples lógica. Não precisa ser Einstein para saber disso. Agora, não pode e ninguém sabe porque. A Codesp, Autoridade Portuária, não te diz quais são as verdadeiras profundidades”, destacou o executivo, antes da revisão das condições de navegação no complexo santista.

‘Segredo de estado’

Segundo Passaro, o problema é antigo. E nem mesmo a Codesp, que é a estatal que administra o Porto de Santos, consegue resolvê-lo.

“Nós temos uma Autoridade Portuária que não comunica quais são as profundidades do canal, não mostra batimetrias. Eu já perguntei várias vezes se isso é um segredo de Estado e eu ouvi de gente lá de dentro que não podem divulgar por questões estratégicas. Deus sabe quais serão as razões estratégicas. Nós, operadores portuários, que pagamos por essa dragagem, não sabemos o que estamos pagando, nem quanto estamos pagando porque eles também não nos dizem”.

Para Passaro, a única forma de resolver a situação da dragagem no Porto é conceder o serviço à iniciativa privada. O assunto é debatido entre empresários do setor, através do Sopesp, e a União.

Restrição não era necessária, diz Alex Oliva

Para o diretor-presidente da Companhia Docas do Estado de São Paulo (Codesp), José Alex Oliva, não era necessária a redução do calado operacional do Porto de Santos. Segundo o executivo, foram identificados apenas três pontos de assoreamento (deposição de sedimentos) no trecho 1 do canal de navegação e eles começaram a ser corrigidos na noite de ontem pela Dratec Engenharia.

A empresa é responsável pelo serviço até o próximo mês de setembro. Ela utiliza a draga Pearl River para a manutenção das profundidades de todo o Porto de Santos.

De acordo com Oliva, a embarcação estava concentrando seu trabalho entre os trechos 3 e 4 do canal, que vão da Torre Grande até a Alemao. Pelo cronograma previsto pela Codesp, na próxima quarta-feira, o serviço seria realizado no trecho 1, que fica entre a Barra e o Entreposto de Pesca.

Mas, diante da constatação do assoreamento, a obra foi concentrada no trecho 1. Agora, segundo o presidente, a profundidade será restabelecida a 15 metros naquela região.

Oliva aponta que a incidência de chuvas e ressacas nas últimas semanas acelerou o processo de assoreamento, que é frequente nesta região do estuário e intensificada nesses meses de inverno. Mesmo assim, segundo o executivo, os pontos de deposição de sedimentos são poucos e pequenos.

Por isso, não haveria a necessidade de redução do calado. Os pontos de assoreamento foram identificados através de uma batimetria que foi encaminhada na manhã de ontem à Capitania dos Portos de São Paulo (CPSP). Questionado sobre a demora para a entrega do levantamento das profundidades à Autoridade Marítima, Oliva apontou “questões administrativas”.

Segundo ele, o material já estava pronto desde a última terça-feira. Mas, por conta de uma viagem à Brasília, o diretor de Engenharia, Hilário Gurjão, não teve tempo de assinar os papéis necessários.

Fonte: A Tribuna

<http://wwwatribuna.com.br>