

Coluna O Porto e Suas Questões

Paulo Schiff(*)

O texto postado neste espaço na semana passada abordava uma série de descuidos recentes com o mar na nossa região. Na atividade portuária e também na qualidade de vetor principal, pela balneabilidade das praias, da característica turística da Baixada Santista.

Um dos sintomas de descuido apontados naquele texto era a “lambança com a dragagem que resultou na redução do calado máximo dos navios que puderam acessar o porto no final do ano passado e início deste ano”.

Até então, havia um certo silêncio em relação a essa questão como barbeiragem. Neste último domingo, entretanto, o jornal Folha de São Paulo publicou reportagem sobre o prejuízo provocado por essa redução.

A reportagem tem falhas graves:

1) Tecnicamente, confunde profundidade do canal de navegação com o calado máximo permitido para os navios que trafegam nele. Os trabalhos de aprofundamento e alargamento contratados em 2009, ao contrário do que afirma a reportagem, foram atingidos. Em junho do ano passado, a Capitania dos Portos chegou a homologar a profundidade de 14,90 metros e também a largura de 220 metros. O calado permitido, que leva em conta normas de segurança de navegação chegou a 13,2 metros em condições normais e 14,2 na preamar. Essa profundidade só foi atingida, entretanto em dois dos quatro trechos do canal e também deixou de fora muitos berços de atracação.

2) O prejuízo apontado pela reportagem, de supostos R\$ 35 bilhões também é fantasioso. Está super-híper-mega-blasterestimado. Faz uma conta de valor médio das mercadorias de um contêiner por um número de contêineres supostamente não-transportados em função da

redução da capacidade de carga dos navios pela profundidade insuficiente do canal. Seria real apenas em caso de sumiço, roubo ou perda desses contêineres que foram embarcados em outros navios ou até em outros portos. Não sumiram.

Mas a reportagem tem o mérito de analisar criticamente a questão.

Houve falhas e essas falhas provocaram prejuízos.

O aprofundamento, pela tendência natural de retomada da condição de equilíbrio, aumenta a velocidade de assoreamento. Aumenta a necessidade da dragagem de manutenção. Que não feita, por interrupção de contrato, no ano passado e foi realizada de maneira emergencial no começo deste ano.

A Secretaria Especial de Portos está apurando responsabilidades por essa falha.

(*)Paulo Schiff é jornalista. E-mail: prschiiff@uol.com.br