

80 milhões

de reais serão investidos pela Codesp em obras de dragagem no Porto de Santos até o fim do ano

portomar@atribuna.com.br

Porto & Mar

Docas amplia calado em berços

Nas últimas três semanas, 11 pontos de atracação foram aprofundados, mas seis tiveram o limite máximo de calado reduzido

FERNANDA BALBINO
DA REDAÇÃO

Dos 55 berços de atracação do Porto de Santos, 18 tiveram seus limites de calado revistos pela Capitania dos Portos de São Paulo (CPSP) e a Companhia Docas do Estado de São Paulo (Codesp) nos últimos 20 dias. Desses, em onze, a profundidade que pode ser atingida pelos navios foi ampliada em até um metro. Nos outros sete pontos, localizados em terminais contêineres e graneleiros, a medida foi reduzida em até 2,5 metros.

A definição do calado operacional nos berços é estratégica para a competitividade do complexo santista. Trata-se da altura da parte do casco do navio que permanece submersa. Quando uma embarcação atracca em um determinado berço, sua quilha (ponto mais inferior) tem de ficar com um espaço de folga – uma margem de segurança – até o leito. Ao descontar essa folga da profundidade local, tem-se quanto do casco do navio pode ficar submerso, ou seja, seu calado operacional máximo.

Quanto maior o calado, maior o peso das cargas que o navio pode receber (na prática, maior a quantidade de mercadorias a serem carregadas), diluindo o custo de sua viagem. Dessa forma, um complexo marítimo que amplia o calado de seus acessos aquaviários, acaba sendo mais competitivo.

Segundo estatísticas do Sindicato das Agências de Navegação Marítima do Estado de São Paulo (Sindamar), nos navios



O calado é a altura da parte do navio que permanece submersa. O aumento dessa medida é estratégica para a competitividade do Porto, pois permite que uma embarcação leve mais carga

de contêineres, a cada um centímetro de redução de calado, deixa-se de carregar de sete a oito contêineres. Em embarcações graneleiras, a cada um centímetro reduzido no calado, não são embarcadas 100 toneladas. A estimativa leva em conta navios dos tipos Cape Size ou Panamax.

Nos últimos 20 dias, a revisão dos calados dos berços ocorreu duas vezes: no dia 25 passado e ontem. As mudanças são oficializadas em reuniões entre a CPSP e a Docas, após a análise de batimetrias (levantamentos de profundidade) dos berços. Essas alterações aconteceram devido ao assoreamento (deposição de sedimentos) do canal e à dragagem realizada pela Codesp para retirar o material assoreado. A previsão da

Docas é de que, até o fim do ano, R\$ 80 milhões sejam investidos em obras de dragagem.

Os onze pontos que tiveram o limite de calado ampliado foram: os berços 2 e 3 da Brasil Terminal Portuário (BTP), na Alemoa; o da Ilha Barnabé, do lado de São Paulo; o localizado entre os armazéns 13 e 14; o do Armazém 15; o que fica entre os armazéns 20 e 21 (da Rumo ALL); os dos armazéns 32, 33 e 35.1 (os dois últimos, da Libra Terminais); e os dos terminais de Exportação de Guarujá (TEG) e Granéis de Guarujá (TGG).

Os sete berços que perderam profundidade e limite de calado foram: o ponto 1 da BTP; o da Ilha Barnabé, do lado da Bocaina; o do Ecoporto Santos, no Cais do Saboó; o do Armazém 12A (do terminal da Noble); o localizado entre os armazéns 22 e 23; o do Armazém 35.2, da Libra Terminais; e o do Terminal de Exportação de Açúcar de Guarujá (Teag).

A BTP informou que, após a construção do terminal, os berços foram entregues à Codesp com 15 metros de profundidade e estrutura preparada para alcançar 17 metros. A partir daí, a responsabilidade pela manutenção dessas dimensões passou a ser da Autoridade Portuária, que já dragou o local. Até agora, a empresa ainda não sofreu os impactos da redução do calado.

JUSTIFICATIVA

Questionada, a Docas aponta dois motivos para a redução do calado de berços. A primeira é o aumento do assoreamento no cais santista. Em 2010, era necessário dragar 3 milhões de metros cúbicos ao ano para manter as mesmas dimensões. Hoje, este volume dobrou.

Outro ponto, segundo a Codesp, é a disponibilidade dos pontos de atracação. Durante as dragagens, é necessário sus-

pender as operações nos locais.

Apesar das perdas de calado, a Autoridade Portuária informou que muitos dos berços que passaram a ter restrições já foram dragados ou estão em processo de dragagem. Neste caso, após a batimetria, esses dados serão encaminhados à CPSP para análise.

PROBLEMAS

Apesar das justificativas da Docas, o Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São

Paulo (Sopesp) aponta outro motivo para os problemas de redução do calado. Em nota, informou que “uma das duas dragas responsáveis pela dragagem de manutenção dos berços está quebrada há alguns meses e não consegue atender à demanda. Isto fez com que alguns berços dos terminais de contêineres e dos terminais de granéis não fossem atendidos já há mais de três meses, o que causou o assoreamento e consequente redução dos seus calados”.

E destacou: “Esta redução pode gerar prejuízos aos terminais e armadores, uma vez que os navios somente poderiam transportar menos carga do que o previsto, causando assim uma grande perda de competitividade ao Porto de Santos”.

Procurada, a Docas informou que a draga que realiza o serviço ficou parada apenas entre o último dia 25 e ontem (11 dias), para manutenção, após um problema na embarcação.

Berços com calados alterados

Berços	(Em metros)					
	Até o último dia 16		Entre o último dia 16 e ontem		Desde ontem	
	Maré baixa	Maré alta	Maré baixa	Maré alta	Maré baixa	Maré alta
BTP-1	13,9	14,2	13,4	13,7	13,6	13,9
BTP-2	13,9	14,2	12,6	12,9	14,1	14,4
BTP-3	13,9	14,2	13,3	13,6	14	14,3
Ilha Barnabé (SP)	7,6 a 8,8	7,9 a 9,1	8,4 a 9,2	8,7 a 9,5	8,4 a 9,2	8,7 a 9,5
Ilha Barnabé (Bocaina)	10,5	10,8	10	10,3	10	10,3
Ecoporto	10,5	11,5	8,9	9,2	8,9	9,2
Noble (Arm. 12 A)	11,3 a 12,1	12,2 a 13,1	8,7 a 10,1	9,7 a 11,1	8,8 a 11	9,8 a 12
Arm. 13/14	9	9,3	9,2	10,2	9,2	10,2
Arm. 15	9,6	9,9	9	10	9	10
Rumo (Arm. 20/21)	12,5	13,5	11,7	12,7	12,7	13,7
Arm. 22/23	10,7 a 11,1	11,7 a 12,1	10,5 a 10,9	11,5 a 11,9	10,5 a 10,9	11,5 a 11,9
Arm. 32	11,7	12	11,4	12,4	11,4	12,4
Libra (Arm. 33)	11,4	11,7	11,4	12,4	11,4	12,4
Libra (Arm. 35.1)	12,3	12,6	12,3	12,6	13,3	13,6
Libra (Arm. 35.2)	13,4	13,7	11,5	11,8	13,3	13,6
TEAG	13	13,3	13	13,3	11,9	12,9
TEG	12,9	13,3	12,9	13,3	12,7	13,7
TGG	13,2	14,2	13,4	14,4	13,4	14,4