

portomar@atribuna.com.br

Porto & Mar

Codesp avalia transporte hidroviário de contêineres

Projeto foi apresentado pelo presidente da Docas no seminário Hidrovias Já, em Santos

FERNANDA BALBINO

DA REDAÇÃO

Evitar um trajeto rodoviário de cerca de 50 quilômetros para que um contêiner seja transportado entre terminais das duas margens do Porto de Santos. Este é objetivo do plano de utilização do canal do estuário como uma rota circular de troca de mercadorias entre instalações dos cais santista.

O projeto foi revelado pelo diretor-presidente da Companhia Docas do Estado de São Paulo (Codesp), Angelino Caputo e Oliveira, durante o 3º Seminário Hidrovias Já, que aconteceu ontem na Associação de Engenheiros e Arquitetos de Santos (AEAS), no Boqueirão. O evento, promovido pela entidade e pelo Conselho Regional de Engenharia e Arquitetura do Estado de São Paulo (Crea-SP), teve como objetivo debater o potencial hidroviário na Baixada Santista.

Apesar do plano, a Codesp ainda não tem informações sobre a necessidade de obras civis ou quais serão os equipamentos necessários para as operações hidroviárias entre as duas margens dos cais santista.

O projeto da Carbocloro, de transportar cerca de 800 mil toneladas de sal por ano através das vias navegáveis, também foi lembrado por Caputo durante sua apresentação. Com isso, por navio, 2 mil caminhões, que fazem um trajeto de 22 quilômetros entre o cais santista e a fábrica, em Cubatão, podem ser retirados das estradas da região.

A viabilidade do transporte hidroviário de cargas na Baixada Santista é expressa pela quantidade de rios e braços de mar que cruzam a região. São, pelo menos, 180 quilômetros de vias navegáveis que podem ser utilizados para o deslocamento de cargas, segundo estudo realizado pela Fundação para o Desenvolvimento Tecnológico da Engenharia (FDTE) a pedido da Secretaria de Portos (SEP).

Conforme Caputo, deste total, 25 quilômetros de vias não têm restrições de navegação. O



CARLOS NOGUEIRA

Seminário sobre transporte hidroviário reuniu autoridades e executivos do complexo marítimo santista

Navegação

25

quilômetros

de vias de navegação, na Baixada Santista, não têm qualquer restrição para o transporte de cargas, segundo estudo encomendado pela Secretaria de Portos

restante tem como principal empecilho a altura de pontes, que comprometem a passagem de embarcações.

A pesquisa aponta que essas hidrovias precisam ter uma profundidade mínima de três metros para a movimentação das barcas com contêineres. Em alguns casos, com apenas 2,1 metros de fundura, já é possível a operação, mas obras de aprofundamento serão necessárias.

TIETÊ-PARANÁ

O diretor do Centro Técnico de Operações do Departamento Hidroviário (DH) do Estado de São Paulo, Pedro Vitorino Júnior, também participou do

evento. Segundo o executivo, até março do ano que vem, a navegação de longo curso deve ser retomada na hidrovia Tietê-Paraná.

Estratégica para o Porto de Santos e responsável pelo escoamento de boa parte da produção agrícola do Interior do Estado e da região Centro-Oeste até a Região Metropolitana de São Paulo, a Tietê-Paraná foi paralisada em maio do ano passado, por conta da crise hídrica e da demanda do setor elétrico.

Agora, a expectativa é de que, com as chuvas de verão, as profundidades sejam restabelecidas, principalmente na região de Três Irmãos, no Interior do Estado, que é o trecho mais crítico para a navegação.

Especialistas em logística apontam o transporte hidroviário como o mais limpo e barato. A cada mil toneladas transportadas por quilômetro, são gastos apenas quatro litros de combustível. O consumo aumenta para seis litros quando o modal utilizado é o ferroviário. E sobe para 15 litros quando os caminhões fazem o transporte da carga.

Além da questão ambiental, a utilização de hidrovias na região poderá reduzir a sobre-

carga dos acessos rodoviários ao cais santista e ainda fomentar o desenvolvimento das cidades da Baixada Santista. No entanto, para isso, ainda são necessários investimentos no modal.