

Polêmica. O Ministério Público Federal considera que o aprofundamento do canal do Porto foi a principal causa para o aumento do processo de erosão em praias de Santos. A Codesp nega a tese, defendendo a realização de estudos sobre o caso.

portomar@atribuna.com.br

Porto & Mar

MP tenta, pela 2ª vez, limitar dragagem

Novo pedido conta com parecer técnico de analistas periciais

FERNANDA BALBINO

DA REDAÇÃO

O Ministério Público Federal (MPF) entrou com um novo pedido na Justiça, para restringir as obras de dragagem no Porto de Santos. Desta vez, o recurso é embasado por um parecer técnico feito por analistas periciais em Oceanografia e Economia. Os profissionais apontam que a redução da largura do canal de navegação, além dos benefícios ambientais para as praias, permite o atual fluxo de navios e a economia de recursos públicos.

As obras de alargamento do canal de navegação do cais santista são apontadas pelo MPF como uma das principais causas da erosão nas praias de Santos. Mas especialistas discordam da análise. Ponta da Praia, Embaré e Aparecida são os bairros atingidos pelo problema.

Para solucionar a erosão, o procurador da República Antonio José Molina Daloia pede a suspensão do alargamento do canal, no Trecho 1, que vai da Entrada da Barra até o Entreponto de Pesca. O pedido inicial foi feito em junho, quando o MPF entrou com uma ação, que foi protocolada na 3ª Vara da Justiça Federal, em Santos.

O órgão pediu, como tutela antecipada, a anulação parcial da licença ambiental concedida para o alargamento do Trecho 1 do canal. Solicitou à Companhia Docas do Estado de São Paulo (Codesp) e ao Governo Federal que mantivessem a largura do canal em 170 metros (abandonando os 220 metros verificados em algumas áreas), adequando os projetos em andamento.

O pedido inicial foi negado pela juíza federal substituta Li-

Larguras

220 metros

é a largura projetada pela Companhia Docas do Estado de São Paulo (Codesp) para a entrada do canal de navegação, na Baía de Santos.

170 metros

é a dimensão defendida pelo Ministério Público Federal (MPF) para a largura do trecho inicial do canal de navegação do Porto.

24 meses

foi o prazo pedido pela Codesp para apresentar ao MPF os estudos sobre os impactos operacionais e econômicos de se limitar a largura do canal de navegação do complexo marítimo.

diane Maria Oliva Cardoso. A magistrada optou por uma audiência de conciliação, na qual estavam presentes, além da Codesp, representantes da Capitania dos Portos de São Paulo (CPSP, órgão da Marinha) e do Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (Ibama).

Durante a audiência entre as partes, a Codesp se comprometeu a apresentar estudos para avaliação dos impactos da redução da largura do canal de 220 para 170 metros, no trecho que compreende o cone de aproxi-

mação e a boia um. No entanto, a proposta da Autoridade Portuária prevê um prazo de cerca de 24 meses para a conclusão do estudo, tempo considerado "muito acima do razoável" pelo MPF.

A alegação é de que este tempo de espera pode aumentar ainda mais os danos já causados pela erosão acelerada. O parecer, apresentado pelo procurador da República, aponta que a dragagem alterou a morfologia do fundo do canal do Porto, tornando-o mais profundo e muito mais largo.

Segundo os técnicos do MPF, esta alteração modificou a hidrodinâmica da Baía de Santos, provocando a entrada pelo canal de navegação de correntes mais velozes, que geram ondas maiores e mais rápidas, impactando a faixa de areia da Ponta da Praia e adjacências, causando sua rápida erosão.

OUTROS PEDIDOS

Na audiência de conciliação, outros pedidos do MPF foram expostos.

A Codesp se comprometeu a apresentar os prazos para a elaboração do estudo sobre a redução da largura do canal no trecho mais externo do estuário (entre a boia 1 e o cone de aproximação).

Além disso, a Autoridade Portuária propôs disponibilizar relatórios sobre a batimetria (verificação de profundidade), a velocidade das correntes e a energia das ondas locais a cada dois meses. No entanto, o material será enviado para quem o solicitar. O MPF queria que esses dados fossem disponibilizados na internet.

Docas conclui negociação com especialistas

Na audiência de conciliação realizada pela 3ª Vara da Justiça Federal em agosto último, a Companhia Docas do Estado de São Paulo (Codesp) se comprometeu a contratar um estudo sobre os impactos da dragagem do Porto de Santos ao meio ambiente. Ontem, quatro meses depois, a Docas concluiu as tratativas para a realização dos trabalhos. O próximo passo será a apresentação de uma proposta de trabalho, que será avaliada na próxima terça-feira.

Os estudos serão elaborados pela Escola Politécnica da Universidade de São Paulo (USP), em parceria com o Instituto Nacional de Pesquisas Hidroviárias (INPH) e o professor Gilberto Fialho, da Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ).

A proposta de trabalho que será entregue pela equipe responsável pelos estudos deverá ser submetida à diretoria-executiva da Codesp na terça-feira. Em seguida, o Conselho de Administração (Consad) da estatal que administra o cais santista dará o aval para a contratação do trabalho.

De acordo com a Docas, a avaliação da capacidade da atual configuração do canal de acesso, o estudo do comportamento do canal com 15 metros de profundidade e a possibilidade geométrica para navegação



Direção da Codesp e pesquisadores se reuniram ontem, em Santos

de embarcações com 360 e 400 metros de comprimento estão entre os itens a serem estudados. As obras de proteção necessárias para evitar a erosão nas praias de Santos e a deposição de sedimentos também serão pesquisados, assim como a capacidade máxima do canal em termos de atracações e seu aprofundamento para 17 metros.

Para a elaboração dos estudos, serão viabilizados modelos matemático e físico do Porto. A construção de um modelo reduzido do canal e do estuário vai permitir a avaliação dos efeitos da dragagem nas praias.

Segundo estimativas de professores da USP, para a cons-

trução de um modelo em escala do complexo portuário, é necessário um espaço com cerca de 3 mil metros quadrados. No entanto, alguns pontos ainda precisam ficar definidos, como a área de abrangência desse modelo físico e se, por exemplo, ele incluirá as praias.

Apesar da possibilidade de se construir o modelo físico na Cidade, há a opção de implantá-lo na Cidade Universitária da USP, na Capital, onde estão os simuladores computacionais necessários aos estudos lógicos e os bancos de dados utilizados pelos especialistas.