

FALE COM A GENTE!

Editor: Leopoldo Figueiredo

E-mail: portomar@atribuna.com.br

Telefone: 2102-7269

Porto amplia participação na balança comercial

O Porto de Santos respondeu por 27% das trocas comerciais brasileiras no primeiro trimestre. No primeiro bimestre, foram 26,6%. Saiba mais na coluna Mercado Regional, na página A-15.

PORTO & MAR

Codesp prorroga contrato da dragagem de berço

Presidente da Docas garante manutenção do serviço no Porto

DAREDAÇÃO

O atual contrato dos serviços de dragagem de manutenção dos berços de atracação do Porto de Santos deve ir até o final do próximo mês, prazo que a Companhia Docas do Estado de São Paulo (Codesp, a Autoridade Portuária) acredita ser suficiente para o término de nova licitação que a empresa está preparando para manter os trabalhos.

Atualmente, a atividade, essencial para a operação do complexo marítimo, é realizada pela Dratec Engenharia. O contrato inicial, no valor de R\$ 20,9 milhões, foi assinado em março do ano passado e tinha validade de seis meses. Em setembro, houve o aditamento por mais seis meses, período que chegou ao fim no dia 27 de março deste ano.

Para evitar que o serviço fosse interrompido, o presidente da Codesp, José Alex Oliva, en-

caminhou o pedido de prorrogação do atual contrato da obra ao Conselho de Administração (Consad) da Docas. Na reunião do órgão realizada na última segunda-feira, a proposta foi aprovada. Oliva chegou a cogitar pedir a ampliação de mais quatro meses deste mesmo contrato, para que se concluísse o processo de licitação atual. "Com o prazo para a prorrogação por mais quatro meses ou com a conclusão da licitação, o importante é que não vai haver problema de dragagem nos berços daqui para frente", garante Oliva.

Antes da contratação da Dratec, o serviço de dragagem dos berços ficou paralisado por mais de 100 dias, o que causou preocupação no setor. O constante assoreamento (a deposição de sedimentos trazidos pelos rios da região ou pela chuva) no Estuário de Santos diminuiu a profundidade em al-

guns berços do acesso aquaviário ao cais. Como resultado, os navios acabaram reduzindo seu calado operacional – a profundidade máxima que podem atingir quando totalmente carregados – e não puderam operar com sua capacidade máxima de transporte nesses pontos de atracação, ampliando seus custos logísticos.

IMPORTÂNCIA

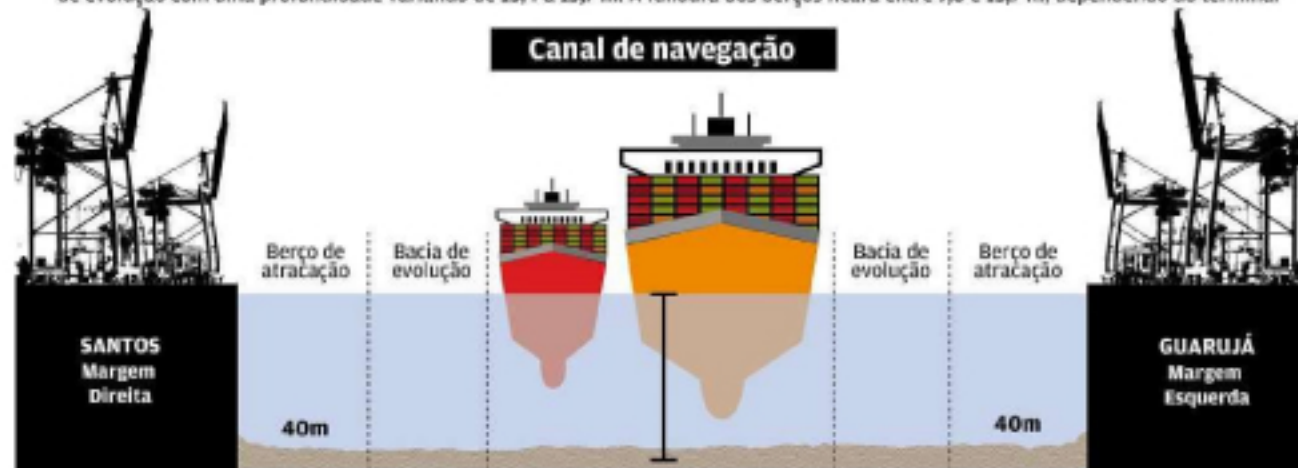
Segundo estatísticas do Sindicato das Agências de Navegação Marítima do Estado de São Paulo (Sindamar), nos navios de contêineres, a cada um centímetro de redução de calado, deixa-se de carregar de sete a oito contêineres.

Em embarcações graneleiras, a cada um centímetro a menos no calado, não são embarcadas 100 toneladas. A estimativa leva em conta navios dos tipos Cape Size ou Panamax.

O CANAL DO PORTO DE SANTOS



A dragagem contratada pelo Governo Federal – e que terá início nos próximos meses – prevê deixar todo o canal de navegação e as bacias de evolução com uma profundidade variando de 15,4 a 15,7 m. A fundura dos berços ficará entre 7,6 e 15,7 m, dependendo do terminal.



FONTE: Codesp

ARTE: MONICA SOBRAL/AT