

FALE COM A GENTE!

Editor: Leopoldo Figueiredo
E-mail: portomar@tribuna.com.br
Telefone: 2102-7269

Redução de calado causa prejuízos
Cálculos do Sindamar apontam que, com o frete médio a US\$ 2.300, o prejuízo com a redução de 90 centímetros de calado pode ficar em torno de US\$ 1,6 milhão, no caso de navios porta-contêineres.

PORTO & MAR

Codesp concentra dragagem no trecho 1 do canal de navegação

Medida vale a partir da manhã de hoje e foi anunciada durante reunião com autoridades e entidades do Porto

EGLE CISTERNA

DA REDAÇÃO

Autoridades e entidades do Porto de Santos se reuniram na tarde de ontem para discutir a questão da dragagem do complexo portuário. Durante o encontro, a Companhia Docas do Estado de São Paulo (Codesp), órgão federal responsável pela administração dos cais santista, informou que deve retomar, na manhã de hoje, a manutenção da profundidade no trecho 1 do canal de navegação.

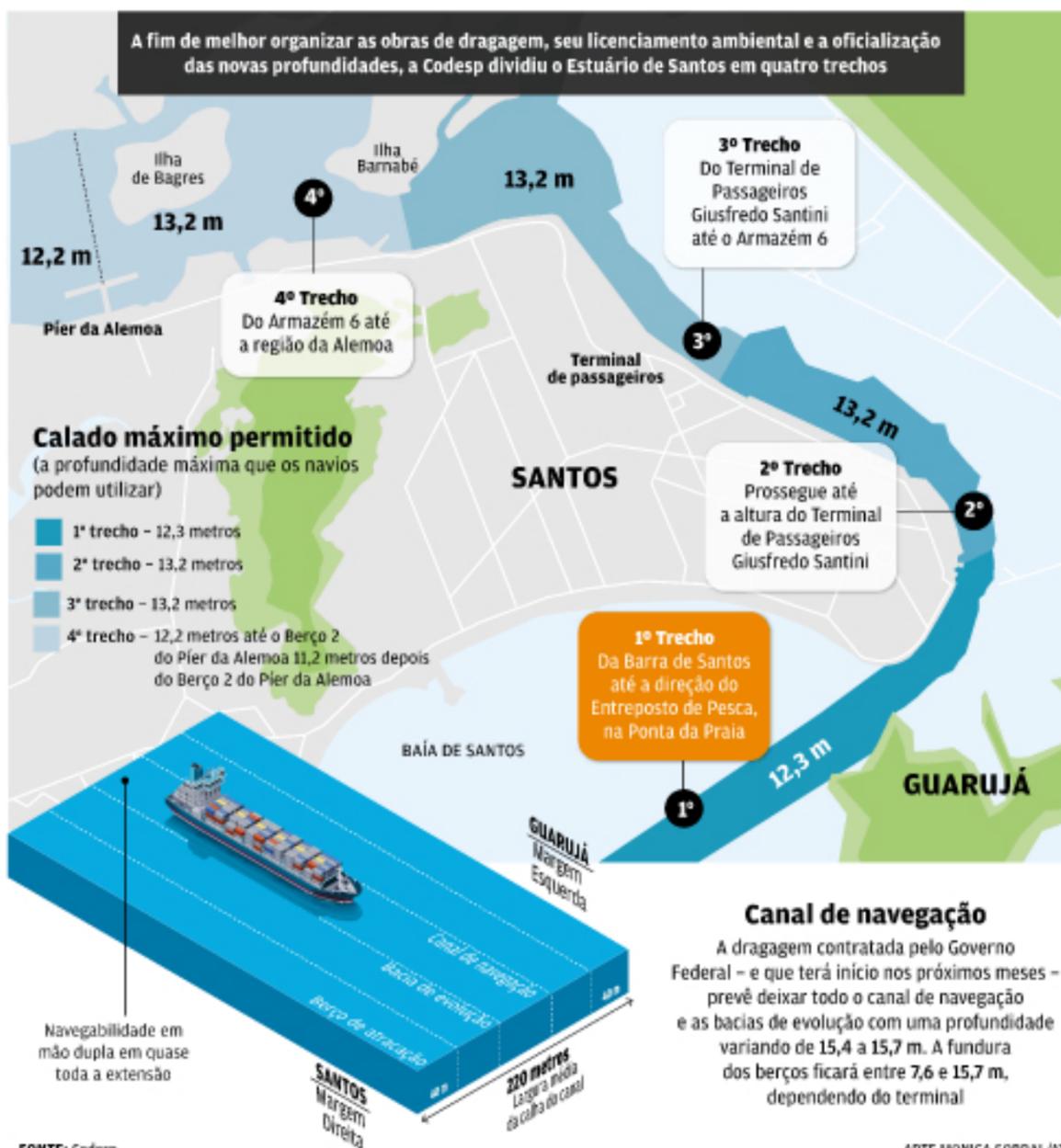
Há uma semana, o limite do calado operacional (fundura máxima que os navios podem atingir quando totalmente carregados) foi reduzido. Até a última sexta-feira, era permitida a navegação de embarcações com até 13,2 metros de calado. Agora, a restrição é para navios de até 12,3 metros, em condições normais de maré.

Agora, a ideia da estatal é fazer uma dragagem regular na região que vai da entrada da Barra até o Entrepósito de Pesca. Este é o local que apresentou assoreamento (deposição de sedimentos) na semana passada. Durante todo o mês de julho, os trabalhos devem ser concentrados apenas nesta área.

No último sábado, a Dratec Engenharia, contratada pela Codesp, chegou a realizar dragagem neste ponto crítico, das 8 às 15 horas. O trabalho deveria ser retomado na quarta-feira, dentro da programação da empresa, mas não pode ser realizado devido a problemas de maré.

No setor, há a expectativa de que a análise da profundidade (batimetria), que está sendo realizada pela Docas, seja entre-

OS CALADOS MÁXIMOS NO CANAL DE NAVEGAÇÃO



gue ainda hoje à Capitania dos Portos de São Paulo (CPSP).

PORTAS FECHADAS

Durante a reunião de ontem, o presidente da Codesp, José

Alex Oliva, explicou o andamento da obra e pediu o esforço conjunto para que se consiga resolver a questão.

“Por parte da Capitania, acordamos que, assim que tiver-

mos uma nova batimetria, faremos esforços para dar toda a agilidade ao processo”, afirmou o comandante da CPSP, o capitão de mar e guerra Alberto José Pinheiro de Carvalho.

ACS pedirá batimetrias mensais

A redução do calado operacional do Porto de Santos e as complicações financeiras que a medida traz têm deixado inquietos agentes de navegação, armadores e representantes de terminais. Para tentar tranquilizar o mercado e evitar que o problema volte a prejudicar a economia local, a Associação Comercial de Santos (ACS) deve pedir à Companhia Docas do Estado de São Paulo (Codesp) que faça a batimetrias (medições de profundidade), pelo menos, uma vez por mês.

“O que aconteceu na semana passada tomou de surpresa o mercado e está causando uma série de prejuízos. O ideal é que todos estejam cientes, com frequência, de como está a situação”, afirma o coordenador da Câmara Setorial de Navegação da ACS, Mauro Sammarco.

Os integrantes da Câmara pedem que, além da análise mensal, estes resultados sejam públicos para que as empresas que trabalham no Porto consigam acompanhar a situação e planejar suas operações.

A intenção é que o pedido seja entregue oficialmente à Docas na próxima semana, durante a reunião do Conselho de Administração da Codesp (Consad).

“Vamos exigir providências à Codesp, pois acreditamos que houve irresponsabilidade administrativa. A Codesp tinha o resultado da batimetria, que apontava o assoreamento da área 1, o que causou o problema com os navios, que poderia ter sido bem pior. Hoje, o calado diminuiu, navios estão embarcando com menos carga, os que estão chegando não estão atracando”, diz Sammarco.

Além da Codesp e Capitania, estavam presentes representantes da Praticagem de São Paulo e do Sindicato das Agências de Navegação Marítima do Estado de São Paulo (Sindamar).

Em seguida, Oliva se reuniu com o Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo (Sopesp), ao final do dia. Por meio de nota, a entidade informou que “aguarda as providências que a Codesp está tomando para reestabelecer o mais rápido possível o calado oficial do Porto”.

PREJUÍZOS

Enquanto a profundidade não é retomada, os usuários do setor adotam medidas para garantir as operações e cumprir contratos firmados antes da redução do calado.

Segundo dados do Sindamar, a cada centímetro a menos de calado, deixa-se de embarcar entre sete e oito contêineres. Com a redução atual, isso representa uma perda de carregamento de até 720 caixas metálicas ou 5 mil toneladas de carga por viagem.

Por conta da localização dos pontos de assoreamento, todas as instalações dos cais santista foram afetadas. No início da mudança do calado, por exemplo, dois cargueiros, que atracaram nas instalações da Brasil Terminal Portuário (BTP), tiveram suas operações prejudicadas e atrasadas por conta deste problema.

Apesar da redução da profundidade ter acontecido no final da última semana, a Praticagem já havia detectado o problema há cerca de três semanas.