

**FALE COM A GENTE!**

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

**Na Barra de Santos**

O porta-contêineres MSC Giselle permanece impedido de operar. O isolamento de 14 dias foi decretado no dia 10. O navio teve dois tripulantes com resultados positivos para covid-19.

# PORTO & MAR

## Sem manutenção, sete berços perdem calado no cais santista

Problema tem como causa a demora nas obras de dragagem de manutenção dos pontos de atracação

FERNANDA BALBINO

DA REDAÇÃO

Dos 64 berços de atracação do Porto de Santos, sete perderam calado operacional (limite da profundidade que a embarcação pode atingir sem afetar a segurança). O problema foi causado pela demora na realização de obras de dragagem de manutenção.

Uma das instalações afetadas é a Brasil Terminal Portuário (BTP), que fica na Alemoa. Lá, os três pontos de atracação sofreram redução de calado. Em um deles, a queda foi de 30 centímetros e, agora, apenas navios com até 14,5 metros de calado (distância máxima entre a linha d'água e o fundo da embarcação) poderão operar na preamar, no nível máximo da maré.

E em outros dois berços de atracação da BTP, a alteração foi de 20 centímetros para menos. Neste caso, as embarcações devem ter 14,5 e 14,2 metros de calado, nas mesmas condições.

No Tecon, administrado pela Santos Brasil, na Margem Esquerda (Guarujá), também houve assoreamento. Agora, o terminal só poderá receber navios com até 13,7 metros de calado, na maré alta.

A maior perda foi registrada no cais do Saboó. Agora, o ponto 3 receberá apenas embarcações com 10,7 me-



Perda de calado dos berços do cais de Santos aconteceu mesmo com um contrato de dragagem vigente

tros de calado. Neste caso, a redução foi de 1,3 metro.

Também houve assoreamento nos pontos 1 e 2 do armazém 37, área anteriormente operada pelo Grupo Libra, na Ponta da Praia, e que será arrendada em agosto para a implantação de um terminal de celulose. Neste caso, a redução foi de 70 centímetros, o que permite a atracação de navios com apenas 12,8 metros de calado, na preamar.

O mesmo aconteceu no armazém 32, mas, neste caso, a redução foi menor, de 10 centímetros. Navios com 11,7 metros de calado podem atracar no local em períodos de maré alta.

Esta não é a primeira vez que terminais do Porto de Santos perdem a chance de receber navios de grande porte. Mas, segundo a Autoridade Portuária de Santos, novo nome da Companhia Docas do Estado de São Paulo, a Codesp, o impacto da redução dos calados é baixo para a operação.

“No caso dos berços de contêineres com calado reduzido, do total das 654 manobras de navios realizadas nos quatro primeiros meses do ano, apenas 21 delas (3,2%) teriam sido impactadas. Além disso, o berço 37, pontos 1 e 2, não teve demanda relevante”, destacou a estatal, em nota.

### CONTRATO VIGENTE

A perda de calado dos berços aconteceu mesmo com um contrato de dragagem vigente. Apesar do serviço ser realizado no cais santista, os trabalhos eram coordenados pelo Departamento de Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit). E a Van Oord Operações Marítimas era a empresa responsável pelas obras.

Segundo a Autoridade Portuária, as correções não foram feitas pelo contrato com o Dnit porque ele previa apenas a readequação da geometria do canal e dos berços.

De acordo com a estatal, o contrato de manutenção

### SOLUÇÃO

Segundo a Santos Brasil, que administra o Tecon, ainda não houve impacto operacional em função da redução do calado de seus berços. A BTP sustenta que ainda que essa redução não tenha causado impacto imediato nas operações no terminal, “recebe a notícia com certa preocupação, relembrando as consequências irreparáveis que o alargamento dessa situação pode causar”.

com a DTA Engenharia foi assinado em 8 de janeiro, mas estava sub judice. “A liminar que impedia o início dos trabalhos foi cassada no dia 23 de abril e, no dia 29 de abril, foi assinada a ordem de serviço para a mobilização dos equipamentos de berços”.

Para o diretor-executivo do Sindicato das Agências de Navegação Marítima do Estado de São Paulo (Sindamar), José Roque, com o assoreamento somam-se custos aos usuários do cais. “A judicialização dos certames licitatórios resulta na interrupção da dragagem no Porto acarretando prejuízos incalculáveis”.

Procurado, o Dnit informou apenas que as reduções de calado não têm correlação com o contrato de dragagem do órgão.

Dragas estão a caminho

As duas dragas para a dragagem do Porto de Santos devem chegar entre hoje e amanhã ao cais santista. As obras serão iniciadas pelos berços de atracação de terminais de contêineres e serão realizadas pela DTA Engenharia.

A primeira frente de trabalho deve durar cerca de duas semanas. Esta é a estimativa de tempo para a recuperação do calado de berços de terminais de contêineres que sofreram com o assoreamento (deposição de sedimentos).

Após a chegada das embarcações, elas terão de ser inspecionadas pela Capitania dos Portos de São Paulo (CPSP). O procedimento é de rotina e necessário sempre que uma nova embarcação chega ao cais santista para prestar serviço.

Segundo a Autoridade Portuária de Santos, também é necessária a emissão do termo de recebimento do serviço realizado pelo Departamento de Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit). Isto porque o órgão era responsável pela frente de dragagem da Van Oord Operações Marítimas, em contrato firmado pela antiga Secretaria de Portos.

Segundo a DTA Engenharia, com a chegada das embarcações, serão feitos treinos de segurança e meio ambiente da equipe. Em seguida, a estatal que gere o Porto deve liberar o início da obra. (FB)