

FALE COM A GENTE!

Editores Bruno Rios e Marcelo Luis
E-mail portomar@atribuna.com.br
Telefone 2102-7157

“Pedi o tombamento. Não está tombado ainda, mas se encontra protegido por lei. Eu não sei o que fazer. A situação está insuportável”

Fernando Liberalli, presidente do Imar

PORTO & MAR

Prof. W. Besnard tem destino incerto

Pressionado para retirar o navio do Porto, responsável diz não ter para onde levá-lo e procura uma nova morada para a embarcação



Segundo o Imar, diversas intervenções foram realizadas e embarcação não corre risco de naufragar

FERNANDA BALBINO
DA REDAÇÃO

Continua a busca por um destino para o navio de pesquisas oceanográfico *Prof. W. Besnard*, que está atracado no cais do Armazém 5, no Porto de Santos. Enquanto não há uma definição de uma nova morada para a embarcação, o proprietário, que se diz pressionado a retirá-la do cais santista, realiza intervenções para evitar a ação do tempo.

O *W. Besnard* foi pioneiro na oceanografia do País e ficou mais de 40 anos na ativa, participando da primeira expedição brasileira à Antártida. Na última de-

cada, já aposentado, teve a destinação modificada diversas vezes, desde ser transformado em sucata até ser repassado ao Uruguai, entre outros fins.

O navio teve a permissão de navegar revogada pela

Marinha após um incêndio, proveniente de um curto-circuito do ventilador de um dos camarotes da embarcação, capaz de receber 37 pessoas, sendo 15 pesquisadores e 22 tripulantes.

De acordo com o presi-

dente do Instituto do Mar (Imar), Fernando Liberalli, nos últimos meses, cerca de R\$ 130 mil foram investidos na embarcação. Tudo para deixá-la em segurança e evitar o risco de naufrágio ou poluição, os grandes

pontos de atenção do Instituto Brasileiro de Recursos Naturais Renováveis (Ibama). “O navio está mais limpo. Já possuo um laudo do engenheiro e ele tem um atestado de estanqueidade, se encontra íntegro nas chapas. Agora, nós estamos providenciando a autorização para reboque, para retirá-lo de lá. Eu sofro uma pressão do Porto para que tiremos ele de lá, mas estou com dificuldade para fechar um local”, aponta Liberalli.

VONTADE

A ideia é que o *W. Besnard* seja aberto à visitação pública, principalmente com a participação de crianças que poderão conhecer um pouco sobre a história da oceanografia brasileira.

“Já tentei levá-lo para o Guarujá e não deu certo. Agora, uma opção, que ainda precisa de negociação, é levá-lo para o Terminal de Pesca, na Ponta da Praia. Com revitalização, ele poderia ser aberto para exposi-

ção, virar uma sala de aulas para crianças, com uma espécie de memorial das viagens do *Besnard*”, afirma Liberalli.

Outra ideia já apresentada pelo proprietário da embarcação é deixá-la nas proximidades do Museu de Pesca, na Ponta da Praia. “Gostaria muito que ela pudesse ficar no Porto, onde morou por 50 anos. Deveria ter um local para abri-la para visitação pública, ali mesmo”.

Procurada, a Santos Port Authority (SPA) informou que monitora a embarcação continuamente para avaliar as suas condições de flutuabilidade, estabilidade e amarração. Ela informou também que opções para destinação do navio estão sendo estudadas, mas não revelou maiores detalhes.

Já a Prefeitura de Santos disse que o Imar, junto à Autoridade Portuária, “está viabilizando uma alternativa para a remoção da embarcação do cais”.

HISTÓRIA PIONEIRA

O navio norueguês, construído em 1966, começou suas atividades pela Universidade de São Paulo (USP) em 1967. O nome é uma homenagem ao primeiro diretor do Instituto Oceanográfico, Wladimir Besnard, morto em 1960. Após mais de 40 anos em operação, o *W. Besnard* se tornou um ícone na história da oceanografia, permitindo o desenvolvimento de importantes projetos de pesquisa

em águas territoriais brasileiras e internacionais. Foi nele que oito pesquisadores fizeram a primeira expedição nacional oficial à Antártida, entre 1982 e 1983. Depois do incêndio que a embarcação sofreu em 2008, sua navegabilidade ficou comprometida, assim como outras funções, o que a tornou inoperante. Com a chegada de outros navios de pesquisa,

nos últimos anos, ela ficou em completo desuso e começou seu processo de deterioração. Antes do interesse de Ilhabela, o barco quase foi vendido ao Uruguai, onde seria reformado para auxiliar em pesquisas acadêmicas. A Prefeitura de Santos também cogitou transformá-lo em um museu, mas a ideia não foi para frente devido aos custos envolvidos.

Antaq isenta pagamento de tarifas

O navio *Prof. W. Besnard* tem uma dívida acumulada de cerca de R\$ 7,6 milhões em tarifas pela utilização do Porto de Santos. O valor do débito, segundo a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), foi atualizado em março do ano passado. Porém, em uma nova norma, publicada em novembro de 2021, o órgão isenta a embarcação do pagamento das taxas.

Trata-se da Resolução nº 61. A norma estabelece que as embarcações de pesquisa científica, de esporte e recreio, sempre que não façam operação comercial, estão isentas do pagamento de tarifas relacionadas à infraestrutura de acesso aquaviário aos portos.

“Nunca recebi um centavo do governo. O Imar (Instituto do Mar) não tem renda para pagar o navio ali. Já o peguei devendo dinheiro”, explica o presidente da entidade, Fernando Liberalli, responsável pela embarcação. “Estou com um navio quente na mão, não é batata. Mas eu não sei o que fazer”, acrescenta.

Há anos, a opção de levar o *Prof. Besnard* para um naufrágio controlado foi apresentada pela Prefeitura de Ilhabela. Mas a possi-



Liberalli diz que o navio é limpo com água da chuva para não poluir

bilidade não agrada o proprietário do navio.

“A gente queria essa embarcação para fazer aquele naufrágio controlado. Precisamos ver a situação em que ela está hoje, se tem condições de ser rebocada até aqui a região. Temos interesse, mas ainda na função de um naufrágio controlado”, diz o prefeito de Ilha-

bela, Toninho Colucci (PL).

Por outro lado, Liberalli explica o motivo de não concordar com o plano. “Consegui salvar o navio desse naufrágio. Lá, ele seria afundado a mais de 30 metros, tornando o acesso totalmente elitizado, com a necessidade de equipamentos especiais e para acesso de mergulhadores experientes”.