

O Corpo de Bombeiros resgatou o corpo de um pescador em Peruíbe. Ele estava desaparecido desde quarta-feira passada. Ao lado de dois amigos, o homem caiu na água quando a embarcação de alumínio em que estavam virou. Só uma pessoa sobreviveu.

portomar@atribuna.com.br

Porto & Mar

IRANDY RIBAS - 28/2/13



Proposta em análise pela Docas prevê a construção de instalações de carga na costa da região ou na entrada da baía. Projeto permitirá escala de navios de grandes dimensões e não demandará gastos com dragagem

Santosvlakte, o futuro do Porto

Codesp segue os passos de Roterdã e estuda a construção de terminais de águas profundas na parte externa da Baía de Santos

LEOPOLDO FIGUEIREDO

EDITOR

O Porto de Santos, o maior da América do Sul, estuda ampliar sua área para terminais. E seus planos mudaram. Não envolvem mais a implantação de um conjunto de instalações de carga na parte central da região portuária, entre as ilhas Barnabé e Bagres, o denominado Complexo Barnabé-Bagres, debatido desde o final dos anos 90. O futuro do complexo santista não está mais no interior do canal de navegação, mas fora dele, com a construção de terminais de águas profundas no exterior da Baía de Santos, o projeto Santosvlakte.

O nome é uma referência à Maasvlakte, a área de expansão do Porto de Roterdã, na Holanda, o principal complexo marítimo do Ocidente. Para conseguir mais espaço para suas operações, a autoridade portuária holandesa aterrou uma área do Mar do Norte e ali ergueu seus novos terminais. É neste exemplo em que a Companhia Docas do Estado de São Paulo (Codesp, a Autoridade Portuária de Santos) se inspira.

O plano santista foi apresentado pelo engenheiro da Codesp Aluísio Moreira na última semana, durante sua participação no Seminário Internacional de Portos e Hidrovias (SI-PH). O evento, realizado no campus principal da Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ), na Ilha do Fundão, na capital fluminense, reuniu especialistas brasileiros, norte-americanos, britânicos, holandeses e belgas para debater novos paradigmas para obras costeiras e portuárias.

Em sua palestra no SIPH, Moreira explicou que, atualmente, a Codesp realiza os estudos necessários para avaliar a viabilidade do Santosvlakte. "Estamos montando um banco

Building with Nature

O projeto da Codesp, de construir um conjunto de terminais de águas profundas na parte externa da Baía de Santos ou na costa, segue um novo paradigma para obras portuárias, o **Building with Nature - Construindo com a Natureza, na tradução do inglês. Um dos temas debatidos**

no Seminário Internacional de Portos e Hidrovias, na semana passada, no Rio de Janeiro, esse modelo prevê que intervenções em ambientes costeiros, estuarinos ou portuários devem se adequar às características desses ecossistemas. Seus defensores argumentam que, em vez de se construir um

terminal em um estuário e ter de dragar a área para atingir e manter a profundidade necessária, pode-se implantar a unidade na costa da região. A curto prazo, a obra será mais cara, mas como não demandará dragagem, seu custo acaba sendo equivalente ou até menor.

de dados sobre o estuário para então verificarmos se tal empreendimento pode ser feito, quais serão seus reflexos no meio ambiente. Não sabemos se ele seria erguido a 10 quilômetros, a 20 quilômetros, mais para a esquerda ou à direita. Mas essas informações vão apontar qual a melhor localização", explicou Moreira.

O engenheiro destacou que tal empreendimento segue uma tendência percebida nos principais portos do mundo, a de expandir suas áreas para além-mar. "Santos vai precisar crescer e a solução não está no interior do estuário, mas lá fora", afirmou.

A ideia de construir um complexo de águas profundas no exterior da Baía de Santos ou na costa da região teve origem a partir de dois estudos. Um deles é o masterplan (plano mestre) do Porto, financiado pelo Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID) e elaborado pelo consórcio The Louis Berger Group-Internave Engenharia Ltda. Concluído em 2010, ele previu três linhas de crescimento para a movimentação de cargas do cais santista: uma pessimista, uma básica e uma otimista. Os resultados dos últimos anos confirmam a linha otimista, que projeta a operação de 229,73 mi-

lhões de toneladas em 2024.

O outro levantamento considerado foi o Estudo de Acessibilidade do Porto, realizado pela Fundação para o Desenvolvimento Tecnológico da Engenharia (FDTE) também em 2010. Ele mostrou quais trechos das rodovias e linhas ferroviárias que atendem o cais santista estavam próximos do limite de sua capacidade de transporte de cargas.

Segundo Moreira, diante do aumento de movimentação previsto pelo masterplan e das condições de infraestrutura apontadas no Estudo de Acessibilidade, o Porto de Santos terá de expandir suas instalações e melhorar sua logística. As ligações rodoviárias e ferroviárias podem ser ampliadas ou ter seu excedente de cargas levado por barcaças. O problema está no canal de navegação, que já mostra indícios de exaustão, com o crescimento do tamanho dos navios e do tempo médio de espera dos cargueiros para atracar, apontou.

"Cada vez mais o canal está sendo demandado e, uma hora, chegará ao limite. Nesse momento, não temos uma opção. A saída é reduzir a necessidade do canal e levar os terminais para fora", explicou o engenheiro da Docas.

Xangai, na China, que construiu seu complexo de terminais de águas profundas no arquipélago de Yangshan, localizado a 32 quilômetros da costa da cidade.

"A exploração de áreas além-mar é a saída encontrada pelos principais portos do mundo. É uma tendência mundial. Com isso, eles conseguem locais com uma profundidade maior e uma menor necessidade de dragagem, pois há um menor assoreamento (depósito de sedimentos no leito de um mar ou rio, deixando-o mais raso). Tem uma melhor acessibilidade e um maior dimensionamento de terminais", afirmou o representante da Codesp em sua apresentação, que se tornou um dos pontos altos do seminário ocorrido no Rio de Janeiro.

O primeiro passo para o pro-

jeito Santosvlakte foi dado no ano passado, quando a Docas firmou uma parceria com a Universidade de São Paulo (USP), válida por 25 anos. O acordo prevê que a instituição de ensino superior irá pesquisar os fenômenos estuarinos, oceânicos e meteorológicos - como as condições das marés, das correntes e dos ventos - da Baía de Santos e áreas próximas. A USP ainda treinará funcionários da Autoridade Portuária para estudar a implantação do projeto de expansão.

"Primeiro estamos recolhendo dados. Depois vamos analisá-los e, então, poderemos verificar a viabilidade do Santosvlakte. Esse projeto mostra que o Porto de Santos já se prepara para o futuro", afirmou Aluísio Moreira.



Estratégia

"Santos vai precisar crescer e a solução não está no interior do estuário, mas lá fora"

"A exploração de áreas além-mar é a saída encontrada pelos principais portos do mundo"

Aluísio Moreira, engenheiro da Codesp

Caminhos Sustentáveis A Tribuna

água, o nosso bem mais precioso.

O desperdício e o custo da água. A questão da água no mundo.

REALIZAÇÃO
A TRIBUNA

PATROCÍNIO
RODRIMAR

terracom