



Expansão do Porto avança no debate

As previsões são que, em dez anos, o Porto de Santos dobre a sua movimentação de cargas, atingindo 230 milhões de toneladas. Esse é, porém, o limite das atuais instalações, o que exige estudos e planejamento voltados à sua expansão. Para que não haja sérios problemas que afetem o comércio exterior brasileiro, é necessário buscar saídas, que vão do aprofundamento do canal de navegação, para permitir o acesso de embarcações de maior porte, até a construção de um novo complexo em mar aberto.

Esses temas foram discutidos em recente simpósio promovido pelo curso de Engenharia Portuária da Universidade Católica de Santos (Unisantos) em parceria com a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), como preparação à IX Pianc/Copedec, Conferência Internacional de Engenharia Portuária e Costeira em Países em Desenvolvimento, que acontecerá no Rio de Janeiro em outubro de 2016.

Além de debater o tema da dragagem portuária, que envolve vários aspectos importantes, como a destinação dos resíduos (que traz problemas ambientais), as alterações nos níveis da maré e a necessidade de se realizar reforço nas estruturas dos cais, o simpósio analisou a viabilidade do projeto de construção de um complexo portuário fora do Canal do Estuário, na costa do Guarujá.

Trata-se de proposta ousada, que exige detalhados estudos, cujo custo será certamente muito alto. Mas não

é algo inédito: vários portos no mundo já adotaram tal solução, como é o caso de Rotterdam, na Holanda, que implantou o projeto Maasvlakte, área de expansão do porto construída na costa, ao lado da foz do Rio Maas. Realizada pela autoridade portuária holandesa, tem instalações capazes de receber navios de grandes dimensões.

Este é o grande diferencial positivo de portos implantados no alto mar: livres do problema da profundidade dos canais de acesso, junto à costa, têm a possibilidade de receber as grandes embarcações modernas, principalmente aquelas que transportam contêineres. É exatamente o caso de Santos, onde a dragagem é uma dificuldade crônica, que sempre existirá. Mesmo que se consiga atingir a profundidade de 17 metros até 2017, exigindo investimentos de monta, ela logo será insuficiente para a demanda da navegação comercial que já existe.

O Santosvlakte, nome dado a um possível empreendimento do tipo na região, à semelhança do existente em Rotterdam, deve ser levado adiante. Um acordo entre a Companhia Docas do Estado de São Paulo (Codesp), autoridade portuária local, e o Instituto Oceanográfico da USP, firmado em 2014, é o primeiro passo nessa direção, permitindo a pesquisa dos fenômenos estuarianos, oceânicos e meteorológicos da região. É cedo para avaliar a plena viabilidade do projeto, mas ele constitui a grande saída para o futuro, que deve ser buscada desde já.