

Nova regra para calado entra em vigor no dia 30

Norma da Capitania leva em consideração a presença de lama fluida no berço de atracação

CARLOS NOGUEIRA

FERNANDA BALBINO
DA REDAÇÃO

Até o final do mês, todos os calados máximos permitidos nos berços de atracação do Porto de Santos poderão ser revisados. Isto porque, após uma determinação da Capitania dos Portos de São Paulo (CPSP), que passará a valer no próximo dia 30, os terminais poderão ampliar essa medida se comprovarem a existência de lama fluida no fundo do ponto de atracação. Além disso, os armadores deverão confirmar estar cientes das condições de cada instalação.

Os dois critérios para a mudança do cálculo do calado foram propostos pela Capitania há cerca de um ano, em outubro do ano passado.

Atualmente, a Codesp calcula o calado a partir da profundidade mínima do berço, descontando 30 centímetros referentes à margem de segurança operacional. Nessa regra, se a fundura do ponto de atracação é de 14 metros, por exemplo, na-

vios com calado de até 13,7 metros podem atracar ali, em períodos de maré baixa. Na maré alta (quando seu nível fica um metro mais alto), o calado máximo dos cargueiros pode ser a profundidade do berço.

Agora, de acordo com o capitão-de-mar-e-guerra Ricardo Fernandes Gomes, comandante da CPSP, cada caso será analisado separadamente. A medida visa evitar que cargueiros toquem o fundo do canal do estuário após o carregamento das embarcações em períodos de maré baixa.

Para isso, os terminais deverão apresentar um estudo para comprovar a existência de lama fluida no fundo do berço em questão. Trata-se de sedimentos finos com baixa densidade, normalmente presentes no leito de portos estuarinos, como o de Santos. Nesses casos, é possível que o navio "afunde" na lama sem qualquer risco a seu casco.

O outro critério envolve a comprovação, por parte dos ter-



Armadores terão de reconhecer condições de operação dos berços

minais, de que os armadores (os donos dos navios) estão cientes das condições operacionais do berço de atracação. Trata-se da chamada cláusula Naabsa (sigla de Not Always Afloat But Safely Aground ou, na tradução do inglês, Nem Sempre à Tona, mas Encalhado com Segurança). Ela atesta a condição de o navio, ao tocar o fundo, alcançar sedimentos macios.

Até agora, de acordo com o capitão dos portos, só dois terminais apresentaram os estudos solicitados para comprovar a presença de lama fluida. Um deles foi aprovado e outro ainda precisa ser complementado. Caso alguma instalação não o apresente, será mantida a regra dos 30 centímetros de segurança.