

FALE COM A GENTE!

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

Armadora encomendará navios de 22 mil TEU
O presidente da armadora sul-coreana Hyundai Merchant Marines (HMM), C.K. Yoo, anunciou, na última semana, que a empresa tem planos para encomendar navios de 22 mil TEU no próximo ano.

PORTO & MAR

Práticos se preparam para navios de 366 m

Profissionais farão treinamento nos EUA

FERNANDA BALBINO
DA REDAÇÃO

A entrada de navios com 366 metros de comprimento no Porto de Santos depende do alargamento do canal de navegação e da otimização do acesso aos terminais portuários. Além disso, a frota de rebocadores do complexo precisará ser adequada. Mas, mesmo com estes ajustes essenciais, os práticos que atuam no cais santista estão se preparando para manobrar esses cargueiros gigantes.

A evolução do tamanho dos navios cargueiros tem sido acelerada. Além do comprimento e da largura, a capacidade de transporte de cargas, principalmente as containerizadas, cresce exponencialmente. No entanto, os complexos portuários não passam por transformações tão grandes assim.

Agora, a expectativa é de que embarcações com até 366 metros de comprimento e 51 metros de boca (largura) operem no cais santista. Navios deste tipo podem transportar quase 14 mil TEU (unidade equivalente a um contêiner de 20 pés).

“Olhando para o nosso Porto, há dez anos, nós tínhamos navios que carregavam 5,5 mil contêineres, com 272 metros de comprimento e uma largura de 40 metros. Ai, você vê, em 2015, navios com 333 metros. E em 2018, o volume pode subir para 13,8 mil TEU, com 366 metros e 51 de largura”, destacou o diretor-superintendente da Praticagem de São Paulo, Bruno Roquete Tavares.

Porém, apesar dos planos de armadores e da própria Autoridade Portuária, as características do canal de navegação do cais santista dificultam o tráfego de cargueiros destas dimensões. Para o presidente da Praticagem de São Paulo, Nilson Ferreira dos Santos, o estreitamento da via marítima, a baixa profundidade e a grande quantidade de curvas são fatores que precisam ser levados em conta durante o planejamento da vinda dessas embarcações.

“O Porto de Santos já recebe grandes navios. Mas a vinda desses cargueiros vai representar um desafio muito grande. Eles são maiores linearmente, apesar de o calado não variar muito. Porém, eles crescem em área vélica, deslocamento e peso e perdem em capacidade de manobra por restrições de máquina de leme”, explicou Ferreira.

Na preparação para a chegada de navios de maior porte ao cais santista, a Praticagem firmou parcerias com centros de treinamento internacionais para simular o tráfego dessas embarcações no complexo. Além disso, os profissionais participaram de manobras desses cargueiros em portos de países

como Peru, Estados Unidos e Holanda.

Agora, a ideia é que, a partir do próximo mês, todos os práticos passem por um curso de qualificação em Houston, nos Estados Unidos. O custo é de US\$ 10 mil por profissional.

“Em Houston, mandaram fazer um navio de 366 metros em escala. A gente pediu para ir conhecer, fizemos uma parceria e fomos lá. A ida desses cargueiros ao Porto de Houston foi vetada por conta das restrições e porque o mercado de contêineres não é mandatório lá. Essa parceria, com módulos de cursos específicos para a Praticagem de Santos, vai começar no ano que vem, num centro de excelência que mostrou ser o melhor local para isso”, destacou Ferreira.

Segundo o prático, apesar do avanço da tecnologia e da modernidade desses gigantes, as manobras não se tornaram mais fáceis. Isto porque os investimentos em economia, eficiência e proteção ambiental favorecem apenas a navegação de longa distância.

“Esses navios são feitos para grandes travessias. Carregar



Navio contêineiro no Porto de Santos: tamanho dos cargueiros que escalam nos terminais do complexo marítimo tem aumentado nos últimos anos



Vinda de navios de 366 metros representará “um desafio muito grande”, diz Nilson Ferreira dos Santos

muito na Europa, por exemplo, e descarregar muito na China e vice-versa. Eles (os armadores) se preocupam com a economia de energia nesse trajeto. Ótimo, em 99% do tempo, ele estará nesse trajeto e terá uma economia brutal, mas nesse pequeno momento das manobras, a gente fica com menos recursos. É uma preocupação das grandes empresas de seguros”, explicou Nilson.

ESTUDO

No ano passado, a Companhia Docas do Estado de São Paulo (Codesp), estatal que administra o Porto de Santos, encomen-

dou uma série de estudos sobre a viabilidade da navegação de grandes navios no complexo. Eles foram executados pela Universidade de São Paulo.

Essa pesquisa aborda, entre outras questões, o impacto nos navios atracados quando esses cargueiros passam pelo canal. Devido ao volume de água deslocado e dependendo da velocidade de navegação, as embarcações atracadas podem ter seus cabos de amarração rompidos e até desatracar do cais.

Para Ferreira, na prática, esses efeitos hidrodinâmicos serão maiores do que os verificados nos estudos. “O tráfego é intenso e não necessariamente você anda com o navio por onde você quer. No estudo em computador está bonito, mas no dia a dia, o problema deve ser um pouco maior por conta dessas interações com outros navios”.