

FALE COM A GENTE!

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

Ciclone e frio afetam portos dos EUA
O frio extremo e o ciclone bomba que atingiu o nordeste dos Estados Unidos também afetaram os portos da região. Desde quinta-feira, os terminais de Nova Iorque e Nova Jersey estão fechados.

PORTO & MAR



Atualmente o maior navio cargueiro a escalar no Porto de Santos, o contêiner Hyundai Loyalt, com 340 metros de comprimento da proa à popa, veio pela primeira vez à região em maio do ano passado

Porto terá de investir para receber navios com 366 metros

Alerta é da Praticagem de São Paulo, que estudou as embarcações

FERNANDA BALBINO

DA REDAÇÃO

Para receber a próxima geração de navios a escalar na costa brasileira, embarcações com 366 metros de comprimento e 51 metros de largura, capazes de transportar 13,8 mil TEU, o Porto de Santos terá de investir em seu canal de navegação. Haverá a necessidade de dragar acessos aos terminais e alargar trechos da via marítima.

A análise é da Praticagem de São Paulo e foi elaborada há cerca de um ano, após estudos, simulações e análises de caso. As conclusões foram entregues às autoridades portuária – a Companhia Docas do Estado de São Paulo (Codesp) – e marítima – a Capitania dos Portos de São Paulo (CPSP). Mas, até agora, a questão não avançou.

A entidade defende que sejam feitas parcerias para a viabilização dos investimentos necessários. Mas, para isso, será preciso a atuação de vários atores, inclusive o poder público.

“Hoje em dia, do jeito que está o canal de navegação, não seria adequado colocar um navio deste porte para navegar. Teria que alargar um trecho da boia 4 (veja no gráfico ao lado). Pelas normas, no trecho curvo, é preciso ter uma largura próxima ao comprimento do navio. Isso seriam uns 300 metros para cima e nós estamos com 220 metros. Isso demandaria um alargamento do canal”, destaca o diretor-superintendente da Praticagem de São Paulo, Bruno Roquete Tavares.

Esta é uma questão polêmica. Isto porque o alargamento do canal de navegação do Porto de Santos é alvo de ações do Ministério Público Federal (MPF), que aponta a obra como o principal fator da erosão na Ponta da Praia. O órgão pediu, na Justiça, que a Autoridade Portuária mantivesse a largura do canal em 170 metros (abandonando os 220 metros verificados em algumas áreas), adequando os projetos em andamento.

No entanto, a Universidade

CUIDADOS

“Hoje em dia, do jeito que está o canal de navegação, não seria adequado colocar um navio deste porte para navegar. Teria que alargar um trecho da boia 4. Pelas normas, no trecho curvo, é preciso ter uma largura próxima ao comprimento do navio. Isso seriam uns 300 metros para cima e nós estamos com 220 metros. Isso demandaria um alargamento do canal”

Bruno Roquete Tavares
Diretor-superintendente da Praticagem de São Paulo

“Vamos trazer o navio (de 366 metros de comprimento)? Vamos. É importante para todo mundo? É. Mas a gente tem que pensar nas consequências disso para não causar acidentes”

Nilson Ferreira dos Santos
Presidente da Praticagem de São Paulo

de São Paulo (USP) constatou que a medida trará prejuízos às operações e poderá causar a falência do complexo marítimo. O estudo foi contratado pela Docas e a entrega do relatório está prevista para acontecer ainda neste mês. Segundo a Autoridade Portuária, as conclusões serão apresentadas após uma análise preliminar dos técnicos da estatal.

De acordo com o presidente da Praticagem de São Paulo, Nilson Ferreira dos Santos, em portos norte-americanos, o governo, através das autoridades portuárias, reuniu os envolvidos no projeto e desenvolveu estudos necessários para receber esses navios. Há casos em que foi necessária a elevação de pontes, ao custo de US\$ 2 bilhões.

“Aqui em Santos, nós vamos precisar de algumas lições de casa para que o risco seja mitigado. Vamos trazer o navio? Vamos. É importante para to-

do mundo? É. Mas a gente tem que pensar nas consequências disso para não causar acidentes”, explica Ferreira.

Tavares destaca que, quando cogitaram a possibilidade de trazer cargueiros de 366 metros ao Porto, os práticos começaram a conversar com comandantes que operam esse tipo de navio. “Foi unânime. Todos falaram que não era apenas um ganho em dimensão. São navios diferentes, que se comportam de maneira diferente e reagem de outro modo. Todos falaram que nós temos que nos ajustar e fazer mágica para atra- cá-los no Porto de Santos”.

TECNOLOGIA

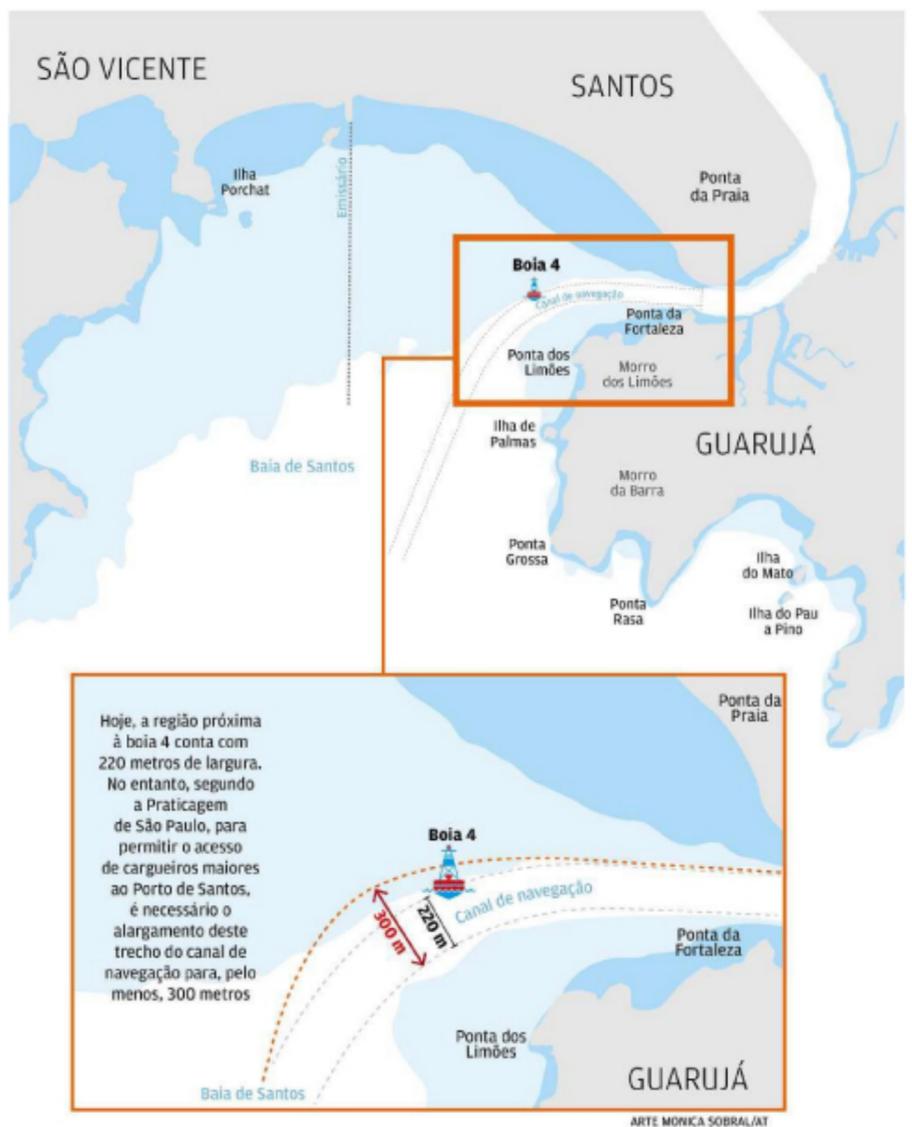
Neste contexto, a Praticagem investiu em tecnologia, desenvolvendo o sistema Redraft (calado em tempo real, na tradução do inglês), que conta com um banco de dados com mais de 10 mil embarcações catalogadas e utiliza informações captadas pelo Centro de Coordenação, Comunicação e Operações de Tráfego (C3OT) da entidade.

O projeto otimiza o tráfego em momentos em que as condições do mar não estão favoráveis. Com ele, em pouco mais de um ano, o tempo de ociosidade do canal foi reduzido em 50% e os ganhos ainda podem ser ampliados.

A Praticagem também adquiriu duas novas lanchas com maior autonomia e, também, equipamentos capazes de calcular distâncias e identificar obstáculos no canal de navegação do cais santista, com o uso de uma carta náutica virtual. Trata-se do Portable Pilot Unit (PPU) – aparelho que reúne um tablet e uma antena e é levado a bordo pelos práticos.

“Não dá para um cara sozinho ficar manobrando, prestando atenção nos efeitos que o navio está sofrendo por vento, corrente, essas coisas, e ainda monitorar esse navio por instrumentos. Nessa situações, há um segundo prático para dar essa ajuda”, destaca o presidente da Praticagem.

OBRAS SUGERIDAS



Para receber navio de 366 m, Porto teria de alargar canal, afirma o diretor da Praticagem Bruno Tavares