

## FALE COM A GENTE!

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

**Porta-aviões da China inicia manobras de mar**  
O primeiro porta-aviões de fabricação chinesa – e o segundo do país –, o Type-001A, começou no último domingo suas primeiras manobras no mar, anunciou a imprensa estatal.

## PORTO &amp; MAR

# Porto de Santos define plano para receber navios de 366 m

Atualmente, complexo já recebe embarcações com 336 metros de comprimento e capacidade de 14 mil TEU

FERNANDA BALBINO

DA REDAÇÃO

A fim de ampliar as operações do Porto de Santos, a Companhia Docas do Estado de São Paulo (Codesp) adotará medidas que possibilitem o tráfego de embarcações de 366 metros no canal de navegação. As embarcações deverão respeitar condições de meteorologia, visibilidade e maré, além da utilização de, ao menos, quatro rebocadores. Mas, para que essas manobras se tornem realidade, são necessárias obras de infraestrutura, como o aprofundamento do canal para 16 metros, e um novo projeto de amarração de cargueiros no cais santista.

Hoje, o Porto recebe cargueiros com até 336 metros de comprimento, 48 metros de boca (largura) e capacidade para transporte de 14 mil TEU (unidade equivalente a um contêiner de 20 pés). Mas os planos da Docas vão além.

Por isso, na última quinta-feira, técnicos da Universidade de São Paulo (USP) apresentaram à Autoridade Portuária mais uma fase do Estudo e Pesquisa de Obras para a Otimização Morfológica, Ná-

tica e Logística do Canal de Acesso do Porto de Santos, com exposições dos professores Marcos Pinto, do Centro de Gestão em Estudos Navais (Cegn), e Rafael Watai, do Tanque de Provas Numérico (TPN) da universidade.

EXIGÊNCIA

4

**rebocadores**

devem ser utilizados no atendimento a um navio de 366 metros no Porto, segundo estudo



CARLOS NOGUEIRA

Passo inicial é aprofundar o canal de navegação dos atuais 15 metros para 16 metros, apontam pesquisadores

O estudo teve como foco a manobrabilidade de navios com 366 metros de comprimento e a interação hidrodinâmica – o efeito da passagem das embarcações sobre as que estão atracadas no Porto. Também foram considerados aspectos econômicos, co-

mo as projeções de demandas de cargas e da frota a atender.

Os pesquisadores utilizaram simulações matemáticas considerando um navio porta-contêiner com 366 metros de comprimento e 52 metros de boca, com capacidade para 14 mil TEU. Foram levados em

conta o cenário atual, com profundidade de 15 metros, e um cenário futuro, com profundidade de 17 metros, viável para navios de até 15 mil TEU. Segundo os técnicos da USP, o passo inicial para implantação desse projeto consiste no aprofundamento para 16 metros.

Para que os navios com 366 metros possam trafegar pelo canal de navegação do Porto, questões primordiais deverão ser observadas. A visibilidade deverá estar acima de uma milha náutica (1,8 quilômetro) e a maré, no estófo (período em que não há variação). Os ventos terão de estar abaixo de 15 nós (27 km/h) e ondas abaixo de 1,5 metro.

Quanto aos rebocadores, a USP aponta que será necessário utilizar quatro embarcações, com rebocadores centro proa e centro popa com capacidade de tração de 70 toneladas e soma total dos empuxos de 270 toneladas de tração.

## INVESTIMENTO

O estudo ainda concluiu que, diante da interação hidrodinâmica entre os navios que trafegam pelo canal e os atracados, são necessários novos planos de amarração, com a utilização de travessas e que as tripulações cuidem para que os cabos não fiquem brandos no momento da fixação.

Fiscalização constante, atenção, cuidados e vigilância por parte da embarcação, da Autoridade Portuária e de terminais também estão entre os itens necessários para aumentar a segurança no cais.

Os técnicos da USP estudaram as previsões de investimento em infraestrutura do canal de acesso, a manutenção da dragagem do canal e o reforço e o aprofundamento dos berços, bem como novos equipamentos, concluindo que haverá ganhos econômicos aos usuários, gerado pelo atendimento a navios de maior porte.