

PORTO & MAR

Meganavios: Porto terá de se adaptar, dizem especialistas

Codesp e Capitania dos Portos estudam medidas necessárias para a vinda de navios de 366 m de comprimento

FERNANDA BALBINO
DA REDAÇÃO

Padronização do sistema de amarração de navios, dragagem de manutenção constante e adequações no projeto do sistema de monitoramento de embarcações do Porto de Santos. Na opinião de especialistas, estes são alguns pontos que precisam ser equacionados para permitir o tráfego de cargueiros de até 366 metros de comprimento no canal de navegação santista.

Recentemente, o diretor-presidente da Companhia Docas do Estado de São Paulo (Codesp, a Autoridade Portuária de Santos), Casemiro Tércio Carvalho, anunciou o plano de mudar o navio-tipo do cais santista. Hoje, a questão é avaliada pela Capitania dos Portos de São Paulo (CPSP).

O assunto foi tema do Fórum Porto & Mar, programa de debates e entrevistas transmitido ao vivo às segundas-feiras, a partir das 15 horas, na página do Facebook do Grupo Tribuna.

O plano das autoridades prevê o recebimento de embarcações da classe New Panamax, capazes de transportar 14 mil TEU (unidade equivalente a um contêiner de 20 pés). Eles têm 366 metros de compri-



CARLOS NOGUEIRA

Operação de contêineres em terminal do Porto de Santos: navios de 366 m podem transportar 14 mil TEU

mento e 52 metros de boca (largura).

Até hoje, o maior navio em comprimento a escalar no complexo foi o Hyundai Loyalty, com 340 metros de proa (frente) a popa

(trás). Ele transporta cerca de 9 mil TEU.

A permissão para atracações de grandes navios vem sendo discutida há anos. O processo também envolve a Praticagem de São Paulo e

a Universidade de São Paulo (USP), que estudaram a medida e realizaram simulações, comprovando a viabilidade de tráfego dessas embarcações.

“Frequentemente os na-

vios que operam lá fora são substituídos por embarcações ainda maiores, de 400 metros. Agora se discute um projeto de um navio de 420 metros. Inevitavelmente esses navios vão crescer. O navio de projeto do Porto de Santos era de 228 metros e foi crescendo”, destacou o diretor da Argonáutica Engenharia e Pesquisas, Felipe Ruggeri.

Para o especialista, duas preocupações surgem inicialmente: as condições de amarração de navios e a necessidade de dragagem de aprofundamento do canal. Segundo ele, para o aproveitamento pleno dessas embarcações, é necessário uma profundidade entre 16,8 metros e 17 metros no canal, para permitir que o navio tenha 15,5 metros de calado (a profundidade que a embarcação pode atingir, sem prejudicar a segurança da sua navegação).

“Isso implica uma retirada de um volume muito maior, principalmente porque está muito longe da profundidade original do canal, que é de menos de 12, 10 metros”, explicou.

Em relação à amarração, o risco é de rompimento de cabos. Por isso, ele defende uma padronização dos procedimentos.

VELOCIDADE

O diretor comercial da Hidromares, Gabriel Paschoal, aponta a necessidade de revisão do projeto do Sistema de Gerenciamento de Informações do Tráfego de Embarcações (em inglês, Vessel Traffic Management Information System ou VTMISS). O motivo é a demora na implantação do sistema. Quando ele foi projetado, há mais de cinco anos, não havia a expectativa de recebimento de grandes navios no complexo.

“Há um grande número de estações de monitoramento, mas não são exatamente nos pontos que foram levantados onde essa problemática pode ser mais crítica”, disse Paschoal.

A velocidade do cargueiro é outro ponto crítico, pois, ao reduzi-la para evitar efeitos nos navios atracados, há o risco de perda de governo.

“Com relação às questões ambientais, ao reduzir a velocidade, você se aproxima da velocidade da água mesmo. Se tem corrente da mesma velocidade do navio, se inverter ou intensificar, ela vai ter mais poder sobre o navio”, explicou o diretor da Hidromares.