

PORTO & MAR

Capitania aguarda laudo sobre navio

Documento será analisado para que autoridades decidam se o Cap San Antonio pode entrar no Porto e atracar para vistorias e reparos

PALAVRA DO EDITOR

Os motivos da colisão do navio Cap San Antonio com o atracadouro de balsas em Guarujá, no domingo, ainda são, oficialmente, um mistério. As primeiras respostas devem vir da vistoria do navio, que está na Barra.

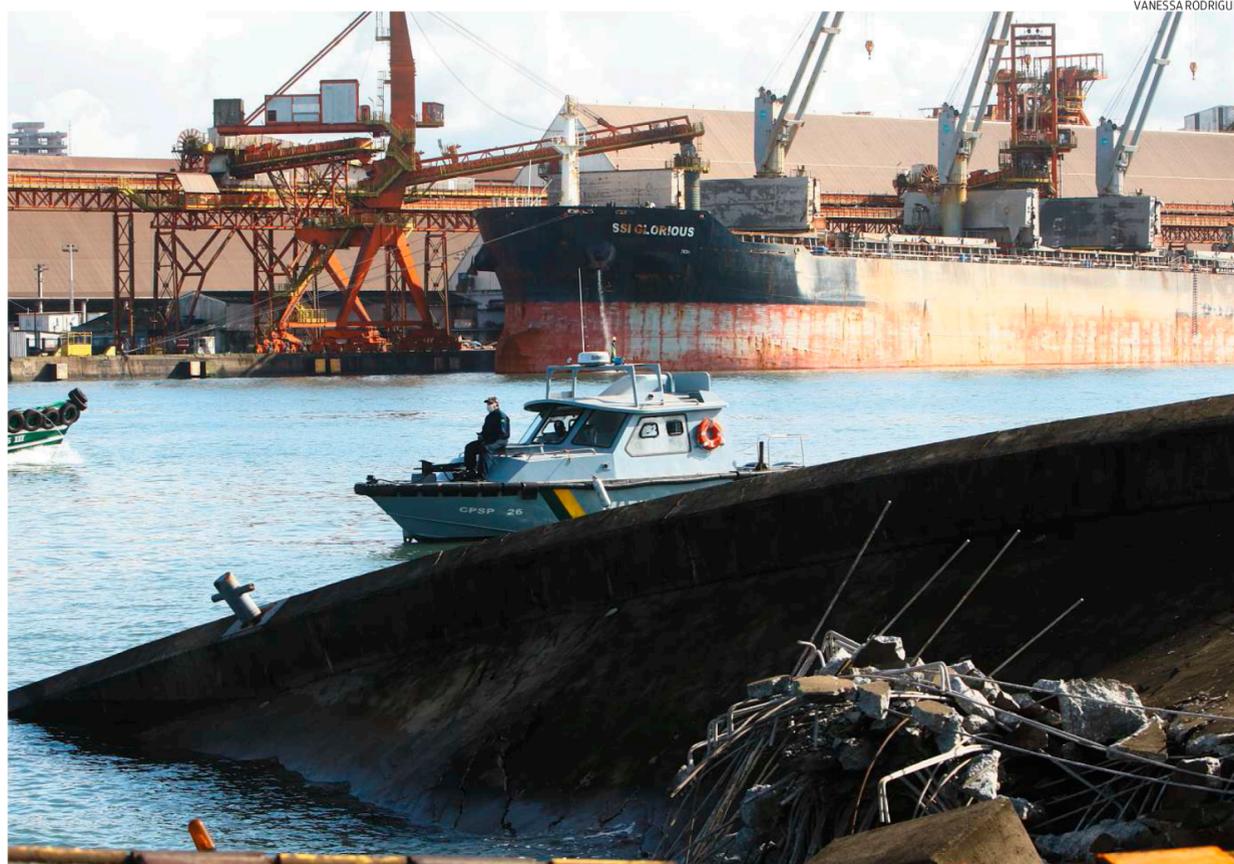
FERNANDA BALBINO
DA REDAÇÃO

A Capitania dos Portos de São Paulo (CPSP) ainda aguarda os laudos sobre as condições de navegabilidade do porta-contêineres Cap San Antonio. Com uma avaria no caso, a embarcação está, desde domingo, na área de fundeio do Porto de Santos. Após a apresentação do documento, o cargueiro poderá retornar ao cais santista, para passar por vistorias e reparos.

O Cap San Antonio foi deslocado para a Barra de Santos após uma colisão com os atracadouros da travessia de balsas Santos-Guarujá. No acidente, a embarcação teve os tanques de lastro avariados, com água saindo do casco, próximo à linha d'água.

Os tanques de lastro armazenam a água de lastro, que é distribuída por todo o navio para manter o equilíbrio da embarcação. Cada área do cargueiro recebe mais ou menos água, de acordo com a distribuição do peso das cargas a bordo.

Diante dessas avarias, as autoridades avaliam se será



O Cap San Antonio colidiu com o atracadouro de balsas do Guarujá no domingo, danificando a área de embarque e a plataforma de ciclistas

necessário algum esquema especial para a entrada da embarcação sem riscos. A operação deverá ser realizada durante o dia e com o uso de, pelo menos, três rebocadores.

E, conforme apurado pela Reportagem, o destino da embarcação será o cais do Armazém 35, na Ponta da Praia. Lá, o porta-contêineres deverá ser visto-

riado e, depois, passar pelos reparos necessários para seguir viagem rumo ao Porto de Paranaguá (PR).

O Cap San Antonio tem 333 metros de comprimento e 48 metros de boca (largura). O cargueiro é capaz de transportar até 10,5 mil TEU (unidade equivalente a um contêiner de 20 pés), mas não estava totalmente carregado no momento do

acidente. Por isso, o calado (distância máxima entre a linha d'água e o fundo da embarcação) era de 8,9 metros.

Segundo portaria da CPSP, cargueiros com comprimento entre 330 e 340 metros poderão ser manobrados em condições especiais, com a coordenação da Autoridade Marítima, Autoridade Portuária e da Pra-

ticagem de São Paulo. Elas devem ocorrer nos períodos entre duas horas antes e duas horas após os estófos maré de acordo com a tábua do dia.

INVESTIGAÇÕES

O inquérito aberto pela Autoridade Marítima também vai apurar como foi a manobra de saída do Cap San Antonio e o que pode

ter causado o acidente. Além de relatos de testemunhas, as vistorias no navio serão fundamentais para verificar se houve falha no equipamento.

De acordo com a portaria que regula essas operações e com a dimensão da embarcação, a desatracação deveria ser realizada com dois práticos a bordo. E com o uso de dois rebocadores.

Isto porque, segundo as regras da Marinha do Brasil, nas manobras de saída de navios desse porte, é necessário um rebocador azimutal de, pelo menos, 60 toneladas, com cabo passado até as proximidades da boia nº 4. Além disso, durante as desatracações de navios com calados menores ou iguais a 12 metros, como era o caso do Cap San Antonio, também é exigido o emprego de mais um rebocador azimutal de, pelo menos, 40 ton BP.

Procurada, a Praticagem de São Paulo preferiu não se posicionar sobre o acidente.

VANESSA RODRIGUES