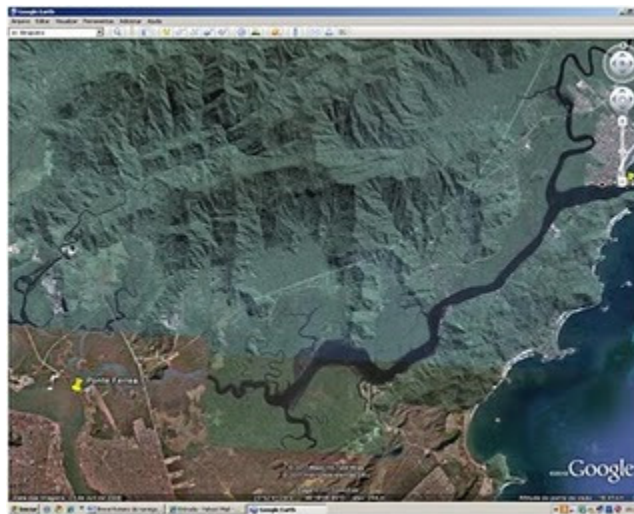


Breve Roteiro de Navegação do Canal de Bertioga
Versão Beta 1.0
09/03/2011

1. Objetivo

Este breve roteiro tem por objetivo orientar a navegação de veleiros nos limites do canal de Bertioga – São Paulo/SP , pois em alguns trechos há restrição de calado. Por “limites do canal” estão compreendidas as águas que têm início no alinhamento entre a Pedra do Corvo e o Forte São João (23°51'23.47"S/ 46° 7'52.61"W) e término na ponte férrea que fica nas proximidades da Base Aérea de Santos (23°55'33.03"S/ 46°18'35.33"W). Distância total: 13,37 milhas náuticas.



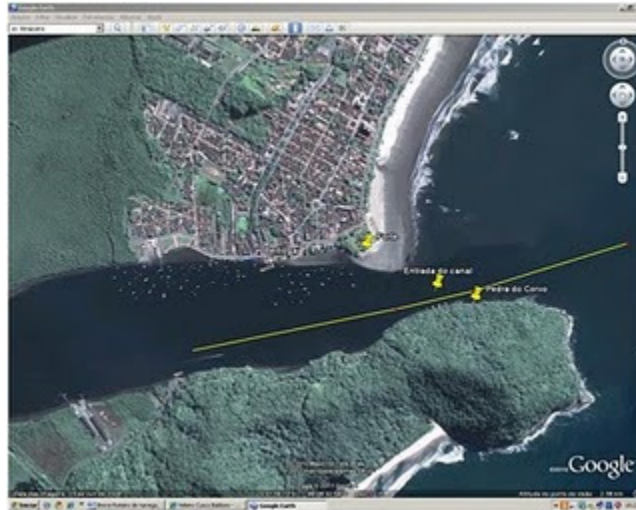
Percorremos esse trecho com veleiro de 20 pés, com 1,05 m de calado, altura máxima (pontal + mastro) de 8,00 metros, em maré baixa - 0,3 m – na manhã do dia 05/03/2011.

Embarcações com calado e altura máxima superiores devem ter cautela ao adotarem esse roteiro.

2. Barra do canal

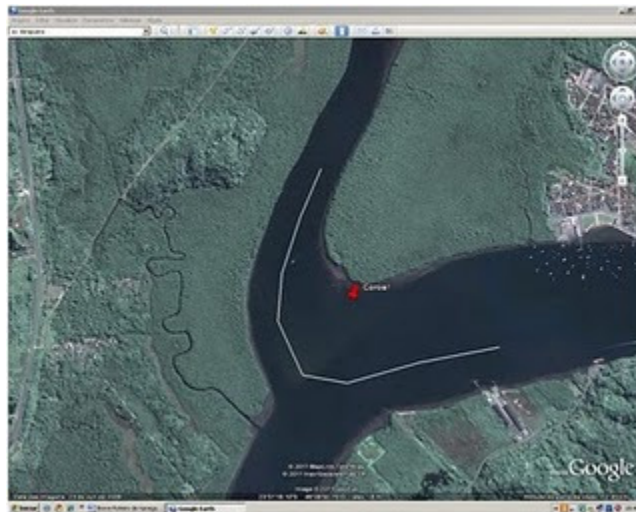
Em geral a barra do canal é de fácil demanda, pois as marolas – que surgem apenas com mar com 1.0 metro ou mais de ondulação – não chegam a arrebentar, salvo em condições extremas de tempo. Há intenso trânsito de lanchas, de grande porte inclusive, o que traz algum incômodo. A entrada e a saída devem ser feitas de forma a manter a embarcação o mais próximo possível da Pedra do Corvo, conforme a linha amarela na figura abaixo. Junto ao Forte as águas são rasas e a navegação deve ser evitada. O melhor horário é antes das 10h00 e após às 18h00 (menor movimento). Às quartas-feiras quase não há trânsito, pois as marinas estão fechadas.

Atenção para a travessia de balsas.



3. Barra do Canal/Largo do Candinho

Da Barra do Canal até o Largo do Candinho não existem riscos significativos. Atentar apenas para uma coroa que traz risco de encalhe na entrada do Rio Itapanhaú. Se houver necessidade, por alguma razão, de entrar no Rio Itapanhaú, demandar como na linha branca, a seguir:



Nesse trecho existem pelo menos dois postos de abastecimento (Marinas Nacionais e Posto Vindumar, que fica ao lado das Nacionais) e opções de marinas para estadia/pernoite:

Porto do Sol – BOA ESTRUTURA - \$\$: 23°51'41.40"S/ 46° 8'50.47"W – Tel: (13) 3305.1584

Marinas Nacionais – ÓTIMA ESTRUTURA - \$\$\$: - 23°52'8.34"S/ 46° 9'22.49"W – VHF: Delta 45 no canal 68 – Tel.: (13) 3305-1421

Garagem Náutica Chinen (apenas poitas) – REGULAR ESTRUTURA - \$ - Funciona todo os dias do ano! - 23°53'0.90"S/ 46°10'5.24"W – Tel.: (13) 3305-1224

Tropical - BOA ESTRUTURA - \$\$ - 23°53'38.57"S/ 46°11'17.97''W – Tel.: (13) 3305-1321

Tchabum - BOA ESTRUTURA - \$\$ - 23°53'59.20"S/ 46°11'27.28"W – Tel.: (13) 3351-7558

Pier XV - BOA ESTRUTURA - \$\$ - 23°54'4.60''S/ 46°11'28.35"W - – Tel.: (13) 3351-7558

Após a marina Píer XV (que é vizinha da Tchabum), existem alguns restaurantes com poitas e entrega a bordo, mas o preço pode ser bem salgado!

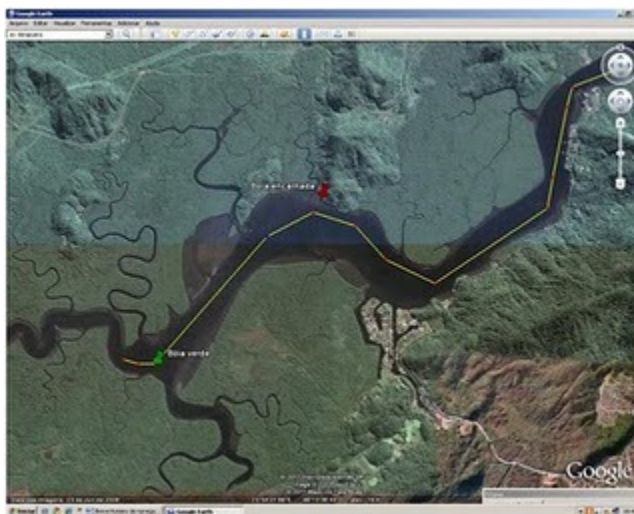
Atenção para:

- a) Veleiros apoitados em frente à Garagem Náutica Chinen - 23°53'0.90"S/46°10'5.24"W;
- b) Destroços visíveis em frente ao bairro de Caruara - 23°53'29.97"S/46°11'19.75"W;
- c) Fios de alta tensão que cruzam o canal na altura da Marina Tropical - 23°53'38.57"S/ 46°11'17.97''W 1;
- d) Embarcações (na maioria lanchas) apoitadas em frente às marinas Tchabum e Píer XV - 23°53'59.20"S/ 46°11'27.28"W.

4. Largo do Candinho

Esse é o trecho mais complicado. Mais até do que o seguinte, de “curvas”, pois por ser amplo dá a falsa impressão de que é profundo em toda a sua extensão. Não é. O “lado de dentro” da curva é extremamente raso, por uma longa extensão. Cuidado! Nessa região ocorre o encontro da maré que entra pela Barra do Canal com a maré que entra pelo Porto de Santos. Por isso as águas avançam terreno adentro (um vasto manguezal preservado). O efeito da maré é praticamente anulado. Por ser o encontro de duas fontes de maré, ocorre um fenômeno interessante: quando a maré está enchendo, a água “entrará” por ambos os lados, vale dizer, se estiver enchendo da Barra até o Candinho, estará enchendo da Ponte Férrea até o Candinho, onde, no encontro, se anulam. Se estiverem vazando, ocorre a mesma coisa: vaza pelas “duas pontas”. Por isso é bom planejar a navegação de sorte a ter a maré sempre favorável. Eu gosto de estar por ali quando há a mudança da maré. Assim chego até lá com maré a favor e sigo viagem com maré também à favor. Faça o mesmo! Ao demandar o Largo do Candinho, mantenha o veleiro o mais próximo possível do lado de fora da curva, até a bóia encarnada que fica na base do morro do Caeté. Alguns guias trazem indicação dessa bóia como sendo verde. Atenção, ela é encarnada! Ao atingir a bóia, alinhe-a com a sua popa. A sua proa, então, deverá estar alinhada com uma bóia

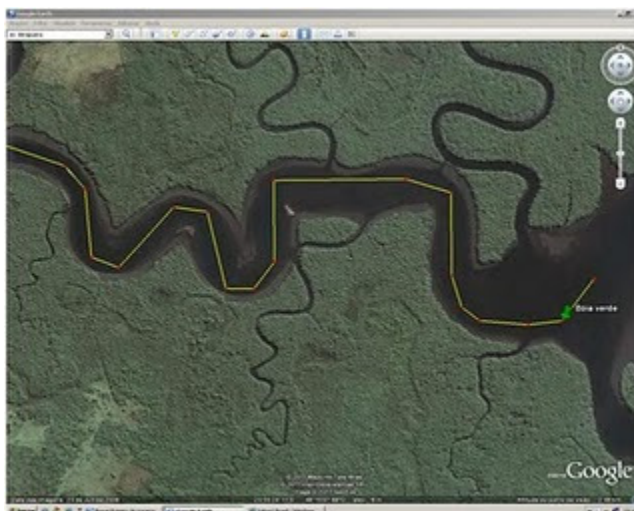
verde. Eis o percurso percorrido por nós, com a maré extremamente baixa – 0,3 m. Não encalhamos nenhuma vez.



ATENÇÃO: APENAS ALTERE O RUMO APÓS ESTAR BEM PRÓXIMO DA BÓIA VERDE, SEJA QUAL FOR O SENTIDO DA NAVEGAÇÃO (PORTO/BERTIOGA OU BERTIOGA/PORTO)!!!

5. Curvas

Esse trecho é o que mais assusta quem nunca navegou pelo canal. Mas repito que o mais traiçoeiro é o Candinho, pois nas curvas você sabe que deve tomar cuidado, ao passo que no Candinho existe a falsa sensação de que é sempre profundo, por ser amplo. O segredo aqui é seguir as curvas sempre, sempre e sempre pelo lado de fora, que chega a ter oito metros de profundidade. Tenha sempre em mente que nesse trecho o leito do canal navegável é bem estreito. Prefira passar na maré baixa, se o seu caldo permitir, pois se houver encalhe a maré alta permite a saída e é possível ver melhor os trechos rasos. Já na maré alta, qualquer encalhe tende apenas a ser piorado. Em geral, nos trechos fundos a água está sempre “mais limpa” do que nos rasos, onde é possível ver muitos galhos e folhas. Atenção!

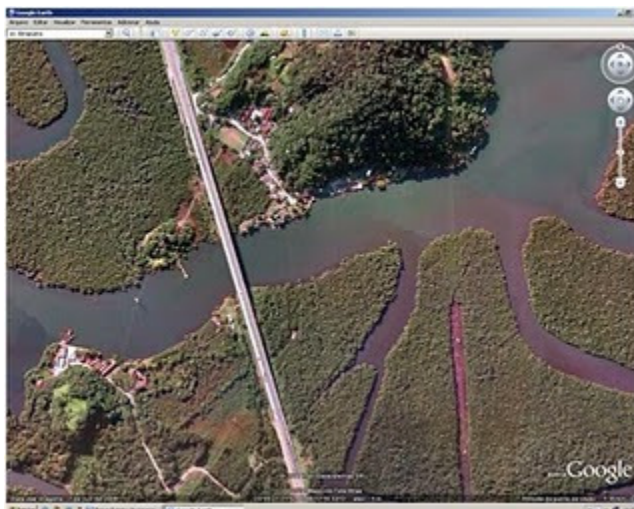


6. Monte Cabrão

Após as curvas segue-se a navegação até o bairro do Monte Cabrão (que pertence a Santos, mas fica em Guarujá). Nesse trecho deve-se atentar apenas para: a) a ponte da Rodovia Cônego Domenico Rangoni (o Cusco passou com folga de três metros, aproximadamente);

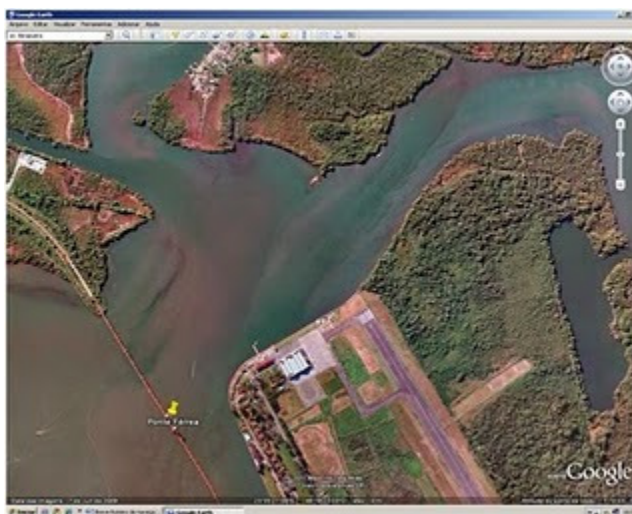
b) três pontes com fios de alta tensão, duas antes e uma logo após a ponte da rodovia e

c) restos da base de uma antiga torre de alta tensão. No mais, é seguir sempre pelo lado de fora das curvas, no trecho mais limpo, etc, etc etc.



7. Ponte férrea

Nesse ponto a travessia atinge seu final (ou seu começo, a depender do sentido que se navega). Ao se aproximar da ponte faça sinal ao operador para que ele eleve o vão móvel. Segundo informações que me foram passadas pelo próprio operador, o vão livre mais alto na maré mais baixa é de apenas 4.0 metros, sendo que o vão se eleva a pelo menos 10 metros (não confirmado). O operador não usa rádio VHF (apenas Nextel, que se você pedir, ele informa) e deve ser usada a buzina. Atenção: antes de demandar o canal, se houver intenção de passar pela ponte, verifique se o equipamento está em operação junto à CODESP (13 – 3202-6565) ou à CPSP (13 – 3221-3454). Além disso, entre 12h00 e 13h00 não há operação, que também é suspensa entre 18h00 e 07h00.



Na medida do possível deixarei esse roteiro sempre atualizado.

Uma observação importante é: mantenha-se no curso principal do canal o tempo todo. Não entre em nenhum de seus braços. Não existe atalho!

É possível fazer esse trecho todo a vela em embarcações miúdas. Eu já fiz de Daysailer e HC14, sempre à vela, ida e volta. Mas veleiros maiores devem preferir usar o motor. É mais seguro! Cuidado com o tráfego de lanchas e *jets* por toda a extensão do canal. Eles costumam abusar da velocidade e ignorar regras básicas de governo.

Bons ventos!

Juca Andrade
rrjandrade@yahoo.com.br
Santos/SP

Colaboraram na elaboração deste Roteiro: Alan Trimboli, Luis Augusto Araujo e Donald Cooper.