



EQUIPE TÉCNICA DE FURNAS AUXILIA NA TRAVESSIA PELA REDE DE TRANSMISSÃO ELÉTRICA

# Show superpesado em logística

## Carretas autopropelidas são destaques na tecnologia da Megatranz para movimentar componentes de plataformas marítimas da Petrobrás

DE LONGE, ELAS PARECEM PEQUENAS NA imensidão do mar. Mas de perto, tomam proporções colossais. A grandeza das plataformas petrolíferas é nitida nas operações logísticas dos componentes para a construção de sua estrutura. Montadas por partes, demandam um trabalho complexo, possível de ser executado somente por empresas especializadas.

Na construção da plataforma P-51 da Petrobrás, na Bacia de Campos (RJ), a Megatranz Transportes comprovou sua expertise no setor. A companhia foi responsável pela viabilização do itinerário e adequação de equipamentos no transporte rodoviário de 12 colunas (divididas em 24 blocos), 12 blisters e 17 bases flutuantes de apoio.

Para garantir o sucesso de entrega, a Megatranz contou com um moderno sistema de deslocamento de cargas pesadas, único no Brasil segundo o presidente Henrique Zuppardo. Trata-se de dois conjuntos de carretas, com 14 eixos e 8 pneus cada um, que dispensam o caminhão-motor. Movimentados por propulsão e com tração hidrostática nas rodas, os módulos têm a direção e a velocidade controladas a partir de um painel móvel. O parêntese, semelhante a um joystick de videogame, é pilotado por um operador habilitado que pode caminhar ao lado do veículo.

Acopladas lado a lado para ampliar a área de acomodação das cargas, as carretas autopropelidas proporcionaram segurança e estabilidade ao transporte dos blocos. Capacitadas para suportar juntas 980 toneladas, elas carregaram as peças de 188 a 380 toneladas de peso do galpão da fabricante Nuclebrás Equipamentos Pesados (Nuclep), em Itaguaí – RJ, para o estaleiro Brasfels em Angra dos Reis, também no Rio de Janeiro.

“Agilidade e a versatilidade são as grandes vantagens desse transporte”, conta Zuppardo. Mentor da costura e combinação das etapas da operação, ele explica que o veículo se encaixa mais fácil embaixo das cargas, possui maior raio de giro dentro de uma fábrica, ajusta-se sem dificuldades a espaços pequenos e reduz o peso nas balsas.

Finalizado em novembro de 2006, o fornecimento de duas peças por dia durou um ano. A grande dificuldade, no entanto, foi o desligamento da transmissão elétrica no caminho até o porto de Itaguaí, para dar passagem aos blocos com altura de 12,8m em cima das carretas. Para evitar prejuízos ao pólo industrial local, a interrupção era permitida apenas duas vezes por mês pela usina hidrelétrica de Furnas, fornecedora de energia para a região.

A realização do *load-out* – processo de entrada das carretas nas balsas especiais também exigiu estudos detalhados, de acordo com o executivo. Incluíram desde cálculos de lastreamento, da armação da balsa no cais, acompanhamento das condições climáticas, nível da maré, até batimetria do cais. Feito eixo por eixo, cada carregamento durou cerca de duas horas. De lá, a balsa partia para seis horas de navegação rumo ao estaleiro da Brasfels, onde as cargas eram içadas por um guindaste de pórtico.

Para 2007, a companhia já tem outras operações contratadas para uso do guindaste, informa Zuppardo, sem revelar os investimentos no sistema. Mas é certo que o equipamento tem sido importante no desempenho da companhia. Em 2006, o faturamento da Megatranz saltou 71,5% sobre o total registrado em 2005. A expectativa para 2007 é de um aumento de 50%.

A Megatranz controla metade da Megatranz Ale Heavylift, joint-venture formada em 2001 com a inglesa Abnormal Load Engineering (Ale), uma das líderes mundiais na movimentação de cargas superpesadas. A partir de janeiro de 2007, as operações da América latina ficarão a cargo da Megatranz Ale.