

Plano de Desenvolvimento e Zoneamento do Porto de Maceió

**Cadastro, Acessos e Condições Climáticas
e de Segurança à Navegação do Porto de
Maceió**

Março/2011



RELATÓRIO DE CADASTRO, ACESSOS E CONDIÇÕES CLIMÁTICAS E
DE SEGURANÇA À NAVEGAÇÃO DO PORTO DE MACEIÓ

PDZ do Porto de Maceió

PETCON – PLANEJAMENTO EM TRANSPORTE E CONSULTORIA LTDA.

SBS Qd. 02, Ed. Empire Center, Sala 1303 (Cobertura) • 70.070-904 • Brasília - DF

(61) 3212 2713/3212 2700 • 32122727fax • petcon@petcon.com.br

Sumário

APRESENTAÇÃO.....	4
1. CARACTERIZAÇÃO ADMINISTRATIVA	5
1.1 Histórico e Marcos Legais.....	5
1.2 Estrutura Administrativa e de Gestão	6
1.3 Localização	8
1.4 Área de Influência	8
1.5 Área do Porto Organizado.....	9
2. ACESSOS	12
2.1 Acessos Aquaviários.....	12
2.2 Acessos Terrestres.....	13
2.2.1 Rodoviários	13
2.2.2 Ferroviários	15
2.2.3 Dutoviários.....	15
3. CONDIÇÕES CLIMÁTICAS	16
3.1 Dados Meteorológicos.....	16
3.1.1 Ventos.....	16
3.1.2 Pluviosidade	17
3.1.3 Nebulosidade.....	17
3.2 Dados Hidrográficos.....	17
3.2.1 Nível de Redução e Zero Hidrográfico	17
3.2.2 Marés.....	18
3.2.3 Ondas	19
3.2.4 Correntes.....	19
3.2.5 Taxa de Assoreamento.....	19
4. CONDIÇÕES DE SEGURANÇA PARA A NAVEGAÇÃO	20
4.1 Sinalização Náutica	20
4.2 Praticagem	21
4.3 Obstáculos à Navegação.....	21

APRESENTAÇÃO

O presente Relatório de Atividades constitui-se em parte integrante do estudo para o “Plano de Desenvolvimento e Zoneamento do Porto de Maceió” conforme o Contrato n°. 005/2010 APMC, de 07/05/2010, firmado entre a PETCON – Planejamento em Transporte e Consultoria Ltda. e a Administração do Porto de Maceió – APMC, e da Solicitação de Serviços de 09/06/2010, para o desenvolvimento dos serviços técnicos de engenharia consultiva para a elaboração do Plano de Desenvolvimento e Zoneamento do Porto Organizado de Maceió.

Obedecendo as definições do Termo de Referência, este relatório compreende a identificação e descrição dos acessos modais às instalações portuárias, em função da origem e destino das cargas, abrangendo os itens de 1 à 1.4.3, do ANEXO VII do edital de licitação.

Nesse sentido, este relatório está organizado em quatro capítulos:

Capítulo 1 – Caracterização Administrativa

Capítulo 2 – Acessos

Capítulo 3 – Condições Climáticas

Capítulo 4 – Condições de Segurança para a Navegação

Este relatório compreende a identificação e descrição dos acessos modais às instalações portuárias, em função da origem e destino das cargas. Descrição das conexões com a hinterlândia do Porto de Maceió e avaliação dos fluxos de veículos pesados, as condições climáticas e de segurança à navegação, abrangendo os itens de 1 à 1.4.3, do ANEXO VII.

1. CARACTERIZAÇÃO ADMINISTRATIVA

O Porto de Maceió é gerenciado pela Administração do Porto de Maceió - APMC, cuja direção tem a seguinte composição:

01 – Nome do Porto
Porto de Maceió
02 – Autoridade Portuária
Administração do Porto de Maceió - APMC
03 – Endereço da Sede
Rua Sá e Albuquerque, s/nº - Jaraguá 57.025-180 - Maceió- AL
04 – DDD, telefone, fax
(82) 3231-1790 / 3231-2975
05 – CNPJ/MF
34.040.345/0003-52
06 – Site
http://www.portodemaceio.com.br
07 – Contrato de Concessão, Convênio de Delegação
O Porto de Maceió é administrado pela Administração do Porto de Maceió – APMC, vinculada à Companhia Docas do Rio Grande do Norte - CODERN pelo convênio DAQ 00.01.00.0143/2004 de 30/08/2004, desde a extinção da PORTOBRÀS.

1.1 Histórico e Marcos Legais

O projeto para construção do Porto de Maceió foi desenvolvido em 1910, porém somente 23 anos depois, pelo decreto nº 23.469, de 16 de novembro de 1933, a União autorizou o governo do estado de Alagoas a construir, aparelhar e explorar comercialmente o porto.

O contrato para a construção do cais foi firmado, em 1935, com a Companhia Geral de Obras e Construção S.A. – GEOBRA.

Embora tenha sido inaugurado em dezembro de 1940 e oficialmente entregue ao Governo Estadual um mês depois, a exploração comercial do porto só foi iniciada em 29 de janeiro de 1942, com o primeiro embarque de açúcar.

Nesse ano foi criada a Administração do Porto de Maceió - APMC, subordinada ao Governo do Estado de Alagoas.

Quase 20 anos depois (09/08/1963), o Decreto Federal nº. 52.345 vinculou a APMC ao Departamento Nacional de Portos e Vias Navegáveis - DNPVN e, em 1975, à PORTOBRÁS, sua sucessora, que até a sua liquidação, em 1990, manteve-a sob o regime de administração direta. Após a extinção da PORTOBRÁS, a APMC foi vinculada à Companhia Docas do Rio Grande do Norte – CODERN através de um convênio com a Secretaria de Transporte Nacional - STN e o Departamento Nacional de Transporte Aquaviário - DNPH.

1.2 Estrutura Administrativa e de Gestão

O Porto de Maceió é gerenciado pela Administração do Porto de Maceió - APMC, cuja direção tem a seguinte composição:

Administrador do Porto
Administrador Substituto
Setor de Operações
Setor de Engenharia
Setor de Exação
Setor Financeiro
Setor Administrativo

A Administração do Porto de Maceió está estruturada organizacionalmente conforme organograma a seguir:

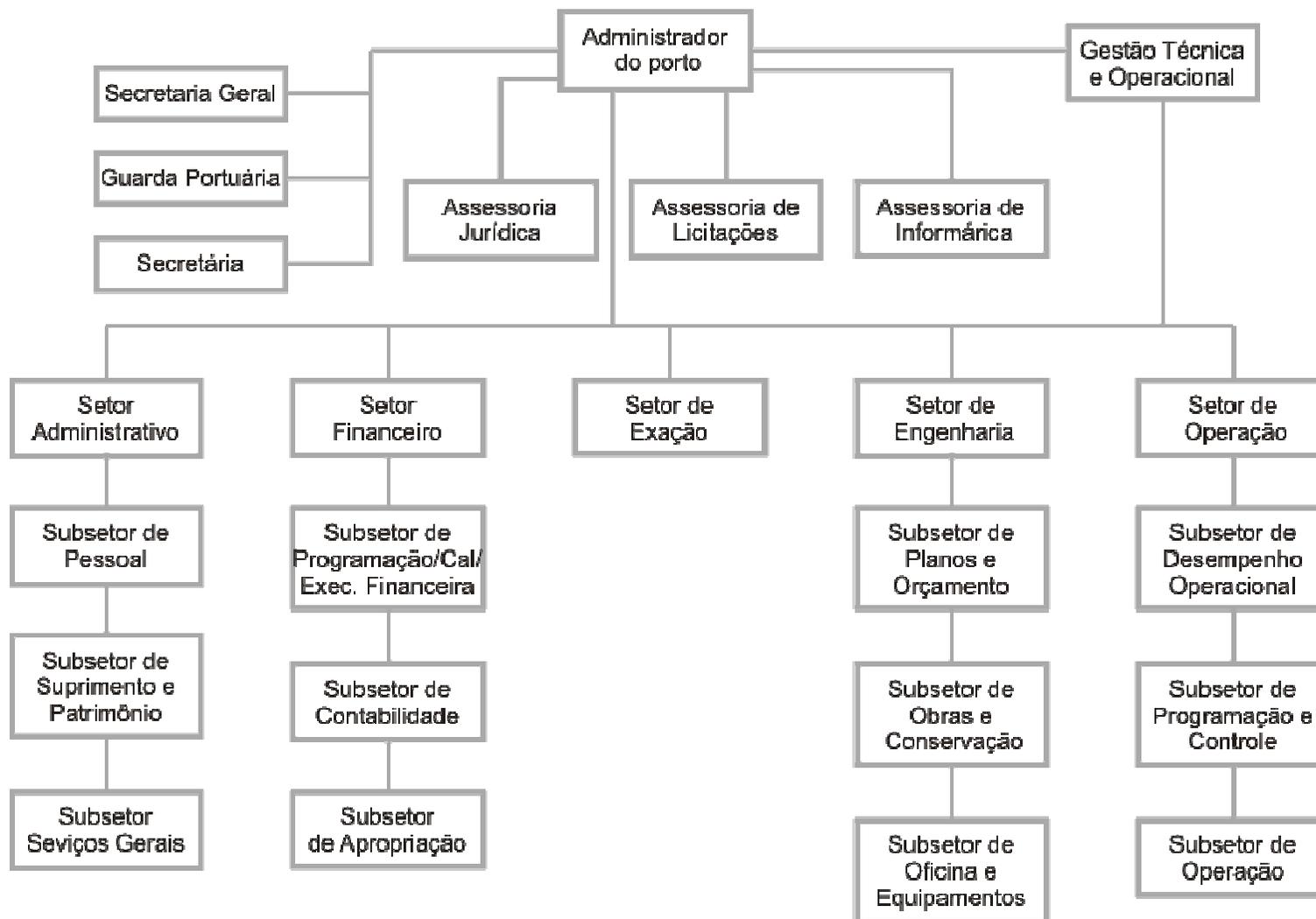


Figura 1– Organograma do Porto de Maceió

1.3 Localização

O porto está localizado na área leste da cidade de Maceió entre as praias da Pajuçara e Jaraguá.

A área é limitada a leste pelo Oceano Atlântico e nas outras direções pelo município de Maceió, tendo as seguintes coordenadas geográficas:

Latitude	Longitude
9° 40' 25'' S	35° 43' 17'' W

A imagem de satélite a seguir mostra a disposição geral das instalações.



Foto 1 – Imagem de Satélite do Porto de Maceió (Foto: Google Earth)

1.4 Área de Influência

A área de influência do Porto de Maceió abrange todo o Estado de Alagoas, estendendo-se aos estados de Pernambuco e Sergipe.

O desenho seguinte mostra a definição aproximada da área de influência do porto.



Figura 2 - Área de influência

1.5 Área do Porto Organizado

A área do Porto Organizado de Maceió foi instituída pelo Decreto nº4.578, de 17 de janeiro de 2003, transcrito a seguir:

“Decreto Nº 4.578, de 17 de janeiro de 2003

Dispõe sobre a definição da área do Porto Organizado de Maceió, no Estado de Alagoas.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA, no uso da atribuição que lhe confere o art. 84, inciso IV, da Constituição, e tendo em vista o disposto no art. 5º da Medida Provisória no 2.217-3, de 4 de setembro de 2001, DECRETA:

Art. 1º A área do Porto Organizado de Maceió, no Estado de Alagoas, é constituída:

I - pelas instalações portuárias terrestres existentes na cidade de Maceió-AL, entre as praias de Pajuçara e de Jaraguá, com limites nos pontos de interseção dos paralelos Sul de 9º 42' 05" e 9º 40' 18" com os meridianos de 35º 43' 00"W e 35º 45' 00" W de Greenwich, abrangendo todos os cais, docas, pontes e píers, de atracação e acostagem, armazéns, edificações em geral

e vias internas de circulação rodoviárias e ferroviárias e, ainda, os terrenos ao longo dessas áreas em suas adjacências pertencentes à União, incorporados ou não ao patrimônio do Porto de Maceió ou sob sua guarda e responsabilidade;

II - pela infra-estrutura de proteção e acesso aquaviários, compreendendo as áreas de fundeio, bacias de evolução, canal de acesso e suas áreas adjacentes até as margens das instalações terrestres do Porto Organizado definido no inciso I deste artigo, existentes ou que venham a ser construídas e mantidas pela administração do Porto ou por outro órgão do Poder Público.

Parágrafo único. A Companhia Docas do Rio Grande do Norte fará a demarcação em planta da área definida neste artigo.”

O desenho seguinte mostra a demarcação da Área do Porto Organizado de Maceió.

INSERIR DESENHO DA ÁREA DO PORTO ORGANIZADO

2. ACESSOS

O acesso ao Porto de Maceió pode ser feito por via rodoviária, aquaviária ou ferroviária (atualmente encontra-se desativado).

2.1 Acessos Aquaviários

Barra

Não existe barra de entrada.

Canal de Acesso

O canal de acesso compreende a faixa de 520 m de comprimento por 180m de largura, incorporada à bacia de evolução, a partir de 20m da extremidade do Terminal de Granéis Líquidos – TGL, com profundidades entre 10,5 e 11,5 m.

Bacia de Evolução

A bacia de evolução do Porto de Maceió está situada entre o Cais Geral e o Terminal de Granéis Líquidos – TGL, com 350 m de diâmetro e profundidade de 10,5m.

Destina-se exclusivamente às manobras de atracação e desatracação.

O fundeio nesta área sem a prévia autorização da Capitania dos Portos é expressamente proibido.

Áreas de Fundeio

Na Carta Náutica 901, há as seguintes fundeadouros específicos:

- a) Navios com arqueação bruta superior a 3.000 – Na área delimitada na carta pelos paralelos 09°41'S e 09°42'S, meridianos 35°44' W e 35°44,7'W, com profundidades de 8m a 14,5 m, fundo de areia e lama, desabrigado dos ventos e vagas. Área limitada, a

oeste, pela bóia luminosa do Peixe-Pau, e, a leste e ao norte, pelo traçado do canal de acesso. É protegida da ação dos ventos leste e nordeste pelos arrecifes naturais e pela cidade, mas está sujeita à ação das ondas e correntes. A menor profundidade na área desse fundeadouro é de 13 m e seu solo de fundo é formado por areia e argila.

- b) Embarcações com arqueação bruta entre 200 e 3.000 – na área delimitada na carta pelo paralelo 09°41'S, meridianos 35°44' W e 35°44,7'W e praia do Sobral, com profundidades de 4m a 9m, fundo de areia e lama, desabrigado dos ventos e vagas de SE, S e SW;
- c) Navios em quarentena – A Capitania dos Portos determinará o local de fundeio, devendo o navio manter içados os sinais previstos no Código Internacional de Sinais.

Fundeio Proibido

É proibido o fundeio nas seguintes áreas, delimitadas na carta por linha de limite de área reservada:

- Canal de acesso, até a área de manobra;
- Áreas de canalizações submarinas, ao sul e a leste do terminal da Braskem.

2.2 Acessos Terrestres

2.2.1 Rodoviários

O Estado de Alagoas conta com malha rodoviária de 12.931 km. Está ligado ao sul do país pela BR-101 que atravessa o estado no sentido Norte-Sul. No sentido leste-oste, há várias rodovias com destaque para as BR-316 e 110, que dão acesso ao interior do Estado e a estados vizinhos.

O meio de transporte de cargas mais utilizado de e para o porto é o modal rodoviário, modalidade que interliga as principais das regiões produtoras e consumidoras ao porto de Maceió.

As rodovias utilizadas para acessar o município são a BR-316, BR-104 e AL-101. O mapa com as principais rodovias de Alagoas é apresentado a seguir.



Figura 3 - Acessos Rodoviários

A principal rodovia federal no Estado é a BR-101 com acesso a Maceió pela conexão com a BR-316, a noroeste, e pela BR-104, ao norte da cidade. Sua importância deve-se ao fato desta cortar o Estado de Norte a Sul passando pelos principais municípios.

A situação geral das rodovias de acesso ao porto pode ser sumarizada na tabela a seguir.

Tabela 1 - Situação Geral das Rodovias de Acesso ao Porto de Maceió

Rodovia	Percorso Principal	Situação Atual
BR 101	Corta o Estado de Norte a Sul	DIV PE/AL - ENTR AL-205 (P/Joaquim Gomes) Condições inadequadas (chuvas); ENTR AL-205 (P/ Joaquim Gomes) - ENTR BR-104(A) – Condições inadequadas; ENTR BR-104(A) - ENTR BR-104(B) – Boas Condições (máquinas no trecho); ENTR BR-104(B) - DIV AL/SE – Boas Condições (máquinas no trecho).
BR 316	Maceió à divisa com Pernambuco	DIV PE/AL - ENTR AL-145 – Péssimo trecho em terreno natural, exceto na travessia urbana da cidade de Canapí km 35,4 ao km 37,6, pavimentado em boas condições. ENTR AL-145 – ENTR BR-423. Não há visibilidade de trânsito nortuno. ENTR BR-423 - ENTR AL-130(B) (Santana do Ipanema) – Perfeitas condições. ENTR AL-130(B) (Santana do Ipanema) - ENTR AL-115(B) (Palmeira dos Índios) – Perfeitas condições. ENTR AL-115(B) (Palmeira dos Índios) - ENTR AL-110(A) – Pavimentação e Sinalização em boas Condições. ENTR AL-110(A) - ENTR RODOVIA SECUNDARIA – Pavimentação e Sinalização em boas Condições. ENTR Rodovia Secundaria - ENTR BR -101 – Boas Condições. ENTR Rodovia Secundaria - ENTR BR -104 (Tabuleiro do Martins) – Boas Condições. ENTR BR -104 - ENTR Barro Duro (Maceió) – Boas Condições.
BR 104	Maceió / União dos Palmares	DIV PE/AL – Praça Centenário (Maceió) – Boas Condições.

Fonte: DNIT (junho/2010)

2.2.2 Ferroviários

O ramal ferroviário de acesso ao porto está desativado, constitui em via singela e bitola métrica. A malha ferroviária do Estado é operada, sob regime de concessão, pela Companhia Ferroviária do Nordeste – CFN.

Inicia-se na Estação Central de Maceió e percorre as ruas centrais da cidade acarretando transtorno ao trânsito urbano. A partir da Estação Central de Maceió, esse ramal atinge a malha ferroviária do nordeste através da bifurcação existente em Lourenço de Albuquerque, único entroncamento ferroviário existente no Estado de Alagoas, aonde se divide em direção ao Estado de Pernambuco e ao de Sergipe.

2.2.3 Dutoviários

Existe um oleoduto com aproximadamente 28 km de comprimento e 20,32cm de diâmetro, ligando a área de tancagem da TRANSPETRO, no Porto de Maceió, à Cidade de Pilar, onde se concentra a produção de petróleo de vários poços do Estado de Alagoas. As operações nesse oleoduto foram iniciadas em 14 de novembro de 1986, com uma vazão de 80m³/h.

O Porto de Maceió dispõe de uma rede de dutos para o transporte de óleo diesel, óleo combustível, BPF e álcool, bem como conjunto de tubulações para movimentação de melação.

Ademais, o Terminal da TRANSPETRO-PETROBRÁS Transportes S.A., localizado no porto, possui e opera um oleoduto que se interliga a produção alagoana dos vários poços de petróleo localizados no município de Pilar-AL, distante 30 km de Maceió.

3. CONDIÇÕES CLIMÁTICAS

3.1 Dados Meteorológicos

3.1.1 Ventos

Em geral os ventos são leves nos trópicos úmidos, embora ventos fortes possam ocorrer em áreas específicas de tempos em tempos, de forma violenta e destrutiva.

Durante a época de chuvas o vento é associado com chuvas pesadas.

As análises do vento de superfície para cidade de Maceió mostram a presença de um ciclo diário bem marcado onde, nas primeiras horas da noite (20-21h, horários de Brasília) até primeiras horas da manhã (5-7h), a direção predominante foi, em média, do quadrante NE com intensidade média praticamente constante, em torno de 0,5-1 m/s, às vezes chegando até mesmo se anular.

A brisa do mar (dia) torna-se mais intensa quando sua intensidade é somada à dos ventos alísios, predominantemente de SE. Em contrapartida, a intensidade da brisa de terra (madrugada) é menos intensa, ou às vezes inexistente, porque ela se opõe à direção dos ventos alísios. Esse fenômeno local e sua variabilidade no ciclo anual são de amplo conhecimento dos jangadeiros, que aproveitam a brisa de terra para adentrarem o mar nas primeiras horas da manhã.

O regime do vento nessa região possui comportamento bem diferenciado entre os períodos seco e chuvoso:

- Durante o período chuvoso (abril-julho), o vento é preferencialmente de SSE, às vezes chegando a ser de S e SSW, com velocidades horárias médias em torno de 4,0-4,5 m/s

durante o período diurno. No período noturno, a velocidade baixou para 0,0-1,0 m/s e a direção passa a ser do quadrante N.

- A partir de setembro, durante o dia, o vento é de ESE, com velocidade média em torno de 5,0-5,5 m/s e de E e NE no período noturno, com velocidades excedendo ligeiramente a 1,0 m/s.

3.1.2 Pluviosidade

A precipitação média anual é de 2.167,7mm, com aproximadamente 60% da precipitação de todo o ano concentrando-se entre os meses de abril e julho.

Os meses chuvosos repercutem negativamente na atividade portuária, especialmente na movimentação de granéis sólidos, quando chuvas mais intensas exigem a suspensão dos trabalhos com a necessidade de fechamento dos porões.

As chuvas mais intensas afetam também as operações com carga geral solta, quando os trabalhos precisam ser interrompidos para preservação da integridade das embalagens e qualidade dos produtos.

3.1.3 Nebulosidade

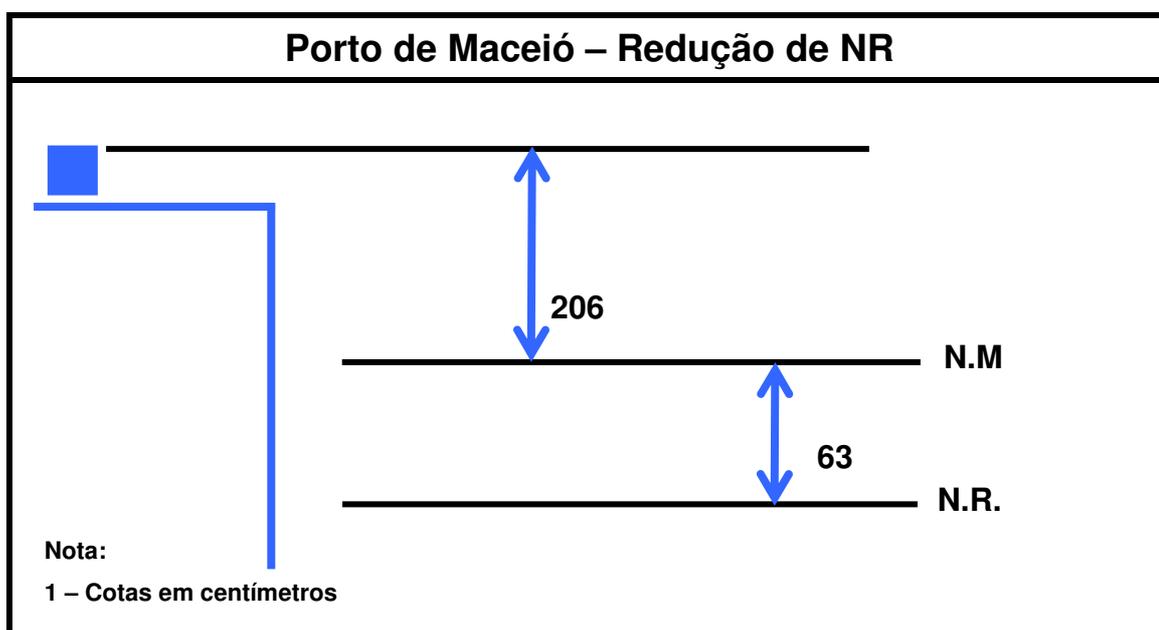
A nebulosidade apresenta, em Maceió, uma média mensal em uma taxa 1:10. É possível observar que a nebulosidade é maior entre os meses de abril a julho, coincidindo com o mesmo período da estação chuvosa; contudo ela é também considerável durante todo o ano, não acarretando, entretanto, problemas à navegação, manobras e operação dos navios.

3.2 Dados Hidrográficos

3.2.1 Nível de Redução e Zero Hidrográfico

Nível de Redução (NR) - é o plano de referência das profundidades mostradas nas cartas náuticas, conhecido como "zero hidrográfico da DHN".

Nome da Estação :	MACEIÓ (PORTO) – AL		
Localização :	No enrocamento do Cais de Carga Geral		
Organ. Responsável :	INPH / APM / DHN		
Latitude :	09° 40,9' S	Longitude :	35° 43,5' W
Período Analisado :	01/09/44 a 04/09/45	Nº de Componentes :	30
Análise Harmônica :	Método Darwin		
Classificação :	Maré Semidiurna.		
Estabelecimento do Porto: (HWF&C)	IV H 22 min	Nível Médio (Zo):	108 çm acima do NR.
Médias das Preamares de Sizígia (MHWS) :	206 cm acima do NR.	Média das Preamares de Quadratura (MHWN) :	153 cm acima do NR
Média das Baixa-mares de Sizígia (MLWS) :	10 cm acima do NR.	Média das Baixa-mares de Quadratura (MLWN) :	63 cm acima do NR.



3.2.2 Marés

Em decorrência da configuração da costa, a corrente que prevalece é a corrente de maré, cuja direção na enchente é para o sul, e na vazante, para o norte. A amplitude máxima de maré no local é de 2,60 metros e a média é de 1,08 metros, possuindo característica semidiurna.

O Nível médio (NM) do Porto de Maceió é de 1,13 m (um vírgula treze), acima do Nível de Redução (NR), adotado pela Diretoria de Hidrografia da Marinha (DHN) para a Carta Náutica da DHN nº 901. A preamar média de sizígia (MHWS) é de 2,05 m e a preamar média de quadratura (MHWN) é de 1,55 m.

3.2.3 Ondas

Ondas nas áreas de fundeio são resultantes das forças do vento dominante, bem como sua direção e duração. Se o vento for de E-SSE, a altura média das ondas varia entre 1,0 e 1,5 m.

3.2.4 Correntes

As correntes de maré são fracas e possuem características semidiurnas. Nos meses de abril a agosto os ventos predominantes, do ponto de vista estatístico, são os dos quadrantes E e SE, e a corrente junto à costa tem o sentido NE, com a corrente próxima ao litoral assumindo o sentido SW. Ao longo de todo o ano a corrente ao largo tem o sentido SW.

As correntes têm velocidades baixas desde a entrada do porto, chegando a ser próxima de zero na Bacia de Evolução e nos Píeres na maior parte dos meses do ano. No inverno as correntes chegam a atingir dois nós no canal de acesso ao Porto próximo à bóia do Peixe-pau.

3.2.5 Taxa de Assoreamento

Não há registro de assoreamento no Porto de Maceió.

4. CONDIÇÕES DE SEGURANÇA PARA A NAVEGAÇÃO

As condições de navegação estão contidas na carta náutica nº 901 da Diretoria da Hidrografia e Navegação – DHN da Marinha do Brasil e está descrita a seguir.

4.1 Sinalização Náutica

O navio procedente do Norte deve navegar entre 5 milhas e 10 milhas da costa, para reconhecer os pontos característicos das proximidades de Maceió, que não são elevados.

Logo após avistar a Ponta do Pregão devem aparecer as barreiras de Garça Torta e de Jacarecica, as primeiras mais altas e estas mais escuras, e ao sul o farol Maceió, com as torres de TV e rádio, todos situados no alto da colina que fica na parte central da cidade.

Mais próximo ao porto surgem a Ponta Verde, com seu farol, e os silos ao norte da área portuária.

Caso o navio venha do Sul em distância próxima de 5 milhas deve avistar pela proa dois conjuntos distintos de edifícios, estando o cais do porto alinhado com o conjunto mais a leste. Após montar a barra do rio São Miguel pode navegar mais próximo da costa, com segurança, até uma distância mínima de 2 milhas, e na aproximação do porto aparecem a caixa d'água notável do Pontal da Barra e outros pontos característicos de Maceió.

O sistema de balizamento e sinalização do canal de acesso e da bacia de evolução do Porto de Maceió é composto por 1 (uma) bóia (Peixe-Pau com coordenadas: 09° 42,02' S e longitude 35° 43,94 W) e um Farolete localizado na extremidade do Cais Geral (coordenadas: latitude 09°40,93' S e longitude 35° 43,77' W).

4.2 Praticagem

A praticagem é:

- Obrigatória para os navios estrangeiros de qualquer tipo e arqueação bruta, exceto as embarcações de apoio marítimo contratadas por empresa brasileira que tenha sua sede e administração no país, desde que comandadas por marítimo brasileiro de categoria igual ou superior a 1º Oficial de Náutica, ou de posto compatível com o porte do navio, e que não sejam petroleiros, transportadores de produtos químicos perigosos a granel e transportadores de gases liquefeitos a granel, desde que carregados ou descarregados mas não desgaseificados;
- Obrigatória para os navios brasileiros de arqueação bruta acima de 2.000, inclusive os petroleiros, transportadores de produtos químicos perigosos granel e transportadores de gases liquefeitos a granel, desde que carregados ou descarregados, mas não desgaseificados;
- Facultativa para os navios brasileiros de qualquer tipo, de arqueação bruta até 2.000 toneladas.

A zona de praticagem obrigatória tem como limites o local de embarque e desembarque de práctico assinalado na carta e o local de atracação ou desatracação.

A solicitação de práctico pode ser feita pelo agente ou pelo comandante do navio, por meio da Estação Costeira Olinda Rádio (PPO).

Em qualquer caso, a solicitação deve ser efetuada com antecedência de 12 horas e informar a hora prevista de chegada do navio.

4.3 Obstáculos à Navegação

Precaução A – Carta náutica: Existência de canalizações submarinas. Proibidos o fundeio e a pesca de arrasto. Os navios, quando em movimento, deverão manter as âncoras acima da linha de flutuação.

Precaução B – Carta náutica: Deve-se evitar navegar a menos de 2,5 milhas do farolete da Ponta Verde quando a leste de meridiano 35°43' devido a existência de numerosas pedras esparsas e encobertas.

Na demanda dos fundeadouros vindo do Norte não se deve navegar a menos de 2,5 milhas do Farol Ponta Verde, quando a leste do meridiano de 35°43'W, devido à existência de inúmeros recifes e de pedras esparsas e submersas ao largo da Ponta Verde e da enseada da Pajuçara.

A oeste do meridiano 35°43'W o único perigo é o **baixio do Peixe-Pau**, pedras submersas em profundidades entre 3,8m e 7,2m, cujo extremo sul fica na marcação 175° e distância de 0,9m do farolete Ponta do Molhe e junto do qual há dois cabeços de pedra nas profundidades de 6,7m e 9,8m, balizados por bóia luminosa de boreste.

Na aproximação dos fundeadouros procedendo do Sul não há outros perigos, além do baixio do Peixe-Pau.