

“Todas as proposições de solução de traçado e de obras de arte foram aprovadas em reuniões técnicas com a Prefeitura de Guarujá”

PAULINO MOREIRA VICENTE, DIRETOR DE INFRAESTRUTURA E EXECUÇÃO DE OBRAS DA CODESP

portomar@atribuna.com.br

Porto & Mar

Inteligência em transporte rodoviário.

MARIMEX
INTELIGÊNCIA PORTUÁRIA

Docas define projeto da Perimetral

Segundo fase da avenida da Margem Esquerda, em Guarujá, resolverá problemas de trânsito da Av. Santos Dumont, na zona portuária



FERNANDA BALBINO
DA REDAÇÃO

Quatro quilômetros de pistas e duas pontes, sendo uma estaiada e outra convencional, com o objetivo de segregar o tráfego urbano do portuário. Trata-se do projeto básico da 2ª fase da Avenida Perimetral da Margem Esquerda (Guarujá) do Porto de Santos, apresentado ontem pela Companhia Docas do Estado de São Paulo (Codesp) para A Tribuna. Segundo o órgão, que supervisiona o empreendimento, o projeto-executivo deve ser concluído até abril.

A obra está orçada em R\$ 300 milhões, valor previsto na segunda etapa do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC-2).

A Prefeitura de Guarujá e a Agência de Transporte do Estado de São Paulo (Artesp) foram os primeiros órgãos a conhecer detalhes do empreendimento, cujo projeto foi elaborado pelo consórcio Enescil-ECR, escolhido a partir de uma licitação. “Todas as proposições de solução de traçado e de obras de arte foram aprovadas em reuniões técnicas com a Prefeitura de Guarujá. É um projeto que nasceu há alguns anos e a gente vem consolidando. Agora, com o detalhamento, aprovamos o projeto básico pela diretoria-executiva”, destacou o diretor de Infraestrutura e Execução de Obras da Codesp, Paulino Moreira da Silva Vicente.

Nas próximas semanas, o projeto será apresentado à Ecovias, concessionária que administra o Sistema Anchieta-Imigrantes (SAI), já que as intervenções serão feitas nas proximidades da Rodovia Cônego Domênico Rangoni (que integra o SAI).

Segundo Vicente, a 2ª fase da Perimetral de Guarujá eliminará por completo o principal conflito entre o Porto e a Cida-

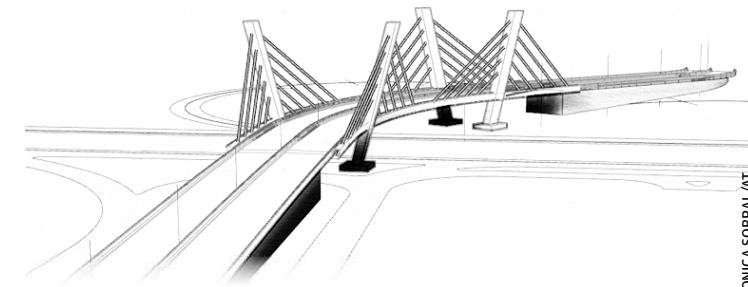
O projeto da Avenida Perimetral de Guarujá



1 Avenida Santos Dumont
Será remodelada e pavimentada. Ela tem cinco pistas destinadas ao tráfego portuário. Três delas são para veículos que seguem em direção ao Porto e duas faixas são reservadas para quem deixa o complexo. Para atender ao tráfego de veículos leves, existem outras quatro pistas. Duas são utilizadas por veículos que seguem para Vicente de Carvalho e outras duas para motoristas que vêm daquela região. No total, em dois quilômetros de extensão, serão construídas duas rotatórias

2 Ponte
A ponte que será construída sobre a Avenida Santos Dumont terá 990 metros de comprimento e será utilizada exclusivamente por veículos de passeio, atendendo ao fluxo urbano em quatro faixas. Já a parte de baixo será exclusiva para o tráfego portuário. Ela terá seu início nas proximidades da Dow Química e seu fim sobre o Rio Santo Amaro. A ponte que já existe no local será demolida para a construção da nova

3 Acesso alternativo
O novo acesso à Margem Esquerda foi entregue em agosto último. Ele foi construído para desafogar em até 25% a Rua Idalino Pinéz, hoje o principal caminho para a zona portuária de Guarujá. A via tem 600 metros de comprimento e 50 de largura. Ele interliga a Rodovia Cônego Domênico Rangoni à Avenida Santos Dumont. E, no futuro, ela será integrada à Avenida Perimetral logo abaixo da ponte estaiada



4 Ponte estaiada
Caminhões que seguem de São Paulo ou de Guarujá pela Rodovia Cônego Domênico Rangoni utilizarão uma ponte estaiada para o acesso à área portuária. Apesar de ter um custo elevado, este tipo de obra de arte foi escolhido porque seus pilares estruturais não poderiam ser instalados na Domênico Rangoni, já que ela não tem canteiro central. Assim, as estruturas não impedirão o tráfego na estrada. Esta será a primeira frente de trabalho do empreendimento e deverá ser concluída em 12 meses

na região, que é o intenso trânsito na Avenida Santos Dumont, no Distrito de Vicente de Carvalho (onde fica a zona portuária). Utilizada como acesso aos terminais da Margem Esquerda, a via é bastante usada pelos moradores.

A Santos Dumont tem cinco pistas destinadas ao tráfego portuário. Três delas são para veículos que seguem em direção ao Porto e duas faixas são reservadas para quem deixa o complexo.

Para atender ao tráfego de veículos leves, existem outras quatro pistas. Duas são utilizadas por veículos que seguem para Vicente de Carvalho e outras duas para motoristas que vem daquela região. No total, em dois quilômetros de extensão, serão construídas duas rotatórias.



PONTES

Na Avenida Santos Dumont, para segregar o tráfego urbano do portuário, a Codesp optou por construir uma ponte. Ela terá 990 metros de comprimento e quatro faixas. Será usada somente por veículos de passeio, atendendo ao fluxo urbano.

A obra de arte terá seu início nas proximidades do terminal da Dow Química e seu fim,

sobre o Rio Santo Amaro. A ponte que já existe no local será demolida para a construção da nova. “Embora seja uma ponte muito grande, de quase um quilômetro, ela é uma ponte convencional, com vãos normais. E os caminhões que saem e vão para São Paulo e os que vêm do Guarujá para o Porto entrarão pelas alças na ponte estaiada”, explicou o diretor.

Conforme o executivo, dois fatores foram determinantes para a escolha do tipo da ponte. O primeiro foi o fato de que os pilares de sua estrutura não poderiam ser instalados na Domênico Rangoni porque ela não tem canteiro central. O projeto final prevê 80 metros de vão entre cada pilar. Assim, as estruturas não impedirão o tráfego na rodovia.

A altura da obra de arte –

consequentemente, a extensão de sua rampa de acesso – foi o outro ponto levado em consideração. Ela tem um pé direito de 6,7 metros, dimensão considerada pequena em comparação com outros empreendimentos.

A ponte ainda terá uma estrutura diferenciada por ser construída em forma de curva. A estimativa de Vicente é de que esta seja a primeira frente de trabalho do empreendimento e deverá ser concluída em 12 meses. Somente após sua entrega, terão início a remodelação da Avenida Santos Dumont e a construção da outra ponte.

DESAPROPRIações

Segundo Paulino, dez imóveis vão precisar ser desapropriados para a construção da Avenida Perimetral. A maioria deles pertence a terminais portu-

rios da região, como os dois terrenos particulares, da multinacional Dow Química e do grupo brasileiro Fassina, usados hoje como um novo acesso à Margem Esquerda.

Os dois foram alugados pela Codesp para a construção de uma pista em direção ao Porto. A via tem 600 metros de comprimento e 50 de largura e interliga a Rodovia Cônego Domênico Rangoni à Avenida Santos Dumont. Ela será integrada à 2ª fase da Avenida Perimetral.

“A segunda fase vai coroar a Avenida Perimetral da Margem Esquerda. Com ela, o sistema viário passa a ter sentido e se equaciona o problema de trânsito, com ciclovias e sinalização, além de desarticular a necessidade da Rua do Adubo (Rua Idalino Pinéz)”.

Em Santos, Codesp planeja licitações

Na Margem Direita do Porto, em Santos, a Companhia Docas do Estado de São Paulo pretende abrir uma licitação para a construção do segundo trecho da Avenida Perimetral na Cidade, que será implantado entre Canal 4 (Macuco) e o bairro do Estuário. O primeiro trecho concluído vai da Praça Barão do Rio Branco ao Canal 4.

O planejamento executado pela Autoridade Portuária visa melhorar o trânsito de caminhões em direção ao complexo santista e reduzir o conflito rodoviário que persiste em algumas áreas.

Além da obra entre o Macuco e o Estuário, haverá mais duas etapas. Uma delas é a construção da Perimetral entre a Alemoa e o Saboó e a outra, a implantação do Mergulhão, a passagem rodoviária subterrânea em frente aos armazéns do Valongo.

A implantação da via expressa entre a Alemoa e o Saboó será licitada após o segundo trecho, segundo o diretor presidente da Codesp, Angelino Caputo e Oliveira. Essa parte da obra será dividida em três subtrechos. O primeiro terá 1.540 metros de extensão e irá

do Viaduto Paulo Benevides até as proximidades do Rio Saboó (que passa ao lado das instalações da Brasil Terminal Portuário, a BTP).

O segundo subtrecho prevê a construção de dois viadutos sobre o Rio Saboó. Eles vão ordenar o fluxo de veículos em direção aos terminais e permitir que as obras sejam executadas por partes, em função das características do tráfego na região. Já a terceira etapa se estende por 1.175 metros, entre o Rio Saboó e as proximidades da Rua Senador Christiano Otoni, nas proximidades do fu-

turo Mergulhão, no Valongo. O projeto das avenidas perimetrais integra o Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) do Governo Federal.

Em relação ao Mergulhão, ainda será preciso estudar uma forma de reduzir as dimensões do empreendimento. Isto porque seu custo foi avaliado em R\$ 820 milhões, superior ao previsto pelo Governo Federal. A ideia é gastar apenas R\$310 milhões na obra.

Para diminuir o valor, uma opção é encurtar em até 240 metros a passagem subterrânea. Ao invés de 970 metros,



Implantação da Perimetral na Alemoa será feita em três fases

a estrutura teria, no máximo, 730 metros – mais 200 metros de cada lado para as

rampas de acesso, o que somaria 1.130 metros de comprimento total.

CARLOS NOGUEIRA