

Obras começam na próxima semana

Região do Cais do Saboó, na Margem Direita do Porto de Santos, terá seu sistema viário reformulado. Codesp implantará desvios

As alterações programadas para as ruas do Cais do Saboó



Terminal Portuário
de contêineres do Saboó - IPA
Seu espaço com qualidade.
www.rodrimar.com.br

DA REDAÇÃO

Em uma semana, terão início as obras de remodelação do sistema viário do Saboó, na Margem Direita do Porto de Santos. Para isto, serão necessários alguns desvios no trânsito da região. Ao término das intervenções, a via estará pronta para ser integrada ao trecho da Avenida Perimetral entre a Alemoa e o Saboó.

A reforma fará com que o fluxo de veículos entrando no complexo e acessando a Margem Direita (Santos) seja desviado da Avenida Antonio Alves Freire (a continuação do Retão da Alemoa), que ficará exclusiva aos terminais da área. A construtora Cappella não fará o serviço, que custará R\$ 7.888.182,56, a serem pagos pela Companhia Docas do Estado de São Paulo (Codesp).

O projeto prevê a aplicação de massa asfáltica em 800 metros de vias portuárias do Saboó. Quando prontas, elas serão ligadas aos 960 metros de pistas da Avenida Augusto Barata (o Retão da Alemoa) reformados pela Brasil Terminal Portuário (BTP). Essa ope-

Projeto

7,8

milhões

de reais é o custo da obra na região do Cais do Saboó

6

meses

é o tempo previsto para a conclusão das intervenções no sistema viário local

radora funciona às margens da via, que vai do Saboó até o Viaduto Paulo Benevides (o Viaduto da Alemoa).

De acordo com a Docas, o sistema viário existente será readequado, aproveitando-se o traçado na maior parte do percurso. Haverá a ampliação das faixas de rolagem, através da remoção de uma linha férrea. Ao final, a via contará com duas faixas de entrada e duas

de saída do Porto.

As obras começam na Avenida Engenheiro Augusto Barata, na região da entrada do terminal Ecoporto Santos. Os serviços seguem por trás da unidade, até a Avenida Engenheiro Antônio Alves Freire.

Terraplenagem, drenagem e pavimentação, além da iluminação do sistema viário e de seu aterramento, estão entre as intervenções, assim como a colocação de uma sinalização viária e semafórica, a remoção

de uma linha férrea e a remodelação do acesso ferroviário ao Pátio II do Ecoporto. Também está prevista a construção de uma edificação para a ALL, em substituição à instalada no local e que será demolida.

DESVIOS

Durante a execução dos trabalhos, para minimizar os impactos na operação dos terminais e no trânsito da região, precisarão ser feitos alguns desvios no Saboó. Eles se devem à

necessidade de remanejamento do fluxo de veículos e das filas de acesso aos terminais da Rodrimar e do Ecoporto.

A partir da próxima terça-feira, a fila de caminhões que seguem em direção a Rodrimar será remanejada para a Avenida Engenheiro Antonio Alves Freire. Já a partir do próximo dia 20, os veículos que seguirão em direção ao Ecoporto deverão concentrar-se nesta via.

Para que o remanejamento das filas seja possível, será

proibido estacionar na Avenida Engenheiro Antônio Alves Freire. Para isso, a Codesp será responsável pela sinalização e a Guarda Portuária atuará em casos de descumprimento.

De acordo com a Docas, com o andamento das obras, novas interdições vão precisar ser feitas. A medida é necessária para que as áreas onde os serviços serão realizados possam ser liberadas. Ao todo, serão seis meses de trabalho.

Conheça o **PORTO** MARIMEK INTELIGÊNCIA PORTUÁRIA

No Porto, uma conta de segurança

Quando um navio trafega em um canal ou uma baía, a profundidade do local é uma informação estratégica para sua segurança. A embarcação não pode raspar no leito, sob o risco de bater seu casco em alguma rocha ou objeto (e até naufragar) ou, se encontrar bancos de areia, encalhar.

Nessas condições, o navio deve manter uma distância segura do leito marítimo (ou fluvial). Para isso, é definido um limite da profundidade a ser atingida por seu casco (especificamente, por sua quilha). A altura da parte do casco que permanece submersa é o calado desse cargueiro.

No Porto de Santos, a via de navegação apresenta, atualmente, cerca de 15 metros de profundidade na maioria de seus trechos. E, nesses pontos, os cargueiros devem manter, pelo menos, 1,8 metro de folga.



Maior parte do canal de Santos tem pelo menos 15 m de profundidade

água. Em um rio, um navio afunda mais do que em um estuário e mais ainda do que em alto-mar. Isso ocorre pois, onde a água tem maior densidade, ele flutua mais - a água salgada é mais densa que a doce.

acaba afundando mais.

Também há a necessidade de se manter uma folga sobre a quilha a fim de facilitar a navegação. A Pianc recomenda pelo menos 5% do calado ou 0,6 metro (o que for

Pelo mundo

Países Baixos I. A Rússia deverá indenizar os Países Baixos por danos ocorridos em 2013, durante a crise do Arctic Sunrise (na foto), um navio da ONG Greenpeace que navegava com bandeira holandesa, avaliada ontem o Tribunal Permanente de Arbitragem (TPA). "O tribunal concluiu que a Holanda tem direito a uma indenização por danos materiais sofridos pelo Arctic Sunrise, bem como pelos prejuízos materiais e danos imateriais sofridos pelos 30 membros da tripulação", declarou o tribunal com sede em Haia. O montante da compensação será definido posteriormente, segundo o TPA, após anunciar sua sentença emitida em 14 de agosto.



Países Baixos II. Maior navio ro-ro do mundo, o Hoegh Target atracou no Porto de Roterdã, nos Países Baixos, na última sexta-feira. Lançado em junho passado, ele tem 14 deques, 199,9 metros de comprimento e 36,5 metros de largura, podendo carregar 8,5 mil veículos, entre carros e caminhões. Segundo a armadora, a norueguesa Høegh Autoliners, a princípio, ele integrará a linha entre o Extremo Oriente e a Europa. O Target é o primeiro de uma série de seis navios com essas dimensões. Segundo a