

■ Notícias » Sociedade

http://port.pravda.ru/news/sociedade/15-05-2013/34627-portos_exemplo-0/

Real Cargas Transportes

Tel.: (11) 2955-4000 cotacao@realcargas.com.br

www.realcargas.com.br



Anúncios Google

O exemplo norte-americano

15.05.2013 | Fonte de informações: [Pravda.ru](#)



Mauro Lourenço Dias (*)

Foi preciso que a infraestrutura de acesso viário ao Porto de Santos chegasse a um estágio de *black out* para que as obras necessárias começassem a sair do papel. É o caso do viaduto liberado no começo de maio na Avenida Perimetral da Margem Esquerda do Porto de Santos, em Guarujá. Trata-se de obra que já deveria ter sido construída há pelo menos uma década pelo governo federal, mas que foi postergada por razões que só podem ser explicadas pela proverbial lentidão estatal.

Previsões otimistas garantem que a obra deverá permitir recuperar, em média, cinco horas perdidas por conta do gargalo rodoferroviário que havia no acesso à área portuária de Guarujá. Afinal, com o novo viaduto, o tráfego de caminhões na Avenida Santos Dumont, no distrito de Vicente de Carvalho, pode passar agora por cima da linha férrea, o que evita que os veículos pesados sejam obrigados a aguardar a conclusão das manobras dos trens, como ocorria até há pouco tempo.

É de lembrar que o viaduto faz parte da primeira fase das obras da Avenida Perimetral de Guarujá, que prevê ainda o alargamento da Avenida Santos Dumont, com a construção no trecho portuário de cinco pistas e no trecho do município de quatro pistas e uma ciclovia. A conclusão das obras dessa primeira fase está prevista para julho.

Já a segunda fase das obras - de maior vulto e que exigirá quatro vezes mais recursos - está prevista para o final do segundo semestre de 2016. Para essa fase, está prevista também a construção de um novo acesso aos terminais, que dividirá com a Rua Professor Idalino Pinez, mais conhecida como Rua do Adubo, o escoamento das cargas. Esse novo acesso é tão necessário que a Prefeitura de Guarujá está pleiteando junto ao governo federal a antecipação da construção como forma de evitar futuros congestionamentos.

A segunda fase prevê ainda uma nova ligação da Avenida Santos Dumont à Rodovia Cônego Domênico Rangoni, o principal acesso viário à zona portuária na Margem Esquerda. Como essa ligação não aparece na condição de prioritária no cronograma de obras, a Codesp está empenhada, com a Associação Comercial de Santos, em liberar um trecho de 600 metros de comprimento para a implantação de um acesso provisório até o final deste ano.

Seja como for, o que se vê é que já não há tanta letargia na condução das obras de infraestrutura no Porto de Santos, mas é preciso não esquecer uma velha máxima do arquiteto Jaime Lerner segundo a qual a principal função de um viaduto é transferir de lugar o congestionamento. Em outras palavras: só as obras de acesso viário não serão suficientes para que haja maior fluidez e menos filas na zona portuária, com reflexos nas rodovias.

O governo federal precisa também estimular a iniciativa privada a aumentar a capacidade de armazenamento de grãos no interior do País. Afinal, sem locais para estocar a produção, os caminhões são convertidos em depósitos ou silos improvisados e as rodovias viram pátios de estacionamento. Só resta ao Brasil seguir o exemplo dos EUA que têm capacidade de silagem para duas safras.

(*) Mauro Lourenço Dias, engenheiro eletrônico, é vice-presidente da Fiorde Logística Internacional, de São Paulo-SP, e professor de pós-graduação em Transportes e Logística no Departamento de Engenharia Civil da Universidade Estadual de Campinas (Unicamp). E-mail: fiorde@fiorde.com.br Site: www.fiorde.com.br