

**“Iremos tirar esses pilares e fazer uma ponte com um vão de 40 metros. Nada complexo. É uma solução muito simples. Uma ponte com um vão de 40 metros é uma pontinha”**

LAURENCE CASAGRANDE LOURENÇO, DIRETOR-PRESIDENTE DA DERSA

portomar@atribuna.com.br

# Porto & Mar

## Após inauguração, trecho do novo cais terá de ser demolido

Parte da infraestrutura deverá ser retirada e, em seguida, refeita devido às obras do Túnel Santos-Guarujá

FERNANDA BALBINO  
DA REDAÇÃO

O primeiro trecho do novo Cais de Outeirinhos – única obra do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC)-Copa no Porto de Santos – ainda não foi inaugurado, mas já deverá passar por uma adequação. Isto porque cerca de 40 metros do empreendimento precisarão ser destruídos para a passagem do túnel submerso que ligará as cidades de Santos e Guarujá.

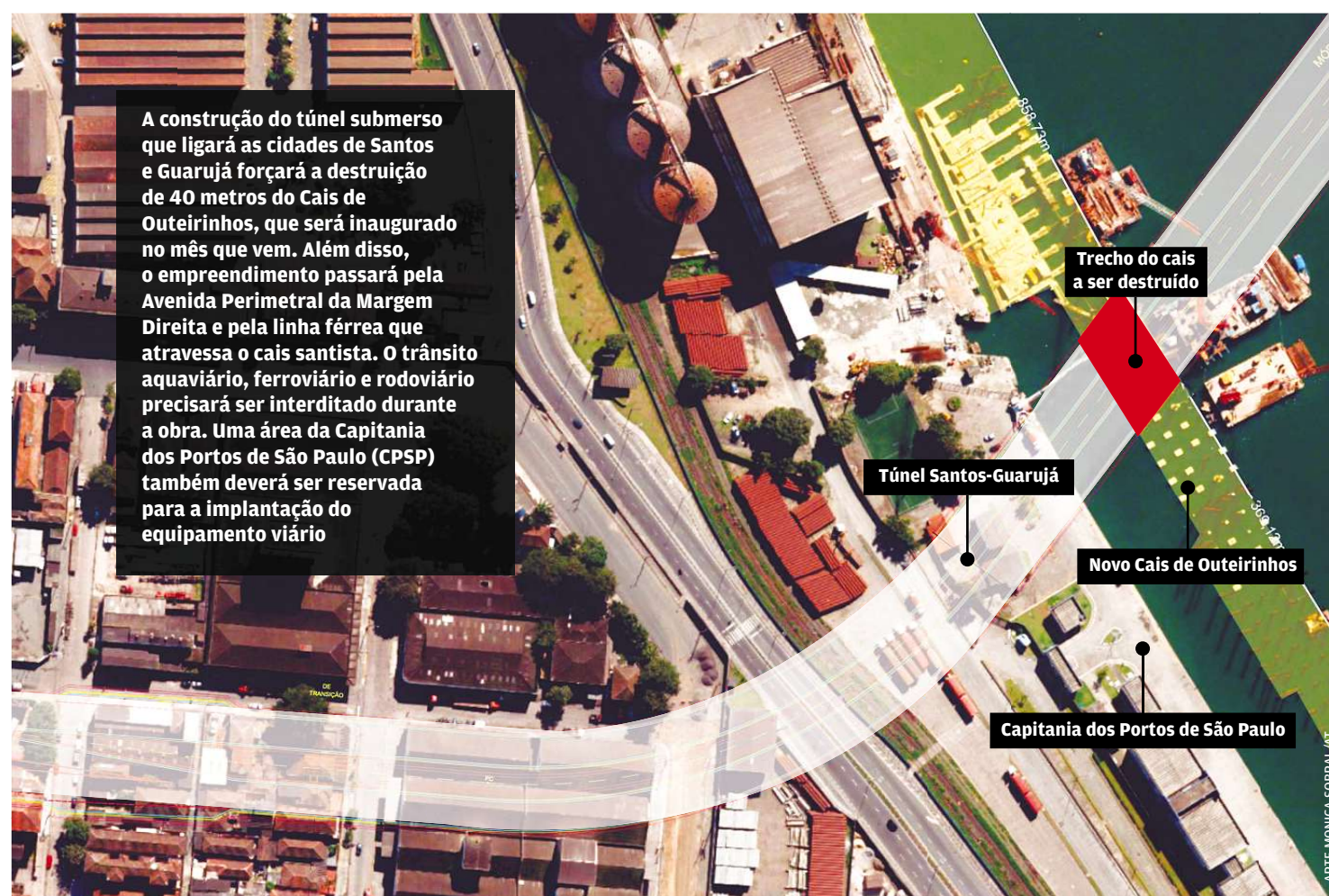
O projeto para o Cais de Outeirinhos – elaborado em 2011, dois anos antes da definição do traçado do túnel, que ocorreu no semestre passado – prevê ampliar e otimizar a capacidade do complexo marítimo para receber navios de cruzeiro. O cais nessa área, nas proximidades do Terminal de Passageiros Giusfredo Santini, será alinhado com os demais trechos portuários e ampliado. Dos atuais 630 metros, ele passará a ter quase o dobro, 1.320 metros. Com o serviço, será possível a atracação simultânea de seis embarcações turísticas no local.

Hoje, podem parar apenas três navios, que encontram pontos com 4,5 e 7,5 metros de profundidade. Os novos berços terão 15 metros de fundura. No total, serão aplicados R\$ 267,2 milhões na obra, que é o maior investimento portuário previsto no PAC-Copa.

Os primeiros 512 metros do novo cais deverão ser inaugurados no próximo dia 7, quando chegará o navio MSC Divina, que trará passageiros que assistirão aos jogos da Copa do Mundo no País. Foram necessários quase dois anos (22 meses) para a conclusão da primeira fase do empreendimento.

Mas, a partir do mês seguinte, quando está prevista a assinatura do contrato das obras do túnel submerso, a construção portuária será parcialmente destruída, de acordo com o diretor-presidente da Dersa (responsável pela implantação da ligação entre Santos e Guarujá), Laurence Casagrande Lourenço. O trecho de 40 metros a ser demolido fica na região do Cais da Mortona, nas proximidades da Capitania dos Portos de São Paulo (CPSP). Tanto uma parcela do pier como a estrutura submersa dessa parte terão de ser retiradas. Segundo Laurence, a intervenção esta-

### O túnel e o cais



va prevista no projeto do túnel.

Para Angelino Caputo, diretor-presidente da Companhia Docas do Estado de São Paulo (Codesp), a medida trará prejuízos operacionais ao cais santista durante o período da obra. O assunto será debatido nesta semana em uma reunião entre representantes da Autoridade Portuária e da Dersa.

“Digamos que o túnel seja na posição que é (segundo o projeto). Vai cortar perpendicularmente a Perimetral, a ferrovia e a pista interna (do Porto). De certa forma, esse corte interrompe o tráfego de tudo que vai até o Corredor de Exportações. Se conseguirem fazer um desvio dessas vias, mantendo o Porto funcionando durante a obra, então está resolvido”, pondera Caputo.

O presidente da Docas destaca que não é contra a ligação entre as cidades. “Estamos apenas alertando sobre dois aspectos: a fundação e a necessida-



A parte inicial do Cais de Outeirinhos, na Margem Direita do Porto, deve ser inaugurada no próximo dia 7

de de cortes (no novo cais). Na fase de cortes, o trecho (do Cais de Outeirinhos) que sobra não fica operacional durante esse tempo. Não vamos con-

seguir atracar navio porque não terá acesso”, explicou.

#### DESTRUIÇÃO

De acordo com o projeto do

túnel, ele passará por baixo da nova estrutura portuária (veja no infográfico). Mas, para que isso aconteça, será necessário retirar estacas que estão a 60

metros de profundidade.

“O cais tem um sistema de sustentação de estacas e pilares. E a distância entre eles não é suficiente para passar o túnel – mais largo do que os vãos entre os pilares do cais. Vamos ter que fazer um corte de cerca de 40 metros de largura desse cais, tirar o tabuleiro, que é a prancha de concreto em cima do cais. Iremos tirar esses pilares e fazer uma ponte com um vão de 40 metros. Nada complexo. É uma solução muito simples. Uma ponte com um vão de 40 metros é uma pontinha”, afirmou o diretor-presidente da Dersa, Laurence Casagrande Lourenço.

O executivo assegura que, após a instalação do túnel, o cais ficará operacional e sua estrutura não será prejudicada. Além disso, o berço de atracação permanecerá com o mesmo calado e os navios poderão fazer os mesmos esforços de atracação.

#### ENVIO DE PROPOSTAS

Apesar das explicações de Lourenço, a Codesp encaminhou à Dersa uma proposta com uma alternativa de traçado para o túnel, “olhando egoisticamente a questão do Porto”, de acordo com Angelino Caputo. Nela, a ligação submersa sairia da Rodovia Anchieta e passaria por baixo do Cais do Saboó, atravessando o canal de navegação e passando ao lado da Ilha Barnabé. O fim do empreendimento seria na Rodovia Cônego Domênico Rangoni.

Questionado por *A Tribuna*, o presidente da Dersa informou que recebeu apenas duas propostas da Docas. Na primeira, o túnel passaria sob o Terminal de Passageiros Giusfredo Santini e, na segunda, sob o Canal 4, entre a CPSP e o terminal da Citrosuco.

Segundo Laurence, as duas propostas são inviáveis e a Codesp já foi informada sobre a negativa. As ideias foram descartadas pois demandariam a interrupção de operações em terminais e um maior número de desapropriações, além de intervenções nos canais, tombados pelo Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico (Condephaat).

“A obra teria muito mais impacto nas outras duas alternativas do que na alternativa proposta. E ela não prevê a inviabilização do cais. Ela prevê uma adaptação. Nós vamos ter que fazer a remoção de algumas estacas colocadas ali. Faz o portal e devolve o cais operando normalmente. Você faz uma adequação estrutural no cais e ele volta a operar normalmente”, explicou o presidente da Dersa.

### Escala de trabalho às 7 horas

Local	Navio	Terno	Produto
Saboó-3	HHL Everest	2	—
Valongo	Buenos Aires Express	2	Embarque/Descarga contêiner
Valongo	Buenos Aires Express	1	—
Cubatão P. 2	Babitonga Bay	2	Embarque produto siderúrgico
Arm. 12-A	Sofie Bulker	1	Desc. rem Mercosul trigo
Arm. 13/14	Josco Taizhou	3	Descarga sal
Arm. 13/14	Josco Taizhou	1	—
Arm. 15	Kiwi Arrow	2	Embarque celulose
Arm. 15	Kiwi Arrow	1	—
Arm. 16/17	Sea Loyalty	1	Embarque açúcar
Arm. 19	Heroic Striker	1	Embarque açúcar
Arm. 20/21	Martigny	2	Embarque açúcar
Arm. 20/21	Martigny	2	—
Arm. 22	Genco Picardy	3	—
Arm. 29/30	Mercurius	2	Descarga trigo
Arm. 29/30	Mercurius	1	—
Arm. 35.1	HS Beethoven	—	Descarga contêiner
Arm. 35.2	Maersk Lins	—	Embarque contêiner
Tecon-3	Aliança Santos	—	Embarque/Descarga contêiner
Tecon-1	Cap Irene	—	Embarque contêiner
Tecon-2	Paranagua Express	—	Embarque/Descarga contêiner
TGG	Rena	1	Embarque farelo de soja
TGG	Rena	1	Embarque soja
Terminal	Hanjin rosario	1	—
Arm. 38	Hanjin odessa	1	Embarque farelo de soja

Observação: A quantidade de ternos está sujeita a alterações de última hora. Fonte: Ogmo

## Reunião vai definir início das obras

■ O início da construção do túnel submerso na Margem Direita (Santos) do Porto deverá ser definido entre a Dersa, a Codesp e a Capitania dos Portos de São Paulo (CPSP). Nos próximos dois meses, estão previstas a conclusão da licitação das obras e a assinatura do contrato para sua execução.

A necessidade de demolição de um trecho de 40 metros do novo Cais de Outeirinhos, que já está concluído mas ainda não foi inaugurado, será tema de discussões nesta semana. Será preciso definir quanto tempo levará a intervenção e os reflexos dessas ações no cotidiano do complexo portuário. A possibilidade de a obra do túnel ser iniciada pelo lado

de Santos também será debatida no encontro.

“Nós temos bastante flexibilidade para trabalhar. Vamos depender muito do ajuste e da indicação do melhor momento. Para (o Porto) começar a usar o novo cais, ele precisa terminar o restante da obra do outro lado, porque a Capitania disse que tem algumas restrições – senão ela fica sem cais”, afirma Laurence Casagrande Lourenço, diretor-presidente da Dersa.

De acordo com o capitão-de-mar-e-guerra Ricardo Fernandes Gomes, comandante da CPSP, a construção do túnel inviabilizará uma obra na sede do órgão militar. Trata-se da implantação das futuras insta-

### Precaução

**“Estamos trabalhando para não colocar edificações nos dois locais onde o túnel poderá passar. A ideia é evitar o desperdício de dinheiro com uma construção”**

Capitão-de-mar-e-guerra Ricardo Gomes, capitão dos portos de São Paulo

lações do novo Grupamento de Patrulha Naval Sul-Sudeste. E durante a abertura da ligação submersa, não serão possíveis o trânsito de embarcações e a atracação naquela região.

“A Capitania está se adequan-

do a qualquer possibilidade. Estamos trabalhando para não colocar edificações nos dois locais onde o túnel poderá passar. A ideia é evitar o desperdício de dinheiro com uma construção”, explica o comandante da CPSP.

Apesar de a Dersa ter definido o traçado do túnel, Angelino Caputo, diretor-presidente da Codesp, ainda espera uma alteração no projeto. “Somos a favor. Acontece que o tipo e a posição do túnel trazem um efeito maior ou menor sobre o Porto. Se a gente conseguir conciliar o interesse da Cidade, do País, de quem quer que seja, com o túnel e minimizar os impactos portuários, está resolvido”.