

“Recebemos o pleito apresentado pela Dersa para sondagens a serem realizadas no local indicado pelo projeto para a construção do túnel e vamos coordenar as interdições”

CAPITÃO-DE-MAR-E-GUERRA RICARDO GOMES, CAPITÃO DOS PORTOS DE SÃO PAULO

portomar@atribuna.com.br

Porto & Mar

Sondagens voltam a interditar canal do Porto

Levantamento é necessário para a construção do túnel que ligará Santos e Guarujá

FERNANDA BALBINO
DA REDAÇÃO

A sondagem que irá verificar a qualidade do solo no canal de navegação do Porto de Santos – necessária para a construção do túnel submerso que ligará as cidades de Santos e Guarujá – vai forçar interdições parciais no tráfego de embarcações no trecho próximo ao Cais da Marinha, sede da Capitania dos Portos de São Paulo (CPSP). Uma dessas interrupções acontecerá hoje, da meia-noite ao meio-dia. O serviço será executado até o próximo sábado, em horários divulgados através do serviço Aviso aos Navegantes, da Marinha.

Apesar de a Companhia Docas do Estado de São Paulo (Co desp, a Administração Portuária) e a Secretaria de Portos (SEP) ainda não terem aprovado o projeto do túnel, a Dersa, responsável pelo empreendimento, iniciou terça-feira os trabalhos de sondagem. Eles são feitos por um consórcio projetista e consistem na verificação das condições do solo nas profundidades em que serão instalados os módulos do túnel.

De acordo com Estanislau Marcka, coordenador do projeto da ligação submersa, as sondagens integram os levantamentos necessários para verificar as características do subsolo no canal de navegação.

Duas embarcações são utilizadas no trabalho. Delas, saem equipamentos que vão perfurar o solo até 50 metros de profundidade. Em seguida, serão



Mostras do subsolo do canal do estuário de Santos são retiradas e serão analisadas, diz coordenador

coletadas amostras dos sedimentos dessas regiões, que serão encaminhadas para análise. Para Marcka, os serviços são uma espécie de “biópsia”, já que sedimentos são retirados para serem estudados.

O coordenador afirmou que amostras preliminares já foram feitas e eliminaram as possibilidades de haver rochas submersas no trecho onde será construído o túnel. “Essa sondagem vai nos dar indicações precisas de detalhes do subsolo. Mas nada que aumente o custo ou o prazo para a execução da obra”, explicou o coordenador da Dersa.

OUTRAS DATAS

As sondagens ainda vão acontecer nas próximas terça-feira, quarta-feira e, por fim, no sábado. Nesses dias, o canal de navegação será parcialmente interrompido da zero hora até o meio-dia. Embarcações de pequeno porte, como rebocadores, poderão trafegar normalmente. A passagem de embarcações com destino aos terminais da Ponta da Praia (região que fica antes do Cais da Marinha) não será interrompida.

Para garantir a segurança da navegação no canal e dos trabalhos de sondagem, a Capitania

dos Portos emitiu um Aviso aos Navegantes, indicando os períodos de interdição. Segundo o capitão-de-mar-e-guerra Ricardo Fernandes Gomes, comandante da CPSP, os novos horários de bloqueio foram definidos em períodos de maré baixa.

O motivo é que, nessas horas, há um menor volume de chegadas e partidas de navios no Porto. Tudo foi definido entre representantes da Dersa, da Capitania, da Codesp e da Praticagem de São Paulo.

“Recebemos o pleito apresentado pela Dersa para sondagens a serem realizadas no local indicado pelo projeto para a construção do túnel e vamos coordenar as interdições. A Marinha não será um óbice para o andamento do projeto”, destacou o comandante da CPSP.

OUTEIRINHOS

Conforme o projeto do túnel, a obra passará sobre um trecho do novo Cais de Outeirinhos que ainda não foi inaugurado. Por conta do traçado, 40 metros do empreendimento precisarão ser destruídos.

Esta adequação do novo cais e os transtornos que serão causados aos tráfegos ferroviário, rodoviário e aquaviário, durante as obras, fizeram com que a Codesp indicasse outras propostas de traçado. No entanto, segundo a Dersa, elas são inviáveis.

A Docas ainda aponta uma outra alternativa, aprovada pelo Conselho de Autoridade Portuária (CAP) de Santos para o empreendimento. Nela, o túnel teria início no Cais do Saboó e passaria ao lado da Ilha Barnabé, até chegar na Rodovia Cônego Domênico Rangoni, em Guarujá.

Bussinger defende o planejamento conjunto

DA REDAÇÃO

Um projeto ousado, articulado com outros modais de transporte e que contemple o tráfego de cargas e passageiros é a saída apontada por Frederico Bussinger, consultor do Instituto de Desenvolvimento, Logística, Transporte e Meio Ambiente (Idelt), para a exploração do modal hidroviário na região. Mas para que isto aconteça, é necessário o planejamento conjunto em todas as esferas do poder público.

“Não adianta um projeto solteiro aqui na Baixada (Santista). Condições de navegar tem. Mas como articular isso, dentro do fluxo e dentro da logística, precisa ser pensado, planejado e gerenciado conjuntamente. Então tem várias lacunas no meio do caminho. Temos um processo decisório imprevisível, dificuldades no campo ambiental, são muitos aspectos”, afirmou Bussinger, que debateu a questão no 2º Seminário Hidrovias Já, realizado na última quinta-feira na Cidade, em uma promoção da Associação dos Engenheiros e Arquitetos de Santos (AEAS) e do Conselho Regional de Engenharia de São Paulo (Crea-SP).

Para o consultor, a forma como o planejamento em infraestrutura é tratado, no Brasil, não favorece investimentos. “Temos tido dificuldades, cronogramas atrasam, custos estouram. E isso é uma coisa que não diz respeito só à hidrovia. É uma questão brasileira como um todo e eu reputo que isso está na metodologia, em como a gente faz os nossos planos. Neste caso, a hidrovia sempre vai depender de outro modo de transporte. Fazer um projeto hidroviário isolado, solteiro, é bastante candidato ao insucesso. Presidente Epitácio (SP) tem um terminal maravilhosos, mas vazio. É preciso pensar na funcionalidade”.

Especialistas em logística apontam o transporte hidroviário como o mais limpo e barato. A cada mil toneladas transportadas por quilômetro,

Visão global

“O tráfego no Porto afeta toda a região. Então isso tem que ser pensado em conjunto e quem tem competência pra discutir isso são as prefeituras e o Governo do Estado”

Frederico Bussinger, consultor portuário

são gastos apenas quatro litros de combustíveis. O consumo aumenta para seis litros quando o modal utilizado é o ferroviário. E sobe para 15 litros quando os caminhões fazem o transporte da carga.

“Todos defendem a virtude da hidrovia sob o ponto de vista energético, de custos, ambiental. Acho que nisso a gente não precisa gastar tempo. Mas isso acaba intrigando. Afinal, se ela tem todas essas virtudes porque não deslancha?”, questionou Bussinger.

Para o desenvolvimento do modal hidroviário na região, a saída é a participação de todos os municípios nas discussões que devem ser iniciadas pela Agência Metropolitana da Baixada Santista (Agem). “Ficou muito claro com os congestionamentos (de caminhões) do porto no ano passado que isso não é uma coisa isolada. Eles criaram problema para a Cidade. Os velhinhos que não puderam se vacinar, as crianças que não chegaram nas creches, ou seja, o tráfego no Porto afeta toda a região. Então isso tem que ser pensado em conjunto e quem tem competência pra discutir isso são as prefeituras e o Governo do Estado”, destacou.

LEIA AMANHÃ
MATERIA ESPECIAL
EM PORTO&MAR

O NOVO TRECHO DO RODOANEL E SEUS IMPACTOS NO PORTO DE SANTOS



Nos próximos 30 dias, o Rodoanel de São Paulo ganhará mais um trecho, o Leste. A obra terá impactos no Porto de Santos, facilitando a ligação do complexo marítimo com a região do Aeroporto de Guarulhos. Os preparativos para a entrega dessa nova seção da via expressa, a evolução das obras do Trecho Norte e por que já é necessário planejar um novo anel rodoviário para o Estado são os temas da reportagem que será publicada na edição desse domingo de A Tribuna.

A TRIBUNA

MARIMEX
INTELIGÊNCIA PORTUÁRIA



Seminário debateu a utilização logística dos rios da Baixada Santista

Escala de trabalho às 7 horas

Local	Navio	Terno	Produto	Local	Navio	Terno	Produto
Saboó-3	HR Revolution	2	Embarque pas eólicas	Arm. 32	BBC Virginia	1	Embarque carga geral
Cubatão P.2	Bab. Bay	2	Emb. produto siderúrgico	Arm. 32	BBC Virginia	1	—
Cubatão P.5	Fu Quan Shan	1	Desc. coque petróleo verde	Tecon-3	Limari	4	Descarga contêiner
Arm. 12-A	Dansh. Bulker	1	Desc. rem Mercosul trigo	Tecon-3	MSC Vigo	4	Descarga contêiner
Arm. 15	Peng. Arrow	2	Embarque celulose	Tecon-2	C.S. Artemissio	4	Embarque contêiner
Arm. 15	Peng. Arrow	1	—	TGG	Jin Xia Feng	1	Embarque soja
Arm. 16/17	Ilia	1	Embarque açúcar	Cargill	C.S. Daisy	1	Embarque açúcar
Arm. 23	Saga Odyssey	2	Descarga sulfato de sódio	Terminal	Car. Triumph	1	—
Arm. 23	Saga Odyssey	1	—	Terminal	Doric Arrow	1	—
Arm. 29/30	Rook	1	Descarga trigo	Arm. 39	W-Eagle	1	Embarque farelo de soja
Arm. 29/30	Rook	1	—	Arm. 39	W-Eagle	1	—
Arm. 31	STX Halophylla	—	Embarque celulose	Observação:	A quantidade de ternos está sujeita a alterações de última hora. Fonte: Ogmo		