

Projeto

O Mergulhão é uma pista subterrânea destinada ao tráfego de caminhões na região do Valongo. O tráfego ferroviário permanecerá no nível do solo, eliminando o cruzamento na região

portomar@atribuna.com.br

Porto & Mar

Para reduzir custos, Codesp avalia mudanças no Mergulhão

Passagem rodoviária subterrânea a ser construída em frente aos armazéns do Valongo pode perder 240 metros

JOSÉ CLAUDIO PIMENTEL

DA REDAÇÃO

Reduzir o escopo para otimizar custos. Essa é a ordem do Governo Federal para que a construção do Mergulhão – a passagem subterrânea que eliminará definitivamente o conflito rodoferrviário no Cais do Saboó, na Margem Direita do Porto de Santos – possa sair do papel. Inicialmente orçada em R\$ 300 milhões, a obra poderá custar ao menos três vezes mais. Brasília quer economizar. Por isso, a Companhia Docas do Estado de São Paulo (Codesp), responsável pelo empreendimento, pretende adequar o projeto. E deseja fazer isso a tempo de abrir sua licitação até o fim do ano.

O Mergulhão será uma pista subterrânea destinada ao tráfego rodoviário (o ferroviário continuará no nível do solo, acabando com o cruzamento). Ele integra o conjunto de obras da segunda etapa da Avenida Perimetral de Santos, que reúne as intervenções programadas para a região entre o Saboó e o Paquetá (onde interliga-se à primeira fase, já concluída).

Atualmente, a Docas trabalha contra o tempo com a Prefeitura de Santos e a Secretaria de Portos (SEP) da Presidência da República, além do Ministério Público, para definir alternativas sem descaracterizar o pro-



CARLOS NOGUEIRA

Implantação do Mergulhão visa eliminar cruzamento rodoferrviário no Cais do Saboó e ajudar na revitalização dessa região do Centro de Santos

pósito inicial. “Faremos um arranjo de obra menor, mas que produza os mesmos efeitos”, explica o diretor de Infraestrutura da Codesp, Paulino Vicente.

O projeto executivo, em andamento há quase um ano e previsto para ser concluído até a primeira quinzena de setembro, apontou que o orçamento inicial, previsto no repasse de verbas do Programa de Acelera-

ção do Crescimento (PAC) da última década, não será suficiente. Entre os motivos levantados, está a necessidade de reforço do Cais do Valongo – uma vez que o tráfego de caminhões e as linhas de trens terão que ser remanejadas para lá, durante os três anos previstos para a construção da passagem subterrânea. Há ainda uma formação rochosa, encontrada na

região da Alfândega da Receita Federal, que, a princípio, precisaria ser retirada, uma vez que a passagem de nível abrangerá justamente todo esse trecho.

Tais ações elevaram o custo do projeto para R\$ 820 milhões, segundo estudos realizados até este mês. Para reduzir essa cifra, uma opção é diminuir em até 240 metros a passagem subterrânea. Nessa confi-

guração, o Mergulhão iria da divisa da Alemoa e o Saboó até a Praça Barão do Rio Branco (na frente do prédio da Justiça Federal, na direção do Armazém 4). Desta forma, aos invés de 970 metros, 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).

Isso levaria a uma economia (ainda não mensurada) no material utilizado para a construção e no procedimento de retirada da rocha ao lado do prédio histórico do Fisco, o que iria requerer uma série de cuidados.

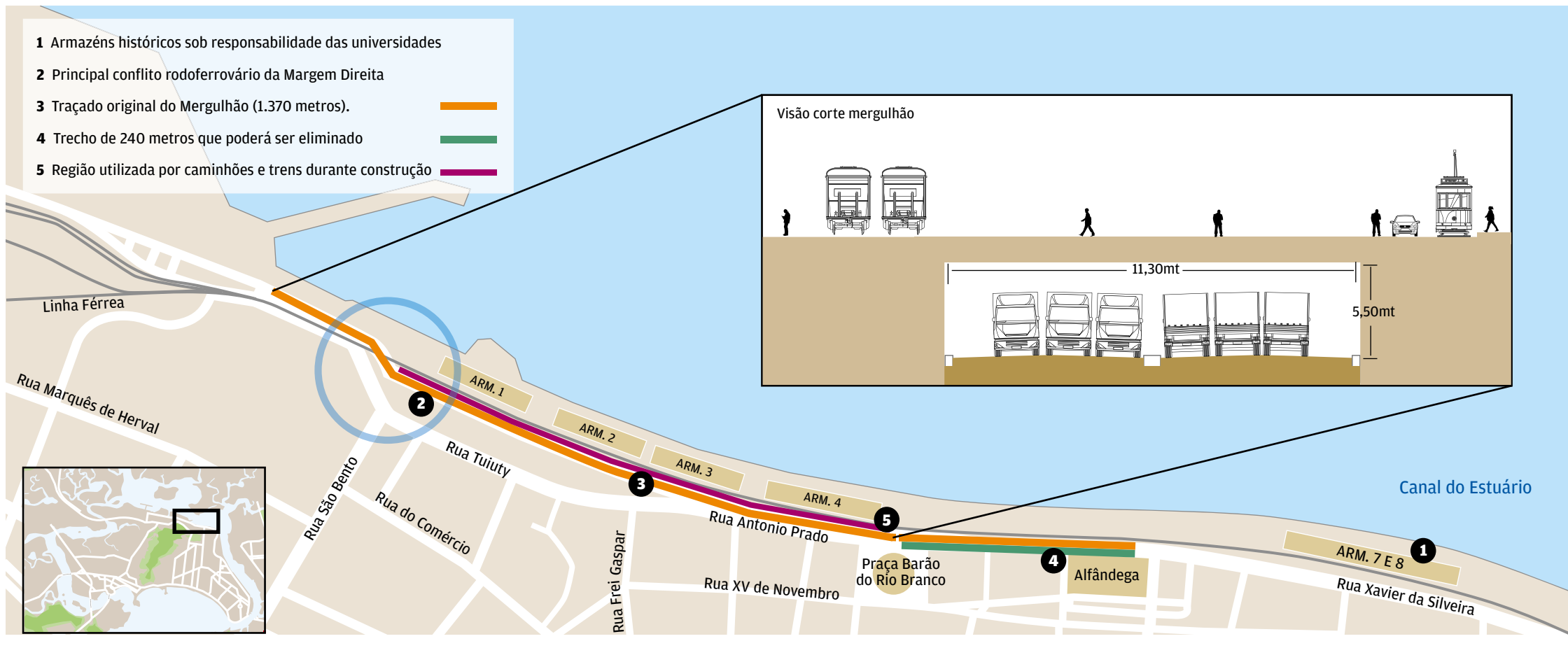
SENSO COMUM

“Temos que baixar o custo do empreendimento a valores mais factíveis”, reafirma Paulino, sem pontuar o valor máximo com que o Governo Federal trabalha. Para que a definição seja apresentada a público em setembro, são realizadas reuniões semanais entre o consórcio responsável pelo projeto executivo e representantes da Codesp, da SEP e da Administração Municipal.

O diretor do Departamento de Revitalização e Modernização Portuária da SEP, Antônio Maurício Netto, que também é presidente do Conselho de Autoridade Portuária (CAP) de Santos, vê como certa a redução do Mergulhão para que ele possa acontecer. No entanto, ressalta a necessidade de se manter o objetivo do projeto inicial, que é revitalizar a área e eliminar o gargalo. “Ele não terá funcionalidade se isso não for cumprido”, alertou.

Da mesma maneira, o secretário municipal de Assuntos Portuários e Marítimos de Santos, José Eduardo Lopes, lembra que o Projeto Porto Valongo, que reúne uma série de melhorias para a região central da Cidade e para o Cais do Valongo (como a instalação de marinas e um novo terminal de passageiros), também é um condicionante. “Nossa discussão é no sentido de adequar essas mudanças a esse projeto de revitalização, previsto deste o começo”, garante.

O projeto da passagem rodoviária subterrânea do Valongo, o Mergulhão



Obra garante crescimento ferroviário

“Não dá para pensar em movimentar mais ferrovia, se a gente não implementar melhorias no traçado ferroviário. Isso só acontecerá com o Mergulhão”, afirma o diretor de Infraestrutura da Companhia Docas do Estado de São Paulo (Codesp), Paulino Vicente. Para ele, o crescimento do modal no Porto de Santos está diretamente ligado à construção da passagem subterrânea, que colocará fim ao gargalo rodoferrviário na região do Saboó.

Atualmente, de acordo com a estatal, a cada hora, o tráfego de veículos é interrompido por 20 minutos para a passagem de composições ferroviárias. A perspectiva é de que esse parâmetro piore, uma vez que, até o início do ano que vem, está prevista a conclusão da duplicação da linha ferroviária que interliga o Planalto até o Litoral. “Só nessa intervenção, já é possível prever triplicar a movimentação de trens em Santos. Estamos correndo contra o tempo”, explicou o executivo portuário.

Para Vicente, o Mergulhão contribuirá tanto para o fim do gargalo no Saboó, como para a distribuição de cargas entre os modais, uma vez que os terminais de açúcar e soja, localizados na Margem Direita (Santos), poderão ser plenamente atendidos pelas composições. Com menos restrições, os trens poderão trafegar de maneira contínua e quase que ininterrupta por toda essa região do complexo portuário, sem mais interferir no tráfego de caminhões e carretas.

Armazéns

Dois dos armazéns do Valongo – na frente dos quais passará o Mergulhão – enfrentam problemas para sua revitalização. O de número 8 foi repassado para a Universidade de São Paulo (USP), que enfrenta uma grave crise financeira e tenta viabilizar a reforma e o restauro do imóvel portuário. O de número 7 está reservado para a Universidade Federal de São Paulo (Unifesp), que ainda aguarda sua transferência. Mas tal medida não tem prazo para acontecer.

Escala de trabalho às 7 horas

Berço	Navio	Ternos	Operação/carga
Cubatão P.2	Babitonga Bay	2	Embarque produto siderúrgico
Arm. 13/14	CMB Charlotte	1	–
Arm. 15	Secret	1	Descarga uréia
Arm. 15	Secret	1	–
Arm. 16/17	Atalante	2	Embarque açúcar
Arm. 20/21	Olympia	2	Embarque açúcar
TEV - Outros	Mediterranean Highway	2	–
Arm. 35.1	Cap Domingo	–	Embarque contêiner
Tecon-3	Loa	2	Embarque contêiner
Tecon-3	Cap San Nicolas	2	Embarque contêiner
Tecon-1	Sebastião Caboto	2	Embarque contêiner
Termag	Romandie	1	Descarga nitrato de amônia
Termag	Merganser	1	Descarga uréia
TGG	Dragon Sky	1	Embarque farelo de soja
Cargill	Kiran Marmara	1	Embarque açúcar
Terminal	The Merciful	1	–
Arm. 38	Areti	2	Embarque milho
Arm. 39	Carina	3	Embarque soja
Arm. 39	Carina	1	–

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