

Perimetral
O Mergulhão foi elaborado como uma parte da Avenida Perimetral da Margem Direita do Porto, via expressa projetada para percorrer todo o lado santista do complexo, da Alemoa à Ponta da Praia

portomar@atribuna.com.br

Porto & Mar

O projeto do Porto Valongo



Revitalização aguarda Mergulhão

Programa de recuperação da região dos armazéns 1 a 8 espera reavaliação do projeto da passagem subterrânea a ser construída no local

FERNANDA BALBINO
DA REDAÇÃO

A conclusão do projeto executivo do Mergulhão – a passagem rodoviária subterrânea que eliminará definitivamente o conflito rododiferroviário no Cais do Sabó, na Margem Direita do Porto de Santos – é a principal condicionante para a revitalização das áreas portuárias santistas. Essa recuperação está prevista no programa Porto Valongo Santos, que prevê a instalação de um centro de turismo e lazer na região dos armazéns 1 a 8. Mas o empreendimento só terá sua implantação licitada após a entrega dos estudos viários, que estão sendo preparados pela Companhia Docas do Estado de São Paulo (Codesp), a Autoridade Portuária.

O Porto Valongo vai gerar 2.200 empregos e a expectativa inicial era licitá-lo no ano passado. Agora, segundo a Prefeitura de Santos e a Secretaria de Portos (SEP), é necessário redefinir as dimensões do Mergulhão. Elas estão sendo reavaliadas pois foi encontrada uma formação rochosa em seu futuro trajeto – especificamente no subsolo, na região da Alfândega do Porto de Santos. A princípio, essa pedra precisaria ser retirada para a construção da passagem.

Também se estuda reforçar o Cais do Valongo – uma vez que o tráfego de caminhões e as linhas de trens que hoje passam



Companhia Docas e Prefeitura de Santos planejam implantar um centro de turismo e lazer na área dos antigos armazéns do Valongo

pela Avenida Portuária, no trecho onde o Mergulhão será implantado, terão de ser remanejadas para o cais, durante os três anos previstos para as obras.

O problema é que, com essas demandas, o custo do empreendimento subiu para R\$ 820 milhões, valor que está fora do previsto pelo Governo Federal. Para reduzir a cifra, uma opção é diminuir em até 240 metros a passagem subterrânea. Ao in-

vés 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).

De acordo com o secretário de Assuntos Portuários e Marítimos da Prefeitura de Santos, José Eduardo Lopes, no próximo dia 26, SEP, Codesp e Prefeitura deverão provar ao Ministério Público que é possível

garantir a viabilidade do Mergulhão, mesmo com a redução de sua extensão.

“Resolvidas essas questões, a Codesp vai concluir o projeto executivo do Mergulhão e, em seguida, partimos para o projeto (Porto Valongo)”, destacou o secretário. De acordo com a Autoridade Portuária, os estudos da passagem subterrânea devem ficar prontos até o final do próximo mês.

Mas as alternativas viárias para o período de obras do Mergulhão não têm previsão de serem apresentadas.

PORTO VALONGO

A viabilidade do projeto de revitalização e o potencial comercial dos galpões, além das adequações necessárias na região, foram definidas, em 2012, pela Ove Arup & Partners, contratada pela Prefeitura

de Santos. Agora, caberá à Codesp licitar a área total dos armazéns, mesmo com a cessão do de número 8 à Universidade de São Paulo (USP), que enfrenta uma grave crise financeira e tenta viabilizar a reforma e o restauro do imóvel portuário (leia matéria na página).

Já o Armazém 7 está reservado à Universidade Federal de São Paulo (Unifesp), que ainda aguarda sua transferência. Tal medida não tem prazo para acontecer.

A revitalização da área está orçada em R\$ 513,9 milhões. Mas nesse total não está incluído o custo de construção do terminal de passageiros a ser implantado nas proximidades do Armazém 6. A instalação destinada a navios de cruzeiro ficará sob a responsabilidade exclusiva da Codesp, a quem caberá o processo de licitação e demais definições para sua operação. A princípio, o terminal terá 71 mil metros quadrados, três berços de atracação e capacidade para receber 12 mil turistas por dia.

O projeto de recuperação também prevê a implantação de unidades de órgãos públicas na área. Há planos para a construção de bases dos bombeiros e da Força Aérea, escritórios de turismo e de autoridades públicas e um centro científico oceanográfico, a ser operado pela USP e pela Unifesp em seus armazéns.

Indefinição atrasa planos de universidade

Apesar de ter assinado o termo de posse do Armazém 8 do Porto de Santos há mais de dois anos, a Universidade de São Paulo (USP) ainda não investiu nas instalações. Isto porque ela espera a conclusão do projeto do Mergulhão, a passagem rodoviária subterrânea a ser construída no local. É preciso aguardar pois não estão descartadas mudanças no traçado da pista que podem afetar a futura unidade universitária.

De acordo com a Companhia Docas do Estado de São Paulo (Codesp), não há impedimento oficial para a USP iniciar as obras no armazém. Mas as me-

lhorias podem ser perdidas caso o projeto do Mergulhão venha a ser modificado e, eventualmente, afete o galpão. A Docas estuda reduzir a extensão da passagem subterrânea de 970 para 730 metros. O caso deve ser definido até o próximo mês.

Em maio de 2012, a USP assinou o contrato com a Autoridade Portuária para a utilização da área. O acordo prevê o uso do Armazém 8 por 25 anos. Para explorar o local enquanto não começa a reformá-lo, a universidade optou por instalar contêineres no galpão. Eles são utilizados como laboratórios e salas de aula e reunião. Ocu-

Doação

O navio oceanográfico Professor **Wladimir Besnard**, o primeiro com bandeira brasileira a realizar uma expedição na Antártida, deve ser doado ao governo uruguaio. Segundo o Instituto Oceanográfico (IO) da USP, o processo de transferência está em fase de aprovação pelas instâncias acadêmicas.

pam 750 metros quadrados, metade da área total do armazém. A segunda etapa da ocupa-

ção do imóvel, com a retirada dos contêineres, estava prevista para este ano. O projeto prevê levar a instalação cerca de cinco metros em direção à beira do cais, para ficar mais próxima dos navios oceanográficos Professor W. Besnard (já desativado), Alpha Crucis e Alpha Delphini, atracados em frente.

O centro de pesquisas da USP que será instalado no Armazém 8 é um anseio antigo de seus professores e alunos. Atualmente, a universidade conta com centros de estudos em Cananéia, no Litoral Sul, e em Ubatuba, no Litoral Norte.

Escala de trabalho às 7 horas

Local	Navio	Terno	Produto
BTP-2	MSC Canberra	2	Embarque Transbordo contêiner
Arm.12-A	T Symphonia	1	Descarga trigo
Arm.12-A	Kotsikas	1	-
Arm.13/14	Kashi Arrow	1	Descarga barrilha
Arm.13/14	Kashi Arrow	1	-
Arm.15	STX Delicata	2	Embarque celulose
Arm.15	STX Delicata	1	-
Arm.16/17	Killians	1	Embarque açúcar
Arm.19	Secret	1	Embarque açúcar
Arm.19	New Smart	1	Embarque açúcar
Arm.20/21	Ionic	1	Embarque açúcar
Arm.20/21	Mare Forum	1	Embarque açúcar
Arm.23	Ikebana	1	Descarga fertilizante mineral
Arm.23	Ikebana	1	-
Arm.27	fortune harmony	2	Embarque milho
Arm.29/30	Aargau	2	Descarga trigo Tecon-
Arm.31	Aracari Arrow	2	Embarque celulose
Arm.31	Aracari Arrow	1	-
Arm.31/32	Tai Sucess	2	Descarga sal
Arm.31/32	Tai Sucess	1	-
TEV- Outros	Galaxy Leader	2	-
Termag	Hemus	1	Descarga nitrato de amônia
Termag	Xo Lion	1	Descarga uréia
TGG	ABML Eva	1	Embarque milho
Cargill	United Milos	1	Embarque açúcar
Terminal	Casta Diva	1	-
Terminal	Minoan Dignity	1	-
Arm.39	NBA Vermeer	2	Embarque farelo de soja
Arm.39	NBA Vermeer	1	-
Arm.38	Azizi	2	Embarque farelo de soja

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