



**ATRIBUNA**  
 FUNDADA EM 26 DE MARÇO DE 1894  
 M. Nascimento Jr. (1909-1959)  
 Giusfredo Santini (1959-1990)  
 Roberto Mário Santini (1990-2007)

**MARCOS CLEMENTE SANTINI**  
 Diretor-Presidente

**ROBERTO CLEMENTE SANTINI**  
 Diretor-Vice-Presidente

**RENATA SANTINI CYPRIANO**  
 Diretora de Marketing

**FLAVIA CLEMENTE SANTINI**  
 Diretora de Circulação

**PAULO NAEF**  
 Diretor-Superintendente

**ARMINDA AUGUSTO**  
 Editora-Chefe

**MÁRCIO DELFIM LEITE SOARES**  
 Gerente Comercial e Marketing

**MARCO ANTONIO DA COSTA**  
 Gerente Industrial

# Opinião

## Mobilidade regional: muito por fazer

Mobilidade urbana é expressão recente, que substituiu, de certa forma, transporte coletivo. Ao se referir hoje à mobilidade, designa-se a capacidade de deslocamento de pessoas e bens no espaço urbano para a realização das atividades cotidianas em tempo considerado ideal, de modo confortável e seguro. Mas o conceito mais amplo vai além, implicando políticas públicas que envolvem transporte, trânsito e uso e ocupação do solo.

Quando se falava em transporte coletivo, a atenção era limitada aos sistemas públicos que servem às populações urbanas, com ênfase aos ônibus, linhas de metrô e trens. A mobilidade amplia essa ideia, e engloba principalmente o planejamento, a integração dos diferentes modais (e sua ampliação), as legislações urbanas e as políticas públicas que são necessárias para garantir, de fato, os deslocamentos com rapidez, qualidade e segurança.

A Baixada Santista é região metropolitana consolidada. Com 1.781.620 habitantes em 2014, segundo estimativa do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), figura como a 15ª mais populosa do País, e tem características importantes. Abriga o maior porto da América do Sul, que provoca fluxos gigantescos de carga, e um importante parque industrial em Cubatão. Os municípios que compõem a região estão integrados, fazendo deslocamentos muitas vezes diários de pessoas entre eles, para trabalhar, estudar ou para atividades de lazer e entretenimento.

A importância do planejamento na área é decisiva. Sem ele, ações pontuais se perdem e tornam-se inúteis. E não há sentido em definir linhas de ônibus municipais (ou intermunicipais) sem levar em conta a realidade regional. O Veículo Leve sobre Trilhos (VLT) aponta para um novo quadro. Sua primeira linha, em construção, integra dois municípios, Santos e São Vicente, e abre perspectivas para a efetiva integração entre as cidades. Mas é importante que o projeto global continue, sem interrupções.

O segundo trecho, que ligará a Estação Conselheiro Nébias ao Centro de Santos, é fundamental. Sem ele, o VLT não cumprirá suas funções plenamente. Exige-se, portanto, que o projeto e as obras correspondentes sejam iniciadas de modo imediato. Na medida em que se vislumbra a inauguração da primeira etapa – 76% das obras no trecho vicentino estão concluídas e testes de movimento serão iniciados na próxima semana – não se deve perder de vista que apenas começou esse importante projeto.

O novo sistema de transporte coletivo por meio de ônibus, o Bus Rapid Transit (BRT), de Praia Grande a Peruíbe, precisa ser viabilizado para que, integrado com o VLT, possibilite a circulação de moradores de todas as cidades. Os avanços atuais são importantes, mas somente a continuidade dos projetos vai garantir o pleno atendimento às necessidades da população.

### Do leitor

As cartas enviadas à *Tribuna do Leitor* devem conter nome, endereço, telefone e RG. O tamanho dos textos não pode ultrapassar 900 toques, incluindo os espaços. As cartas que não obedecerem esta orientação serão desconsideradas, bem como e-mails anexados.

**E-MAIL**  
 leitor@atribuna.com.br

**ATENDIMENTO AO LEITOR**  
 Telefone: 0800-727 7710

**REDAÇÃO**  
 Rua João Pessoa 129, 3º andar, Centro Santos, São Paulo. CEP 11013-900

### Pesos e medidas

Em atenção ao leitor Osvaldo Manuel, em publicação efetuada em 15 de agosto, a Unidade de Gerenciamento do Programa Santos Novos Tempos ( UGP), vinculado à Prefeitura de Santos, esclarece que as enchentes em toda Zona Noroeste serão minimizadas. Devido ao grande volume de investimento, as obras do programa foram divididas em fases. A primeira delas foi iniciada e o bairro da Caneleira será contemplado com as obras da segunda fase, que incluirá instalação de uma estação elevatória (EE4) para o bombeamento das águas pluviais do bairro.

O procedimento licitatório, com a pré-qualificação das empresas desta segunda etapa, já se encontra em andamento.

ASSES. DE IMPRENSA PREFEITURA DE SANTOS

### Robinho e o Santos

Em seu livro *A ginga e o jogo*, Armando Nogueira (*in memoriam*) pelos idos de 2003 escrevia: “Robinho tem duas pernas que, no instante do drible, viram dez”, e completava: “mas o que me empolga no estilo é mesmo a finta estonteante”.

Robinho explodiu no futebol de forma meteórica, na vitoriosa campanha do Santos, no Campeonato Brasileiro de 2002. Em 2004, ele voltou para ajudar a equipe alvinegra a garantir o título na partida final contra o Vasco. Em sua despedida, em 2005, quando foi para o Real Madrid, eu escrevi que deixava ele seu time do coração “Santástico” para, quem sabe, tornar-se “Galáctico”! Teve ele várias passa-

gens pela Seleção e por vários clubes europeus e, agora, retorna ao Santos com seu futebol moleque.

Espera-se que, neste segundo empréstimo, ele possa ajudar seus companheiros e o Santos FC a ganhar títulos. Resta-nos a esperança de ouvir o clamor da torcida: “O-lê-lê! O-lá-lá! O Robinho vem aí e o bicho vai pegar”; com técnica e disciplina, dando o sangue com amor, pela bandeira que ensina a lutar com fé e ardor.

MANOEL RAMOS E NEIDE RAMOS - SANTOS

### Marés e ressacas



As constantes e eternas ressacas das marés, ocasionando o assoreamento da praia, no trecho em frente ao Aquário Municipal de Santos, na Ponta da Praia, vêm se transformando em grave problema, como o desnível de solo em mais de dois metros entre o nível da calçada até ao nível da areia, exposição da tubulação de água de diâmetro de 50 cm, conduítes de fiação elétrica dos postes de iluminação da praia sendo arrancados e

degradação das muretas. Além disso, a reposição do volume de areia, que foi retirada pela ressaca da maré, e para recompor a praia, é feita através de centenas de caminhões carregados de areia, tratores e operários, sem sanar em definitivo este eterno problema. É um autêntico trabalho de “enxugar gelo”, pois esta reposição de areia, assim que venha outra ressaca, vai tudo de volta para o canal de navegação, assoreando constantemente para posteriormente fazerem a dragagem. Acredito que uma solução técnica deve estar sendo estudada, pois é inadmissível ao longo de muitos anos permanecer tal situação.

J. A. NOGUEIRA DE SÁ - SANTOS

### Roger Abdelmassih

Ao assistir reportagem sobre a prisão do médico Abdelmassih, fiquei impressionado o quanto o dinheiro compra tudo. Apenas dois repórteres da TV Record, com uma câmera e boa vontade, descobriram onde ele se encontrava. Condenado a 278 anos e agraciado na época a um *sursis* emitido por membro do STF, o mesmo desfrutava de uma vida normal e luxuosa no país vizinho (Paraguai) e residindo em um bairro chique, a 100 metros da residência do atual presidente daquele país.

Está claro que há muita gente na cobertura e facilitação, colaborando nestes três anos em que ele ficou foragido e vivendo nababescamente e, com certeza, ainda rindo das mais de 50 vítimas que ele fez.

WILSON F. RODRIGUES - SANTOS

## Ritmo forte no pré-sal

Quando foram anunciadas as primeiras descobertas de petróleo e gás na camada pré-sal em 2006, surgiram grandes expectativas. As reservas de vários poços e bacias eram gigantescas, mas os desafios técnicos e financeiros para a produção eram igualmente enormes. Um longo e paciente trabalho de organização foi necessário, e os efeitos começam agora a aparecer.

Em 13 de julho, a produção da camada pré-sal das bacias de Santos e Campos atingiu a marca de 546 mil barris diários, um novo recorde. A produtividade média por poço em operação comercial no polo da Bacia de Santos tem sido de 25 mil barris de petróleo diários, maior do que a registrada no Mar do Norte (15 mil barris) e no golfo do México (10 mil barris). De 2010 até agora, a produção no pré-sal cresceu dez vezes, e já responde a 22% do total da produção de petróleo da Petrobras.

Considerando um período de dois anos a terminar no final de 2014, a empresa terá colocado em operação dez plataformas, ampliando a capacidade de produção em 1,3 milhões de barris de petróleo por dia. E o Plano de Negócios e Gestão da Petrobras prevê 23 novas unidades entre 2015 e 2018, fazendo com que, ao final do período, a produção chegue a 3,2 milhões de barris. Entre 2014 e 2018, a estatal prevê investir US\$ 220 bilhões, o maior programa de investimentos de uma petroleira no mundo. A expectativa é que a produção atual dobre no início da próxima

década, passando de quatro milhões de barris por dia, feito atingido em apenas sete anos.

O impacto de efeito pré-sal provocará forte crescimento da indústria extrativa no País. Segundo especialistas, o setor, que tem atravessado dificuldades, com dois anos negativos, se recuperará em 2014, devolvendo toda a queda acumulada em 2012 e 2013. E o responsável por isso é o segmento de petróleo e gás, cuja produção deverá crescer 5,6% neste ano e 8% em 2015.

É um cenário promissor que traz boas perspectivas para o Brasil, contrastando com as dificuldades crescentes da indústria tradicional, espalhado também no comércio e nos serviços. Como as atividades de petróleo e gás são intensivas em capital, há grande impulso no setor de máquinas e equipamentos. Além disso, há os impactos positivos nas cadeias relacionadas, principalmente na produção de estaleiros e plataformas. E no plano macroeconômico, a maior produção de petróleo trará melhorias no balanço de pagamentos e na balança comercial do País.

Na região, a conclusão da primeira torre do edifício sede da Unidade de Operações de Exploração e Produção da Bacia de Santos da Petrobras, e sua ocupação a partir de outubro, aponta para outra etapa, com reflexos em todo o centro da cidade. As especulações e previsões estão dando lugar a uma nova realidade, que vai trazer resultados concretos para toda a Baixada Santista.

### Tribuna Livre

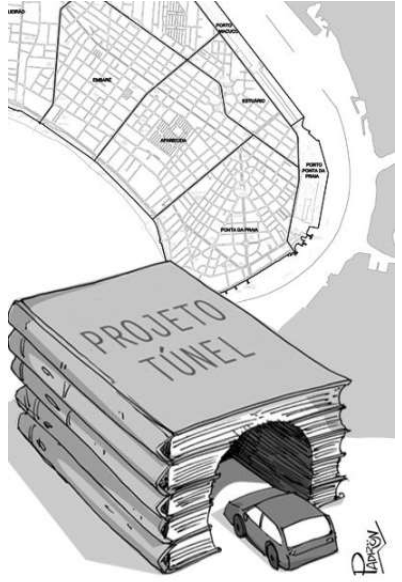
**LAURENCE CASAGRANDE LOURENÇO.** Diretora-presidente da Dersa - Desenvolvimento Rodoviário S/A.

## Túnel submerso: avanços, benefícios e compromisso

A Dersa publicou, na última quarta-feira (27 de agosto), o novo edital de licitação para as obras do Submerso – Túnel Santos-Guarujá. Com isso, concluiu-se o hiato aberto em 16 de julho último, quando houve a revogação da licitação anterior. Pelas regras do edital, as construtoras interessadas têm 45 dias para formalizar parcerias competitivas e preparar os documentos de qualificação técnica e financeira para disputar um conjunto de obras orçado em R\$ 1,98 bilhão. Trata-se do maior contrato público de obra no setor viário da história da Baixada Santista.

Integram o pacote de obras: a instalação do túnel submerso (R\$ 596 milhões), a construção de uma doca seca no Guarujá (R\$ 398 milhões) e adequações viárias em Santos (R\$ 557 milhões) e Guarujá (R\$ 437 milhões). O projeto utiliza tecnologia de ponta ainda inédita no Brasil. Os trabalhos começam no início de 2015 e serão concluídos em 44 meses.

Ao longo das obras, mais de 3.000 novos postos de trabalho serão criados e ocupados. O empreendimento abrirá novas oportunidades de negócios para diversos comerciantes e empreendedores da Baixada Santista. Os municípios também ganharão com o aumento da arrecadação: somente as obras do túnel significarão um acréscimo de mais R\$ 50 milhões



aos cofres de Guarujá e Santos.

O Submerso cruzará o estuário em sua região intermediária, ligando os bairros do Macuco e Vicente de Carvalho. O traçado definitivo, ajustado ao longo do processo de licenciamento ambiental, contou com contribuições valiosas de autoridades e comunidade local. Quando estiver pronto, o empreendimento adicionará mais de cinco quilômetros em novas vias que permitirão a conexão plena entre as ilhas de São Vicente e Santo Amaro.

A opção por localizar o túnel em ponto afastado da Via Anchieta é estratégica. A distância funcionará como um desestímulo para que os

motoristas troquem a Cônego Domênico Rangoni pelo Submerso nas viagens entre Guarujá e o planalto. Por outro lado, esta mesma posição se apresenta como “caminho natural” para percursos que começam e terminam dentro das cidades. Estima-se que o túnel receberá 18 mil veículos por dia, já em 2018, e o tempo de travessia será inferior a dois minutos.

Reduções de tempo e percurso também serão percebidas por ciclistas e pedestres. Além disso, o túnel oferecerá uma excelente oportunidade para implantação de novas linhas de ônibus intermunicipais e possibilitará que o VLT atinja também o Guarujá.

Amealhar tantos benefícios só foi possível à custa de muito diálogo, perseverança e determinação. Razões que já elevaram o Submerso a um patamar único: trata-se da primeira iniciativa de travessia seca a reunir, ao mesmo tempo, disponibilidade orçamentária, projeto de engenharia e licença ambiental. A abertura da licitação de obras, ocorrida nessa semana, foi mais um marco importante. Fazê-la cumprir exatamente o mínimo prazo legal, é uma demonstração firme de comprometimento. É fato, que ainda há um bom percurso à frente. Contudo, é preciso reconhecer também que o desejado final desse caminho nunca esteve tão perto.