

Há chance para caminhões no túnel

Ligação submersa entre Santos e Guarujá terá mesma inclinação do túnel da Imigrantes. Mas veículos pesados poderão usar o trajeto

DÉBORA PEDROSO

ENVIADA A SÃO PAULO

A inclinação da rampa para entrada e saída do túnel submerso que ligará Santos e Guarujá será de 6% – a mesma da pista de descida da Rodovia dos Imigrantes. Mesmo assim, ao contrário da estrada sob concessão da Ecovias, ônibus e caminhões poderão trafegar na nova ligação seca, prevista para ficar pronta em fevereiro de 2018.

De acordo com a Dersa, a diferença está na extensão do trecho, que para o túnel compreenderá 700 metros, enquanto na Imigrantes são 11 quilômetros. A medida é considerada aceitável para os padrões de segurança, inclusive quanto à passagem do Veículo Leve Sobre Trilhos (VLT), para o qual o declive limite é de até 8%.

Apesar de ser uma certeza

para o Governo do Estado que o VLT também tráfegará pelo túnel submerso, ainda não está indicada no projeto a faixa exclusiva para ele.

Atualmente, a Dersa prevê uma passagem por cidade. Cada uma terá três faixas, uma exclusiva para ônibus e caminhões e as outras duas para carros e motos. A área destinada aos pedestres e ciclistas será independente, mas alocada entre os dois corredores de circulação de automóveis.

Quando pronto, a Dersa acredita numa circulação diária de 14 mil veículos, desafogando o fluxo atual da balsa, que recebe hoje em torno de 20 mil. Para diminuir a competição entre os acessos novo e antigo às cidades, o valor do pedágio de ambos deve ser semelhante.

Discussões

Para discutir o impacto ambiental do projeto, já estão agendadas audiências públicas para 12 e 13 de novembro, respectivamente em Santos e Guarujá. O túnel terá 762 metros de extensão, 950 metros de rampas de acesso e cerca de 4,5 km de obras viárias em superfície e viadutos.

“Se eu implantar um túnel sem pedágio, tiro todo o tráfego das outras possibilidades (balsa e rodovia) e acabo concentrando tudo no túnel”, diz o coordenador do projeto do túnel, Estanislau Marcka.

A estimativa de tempo de percurso nos 1.700 metros de túnel é de 1 minuto e 42 segundos para veículos trafegando a 60 quilômetros por hora.

SEGURANÇA

Técnicos da Dersa se reúnem na próxima semana com o Corpo de Bombeiros, na Capital, para definir o plano de segurança do túnel submerso.

A empresa já possui algumas alternativas, entre as quais a ventilação (similar à dos túneis da Imigrantes), camada protetora contra fogo e a colocação de um tanque com capacidade de até 45 mil litros para o caso

de acidentes envolvendo caminhões com vazamento de produtos. Pode haver, até, posto de enfermagem.

OBRA

A empresa holandesa Royal Haskoning deve concluir em 45 dias a sondagem da área onde ficará o túnel.

A companhia presta consultoria à Dersa e já definiu que o canteiro de obras dos módulos que formarão o túnel ficará em Vicente de Carvalho, Guarujá, na região do Linhão (as torres da Companhia Docas do Estado de São Paulo, Codesp).

Para alocar o túnel, será necessária a realização de dragagem no canal do Porto. A expectativa é que até 800 mil metros cúbicos de sedimentos sejam retirados. A ligação seca ficará 35 metros abaixo do nível do

mar e respeitará o limite de calado do Porto, que é de até 21 metros.

COMO SERÁ FEITO

A técnica para construir o túnel consiste basicamente em flutuar os módulos para depois imergi-los. Cada peça da ligação seca será construída em docas. Trazidas para o mar, receberão uma quantidade de água para facilitar a imersão.

“É uma operação delicada, portanto, não pode haver navio passando” explica Estanislau Marcka.

No fundo, os módulos serão acoplados e vedados. A parte externa do túnel receberá cobertura para proteger a estrutura não só de vazamentos, mas também de acidentes com navios ou raspagem de âncoras.

FOTOS ALEXANDER FERRAZ



Estanislau Marcka (à esq.) e o engenheiro civil Harald Franke, da empresa holandesa Royal Haskoning, forneceram ontem, na sede da Dersa, em São Paulo, informações a respeito do túnel entre Santos e Guarujá



Tombamento é para barrar desapropriação

O vereador Evaldo Stanislaw (PT) protocolou ontem, no Conselho Municipal de Defesa do Patrimônio Cultural de Santos (Condepasa), o pedido de abertura do processo de tombamento do traçado urbanístico do núcleo conhecido como Casas Populares, no Macuco.

O vereador alega se tratar de um núcleo representativo do período histórico que remete à consolidação econômica do Porto e da época em que o Macuco era a maior e mais populosa área da Cidade.

“É importante salientar que o núcleo apresenta peculiar arranjo, à época da construção, não era comum nem habitual. O que equivale dizer que as Casas Populares têm também importância urbanística pioneira”, justifica o parlamentar.

Porém, mais do que preservar as características culturais e urbanísticas, Stanislaw quer barrar qualquer possível desapropriação no local. Segundo ele, o polígono formado pelas ruas Barão de Ramalho, José André de Sacramento, Cidade de Antioquia e Bezerra de Menezes faz parte da área impactada, conforme o projeto da Dersa, para a construção do túnel submerso que ligará Santos e Guarujá.

De acordo com o vereador, caso o Condepasa aceite estudar o processo de tombamento, imediatamente ficará inviabilizada qualquer alteração no local.

“Não estou pedindo o tombamento dos imóveis, mas do traçado. Assim, o morador pode realizar obras em sua casa, mas fica proibido levantar um prédio ou mon-

tar ou canteiro de obras, por exemplo”.

Para ele, o túnel precisa ser feito, mas nenhum traçado deve ser imposto. “Um único túnel não é suficiente para resolver a questão viária da Cidade. Porém, o que é possível fazer agora é apenas um. E foi escolhida a pior opção”.

Para o vereador, o relatório de impacto ambiental mostrou que 18,5 mil domicílios estão na área de influência direta, 8,5 mil em Santos. “Os impactos no trânsito também serão terríveis porque caminhões vão circular por dentro da Cidade, e todos os esforços para se fazer um anel viário para eles vão cair por terra”, diz.

Stanislaw também considera que, com esse traçado, o túnel “vai atender pouco a população e muito os terminais” – mesmo sem haver certeza de que caminhões poderão passar pela futura ligação.

TRÁFEGO VARIADO

No evento de apresentação do projeto, no Palácio dos Bandeirantes, em São Paulo, o governador Geraldo Alckmin (PSDB) afirmou que o projeto prevê a circulação de bicicletas, de pedestres, automóveis, do Veículo Leve sobre Trilhos (VLT) e, até, de caminhões.

“Não é que vá passar, mas o projeto pode até atender caminhões”, comentou.

“A ideia não é trazer para dentro da Cidade os caminhões da rodovia, gerando trânsito. Mas os caminhões que são urbanos, esses poderão passar (pelo túnel) sem problema nenhum”, disse, também, na ocasião, o secretário estadual de Logística e



Bezerra de Menezes é uma das ruas que compõem o núcleo; segundo vereador, deve-se tomar local por “importância urbanística pioneira”

Coordenador responde

O coordenador do projeto do túnel entre Santos e Guarujá evitou fazer previsões caso o pedido de tombamento do traçado próximo às casas populares do Macuco seja aceito pelo Condepasa. “É um processo um pouco longo, então fica difícil trabalhar com hipótese. Se realmente for tombado, a gente precisa estudar a solução”, afirma Estanislau Marcka. No que se refere à quantidade de moradias afetadas, Marcka reforçou que há, atualmente, só estimativas, que podem até diminuir. “Não se fazem omeletes sem quebrar ovos”, diz, ao esclarecer que as desapropriações de imóveis são inevitáveis. Entre as sete locações estudadas, a que compreende o acesso pelo Cais de Outeirinhos no Macuco e área do Linhão, em Vicente de Carvalho, Guarujá, são pontos nos quais haverá menor impacto viário, segundo a Dersa.

Transporte, Saulo de Castro Abreu Filho.

Para Evaldo Stanislaw, a melhor alternativa seria abrir o túnel na entrada da Cidade. “Mas, no estudo, só foi detalhado e esmiuçado o traçado que eles escolheram. Eles precisam apresentar estudo de impacto de cada uma das opções. Se o Condepasa aceitar este pedido, teremos mais tempo e chances de discutir realmente o que é melhor para a Cidade e aos municípios”.

DESNECESSÁRIA, DIZ PREFEITO

“É importante deixar claro que não existe autorização para desapropriação de um tijolo se-

quer. Nada vai ser feito sem o diálogo com a comunidade. A certeza é que a proposta, do jeito que está, não será executada. E qualquer um que fale o contrário ou está mal informado ou mal intencionado”, declarou ontem o prefeito Paulo Alexandre Barbosa (PSDB).

Para o prefeito, a construção do túnel e possíveis desapropriações precisam ser tratadas com prudência.

Barbosa acrescentou achar “desnecessária” a proposta de Stanislaw. “Estamos estudando todas as possibilidades. Mas é certo que surgirão mudanças e alterações e elas serão para melhor”.

IRANDY RIBAS