

Nova estrada é viável, diz Governo do Estado

Ligação entre Santos e Suzano está em análise

MAURÍCIO MARTINS
DA REDAÇÃO

O Governo do Estado analisa o projeto de uma estrada entre a Baixada Santista e a Região Metropolitana de São Paulo. A proposta da rodovia, que interligaria Suzano à Área Continental de Santos, foi apresentada pela Construtora Contern. A empresa faz parte do Grupo Bertin – consórcio que administra o Trecho Sul do Rodoanel e trabalha na construção do Trecho Leste.

Em entrevista exclusiva para a *A Tribuna*, o secretário estadual de Logística e Transportes, Saulo de Castro Abreu Filho, disse que, atualmente, esse é o único novo acesso em estudo. “Essa proposta faz sentido, tem ligação com o Rodoanel, que é importante para a Capital. Tem um traçado inicialmente adequado, a viabilidade técnica dentro do princípio do Rodoanel e um bom volume de tráfego projetado. Ambientalmente é difícil, mas não é impossível”, afirma o secretário.

Abreu Filho explica que o projeto seguiu para o setor de planejamento da secretaria e está sendo avaliado pelos mesmos técnicos que foram responsáveis pelo projeto do túnel submerso entre Santos e Guarujá.

“No primeiro momento, veio uma apresentação, fotos e maquete. O pessoal do planejamento verificou que faz sentido sob o ponto de vista de tráfego, ou seja, vai ter usuário para a estrada. Agora tem alguns questionamentos, uma listagem de dez ou 12, que foi para o empreendedor esclarecer”, diz o secretário.

Por enquanto, a proposta da Contern é apenas um esboço, para abrir a discussão. A ideia é que sugestões possam ser agregadas para a formatação de um projeto básico.

Por estar em fase inicial, a empresa prefere não divulgar o que foi apresentado ao Governo Estadual. Em nota, a construtora confirma “que vem desenvolvendo um estudo para uma nova descida para Santos a partir de Suzano, atendendo aos interesses do Governo do Estado e das prefeituras de Suzano e Santos. Porém, a empresa só detalhará o projeto após todas as aprovações necessárias”.

O secretário Abreu Filho frisa que os estudos levam em conta questões de engenharia e os custos da execução. “O projeto sozinho não vai adiante, tem todo um resto de obras em Suzano que ficariam a cargo do DER (Departamento de Estradas de Rodagem) e não da iniciativa privada. Precisamos saber o lado financeiro, quanto fica. Há desapropriações, re-

giões de mananciais, represas. A forma de intervir nisso é caríssima”, ressalta Abreu Filho.

OPÇÃO DESCARTADA

É impossível conseguir licenciamento ambiental para a construção de uma estrada entre Parelheiros (distrito rural de São Paulo) e Itanhaém, garante o secretário.

Sendo assim, o traçado está totalmente descartado pelo Governo do Estado. “Deve ter uns 50 anos (essa proposta). Se fosse feita antes, seria mole, porque não existiam todas as atuais questões ambientais. Estudamos onde era possível mexer e ficaria uma rodovia gigantesca. A opção de tecnologia para se viabilizar, como túneis, por exemplo, seria inimaginável, coisa de bilhões e bilhões. Não dá para fazer”, ratifica Abreu Filho.

Outra ideia que parece não fazer eco no Governo Estadual é a tão sonhada terceira pista da Rodovia dos Imigrantes. “É um projeto antigo, mas hoje não está em estudo”, resume o titular de Logística e Transportes.

ESPECIALISTAS

Para o arquiteto e urbanista Augusto Muniz Campos, especialista em Gerenciamento de Cidades, a ligação da Baixada Santista com Suzano serviria para aliviar o caos na chegada pela Via Anchieta.

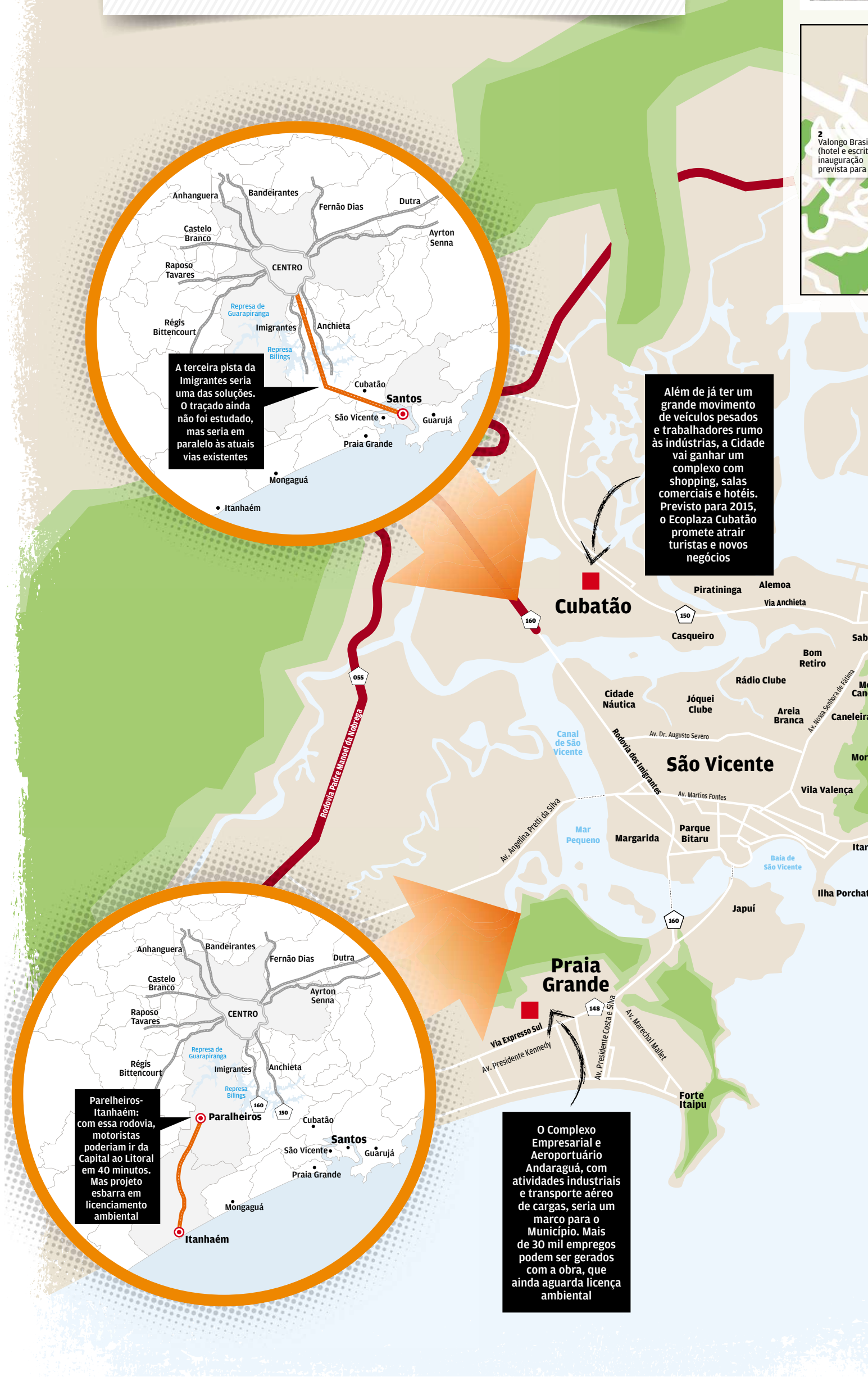
“Fica congestionado porque conflita os interesses das indústrias de Cubatão, do Porto de Santos e de Guarujá e do pessoal que vem para o turismo. A estrada está saturada, então é importante ter uma opção que divida o tráfego”, sustenta o especialista.

O engenheiro de transportes Érico Almeida acredita que a produção transportada pelos caminhões rumo a Santos é tão grande que o novo traçado não resolveria o problema. “O mais importante para a região é terminar o Rodoanel e fazer o Feroanel, para que as cargas venham para o Porto de Santos por ferrovia, não por caminhão”, diz o engenheiro.

Com novos empreendimentos na Baixada Santista, especialmente em Santos, onde os investimentos estão concentrados no Valongo, a tendência é de que a entrada do Município acabe ainda mais estrangulada.

“As obras da entrada da Cidade (novos viadutos já anunciados pela Prefeitura) são apenas uma pequena parte do que é necessário fazer. O trecho final da Anchieta, entre o Casqueiro e Santos, precisaria ser reformulado, ampliado”, afirma o arquiteto Augusto Muniz Campos.

Empreendimentos previstos e estradas que já foram propostas



Artesp

A Agência de Transporte do Estado de São Paulo (Artesp) afirma que, atualmente, não estuda a implantação de novas vias de acessos à Baixada Santista. Entretanto, a Artesp cita ampliações no Sistema Anchieta-Imigrantes (SAI) que foram incorporadas ao contrato com a Ecovias e estão em andamento para melhorar o tráfego nas estradas. “Por exemplo, a remodelação do trevo do Km 55 da Rodovia Anchieta, com implantação de anel viário interligando as rodovias Anchieta (SP-150), Cônego Domênico Rangoni (SP-55), Imigrantes (SP-160) e Padre Manoel da Nóbrega (SP-55). Também está sendo implantada uma terceira faixa com oito quilômetros por sentido na Rodovia Cônego Domênico Rangoni, entre o Km 262,7 e o Km 269,2, na região do Polo Industrial de Cubatão. A previsão é que as obras estejam concluídas até setembro de 2014”

Investimentos

Em nota, a Secretaria de Estado de Logística e Transportes explica que o Departamento de Estradas de Rodagem (DER) investe atualmente mais de R\$ 500 milhões em obras na região de Cubatão. Cita, ainda, a construção de viadutos na Rodovia dos Imigrantes, do Km 65,2 ao Km 67,6, eliminando os semáforos em seis pontos de São Vicente. “As obras foram iniciadas em julho de 2013 e deverão ser concluídas em janeiro de 2016 e o investimento é de R\$ 93,9 milhões”. Já na Rodovia Anchieta, a Secretaria ressalta a implantação de um novo viaduto, paralelo ao Viaduto 31 de Março, no Km 59,8, no Jardim Casqueiro, em Cubatão. “O projeto inclui a execução de acesso aos bairros lindeiros, vias marginais, iluminação do viaduto e remanejamento de interferências. As obras foram iniciadas em julho de 2013, com previsão de conclusão em julho/2014”

Aumento constante

Nos últimos 10 anos houve um aumento de 28,5% no número de veículos que utilizam o Sistema Anchieta-Imigrantes em direção à Baixada Santista

Ano	Veículos
2003	14 milhões
2004	14,3 milhões
2005	14,5 milhões
2006	14,8 milhões
2007	15,4 milhões
2008	15,8 milhões
2009	16,4 milhões
2010	16,9 milhões
2011	17,3 milhões
2012	18 milhões

