

FALE COM A GENTE!

Editor Leopoldo Figueiredo
E-mail portomar@atribuna.com.br
Telefone 2102-7269

Seminário vai debater transporte hidroviário
A Associação de Engenheiros e Arquitetos de Santos (AEAS) realiza hoje, das 9 às 12 horas, o 8º Seminário Hidrovia Já, com a participação de especialistas. O evento será transmitido pelo canal do YouTube da AEAS.

PORTO & MAR

Estado modifica projeto de ponte

Nova versão para a ligação seca entre Santos e Guarujá prevê vão central maior, de 750 metros, e estima custo em R\$ 3,9 bilhões

FERNANDA BALBINO
DA REDAÇÃO

O Governo do Estado alterou o projeto da ponte planejada para ligar as duas margens do Porto de Santos. As mudanças atendem a um pedido do Ministério da Infraestrutura, que temia os impactos do empreendimento à navegação no cais santista. Agora, o plano prevê uma ponte pênsil, com 750 metros de largura entre os pilares – em versões anteriores, essa distância foi de 450 metros e 325 metros. Já o valor da estrutura subiu de R\$ 3,5 bilhões para R\$ 3,9 bilhões. A previsão é de que as obras sejam iniciadas até quatro meses após a aprovação do Governo Federal.

Segundo a proposta inicialmente apresentada pela Ecovias, a concessionária que administra o Sistema Anchieta-Imigrantes (SAI), a ponte entre as duas margens do cais santista teria cerca de 7,5 quilômetros de extensão, com início na entrada de Santos, no km 64 da Via Anchieta, e término próximo ao acesso à Ilha Barnabé, na Área Continental de Santos, a cerca de 500 metros da praça de pedágio de Guarujá, no km 250 da Rodovia Cônego Domênico Rangoni.

O plano revisado prevê a



Ponte foi projetada para cruzar o canal de navegação entre a região da Alemoa e a Ilha Barnabé

SOB AVALIAÇÃO

Procurado, o Ministério da Infraestrutura destacou que as alterações propostas pelo Governo do Estado serão avaliadas. A pasta aponta que as mudanças contemplam avanços na geometria da ponte, além do processo construtivo, da altura e da extensão

mesma extensão de travessia, 7,5 quilômetros, sendo 1,1 quilômetro de travessia

do vão central. O Ministério da Infraestrutura também destacou que, dentro dos estudos acerca da desestatização do Porto de Santos, iniciados em setembro, são avaliados e estudados os acessos terrestres e vias de ligação do Porto e seu entorno, além de todas as

em ponte pênsil e o restante em viadutos. A localização também é a mesma.

outras questões inerentes ao Porto de Santos. “Uma solução adequada de ligação seca entre as duas margens do porto é desejada tanto sob a ótica social como econômica, considerando o desenvolvimento do Porto de Santos sob esse contexto de desestatização”.

Inicialmente, o vão principal da ponte teria altura de 85 metros e 325 metros de

largura entre os pilares. Mas essa distância e sua localização foram destacadas como entraves à navegação pela Autoridade Portuária de Santos.

Diante dos problemas, o Governo do Estado, através da Secretaria de Transportes e Logística, alterou o projeto. Ao invés de uma estrutura estaiada, agora, o plano prevê uma ponte pênsil, com 750 metros de largura entre os pilares e 85 metros de altura no vão principal.

Segundo o Estado, os estudos para a elaboração do projeto contaram ainda com testes no simulador do Tanque de Provas, do Laboratório de Engenharia Naval da Universidade de São Paulo (USP). Especialistas apontaram que não há obstáculos à expansão do Porto de Santos.

O projeto também foi analisado pelo Serviço Regional de Proteção ao Voo de São Paulo, do Departamento de Controle do Espaço Aéreo do Comando da Aeronáutica, que declarou que não há prejuízo para a operação do aeroporto, com a necessidade somente de sinalização e iluminação específica.

CONSTRUÇÃO

Segundo o secretário estadual de Logística e Trans-

portes, João Octaviano Machado Neto, são estimados 36 meses para a conclusão dos trabalhos.

De acordo com o executivo, o empreendimento depende do aval da Autoridade Portuária de Santos para que sejam obtidas todas as licenças necessárias. “Transformamos em projeto que atende completamente a solicitação que foi feita. Entregamos o projeto com vão de 750 metros, completamente fora dos canais de navegação do Porto e isso aumenta consideravelmente essa capacidade. Não interfere na expansão do Porto e em nenhum risco de navegação, conforme já havia sido atestado pela Praticagem e pela Capitania dos Portos de São Paulo, que fizeram as simulações com vãos menores”, explicou João Octaviano.

NOVO VALOR

Segundo o secretário estadual, a alteração do valor estimado para a construção da ponte se dá por conta da mudança da estrutura, que passou de estaiada para pênsil. O plano do Governo do Estado prevê que a obra seja realizada pela Ecovias, com a contrapartida de renovação do contrato de concessão do SAI.