# Ponte-túnel liga Dinamarca e Suécia

Países são unidos por obra de engenharia que criou até uma ilha artificial para que ligação seca pudesse imergir

**MAURÍCIO MARTINS**
ENVIADO A DINAMARCA E SUÉCIA

Uma ponte que termina em uma ilha artificial e tem um túnel imerso na sequência em 16 quilômetros de extensão. A *Tribuna* esteve ontem nessa complexa obra de engenharia que une Copenhague, na Dinamarca, a Malmo, na Suécia. Além de passar pela ligação seca, a Reportagem foi à área técnica da ilha, cujo acesso é restrito a poucas pessoas por ano.

A *Tribuna* acompanha a comitiva brasileira que visita países da Europa a convite das frentes parlamentares da Ligação Seca Santos-Guarujá e de Portos e Aeroportos da Câmara dos Deputados, com apoio do Instituto Brasileiro de Infraestrutura (IBI).

Inaugurada em 2000, a Ponte de Øresund é muito mais do que uma ligação entre dois países. A estrutura se destaca como uma das mais impressionantes obras de engenharia da Europa, reunindo soluções inovadoras para superar desafios geográficos, ambientais e logísticos.

O complexo integra uma ponte de 7,8 km, a ilha artificial de Peberholm, com 4 km, e o túnel imerso de 3,5 km. Uma península artificial adicional de 500 metros completa a conexão no lado dinamarquês, próximo ao Aeroporto de Copenhague. A estrutura atende tanto ao tráfego rodoviário quanto ferroviário, consolidando-se como maior ponte rodoferroviária da Europa.

MAURÍCIO MARTINS

Inaugurada em 2000, a Ponte de Øresund se destaca como uma das mais impressionantes obras da Europa

MAURÍCIO MARTINS

CARLOS ABELHA/TV *TRIBUNA*

Na comitiva, Paulo Alexandre Barbosa, Rogério Santos, Felício Ramuth e Marcos Clemente Santini veem avanços

A travessia é composta por uma parte superior destinada a veículos e uma inferior que abriga trilhos para trens. São seis faixas para automóveis — quatro de uso regular e duas a emergências —, além de duas vias férreas.

A altura livre sob a ponte atinge 57 metros, permitindo a passagem de grandes embarcações. Os pilares principais da ponte estaiada central chegam a 204 metros.

**ESTRUTURA**

A ponte teve sua construção iniciada em 1995 e foi concluída em cinco anos, ao custo de US$ 4,5 bilhões. Ela é operada pelo consórcio Øresundsbro Konsortiet, de propriedade conjunta dos governos da Dinamarca e da Suécia, que administra a infraestrutura física e os programas de acesso e manutenção.

Em 2024, a ligação registrou uma média de 20,6 mil veículos por dia. Já o transporte ferroviário teve 40,7 mil passageiros diariamente. Para cruzar a ponte, veículos de passeio pagam uma tarifa de 455 coroas dinamarquesas (quase R$ 400) por trajeto.

**A ILHA**

Criada especialmente para integrar a ponte ao túnel, Peberholm tem papel estratégico. Além de permitir a transição entre os dois trechos da ligação, a ilha foi planejada para não interferir nas zonas livres de obstáculos ao redor do Aeroporto de Kastrup e garantir a passagem de grandes navios pelo estreito de Øresund.

Sua construção utilizou 8 milhões de m³ de sedimentos dragados do leito marinho — compostos de argila, cascalho e pedras — e de 2 milhões de m³ de enrocamento para estabilizar e proteger suas margens contra a erosão. A ilha ocupa cerca de 160 hectares (1,6 km²) e se tornou um experimento biológico, protegida por lei.

## Experiências europeias podem ser aplicadas no Brasil

O uso dos sedimentos de dragagem foi destacado pelo vice-presidente do IBI, Marcelo Sammarco, que viu na experiência um exemplo aplicável ao Brasil. "Todos os sedimentos foram aproveitados para a construção da ilha artificial, que se tornou a base da execução desse projeto. É uma experiência interessante em termos de aproveitamento dos resíduos em benefício do próprio meio ambiente".

Para Sammarco, o intercâmbio de conhecimento entre países é estratégico. À Reportagem, ele também ressaltou o caráter multimodal da ponte. "Ela beneficia tanto o trânsito rodoviário como o de trens, de veículos de passageiros e de cargas".

O prefeito de Santos, Rogério Santos (Republicanos), destacou que a obra levanta questões práticas sobre o aproveitamento de materiais de dragagem. "Temos pontos de atenção a analisar. Um deles é o que faremos com o material do resíduo da dragagem no túnel Santos-Guarujá — se podemos utilizá-lo para um avanço urbano, em um equipamento público, uma praça como essa ilha é".

Ele ressaltou o potencial de replicar soluções operacionais do projeto escandinavo. "Essa ilha possui um centro de manutenção e estamos pensando em propor a utilização do Centro de Controle Operacional que Santos já tem, para ser o centro de controle operacional do túnel".

**ARTICULAÇÃO**

A necessidade de articulação entre governos foi destacada pelo diretor-presidente de *A Tribuna*, Marcos Clemente Santini. "Aqui eles têm uma meta de construir juntos, dois países, com um planejamento que é cumprido. Isso é importante".

Santini reforçou que o sucesso de grandes obras na Baixada Santista depende dessa união. "É preciso haver planejamento. Não é só fazer o túnel — você tem que planejar as cidades, os sistemas viários. As cidades precisam conversar com o Estado e a Autoridade Portuária".