

Túnel entre Santos e São Vicente ganha fôlego

Esperança do túnel entre Santos e SV é renovada

Recomeçaram conversas com o Estado

ANDERSON FIRMÃO

No momento em que as conversas sobre a ligação seca entre Santos e São Vicente estão em ordem...

MOBILIDADE

Coordenador da pós-graduação em Gestão de Projetos de Engenharia da Universidade Católica de Santos (Unisantos)...



Mantém-se as possibilidades de ajuda federal e de que projeto tenha uma das entradas e saídas pelo Marapé

Em nota, o DER afirma que "iniciou os estudos de viabilidade para construção do túnel que ligará as cidades de Santos e São Vicente".

CUSTOS VANTAGENS

Rogério Santos argumenta que o cálculo estimado do valor da obra, de cerca de R\$ 500 milhões...

Existem uma pré-seleção no PAC e a possibilidade de incluí-lo dentro do viário, onde haveria uma composição entre os governos do Estado e Federal...

Rogério Santos aponta vantagens. "É um túnel escavado, o que torna 100% viável. Já existe um túnel no maciço, da Sabesp, um grande reservatório (o Reservatório Santa Tereza-Voturuá) na divisa de Santos e São Vicente".

mento (PAC), do Governo Federal, acena para um horizonte promissor. Mas uma obra custeada apenas pelo Estado não está descartada...

de Parreira Público-Privada (PPP). "Conversei com a equipe técnica da Artesp (Agência de Transporte do Estado) e também com o DER (Departamento de Estradas de Rodagem). O projeto que a Prefeitura tem é básico, en-

caminhado ao Governo do Estado, a pedido do governador Tarcísio, e pensando numa interligação da Cidade com o próprio túnel imerso, porque há uma conexão, é na mesma direção. E, também, com a chegada a Santos, já que se fala da terceira

pista da Imigrantes. Foi isso que a gente fez, junto ao Governo do Estado. Ele (Tarcísio) é um entusiasta, assumiu um compromisso de fazer esta obra, e agora, a gente (está) começando a construir o projeto em conjunto", diz prefeito.

Projeto já teve licitação e contrato assinado, mas não saiu

RAFAEL MOTTA

A primeira referência oficial que se tem da ideia de um túnel entre as zonas Leste e Noroeste completará 30 anos em 15 de dezembro. A Lei Complementar (LC) 151, de 1994, sancionada pelo então prefeito David Capistrano e que fixava diretrizes viárias para a Cidade, incluía o "Túnel do Maciço Central" entre a primeira e a segunda etapa do plano: "Melhorar a integração dos bairros e da Cidade com os demais municípios da região".

Assim seria o túnel: "Fica estabelecida a ligação da Rua D. Duarte Leopoldo e Silva, no bairro do Marapé, à Av. Francisco da Costa Pires, no Bairro São Jorge, através de túnel a ser aberto no maciço central, bem como a alteração parcial no traçado da Av. Nilo Peçanha, Rua D. Duarte Leopoldo e Silva, Rua Romeu Acceturi, no bairro do Marapé, e Pça. Otávio Corrêa, no Bairro São Jorge, com o projeto de pistas de ligação entre estas e o túnel projetado, visando dotá-lo de acessos adequados".

Em 17 de setembro de 1996, a Tribuna noticiou que a Prefeitura pediria a inclusão do Túnel Marapé-Zona Noroeste no projeto de concessão das estradas que ligam a Baixada Santista à Capital. O Sistema Anchieta-Imigrantes ainda não havia sido concedido à iniciativa privada, o que

Melhoria

Prefeitura quer túnel do Marapé à ZN

Técnicos julgam essencial para futuro de Santos a nova ligação

De Edson Leal

Quando o Governo do Estado colocou em discussão o projeto de concessão das estradas que ligam a Baixada Santista à Capital, em 1996, o então prefeito David Capistrano e que fixava diretrizes viárias para a Cidade, incluía o "Túnel do Maciço Central" entre a primeira e a segunda etapa do plano: "Melhorar a integração dos bairros e da Cidade com os demais municípios da região".

Segundo ele, não se pode pensar em ampliar os congestionamentos sem preparar a cidade para receber e abastecer o tráfego. "Se não houver uma integração das áreas e a ligação do Marapé à Zona Noroeste, com acesso de saída de um quilômetro de estrada, a cidade ficará isolada e a Zona Noroeste não poderá ser desenvolvida", afirma o engenheiro de trânsito da Prefeitura de Santos, Roberto de Sá. "O túnel é uma obra que não pode ser feita sem a integração das áreas e a ligação do Marapé à Zona Noroeste, com acesso de saída de um quilômetro de estrada, a cidade ficará isolada e a Zona Noroeste não poderá ser desenvolvida", afirma o engenheiro de trânsito da Prefeitura de Santos, Roberto de Sá.

Em 1996 (à esq.), a Tribuna noticiou que a Prefeitura pediria ao Estado para incluir túnel em concessões rodoviárias. Nos últimos dias de 2004 (à dir.), firmou-se o contrato para a construção do túnel. Foi firmado com a Construtora OAS Ltda. (atual Metha), após licitação, ao custo de R\$ 146,6 milhões (R\$ 413,9 milhões, atualizados pelo Índice de Preços ao Consumidor Amplo, o IPCA, inflação oficial do País. Não havia, porém, prazo para o início da obra, que dependerá da liberação de recursos do Governo Federal e da solução de algumas pendências, como destaque no dia 24. Os trabalhos durariam 28 meses (dois anos e quatro meses) após o começo.

QUASE 30 ANOS EM DISCUSSÕES OFICIAIS

TÚNEL

Mansur assina contrato e Papa fará a obra

Não há prazo para início da construção que necessitará verbas

O prefeito João Mansur (PP) assinou o contrato com a Construtora OAS Ltda. (atual Metha) para a construção do túnel que ligará a Zona Noroeste de Santos ao bairro do Marapé. O projeto, que custará R\$ 146,6 milhões, foi assinado em 15 de dezembro de 2004.

A Tribuna não esquece

Em 1996 (à esq.), a Tribuna noticiou que a Prefeitura pediria ao Estado para incluir túnel em concessões rodoviárias. Nos últimos dias de 2004 (à dir.), firmou-se o contrato para a construção do túnel.



Fig. 102: Prefeito Mansur assinando, Sr. João Paulo Papa, Sr. Rogério Santos e Sr. Roberto de Sá

FOTOS/REPRODUÇÃO



ocorreria em 1998. A segunda pista da Rodovias Imigrantes surgiria em 2002. Foi em 23 de dezembro

de 2004, nos últimos dias de seu segundo mandato, que o prefeito Beto Mansur assinou o contrato para a construção do túnel. Foi firmado com a Construtora OAS Ltda. (atual Metha), após licitação, ao custo de R\$ 146,6 milhões (R\$ 413,9 milhões, atualizados pelo Índice de Preços ao Consumidor Amplo, o IPCA, inflação oficial do País. Não havia, porém, prazo para o início da obra, que dependerá da liberação de recursos do Governo Federal e da solução de algumas pendências, como destaque no dia 24. Os trabalhos durariam 28 meses (dois anos e quatro meses) após o começo.

ficou no papel. Nada aconteceu. Na edição de 2 de novembro de 2009, publicou-se que o então prefeito João Paulo Papa informou que a construção do túnel só se iniciaria caso houvesse "a certeza de que contaremos com os recursos durante toda a obra. O Município não tinha como custear a sozinha e estava dando prioridade ao programa Santos Novos Tempos, para prevenção de riscos de enchentes e deslizamentos de encostas na Zona Noroeste. Cogitava-se incluir o túnel em uma cate-

goria do PAC, chamada Mobilidade. A LC 154 foi revogada em 30 de dezembro de 2019, pela LC 1.087, que manteve, de forma simplificada, a diretriz de construção do túnel: "Fica estabelecida a ligação das Ruas Dom Duarte Leopoldo e Silva e Napoleão Laureano, no bairro do Marapé, à Av. Francisco da Costa Pires, no bairro São Jorge, através de túnel a ser aberto no maciço central, incluindo a integração entre o município de Santos e o município de São Vicente".

Veículo: Impresso -> Jornal -> Jornal A Tribuna - Santos/SP

Seção: Cidades Caderno: A Pagina: 3