CMP1.1.1.3.216

Prefeitura Sanitaria de Guarujá

M. 240-N.º 15/36
Assumpto: Transporte para o Guarujá

Guarujá, 4 de Fevereiro de 1936.

Excellentissimo Senhor
Governador do Estado

São PAULO.

Em seguimento ao entendimento verbal que tivemos com Vossa Excellencia, procuramos o Dr. Ismael de Souza para colher a ideia da Companhia Docas de Santos sobre a construcção immediata da projectada ponte sobre o Vallongo. Communicou-nos o Sr. Inspector Geral da Companhia que somente a Directoria, no Rio, poderia resolver o assumpto. Informou-nos todavia que está em inicio a construcção de novos pontões de concreto armado para os ferry boats actualmente utilisados no transporte de vagões e automoveis-tanques para a Ilha de Barnabé. É uma custosa obra que se não iniciaria si se cogitasse, no momento, da construcção da ponte sobre o Vallongo. Acha o Sr. Inspector Geral da Cia. Docas, que não erraria o Governo do Estado seguindo o seu exemplo e construindo, na Allemôa, no local da futura ponte, uma linha de ferry-boats para automoveis e passageiros.

Forneceu-nos os seguintes dados:

1) A construcção da ponte e das estradas de ligação foi orçada em mais de 11 mil contos. Tratando-se de orçamento antigo, cremos dever-se fixar para a obra a cifra de 14 mil contos. Deste total, si o Estado conseguisse da Directoria da Companhia Docas participação nas despezas, teria que entrar com

7.000:000$000

2) A construcção da linha de ferry-boats, ficando a cargo da

Companhia Docas de Santos a parte das pontes sobre o Rio Diana e Bertioga que pudesse ser considerada obra definitiva, custaria ao Estado, com as estradas de ligação, a importancia de

4.500:000$000

Visando melhor estudo do problema, pedimos venia para pôr a solução suggerida em confronto com outra, que parece-nos seria mais vantajosa ao Estado:

1-Linha via Allemôa-Ilha Barnabé (trajecto Cia. Docas)

Distancia Guarujá - Pr. Ruy Barboza (Santos) = 21.000 ms.
" " - Allemôa (na estrada de S.Paulo) = 17.500 ms.

Vantagem: Aproveitamento parcial das obras para a ligação futura por meio da ponte.

Inconveniente: Localisação muito afastada das praias de Santos.

É de se notar que o transporte de passageiros para Itapema e Bocaina não pode ser considerado como vantagem deste percurso, porque a estrada passa a mais de 1 km. desses bairros e mesmo que assim não fosse, poucos se sugeitariam a um trajecto de uns 20 minutos de omnibus, quando em 5 minutos e, respectivamente, por 200 e 400 réis podem atravessar o estuario nas lanchas da Cia.Santense ou em botes de aluguel.

Custo 4.500:000$000

2-Linha Ponta da Praia

Distancia Guarujá - Pr. Ruy Barboza = 13.500 ms.
" " - Allemôa = 17.000 ms.

Vantagens: Ligação rapida com Santos. Transporte de passageiros das praias e de qualquer ponto da cidade de Santos.

Inconveniente: Abandono do transporte dos passageiros de Bo-

caina e Itapema, que, aliás, não é garantido no 1º caso.

Este trajecto pode ser reduzido de mais de um kilometro com a ligação da ponte dos ferry-boats á rua Epitacio Pessôa ou á avenida Affonso Penna, em Santos.

Custo: Ferry-boats e pontes = 2.000 contos
Revestimento de estradas = 200 "
2.200 "

Confronto entre as duas linhas

	Distancia Guarujá-Santos ms.	Distancia Guarujá-S.Paulo ms.	Custo
Trajecto Allemôa	21.000	77.500	4.500:000$000
Trajecto actual Ponta da Praia	13.500	77.000	2.200:000$000
Trajecto rectificando P. da Praia	12.300	75.800	-

Mostra o confronto supra que a ligação pela Allemôa não encurta o trajecto nem para Santos nem para S.Paulo e é de custo muito mais elevado. A não se construir a ponte, a conservar-se os inconvenientes dos ferry-boats, é preferivel que se permaneça no itinerario actual via ponta da Praia. Além do mais essa linha será sempre uma ligação de turismo, entre as praias de Santos e Guarujá, perfeitamente compativel com a existencia de uma ponte na Allemôa.

É de se considerar ainda que as pontes sobre os rios Bertioga e Diana foram calculadas como provisorias e deverão ser reconstruidas quando se faça a ponte sobre o Vallongo, trazendo, portanto, a obra actual pela Allemôa uma economia muito pequena ao total a ser despendido futuramente.

Admittindo-se, portanto, a adopção da linha da Ponta da Praia, indaga-se o que será feito do actual meio de transporte.

Fls. 4 do off. n. 15

Parece-nos que não devemos nos occupar delle no momento. Já varias empresas se têm interessado pelo estabelecimento de uma linha de auto-omnibus entre Santos e Guarujá e não a realizam em vista da falta de capacidade dos actuaes ferry-boats. Nestas condições, feita uma nova linha pela Ponta da Praia, continuará a funccionar o actual serviço de tramway-barca até que o movimento das linhas de auto-omnibus justifique a sua extincção.

Desde já se abrirá ao lado da actual linha ferrea uma estrada estreita, para autos, ligando Guarujá ao Itapema, estrada que será alargada si se vier a supprimir a linha do tramway. Nessa altura uma companhia particular ou o proprio Estado se encarregará do transporte maritimo entre Santos, Bocaina e Itapema, e os auto-omnibus ligarão Guarujá com aquelles bairros.

Attingindo esse estado de coisas, resultarão os seguintes beneficios:

1º Melhor situação economica da empresa que explorar o transporte maritimo Santos-Bocaina-Itapema;

2º bôa situação ecomomica da companhia que explore, simultaneamente, os serviços de transporte por auto-omnibus Santos-Guarujá e Guarujá-Itapema-Bocaina, podendo, os carros desta linha vir em auxilio da primeira nos week-ends;

3º reducção a menos de metade do deficit actual, conforme demonstra o estudo seguinte.

-Estudo financeiro-

Calculando-se em 200 contos o saldo apurado na venda dos materiaes dos actuaes Serviços Publicos de Guarujá e da compra da actual linha de ferry-boats, se reduzirá a 2.000 contos o capital empatado na nova.

Admittindo-se as taxas annuaes de 8% para os juros

desse capital e de 5% para a sua amortisação e substituição total das installações em 20 annos, teremos:

Juros annuaes = J = 160 contos

Quota de amortisação = Q = 60 contos.

Restará assim ao Estado o seguinte beneficio annual:

Deficit actual dos S.P. de Guarujá	300:000$	
Subvenção da Prefeitura ao Ferry-boats	54:000$	354:000$000
Juros do capital empatado	160:000$	
Amortisação	60:000$	220:000$000
Beneficio auferido annualmente		134:000$000

Resta-nos apenas estudar os preços das passagens que deverão ser estabelecidas para cobrir as despesas.

Si denominarmos:

D = despesa de exploração e conservação

P = numero de viagens dos vehiculos de passageiros

M = idem idem de carga

p = preço das passagens dos autos de passageiros

m = idem idem de carga

teremos: $D = P.p + M.m$

Para o estabelecimento da equação admittimos:

1. D = 160 contos.

   Para o seu calculo tomamos por base as despesas do anno findo da actual empresa de ferry-boats, em que foram incluidas as da reforma completa por que passaram este anno as pontes de atracação e as embarcações.

2. O numero de carros de passageiros transportados montou no anno passado a 28,500. Este numero, supprimidos os Serviços Publicos de Guarujá, deverá duplicar; tomemos, no entanto, em cifras redondas, 50.000 passagens.

   As viagens dos autos-omnibus deverão montar no minimo

a 6.000 viagens e a dos autos de mercadorias a 700 por anno.

3. O preço das passagens dos carros de carga poderá ser de 50% mais elevado do que o das de passageiros.

Isto posto teremos:

D = 160 contos

P = 56000 viagens

M = 700 "

m = 1,5.p = ?

Fazendo as substituições:

$$160:000\$ = (56000+1,5.700)\ p$$

$$p = \frac{160:000\$000}{57050} = 2\$800$$

e calculando-se m :

	passageiros = p	carga = m
Preços futuros	2$800	4$200
" actuaes	5$000	20$000

Sendo de frizar que, actualmente, não é permittida a travessia de auto-omnibus.

CONSIDERAÇÕES GERAES

Queremos aprôveitar esta opportunidade para pôr V. Excellencia ao par de tudo que tem sido objecto de cogitação da nossa parte para solucionar o problema de transportes para o Guarujá. Logo que iniciamos aqui os nossos trabalhos, apresentamos ao Senhor Secretario da Viação um rapido estudo sobre o assumpto, com o fito de provocar um exame mais minucioso da questão.

Diziamos, então e estamos ainda persuadidos de que "entramos num verdadeiro circulo vicioso querendo aguardar o progresso da Estancia Balnearea para dar-lhe bons meios de transporte, porque sem elles o progresso não virá!"

Fls. 7 do off. n. 15

A. Posta de lado a idéia da construcção de uma ponte, lembravamos ao Sr.Secretario, para ligação da estação da S.P.R. com Guarujá, os seguintes percursos:

1º via Vallongo-Bocaina: trajecto para ferry-boats que apanhariam os vehiculos na Allemôa e os passageiros na estação da S.P.R. Possibilidade da permanencia do actual tramway.

2º via Ponta da Praia, que é o trajecto estudado presentemente. Somente para auto-motores.

3º via Bocaina, percurso directo da S.P.R. a Bocaina. Somente possivel para o actual serviço de Barcas-Tramway, obrigando a permanencia da linha da Ponta da Praia para os automoveis.

Por sondagens feitas posteriormente, evidenciou-se que a construcção de uma ponte de embarque na Bocaina seria por demais onerosa, em virtude de seu comprimento para attingir profundidade apropriada.

B. Já apresentamos a V. Excellencia um c r o q u i s de uma estrada de rodagem de Guarujá a Piassaguéra, que poria esta Estancia em rapida communicação com S.Paulo. Essa estrada que obriga a construcção de uma ponte sobre o rio Bertioga -ponte que poderia ser feita como obra defenitiva pelo Estado e a Cia. Docas- custaria, com a largura de 6 metros e leito asphaltado, uns 4.000 contos.

Não é de se perder de vista que essa via de communicação viria trazer immenso progresso a uma zona importante do municipio de Santos, apropriada á cultura da banana, e representaria o inicio da estrada litoriana que porá, no futuro, os portos do norte do Estado em communicação com Santos. Por ella o percurso de Guarujá a São Paulo conservaria mais ou menos a kilometragem actual.

Tem como inconveniente apenas aproximar a Estancia Balneareа de S.Paulo, antes de ligal-a com Santos. Todavia representa um rumo novo a se dar ao progresso de Guarujá, rumo que estamos persuadidos, não seria votado a insuccesso.

C. Seja-nos permittido dizer ainda algumas palavras sobre a projectada ponte sobre o Vallongo. Quer-nos parecer que essa obra somente terá interesse real para ligação de Guarujá com S. Paulo, porque, conforme se viu pelo estudo supra, a distancia entre Guarujá e Santos será muito augmentada. Ademais somente se poderia cogitar dessa obra, custeadas as sua despesas de construcção pelo Cia. Docas e pelo Estado.

Si o Estado se dispõe a cooperar nesse emprehendimento com a Cia Docas de Santos, porque não deixar a ella o inteiro encargo da obra e vir em auxilio de uma nova Companhia para construir outra ponte em local mais apropriado e que solucione de vez tanto o transporte de S.Paulo como o de Santos?

Seria talvez interessante estudar-se o caso da incorporação de uma Sociedade, com participação do Estado, para a exploração da venda de terrenos e para a construcção de uma ponte entre o morro do forte velho da Ponta-Praia, situado na Ilha de Santo Amaro, e a rua Epitacio Pessôa, em Santos.

A obra é de vulto não ha duvida, mas feita em altura sufficiente, descendo em rampa para o lado de Santos, a ponte não atravancará o trafego maritimo e fará de Guarujá o melhor bairro residencial da terra de Bartholomeu de Gusmão.

É de se notar que a distancia de S.Paulo a Guarujá não será augmentada com esse percurso e elle reunirá as vantagens de todos os outros: rapida ligação com Santos, pequeno trecho a ser electrificado para o tramway (8kilomentros), facilidade de construcção da estrada ponta da Praia-Guarujá e bellissimo panorama.

Naturalmente não se cogitando, neste caso, da construcção de uma ponte para transito pesadissimo, como o será o da ponte sobre o Vallongo, o seu custo será menos elevado, embora os caracteres technicos da obra sejam de maior vulto.

C o n c l u s ã o

Do que ficou dito, achamos que o problema dos transportes de Guarujá -o seu magno problema- pode ser resolvido dos modos seguintes:

1º Solução provisoria:

Construcção de uma linha de ferry-boats na Ponta da Praia para auto-omnibus. 2.200 contos.

2º Construcção da estrada Guarujá-Piassaguéra e melhoria dos actuaes ferry-boats. 4.500 contos, ou

3º construcção de uma ponte do forte velho á Santos. 4.500 contos (parte do Estado).

Esperando ter dado a Vossa Excellencia as indicações imprescendiveis para resolver qual o caminho a tomar, aguardamos novas ordens e apresentamos a Vossa Excellencia nossa respeitosas homenagens.