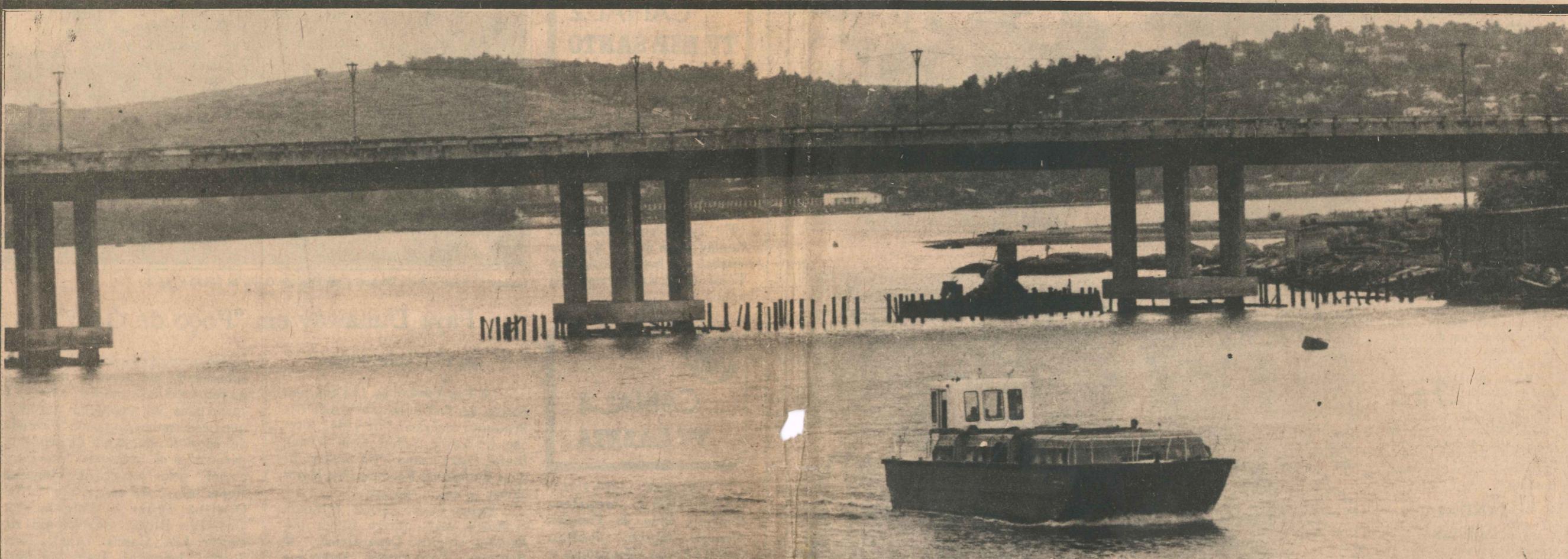
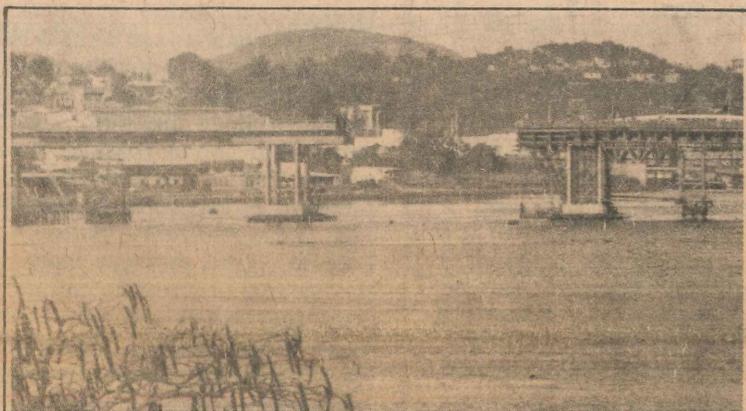


A012486



Finalmente, as obras da segunda ponte estão concluídas. Será que ainda haverá problemas?

## A NEUROSE DAS PONTES



Desde 1917, a ponte Florentino Avidos suporta o tráfego da cidade. A construção da Segunda Ponte diminuiria em 40% seu tráfego e acabaria com a neurose e angústia dos que moram do lado de lá, que teriam tempo inclusive

Inaugurada em 1927, a Ponte Florentino Avidos sempre foi motivo de orgulho para os capixabas. Desafiando o tempo com sua sólida estrutura, ela se tornou, entretanto, insuficiente para o crescente tráfego de veículos, aumentando mais ainda de dez anos para cá.

Os engarrafamentos começaram a se multiplicar e, no final de 1972, o então governador Arthur Carlos Gerhardt Santos anunciou a construção da segunda

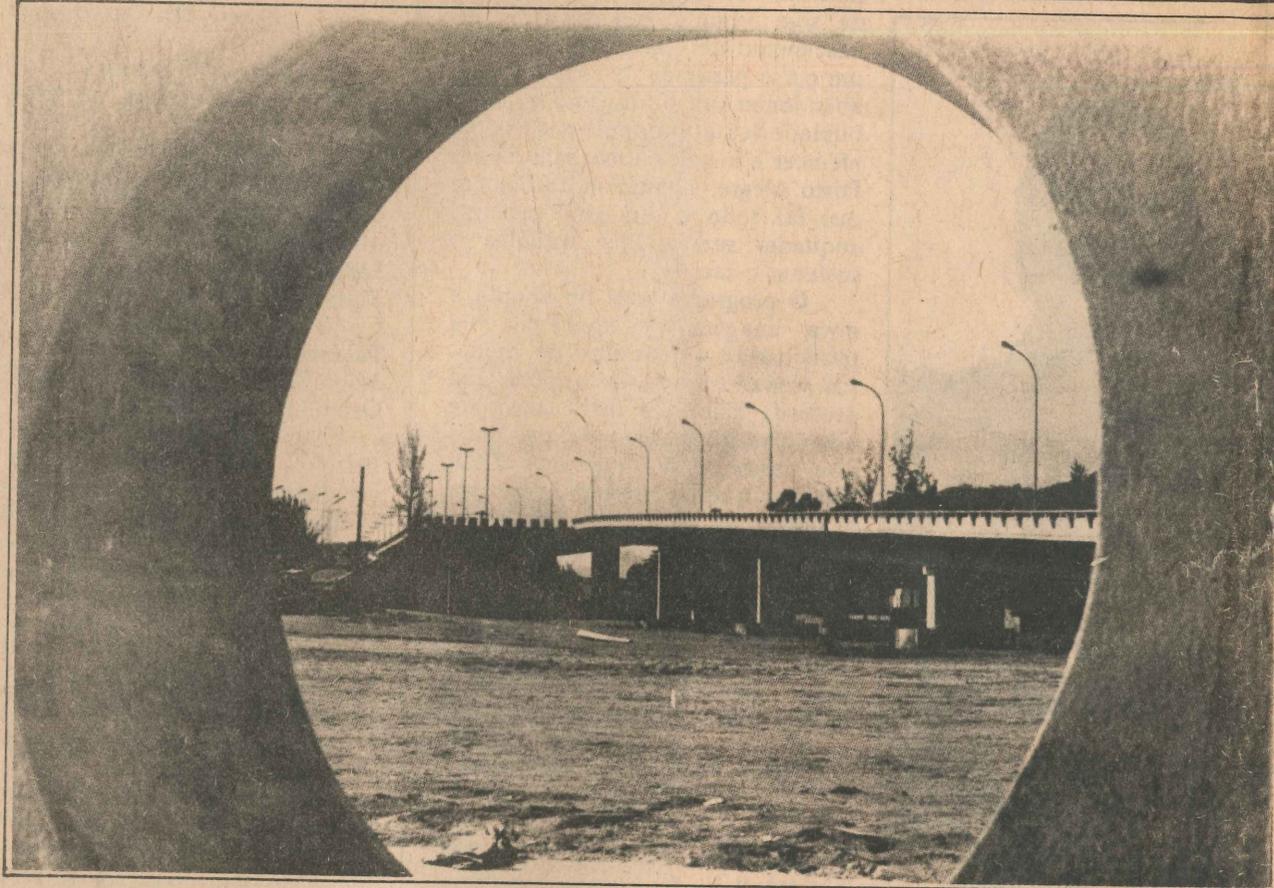
vam em "completa paralisação". Além da (não-confirmada, oficialmente) falta de recursos, a ponte sofreu outro tipo de atraso: devido a uma propalada falta de cimento registrada em 1976, os serviços de concretagem foram suspensos temporariamente. Casos semelhantes ocorreram, sempre segundo informações extra-oficiais, em prejuízo do andamento dos trabalhos. As autoridades, entretanto, sempre desmentiram a ocorrência de problemas. Pelo contrário, todo

necessidade cada vez maior de uma segunda ligação para escoar o tráfego entre Vitória no sentido de Vila Velha e Cariacica. Os engarrafamentos aumentavam em constância e dimensão, causando sérios transtornos.

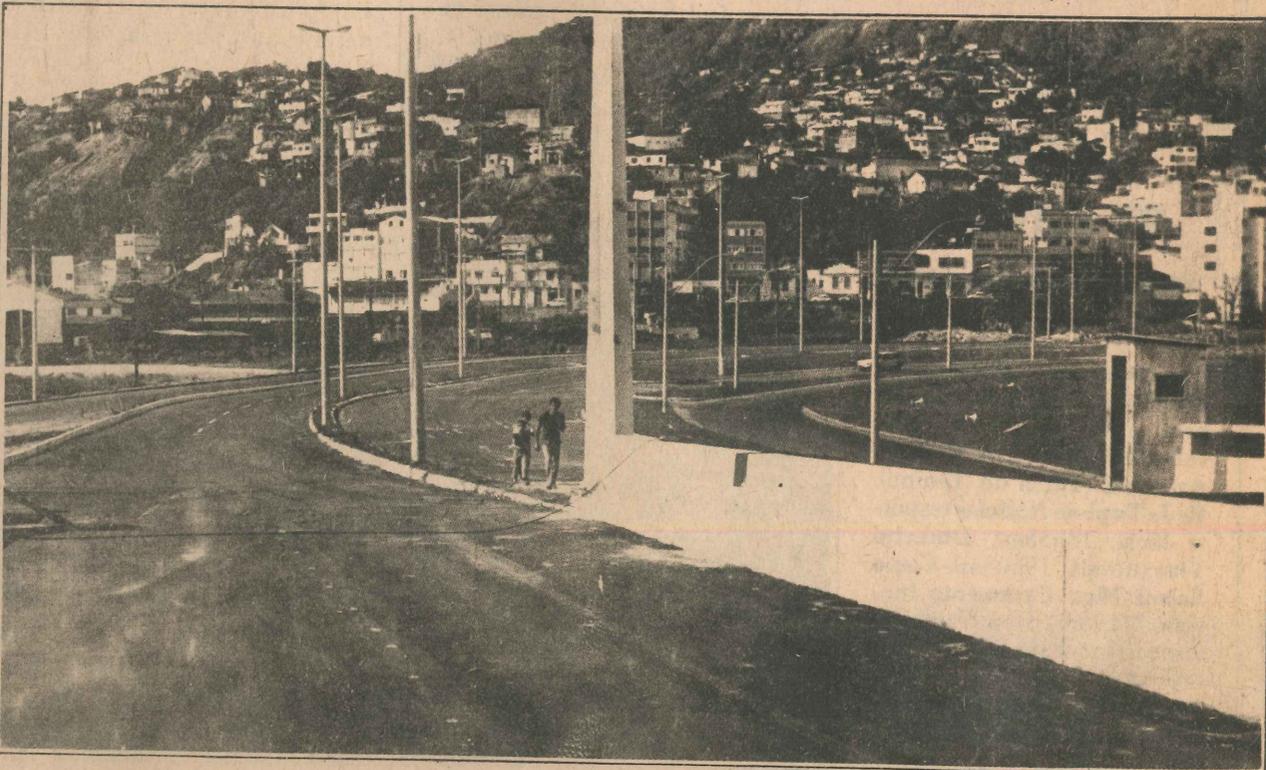
Empregados do comércio, estudantes, empresários, motoristas, todos concordam que é impossível o tráfego continuar no estado cáptico que se verifica atualmente. José Alonso Ronconi, que mora em Jardim América e trabalha no centro de Vitória, pro-



Durante muito tempo, o 14º pilar atrasou as obras da 2ª ponte



Segundo o DNER, os aterros não foram bem feitos e podem causar sérios problemas



A Secretaria dos Transportes afirma que a ponte oferece condições de segurança

seu tráfego e acabaria com a neurose e angústia dos que moram do lado de lá, que teriam tempo inclusive para almoçar em casa. Anuncia-se agora sua inauguração, para daqui a um mês, depois da advertência sobre a segurança dos acessos.

Os engarrafamentos começaram a se multiplicar e, no final de 1972, o então governador Arthur Carlos Gerhardt Santos anunciou a construção da segunda ponte, cuja obra se iniciou em novembro do ano seguinte, para ser entregue em três anos. Paralelamente, foram iniciados estudos para uma terceira ligação entre Vitória e Vila Velha. Chegou mesmo a ser levantada a hipótese de um túnel, prevalecendo porém a idéia de se construir uma terceira ponte.

Por sua vez, a entrega da segunda ponte tem sido sucessivamente adiada. Recentemente foi prometida para este mês de setembro, mas na semana passada o Dner denunciou a existência de problemas nos aterros de acesso. Será apenas o epílogo dessa longa história ou ainda haverá novos capítulos?

A segunda ponte, que originalmente recebeu o nome de "Ponte Arthur Carlos Gerhardt Santos", teve suas obras iniciadas no dia 3 de novembro de 1973 e foi projetada para possuir uma extensão de 693 metros, com duas faixas em cada sentido e com o objetivo principal de aliviar os problemas de tráfego, para cujo escoamento a Ponte Florentino Avidos é insuficiente.

O projeto começou a ser executado sob a responsabilidade do Departamento de Estradas de Rodagem, com o qual ficou até maio de 1975, quando tinham sido construídos cento e noventa e três metros de extensão de ponte. A partir dessa época, a competência da obra passou para o Dner: segundo alguns, por ligar uma capital a uma rodovia federal; para outros, por falta de recursos estaduais. Aliás, pelo cronograma inicial, a ponte deveria ser entregue em 1976 e, ao desligar-se da responsabilidade pela sua conclusão, o DER tinha feito pouco mais de 1/4 das obras. Para se ter uma idéia da diferença entre as previsões feitas e o que efetivamente tinha sido realizado até 1975, até essa época ainda não tinha sido iniciada a construção dos acessos, que era para ser iniciada também em 1973, "para que houvesse coincidência no término das duas etapas".

O ritmo lento que apresentou a obra da segunda ponte sob jurisdição do DER não sofreria grandes alterações com a passagem para o Dner. Tanto que, em outubro de 1976, o então presidente da Federação das Indústrias do Espírito Santo, Jones Santos Neves Filho, anunciava à imprensa que os serviços naquela área esta-

semelhantes ocorreram, sempre segundo informações extra-oficiais, em prejuízo do andamento dos trabalhos. As autoridades, entretanto, sempre desmentiram a ocorrência de problemas. Pelo contrário, todo empenho era feito na reafirmação do prazo para a entrega da obra, primeiro prevista para 1976, depois para 1977, depois para 1978 e finalmente agora para o mês de setembro. Será que desta vez é para valer mesmo?

Apesar da urgência que representa a conclusão da obra para o trânsito, a segunda ponte (a se confirmar a recente ameaça quanto à insegurança de seus acessos) tende a entrar definitivamente para o folclore capixaba. Quando, nos primeiros anos, as obras permaneciam ameaçando entrar na água, sem contudo fazê-lo, era a "ponte do gato". Depois, passou a ser a "ponte do pato", que não saía da água. E de uns tempos para cá, tem sido a "ponte epilética", devido a seus problemas de acesso.

Até que na sexta-feira passada foi divulgado um ofício do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem à Secretaria do Interior e Transportes dando conta de que "a segurança e a estabilidade da segunda ponte podem estar comprometidas porque a Comdusa não teria executado dentro da técnica conveniente os aterros de acesso à obra, no lado de Vitória". De acordo com o documento, os aterros não suportarão o tráfego previsto, ressaltando ainda que no momento já se verificam abatimentos causados pelo próprio peso dos aterros e pela vibração dos carros que transitam na área da Rodovia Grande Vitória. O Dner alega no ofício que alertou por duas vezes a Secretaria do Interior e Transportes quanto à necessidade da obediência total ao projeto técnico dos aterros durante sua execução, pois eles afetam diretamente as fundações da ponte na região de sua influência.

Por sua vez, o Secretário do Interior e Transportes, Syro Tedoldi Neto, explica que o ofício do Dner é apenas uma alerta: "Uma advertência não quer dizer que existam ameaças. O que está acontecendo é que, com a compressão da terra colocada para fazer o aterro, esse material cedeu, mas tudo dentro do previsto". Ele reafirmou estar tudo pronto para a inauguração da obra, dependendo apenas de uma determinação do governador nesse sentido.

#### NECESSIDADE

Foi principalmente a partir do surto da indústria automobilística que começou a ser sentida a

estudantes, empresários, motoristas, todos concordam que é impossível o tráfego continuar no estado caótico que se verifica atualmente. José Alonso Ronconi, que mora em Jardim América e trabalha no centro de Vitória, prefere almoçar no trabalho, para onde leva diariamente sua marmita. Ele explica que não compensa ir e voltar a Jardim América nas duas apertadas horas de almoço, o que acabaria cansando-o ainda mais, principalmente nos dias de sol forte.

Quem mora em Vila Velha tem agora o aquaviário, que veio representar um substancial alívio para quem trabalha ou estuda do lado de cá. Mas até pouco tempo, os problemas eram os mesmos sentidos por boa parte dos moradores dos muitos bairros ainda não servidos por esse meio de transporte, como Aribiri, Ibes, Cobilândia, etc. Se para esses a inauguração da segunda ponte vai facilitar sensivelmente a vida e diminuir o tempo gasto diariamente com transporte, os motoristas de táxi não vêm a hora de passar por ela.

Paulo Cezar Nascimento, motorista que trabalha na praça de Vila Velha acha que "do jeito que está não pode continuar". Natural do Rio de Janeiro e morando em Vitória há cerca de cinco anos, ele considera indispensável a conclusão da ponte, "não só essa da Ilha do Príncipe, mas a outra também. Ai, sim; quando as duas estiverem terminadas é que a gente vai poder trabalhar direito". Ele explicou que em determinados horários não aceita corridas que tenham de passar da ponte Florentino Avidos, porque "não compensa ficar parado um tempão por causa de uma corrida de cinquenta, sessenta cruzeiros". Paulo César esclareceu que a **bandeira 2** não adianta muito devido aos gastos com gasolina e o tempo, perdidos nos engarrafamentos.

Apesar das manifestações otimistas quase generalizadas, alguns estão céticos quanto à efetiva conclusão da Segunda Ponte. Depois de lembrar os muitos prazos de entrega não cumpridos pelas autoridades, Antônio Marques, de 60 anos (comerciante instalado na volta da Ilha do Príncipe), é dos que não acreditam no fim das obras: "Quando eles começaram a falar em construir essa ponte eu ainda não tinha cabelos brancos. De lá para cá já vi a inauguração ser marcada e desmarcada muitas vezes, muita água já rolou. Agora o senhor vem falar esse negócio dos problemas que estão acontecendo. Não sei, não. Mas acho que essa história não está bem explicada."