

DNER intensifica obras da 2ª ponte

4512489

Reafirmando suas declarações feitas há 60 dias, o vice-diretor geral do DNER, David Elkind Schartz, assegurou na manhã de ontem o início das obras de construção dos acessos à segunda ponte, do lado do continente, para os primeiros dias de setembro. Adiantou também que a abertura da concorrência pública para indicar a firma que executará as obras deverá ocorrer no início da próxima semana.

David Elkind chegou a Vitória às 10h40m de ontem, desembarcando no aeroporto de Goiabeiras, acompanhado do secretário geral do Ministério dos Transportes, general Newton Ciro Braga, e do diretor presidente da Portobrás, Arno Markos, que foram recepcionados por assessores do Governo do Estado. A visita das autoridades federais aconteceu em função dos entendimentos do governador Elcio Alvares em Brasília, e por recomendação pessoal do presidente Geisel.

Segundo o vice-diretor do DNER, não existe dificuldades de espécie alguma para que a segunda ponte e seus acessos do lado do continente — a responsabilidade é do Governo do Estado — venham a ser concluídos até o mês de maio do próximo ano. “Para execução das obras no decorrer deste ano, o DNER já tem alocado Cr\$ 40 milhões, e para 1978 serão liberados mais Cr\$ 95 milhões, quantia necessária à conclusão e entrega da ponte e acessos”, afirmou.

Ao contrário do que estava previsto, os acessos do lado do continente serão construídos em caráter definitivo, e não mais em duas etapas. A conclusão destas obras deverá coincidir com o término das obras da ponte, que até agora avançou pouco mais da metade da baía de Vitória, entre a Ilha do Príncipe e o Porto Velho, em Jardim América.

QUATRO ANOS ATRASADA

Caso venha a ser confirmado

o término da segunda ponte e seus acessos no próximo ano, esta obra terá quatro anos de atraso em relação ao cronograma traçado antes do início das obras, em 3 de novembro de 1973. Da mesma forma, o custo inicialmente previsto estará várias vezes superado, sem se considerar os transtornos, gastos excessivos — principalmente em combustível — e outras dificuldades enfrentadas pelo capixaba, que teve que enfrentar durante todo este tempo os quase diários engarrafamentos do trânsito na Grande Vitória.

Quando teve início a construção da segunda ponte, o custo da obra foi estimado em Cr\$ 52 milhões, sendo Cr\$ 30 milhões para os acessos e Cr\$ 22 para a ponte. O valor atual não é conhecido, mas sabe-se, de acordo com pronunciamentos de diretores do DNER, que superior a Cr\$ 150 milhões, incluindo-se evidentemente os recursos aplicados durante o período que o Departamento Estadual de Estradas

de Rodagem (DER) foi responsável pelo empreendimento.

A ponte, sem os acessos, terá uma extensão de 693 metros, com largura de 16 metros e quatro faixas de tráfego. Sua conclusão, incluindo as obras complementares, antes eram apontadas como a “única opção para solucionar os problemas de engarrafamentos do tráfego registrados todos os dias, praticamente, nas vias de acesso ao Sul de Vitória”. Hoje, no entanto, afirma-se que o empreendimento não será suficiente para sanar os problemas de trânsito, colocando a partir desta questão justificativas para início de uma terceira ligação entre Vitória e o Continente.

De acordo com informações do DNER, a rampa de acesso à ponte do lado do continente, terá uma extensão de 385 metros em forma de viaduto e 480 metros em rampas que convergirão para a rodovia Carlos Lindenberg, na altura da Pepsi Cola, e para a BR-262, em Jardim América.

Projeto da Rodoviária é aprovado no Rio

Os estudos de dimensionamento e localização do terminal rodoviário na Ilha do Príncipe, elaborados pela Fundação Jones dos Santos Neves, foram aprovados integralmente pelo Departamento Nacional de Estradas de Rodagem (DNER), e liberados ao Governo do Estado, a quem resta dar início às obras de construção.

A informação partiu do vice-diretor geral do DNER, David Elkind Schwartz, que esteve ontem em Vitória para discutir com o governador Elcio Alvares e seus assessores a montagem de um esquema efetivo de obras para a segunda e terceira pontes de ligação entre Vitória e o continente.

Segundo o secretário do Interior e dos Transportes, Belmiro Teixeira Pimenta, em entrevista no dia 18/03/77, a localização do terminal rodoviário na Ilha do Príncipe dependia

chegada. Quarenta e sete por cento tinham o centro da capital como referência, o que demonstrou o grau em que estão concentrados os serviços essenciais à população capixaba em apenas uma área.

O dimensionamento da rodoviária deverá seguir o manual editado pelo DNER, que estabelece parâmetros para a construção de terminais em todo o país. No caso de Vitória, o terminal rodoviário terá sua capacidade de receber e despachar passageiros saturada em 1992, quando deverá apresentar um movimento diário de duas a três mil partidas, número que está atualmente situado em 500 a 800, o que faz com que o ponto de ônibus da praça Misael Pena se configure na categoria B do Departamento.

AS MUITAS VOLTAS

iniciadas antes do dia oito de setembro do mesmo ano, data de aniversário da cidade. Inclusive, chegou-se a discutir diferentes aspectos do funcionamento do terminal, o que teria seu custo estimado em Cr\$ 15 milhões e seria administrado pela Fundep.

A 30 de abril de 76, as atenções estavam totalmente voltadas para Jardim América, numa área atrás do estádio Engenheiro Araripe, onde cogitava-se construir o terminal rodoviário. Entretanto, caso o empreendimento fosse implantado naquele local, a Viação Itapemirim teria que fazer um acordo com o DNER, pois o contrato de concessão para a exploração de suas linhas específicas o início ou fim do percurso como sendo Vitória. Assim, um ônibus que deixasse o Rio de Janeiro com sua última parada em Campo Grande, Jardim América ou outro local do Estado

quais de tráfego, para confirmar a localização da nova rodoviária como sendo em Jardim América, conforme havia sido proposto pela Fundação Jones dos Santos Neves.

Cerca de um mês depois, Belmiro Teixeira Pimenta anunciava que o terminal de passageiros da Grande Vitória teria sua construção iniciada até abril de 1977, baseando-se no cronograma elaborado pelos técnicos da Fundação Jones dos Santos Neves. E dizia: “obra é de uma necessidade tão flagrante que não podemos ficar mais discutindo. Fundamentalmente será montado o esquema rodoviário, ficando a rede ferroviária para instalação ferroviária”, o que demonstra muito bem que àquela altura se pensava não só num terminal rodoviário mas num rodoferroviário, em Jardim América.

No dia 20 de janeiro, o

entrevista no dia 18/03/77, a localização do terminal rodoviário na Ilha do Príncipe dependia apenas do parecer favorável do DNER. Tão logo isso ocorresse, seria dado início à execução do ante-projeto, que estipularia os custos do empreendimento, vindo em seguida o projeto. O prazo fixado para início das obras, naquela ocasião, foi estimado para este semestre.

A localização da rodoviária na Ilha do Príncipe foi precedida de estudos e pesquisas feitas pela Fundação Jones dos Santos Neves, que chegou à conclusão que 65 por cento das pessoas que desembarcavam ou embarcavam na praça Misael Pena, local da atual estação rodoviária, tinham Vitória como ponto de saída ou

AS MUITAS VOLTAS

Apesar da estação de passageiros da Praça Misael Pena vir se apresentando por demais insuficientes para atender a demanda de usuários há muitos anos, somente no ano passado as autoridades governamentais mostraram-se preocupadas em implantar um terminal rodoviário condizente com as necessidades. Tinha início então uma enorme série de cogitações nesse sentido, a maioria muito controvertida.

No dia 17 de fevereiro do ano passado, por exemplo, o prefeito Setembrino Pelissari, de Vitória, revelava que as obras de construção do novo terminal rodoviário urbano de Vitória seriam

Janeiro, com sua tração para em Campo Grande, Jardim América ou outro local do Estado, fora de Vitória, não faria o percurso exigido pelo DNER. No dia 29 de maio de 1976, o secretário do Interior e dos Transportes, Belmiro Teixeira Pimenta, alertava que o Governo deveria estudar com urgência a localização e construção de um terminal rodoviário para a Grande Vitória, face às precárias condições oferecidas pela que existe na praça Misael Pena, no centro da cidade.

PESQUISA

Alguns meses depois, a seis de agosto do mesmo ano, noticiava-se a realização de uma pes-

América.

No dia 29 de janeiro passado, o mesmo secretário do Interior e dos Transportes adiava o prazo de início das obras de construção do terminal rodoviário para até o final do primeiro semestre (até julho), e não mais para abril.

Mais uma vez, Belmiro Teixeira voltaria a anunciar prazo para as obras do terminal rodoviário, desta vez em 19 de março passado, fixando o segundo semestre deste ano para início das obras. Um dia depois, o diretor técnico da Fundação Jones dos Santos Neves, Arlindo Vilaschi, dizia haver menos um capítulo na longa polêmica a respeito da implantação da rodoviária.

Autoridades realizam visita a Capuaba

Visitar as obras do complexo de Capuaba foi, segundo revelaram o secretário geral do Ministério dos Transportes, general Newton Ciro Braga, e o diretor-presidente da Portobrás, Arno Markus, o motivo de suas presenças em Vitória, por seis horas, no dia de ontem.

A visita específica, conforme salientou o presidente da Portobrás, começou por volta das 14h30m, quando o governador do Estado, acompanhado, entre outros, do superintendente do Porto de Vitória, engenheiro Jacob Ayub, e do assessor técnico da Comdusa, engenheiro Edsel Pagani, desembarcaram da lancha executiva da Administração do Porto de Vitória no cais de Capuaba e percorreram alguns metros a pé com o governador Elcio Álvares lado a lado entre o general Ciro Braga e Arno Markus, mostrando o que está sendo feito na obra, considerada pelo último como a mais importante que a Portobrás realiza.

SILOS

No cais, esperavam a comiti-

va um Landau que serviu para deslocar o governador do Estado e os representantes da esfera federal até o local onde estão sendo construídas os silos para armazenagem e conservação de cereais, especificamente soja, sorgo e milho, destinados à exportação, e trigo importado.

Nesse momento, se integraram à comitiva o secretário do Interior e dos Transportes, engenheiro Belmiro Teixeira Pimenta, e o diretor técnico da Fundação Jones dos Santos Neves, economista Arlindo Vilaschi, vindos, juntamente e com outros assessores do Governo, em três Opalas que ficaram estacionados perto ao local das obras dos Silos, onde a comitiva ouviu demoradamente explicações do governador do Estado sobre as obras de base para o funcionamento técnico dos Silos, percorrendo de elevador, logo em seguida, os 40 metros de altura do conjunto de nove silos portuários, obra cujo valor é de Cr\$ 284 milhões, com capacidade para armazenar 30 mil toneladas de cereais numa

primeira fase e 90 mil na fase final, quando mais um conjunto de nove silos deverão estar construídos.

Na subida ao topo dos silos os representantes do Ministério dos Transportes e da Portobrás foram acompanhados pelo superintendente do Porto de Vitória e o responsável pelas obras que a empreiteira Brasília executa, engenheiro Edilson Albuquerque. O governador do Estado, por motivo de aerofobia, ficou embaixo conversando com o secretário Belmiro Teixeira Pimenta.

Daí, a comitiva se deslocou até as instalações provisórias dos serviços da Comissão de Fiscalização do Cais de Capuaba, onde cinco funcionários trabalhavam tranquilamente. O governador Elcio Álvares dirigiu então a comitiva a uma ante-sala, onde a planta do acesso rodoviário ligando Capuaba à rodovia Carlos Lindenberg encontrava-se estendida numa ampla mesa. Nessa oportunidade, o governador do Estado procurou sensibilizar os

representantes dos órgãos federais quanto a necessidade urgente da liberação das verbas destinadas ao início das obras da terceira ponte, porque, segundo ele, a segunda ponte tornou-se com o passar do tempo "uma loucura irreversível", pois não irá atenuar o problema viário da grande Vitória.

Nesse ponto da visita já era evidente a intenção de que a comitiva se dirigisse ao aeroporto Eurico Sales pela rodovia Carlos Lindenberg. Na altura da entrada das Cinco Pontes, os sete carros que serviram à comitiva pararam no acostamento e, por alguns minutos, o governador do Estado conversou com os dois representantes da esfera federal, mostrando "in loco" o que ele mesmo caracterizou como "loucura" e sob as vistas, entre outros, de Belmiro Teixeira Pimenta, Arlindo Vilaschi, Edsel Pagani, Jacob Ayub e Wallace Bresciani, ficaram contemplando a ainda futura segunda ponte, no ponto onde o congestionamento diário de veículos é mais frequente.