

Após nove anos e um gasto de 180 milhões, a 2ª ponte pode sair em outubro

AJ12492

Texto de Luzimar Nogueira Dias

Se inaugurada realmente em outubro próximo, como espera o Departamento Nacional de Estradas de Rodagem, a Ponte da Ilha do Príncipe beneficiará apenas os veículos que vêm do Sul do Estado. Os moradores do município de Vila Velha, que aumentam em 50 por cento o volume de tráfego na região, continuarão a utilizar a surrada Ponte Florentino Avidos. A inauguração

Em outubro próximo o Departamento Nacional de estradas de Rodagem espera entregar ao tráfego a primeira etapa da Ponte da Ilha do Príncipe, ou ainda, Segunda Ponte, Ponte do Gato, Ponte do Pato — apelidos dados pelo humor popular segundo as várias fases de sua construção. Até lá a obra estará comemorando nove anos, transpassando os governos de Cristiano Dias Lopes Filho, Arthur Carlos Gerhardt Santos e Elcio Álvares, a quem caberá a inauguração do primeiro trecho. A segunda etapa fica para uma data ainda indeterminada e os futuros beneficiários — os moradores de Vila Velha — continuarão a utilizar a ponte Florentino Avidos.

Nove anos bem completos. Desde o dia 23 de setembro de 1969, quando a empresa paulista Hidroservice apresentou um projeto da ponte ao então diretor da antiga Companhia de Desenvolvimento do Espírito Santo, Lélío Rodrigues. Na apresentação do projeto, o diretor presidente da Hidroservice, Henry Maksoud — também proprietário do grupo Visão — ressaltava o papel desse "projeto de transcendental importância para a cidade de Vitória e para o estado, de vez que a obra cogitada representará substancial melhoria do sistema viário existente".

Muita água passou sob a ponte. E levando com ela o projeto original, dois conhecidos casos de operários mortos durante a construção, muitas verbas e os candentes, porém frágeis, discursos dos governantes estaduais sobre a "imminente" conclusão da obra.

do que no ano passado, nos engarrafamentos diários, 44.880 automóveis se engalfinharam entre Vitória e o Continente. Outras alterações ocorreram nas fundações e nos acessos da ponte.

PONTA DE LANÇA

Mais sensível - mas não surpreendente diante das marchas e contramarchas que envolveram o processo - foi a subestimação (?) dos recursos necessários para a execução do projeto. Quatro anos após o trabalho da Hidroservice foi firmado um convênio entre o DER e o DNER, ficando a cargo do organismo estadual a contratação e execução da ponte. Feita a concorrência, a ganhadora foi a firma Sergen - Serviços Gerais de Engenharia S/A - e o valor da obra, naquela ocasião, era de Cr\$ 16.389.312,84. Somente um ano depois foi iniciada a construção.

O DER foi incapaz de levar adiante o empreendimento. E o inadimplemento dos acordos do convênio levou a sua denúncia. Com efeito, em 1975 o DNER passou a ser o responsável direto pela obra, que já contava com 109 metros de comprimento construídos. Com a nova orientação a ponte tem hoje terminados 422 metros dos 693 metros de comprimento total. Trabalho que consumiu, segundo informações do DNER, até março último, a importância de Cr\$ 100.108.000,00 que, somada ao que ainda deverá ser investido, esvaziará os cofres públicos em pelo menos Cr\$ 180 milhões. Portanto, quantia mais de dez vezes superior ao previsto no projeto da Hidroservice. De qualquer modo, é o



Ao ser concluída, a ponte terá custado mais de dez vezes o valor de seu projeto original

seria o término da primeira etapa de uma estória iniciada há nove anos, quando se tornou conhecido o primeiro projeto da ponte. Nele estimava-se o valor da obra em Cr\$ 16.389.312,84. Contudo, até março último, já foram gastos Cr\$ 100.108.000,00, que deverão chegar a Cr\$ 180 milhões quando concluída.

atenda aos reclamos da população de Vitória e municípios vizinhos".

Contudo, o secretário Belmiro Teixeira ressaltou que "a própria posição do governador Elcio Álvares é independente, porque se baseia em informações prestadas pelo DNER". E lembrou que o diretor geral do DNER, Ademar Ribeiro da Silva, havia informado ao governador que a inauguração seria em agosto último, o que não ocorreu. Quanto à "solução imediata que atenda aos reclamos da população", apregoada pelo sr. Álvares, o secretário observou que a ponte "não foi concebida como elemento viário para dar solução aos problemas do trânsito, mas para ligar a BR a Vitória". Porém, complementou ele, "a situação ficou tão grave em termos de trânsito que a construção vai facilitar, mas não resolver, o problema de tráfego, afinal é uma obra mais rodoviária que urbana".

NOVELO

Incoerência a parte, o certo é que inaugurada em outubro a ponte vai beneficiar apenas os veículos que vêm do Sul do estado. O acesso do lado do Continente, a cargo do DNER, terá terminada somente a ligação entre a ponte e a BR-101, ficando para uma etapa posterior o tronco que unirá a Segunda Ponte ao populoso município de Vila Velha, responsável pelo incremento em 50 por cento no volume diário de carros na região. Até lá esta respeitável parcela continuará usando a velha ponte Florentino Avidos.

Encerrada a primeira etapa, terá fim

OS "FUROS"

A Hidroservice participava em 1969 do plano de urbanização da área da Ilha do Príncipe. E a ponte integrava este plano, "pois as duas obras constituem um todo, cujo objetivo principal é melhorar as condições de ligação da cidade de Vitória ao Continente", argumentava o trabalho da empresa paulista. O embasamento do projeto, segundo sua apresentação, "encerra a preocupação de harmonizar diversos fatores e visa atender especialmente aos aspectos técnicos, arquitetônico, urbanístico, econômico e de facilidade de construção". De resto, calçados em "informações disponíveis conseguidas junto aos diversos órgãos públicos e privados e, também, em informes técnicos adicionais obtidos com a supervisão da Hidroservice".

Enfim, o ex-diretor da Companhia de Desenvolvimento (hoje Bandes) recebeu da empresa de São Paulo quatro gordos volumes constituídos de edital de concorrência, justificativa técnica, pasta de instrução de concorrência e relatório final de apresentação dos estudos em nível de anteprojeto da Ponte da Ilha do Príncipe. No entanto — porém não quanto as alterações nos prazos para início e conclusão da obra — o anteprojeto sofreu profundas modificações.

Por exemplo, a previsão original de três faixas passou para quatro faixas de tráfego, medida que se revelaria necessária para suportar o volume de veículos nos próximos anos. Em 1985, de acordo com projeção da Hidroservice, 81.682 carros estariam transitando diariamente sobre a ponte. Uma projeção "furada", garante uma fonte do DNER, lembrando

minhões. Portanto, quantia mais de dez vezes superior ao previsto no projeto da Hidroservice. De qualquer modo, é o valor — que se prevê hoje para o término da obra. Mas, quando?

Uma alta fonte do DNER afirmou que a ponte "deve ficar pronta em outubro, caso não ocorra nenhum imprevisto, o que não se espera de modo algum, devido a obediência ao cronograma". Certamente, a mesma esperança do governador Elcio Alvares, para quem a obra se tornou a ponta de lança na campanha que a Arena vai encetar na Grande Vitória visando as eleições de novembro próximo. Muito embora a Ponte da Ilha do Príncipe seja exclusivamente da alçada federal. Exceto a execução dos acessos da ilha de Vitória, na mesma área onde se eleva o futuro terminal rodoviário. Ali o governo do Espírito Santo investirá a importância de Cr\$ 28.631.000,00 - preços de dezembro de 1977 -, que já teriam sido obtidos junto ao general Ernesto Geisel durante a inauguração da usina de Ubu.

"COMO O POVO"

O acesso na ilha é contribuição do estado para a construção da ponte. O secretário do Interior e Transportes, Belmiro Teixeira Pimenta, definiu esta participação: "O papel do governo no episódio todo é de beneficiário e, como interessado na obra, face as dificuldades, incorporou-se na soma de esforços para viabilizá-la. O papel do estado, então, é como o do povo, reivindicando, só que com deveres maiores".

Na verdade, admitiu o secretário, "a obra é federal". O que não impede o governador de declarar, como no último dia 29 de março, que entregava a ponte em outubro, "porque escolhi este mês como decisivo para que essa mecânica urbana tenha uma solução imediata que

conclua a obra. Portanto, quantia mais de dez vezes superior ao previsto no projeto da Hidroservice. De qualquer modo, é o valor — que se prevê hoje para o término da obra. Mas, quando?

Encerrada a primeira etapa, terá fim mais um capítulo da novela (ou novelo?). Porque desenrolar os fios desse novelo tem sido extremamente difícil. Principalmente sob a pressão da opinião pública e da imprensa. Quase tão grande quanto os engarrafamentos. Em condições normais não seria tão difícil. Pois, segundo Belmiro Teixeira, "uma obra só pode ser construída em ritmo normal se ela está definida técnica e financeiramente. Contudo, isto não aconteceu. "A Segunda Ponte, durante grande parte do tempo, não estava definida nem técnica nem financeiramente. Como procurar recursos se não se conhecia os problemas, as necessidades de recursos? Então a situação ficou no compasso de espera" - arrematou o secretário.

De fato, a ponte teve sua origem no "milagre brasileiro". O rodoviarismo — para empregar um vocábulo ao gosto do futuro governador Eurico Rezende — era a tônica do regime. Transamazônica, ponte Rio-Niterói, etc. O DNER, esclareceu o secretário do Interior e Transportes, "vinha de uma época em que era uma espécie de primo rico". Mas o Governo Federal passou a se preocupar com os crescentes problemas urbanos nas grandes capitais, criando a Empresa Brasileira de Transportes Urbanos, que passou a cuidar do sistema viário nessas cidades.

Como viabilizar recursos para esse novo objetivo? Retirando recursos do DNER, respondeu o secretário. Por fim, escasseando recursos para alguns projetos, como a própria Segunda Ponte. Política, de resto, responsável também pelos gastos para a construção da obra, na bagatela em torno de quatro rateios da loteria esportiva.