

Segunda ponte e acessos ficam prontos em junho de 78

Em junho do próximo ano, o capixaba poderá atravessar da Ilha para o Continente usando a segunda ponte (em construção) e seus acessos (ainda em fase de projeto), garantiu ontem o secretário do Interior e dos Transportes, engenheiro Belmiro Teixeira Pimenta. Segundo ele, as obras que faltam para que sua declaração se materialize estão plenamente viabilizadas, inclusive com a maior parte dos recursos necessários já alocados.

Disse ainda que o Departamento Nacional de Estradas de Rodagem (DNER), responsável em potencial por essas obras, deverá abrir concorrência para início dos acessos à ponte do lado do Continente dentro dos próximos dias. Segundo ele, o DNER foi obrigado a dividir o projeto original dessas obras em duas etapas distintas, em virtude da insuficiência de recursos financeiros.

De acordo com o secretário, o projeto original do DNER — relativo à segunda ponte e aos acessos do lado do Continente — era bastante amplo, e incluía o alargamento das vias que dão acesso à BR-262, um anel rodoviário na altura do estádio da Desportiva Ferroviária, um elevado ligando-se a São Torquato e outro à rodovia Carlos Lindenberg, nas proximidades da Pepsi Cola.

Entretanto, salientou Belmiro que devido “à carência de recursos, o DNER foi obrigado a reformular o projeto original, dividindo-o em duas etapas”. A primeira, disse ele, é a que deverá ser colocada em concorrência pública nos próximos dias, e diz respeito à construção de um elevado ligando a ponte à BR-262, passando sobre o terminal ferroviário da Companhia Vale do Rio Doce, em Porto Velho. Esta obra fará conexão com a rodovia Carlos Lindenberg, por meio de uma rampa que se projetará além da ponte do **Camelo**, margeando o rio Marinho.

A segunda etapa do projeto dos acessos não tem prazo estipulado para ter início, segundo Belmiro Teixeira. Mas incluirá o alargamento da BR-262 desde a ponte do **Camelo** até o trevo existente em Campo Grande; um elevado ligando com São Torquato, um anel rodoviário suspenso nas imediações do estádio da Desportiva e ligação com a rodovia Carlos Lindenberg, nas proximidades da Pepsi Cola.

Informou que a primeira etapa dos acessos e a complementação das obras da ponte do **Príncipe**, estão orçados em Cr\$ 114 milhões (Cr\$ 24 milhões para a ponte e o restante para os acessos do lado do Continente), dos quais o DNER dispõe de uma parte. O restante dos recursos necessários à conclusão dessas obras, salientou Belmiro, “serão conseguidos posteriormente, mediante um esforço conjunto do Governo do Estado e DNER junto à esfera federal”.

Quanto aos acessos do lado de Vitória, o secretário do Interior e dos Transportes disse que a execução desse projeto será de responsabilidade do Governo do Estado, através da Comdusa. Esta obra foi estimada em Cr\$ 30 milhões, e o início de sua construção depende do DNER liberar o projeto de engenharia para que o Governo proceda a abertura da concorrência pública que indicará a firma encarregada pelos serviços.

Belmiro Teixeira adiantou que o projeto dos acessos do lado de Vitória teve que sofrer algumas modificações pelo DNER, em face da localização do Terminal Rodoviário de passageiros ser aprovado para a Ilha do **Príncipe**. Isto, em seu entender, tem provocado um certo atraso na liberação do projeto ao Governo do Estado.

Embora mostrasse desconhecer o projeto dos acessos do lado de Vitória, Belmiro disse

que este ligará a ponte do “**Príncipe**” com as avenidas Santo Antônio, Duarte Lemos e Elias Miguel, na região da Vila Rubim.

Quanto aos recursos necessários para execução destes acessos, explicou que o Governo do Estado pretende conseguir os vendendo uma área de 30 mil metros quadrados situada no aterro da Ilha do **Príncipe**.

RODOVIÁRIA

Conforme o secretário, os estudos de localização do terminal rodoviário de passageiros da Grande Vitória já foram aprovados pelo DNER, e serão encaminhados à Empresa Brasileira de Transportes Urbanos (EBTU) para serem apreciados, uma vez que esta empresa participará com aplicação de recursos na construção da obra.

Belmiro descartou a possibilidade do Terminal Rodoviário ser construído em caráter provisório, ao contrário do que foi ventilado, mas salientou que sua capacidade de atendimento será dimensionada até 1992, considerado por ele um “horizonte um tanto curto”. Entretanto, disse que a área a ser destinada para este projeto “será bastante superior às necessidades atuais da Grande Vitória, o que deixa uma margem de segurança razoável para o caso de no futuro haver necessidade de atender uma demanda de passageiros agora não estimada”.

Os custos do Terminal Rodoviário, bem como a área que ocupará na Ilha do **Príncipe** são ainda desconhecidos pela Secretaria do Interior e dos Transportes, uma vez que o projeto de engenharia ainda está para ser elaborado, e somente ele poderá fornecer estes elementos.

O secretário Belmiro evitou estimar o prazo para início e conclusão do terminal rodoviário, alegando que não queria se comprometer com nenhuma promessa. Disse, no entanto, que a elaboração do projeto de engenharia relativo à obra deve ter início tão logo a EBTU termine a apreciação dos estudos de localização do terminal.

Adiantou também que o terminal rodoviário deverá enquadrar-se na categoria C, que prevê uma capacidade média de partidas entre 200 a 500 ônibus diários, além de 15 a 29 plataformas de embarque de passageiros e de 5 a 10 para desembarque. Superada esta capacidade, salientou ele, existem duas outras (B e A) como alternativas, as quais poderão ser adotadas complementando o empreendimento nas proporções necessárias.

O terminal de categoria C, conforme os estudos realizados pela Fundação Jones dos Santos Neves, não só atenderia à atual demanda de passageiros registrada na Misael Pena, bem como poderia mostrar-se eficiente até o ano de 1988. Calculou que somente em 1992, o terminal precisará ser elevado à categoria B, uma vez que se estima que até lá o número médio de partidas de ônibus seja 672 diários.

AQUAVIÁRIO

O secretário reafirmou que dentro de 90 dias, duas novas barcas com capacidade para 160 passageiros cada uma estarão em funcionamento entre os terminais aquaviários de Paul e Vitória. Simultaneamente, acrescentou, o Governo do Estado estará dando início à construção de semelhante terminal para embarque e desembarque na prainha de Vila Velha, fazendo ligação com Vitória.

Ele assegurou que ainda no corrente ano, o transporte aquaviário estará operando com quatro lanchas de passageiros: duas da prainha de Vila Velha e duas de Paul, fazendo ligação com o centro da Capital, no terminal localizado na área do Porto de Vitória.