

# Verba da terceira ponte reforça economia do ES

Friederik Brum

Desde o mês passado, Cr\$ 190 bilhões — pouco menos que 20% do orçamento estadual previsto para o próximo ano — começaram a ser aplicados na economia capixaba. São exatamente 9 milhões 271 mil 340 ORTN, recursos que serão utilizados para a conclusão das obras da terceira ponte.

Os reflexos do projeto na economia estadual não param aí: 2.500 empregos diretos estão sendo criados, fora a expectativa de valorização de imóveis em Vila Velha, que também deverá adicionar alguns pontos de crescimento ao combalido setor da construção civil.

Mais que isso, a terceira ponte vem sendo encarada como um projeto de grande importância social, na medida em que deverá propiciar a redução nos preços das tarifas e no tempo que os usuários gastam no transporte coletivo entre as duas maiores cidades da Grande Vitória.

Politicamente, os efeitos são muito claros: a obra foi capaz de reunir o governador Gérson Camata e o presidente do Senado, Moacyr Dalla, numa inusitada demonstração de esforço conjunto de agremiações partidárias distintas para conquistar verbas federais e o apoio público.

Iniciados no governo Elcio Álvares, com todo o otimismo que caracterizou aquele período administrativo, os trabalhos foram logo depois paralisados. Motivo: a União deixava de ter os fartos recursos que, à custa da centralização tributária e decisória, repassava a fundo perdido para o Espírito Santo.

Os tempos, afinal, eram outros. Os US\$ 30 milhões que o Estado tomou emprestados para a execução dos serviços foram utilizados com esta finalidade só em parte. A administração seguinte não conseguiu viabilizar os recursos para dar continuidade aos trabalhos.

É bom lembrar que o próprio governador Gérson Camata, em abril de 1983, logo depois de assumir o governo, disse que o assunto terceira ponte estava "proibido" em seu governo. Levantada pelo seu secretário dos Transportes, Sérgio Ceotto, a questão tinha sua proibição justificada oficialmente por Camata

irá viabilizar a realização de uma série de negócios imobiliários naquela região e os efeitos disso irão certamente se estender até Guarapari", afirmou.

Tovar observa que a própria realização dos serviços vai movimentar um volume de atividades indiretas que criarão consideráveis oportunidades para o empresariado capixaba e mesmo para a mão-de-obra hoje desocupada. Ele acha difícil dimensionar isso, mas estima em mais 2.500 o número de empregos indiretos.

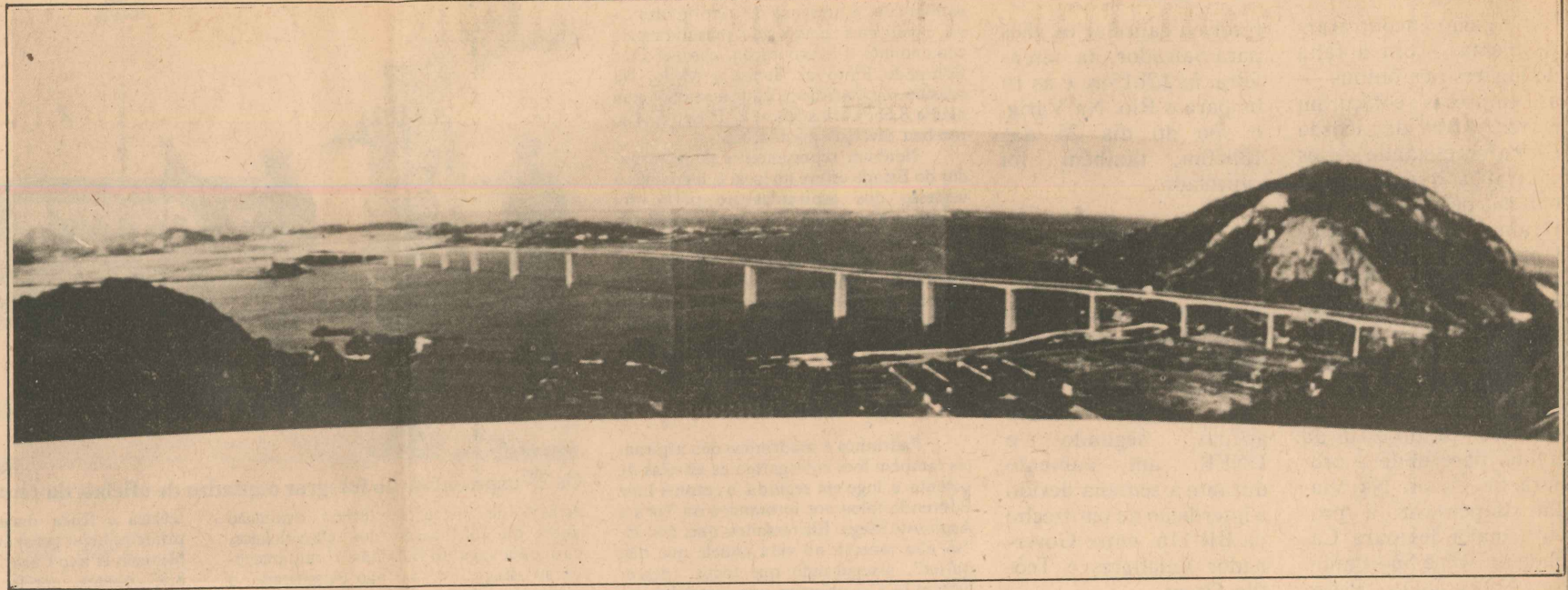
O certo é que os efeitos da construção da terceira ponte se farão notar mais a partir de janeiro, quando as obras terão seu início efetivo — até o momento foram realizados apenas serviços de contratação de pessoal e de preparação dos canteiros em Vitória e Vila Velha.

Tovar lembra que essa preparação foi necessária porque recebeu os canteiros em péssimas condições. Para citar apenas um exemplo, as ferragens da superestrutura que se encontram expostas terão que passar por um processo de recuperação, já que cerca de 30% de sua superfície estão enferrujadas.

Tovar explica que a escolha das duas empresas deveu-se ao fato de que possuem conhecimentos técnicos exigidos para uma obra com essas dimensões. Não é o caso de qualquer outra construtora capixaba, pouco versadas em obras públicas. Para elas ficará a construção dos acessos, que já estão projetados, devendo ser executados paralelamente à obra principal.

Pronta a terceira ponte, ainda haverá problemas a resolver. O principal deles é certamente o de trânsito, já que o fluxo de veículos a atravessar diariamente a nova ligação Vitória-Vila Velha irá provocar alterações de fundamental importância no sistema viário da Grande Vitória.

O problema já está sendo estudado, no âmbito, mesmo, do Transcol — plano de reestruturação do trânsito, financiado pelo Banco Mundial —, mas é difícil prever com antecedência de dois anos volume, procedência, destino e composição do tráfego que circulará pela terceira ponte. Isso vai realmente ficar para depois.



A Ceterpo aposta nos benefícios gerados pela terceira ponte

## População vai poupar tempo e combustíveis

Todas as discussões sobre a necessidade da terceira ponte perdem o sentido se não for levada em consideração a importância da obra para o cidadão comum. E essa importância pode ser expressa, simplesmente, pela distância. Tome-se como exemplo dois pontos como a Praia do Canto e a Praia da Costa. Suponha-se que alguém more nesta e trabalhe naquela. Veja abaixo a diferença quanto à distância que é percorrida **sem** a terceira ponte e a que será percorrida **com** a ligação: Praia do Canto/Praia da Costa (**sem** a terceira ponte) — 28 Km. Praia do Canto/Praia da Costa (**com** a terceira ponte) — 3 Km. Evidentemente, o cidadão não percorrerá a distância acima apenas uma vez ao dia. Fará o trajeto de ida e volta. Ir da Praia do Canto à Praia da Costa, ho-

Consumo / dia	Gastos / dia
<b>Sem</b> a terceira ponte 6 litros	Cr\$ 8.220
<b>Com</b> a terceira ponte — 0,6 litros	Cr\$ 904

je, equivalerá a uma pequena viagem de 56 quilômetros. Ou o mesmo que ir de Vitória a Guarapari todos os dias...

Veja, agora, o **quanto** isso custa, considerando-se que o cidadão faz o trajeto de carro. Leve-se em conta apenas gastos com gasolina (consumo de 1 litro/9 quilômetros, compatível com o tráfego urbano), sem computar lubrificantes, pneus, depreciação natural do veículo e outros fatores.

Ocorre que a passagem pela terceira ponte implicará no pagamento de uma taxa de pedágio, calculada conforme tabela ao lado. Os gastos diários do cidadão em questão, assim, serão acrescidos de Cr\$ 2.740, correspondentes à ida e à volta. Somados aos Cr\$ 904 a serem gastos com a gasolina, passam a Cr\$ 3.644. Ou 44% das despesas do trajeto convencional. Vale a pena?

## Grupo de engenheiros mostra as desvantagens

Parece ser inquestionável a validade da terceira ponte como instrumento para o desenvolvimento regional do Espírito Santo. E, pelo menos, o que parece, diante da concordância tácita da sociedade civil quanto ao reinício das obras. Dessa opinião, contudo, não partilham — ou não partilharam — os integrantes de um grupo de engenheiros de oposição ao projeto do governo do Estado, que no ano passado chegaram a elaborar um estudo pelo qual concluíram não existir fundamento social para a realização da obra.

Os engenheiros relacionavam os seguintes argumentos para tentar provar que o projeto era, na realidade, mais uma obra faraônica:

1. "Os tão propalados empregos que a obra criará, e não são tantos assim, correm o risco de não ficarem com os capixabas. As empresas que vão construir a obra não são daqui". Os engenheiros concordavam, entretanto, que os serviços criariam uma oferta de 5 mil empregos diretos para os trabalhadores da indústria da construção civil — às voltas com uma crise generalizada — e cerca de 50 outros para engenheiros. Além de considerar que grande parte dessa mão-de-obra viria de fora indagavam: "Por que com o mesmo dinheiro não criamos 20 mil empregos perenes? Por que não investir esse dinheiro em empreendimentos públicos mais necessários ou em

de carência e prazo de 10 anos, com juros de 12% ao ano, para pagamento. Outra hipótese: a terceira ponte absorveria de um terço a meta de dos veículos que passam hoje pela ponte Florentino Avidos, gerando um pedágio "que, na melhor das hipóteses, seria de US\$ 2,15". Os engenheiros imaginavam que esse valor, calculado na ida e na volta, em um único dia, seria suficiente para 9,29 litros de gasolina — "quantidade que daria para trafegar durante uma semana de Vila Velha a Vitória pelos caminhos que temos hoje".

3. "A Terceira Ponte absorveria apenas 2,5% do total das viagens individuais (passageiros de carro e ônibus) da Grande Vitória, que hoje se situam perto de 1 milhão de viagens diárias, enquanto o seu custo seria pago pela população urbana e rural, mesmo não a utilizando".

4. "É discutível que a terceira ponte vá recriar a expectativa favorável no mercado imobiliário pois este problema está vinculado à renda da população. Mesmo que seja verdade que o mercado imobiliário de Vila Velha vá se aquecer, serão alguns grandes proprietários daquele município os beneficiados".

5. O Estado não tem recursos para o projeto. Vai pedir emprestado para um dia ter que pagar. Se o pedágio não

abril de 1983, logo depois de assumir o governo, disse que o assunto terceira ponte estava "proibido" em seu governo. Levantada pelo seu secretário dos Transportes, Sérgio Ceotto, a questão tinha sua proibição justificada oficialmente por Camata pelas outras prioridades que, segundo ele, era preciso atacar.

Meses atrás, os tempos eram outros novamente: o governador já tinha uma opinião diferente, coincidentemente à obtenção, pelo Estado, de 50% dos recursos previstos para terminar a obra — na forma de repasses a fundo perdido do Governo Federal, via BNDES. Os 50% restantes serão financiados e pagos por pedágio.

Para o presidente da Companhia de Exploração da Terceira Ponte (Ceterpo), João Luiz Menezes Tovar, também presidente do Sindicato da Indústria da Construção Civil, a obra representa a corporificação de todas as expectativas de união das duas maiores economias da Grande Vitória, viabilizando especialmente o desenvolvimento em Vila Velha.

O município, segundo ele, oferece amplas possibilidades nesse sentido, em função, basicamente, de sua área física e de sua topografia. "A terceira ponte

ção do trânsito, financiado pelo Banco Mundial —, mas é difícil prever com antecedência de dois anos volume, procedência, destino e composição do tráfego que circulará pela terceira ponte. Isso vai realmente ficar para depois.

Tovar, um entusiasta do projeto, dedica a ele a maior parte de seu tempo, preocupando-se com detalhes que chegam até ao logotipo da Ceterpo, que será introduzido em breve nos documentos e publicidades da empresa. Comentando as críticas partidas de colegas seus engenheiros sobre a inviabilidade social da obra, concorda que talvez houvesse outros investimentos que poderiam ser realizados com os recursos a ela destinados. Mas ao mesmo tempo, lembra que já haviam sido investidos recursos públicos no projeto que precisavam ser preservados.

Entusiasmado com as dimensões do conjunto de cimento e aço que ficará erguido sobre a baía de Vitória, cujas medidas em alguns aspectos aproxima-se muito da ponte Rio-Niterói, ele guarda muito do que sente para daqui a dois anos: "Hoje a festa é dos políticos. Daqui a 24 meses a festa será nossa", disse.

Para quem aprecia grandiosidades, eis aqui alguns dados sobre a terceira ponte, comparativos à ponte Rio-Niterói:

	Terceira Ponte	Rio-Niterói
Vão central livre:	240 metros	280 metros
Altura máxima:	55 metros	60 metros

Como se vê, é muito pequena a diferença. Na verdade, a terceira ponte só perde para a Rio-Niterói em extensão:

	Terceira Ponte	Rio-Niterói
Extensão:	3 quilômetros	14 quilômetros

Canto a Praia da Costa, hoje Vale a pena?

Consumo / dia	Gastos/dia
Sem a terceira ponte 6 litros	Cr\$ 8.220
Com a terceira ponte — 0,6 litros	Cr\$ 904

## Ceterpo acha que taxa de pedágio diminuirá

Quanto custará passar pela terceira ponte? Estudos realizados anos atrás pela empresa de consultoria Figueiredo Ferraz estabeleciam uma proporcionalidade para o pagamento do pedágio, tomando como padrão automóveis e táxis. Estes pagariam o equivalente a 1,5 litro de gasolina, que representa hoje cerca de Cr\$ 2 mil. A Ceterpo, no entanto, esclareceu que a previsão da Figueiredo Ferraz foi feita em cima de um orçamento inicial que já está defasado, porque previa que 100% da obra seriam financiados pelo pedágio.

No entanto, o Estado conseguiu junto ao governo federal que 50% dos recursos necessários à execução dos trabalhos fossem repassados a fundo perdido. Isso faz a Ceterpo acreditar que, conseqüentemente, o valor do pedágio terá que ser 50% mais barato também, ou seja, Cr\$ 1 mil. Vamos considerar que esse valor seja um pouco mais alto — o preço de um litro

de gasolina, por exemplo, que é de Cr\$ 1.370. Isso faria com que o pedágio da ponte tivesse, hoje, os seguintes valores:

É importante observar que o segundo maior pedágio, a ser cobrado aos ônibus, será diluído no preço da passagem de cada passageiro transportado. Se se considerar uma média de 35 pessoas nos coletivos, o valor que caberá a cada um será de aproximadamente Cr\$ 100. A Ceterpo acredita que esse acréscimo será largamente compensado pela redução no valor da tarifa atualmente cobrada, decorrente da diminuição da distância a ser percorrida — se a redução for proporcional à quilometragem, as tarifas ficarão nove vezes mais baratas (28 km — distância atual — sobre 3 km — distância com a passagem pela terceira ponte). Disso deverá resultar, para os usuários do transporte coletivo, uma passagem substancialmente mais barata que a que se encontra em vigor.

VEÍCULO	COEFICIENTE	PEDÁGIO (Cr\$)
Automóveis e táxis	1,0	1.370
Transporte de carga	3,2	4.384
Onibus	2,6	3.562
Motocicletas	0,5	685

— às voltas com uma crise generalizada — e cerca de 50 outros para engenheiros. Além de considerar que grande parte dessa mão-de-obra viria de fora indagavam: "Por que com o mesmo dinheiro não criamos 20 mil empregos perenes? Por que não investir esse dinheiro em empreendimentos públicos mais necessários ou em empreendimentos mais produtivos?"

2. "A ponte é economicamente inviável. Tudo nos leva a crer que o empreendimento ficará mesmo para todos nós pagarmos com nossos impostos, em detrimento de outras obras mais interessantes para nossa gente". A assertiva baseava-se na hipótese de que o custo, "que varia de Cr\$ 90 bilhões a Cr\$ 120 bilhões", prevendo-se três anos

população. Mesmo que seja verdade que o mercado imobiliário de Vila Velha vá se aquecer, serão alguns grandes proprietários daquele município os beneficiados".

5. O Estado não tem recursos para o projeto. Vai pedir emprestado para um dia ter que pagar. Se o pedágio não for suficiente, o Estado terá que fazê-lo com sua arrecadação própria, que não dá nem para pagar em dia o funcionalismo.

Os engenheiros consideraram, em seguida, os investimentos que poderiam ser feitos com recursos a serem gastos na construção da terceira ponte, chegando ao seguinte resultado, conforme o quadro abaixo.

### INVESTIMENTOS ALTERNATIVOS.

Equipamentos	Custo Unitário US\$	Quantidade por município	Custo US\$	
1) Unidade de Saúde de 2ª Classe para 5.000 hab. 5 Consultórios, 1 gabinete dentário, Laboratório Administração, Sala de Vacinação, Farmácia, cozinha toda equipada. 355m <sup>2</sup>	58.719,5	1	58	3.405.732,7
2) Centro de Saúde com 767 m <sup>2</sup> equipada	131.998,1	1	58	7.655.890,9
3) Pré-Escola para Atendimento de 240 crianças de 4 a 6 anos em 2 turnos compra de terreno equipamentos e 660m <sup>2</sup> de construção	121.923,7	1	58	7.071.575,7
4) CRECHE com 360m <sup>2</sup> equipada s/terreno para 100 crianças	78.576,7	1	58	4.557.448,6
5) Escola 1º Grau Rural	11.216,9	1	58	650.580,6
6) Posto Telefônico Rural	1.690,9	3	174	294.216,6
7) Drenagem	7.225,8/km	10km	580km	4.190.964,0
8) Estradas Rurais (Vicinais)	7.670,7/km	50km	2.900km	22.245.030,0
9) Quadra de Bocha	2.677,0	3	174	465.798,0
10) Quadra Poli Esportiva Equipada	11.820,6	3	174	2.056.784,4
11) Galpão Comunitário com Quadra Poli Esportiva. Equipado	23.180,0	3	174	4.033.320,0
	TOTAL			56.627.338,0

\* Os custos são baseados em dados das Secretarias de Estado do Governo do E.Santo