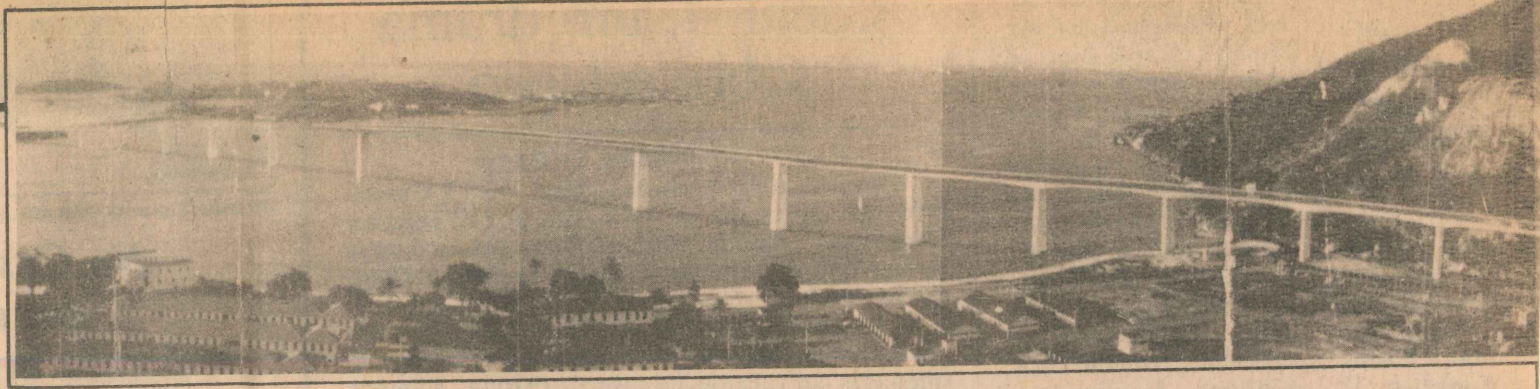


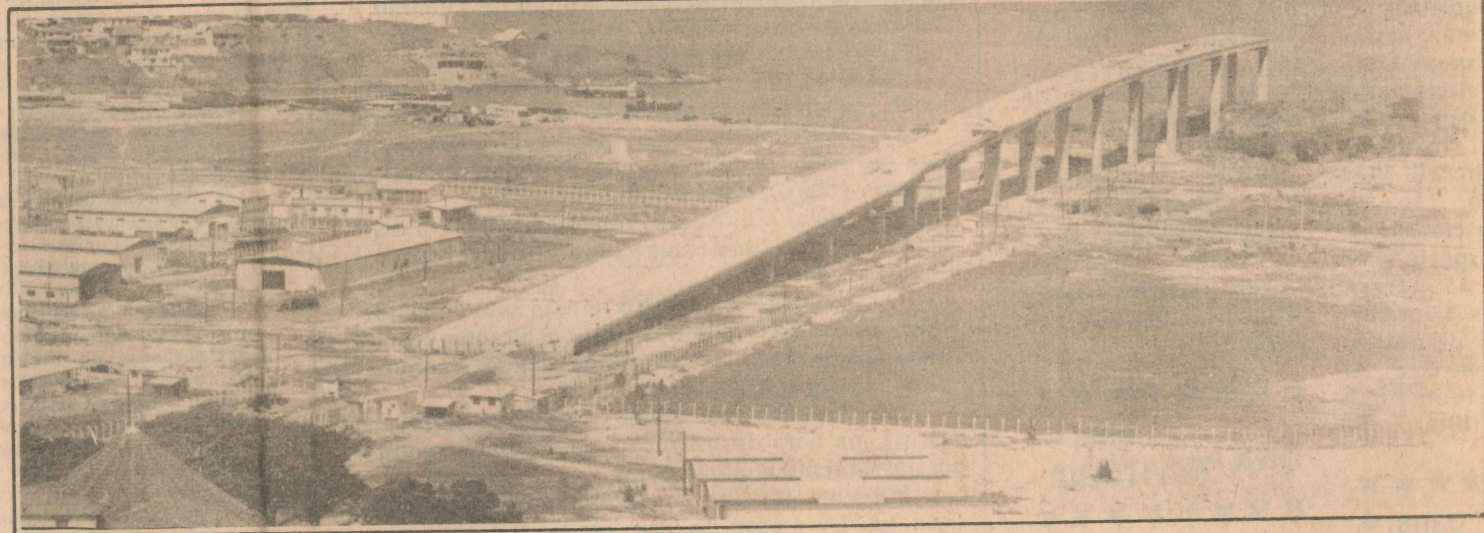
TERCEIRA PONTE

x Ainda um sonho para o capixaba



A ponte prevista em 1977

Foto de José A. Magnago



... hoje inacabada

A112519

Determinados assuntos costumam cair no esquecimento do capixaba, principalmente quando eles deixam as páginas dos jornais. Este, ao que parece, é o caso da terceira ponte. Anunciada em 73, iniciada em 78, prometida para 79, a obra hoje está paralisada e sem grandes perspectivas de conclusão.

Em novembro de 1976, Arlindo Vilaschi afirmava pela imprensa que no início pareceria ao capixaba que as obras da ponte não andavam, mas que depois ela teria um ritmo de crescimento assustador. Foi o contrário: ela andou rápido no início e parou quando chegou às margens do canal da baía de Vitória. E assim está há mais de dois anos.

Nilo De Mingo

O dia, um sábado, 13 de novembro, de 1976, véspera de eleições. O local, o gabinete do então governador Elcio Álvares. Neste dia ele anuncia a imprensa a localização da terceira ponte ligando a ilha de Vitória a Vila Velha. Passados quase cinco anos, a ponte é uma incerteza. De concreto, apenas o acesso do lado de Vitória e os pilares em Vila Velha, além de trabalhos de fundação no canal que separa as duas cidades.

O anúncio oficial do início das obras da terceira ponte colocava fim a mais de seis meses de especulações, discussões propostas a respeito de sua viabilidade — alguns chegaram até mesmo a sugerir um túnel — e qual a localização ideal. Hoje ela lembra, embora ainda vagamente, a novela em que se transformou a conclusão da segunda ponte.

A história da terceira ponte começa em 1973, com o governador Artur Carlos Gerhardt Santos anunciando a realização da obra, que deveria iniciar em junho do ano seguinte. Na época, o então governador dizia que a idéia da construção da ponte surgira durante uma visita do ministro Reis Veloso ao Estado, quando o assunto fora ventila-

ção da obra. Diante do impasse e sem recursos, as empreiteiras resolveram suspender os serviços e demitir os empregados. Apenas estava começando o drama da conclusão da terceira ponte.

trução da obra. Diante do impasse e sem recursos, as empreiteiras resolveram suspender os serviços e demitir os empregados. Apenas estava começando o drama da conclusão da terceira ponte.

Do anúncio até o começo das obras civis foram quase dois anos de expectativa. Afinal, elas tiveram início. Quem acompanhou o ritmo dos trabalhos, certamente teve a certeza de que a obra seria concluída, senão dentro do prazo, pelo menos com um tempo muito pequeno, de atraso. Do lado de Vitória os pilares foram sendo erguidos rapidamente no aterro da Comdusa, o mesmo acontecendo do lado de Vila Velha. Em pouco tempo os serviços iam dando os contornos da ponte. Finalmente, o capixaba começava a visualizar a obra mais importante do Estado.

Mas a euforia durou pouco. Prometida para o fim do Governo Elcio Álvares, a ponte acabou não sendo

Passou-se o ano de 1980 sem qualquer definição concreta em torno da continuidade das obras da terceira ponte, com o capixaba contemplando o esqueleto da obra no aterro da Comdusa e vendo materiais que seriam utilizados na construção sendo danificados pela ação do tempo. A exemplo da segunda ponte, a terceira passou a ser motivo de piadas por parte dos capixabas. Dentre outras coisas, ela chegou a ser chamada de "rampa de lançamento de foguetes" e houve até mesmo quem sugerisse que o Governo, servindo-se do "esqueleto" da ponte, fizesse ali um conjunto habitacional.

Somente no final de 1981 é que o

trução da obra. Diante do impasse e sem recursos, as empreiteiras resolveram suspender os serviços e demitir os empregados. Apenas estava começando o drama da conclusão da terceira ponte.

Somente no final de 1981 é que o

namentais comentavam que a empresa estava exigindo 5 milhões de dólares para rescindir o contrato. Mas o secretário Ademar Musso Leal desmentiu tal versão.

As primeiras notícias a respeito da terceira ponte no ano de 1982 começam logo em janeiro. No dia 5 o Governo informa que até o dia 10 já teria definido com o grupo espanhol a data do reinício das obras. O Governo, contudo, não entraria com um centavo sequer e o grupo responsável pela conclusão da ponte exploraria o pedágio para ter de volta o dinheiro empregado.

Oito dias depois o secretário Ademar Musso Leal informa que ainda não há uma definição acerca do reinício dos trabalhos na terceira ponte. Isso se devia à pendência de um acordo entre a Huart e a Odebrecht. O impasse prosseguiu até o início de fevereiro, quando, então, o secretário Ademar Musso anunciou que as obras da ponte seriam reiniciadas em março e concluídas em 1984, tendo, o grupo espanhol, feito um consórcio com a Odebrecht, — este receberia, na forma de pedágio, os 60 milhões de dólares empregados.

Ao lado disso, anunciava-se que a obra teria um custo final de 120 milhões de dólares e que algumas

Detalhes de ordem jurídica, no entanto, acabaram retardando a publicação de tal edital. O secretário Ademar Musso afirmava que este documento era inédito, pois não se tratava de um simples edital para a continuação das obras, já que o principal elemento seria o pedágio e isto deveria ser ajustado à nossa legislação. Uma outra preocupação demonstrada pelo secretário dizia que o preço não deveria ser muito alto, pois do contrário, ninguém utilizaria a ponte.

Em abril o Governo publicava na imprensa local uma nota onde declarava que o governador Eurico Rezende mandava divulgar o edital, mas fazia uma advertência: era a derradeira tentativa de solucionar o problema. Uma das preocupações do Governo era a de não contrair mais dívidas, já que ainda em abril de 1982 o Estado devia os 30 milhões de dólares do empréstimo contraído em 1977 para a construção da ponte. Fontes do Governo revelaram que não havia sido paga qualquer parcela do empréstimo e que foram abatidas algumas dos juros.

As obras continuam paradas até hoje. O grupo espanhol faz uma exigência: ele quer receber o pedágio em dólar. O impasse determinou que a concorrência pública aberta pelo Governo do Estado ficasse em suspenso

O anúncio oficial do início das obras da terceira ponte colocava fim a mais de seis meses de especulações, discussões propostas a respeito de sua viabilidade — alguns chegaram até mesmo a sugerir um túnel — e qual a localização ideal. Hoje ela lembra, embora ainda vagamente, a novela em que se transformou a conclusão da segunda ponte.

A história da terceira ponte começa em 1973, com o governador Artur Carlos Gerhardt Santos anunciando a realização da obra, que deveria iniciar em junho do ano seguinte. Na época, o então governador dizia que a idéia da construção da ponte surgira durante uma visita do ministro Reis Velloso ao Estado, quando o assunto fora ventilado pela primeira vez, ou seja, uma semana antes do anúncio do governador. A ponte e seus respectivos acessos custariam a importância de Cr\$ 48 milhões, os equipamentos que estavam sendo usados na construção da ponte Rio-Niterói seriam transferidos para Vitória assim que aquela obra terminasse e ela seria construída em três anos. Era a promessa.

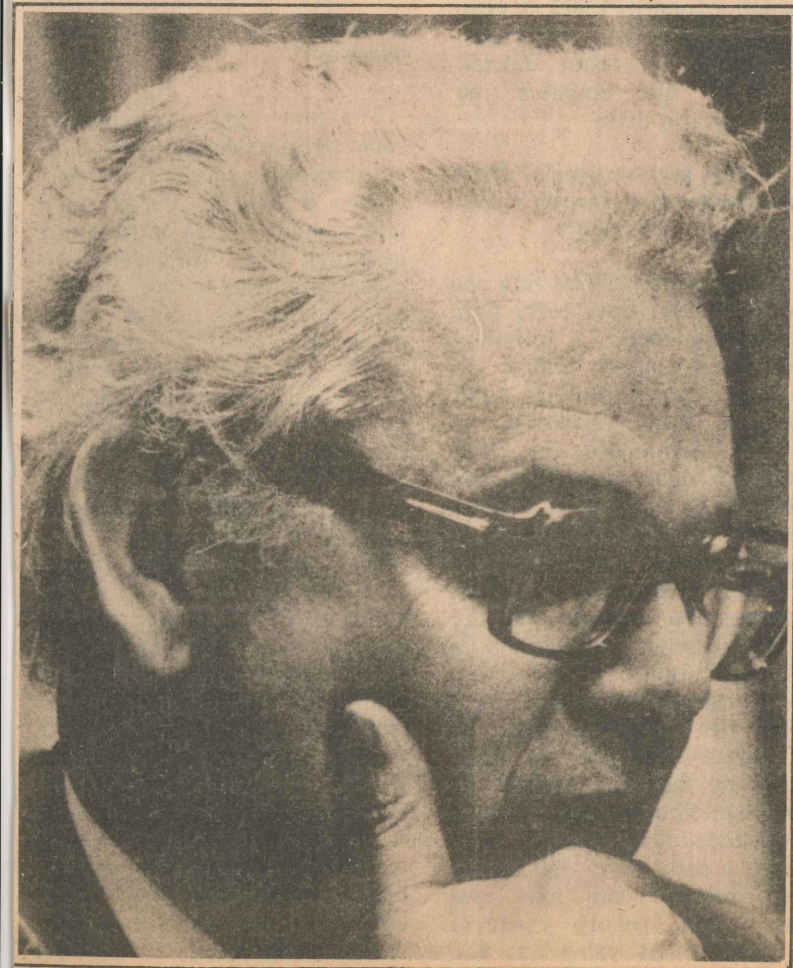
Mas três anos depois do anúncio do governador Artur Carlos ela era novamente anunciada com início previsto para o final do primeiro semestre de 1977, o que, entretanto, só acabou acontecendo em 1978. Na época do anúncio de Elcio Álvares, o custo da

Do anúncio até o começo das obras civis foram quase dois anos de expectativa. Afinal, elas tiveram início. Quem acompanhou o ritmo dos trabalhos, certamente teve a certeza de que a obra seria concluída, senão dentro do prazo, pelo menos com um tempo muito pequeno, de atraso. Do lado de Vitória os pilares foram sendo erguidos rapidamente no aterro da Comdusa, o mesmo acontecendo do lado de Vila Velha. Em pouco tempo os serviços iam dando os contornos da ponte. Finalmente, o capixaba começava a visualizar a obra mais importante do Estado.

Mas a euforia durou pouco. Prometida para o fim do Governo Elcio Álvares, a ponte acabou não sendo concluída. Governo novo — Eurico Rezende — esperava-se a continuação dos serviços, mas veio o que muito poucos esperavam. No dia 15 de abril de 1980, as construtoras, Norberto Odebrecht e Ecex, anunciavam a paralisação das obras por falta de recursos e por que elas não mais sabiam quem era o responsável pelo projeto. O impasse neste sentido era porque a responsabilidade da obra tinha saído do Governo do Estado passando para o DNER.

Entretanto, nada havia de concreto no DNER e o Governo do Estado informava que não tinha mais qualquer responsabilidade para com a cons-

Foto de Carlito Medeiros



Ela já entra no terceiro Governo. Primeiro, Artur Carlos...

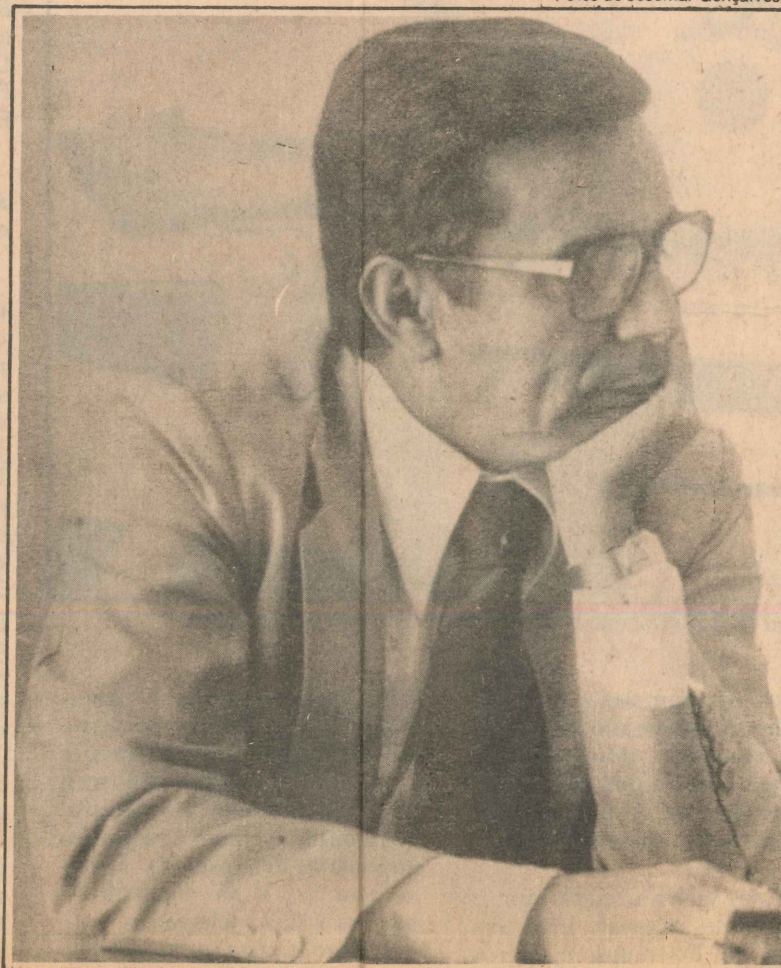
elaborado e iniciado.

Passou-se o ano de 1980 sem qualquer definição concreta em torno da continuidade das obras da terceira ponte, com o capixaba contemplando o esqueleto da obra no aterro da Comdusa e vendo materiais que seriam utilizados na construção sendo danificados pela ação do tempo. A exemplo da segunda ponte, a terceira passou a ser motivo de piadas por parte dos capixabas. Dentre outras coisas, ela chegou a ser chamada de "rampa de lançamento de foguetes" e houve até mesmo quem sugerisse que o Governo, servindo-se do "esqueleto" da ponte, fizesse ali um conjunto habitacional.

Somente no final de 1981 é que o assunto voltou a ganhar espaço nos jornais e a ser rediscutido. Em novembro, técnicos do DNER e do Governo começavam a discutir a forma de pagar as dívidas contraídas pela obra, visando dar continuidade ao projeto. Somente após isso é que o Governo definiria as negociações com o grupo espanhol Huart Y Campaña para a conclusão do empreendimento.

Mas as dificuldades financeiras continuavam atravancando a conclusão da obra. O grande obstáculo era a construtora Norberto Odebrecht que, por força de contrato, era a responsável pelo empreendimento. Fontes gover-

Fotos de Josemar Gonçalves



... depois Elcio Álvares...

volta o dinheiro empregado.

Oito dias depois o secretário Ademar Musso Leal informa que ainda não há uma definição acerca do reinício dos trabalhos na terceira ponte. Isso se devia à pendência de um acordo entre a Huart e a Odebrecht. O impasse prosseguiu até o início de fevereiro, quando, então, o secretário Ademar Musso anunciou que as obras da ponte seriam reiniciadas em março e concluídas em 1984, tendo, o grupo espanhol, feito um consórcio com a Odebrecht, — este receberia, na forma de pedágio, os 60 milhões de dólares empregados.

Ao lado disso, anunciava-se que a obra teria um custo final de 120 milhões de dólares e que algumas correções no projeto inicial tinham sido feitas, dentre elas a substituição do vão central, que seria feito de metal, pela técnica de concreto protendido. A modificação geraria uma diminuição de cerca de 30 milhões de dólares no custo da obra.

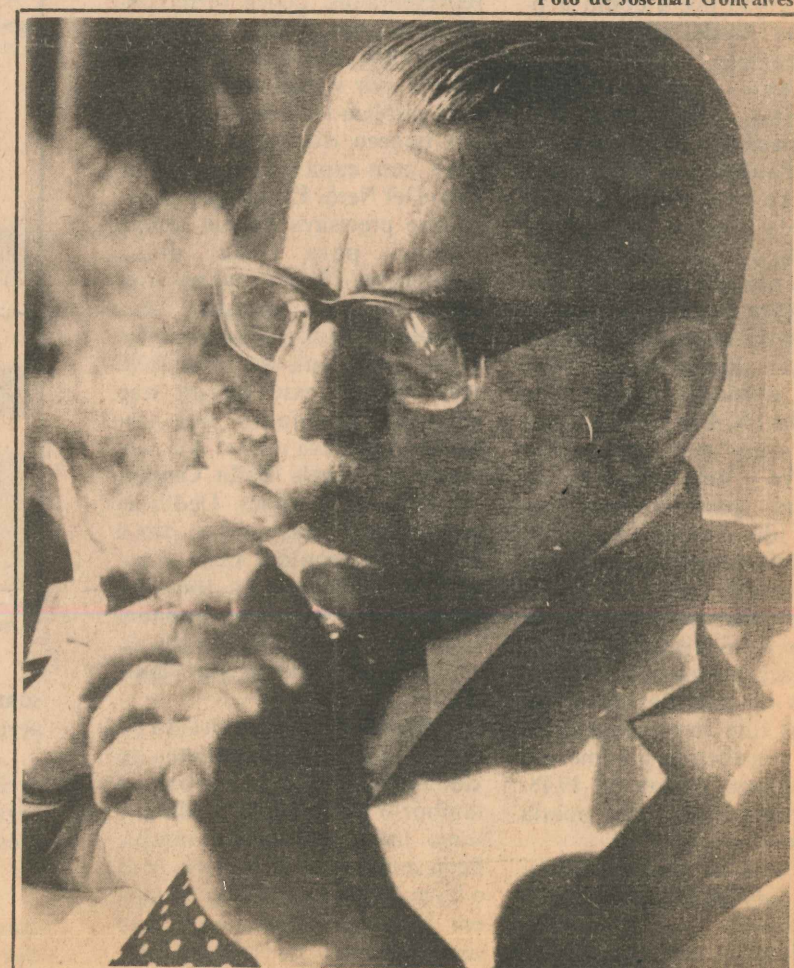
Pesquisas, de fluxo de veículos, preparação do canteiro de obras e outras medidas começavam a ser tomadas para o reinício, finalmente, das obras. Em março o Governo anunciava que publicaria edital de concorrência pública para as empresas nacionais que desejassem participar do empreendimento.

imprensa local uma nota onde declarava que o governador Eurico Rezende mandava divulgar o edital, mas fazia uma advertência: era a derradeira tentativa de solucionar o problema. Uma das preocupações do Governo era a de não contrair mais dívidas, já que ainda em abril de 1982 o Estado devia os 30 milhões de dólares do empréstimo contraído em 1977 para a construção da ponte. Fontes do Governo revelaram que não havia sido paga qualquer parcela do empréstimo e que foram abatidas algumas dos juros.

As obras continuam paradas até hoje. O grupo espanhol faz uma exigência: ele quer receber o pedágio em dólar. O impasse determinou que a concorrência pública aberta pelo Governo do Estado ficasse em suspenso até que houvesse um acordo final entre o Governo e a Huart.

E o sonho do capixaba de passar pela terceira ponte vai se prolongando. O slogan que dizia que em 79 o capixaba estaria indo ou voltando para Vila Velha pela nova via de acesso já morreu e ninguém sabe ao certo quando isto se tornará realidade. As perspectivas não são das melhores: o governo do Estado não tem recursos e não colocará um centavo na obra. Os interessados querem receber o pedágio que cobrirá o investimento em dólar, o que o Governo do Estado não aceita. Quem sabe no ano 2.000 o capixaba estará passando pela ponte?

Foto de Josemar Gonçalves



... e agora Eurico Rezende. Haverá um quarto?