

Ainda não há trânsito para a terceira ponte

Texto de Rossini Amaral

Foto de Gildo Loyola

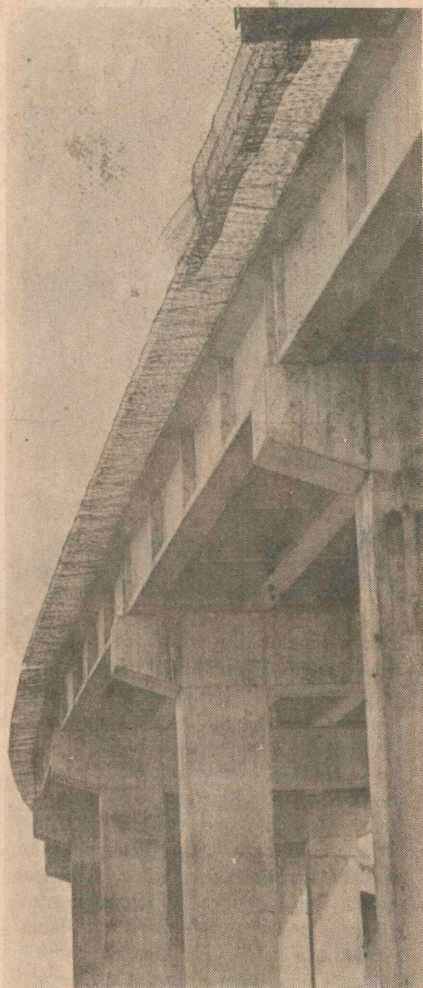
Não existe prazo para que seja reiniciada a construção da terceira ponte — até agora, o maior investimento da história do Espírito Santo. Isto tanto pode acontecer este ano quanto em 1982, e quanto mais demorar mais cara irá ficar. Até agora já foram consumidos mais de Cr\$ 1 bilhão e 100 milhões, e calcula-se que seriam necessários mais Cr\$ 6 bilhões para terminá-la em dois anos.

Quando o ex-governador Elcio Alvares decidiu pela construção da ponte, no início de 1978, ela deveria custar aproximadamente Cr\$ 650 milhões. Naquela época, como agora, não havia os recursos suficientes para sequer dar início à obra, embora fosse dito que a Empresa Brasileira de Transportes Urbanos (EBTU) garantiria o dinheiro necessário. A maior prova de que o governo federal, através da EBTU, não garantiu recursos para a ponte aconteceu quando foi preciso pedir permissão ao Senado para ser contratado empréstimo de 50 milhões de dólares junto a um consórcio de bancos ingleses. Foram autorizados apenas 30 milhões.

COMEÇO E O FIM

Por que a terceira ponte foi iniciada, em 1978, poucas pessoas realmente sabem, e como irá terminar praticamente ninguém sabe. Em círculos fechados do governo estadual comenta-se que a obra teve origem em gabinete da esfera federal. A Usimec, empresa subsidiária do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico (BNDE); a Ecex, subsidiária, do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem (DNER) e a Norberto Odebrecht, cujo um dos sócios, até há pouco tempo, era o ex-ministro da Indústria e Comércio, Angelo Calmon de Sá; estariam com seus equipamentos ociosos por falta de trabalho a ser executado. Teria sido descoberto então, que entre Vitória e Vila Velha era necessário a construção de uma ponte, que se chamaria a terceira, e sua construção teria sido concebida.

Nesta mesma época, a então Fundação Jones dos Santos Neves — um dos órgãos mais importantes do governo estadual, como prestador de assessoria de planejamento — acabava de concluir o famigerado Plano de Ação Imediata do Trânsito e Transportes (Paitt), para a Grande Vitória. Essa trabalho desaconselhava a realização de grandes obras na região, nisto incluindo, obviamente, a idéia de construção da terceira ponte. O plano teve que ser modificado para não se tornar incompatível com a realização da obra.



O maior investimento capixaba

Para que a terceira seja terminada, num prazo de dois anos, seriam necessários aproximadamente Cr\$ 6 bilhões, enquanto que para completar o que foi projetado para a segunda (ainda incompleta) foram orçados Cr\$ 1 bilhão. Este último montante seria suficiente para construir, segundo estimativas oficiais, a rampa que ligaria a rodovia Carlos Lindenberg, na altura da fábrica Pepsi-Cola, no bairro de Cobi, à Ponte do Príncipe, e mais um anel viário suspenso, que se ligaria à BR 262, em Jardim América.

Com a complementação das obras projetadas, a população de Vila Velha, que se desloca para Vitória, por via rodoviária, não mais precisaria usar a Ponte Florentino Avidos, hoje uma obra obsoleta. Entretanto, nenhum político do Estado tem saído em defesa do término deste projeto junto ao governo federal, embora sua execução representam seis vezes menos o que precisaria

Os argumentos apresentados para justificar a terceira ponte, na época, entravam em contradição tanto em relação à situação financeira do Estado do Espírito Santo quanto em relação à política de transporte vigente no país. A nação já vivia, em seu ápice, a crise de energia, como consequência dos aumentos sucessivos no preço do petróleo importado. A própria Fundação Jones dos Santos Neves aconselhava como saída para a crise investimentos — o quanto possível — na baía de Vitória, visando dinamizar o até então insuficiente transporte aquaviário.

Em favor da terceira ponte, conforme foi colocado num trabalho de defesa da obra, estaria a aproximação de Vila Velha com o município-sede dos projetos industriais da Grande Vitória, ou seja, a Serra. Para a Fundação Jones dos Santos Neves isso não era, de todo modo, verdadeiro, ou melhor, necessário, pois além do sistema aquaviário através da baía de Vitória, a segunda ponte (ou Ponte do Príncipe, denominação oficial) já desempenhariam este papel com maior economia de recursos e de combustível, e com o mesmo efeito da terceira ligação.

Muitos foram os argumentos em defesa da necessidade da terceira ponte, e poucos aqueles que questionavam sua importância na ocasião que ela teve origem. O posicionamento contrário à obra, por parte da Fundação Jones dos Santos Neves, só veio a público agora, pois na época própria ninguém se atrevia a gestos mais arrojados. Até mesmo os proprietários de automóveis que, com otimismo, afixaram nos pára-brisas de seus carros os adesivos distribuídos pelo governo anterior — “em 1981 passarei pela terceira ponte” — chegaram à conclusão de que o “sonho acabou”.

Se o início e o meio da história da terceira ponte é confuso, para não dizer obscuro, o final é totalmente incerto, apesar das informações otimistas que, ainda por vezes, acontecem.

Por ser o maior investimento da história do Espírito Santo, a terceira ponte conseguiu, entre outras coisas, ofuscar a importância da segunda. Se isto acontece propositalmente ou involuntariamente, não importa. O fato é que uma ligação, a segunda (Ponte do Príncipe), já é uma realidade, vem atendendo dentro do possível o que dela se esperava, enquanto a outra parou faltando 75 por cento de obras a serem construídas.

representam seis vezes menos o que precisaria ser gasto com a terceira.

Outro fato que parece não estar sendo alvo da consideração do governo se relaciona com a utilização da segunda ponte. O índice de movimento de veículos sobre aquela ligação de Vitória com Cariacica vem registrando considerável diminuição no seu volume diário, conforme o 17º Distrito do DNER. O fenômeno se explica pela crise energética que atravessa todo o país, através dos preços cada vez mais caros dos combustíveis.

A classe média, que normalmente detém o maior número de automóveis, está cada vez mais comprimida nos seus orçamentos diários, encontrando dificuldades para abastecer os tanques de seus carros nos fins de semana, pois diariamente já deixou de fazê-lo há algum tempo. Exemplo disto tem sido registrado nos terminais aquaviários de Prainha e Paul, em Vila Velha, e Porto de Santana, em Cariacica, onde as pessoas deixam seus veículos deslocando-se para a capital em lanchas.

À ajuda de grupos empresariais estrangeiros, que estão manifestando interesse em financiar o término da terceira ponte, aplicando na obra 85 milhões de dólares que são necessários, não só concorreria para onerar ainda mais o precário erário público, mas traria uma despesa a mais para quem necessita do transporte entre Vitória e Vila Velha.

No caso de comprometimento dos cofres públicos, o fato se explica tendo em vista que, conforme já foi anunciado, o governo do Estado — que hoje não tem nenhum compromisso com a construção da obra — teria que participar com 20 por cento dos recursos aplicados. O restante seria pago através da cobrança de pedágio, estimada em Cr\$ 50 por cada vez que fosse utilizada. Neste último caso, o motorista que salsse de Vila Velha com destino a Vitória pagaria por uma viagem de ida e volta Cr\$ 100, sem incidir aí as despesas com o consumo de combustível.

A terceira ponte é atualmente o “elefante branco” do governo estadual, entregue à tutela da União há cerca de 1 ano e meio. Há entre as duas esferas um consenso: obra de tal porte e que exige tantos recursos não pode ficar paralisada indefinidamente. Por outro lado, a nação e o Estado não podem se dar ao luxo de investirem mais Cr\$ 6 bilhões na sua reativação e conclusão sem refletirem bem mais que quando de seu início, em 1978. Como diz o presidente do Instituto dos Arquitetos do Brasil, seção Espírito Santo, Kleber Frizzera, “pior que errar uma vez será errar duas”.