

Os prejuízos aumentam com a longa paralisação da Terceira Ponte

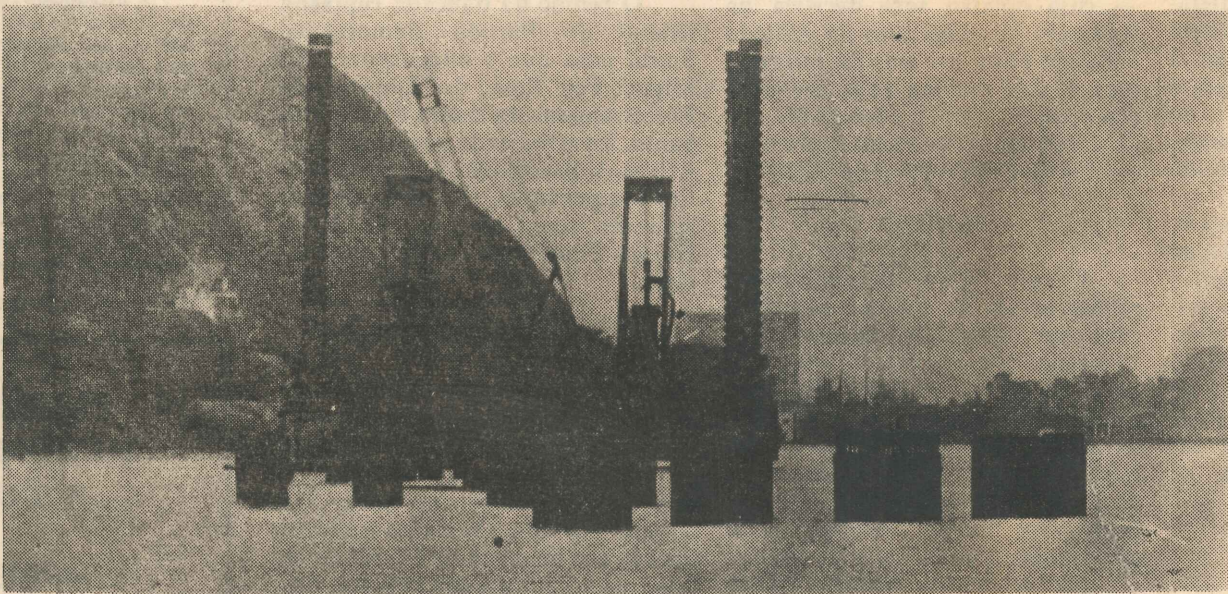
Texto de Rossini Amaral
Fotos de Carlito Medeiros

Em dezembro próximo, as obras para construção da terceira ponte completam um ano de paralisação. No ano que vem elas deveriam estar totalmente concluídas, absorvendo recursos estimados em Cr\$ 1,5 bilhão. Porém, não se sabe quando essas obras poderão ser recomçadas, o prazo para serem terminadas, e quanto custarão. Mas se o projeto fosse reativado hoje, sem risco de nova interrupção, calcula-se que a obra não ficaria por menos de Cr\$ 5 bilhões.

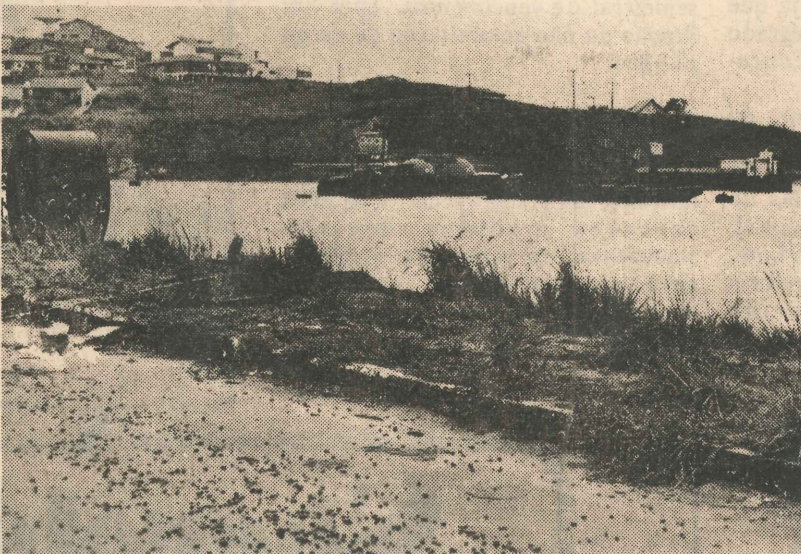
O canteiro de obras da ponte, pelo lado de Vitória, que compreende uma área de aproximadamente 350 mil metros quadrados, encontra-se praticamente abandonado. No local existe em torno de Cr\$ 150 milhões em material de construção destinado à obra, que corre o risco de ficar imprestável para uso, devido ao longo período exposto ao tempo, o que corresponde a elevados prejuízos. Além disso, funcionam no local, ainda que precariamente, escritórios das empresas responsáveis pela execução do projeto, cujo custo de manutenção será pago com o dinheiro público.

Das obras que foram executadas até agora, aproximadamente 2/3 ainda não estão construídos, e seu custo varia, de acordo com o índice inflacionário, que regula os preços da construção civil. Dessas obras, o Estado saiu devedor, assim como o DNER entrou devendo, ao assumir a responsabilidade pela continuidade de construção do empreendimento, em outubro do ano passado.

O quadro geral da obra é desolador. A rampa de acesso à ponte, construída do lado de Vitória, no aterro da Comdusa, não chegou a ser terminada totalmente, pois as laterais da pista de rolamento não receberam a devida concretagem. Por isso, quem passa pelo local pode estranhar por que ficaram à vista duas fileiras de ferragens em ambos os lados da estrutura.



Ilha flutuante, cara e à espera de uma decisão



A degradação de materiais e vias eleva os custos



Uma obra que parece mais abandonada que adiada

promessa de ter melhores condições de trânsito, maior rapidez e conforto no seu deslocamento entre Vila Velha e Vitória. Há aquelas pessoas que chegaram a arriscar em investimentos imobiliários, contando com possível valorização provocada pela ponte. Pura ilusão de quem um dia sonhou, desejou ou confiou de que a ligação seria algo concreto e imediato, conforme se anunciou aos quatro ventos.

A terceira ponte, até agora, não foi apenas otimismo e desilusão, mas também motivo de ironia. Há quem diga que, caso esta nossa civilização venha a ser visitada por "seres extraterrenos", estes vão ficar admirados com o progresso alcançado no Espírito Santo, por julgar que aqui — um Estado verdadeiramente pobre — construiu-se uma monumental rampa de lançamento de foguetes estratégicos.

Ainda por ironia, comenta-se que, a exemplo da Ponte do Príncipe (a segunda ligação de Vitória com o continente), a terceira "está com medo de entrar na água", numa analogia com o gato que tem medo de água fria. Na realidade, entretanto, a obra, cada vez mais cara, acabará sendo paga com o dinheiro do povo. Um povo que anda cada vez menos de carro, compelido pelos sucessivos aumentos do preço da gasolina. E que vem sendo induzido a viajar de ônibus ou nos barcos do sistema aquaviário, como contribuição para a política

A exceção do secretário do Interior e dos Transportes do Estado, Syro Tedoldi Neto, qualquer outra pessoa com ligação às obras da terceira ponte evita, insistentemente, falar do assunto. Em função disso, não se tem, em números precisos, quanto foi gasto até agora com o empreendimento, ou qual o montante da dívida do Estado e do DNER para com as firmas empreiteiras, responsáveis pela execução do projeto.

Informações extra-oficiais, no entanto, dão conta de que o Estado repassou à terceira ponte, este ano, somente Cr\$ 15 milhões, de um total devedor de Cr\$ 160 milhões, que deveriam ser pagos da seguinte forma: Cr\$ 60 milhões em julho, Cr\$ 50 milhões em agosto e outros Cr\$ 50 milhões em setembro. Essa forma de pagamento foi estabelecida em convênio, assinado em julho, entre os governos federal e estadual.

O DNER, de acordo com o mesmo convênio, assumiu compromisso de liquidar junto à Usimec — empresa que empreitou a construção da ponte — Cr\$ 640 milhões, resultado de dívida do Estado. Na mesma ocasião, o Departamento Nacional de Estradas de Rodagem assumiu o encargo de prosseguir com as obras — o que não aconteceu, alocando recursos da ordem de Cr\$ 100 milhões do Progres/ES, e aplicar Cr\$ 240 milhões de seu próprio orçamento.

Fazendo as contas até aqui, o DNER, ao assumir as obras da terceira ponte no passado, que estavam sob o controle administrativo e financeiro do Governo do Estado, entrou devendo nada menos que Cr\$ 980 milhões. De lá para cá, teve que absorver os custos de manutenção das empreiteiras no canteiro de obras — embora estas não estejam desenvolvendo nenhum trabalho, cujo valor mensal não se conhece, bem como do material estragado; despesa da ilha flutuante de propriedade da Ecex, além de outras despesas e da elevação dos custos que sofre a obra enquanto paralisada.

Iniciada em novembro de 1978, o Governo do Estado, com aval do Tesouro Nacional, conseguiu junto a um pool de bancos estrangeiros 30 milhões de dólares (na época Cr\$ 600 milhões), dinheiro destinado à obra. Desse total, o Estado teria que pagar Cr\$ 300 milhões, em três parcelas iguais, conforme um protocolo de intenções assinado no ano passado. Este pesado débito para as finanças do Espírito Santo foi diminuído, em julho deste ano, quando o governador Eurico Rezende conseguiu junto à esfera federal passar a dever, somente Cr\$ 160 milhões, dos quais só pagou Cr\$ 15 milhões, quando deveria ter liquidado tudo.

Nem o projeto de engenharia da ponte, que foi contratado à firma de consultoria Figueiredo Ferraz, foi pago ainda. Custou Cr\$ 10 milhões, total que hoje se eleva a mais de Cr\$ 70 milhões, e foi conseguido pela Comdusa junto ao Banco de Desenvolvimento do Espírito Santo (Bandes), que aguarda receber o pagamento.

A situação não mudou, depois que a obra passou para a responsabilidade do governo federal, através do DNER. As firmas empreiteiras da obra — Usimec, Norberto Odebrecht e Ecex — sofrem o desapontamento de nada poderem produzir, e portanto praticamente nada recebem. Os custos de manutenção que existem, embora mínimos, não estão sendo pagos pela União, estando a remuneração de pessoal correndo por conta de cada empresa. A alegação é sempre a mesma: "falta dinheiro".

No início das obras, trabalhavam 250 operários, todos demitidos no início deste ano. Tudo que restou no local foram alguns vigilantes que mantêm a segurança e guardam o canteiro de obras, mais o pessoal de escritório, composto de engenheiros e secretárias executivas. Um dos técnicos justificou a presença no local como forma de "evitar que tudo isso fique totalmente abandonado".

Do lado de Vila Velha, onde começou a ser construída a rampa

de acesso à ponte, o abandono é total. Só restaram alguns metros de estrutura de concreto, entulhos e o mato que ocupa cada vez mais espaço no que deveria ser o início ou o fim da ligação com o município de Vitória.

OTIMISMO-CETICISMO

Quando o ex-governador Elcio Álvares acionou toda a máquina administrativa promovendo a terceira ponte, anunciando recursos externos e internos, projeto de engenharia, lançamento da pedra fundamental, distribuição de adesivos com dizeres de que o capixaba iria passar pela ponte em 1981, houve motivos de sobra para otimismo.

Como reflexo do otimismo que foi semeado junto à população, não é raro constatar ainda hoje alguns veículos portarem nos pára-brisas traseiro os adesivos distribuídos em 1978, dizendo: "Vou passar pela terceira ponte em 1981". Hoje, constata-se que isto será totalmente impossível, tanto no ano que vem, e até mesmo em 82 ou, quem sabe, em 83. Sente-se que o anúncio de um novo prazo para conclusão da obra seria recebido com ceticismo pelos habitantes da Grande Vitória, principalmente os de Vila Velha.

O secretário do Interior e dos Transportes, Syro Tedoldi Neto, que normalmente se mostra um homem otimista, vem adotando uma postura de descrença em relação ao futuro da ponte. "Não temos idéia de quando poderão ser reiniciados os trabalhos". Ele, entretanto, se recusou a aceitar que a obra paralisada como está cause prejuízos aos cofres públicos, argumentando que o aumento de preço que vem tendo nesta circunstância é compensado com o acréscimo no volume de ICM arrecadado, o que equilibra receita e despesa com o empreendimento.

Todavia, há de se considerar que o maior prejudicado com a paralisação da terceira ponte é a população. O capixaba principalmente, que um dia recebeu a

barcos do sistema aquaviário, como contribuição para a política nacional de economia de combustível.

Há de se considerar também que enquanto obras da terceira ponte estão paralisadas, custos relativamente elevados continuam sendo pagos pelo poder público, como por exemplo as despesas com o pessoal burocrático que ainda permanece no canteiro do aterro da Comdusa; o material que está sendo colocado fora de uso, estragado pela ação do tempo, a ilha flutuante que continua custando Cr\$ 300 mil por dia de aluguel, e outras despesas.

Quando a terceira ponte estiver totalmente construída e começar ser utilizada, custe quanto custar, o capixaba pagará pelas despesas que forem calculadas, incluídos juros e correção monetária, através do pedágio que será cobrado de quem a utilizar. Isto está definido no convênio assinado entre os governos estadual e federal, em julho passado, em Brasília.

O QUE SERIA A PONTE

Segundo dados oficiais, a terceira ponte deveria custar, a preços de novembro de 1978, Cr\$ 680 milhões — vale repetir que atualmente está estimada em Cr\$ 5 bilhões. Deveria ser concluída em 33 meses, portanto no ano que vem, se obedecido um regime normal de trabalho de 10 horas diárias.

Só a rampa central, ou seja, aquela parte sobre o canal de acesso à baía de Vitória, teria 260 metros de comprimento, e com 55 metros de altura para permitir a passagem de navios entrando ou saindo dos portos de Vitória, Paul e Capuaba. As duas pistas de rolamento projetadas permitiriam tráfego em quatro faixas, duas em cada direção.

Nunca, na história do Estado, uma obra ocupou tanto espaço quanto a terceira ponte, para instalação do canteiro de obra. Calcula-se em 350 mil metros quadrados a área destinada a escritórios, depósito de material e equipamentos, e alojamentos de operários.