

Ponte está com atraso mas fica pronta em 1978

As obras em execução na segunda ponte de ligação entre Vitória e o continente, a partir da Ilha do Príncipe, estão com pelo menos seis meses de atraso em relação ao cronograma de serviços traçados pelo Departamento Nacional de Estradas de Rodagem (DNER). Entretanto, toda a estrutura, acompanhada dos acessos que serão iniciados ainda neste mês do lado de São Torquato, deverá ser entregue ao tráfego de veículos até agosto do próximo ano.

Estas informações foram dadas ontem pelo chefe do 17º Distrito Rodoviário Federal, engenheiro Vitorino Teixeira Neto, em entrevista coletiva à imprensa no canteiro de obras da segunda ponte, na Ilha do Príncipe, em Vitória. O encontro teve início por volta de 11 horas, e pouco antes morria um dos operários da obra. Expedito Paulino de Souza, sinaleiro de ar comprimido, que desequilibrava-se de algumas tábuas, e caiu no canal da bala, onde trabalhava na construção do pilar nº 15. Seu corpo não havia sido encontrado até o meio dia, embora vários mergulhadores estivessem a sua procura desde o momento do acidente.

CAUSA DO ATRASO

Segundo Teixeira Neto e outros engenheiros da firma que constrói a ponte, o atraso verificado nas obras deve-se às dificuldades enfrentadas na parte de fundações, que são feitas através de perfurações sub-aquáticas até a localização de rochas em condições satisfatórias para aguentar os pilares de sustentação da ponte. Uma vez atendidas estas exigências, são cravados tubulões de concreto, que dão como resultado os pilares.

Entretanto, explicou que nesta fase de fundações, a empreiteira enfrenta "sérios problemas, em virtude das rochas existentes a grande profundidade não oferecerem as condições necessárias de estabilidade aos pilares". Isto ocorreu, segundo Vitorino, nos pilares de nº 14 e 15, onde estavam programadas a cravação de quatro tubulões em cada um e foi preciso alterar para oito.

Somente em virtude de problemas apresentados nas fundações dos pilares P-14 e P-15, as obras da segunda ponte sofreram atraso de pelo menos seis meses, conforme Vitorino Teixeira.

Esclareceu, no entanto, que dos oito tubulões programados para o pilar 14, cinco deles já foram concretados, e no pilar 15 já foram concretados quatro.

Para quem passa pela ponte Florentino Avidos, a parte já concluída compreende o término das obras entre os pilares de nº 1 ao 12, onde inclusive já existe o vão destinado ao tráfego de veículos. Por outro lado, o pilar que pode ser visto isolado da estrutura da ponte aguarda as obras de complementação para ser anexado simultaneamente aos pilares 12 e 14, este último que ainda não foi erguido em virtude de problemas apresentados na fase de fundação, como ocorreu no 15.

A ponte, depois de concluída, terá 693 metros de comprimento, quatro pistas de tráfego, sendo duas em cada sentido. Seu início ocorreu em maio de 1973 sob a responsabilidade do Departamento de Estradas de Rodagem (DER) - órgão do Governo do Estado e que transferiu a obra para o DNER dois anos depois.

Conforme o chefe do 17º Distrito Rodoviário Federal, das obras projetadas, 68 por cento já estão concluídas, ou seja 422 metros de comprimento, restando 38 por cento para terminar. Dos serviços que faltam, Vitorino informou que 40 por cento na fase de fundações já estão prontadas, restando 60 por cento.

Cerca de 160 operários trabalham atualmente na construção da ponte, e segundo Vitorino Teixeira, este número será suficiente até o término das fundações. A partir daí, disse que serão contratados pelo menos mais 150 — entre eles aproximadamente 60 carpinteiros, que atuarão nas obras complementares.

Afirmou também que a obra nunca foi desacelerada por qualquer motivo, inclusive por falta de recurso. Explicou que "para quem vê as obras de longa, parece que estão trabalhando apenas três ou quatro operários. Isto, contudo, se dá em virtude dos trabalhos estarem sendo desenvolvidos debaixo d'água, chegando dar a idéia de que as obras estão paradas, praticamente. "elas nunca tivemos menos de 120 operários nesta obra".

Vitorino Teixeira informou ainda que foram investidos nas obras da segunda ponte Cr\$ 80 milhões até o momento, sendo necessários mais Cr\$ 47 milhões para concluir a parte restante. E acrescentou que os recursos a serem aplicados daqui em diante estão plenamente viabilizados, não sendo motivo de qualquer preocupação.

ACESSOS

Ao contrário do que anunciou o diretor geral do DNER, Ademar Ribeiro da Silva, em recente visita ao Estado, as obras de acesso da segunda ponte, do lado do continente, não serão definitivas, mas desenvolvidas em duas etapas. A primeira, com início previsto ainda para este mês e a segunda posteriormente, sem prazo para começar.

A primeira fase dos acessos, segundo Vitorino Teixeira, compreenderá um viaduto que se ligará à extremidade da ponte, nas proximidades do canal da bala, passando sobre o terminal ferroviário da Companhia Vale do Rio Doce (CVRD) e declinando-se até encontrar com a pista da BR-262, no seu quilômetro zero, em Jardim América.

O viaduto terá duas faixas de tráfego em cada sentido, e sua extensão foi projetada em 385 metros. Nele haverá duas rampas, uma das quais destinada a canalizar o fluxo de ve-

culos de Vitória para a BR-262 e outro para funcionar em sentido contrário.

As obras programadas para a primeira fase dos acessos já estão contratadas pelo DNER à firma Queiroz Galvão, que deverá instalar o canteiro de serviços do lado do continente por estes dias, conforme o chefe do 17º Distrito Rodoviário Federal. Nesse empreendimento, serão aplicados Cr\$ 79 milhões, recursos já alocados, segundo Vitorino Teixeira.

Com a primeira fase dos acessos, o tráfego de veículos pela ponte Florentino Avidos — hoje, o maior ponto de estrangulamento do trânsito — não será desativado e por ela Vitorino Teixeira revelou que estarão passando em média 9.700 carros por dia em 1983, enquanto o volume de tráfego hoje foi estimado em 40 mil. Pela nova ponte, no mesmo ano, prevê-se um tráfego 27 mil veículos por dia em cada sentido de direção.

Em 1988, o DNER prevê que o volume de tráfego sobre a segunda ponte será de 34 mil em cada direção, por dia, enquanto na Florentino Avidos de 15 mil em ambos os sentidos.

Depois de concluída a primeira etapa dos acessos à segunda ponte, os motoristas procedentes Vila Velha e com destino a Vitória que optarem pelo uso da nova ponte serão obrigados a entrar em São Torquato, através da rodovia Carlos Lindenberg — portanto, utilizando-se do mesmo percurso de hoje, de onde retornam em direção a Jardim América, para então alcançar a rampa de acesso desejada.

SEGUNDA ETAPA

Segundo informou Vitorino Teixeira, o projeto da segunda fase dos acessos compreende a ligação da rodovia Carlos Lindenberg, na altura da Pepsi-Cola, com o elevado que se liga à ponte, no quilômetro zero da BR-262, em Jardim América. Esta ligação se fará mediante a construção de um viaduto com extensão de 1.400 metros, e contará de duas pistas em cada direção.

Consta ainda da segunda etapa, a construção de outro viaduto até São Torquato a partir do elevado de acesso à segunda ponte. Este projeto, segundo se informou, não tem custo previsto e tampouco prazo para ser iniciado, uma vez que depende da conclusão de cálculos estruturais, conforme Vitorino Teixeira.

Além disso, o DNER prevê na segunda etapa o alargamento de um trecho da BR-262, entre Jardim América e Campo Grande. Estas obras farão com que entre as proximidades da ponte do **Camelo** e o entroncamento com a rodovia que leva a Cariacica, a pista venha a contar com três faixas de tráfego em cada direção e na parte restante com duas em cada direção.