

Pontes

Rodosol e pedágio

J.C. MONJARDIM CAVALCANTI

A Terceira Ponte foi iniciada em 1978 e levou onze anos para ser concluída. A obra foi uma decisão do Governo Elcio Álvares, através da Cetur e com o apoio e a simpatia solidária do Presidente Geisel, que viabilizou os entendimentos que culminaram com o contrato de financiamento.

O projeto foi elaborado pela Figueiredo Ferraz e a construção ficou sob a responsabilidade da Norberto Odebrecht. Destaca-se que o vão central, todo metálico, com 714 metros de extensão, foi elogiável e arrojada participação da Usimec.

Poderia à época ser considerado um projeto grande para o Espírito Santo, mas representou uma corajosa manifestação política avaliada por um processo de desenvolvimento que estava começando e que hoje é auspiciosa realidade.

A urgência com que se pretendeu começar a obra tinha suas raízes no fato de que havia mão-de-obra ociosa – os grandes projetos de impacto estavam concluídos – e era necessário criar um clima de trabalho para valorização social de milhares de famílias. A obra gerou oito mil empregos diretos e cerca de trinta mil indiretos, transformando-se num orgulho para os capixabas e em referencial imponente sobre a natureza privilegiada da nossa área metropolitana.

Ultrapassada a fase sob responsabilidade da ORL, a Terceira Ponte tinha dívidas volumosas em função dos financiamentos. Ao mesmo tempo, surgia a necessidade de ser colocada em pauta a possibilidade da recuperação da Rodovia do Sol. Nascia a perspectiva de realização de uma concorrência pública, respeitado o critério de concessão pedagógica, englobando a Terceira Ponte e a Rodovia do Sol, que deveria ser duplicada, ampliando-se também o seu traçado, levando-se até Meaipe em duas etapas.

A Rodosol era fruto da associação de capitais capixabas e surgia para operar,

manter e duplicar a rodovia e dar manutenção à ponte. Uma das exigências básicas do edital de licitação era que a empresa vencedora liquidasse, de uma só vez, o débito da ORL/Governo com os órgãos de financiamento, representando um investimento de R\$ 11,5 milhões.

No sistema já foram investidos cerca de 160 milhões de reais, devendo chegar, durante todo o período da concessão, que terminará no ano de 2023, a algo em torno de 220 milhões de reais, passível de sofrer alterações em face de imprevistos realinhamentos contratuais.

Em 2002, a Terceira Ponte recebeu um total de 18,2 milhões de veículos, representando, mensalmente, um volume superior a

1,5 milhão de veículos. A Rodovia do Sol recebeu 2,2 milhões de veículos alcançando a média mensal de 180 mil veículos. São números como estes que viabilizam o cumprimento de todas as cláusulas contratuais e a perfeita manutenção do sistema, sem os riscos existentes na malha rodoviária pública, vergonhosamente mal conservada e abandonada por descaso e incompetência. Vale destacar que a AB-CR considerou o sistema Rodosol como o mais seguro do país.

No ano passado, na Terceira Ponte e na rodovia, foram realizados 10,5 mil atendimentos (remoção, socorro mecânico, acidentes de trânsito, retirada de animais,

incêndios, plantões, disk-emergência e ambulância) além de que suas viaturas de inspeção e controle percorreram, preventivamente, mais de 650 mil quilômetros.

Quantas vidas foram salvas? Quantas tragédias foram evitadas? Numa projeção hipotética, e se pequena parcela do tráfego da Rodosol tivesse que utilizar as BRs 101 e 262? Estaríamos, por certo, lamentando a perda de milhares de vidas. Pedágio deve ser encarado como uma espécie de seguro de vida rodoviário.

No sistema já foram investidos cerca de 106 milhões de reais

J.C. MONJARDIM CAVALCANTI é jornalista e ex-secretário de Comunicação do Estado