

Pontes: mais problemas do que soluções

A112767



Concluída em 1928,
a Florentino Avidos ainda oferece segurança.

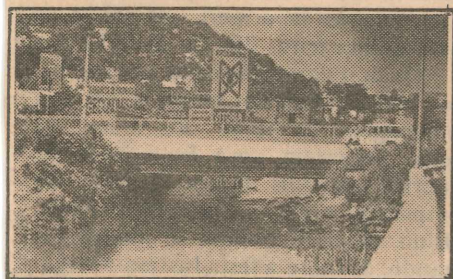


Ponte de Camburi
sempre com problemas



Recentemente concluída,
a Ponte do Príncipe foi interditada duas vezes.

A história e segurança das pontes de Vitória. A cidade das 5 pontes.



Reconstruída, a Ponte do Camelo já não é mais perigosa.

Além de insuficientes como suporte para o volume de trânsito em Vitória, às vezes também por causa disto, as pontes existentes na capital periodicamente apresentam problemas internos e se encontram ainda bem distantes de "possibilitar uma maior fluidez do trânsito", objetivo para o qual foram feitas.

De todas, paradoxalmente, segundo alguns técnicos, a que oferece maior segurança é a Florentino Avidos, cujas obras foram concluídas em 1928, ficando, a partir daí, sujeita apenas a pequenos reparos. A Segunda Ponte, como ficou conhecida a Ponte do Príncipe, e a Ponte da Passagem são as que apresentam os maiores problemas atualmente — certas pessoas acham, por um processo de indução segundo explicam, que a primeira, penosamente concluída, está destinada a cair "daqui em algum tempo".

HISTÓRIA E PROBLEMAS

A Florentino Avidos é a ponte mais velha de Vitória.

Considerada a "obra do século", foi pensada e planejada a partir de 1924 pelo ex-governador (na época presidente do Estado) Florentino Avidos, que chefiou o Espírito Santo entre 1924 e 1928. A pedra fundamental foi lançada, em solenidade que contou com a presença do ex-presidente Washington Luiz, no dia 6 de julho de 1926.

Na época apenas "Ponte de Vitória", foi concluída em 1928, já no final do governo Florentino Avidos, com comemorações amplas e quase irrestritas em todo o Estado e duas vantagens: relativamente (ao tamanho) foi a construção menos demorada; e, até hoje, é a que dá menos problemas ao tráfego.

A matéria-prima necessária para a construção da Florentino Avidos — cerca de 2.800 toneladas de aço — foi adquirida da empresa alemã Maschinenfabrick Augsburg Nurnberg, chegando à capital daquele país (então) nazista, de navio. A montagem também foi feita pela fornecedora e a obra, no sistema de administração, acompanhada pelo secretário de Agricultura da época, Moacyr Avidos, "diretamente da Europa". Os serviços de montagem foram iniciadas em março de 1927; as despesas montaram em 11.904.956\$117, depois de várias correções de cálculo.

PONTE DA PASSAGEM

Já a Ponte da Passagem sempre mostrou problemas. A construção ficou a cargo da Christian Nilsen e foi concluída em 1932. Ruuiu em 1956, sendo, então, submetida a alguns pequenos e rotineiros reparos. Está interditada há aproximadamente um ano.

O secretário de Obras da Prefeitura Municipal de Vitória, Laerce Machado, falou, há pouco tempo, na necessidade de demolir a Ponte da Passagem e "realizar uma nova construção, pois ela já não suporta mais a sobrecarga do trânsito, não oferece nenhuma segurança".

Em 1973, a Técnica de Engenharia e construções S/A (Tenco), construiu uma nova ponte que dá acesso ao Norte de Vitória, segundo o presidente da empresa, Hilton D. Guadagnin, "para a carga estabelecida para as pontes de primeira classe das normas brasileiras".

CARGA PESADA

O presidente da Tenco disse que já se deve pensar na necessidade de "rever o problema de cargas. Existem cargas, atualmente, que ultrapassam a capacidade das pontes e as normas de trem típicas que causa grandes problemas".

"Esses problemas estão se acarretados pelas grandes indústrias e a necessidade de transporte de cargas pesadas que elas geram", afirmou. Existe sempre uma margem de segurança, na opinião, mas o crescimento do tráfego está colando a necessidade

A situação atual da Ponte da Passagem vem estimulando os protestos em parte da população, que reclama do fato da Prefeitura "estar gastando um dinheirão em obras frustradas, como na esquina da Avenida César Hilal, para acabar com o alagamento — construindo galeria pluvial e asfalto de primeira, para benefício de poucas pessoas — enquanto a Ponte da Passagem fica jogada, quando é parte essencial para que o trânsito de Vitória fique numa boa. Ela foi interditada há quase um ano com a promessa de recuperação imediata".

CAMELO

Construída em março de 1930, pela construtora Mauá Engenharia Ltda., a Ponte do Camelo, sobre o Rio Marinho, que dá acesso a Jardim América, foi destruída nove anos depois, passando a apresentar problemas constantes, mas, segundo o chefe do 17º Distrito Rodoviário do Departamento Nacional das Estradas e Rodagens, Vitorino Teixeira Neto, "hoje não tem mais problemas".

"A Ponte do Camelo foi reconstruída, dentro do projeto da Segunda Ponte e atualmente está em perfeita ordem", de acordo com ele. "É uma ponte de grande importância para o trânsito em Vitória", na opinião do chefe do DNER.

O mesmo não pode ser afirmado em relação à Ponte de Camburi, construída em 1964 para cair em 1967. Até hoje são comuns os protestos gerados pela insuficiência da ponte e, segundo os críticos, "inoperância da Prefeitura Municipal de Vitória".

VAI CAIR?

Mais difícil é a situação da Segunda Ponte de Vitória — ou Ponte do Príncipe. Foi o ex-governador Artur Gerhardt Santos — atualmente presidente da Companhia Siderúrgica de Tubarão — quem anunciou a construção da obra, em 1972, a julgar pelas afirmações dele um produto de suas idéias conjugadas com uma aprovação do ex-ministro do Planejamento, Reis Vellozo.

A obra só foi iniciada em novembro de 1973, mas a conclusão foi penosa e demorada, apesar de na solenidade de inauguração estar presente o presidente da República João Figueiredo — em abril do ano passado, período, pré-Florianópolis, o general Figueiredo acreditava poder se tornar uma personalidade popular, fez até uma visita ao "Bar Santos".

A obra foi deixada a cargo do Departamento Nacional de Estradas e Rodagens, poucos meses depois de iniciada. Alguns técnicos que preferiram ocultar as

existe uma série de falhas técnicas e há a possibilidade, inclusive, da Segunda Ponte cair.

A construtora responsável pelas obras foi a Serger, "a mesma que fez a Gameleira em Minas Gerais" e o Paulo de Frontin, no Rio de Janeiro. Todas duas caíram e é quase certo que a Ponte do Príncipe irá cair também", segundo ele. "É irresponsabilidade, a obra não conta com a infra-estrutura necessária", acrescentaram.

DNER GARANTE

Vitorino Teixeira Neto, o chefe do DNER no Estado, diz que já ouviu esses comentários, para classificá-los de boatos sem fundamento. "Só porque a Gameleira, em Minas Gerais, ruuiu, a Segunda Ponte não tem de ruir".

"Dou plena garantia técnica à obra". Com 1078 metros de extensão — quatro faixas e duas pistas, 385 metros sobre terra — 16 metros de largura, 8,5 metros de alças, a Ponte do Príncipe foi construída com uma capacidade de suporte projetada de até 65 mil veículos por dia até o ano de 1990.

E apesar de ter sido interditada duas vezes desde a inauguração em abril do ano passado (todas duas acompanhadas da promessa de "recuperação imediata", não cumprida), Vitorino Teixeira Neto garante que tudo está muito bem com a ponte.

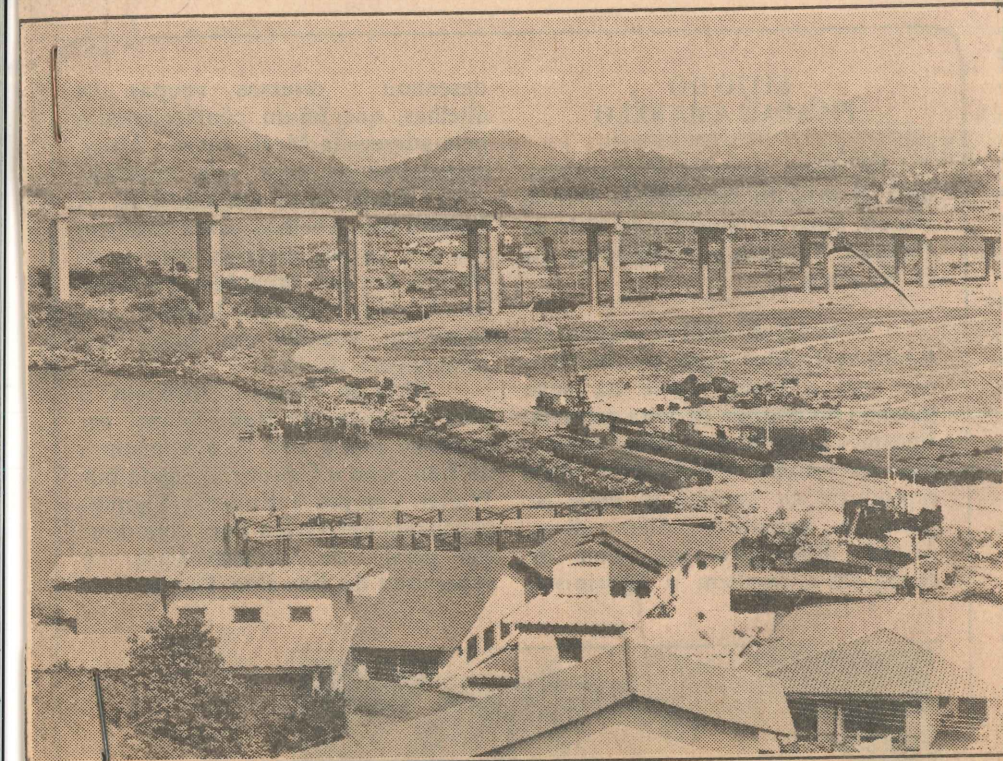
— Praticamente problemas, ela não tem — afirma. O que existe é a necessidade de revisão de juntas, que estão folgadas e fazendo barulho quando passam os veículos. Mais ou menos umas quatro juntas afrouxaram do lado direito de quem sai de Vitória.

— Problema de estabilidade não existe — prossegue. Além disto, depois de readequadas as juntas, a Segunda Ponte não mais será interditada. Os trabalhos de manutenção poderão ser realizados à noite e não exigirão a interdição da ponte. Não há motivos para reclamações, visto que as interdições não causam problemas de trânsito, não produzem engarrafamento.

O que se pode afirmar, sem erro, em relação à Ponte do Príncipe é que caso não caia, torna uma simples peça de museu, de discutível valor, a Ponte Seca, construída no mesmo período da Florentino Avidos e como seu complemento indispensável.

TERCEIRA PONTE

Os trabalhos para a construção da Terceira Ponte (idealizada também no governo do atual presidente da CST, Artur Carlos), iniciados em novembro de 1978, final do governo Elcio Álvares, atualmente encontram-se parcialmente paralisados, o que é uma regra desde o



de montagem foram iniciadas em 1956. As despesas montaram em 11.904.956\$117, depois de várias correções de cálculo.

PONTE DA PASSAGEM

Já a Ponte da Passagem sempre mostrou problemas. A construção ficou a cargo da Christian Nilsen e foi concluída em 1932. Ruiu em 1956, sendo, então, submetida a alguns pequenos e rotineiros reparos. Está interdita há aproximadamente um ano.

O secretário de Obras da Prefeitura Municipal de Vitória, Laerce Machado, falou, há pouco tempo, na necessidade de demolir a Ponte da Passagem e "realizar uma nova construção, pois ela já não suporta mais a sobrecarga do trânsito, não oferece nenhuma segurança".

Em 1973, a Técnica de Engenharia e Construções S/A (Tenco), construiu uma nova ponte que dá acesso ao Norte de Vitória, segundo o presidente da empresa, Hilton D. Guadaguin, "para a carga estabelecida para as pontes de primeira classe das normas brasileiras".

CARGA PESADA

O presidente da Tenco disse que já se deve pensar na necessidade de "rever o problema de cargas. Existem cargas, atualmente, que ultrapassam a capacidade das pontes e as normas de trem típicas, o que causa grandes problemas".

"Esses problemas estão se agravando com o crescimento das grandes indústrias e a necessidade de transportar cargas pesadas que elas geram", afirmou Guadaguin, "uma margem de segurança, e o crescimento do tráfego está colidindo com as normas".

acarretados pelas grandes indústrias e a necessidade de transportar cargas pesadas que elas geram", afirmou Guadaguin, "uma margem de segurança, e o crescimento do tráfego está colidindo com as normas".

blemas".

"A Ponte do Camelo foi reconstruída, dentro do projeto da Segunda Ponte e atualmente está em perfeita ordem", de acordo com ele. "É uma ponte de grande importância para o trânsito em Vitória", na opinião do chefe do DNER.

O mesmo não pode ser afirmado em relação à Ponte de Camburi, construída em 1964 para cair em 1967. Até hoje são comuns os protestos gerados pela insuficiência da ponte e, segundo os críticos, "inoperância da Prefeitura Municipal de Vitória".

VAI CAIR?

Mais difícil é a situação da Segunda Ponte de Vitória — ou Ponte do Príncipe. Foi o ex-governador Artur Gerhardt Santos — atualmente presidente da Companhia Siderúrgica de Tubarão — quem anunciou a construção da obra, em 1972, a julgar pelas afirmações dele um produto de suas idéias conjugadas com uma aprovação do ex-ministro do Planejamento, Reis Vellozo.

A obra só foi iniciada em novembro de 1973, mas a conclusão foi penosa e demorada, apesar de na solenidade de inauguração estar presente o presidente da República João Figueiredo — em abril do ano passado, período, pré-Florianópolis, o general Figueiredo acreditava poder se tornar uma personalidade popular, fez até uma visita ao "Bar Santos".

A obra foi deixada a cargo do Departamento Nacional de Estradas e Rodagens, poucos meses depois de iniciada. Alguns técnicos, que preferiram ocultar as identidades "por motivos profissionais", afirmam que

E apesar de ter sido interdita duas vezes desde a inauguração em abril do ano passado (todas duas acompanhadas da promessa de "recuperação imediata", não cumprida), Vitorino Teixeira Neto garante que tudo está muito bem com a ponte.

— Praticamente problemas, ela não tem — afirma. O que existe é a necessidade de revisão de juntas, que estão folgadas e fazendo barulho quando passam os veículos. Mais ou menos umas quatro juntas afrouxaram do lado direito de quem sai de Vitória.

— Problema de estabilidade não existe — prossegue. Além disto, depois de readequadas as juntas, a Segunda Ponte não mais será interdita. Os trabalhos de manutenção poderão ser realizados à noite e não exigirão a interdição da ponte. Não há motivos para reclamações, visto que as interdições não causam problemas de trânsito, não produzem engarrafamento.

O que se pode afirmar, sem erro, em relação à Ponte do Príncipe é que caso não caia, torna uma simples peça de museu, de discutível valor, a Ponte Seca, construída no mesmo período da Florentino Avidos e como seu complemento indispensável.

TERCEIRA PONTE

Os trabalhos para a construção da Terceira Ponte (idealizada também no governo do atual presidente da CST, Artur Carlos), iniciados em novembro de 1978, final do governo Elcio Álvares, atualmente encontram-se parcialmente paralisados, o que é uma regra desde o começo da obra.

Mais de 900 milhões de cruzeiros já foram gastos na construção que, entretanto, avançou apenas 45 por cento das necessidades previstas para sua conclusão. A obra — parte civil — foi entregue à Noberto Odebrecht, que contratou a empreiteira Ecex.

A história da eleição da Noberto Odebrecht chegou a levantar algumas suspeitas. A Odebrecht — da qual é sócio o ex-ministro Calmon de Sá — contratada pela Usimec para a construção da Terceira Ponte, também conseguiu, sem concorrência (e sem competência, segundo alguns físicos), o "direito" à construção civil da usina de reprocessamento de urânio em Angra dos Reis, que já deu problemas. Pelas obras da Terceira Ponte, em sistema de administração, ela levará alguns bilhões de cruzeiros — o valor exato dependerá do ritmo inflacionário no país, até agora bastante veloz. Desta vez também não houve concorrência, sob a alegação de que a Usimec, encarregada pelo conjunto da obra, "é estatal". O estudo de viabilidade foi entregue à Figueiredo Ferraz.

FALTA DE RECURSOS

Cerca de dois terços dos operários contratados para a construção da Terceira Ponte já foram demitidos, o que indica um "desaquecimento" dos trabalhos, que deverá permanecer durante um bom período, a julgar pela previsão de alguns engenheiros.

O problema principal, e aí não apenas o da Terceira Ponte, é a carência de recursos, explicada pela política econômica adotada pelo Governo Federal para combater a inflação — centrada na retração dos gastos públicos e outras medidas destinadas a conter a expansão da oferta monetária e a produzir uma recessão.

Para o diretor de operações do DER, Francisco Manoel Vieira Matos, "Vitória necessita de pelo menos mais três pontes para solucionar o problema do trânsito, agravado pelo avanço no consumo de automóveis. Pelo menos duas no canal de Camburi e, para um futuro mais distante, uma ligação na área de Santo Antônio com o grande anel rodoviário federal".

Ele prevê que "até o ano 2.000 essas necessidades sejam satisfeitas. Eu acredito que todas as pontes estão atendendo às necessidades para que foram construídas, mas, sem dúvidas, o trânsito coloca a necessidade de novas pontes".

O presidente da Tenco, Hilton D. Guadaguin, fala que o número de pontes necessárias em Vitória "vai depender de muitos fatores e, entre outros, da própria organização dessas pontes. Mas, sem dúvidas que quanto maior for o número de pontes melhor para o tráfego. O problema está na falta de recursos".

— Todo o projeto de uma obra é projetado para atender características geométricas e necessidade de cargas: determinadas rampas e estruturas comparativas com as cargas do tráfego. Os problemas para execução das pontes estão condicionados aos recursos existentes e neste caso o Brasil não tem muito.

— No Brasil — prossegue — não existe nenhum programa atual de pontes e viadutos destinados a resolver o problema do tráfego. Não existe uma cidade que satisfaça, em nível razoável, às pressões exercidas pelo aumento da frota.

Como, antes, a Segunda, a Terceira Ponte sugere a pergunta: Sai? Quando?