

Ponte desafoga centro e diminui até a poluição

Percurso menor diminui gastos com combustível

A partir do próximo ano, os 3.339 metros de extensão da Terceira Ponte permitirão a travessia de 13.500 veículos por dia, o que beneficiará aproximadamente 40 mil pessoas/dia ou 14.600.000 pessoas/ano. Além disso, haverá uma redução de percurso de cerca de 18 quilômetros, diminuindo em 52 minutos as viagens de carros particulares e em 45 minutos os trajetos de ônibus e veículos de carga.

Com essa redução no percurso, haverá economia de combustível. Serão pelo menos cinco litros de gasolina ou álcool a menos, considerando-se a travessia de ida e volta. Além disso, os estudos de viabilidade da ponte indicam que será possível uma racionalização do transporte coletivo na Grande Vitória, já que a ponte dispõe de duas pistas, com duas faixas de trânsito, cada uma permitindo a implantação futura de um sistema alternativo, como o trolley-bus.

Demandas

O estudo de projeção de demandas de veículos e passageiros indica que, para o próximo ano, tráfegarão pela Terceira Ponte 4.927.500 veículos com movimento de 14.782.500 pessoas. Já em 1991, deverão tráfegar 15 mil veículos/dia e 5.475.000/ano. Passarão pela ponte 45 mil pessoas/dia e 16.425.000 pessoas/ano.

Para 1994, os estudos indicam que tráfegarão pela ponte 18.407 veículos/dia e 6.718.555 veículos/ano. O número de passageiros será de 55.521 por dia e de 20.265.165 por ano.



ORIGEM	DESTINO E ECONOMIA EM KM					
	INÍCIO DA RODOVIA DO SOL	ITAPOÁ	PRAIA DA COSTA	CENTRO DE VILA VELHA	GLÓRIA	IBES
SERRA - JARDIM CAMBURI	17,45	17,45	15,70	12,90	8,50	6,90
CAMBURI - JARDIM DA PENHA	17,45	17,45	15,70	12,90	8,50	6,90
PRAIA DO CANTO - SANTA LÚCIA	17,45	17,45	15,70	12,90	8,50	6,90
BENTO FERREIRA	13,05	13,05	11,30	8,50	4,10	2,50
MARIUIPE - BAIRRO DE LOURDES	11,00	11,00	9,10	6,30	1,9	-
SALDANHA DA GAMA	7,40	7,40	5,50	2,70	-	-
CENTRO DE VITÓRIA (Próximo Praça Costa Pereira)	5,60	5,60	3,70	0,90	-	-
ILHA DO PRÍNCIPE	-	-	-	-	-	-

É necessário que os órgãos públicos busquem soluções que maximizem os benefícios que a Terceira Ponte trará aos seus usuários, sem comprometimento das condições de vida nas regiões de acesso a ela e da vida dos que hoje se utilizam da área atingida pelo raio de influência dessa via alternativa de tráfego. O alerta é da engenheira de Transportes Luciene Maria B. Esteves Vianna, coordenadora técnica do Instituto Jones dos Santos Neves e gerente do Departamento de Programas Especiais do órgão. Sua observação foi feita quando discutia as influências da Terceira Ponte sobre o trânsito de Vitória e Vila Velha e sobre a vida das pessoas que circulam por essa região.

Condições

Luciene afirma que o início de operação da Terceira Ponte terá reflexos significativos na vida das pessoas, especialmente na capital. Segundo ela, um benefício importante será o alívio que ocorrerá na área do centro da cidade, cujo tráfego será sensivelmente reduzido. Além disso, deverão ser reduzidos os níveis de poluição sonora e atmosférica no Centro, ao mesmo tempo em que os motoristas terão uma diminuição na tensão causada pelo trânsito, o que deverá inclusive ajudar na segurança dos transportes. Entretanto, ela chama a atenção para a necessidade de os órgãos envolvidos estudarem mais abrangentemente a questão dos acessos, não se limitando apenas ao estudo do reflexo da inauguração da ponte sobre as áreas mais próximas àquela via. "Se não forem

descobertas opções que alcancem extensões maiores, corremos o risco de comprometer a situação do fluxo de veículos que vêm de longe e que apenas passa pela área dos acessos da ponte, segundo a engenheira. "É preciso fazer uma análise da macroárea, estudando a influência sobre os pedestres, as calçadas, a geometria como um todo e as praças.

Um estudo feito há alguns anos pelo Instituto analisou as diversas modalidades dos transportes tendo como horizonte o ano 2.000. Nele, a Terceira Ponte foi vista como uma via alternativa de ligação de dois grandes pólos da área urbana da Grande Vitória. Em 1985, 12.500 domicílios da região foram visitados numa pesquisa que serviu como fundamento para todos os estudos que viriam a determinar os deslocamentos futuros.

Hoje, conforme constata a engenheira, na parte de Vitória a região de influência da ponte não é mais apenas residencial como foi, até há algum tempo, a Praia do Canto. A ponte, para Luciene Vianna, muda o tipo de uso da região envolvida e é potencializadora da mudança que já vinha ocorrendo na cidade.

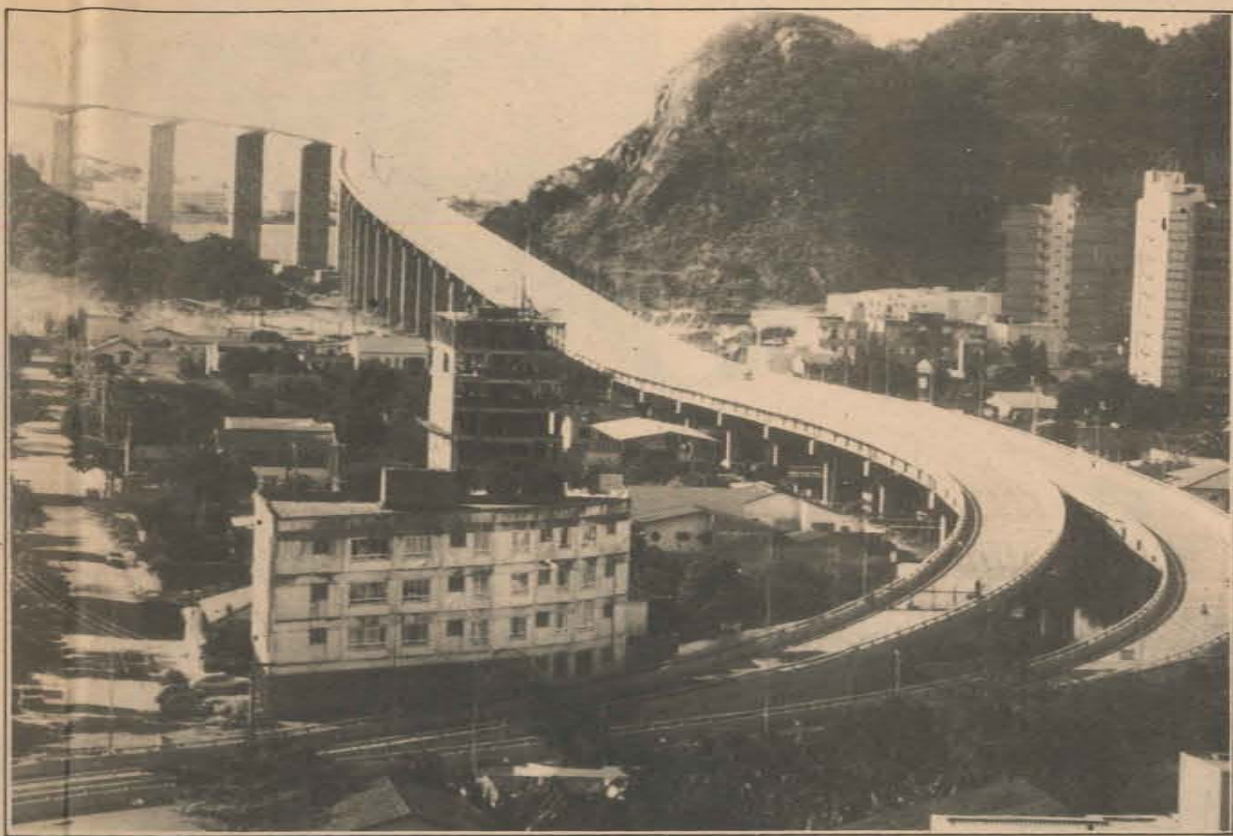
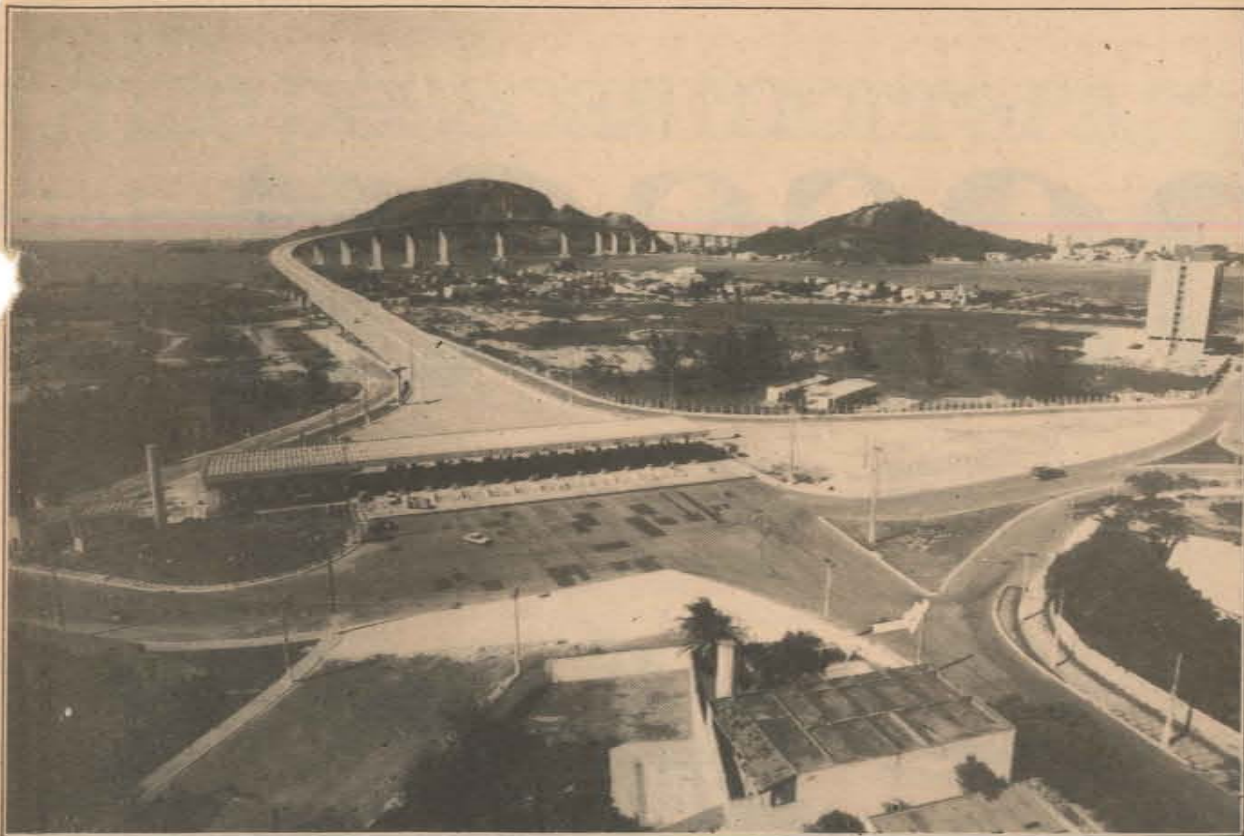
Para a engenheira, é necessário que sejam elaboradas diretrizes de desenvolvimento urbano para a Grande Vitória que contemplem a legislação de uso e ocupação do solo. Isso, em sua opinião, pode racionalizar a aplicação de recursos públicos e seria um fator a evitar a própria inviabilização do desenvolvimento. Nesse aspecto, Luciene acha que a função de cada via deve ser discutida e tratada a nível de bairro, pela influência que as decisões nessa área podem ter sobre a vida da cidade.

3ª PONTE DANDO A VOLTA POR CIMA

HOMENAGEM DAS Casas Santa Tereziⁿha AO GOVERNO E AO POVO CAPIXABA

ARGUS

A112601.2



O custo da obra mais sua manutenção terão como fonte de recursos o pedágio, a ser cobrado pelas empreiteiras que assumiram o ônus da conclusão

Inauguração introduz novas rotas no transporte

Inauguração introduz novas rotas no transporte

Os usuários dos transportes coletivos têm duas opções para trafegar pela Terceira Ponte: a linha Vila Velha (que sai da Prainha) até a Rodoviária de Vitória, e para quem vier da região da Serra, a linha Terminal de Carapina-Ibes. O preço das tarifas é o mesmo dos coletivos intermunicipais: NCz\$ 0,50.

A linha Vila Velha-Rodoviária de Vitória, operada pela Viação Praia Sol Ltda, tem uma frota de apenas três ônibus, do tipo convencional, que circulam a cada trinta minutos. A extensão do percurso é de 31 quilômetros e o tempo médio de viagem está calculado em 54 minutos. Essa linha tem o seguinte itinerário: O ônibus sai da Prainha, na rua Antônio de Queiroz, passa pelas ruas Luciano das Neves, do Pessegueiro, Professora Francelina Setúbal, até atingir a rua Ceará, que dará acesso à Terceira Ponte. Já em Vitória, o ônibus seguirá pela rua José Teixeira, na Praia do Canto, atingindo as avenidas Desembargador Santos Neves, César Hilal, Vitória, Jerônimo

Monteiro, General Osório, Cleto Nunes e Marcos de Azevedo, na Rodoviária. O percurso da volta é o seguinte: Saindo da Rodoviária, o ônibus segue pelas avenidas Alexandre Buaiz, Elias Miguel, Getúlio Vargas, Governador Bley, Princesa Isabel, Vitória, César Hilal de onde entra para a rua Duckla de Aguiar e passa pela Terceira Ponte. Em Vila Velha, o ônibus passa pela rua Paraná, avenida Champagnat, seguindo pelas ruas Hugo Musso, Santa Catarina, Curitiba, Resplendor, Antônio Athaide e Antônio de Queiroz.

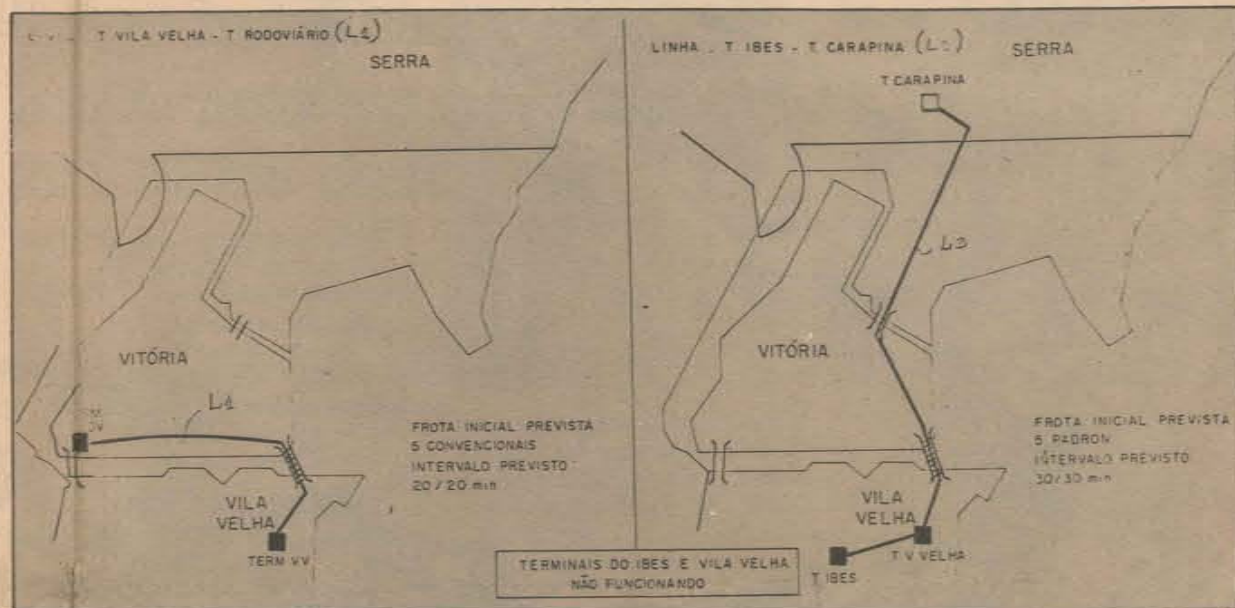
A linha Terminal de Carapina-Ibes está sendo operada pela Viação Praia Sol Ltda, com frota de quatro ônibus do tipo Padron. A extensão do itinerário é de 39,3 quilômetros, com tempo médio de viagem calculado em uma hora.

O itinerário é o seguinte: o ponto de saída é na rua Assis Chateaubriand, no Ibes, passando pelo contorno da praça do Ibes, atingindo a avenida Nossa Senhora da Penha até a rodovia Carlos Lindenberg, de onde segue

pelas ruas 7 de Setembro, Antônio Athaide, avenida Champagnat, rua Hugo Musso e rua Clara, de onde chega à Terceira Ponte. Saindo da Ponte, o ônibus segue pela rua José Teixeira, passando pelas avenidas Nossa Senhora da Penha, Fernando Ferrari, BR 101-Norte até atingir o cruzamento de Carapina, de onde segue pela rua Carioca até atingir o Terminal de Carapina.

No percurso de volta, o coletivo sai do Terminal de Carapina, fazendo o mesmo itinerário da ida, só que após sair da avenida Nossa Senhora da Penha e entrar na Desembargador Jones dos Santos Neves, o ônibus não tem acesso direto à rua Duckla de Aguiar e faz um retorno pela avenida César Hilal, entrando na Praia do Suá, de onde volta para a César Hilal, que dá acesso à rua Duckla de Aguiar e a Terceira Ponte.

Em Vila Velha, o ônibus passa pelas ruas Paraná, Henrique Moscoso, Luciano das Neves, Jerônimo Monteiro, seguindo o mesmo itinerário da ida até atingir a rua Assis Chateaubriand, no Ibes.



José Eduardo Azevedo, da Ceturb

Visite a obra. Ônibus é de graça!

Amanhã (domingo), a Companhia de Transportes Urbanos da Grande Vitória (Ceturb) colocará à disposição dos usuários 20 ônibus Padron para visitação à Terceira Ponte. O horário será das 8 às 18 horas. Os coletivos sairão do Parque da Prainha, em Vila Velha, em direção à Praça dos Desejos, na Praia do Canto. Esse itinerário será feito de cinco em cinco minutos.

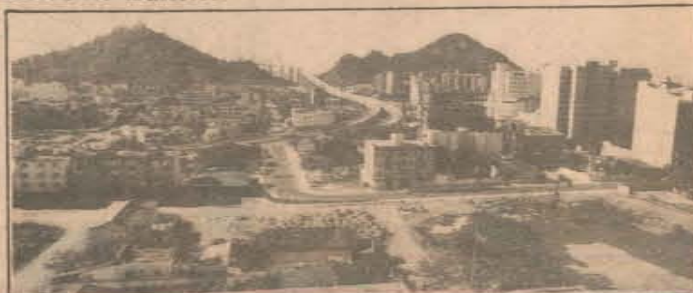
Mas essa visitação pública à ponte também tem uma finalidade política. É que o governador Max Mauro vai homenagear amanhã os onze operários que morreram trabalhando na construção dessa polêmica ponte, que demorou onze anos para ser concluída.



Mesmo com a pressão dos moradores, a praça do Cauê vai ser cortada ao meio. Para facilitar os acessos



Em Vila Velha, o acesso também foi facilitado, mas novos estudos vão determinar melhorias no trânsito

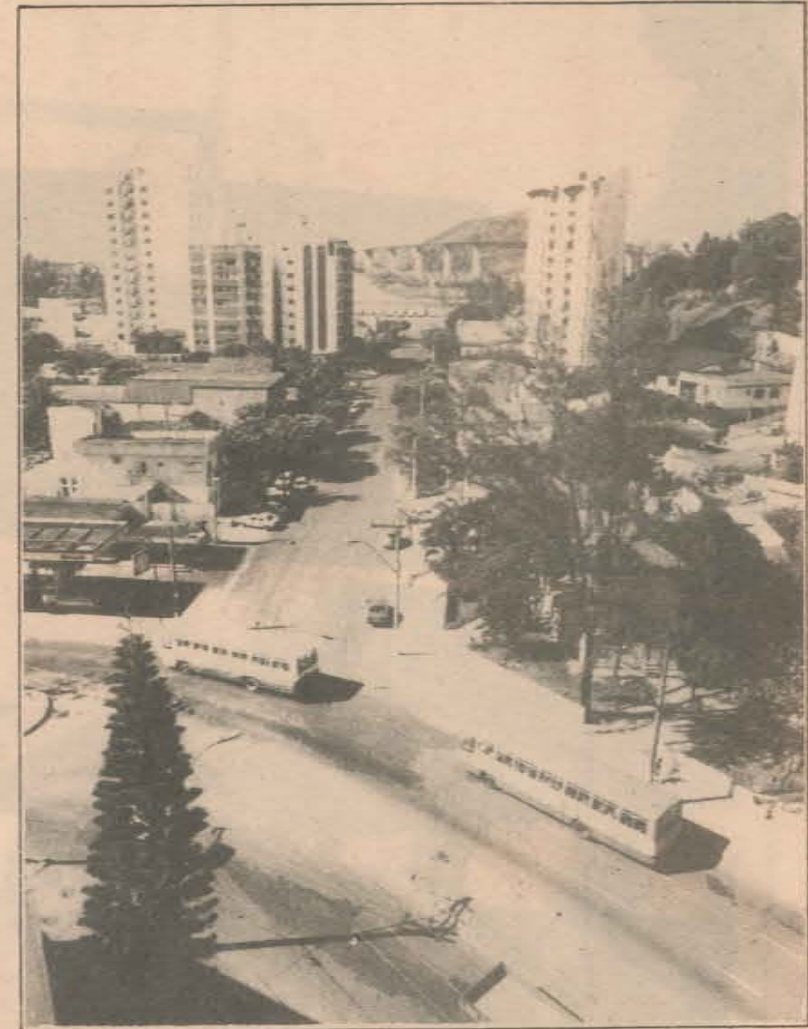


Estudo evita
os cruzamentos

Solução para os acessos é provisória. Mas vai evitar engarrafamentos

A Prefeitura de Vitória encontrou uma solução provisória para os acessos à Terceira Ponte, encaminhando planta ao Detran para instalação da sinalização horizontal, vertical e semafórica. Segundo o secretário de Planejamento, Fernando Betarello, os estudos dos acessos definitivos da ponte devem considerar uma região maior, inclusive o movimento pendular que se dá entre o Sul da aglomeração onde estão as residências e o Norte, onde localiza-se o centro industrial.

Para a definição dos acessos provisórios da ponte em Vitória, a Prefeitura utilizou critérios especiais. Com o plano apresentado, a Prefeitura acredita que se dará condição viária para que a ponte tenha acesso e também escoamento para quem chega. Além disso, o projeto prevê evitar o máximo possível de congestionamento nas vias da área de influência da ponte e pontos de cruzamento onde possam ocorrer batidas.



Em Vila Velha, os acessos levam em consideração várias ruas

Congestionamento preocupa a PMV

O estudo dos acessos pelo lado de Vitória levou em consideração a necessidade de se evitar ao máximo qualquer congestionamento nas vias da área de influência da ponte.

A Prefeitura esclarece que hoje ocorre nas horas de "pico" congestionamento na avenida Desembargador Santos Neves. Como a ponte não deve aumentar o número de veículos nesta via, este congestionamento deve ser amenizado com o fechamento do retorno em frente à Escola Santa Paula e fechamento da conversão entre a Desembargador Santos Neves e César Hilal.

No entanto, segundo a Prefeitura, somente

Veja como chegar à ponte em Vitória

Para o acesso à ponte, pelo lado de Vitória, quem vem pela avenida Vitória deve seguir pela avenida César Hilal e rua Dukla de Aguiar; quem vem pela avenida Marechal Mascarenhas de Moraes (Beira-Mar) segue pela avenida Nossa Senhora dos Navegantes através de uma "agulha", nesta avenida faz a conversão à esquerda e segue pela rua Clóvis Machado; quem vem pela avenida Dante Micheline segue pela avenida Nossa Senhora dos navegantes, passa sob a ponte e segue a rua Clóvis Machado; quem vem pela avenida Nossa Senhora da Penha deve seguir pela avenida Rio Branco, avenida Leitão da Silva, avenida Nossa Senhora dos Navegantes e rua Clóvis Machado.

Estudo evita os cruzamentos



Também foram tomadas medidas para evitar pontos de cruzamento onde pudessem ocorrer batidas e com isto ocasionar interrupções

de fluxo e vítimas. O canteiro de obras da avenida Desembargador Santos Neves foi fechado no cruzamento com a rua Eurico Aguiar; o trecho da rua Fortunato Ramos entre a avenida Nossa Senhora da Penha e José Teixeira também deveria

ser fechado, forçando a entrada pela rua Aleixo Netto, para evitar cruzamento na esquina da rua Fortunato Ramos e José Teixeira; o canteiro da avenida Desembargador Santos Neves na confluência com a rua Eugênio Netto deveria ser prolongado formando uma "agulha", permitindo a conversão à esquerda para quem vem pela avenida Desembargador Santos Neves.

A Prefeitura achou conveniente a instalação de semáforos no cruzamento da avenida Santos Neves com a rua José Teixeira; nas confluências da avenida Nossa Senhora dos Navegantes com as ruas Clóvis Machado e Humberto Martins e um semáforo sincronizado no cruzamento da avenida Nossa Senhora da Penha com Madeira de Freitas.

Desembargador Santos Neves. Como a ponte não deve aumentar o número de veículos nesta via, este congestionamento deve ser amenizado com o fechamento do retorno em frente à Escola Santa Paula e fechamento da conversão entre a Desembargador Santos Neves e César Hilal.

No entanto, segundo a Prefeitura, somente um estudo abrangente, que envolva a Praia do Suá, Bento Ferreira, Praia do Canto, Santa Helena e Santa Lúcia é que poderá dar um conhecimento das obras necessárias para que o fluxo de veículos se desenvolva sem congestionamento. Para isso, a PMV contactou o Instituto Jones dos Santos Neves para, em conjunto, iniciarem o trabalho. A Prefeitura também considera importante a participação do Detran no estudo. E recomendou que na rua José Teixeira, no trecho compreendido entre a avenida Desembargador Santos Neves e avenida Nossa Senhora da Penha, deve ser proibido o estacionamento nos dois lados da via.

conversão à esquerda e segue para rua Clóvis Machado; quem vem pela avenida Dante Michelini segue pela avenida Nossa Senhora dos navegantes, passa sob a ponte e segue a rua Clóvis Machado; quem vem pela avenida Nossa Senhora da Penha deve seguir pela avenida Rio Branco, avenida Leitão da Silva, avenida Nossa Senhora dos Navegantes e rua Clóvis Machado.

Na chegada pela terceira Ponte a Vitória deve-se utilizar obrigatoriamente a rua Humberto Martins. Seguindo por esta rua até a avenida Nossa Senhora dos Navegantes há opções para os destinos Centro e Camburi; no meio da rua Humberto Martins virando a esquerda se alcança a rua José Teixeira, com opções de destino para o norte, através da avenida Nossa Senhora da Penha ou com conversão à esquerda na desembargador Santos Neves, com destino à avenida Vitória, ou à direita, nesta mesma avenida, para quem se destina à Praia do Canto ou Camburi.

Fluxo local sem problemas

Outra preocupação dos órgãos responsáveis pelas definições do acesso à ponte era a questão do fluxo local. Todas as pessoas devem sair e chegar às suas residências e os equipamentos sociais devem ser atingidos sem maiores dificuldades pelos que os procuram.

O equipamento social mais significativo na região é o Hospital Infantil, que será atingido para quem vem do Centro pelo retorno que se dá pelas ruas Desembargador Sampaio, José

Teixeira, Madeira de Freitas e avenida Nossa Senhora da Penha.

Quanto às residências, há uma dificuldade relativa para se alcançar o retorno da praça Cristóvão Jacques para quem vem pela avenida Nossa Senhora da Penha. A alternativa é entrar pela avenida Rio Branco, Leitão da Silva, conversão na rua Padre A. Pinto e César Hilal; outra alternativa é pela avenida Rio Branco, rua Moacyr Avidos, Nossa Senhora dos Navegantes e rua Almirante Soído.



NÓS TAMBÉM AJUDAMOS A CONSTRUIR ESTA OBRA DO SÉCULO PARABÉNS AO GOVERNO E AO POVO CAPIXABA

MAIS DE 10.000 ÍTENS À SUA DISPOSIÇÃO

C. GRANDE 226-5111 VITÓRIA 222-4588 LINHARES 264-1922 COLATINA 722-5876 CACHOEIRO 522-2855 CAMPOS-RJ (0247) 22-2844

A SENTINELA GUARDA COM ORGULHO A SEGURANÇA DA 3ª PONTE



PARABÉNS AO GOVERNO, CONSTRUTORA NORBERTO ODEBRECHT E AO POVO CAPIXABA

SENTINELA Serviço de Guarda e Vigilância Ltda.

Tels.: 225-7214 - 225-7499

NESTA OPORTUNIDADE, GOSTARÍAMOS DE SAUDAR A TODO O POVO DE VILA VELHA, POR MAIS ESTE OBJETIVO ALCANÇADO, QUE ONTEM NÃO PASSAVA DE UM SONHO, E HOJE É UMA REALIDADE SÓLIDA.

E AOS GOVERNANTES:

ÉLCIO ALVARES, EURICO REZENDE, GÉRSON CAMATA, JOSÉ MORAES E MAX MAURO, BEM COMO TODAS AS AUTORIDADES E EMPRESÁRIOS. NOSSOS PARABÉNS; POR NÃO MEDIREM ESFORÇOS, PARA QUE ESTE SONHO (3ª PONTE) SE CONCRETIZASSE.

CÂMARA MUNICIPAL DE VILA VELHA

PARA RECEBER O SEU JORNAL TODOS OS DIAS, EM CASA OU NO ESCRITÓRIO

LIGUE PARA 223-2773



AGAZETA **Classificados** O pequeno que satisfaz.

Pedágio é de NCz\$ 2,50 para carros de dois eixos



O preço do pedágio da Terceira Ponte varia de acordo com a quantidade de eixos dos veículos. Basicamente são seis tarifas: NCz\$ 2,50 para os veículos de dois eixos; NCz\$ 3,80 para dois eixos com rodagem dupla traseira; NCz\$ 4,80 para três eixos; NCz\$ 5,80 para quatro eixos e NCz\$ 7,80 para seis eixos. Os demais veículos que tenham acima de seis eixos pagam uma taxa de NCz\$ 2,70 mais NCz\$ 2,50 por cada eixo. Esses preços estão em vigor até o dia 30 de setembro e deverão ser reajustados de acordo com a inflação, mensalmente. A tarifa 1, para veículos de dois eixos, está sendo cobrada de cerca de 80% dos usuários de ponte, justamente porque todos os automóveis têm dois eixos.



Estado pagou só NCz\$ 27 milhões,

LIBERAÇÕES DE RECURSOS POR FONTES - APLICADOS NA TERCEIRA PONTE

BTN AGOSTO/89 = 2,0842

FONTES	BTNS	NCZ\$	PART. (%)
STAND CHATER BANK	24.216.727,2530	50.472.502,94	24,18
FINAME	15.848.373,0600	33.031.179,13	15,82
BNDES	12.561.256,2000	26.180.170,17	12,54
FUNDO PERDIDO	47.540.652,0484	99.084.226,99	47,46
TOTAL	100.167.008,5614	208.768.079,23	100,00

Ceterpo diz que obra já gastou NCz\$ 221 milhões

A construção da Terceira Ponte consumiu, até agora, a preços de agosto, a importância de cerca de NCz\$ 221 milhões, conforme levantamento da Ceterpo. Embora a obra esteja sendo entregue à comunidade, ainda restam alguns itens finais para a sua conclusão definitiva, que deverão consumir mais NCz\$ 6 milhões, aproximadamente. Do total de NCz\$ 221 milhões já gastos, NCz\$ 208,7 milhões, aproximadamente, são de recursos de financiamentos externo e interno, além de outra parte a fundo perdido. O restante, cerca de NCz\$ 12,3 milhões, é dinheiro proveniente do acordo firmado, em 1988, entre o atual governo e as

empreiteiras, que permitiu a conclusão das obras.

Fontes

Em termos percentuais, dos cerca de NCz\$ 208,7 milhões aplicados, a maior parcela, representando 47,46 por cento, o que dá perto de NCz\$ 99 milhões, é de recursos a fundo perdido. A segunda maior parcela vem do seu empréstimo inicial, feito junto ao **Stand Chater Bank**, que, a preço de agosto, representa cerca de NCz\$ 50,4 milhões, ou seja, 24,18 por cento do volume total gasto.

Já a terceira maior parcela dos recursos empregados na obra, também na condição de financiamento, provém do

Finame. Representa, segundo estimativa da Ceterpo, 15,82 por cento do total geral, ou seja, algo em torno de NCz\$ 33 milhões. A quarta fonte, que compõe o cenário de recursos aplicados na ponte, é também na forma de financiamento. Ele foi feito junto ao BNDES e representa 12,54 por cento, com um volume aproximado de NCz\$ 26,1 milhões.

A parcela de cerca de NCz\$ 6 milhões é também fruto do acordo entre empreiteiras e o governo. Esse recurso será utilizado na pintura do vão metálico (vão central), conclusão das obras de acesso no lado Sul, além da instalação do enrocamento das defensas dos dois pilares centrais da ponte.

incluindo os juros

A dívida da Terceira Ponte, a preço de agosto de 1989, soma a importância de, aproximadamente, NCz\$ 44,2 milhões. De 1985 até julho passado, conforme controle da Ceterpo, o governo do Estado já pagou, entre juros e amortização, a quantia de cerca de NCz\$ 27,5 milhões. Deste total, perto de NCz\$ 10,1 milhões foi junto ao BNDES e, NCz\$ 16,4 à linha Finame.

O saldo devedor de NCz\$ 44,2 milhões, segundo estimativa da Ceterpo, está assim dividido: cerca de NCz\$ 22 milhões, posição essa de 31 de julho passado, é de financiamento junto ao BNDES; o restante, aproximadamente, NCz\$ 2,2 milhões, também junto ao BNDES, mas só que da fonte Finame. Para o pagamento desta dívida, o governo vai lançar mão de recursos do Fundo de Participação do Estado.

Os recursos dos contratos assinados com o BNDES, em 27 de setembro de 1984, no valor de 2.035.860.000 OTN, que deu reinício às obras, bem como o de 2.596.810.000 OTN, da linha Finame, de 7 de janeiro de 1985, foram repassados integralmente. O primeiro acordo previa 12 trimestres de carência e amortização em 120 parcelas mensais iguais, enquanto o segundo tinha 24 meses de carência e amortização em 48 parcelas mensais iguais.

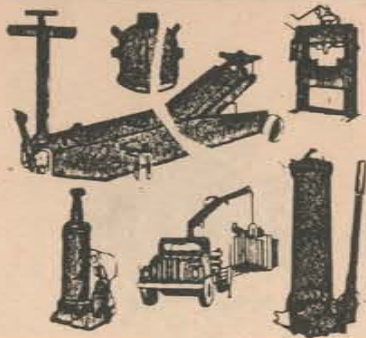
No entanto, em 14 de outubro de 1988, é assinado o Aditivo N° 1 ao Contrato com o BNDES, dividindo-o em dois subcréditos A e B. Desta forma, inaugurou-se o processo de rolagem da dívida da Terceira Ponte. O mesmo procedimento foi adotado em relação ao contrato firmado anteriormente com a linha Finame.

Segundo posição de 31 de julho passado, a dívida do subcrédito A, do financiamento do BNDES, era de cerca de NCz\$ 8,3 milhões. A forma de pagamento deste financiamento, que teve início em 15 de maio de 1989, são 39 parcelas mensais iguais. A dívida do Subcrédito B, também em 31 de julho, era de NCz\$ 13,6 milhões, aproximadamente. Ela será paga em 81 parcelas iguais, a partir de 15 de agosto de 1992.

O contrato da rolagem da dívida da linha Finame também foi dividido em Subcrédito A e B. Em 31 de julho de 1989, a dívida do Subcrédito A era de NCz\$ 7,7 milhões. Ela também começou a ser paga em 15 de maio passado, com a amortização prevista em 39 parcelas iguais. Já o Subcrédito B, desta linha, tinha uma dívida, posição de 31 de julho, da ordem de NCz\$ 14,5 milhões. O acordo prevê a sua liquidação em 81 parcelas mensais iguais, com o primeiro vencimento marcado para 15 de setembro de 1992.

Quanto ao empréstimo externo, feito junto ao **Stand Chaterd Bank**, cujo valor atualizado em agosto passado soma perto de NCz\$ 50,4 milhões, já foi totalmente pago, segundo informação da Ceterpo. Este pagamento se deu no governo de Eurico Rezende, no período de 1979 a 1983.

3ª Ponte, aqui também deixamos nossa marca MADIL



MECÂNICA HIDRÁULICA MADIL LTDA.
Rod. BR 262 - Km 4,5 - Campo Grande -
Cariacica - ES
Tels.: 336-1805 - 236-1046

Vitória e Vila Velha

De mãos dadas
para transportar o progresso.

 **TRANSPORTADORA**
Colatinense
Leva e traz a sua carga com segurança e rapidez.

Onze pessoas morreram. Sobre acidentes, não houve levantamentos

Durante o período de construção da Terceira Ponte foram registradas onze mortes de operários. O acidente mais grave, que resultou na morte de três trabalhadores ao mesmo tempo, aconteceu no dia 17 de setembro do ano de 1985, na grua de um guindaste que trabalhava na obra no lado de Vila Velha.

Já o número de acidentes de trabalho, segundo o assessor de imprensa da Ceterpo, Adelson Epichin, foi grande e não foi feita uma estatística para quantificá-los. Ele lembrou que pelo contingente de operários que atuou na obra — em seu pique de construção, ela chegou a ter perto de 4.000

trabalhadores — os índices de acidentes de trabalho podem ser considerados aceitáveis.

Também lembrou que, pelas características das obras da Terceira Ponte, o número de mortes registradas não chegou a ser alto. Para mostrar o risco deste projeto, ele destacou, por exemplo, a instalação do vão central, que pesa cerca de 40 toneladas e foi içado a uma altura de mais de 70 metros. Nessa operação, não foi registrada morte. Um dos acidentes fatais aconteceu no deslocamento da barcaça do Rio de Janeiro para Vitória.

A razão para esse baixo número de acidentes fatais, explicou, foi em função do trabalho preventivo realizado, além da utilização dos

equipamentos de proteção. Lembrou que, tanto as empreiteiras que trabalharam no projeto como a Ceterpo e o Ministério do Trabalho realizaram diversas palestras, treinamentos e uma fiscalização rigorosa no cumprimento dos itens de segurança.

Disse também que alguns acidentes aconteceram mais por falah humana, argumentando que num universo de mais de 4.000 pessoas, sempre alguém acha desnecessário usar o equipamento de segurança. Sobre a morte dos três operários, na grua do guindaste, ele afirmou que até hoje o fato não ficou esclarecido.

Alguns dados técnicos da 2ª maior ponte do Brasil

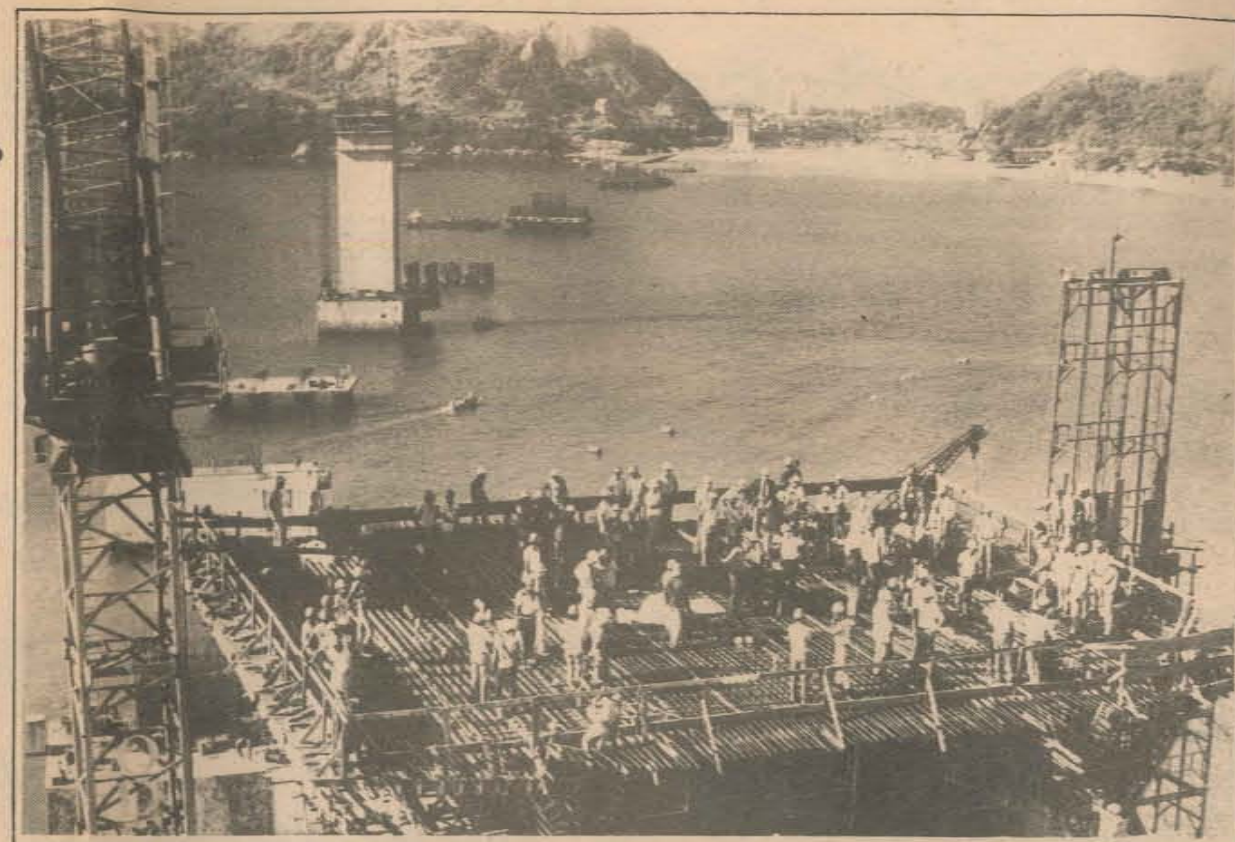
Os blocos da segunda maior ponte do Brasil em extensão possuem estruturas que consumiram até 1.200 metros cúbicos de concreto, no trecho do mar. Nas fôrmas laterais, também foram utilizadas lajes prêmoldadas de concreto armado, acumulando a função de saias protetoras dos tubulões que ficam expostos na maré baixa.

Já os blocos dos pilares do vão central medem 25 metros. Cada um deles está assentado sobre 21 tubulões. Do lado de Vitória, foram construídos 16 pilares de concreto armado, cada qual com duas seções. O último apoio em terra é um pilar com seção vazada e altura de 35 metros.

No trecho do mar, são sete pilares de concreto armado. Cinco deles não possuem seção vazada. Os dois pilares do vão central têm altura de 57 metros. Do lado de Vila Velha, o total é de 36 pilares de concreto armado e seis do tipo

foi adotada a montagem de balanços sucessivos em estrutura metálica de aço em caixão simples. Pesando dez mil toneladas, a estrutura é apoiada nos quatro pilares centrais, através de aparelhos de apoio articulado fixo de neoprene confinado (dois em cada pilar).

Na montagem do vão central, no canteiro-mar, empregou-se o sistema de premontagem, em forma de aduelas, utilizando-se um pórtico móvel equipado com ponto rolante de cinquenta toneladas. Em seguida, as aduelas foram transportadas pelo mar até a base do pilar do vão central, para a realização do içamento e montagem. Na ligação da estrutura metálica com a estrutura de concreto foram utilizadas duas vigas tipo "Gerber", com vão de 17 metros.



7.600 trabalhadores
2.800 projetos
238.321m de formas

Para a construção da Terceira Ponte e seus acessos foram elaborados e analisados cerca de 2.800 projetos, cadastrados 7.600

homens, com um efetivo médio mensal de 1.800. Só para se ter uma idéia da complexidade e grandiosidade da obra, somente na parte de pavimentação foram utilizados 33.500 metros quadrados de concreto asfáltico, 50.867 metros quadrados de concreto estrutural e 11.750 metros quadrados de dermasfalt.

Na estrutura da obra, foram utilizados 112.560 metros cúbicos de concreto estrutural, 12.050 toneladas de aço doce, 1.367 toneladas de aço de protensão e 238.321 metros quadrados de fôrma.

Além disso, foram executados 37.833 metros de fundações, distribuídas da seguinte maneira: 3.665 metros de tubulações

escavadas mecanicamente em terra, 9.987 metros de tubulações no mar, 1.223 metros escavados com ar comprimido em terra, 6.600 metros de estacas Franki e 16.358 metros de estacas metálicas.

Pessoal

A Terceira Ponte empregou cerca de 7.600 empregados, beneficiando indiretamente aproximadamente 38 mil pessoas. Só em outubro de 1985, na quinta fase da construção da ponte, foram empregados 2.378 funcionários, sendo 32 técnicos de nível superior. O efetivo médio mensal girou em torno de 1.800 homens.

Esse contingente humano utilizado para a construção da ponte exigiu também alojamento para abrigar, em condições satisfatórias, 1.200 empregados, além do fornecimento de 30 mil refeições por mês.

Para que a obra atingisse o nível tecnológico exigido, foi necessária a formação profissional de duzentos líderes de equipes, de profissionais a encarregados, através de treinamentos específicos. Depois houve também a necessidade da profissionalização de cerca de 500 empregados, de ajudantes a carpinteiros, armadores, pedreiros, eletricitas, entre outros.

duas seções. O último apoio em terra é um pilar com seção vazada e altura de 35 metros. No trecho do mar, são sete pilares de concreto armado. Cinco deles não possuem seção vazada. Os dois pilares do vão central têm altura de 57 metros. Do lado de Vila Velha, o total é de 36 pilares — seis de concreto armado e seis do tipo pórtico.

Superestrutura

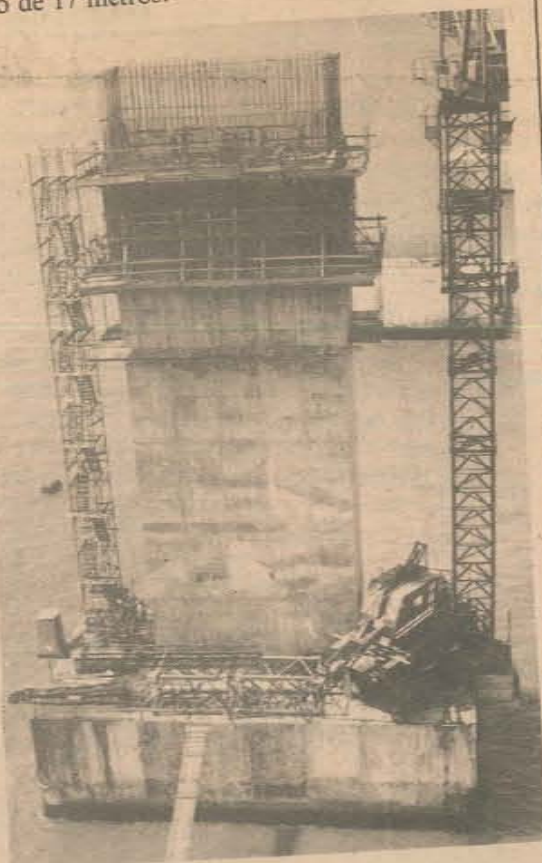
38 vãos em terra (15 do lado de Vitória e 23 do lado de Vila Velha), a superestrutura é composta de vigas pré-moldadas em concreto, pesando 90 toneladas. Para a montagem dessas vigas, utilizou-se a treliça (sistema de vigas cruzadas empregado no travessamento de pontes) do tipo Siset de lançamento, apoiada sobre os próprios pilares em forma de pórticos.

Outro método executivo empregado na construção da superestrutura da Ponte foi o sistema de balanços sucessivos em concreto, com aduelas concretadas "in loco", vencendo vãos de 87 metros e balanços de 35 metros. Cada aduela pesa em média cem toneladas, com quatro metros de comprimento, altura variando de 3,40 metros e 5,40 metros e largura de 11 metros.

A superestrutura é engastada aos pilares e os pórticos são ligados entre si por vigas biapoiadas em concreto protendido moldado "in loco", com vão de 17 metros. O equilíbrio dos balanços assimétricos e o fechamento dos vãos dos pórticos foram garantidos através da utilização, como contrapesos, de tanques com água, pesando 240 toneladas.

Na construção da viga reta de seção variável,

realização do içamento e montagem da estrutura de concreto foram utilizadas duas vigas tipo "Gerber", com vão de 17 metros.



toneladas de aço de protensão e 238.321 metros quadrados de fôrma.

Além disso, foram executados 37.833 metros de fundações, distribuídas da seguinte maneira: 3.665 metros de tubulações

Só em outubro de 1985, na quinta fase da construção da ponte, foram empregados 2.378 funcionários, sendo 32 técnicos de nível superior. O efetivo médio mensal girou em torno de 1.800 homens.

treinamentos específicos. Depois houve também a necessidade da profissionalização de cerca de 500 empregados, de ajudantes a carpinteiros, armadores, pedreiros, eletricitas, entre outros.



Empresa de Seg. e Adm. de Serviços Ltda.

PARABENIZA O GOVERNO DO ESTADO DO ESPÍRITO SANTO E A CONSTRUTORA NORBERTO ODEBRECHT S/A, PELA INAUGURAÇÃO DA TERCEIRA PONTE.

* Limpeza * Conservação
* Locação de mão-de-obra especializada.

Av. Cesar Hilal, 590 - Bento Ferreira - Vitória-ES
tel.: 225-9125 227-2533

A GAZETA NO INTERIOR

A Sucursal de A Gazeta é o ponto de ligação de seu município com todo o Estado. Ela está lá para divulgar notícias de sua cidade.

E é lá que o comércio, indústria e serviços anunciam.

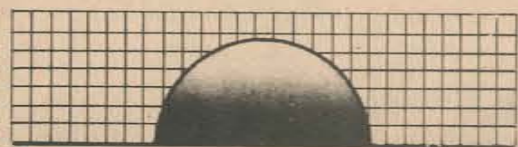
Qualquer que seja o seu caso, procure a Sucursal de A Gazeta. Você vai ser sempre bem-vindo.

Afinal, ela está lá para isso.

Cachoeiro:
522-8544
Edifício Primus, sala 303

Colatina:
722-2878
Rua Pedro Epichim, 29 - Loja 9

Linhares:
264-2939
Edifício Monsarás, loja L.



CENTRO EMPRESARIAL

PRAIA

AS MELHORES SALAS DA ENSEADA DA PRAIA

AGORA O MAIOR EMPREENDIMENTO COMERCIAL DA PRAIA ESTÁ MAIS PRÓXIMO DE VILA VELHA

OBRIGADO A TODOS QUE CONTRIBUÍRAM PARA A CONCLUSÃO DESTA MAGNÍFICA OBRA, VOLTADA PARA O PROGRESSO E DESENVOLVIMENTO DO NOSSO ESTADO.



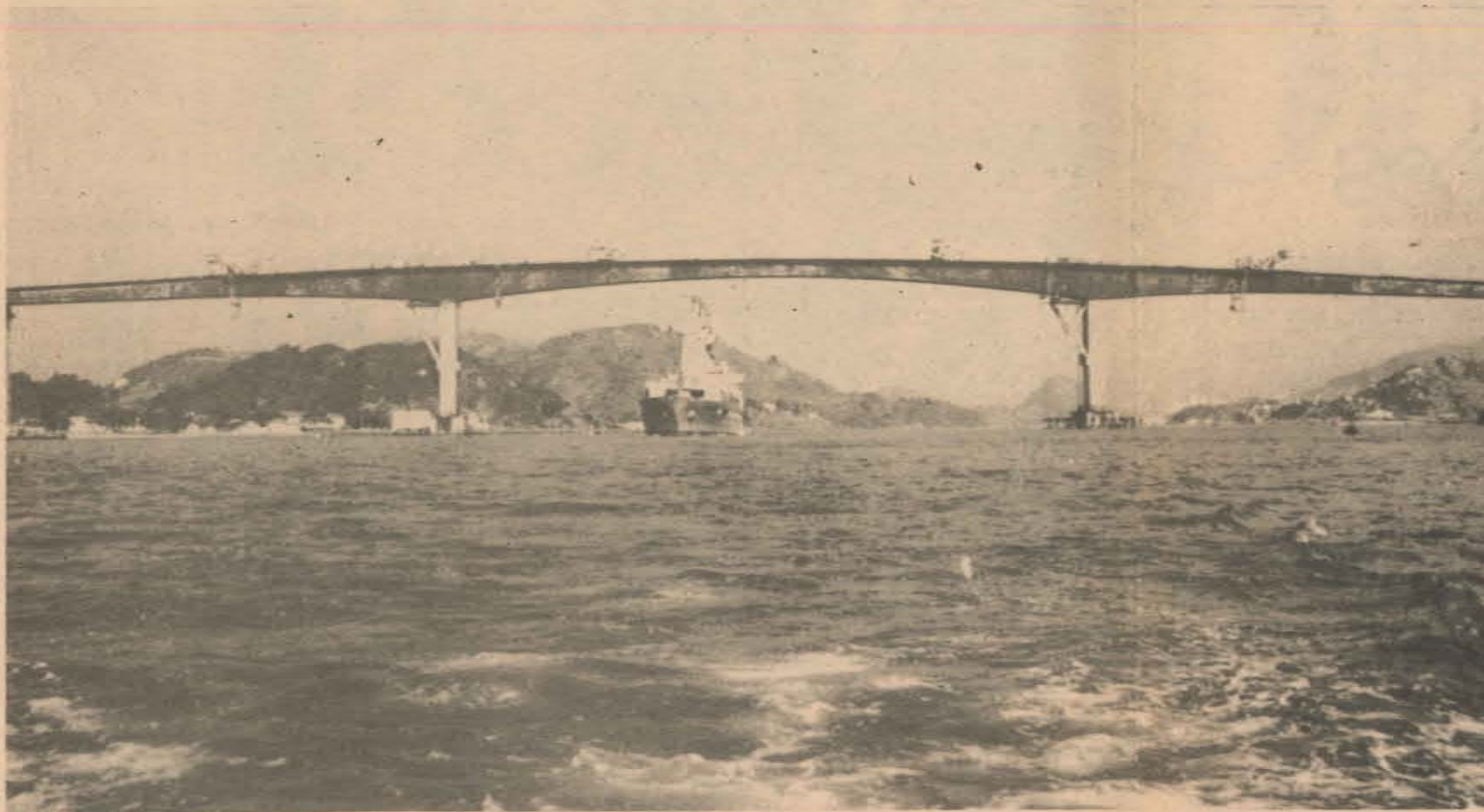
VENDAS
PLANCOR
A certeza de bons negócios.
225-1566



REALIZAÇÃO
DIONYSIO ABAURRE
Ind. e Com. Ltda.



Maior desafio foi proteger o canal navegável



Um dos maiores desafios do projeto da Terceira Ponte era o da obra cobrir um canal navegável com alta densidade de tráfego de carga, de acesso ao porto de Vitória. Duas condições foram impostas: respeito ao gabarito internacional de navegação e realização da construção sem qualquer interferência no fluxo de navegação. A solução foi a construção de um vão central de 260 metros e dois laterais, com 175 metros cada, com altura de 60 metros.

Após a análise de todos os estudos realizados, o projeto foi concluído com as principais características arquitetônicas: 61 apoios, sendo 28 do canal de navegação para o Norte e 38 para o lado Sul. O projeto foi elaborado com 10 apoios em balanço sucessivo de 86,80 metros, 35 vãos de superestrutura (em grelhas formadas por vigas premoldadas, com 39,68 metros de comprimento) e sete vãos com vigas

de 36,6 metros, completados com 714 metros de superestrutura em aço SAC-50.

Três questões básicas tiveram atenção especial no projeto: o acesso Sul, o acesso Norte e as defensas. Estas últimas foram projetadas para absorver, parcial ou totalmente, o choque da navios de grande porte, garantindo a estrutura principal de ponte. Por isso, sua estrutura foi calculada para suportar impactos de embarcações de até 75 mil toneladas, com velocidade de até cinco nós.

As defensas são compostas de duas estruturas simétricas, que circundam os blocos dos apoios centrais Norte Um e Sul Um. Suas fundações possuem 104 tubulações profundas, unidas através de 900 peças premoldadas, que dão a impressão de serem grandes alvéolos cilíndricos que, preenchidos com pedras de enrocamento e coroados com blocos de concreto armado, formam maciços transversais à estrutura.

Custo de operação é de NCz\$ 191 mil/mês

O custo de operação da Terceira Ponte, de acordo com estimativa feita pela Ceterpo, para agosto de 1989, chegaria a cerca de NCz\$ 191 mil mensais, correspondendo a 21,16 por cento da arrecadação do pedágio. Essa operação, bem como a manutenção da obra, ficará a cargo de uma subsidiária da Odebrecht, a Operações Rodoviárias Ltda. (Orle), conforme prevê o acordo entre as empreiteiras e o Estado, que permitiu a sua conclusão. No entanto, é o Governo que cuidará do gerenciamento da ponte.

Uma fonte bem situada a nível de Governo adiantou que já é pensamento da administração estadual promover a extinção da Ceterpo, lembrando que, com o fim das obras, não se justifica manter essa estrutura. No caso de concretização dessa idéia, com o fim do acordo com as empreiteiras, a operacionalização

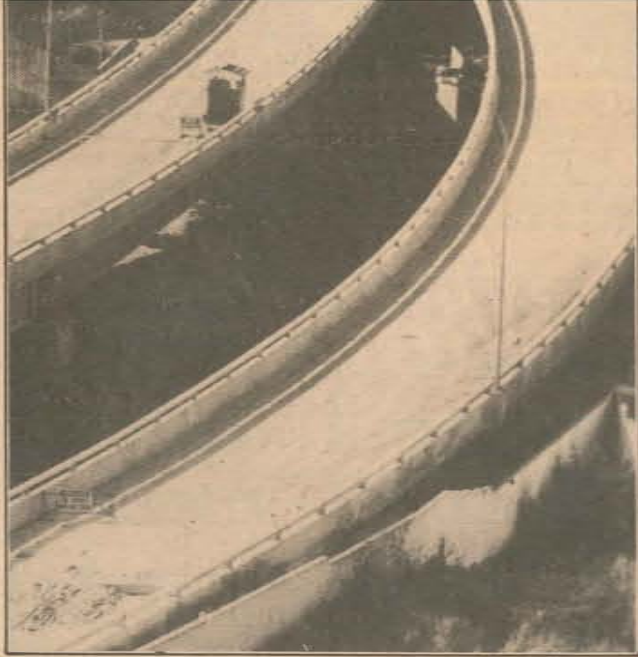
mada em cerca de NCz\$ 12,3 milhões.

A segunda etapa, cuja previsão, a preço de agosto de 1989, é a aplicação de mais cerca de NCz\$ 6 milhões, começa a ser executada a partir de agora. Ela prevê a pintura do vão metálico, além da construção das defensas dos pilares centrais e término das obras do Acesso Sul. O prazo para o pagamento dessas duas dívidas é de 12 anos. Mas poderá ser reduzido caso ocorra um aumento substancial no tráfego de veículos pela ponte, ou o Governo consiga recursos a fundo perdido, para pagá-la.

Cerca de 40 pessoas vão cuidar da operacionalização da ponte. A previsão é de que cada veículo gaste menos de 10 segundos no pagamento do pedágio, que será na forma de dinheiro ou carnê, a ser vendido na rede bancária. O reajuste da tarifa será sempre no último dia de cada mês e será baseado na variação do Certificado de Depósito Interbancá-



Obra teve três canteiros



promover a obra, lembrando que, com o fim das obras, não se justifica manter essa estrutura. No caso de concretização dessa idéia, com o fim do acordo com as empreiteiras, a operacionalização e a manutenção da obra vão para a órbita do Departamento Estadual de Rodagem (DER).

Pedágio

Além de gerar recursos para a operacionalização da ponte, o pedágio também será a fonte para o pagamento da dívida junto às empreiteiras, conforme o acordo assinado em janeiro de 1988. Esse acordo foi dividido em duas etapas. A primeira, que termina agora, teve como objetivo básico abrir a ponte ao tráfego de veículos, cuja dívida é esti-

to do pedágio. O dinheiro ou carnê, a ser vendido na rede bancária. O reajuste da tarifa será sempre no último dia de cada mês e será baseado na variação do Certificado de Depósito Interbancário (CDI). Na praça do pedágio, pelo lado de Vitória, ficará um carro-guincho e uma ambulância, para o atendimento a casos de urgências.

Quando à manutenção da ponte, ela será executada pela Orle, mas custeada pelo Estado. Ela vai realizar o levantamento do custo da manutenção e encaminhá-lo ao DER, que fará a licitação para a compra do material necessário. O secretário dos Transportes, Luiz Polese, adiantou que o Estado não tem previsão, neste momento, de realizar obras na Rodovia do Sol, visando atender o fluxo de veículos da ponte.

Obra teve três canteiros

Para que a Terceira Ponte fosse construída, a Construtora Norberto Odebrecht, responsável pela obra civil, implantou três grandes canteiros, com 21.340 metros quadrados de edificações, com área urbanizada de oito mil metros quadrados. Esses canteiros foram construídos em Vitória e Vila Velha próximos ao mar. O canteiro de obras Norte, em Vitória, centralizou diversas áreas de trabalho. Foi ali que funcionaram as oficinas mecânica e industrial, as centrais de armação e de fôrma, a fábrica de vigas pré-moldadas, o escritório da Ceterpo, o laboratório de concreto, estocagem de madeiras, fôrma e de aço beneficiado. Foram 19.940 metros

quadrados de edificações. Ainda em Vitória, foi construído o canteiro de obras Mar, com escritório de apoio, cais de embarque de pessoal, estocagem de materiais para a central de concreto flutuante (brita e areia), estrutura de apoio para carga e descarga (pórtico móvel de 20 toneladas) e área para fabricação de pré-moldados dos blocos. Em Vila Velha, no canteiro de obras Sul, funcionavam o escritório de apoio, o refeitório, a oficina mecânica, a área de fabricação de vigas pré-moldadas e almoxarifado. O total de área edificada neste canteiro foi de 1.400 metros quadrados.

Nova ligação vai incrementar o turismo ao Sul

Pelo menos uma categoria, a do setor turístico, demonstra uma certa unanimidade em relação à Terceira Ponte, argumentando que ela vai beneficiar, sobremaneira, o segmento. O presidente da Empresa Capixaba de Turismo (Emcatur), Vítor Martins, por exemplo, afirma que a ponte vai diminuir, em cerca de 20 minutos, o tempo que o turista gastará para se deslocar de Vitória até Guarapari. Já o presidente em exercício da Associação Brasileira de Agentes de Viagem (Abav), seção do Espírito Santo, Fernando Zoé, argumentou que a inauguração da ponte vai criar oportunidade para a implantação de novos projetos turísticos no litoral Sul do Estado. Da mesma forma, ele afirmou que a obra vai facilitar a vida do turista que procura o Estado, e notadamente no seu deslocamento para o litoral.

Infra-estrutura

Já a agente de turismo, Therezinha Stange, destacou que a Terceira Ponte é mais um item do conjunto de obras de infra-estrutura que vai

beneficiar o turismo local. Desta forma, ponderou, o projeto contribui, de forma positiva, para o setor, notadamente para **city-tour**, ou seja, o turismo interno. Outro ponto que Vítor Martins destacou é que a inauguração da ponte vai permitir ao Estado "vender" o seu principal pólo turístico, que é Guarapari. Isto vai acontecer, esclareceu, porque o turista que chegar ao aeroporto de Vitória com destino a Guarapari, terá uma redução de cerca de 20 minutos neste deslocamento. Também é de opinião que a obra poderá viabilizar novos investimentos ao longo da Rodovia do Sol. No entanto, o presidente da Emcatur disse que não concorda com a afirmativa do ex-governador, Elcio Álvares, de que o Estado, a partir de agora, será conhecido pelo Convento da Penha, representando a religiosidade, e pela Terceira Ponte, uma obra "da engenharia e do esforço do capixaba". Para Vítor Martins, a ponte é apenas um elemento que entra na paisagem. Lembrou que ninguém vai ao Rio de Janeiro para ver a Ponte Rio-Niterói.



Albuíno destaca desenvolvimento

O secretário-chefe da Coordenadoria Estadual de Planejamento (Coplan), Albuíno Cunha de Azeredo, destacou o "desenvolvimento regional", em especial o do município de Vila Velha, como resultado mais imediato que a inauguração da Terceira Ponte proporcionará ao Estado. Acrescentou, ainda, que é o turismo, notadamente a área de serviços, que será o beneficiado com essa obra.

No caso de uma eventualidade de ter que decidir sobre o início da construção de uma obra deste porte, Albuíno Azeredo garantiu que a sua de-

cisão seria contrária. Ele se baseou num conjunto de prioridades mais imediatas de que o Estado necessita, para firmar posição contrária à obra, lembrando, também, que os recursos do tesouro estadual são escassos para "bancar aventuras". No entanto, hoje, como é uma obra irreversível, temos é que fazer com que o tráfego de veículos circule por ela, frisou.

Faraonismo

O secretário-chefe da Coplan lembrou que a Terceira Ponte é mais um dos exemplos, entre tantos existentes

no país, como a Ferrovia do Aço, Hidrelétrica de Itaipu e Ponte Rio-Niterói, que "nasceu no período do faraonismo". Outra observação feita por ele é de que a obra não foi "otimizada" e que o seu projeto poderia ter sido menor.

Ele também confirmou que o custo da obra, a preços históricos, atinge, hoje, a soma de cerca de US\$ 150 milhões. Se este montante for corrigido, prosseguiu, ele alcançará a importância de, aproximadamente, US\$ 200 milhões. Albuíno Azeredo garantiu que o Estado não está injetando

mais seus recursos próprios na obra e que o pedágio será a única fonte de pagamento das empreiteiras e para sua manutenção.

Outra revelação sua é que num futuro próximo, os caminhões que hoje utilizam a BR-101, também vão passar por ela. Lembrou que a construção das pontes de Itapemirim e Anchieta, além da recuperação da de Piúma, é parte de um esquema neste sentido. Da mesma forma, adiantou que será feita uma adequação na Rodovia do Sol, de modo a dar condições para este tráfego pesado.

O **boom** na construção civil, provocado pelo projeto da Terceira Ponte, já passou. Essa é a opinião unânime dos empresários da construção civil, que argumentam também que a abertura da ponte ao tráfego não irá provocar uma espécie de corrida para Vila Velha. Caso isto ocorra, o setor está preparado para enfrentar a situação, pois existe um "estoque" de imóveis capaz de atender a uma demanda até o final deste ano.

Influência sobre construção civil já existiu. Agora facilita vendas

José Luiz Kfourri, empresário da construção civil, considera que a inauguração da Terceira Ponte, num primeiro momento, vai facilitar a comercialização dos imóveis que foram construídos na Praia da Costa. Ele descartou a ocorrência de um boom, no setor imobiliário, após a abertura dessa obra ao tráfego de veículos, lembrando que esse fato já aconteceu há mais tempo.

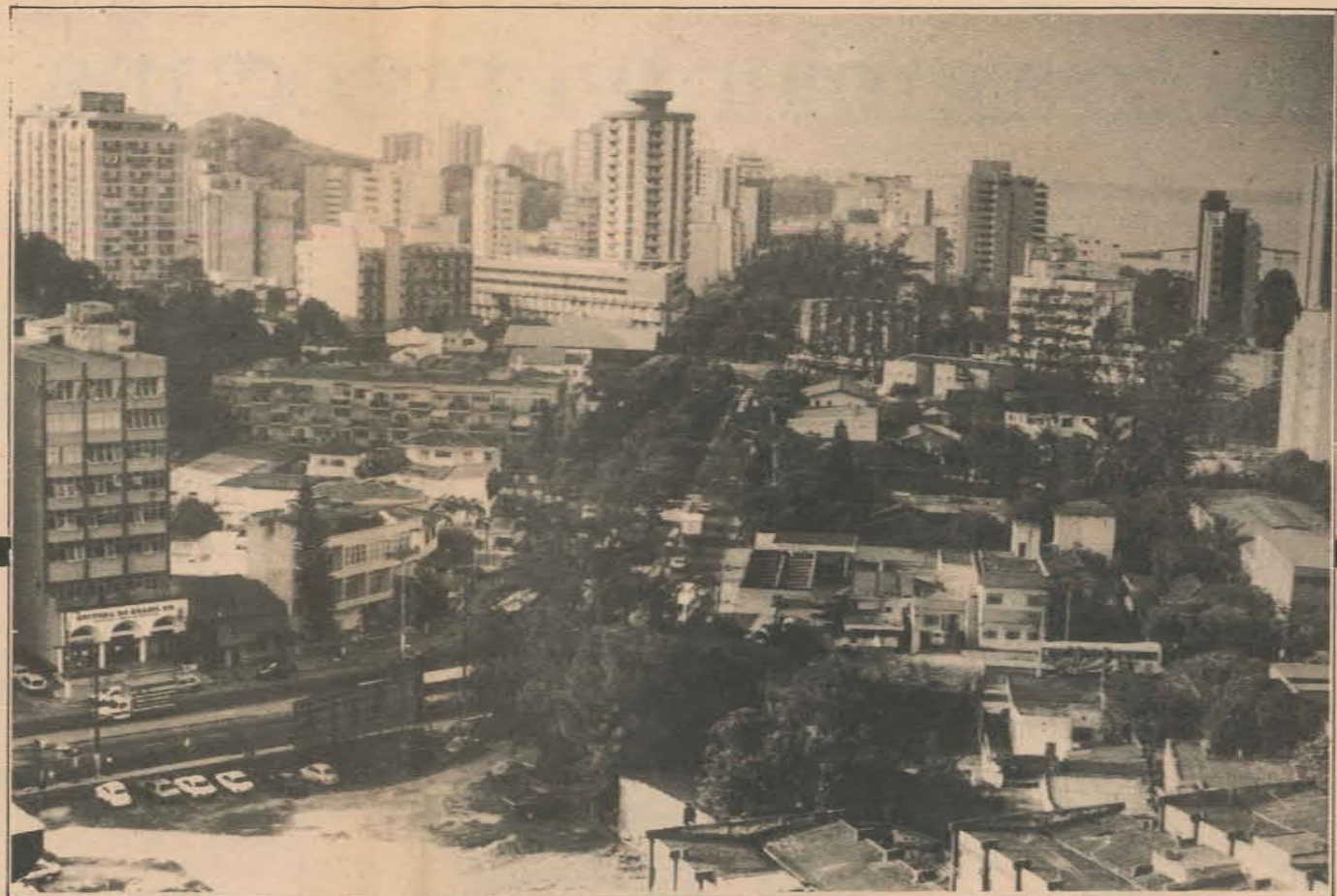
Ele disse que tem uma preocupação com a inauguração da Terceira Ponte. É em relação à infra-estrutura do município de Vila Velha. Essa obra vai criar oportunidade de ocupações de novas áreas na região e, no entanto, nada foi realizado pelas autoridades para diminuir o seu impacto. O que vai acontecer, continuou ele, é certamente um agravamento no atual quadro municipal.

Também tem opinião que a inauguração da obra não provocará um esvaziamento da Praia do Canto, em termos de comercialização de imóveis, edifica-

to da Praia do Canto ser ainda um "bairro tradicional e de status", em termos de Estado.

A outra justificativa é em relação ao tipo de imóveis. Afirma que na Praia da Costa também são edificados prédios de luxo, no entanto, eles não acompanham a valorização que acontece na Praia do Canto. Por exemplo, prosseguiu, um apartamento de quatro quartos que na Praia do Canto custaria cerca de NCz\$ 400 mil na Praia da Costa ele está em cerca de NCz\$ 300 mil.

Indagado se este preço não atrairia a classe média, Kfourri observou que este extrato social, com o fim do financiamento de imóveis pelos agentes financeiros, foi deslocado para outras regiões. Também descartou a possibilidade de uma "corrida" na compra de imóveis, localizados na Praia da Costa, como investimento, ressaltando que a Lei do Inquilinato bloqueou este mercado. Por último, ele estima que existe um "estoque" de cerca de 300 imóveis na região e que



Findes vê valorização comercial e turística

continuou ele, e certamente um agravamento no atual quadro municipal.

Também tem opinião que a inauguração da obra não provocará um esvaziamento da Praia do Canto, em termos de comercialização de imóveis, edificados nesta região. Ele tem duas defesas para essa justificativa. A primeira é o fa-

tor também apontou a possibilidade de uma "corrida" na compra de imóveis, localizados na Praia da Costa, como investimento, ressaltando que a Lei do Inquilinato bloqueou este mercado. Por último, ele estima que existe um "estoque" de cerca de 300 imóveis na região e que são suficientes para atender o mercado até o final do ano.

Encol acredita que setor vai alterar tendências

A gerente de **marketing** da Encol, Maria Délia Rodrigues Gomes, afirmou que a inauguração da Terceira Ponte vai mudar uma tendência na área da construção civil, na Grande Vitória. Mas isso, ponderou, não representará uma corrida rumo a Vila Velha, lembrando que este fato já aconteceu e, hoje, a Praia da Costa, em termos imobiliários, está consolidada.

Maria Délia entende que determinadas áreas da Praia do Canto, notadamente aquelas mais próximas da Terceira Ponte, poderão sofrer o "processo de sucateamento". A razão para que isto aconteça, apontou, é o volume de veículos, estimado em cerca de 15 mil, que vão circular diariamente pela área. No entanto, disse que outras partes do bairro não estarão sujeitas a esse processo.

A exemplo de outras opiniões, ela também afirmou que a Terceira Ponte vai permitir a ligação entre dois bairros nobres. Também destacou a oportunidade que este projeto dará à população de desfrutar, para o seu lazer, da praia mais próxima da capital

e que não se encontra com grau elevado de poluição.

Esgotado

A disponibilidade de unidades de imóveis na Praia do Canto está esgotada há cerca de três anos. Ao fazer essa observação, a gerente de **marketing** da Encol ressaltou que o mesmo já não acontece em termos de Praia da Costa, onde a empresa tem atualmente cerca de 8 empreendimentos imobiliários.

Ela afirmou ainda que a política da empresa não foi esperar a ponte sair para construir imóveis, acrescentando que o que é construído é logo colocado à venda. Da mesma forma, garantiu que não dispõe de estoque de terrenos para novos empreendimentos.

Por último, acrescentou que a inauguração da Terceira Ponte abre a perspectiva de novas construções na orla marítima de Vila Velha, apontando as regiões de Itapoã e Itaparica. No seu entendimento, os imóveis construídos na Praia da Costa também são de cinco estrelas, a exemplo dos edificados na Praia do Canto.

Findes vê valorização comercial e turística

A Terceira Ponte não exercerá grandes influências nas chamadas "indústrias de chami-nés". A constatação é do presidente da Federação das Indústrias do Espírito Santo (Findes), Sérgio Rogério de Castro. Argumenta que ela vai criar, sim, oportunidades de negócios mais diretamente na construção civil, a grande beneficiada, e o setor de turismo.

Para o presidente da Findes, é preciso entender que a Terceira Ponte é um bem urbano, um

equipamento comunitário, de uso direto do setor de transporte. Dessa maneira, ponderou, ela não é propriamente ou primordialmente um instrumento criado com a finalidade de promover desenvolvimento. É uma avenida sobre o mar, nada além, observou ele.

Com base neste argumento, Sérgio de Castro entende que há de se considerar que o aproveitamento econômico desse instrumento comunitário deverá induzir algumas oportunidades de negócios. Ele aponta, por exemplo, que as oportunidades, pela or-

dem, vão se concentrar primeiramente, no setor comercial e, em seguida, no de prestação de serviços.

Em termos comerciais, ele considerou que é fácil antever que a ponte vai apressar o processo de transformação da Avenida Nossa Senhora da Penha na Jerônimo Monteiro da década de 90, só que mais larga, ampla e respirável. Também essa transformação será induzida pela duplicação da CST e da Aracruz Celulose. Destacou, ainda, o uso comercial intensivo que ocorrerá com a Enseada do Suá, ressaltando que

apressará a construção do primeiro **Shopping Center** de Vitória, no local.

Sobre a construção civil, a sua avaliação é de que acarretará uma valorização e um aumento de demanda por imóveis, tanto do lado da Ilha como do lado do continente, incluindo aqueles para fins comerciais e de prestação de serviços. Por último, Sérgio de Castro adiantou que a inauguração da obra também beneficiará a indústria do turismo, facilitando a locomoção de fluxos de visitantes para a região do litoral Sul capixaba.



Comércio de Vila Velha pode crescer

A entrada em funcionamento da Terceira Ponte não prejudicará o comércio em Vitória, não devendo haver transferência ou deslocamento de pontos de venda para Vila Velha. A opinião é do comerciante Armando Amaral Silva, diretor das lojas Tigrão e Dit. Segundo ele, esse problema não ocorrerá principalmente porque a ponte dará muitas opções para novos investimentos em Vila Velha.

Vila Velha, segundo Armando Amaral, tem todas as condições de sobrevivência comercial e conta com filiais de quase todas as grandes lojas instaladas em Vitória. Com a ponte, segundo pensa, o comércio vila-velhense poderá se emancipar ainda mais, sem que isso signifique prejuízo para essa atividade da economia na capital.

Facilidades

Armando Amaral também considera que a Terceira Ponte virá facilitar muito quem tem intercâmbio entre as duas cidades ligadas por ela, achando benéfico o laço de união que será criado pela ponte entre Vitória e Vila Velha.

O comércio deverá se beneficiar na região de Vila Velha pelo

crescimento populacional que ocorrerá naquele município, segundo o comerciante. Ele lembra que é natural o crescimento das cidades na direção sul e cita os casos do Rio de Janeiro e de São Paulo, que têm nessa região suas áreas mais nobres. "O sul, além de ser uma região mais bonita, oferece mais espaços para o crescimento", enfatiza.

Outro reflexo da inauguração da ponte, segundo Armando Amaral, é a inevitável transferência para Vila Velha do aeroporto que hoje está instalado em Goiabeiras. "Aqui em Vitória não há mais condições de se criar novas vias de acesso ao aeroporto, o que não ocorreria em Vila Velha", diz o comerciante. Ele enfatiza, também, que outras grandes cidades transferiram seus aeroportos do Centro, como no caso de Salvador, Belo Horizonte, Rio de Janeiro e São Paulo.

Embora reconhecendo o benefício que se terá em termos de diminuição no tempo de viagem entre os dois municípios, o comerciante chama a atenção para o problema das vias de acesso.

Ele acha que se esse problema não for bem resolvido a ponte pode acabar tumultuando o tráfego e a vida da cidade em sua região de influência. Sua sugestão para evitar o tumulto é a criação de um elevado, para dar maior fluência ao tráfego de veículos.

Impacto sobre o comércio será nulo

A inauguração da Terceira Ponte não vai alterar o volume de negócios no comércio de Vitória. Pelo menos é a opinião do diretor da Dadalto, Osvaldo Dadalto. Ele justifica que o morador de Vila Velha tem boas opções de compras no continente.

"Hoje, o melhor shopping está situado em Vila Velha". Além disso, na visão do empresário, três causas básicas farão com que o consumidor pense duas vezes antes de passar na ponte: preço do combustível, preço do pedágio e tempo.

"Não há razão para uma mudança de comportamento no comércio nem de Vitória nem de Vila Velha", afirma Dadalto. Por isso, ele prevê que o centro de Vitória não ficará esvaziado comercialmente. No trânsito, sim, a possibilidade de mudança é muito maior. Osvaldo Dadalto prevê

tumulto na Praia do Canto e mais calma no centro da capital.

O empresário acha que a Terceira Ponte, por enquanto, só vai facilitar o morador de uma parte de Vila Velha, como da Praia da Costa, preferencialmente que venha em direção à zona Norte da capital. Quem mora na região do Ibes e da Glória, por exemplo, continuará o mesmo percurso para vir ao centro de Vitória, passando pela rodovia Carlos Lindenberg.

Osvaldo Dadalto é da opinião de que não há motivo para preocupações. Além do mais, afirma que sua empresa já tem filiais tanto em Vila Velha, como na zona Norte e no centro da capital. "Não acredito que o volume de vendas sofrerá um reflexo tão direto como deverá ocorrer com o trânsito na Praia do Canto.

Cavalcante acha que obra consolida o crescimento

A inauguração da Terceira Ponte vai consolidar o crescimento natural de Vitória, se instalando, numa primeira fase, na orla da Praia da Costa e Itapoã e, em seguida, na Barra do Jucu. A avaliação é do empresário da construção civil Walter Cavalcante, argumentando, ainda, que a abertura da ponte ao tráfego de veículos não vai significar o esvaziamento do mercado imobiliário de Vitória.

No entanto, para que a consolidação deste crescimento natural da cidade se efetive, ele afirma que será necessário, primeiro, uma mudança na estrutura da economia brasileira, com o dinheiro saindo da "ciranda financeira" e ingressando no setor produtivo. Também avalia que a inauguração desta obra abre perspectivas para investimentos na área da habitação popular, mas só acontecerá se houver alteração no quadro econômico do país.

O que disse ter certeza é que, com a inauguração da Terceira Ponte, estará se consolidando a interligação entre dois bairros nobres, que são a Praia da Costa, em Vila Velha, e a Praia do Canto, em Vitória. Isto não significa um deslocamento em massa dos moradores da Praia do Canto para a Praia da Costa, embora esta seja a praia mais próxima da capital, que é menos poluída.

Walter Cavalcante admitiu que se vive uma "certa expectativa" com a inauguração da ponte. Outra avaliação sua é de que as pessoas que hoje chegam para o Espírito Santo vão adquirir imóveis que estejam situados na Praia da Costa. Isto vai provocar uma divisão no mercado, observou. Por último, garantiu que tanto na Praia da Costa como na Praia do Canto existem imóveis de alto padrão.

Impacto ambiental preocupa prefeito de Vitória



O impacto ambiental é o principal problema e a preocupação que o prefeito de Vitória, Vitor Buaz, diz ter em relação ao projeto da Terceira Ponte, com a sua abertura ao tráfego de automóveis. Outra revelação feita por ele, é que, em nível de prefeitura, já está decidido que a Praça Cristóvão Jacques ou do Cauê, na Praia de Santa Helena, será partida ao meio, para que seja feita a ligação da ponte com a Reta da Penha, conforme está previsto no projeto original.

O prefeito, mais uma vez, demonstrou a sua discordância em relação ao projeto da ponte, argumentando que o "melhor seria não tê-la". Na sua avaliação, ela é uma "obra desnecessária" e que foi projetada antes mesmo da conclusão da Segunda Ponte. Está sim, na sua opinião, importante para o fluxo de veículos na capital.

Poluição

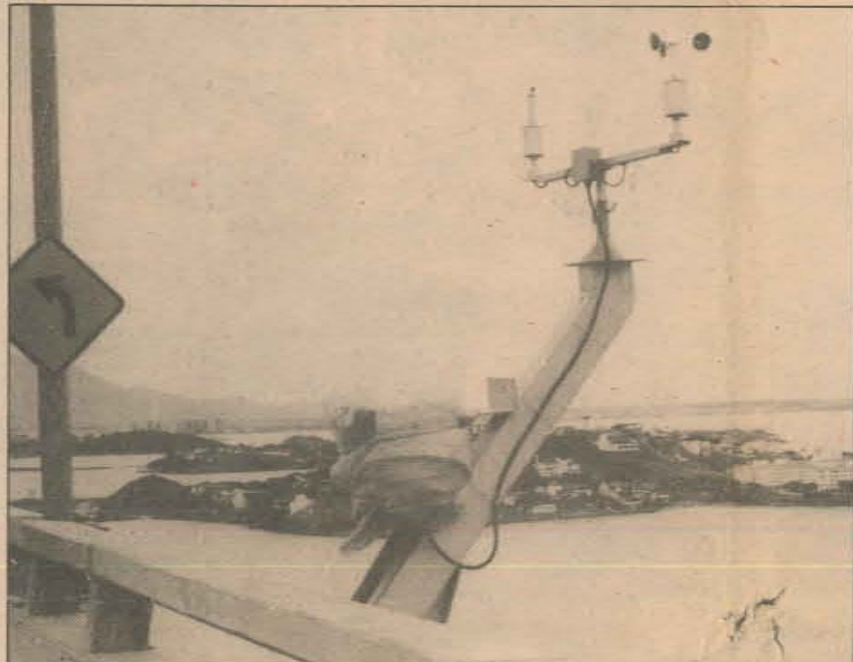
O principal problema que o prefeito levantou, em relação à ponte, o impacto ambiental, é decorrente do volume de veículos que passarão por ela — as estimativas falam em cerca de 7.500 carros, diariamente. Além das poluição sonora e do ar, a última ocasionada pelas descargas dos automóveis, o prefeito destacou também a poluição visual.

No entanto, Vitor Buaz descartou a possibilidade de ocorrer um aumento significativo na população local: Da mesma forma, ele entende que não acontecerá um esvaziamento do centro de Vitória, com a sua transferência para a Enseada do Suá.

Ainda sobre a divisão da praça Cristóvão Jacques, o

prefeito adiantou que a sua assessoria já realizou reuniões com representantes da comunidade local para decidir o assunto. Adiantou que a divisão não vai implicar no fim daquela área verde, garantindo que parte da vegetação existente será preservada. Ele não soube precisar o início dessa obra, mas adiantou que tão logo o projeto seja aprovado no Detran, ele será colocado em prática.

Por último, o prefeito descartou qualquer pressão junto ao Governo estadual para também receber uma parte do pedágio, reconhecendo que é "difícil a situação econômica do Estado". Sobre os acessos que foram construídos, ele disse que a prefeitura "bancou", mas as obras futuras vai dividi-las com o Governo.



Aparelho vigia velocidade do vento e fecha a ponte

A Terceira Ponte conta com um instrumento sofisticado chamado anemômetro,

Vila Velha quer parte do pedágio

O prefeito de Vila Velha, Jorge Anders, afirmou que o município não se preparou adequadamente para receber o impacto que a Terceira Ponte provocará com a sua inauguração, alertando que a obra mudará por completo a vida de quase tudo na municipalidade local. Ao contrário do seu colega de Vitória, Vitor Buaz, ele adiantou que continuará exigindo do Governo estadual, o repasse de uma parcela do pedágio para a Prefeitura.

Ressaltando que a ponte levou mais de 13 anos para ficar pronta e que neste período todo nada de concreto foi feito no município para minimizar o seu impacto, o prefeito disse que o único benefício que ela trouxe, até agora, foi a valorização de imóveis. Acredita,

ainda, que a tendência é expandir ainda mais o mercado imobiliário local.

Outra avaliação de Jorge Anders é que o crescimento natural da cidade de Vitória, hoje, mais do que nunca, será mesmo em Vila Velha. Para chegar a esta conclusão, ele lembra que Vitória só pode crescer para cima, enquanto Vila Velha, com seus cerca de 524 quilômetros quadrados, oferece as condições necessárias para a expansão da capital.

No entanto, o prefeito descartou qualquer possibilidade da Prefeitura, sozinha, vir a bancar um programa de montagem de infraestrutura para absorver o impacto desse desdobramento do crescimento da cidade. Ele apelou para

os governos federal e estadual como saída para a questão, argumentando que não está "nem conseguindo pagar" o seu funcionalismo. De mais a mais, continuou, a prioridade do município são, por exemplo, o bairro de Santa Rita e os esgotos sanitários, e não preparar o município para o crescimento advindo da inauguração da ponte.

Mas nem tudo são crítica e lamúria por parte do prefeito local. Ele admitiu que a abertura da Terceira Ponte, ao tráfego de veículos, vai melhorar a qualidade de vida de parte da população local, em termos de deslocamento. Da mesma forma, lembrou que os moradores de Vitória também poderão desfrutar da Praia da Costa, uma área de lazer onde a poluição de suas águas não chegou.

TRÂNSITO LIVRE PARA VOCÊ MORAR NUM ENCOL NA PRAIA DA COSTA.

com um instrumento sofisticado chamado anemômetro, utilizado para medir a intensidade e a velocidade dos ventos. Localizado no ponto mais alto da ponte — no vão central com 57 metros de altura — o aparelho está interligado ao painel de comando. Quando o vento atinge 60 quilômetros por hora, um alarme é automaticamente acionado e o tráfego interrompido.

No estudo feito pela Consultoria Figueiredo Ferraz sobre a "Terceira Ponte e os Ventos", concluiu-se que esta ponte oferece mais segurança do que a Costa e Silva, de idêntica estrutura (mista em concreto e metálica, construída em balanços sucessivos, com seção transversal formada de um único caixão central), porque o vão central é mais extenso do que o da ponte de Vitória-Vila Velha.

A Figueiredo Ferraz assegura em seu relatório que "não cabem temores de quaisquer espécies sobre a segurança da ponte por interferência da ação dos ventos". Mas a empresa observa, no entanto, que é necessário alertar os motoristas em caso de ventos fortes, porque os veículos podem perder a dirigibilidade e que sua sustentação na pista fica bem mais difícil, com desconforto e certo risco para o usuário.

Esse desconforto é sentido pelo motorista, dando a sensação do veículo estar fluindo e sofrendo algum desequilíbrio. A impressão que se tem é de que a ponte está balançando. Segundo o presidente da Ceterpo, João Luiz Tovar, é exatamente para se evitar esse desconforto que foi instalado o anemômetro. Na sua opinião, é necessário medir constantemente a velocidade e a direção dos ventos para orientar os motoristas e, em casos excepcionais, interditar a ponte.

Tovar alerta, no entanto, que a Terceira Ponte não corre qualquer risco com a ação do vento. De qualquer forma, ele admite que não se deve desprezar nenhuma hipótese mais negativa, principalmente, se for considerada a altura da ponte sobre o canal de navegação. Em caso de interdição da ponte, por causa do vento, o tráfego é interrompido

Agora com a inauguração da 3ª Ponte, ficou muito mais fácil morar num Encol, seja em Vitória ou em Vila Velha, com toda a comodidade e segurança que a nova ponte lhe oferece. Venha logo para a Praia da Costa, venha para um Encol.



encol

