

Trânsito: ainda os mesmos problemas

O maior problema de Vitória e de difícil solução, devido à "garganta" que é a ponte Florentino Avidos, é sem dúvida alguma, o trânsito. O crescimento desordenado, a falta de espaço para descentralizar o tráfego de veículos, o agrupamento do comércio, centro de decisões políticas e administrativas de uma grande região, e principalmente, a ausência de vias de escoamento do tráfego, são os verdadeiros responsáveis por este trânsito cada dia pior e mais congestionado de Vitória.

O ano de 1977 pode ser caracterizado como o que, nos últimos tempos, mais se preocupou e medidas foram tomadas objetivando solucionar o problema de trânsito, visando dar às pessoas que precisam usar o transporte de massa, um pouco mais de conforto, saindo assim, da chamada "escola americana", que tem por objetivo facilitar o máximo possível as condições de tráfego para quem tem carro. Essa preocupação por parte do Governo pôde ser notada com a melhoria do transporte aquaviário, que é uma válvula de escape bastante eficiente, e a preocupação com a conclusão da segunda ponte, para dar maior fluidez aos carros que saem ou entram na ilha. Houve outra grande preocupação por parte do Detran — melhorar também as condições de transporte de operários feitos por empresas empreiteiras e pela própria Prefeitura, visando maior conforto e principalmente segurança para os operários.

Foi inclusive esse problema que mais mereceu atenção do órgão responsável, o Detran, logo no início do ano, como consequência de medidas que vinham sendo tomadas desde o segundo semestre de 1976. Logo no dia 3 de janeiro, empresas que quisessem transportar operários em carrocerias de caminhões começaram a fazer esse transporte pela rodovia do Contorno, pois o Detran proibiu esse tipo de transporte de massa por onde existirem linhas regulares de ônibus. Se não quisessem fazer este percurso, teriam que usar ônibus para o transporte. No entanto, a Prefeitura de Vitória, a Cesan, Escelsa e o Departamento Nacional de Obras e Saneamento tiveram permissão, amparados pela resolução nº 427/70, do Código Nacional de Trânsito, para conduzir suas equipes de trabalhadores em carrocerias de caminhões, porém somente para execução de serviços caracterizados como manutenção de obras.

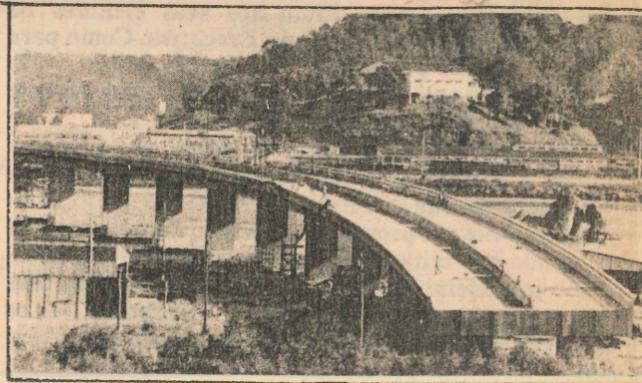
Essa determinação do Detran não foi obedecida por todas as empreiteiras, o que ocasionou aplicação de multas e apreensão de veículos, o que resultou numa reunião do diretor do Detran, capitão Mário Natali, com diretores das empresas cujos veículos tinham sido apreendidos, para discussão do problema. A situação aos poucos foi se regularizando e inclusive já em setembro, a PMV iniciou o transporte de seus operários de sete pontos situados na Grande Vitória até a garagem da PMV, na Beira-Mar, em ônibus. As garis continuaram a ser transportadas em caçambas, e no dia 17 de novembro, seis operárias, as chamadas setembretes, foram despejadas da carroceria de uma basculante em movimento, o que ocasionou a afirmação do capitão Mário Natali, de que esses caminhões serão vistoriados mensalmente, visando dar maior segurança às operárias.

Quanto ao trânsito propriamente dito, foi em março que se deu a maior mudança, abrangendo itinerário e ponto de parada de ônibus, áreas de estacionamento proibido, mudança de mão de direção em várias ruas, duplicação de mão das avenidas Princesa Isabel e Governador Bley.

Os ônibus atingidos com a mudança foram os que fazem as linhas Contínua (Vila Velha, Cariacica e Viana), que começaram a circular até o Forte de São João, deixando assim de fazer pontos terminais na periferia do Parque Moscoso. A extensão dessas linhas teve como objetivo levar os passageiros daquela região além do centro da cidade com uma só tarifa. Essa medida visava também, segundo as autoridades, a extinção das filas de ônibus em Vitória, uma vez que nenhum coletivo poderia permanecer estacionado ao longo de vias públicas além do tempo necessário para o embarque ou desembarque dos usuários. Esse objetivo, no entanto, não foi alcançado, se observarmos os pontos de ônibus das proximidades das lojas Cannes e das Casas Pernambucanas, cada dia mais apinhado de gente, que se empurra e corre quando chega o seu ônibus. Nas horas do rush, por exemplo, pode-se constatar a fila de ônibus que se faz na Jerônimo Monteiro. O percurso desses ônibus passou a ser: avenidas Elias Miguel, Getúlio Vargas, Beira Mar, ruas Padre Victor e Dom Bosco. No retorno, fazem avenida Vitória, rua Henrique Novaes, avenidas Jerônimo Monteiro, República, José de Anchieta, 23 de Maio, Marcos de Azevedo, de onde prosseguem percurso normal.

Mais tarde, o percurso na Beira Mar foi mudado, por estar causando problemas de desniveis àquela via. O percurso passou então a ser o mesmo pela avenida Princesa Isabel, curva do Saldanha, avenida Vitória e rua Dom Bosco. Na volta, um trecho da Beira Mar, até a praça Capixaba, de onde seguem em direção à rua José Sete, que cruzamento com a Princesa Isabel e desemboca no Restaurante Universitário e avenida Jerônimo Monteiro. Daí em diante, continuou o percurso anterior.

As mudanças no trânsito causaram insatisfação de muitos comerciantes, principalmente no que diz respeito à fixação de horários de descargas de mercadorias para o horário da noite. Outra reclamação também foi a localização de ponto de ônibus nas proximidades da escadaria do Palácio Anchieta que tem gerado grandes problemas aos comerciantes locais, cujas lojas são invadidas pelos usuários que estão à espera dos coletivos. Em dias de chuva ou de muito sol, por exemplo, esse problema se agrava, pois os usuários procuram abrigo dentro das lojas. Mas o trânsito em si mostrou-se mais dinâmico, mais



A segunda ponte sai em 1978?

Apesar das promessas, a 2ª ponte não foi concluída

Apesar das promessas feitas pelo Departamento Nacional de Estradas de Rodagem, e pelo governador do Estado, Elcio Alvares, de que as obras da segunda ponte e seus acessos estariam prontos este ano, a realidade está aí, para tristeza de todos que têm que sair ou entrar em Vitória. Em síntese, foi um ano que se passou marcando-se e adiando-se datas para início das obras de acesso. Tanto do lado do Continente, a cargo do Departamento DNER, como do lado da Ilha do Príncipe a cargo da Comdusa.

As obras da segunda ponte foram iniciadas no dia 3 novembro de 1973, e até maio de 1975 correram por conta do DER. Foi então transferida para a área federal por interligar uma capital de Estado à BR-262, rodovia federal.

Com relação aos acessos, logo no início do ano vários funcionários da firma Consepro, que presta serviços para o DNER, fizeram um levantamento topográfico da área anexa ao terminal ferroviário da Companhia Vale do Rio Doce, em Jardim América, visando execução do projeto do DNER, mas não se sabia a data exata do início dos trabalhos propriamente ditos. Falava-se, na época, mais a respeito da alocação de recursos para construção da terceira ponte. A segunda, pelo menos parecia, estava ficando em segundo plano. Assim é que o deputado federal Gerson Camata foi ao presidente da Empresa Brasileira de Transportes Urbanos, Alberto Silva, em Brasília, pedir prioridade para as obras de construção da ponte e de seus acessos.

Nesse mesmo mês, mais uma vez, o governador Elcio Alvares promete a conclusão da ponte ainda para este ano e anuncia que mais Cr\$ 65 milhões foram conseguidos para execução do projeto.

O secretário do Interior e dos Transportes, Belmiro Teixeira, reconhece que Cr\$ 135 milhões da verba de Cr\$ 450 milhões para a terceira ponte foram transferidos pela EBTU para a conclusão da segunda ponte. Logo depois, o governador anunciou uma alteração no projeto inicial — os acessos passarão sobre o rio Marinho — o que encareceria a obra em mais de Cr\$ 40 milhões. Justificou a alteração dizendo que os novos acessos foram fixados tomando por base a estimativa da população da Grande Vitória em 1980, que deverá chegar a um milhão de habitantes. Nesta época, o sub-secretário do Interior e dos Transportes, Otávio Luiz Guimarães, afirmava que apesar dos pronunciamentos das autoridades dando conta de que a segunda ponte e seus acessos seriam concluídos este ano, isto somente seria possível em 1978. Ele esclareceu na ocasião que o ritmo dos serviços era muito lento e sua agilização era em função dos recursos que iam sendo alocados.

Só em julho é anunciado que os editais da concorrência pública para se iniciar os acessos seriam publicados em agosto. A liberação da área na Ilha do Príncipe efetivada pelo Decreto 1483-E, assinado pelo governador e pelo secretário do Interior e Transportes, considerando de utilidade pública para fins de desapropriação.

O desinteresse que o assunto causava, já em agosto, com 1977 em sua segunda metade e a ponte quase no mesmo estágio de obras, foi quebrado pela vinda ao Estado de uma comissão do Ministério dos Transportes, comandada pelo general Newton Ciró Braga, secretário geral do Ministério, e David Elkind Schwartz, vice diretor geral do DNER, para discutir com o governador e assessores a montagem de um esquema efetivo de obras para as duas pontes (segunda e terceira). A importância da visita fez com que o governador convocasse o Secretário Belmiro Teixeira, que se encontrava em Manaus participando de um congresso.

Nessa visita o diretor geral do DNER, David Elkind Schwartz, reafirmou suas declarações feitas 60 dias antes, de que a construção dos acessos à segunda ponte do lado do Continente seria iniciada na primeira quinzena de setembro. Ele esclareceu então que não existia dificuldades de espécie alguma para que a segunda ponte e seus acessos do lado do Continente viessem a ser concluídos até maio de 1978. Anunciou também que os acessos seriam construídos em caráter de

Terceira ponte: tudo não passa de um sonho

Anunciada pela primeira vez em junho de 1973 pelo então governador do Estado, Arthur Carlos Gerhardt Santos, para ter sua construção iniciada em junho de 1974, a terceira ligação de Vitória ao Continente até hoje não passou de sua fase preliminar: estudos e viabilização de recursos.

Tanto assim que logo no início de janeiro deste ano, o secretário do Interior e Transportes anunciava para o final de fevereiro o recebimento dos estudos relativos ao projeto básico da ponte, executados pela firma de consultoria Figueiredo Ferraz, e logo após seria procedida a licitação para escolha das firmas que atuariam na construção. O projeto foi entregue em 16 de fevereiro, quando já se sabia que a empresa estatal Ecex, que construiu e explora a ponte Rio-Niterói, participaria da obra. A participação da Ecex tornaria desnecessária abertura de licitação pública. Em entrevista coletiva convocada pelo Governo do Estado, em que estavam presentes, além do governador, técnicos da Figueiredo Ferraz e o secretário Belmiro Teixeira, este último afirmou que de acordo com os estudos, a obra terá um vão central livre de 260 metros de comprimento 30% do total previsto para o empreendimento global. Em seu ponto máximo de inclinação, terá 55 metros de altura distante do nível do mar. Seu custo, orçado, a preços atuais, seria de Cr\$ 680 milhões, dos quais já se tinha alocados, na CBTU, Cr\$ 450 milhões. A construção da obra duraria 36 meses, num regime de trabalho de 10 horas diárias. E apesar de então não estar definida a cobrança de pedágio, o projeto incluía a construção de três destes postos.

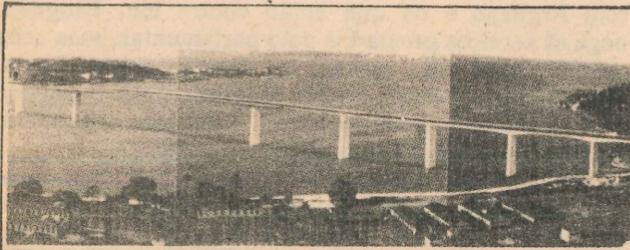
Dos Cr\$ 450 milhões que viriam da EBTU para a terceira ponte, quantia que equivalia a 60% do valor total da obra — Cr\$ 680 milhões — foi desviado, em março, cerca de Cr\$ 135 milhões para a segunda ponte, tendo em vista solicitação do DNER, que não se encontrava em boa situação financeira dispondo de apenas de Cr\$ 15 milhões para este empreendimento. Sobravam, assim, apenas Cr\$ 315 milhões para a construção da terceira ponte.

Mesmo assim, no início de abril o sub-secretário do Interior e Transportes, Otávio Luiz Guimarães, afirmou que sua pasta já se encontrava preparada para, a qualquer momento, deflagrar o processo de início das obras. Faltavam, apenas, terminadas as providências de caráter técnico, as definições de liberação de recursos para os serviços.

A essa altura, meados de abril, os ânimos foram se acalmando, as notícias sobre a obra tornando-se cada vez menos frequentes, até que Otávio Guimarães afirmou que "a política, agora, era aguardar os acontecimentos para ver como é que fica". Os assuntos, segundo ele, estavam sendo tratados a nível de Governadoria.

A 24 de maio, a grande notícia: as obras da terceira ponte começam dentro de 15 dias. "A declaração foi feita por Belmiro Teixeira, segundo o qual as obras seriam realizadas pela Ecex, e faziam ainda parte da fase do projeto executivo: a execução para cada pilar de sondagem tipo percussão, prosseguida pela rotativa; levantamento do plano altimétrico das áreas previstas para o canteiro de obras e a complementação da rede geodésica existente para permanente e perfeita locação da obra. Ele frisou, na época, que os trabalhos que seriam executados pela Ecex independiam de licitação, pois eram preliminares, e dariam condições básicas para que as firmas interessadas na construção da terceira ponte apresentassem um projeto mais completo.

Depois disso, nem os trabalhos foram executados, como as notícias sobre a terceira ligação de Vitória com o Continente se tornaram realmente raras. Em agosto, a Fundação Jones dos Santos Neves declarava a possibilidade de se vir a cobrar pedágio na Ponte, com o objetivo de desestimular um pouco o tráfego de automóveis, contribuindo assim com a política de racionalização de combustíveis instituída pelo Governo Federal.



Terceira ponte: idéia realizável?

Obras do Aquaviário não cumpriram os prazos

Pelo menos para o sistema aquaviário, levando-se em conta a pontualidade com que a Estai entregou o projeto das embarcações que seriam utilizadas no transporte aquaviário entre Vitória e o Continente, parecia que ia ser entregue aos usuários no prazo estipulado. Mas logo depois começou-se a sentir o



A velha rodoviária ainda funcionando

Quando sairá a Rodoviária?

Apesar da estação de passageiros da Praça Misael Pena ser há muito tempo extremamente deficiente para atender a demanda de usuários, a rodoviária de Vitória, que depois de muitos estudos foi decidida construir na Ilha do Príncipe, ainda não passou dos papéis dos projetos.

Foi em 1976 que as autoridades governamentais mostraram-se preocupadas em implantar um terminal rodoviário condizente com as reais necessidades do capixaba. Tinha, então, início uma enorme série de cogitações nesse sentido, grande parte delas marcada por contravérsias de parte dos diversos diretores de órgãos ligados ao problema.

Tanto assim que no início do ano passado, por exemplo, o prefeito Setembrino Pelissari anunciava que as obras de construção do novo terminal rodoviário de Vitória seriam iniciadas antes do dia 8 de setembro daquele mesmo ano, discutindo-se inclusive os diversos aspectos do funcionamento do terminal, que teria seu custo estimado em Cr\$ 15 milhões e seria administrado pela Fundep. Várias áreas foram cogitadas para a localização do terminal, em busca da que melhor conviesse à maioria dos passageiros. A secretaria do Interior e dos Transportes fez então uma pesquisa de origem e destino com finalidade de constatar a intensidade e direção do fluxo de pessoas, para a capital.

A conclusão a que se chegou com a pesquisa foi que aproximadamente 60% dos que chegam e saem da praça Misael Pena têm Vitória como alvo, de forma que a solução, do ponto de vista físico, para a sua localização, seria o centro de Vitória. Como Vitória, não tem condições físicas de suportar um empreendimento deste, ricavam duas regiões — a Norte e a Sul, tomando como ponto de referência Vitória — para numa delas ser decidida a área propriamente dita.

A área Norte se estendia de Carapina a Goiabeiras, e foi descartada logo de início, por dar origem a uma série de problemas, caso fosse a escolhida, como o aumento do tempo e de viagem — e da passagem, em consequência — e por não estar dentro do processo de ordenamento urbano da Grande Vitória. Foi eliminada também a proposição de duas rodoviárias, uma ao Sul e outra ao Norte, por apresentarem os mesmos inconvenientes operacionais.

Ao Sul — da ponte Florentino Avidos até o trevo da BR-262 com a 101 — estavam configuradas às áreas da Zebulândia, o trevo onde se encontra um armazém de Orlando Guimarães, proximidades da Boite Vagalume e a área cingida ao estádio da Desportiva Ferroviária, todas elas em Cariacica. No Centro, foram examinados os aterros da Ilha do Príncipe e da Praia do Canto, feitos pela Comdusa. A área atrás da Desportiva inclusive chegou a ser anunciada pelo governador Elcio Alvares como certa para a localização do terminal.

O certo é que em estudos realizados pela Fundação Jones dos Santos Neves ficou decidido que a área seria realmente a da Ilha do Príncipe, e a notícia foi dada em entrevista coletiva concedida pelo secretário do Interior e Transporte, Belmiro Teixeira Pimenta e pelo diretor técnico da FJSN, Arlindo Vilaschi, que explicou com detalhes todos os estágios por que passaram os estudos até que chegassem à escolha da Ilha do Príncipe.

Definida a área, pelo órgão do Governo Estadual, dependia agora do parecer do DNER, para depois partir para o projeto propriamente dito, que determinaria as demais características gerais da obra. No convênio que havia sido assinado entre o Estado, a EBTU, e o DNER, além de Cr\$ 1 milhão destinado a esta parte, havia uma intenção de que cada órgão contribuísse com Cr\$ 10 milhões. Belmiro, na ocasião, anunciou que a obra deveria ter seu início previsto para o segundo semestre de 77, quando, em entrevistas anteriores, anunciara o começo previsto para até 15 de maio.

De acordo com o que foi anunciado nessa época, fins de março, a nova rodoviária deverá ocupar uma área de 50 mil metros quadrados e se situará em local onde futuramente poderão ser acoplados os terminais ferroviários e aquaviário. Sua capacidade de receber e despachar passageiros somente será estimada em 1982, quando se

Os ônibus atingidos por uma mudança foram os que fazem as linhas Continente (Vilã Velha, Cariacica e Viana), que começaram a circular até o Forte de São João, deixando assim de fazer pontos terminais na periferia do Parque Moscoso. A extensão dessas linhas teve como objetivo levar os passageiros daquela região além do centro da cidade com uma só tarifa. Essa medida visava também, segundo as autoridades, a extinção das filas de ônibus em Vitória, uma vez que nenhum coletivo poderia permanecer estacionado ao longo de vias públicas além do tempo necessário para o embarque ou desembarque dos usuários. Esse objetivo, no entanto, não foi alcançado, se observarmos os pontos de ônibus das proximidades das lojas Cannes e da Casas Pernambucanas, cada dia mais apinhado de gente, que se empurra e corre quando chega o seu ônibus. Nas horas do rush, por exemplo, pode-se constatar a fila de ônibus que se faz na Jerônimo Monteiro. O percurso desses ônibus passou a ser: avenidas Elias Miguel, Getúlio Vargas, Beira Mar, ruas Padre Victor e Dom Bosco. No retorno, fazem avenida Vitória, rua Henrique Novaes, avenidas Jerônimo Monteiro, República, José de Anchieta, 23 de Maio, Marcos de Azevedo, de onde prosseguem percurso normal.

Mais tarde, o percurso na Beira Mar foi mudado, por estar causando problemas de desníveis àquela via. O percurso passou então a ser o mesmo pela avenida Princesa Izabel, curva do Saldanha, avenida Vitória e rua Dom Bosco. Na volta, um trecho da Beira Mar, até a praça Capixaba, de onde seguem em direção à rua José Sete, que se cruzamento com a Princesa Izabel e desemboca no Restaurante Universitário e avenida Jerônimo Monteiro. Daí em diante, continuou o percurso anterior.

As mudanças no trânsito causaram insatisfação de muitos comerciantes, principalmente no que diz respeito à fixação de horários de descargas de mercadorias para o horário da noite. Outra reclamação também foi a localização de ponto de ônibus nas proximidades da escadaria do Palácio Anchieta que tem gerado grandes problemas aos comerciantes locais, cujas lojas são invadidas pelos usuários que estão à espera dos coletivos. Em dias de chuva ou de muito sol, por exemplo, esse problema se agrava, pois os usuários procuram abrigo dentro das lojas. Mas o trânsito em si mostrou-se mais dinâmico, mais organizado e em diversos pontos houve fluidez mais rápida de tráfego.

A sinalização, tanto a indicativa como a de semáforos, tem merecido muita atenção do Detran. Vitória sempre foi carente de placas que indicassem aos motoristas e até mesmo pedestres, onde estavam e que percurso estavam seguindo. Por exemplo, chega-se a um bairro e não se sabe onde está.

O trânsito, no entanto, a despeito de todos os planos para solução dos seus problemas, já no início do segundo semestre se mostrava com muitas irregularidades. O uso irregular do estacionamento, ausência de guardas da PM em pontos vulneráveis do trânsito, falta de fiscalização ao excesso de velocidade e outros problemas continuaram agravando o fluxo de veículos, e contribuindo para diminuir a segurança, principalmente dos pedestres. Nas avenidas Governador Bley e Princesa Izabel, que foram divididas em março por gelos baianos, transformando-se em mão dupla, começaram a causar sérias dificuldades para o pedestre atravessar a pista. As duas avenidas possuem tráfego intenso e os gelos baianos não davam qualquer segurança. Foi então que o Detran optou pela colocação de um pré-moldado com espaço suficiente em sua parte superior onde o pedestre tem mais segurança, em substituição aos gelos baianos.

Mas o problema, apesar dos esforços, não está solucionado, e parece que a solução está ligada diretamente à conclusão da segunda ponte, como via de escoamento, e de opção para a "garganta" que é a Ponte Florentino Avidos. Muitas opiniões foram dadas por diversos órgãos, visando pelo menos a melhoria do trânsito, e inclusive um engenheiro alemão, Peter Lenke, especialista em trânsito, veio a Vitória, a convite da FJSN, para apresentar alternativas à Fundação. Este órgão inclusive iniciou, em meados do ano um estudo visando um novo remanejamento da circulação de veículos no centro de Vitória e também a alteração dos atuais pontos de ônibus, que deverá ocorrer logo no início de 1978. O estudo, plano de Ação Imediata de Transporte e Trânsito, envolveu vários técnicos da Fundação Jones dos Santos Neves, com objetivo de propor medidas definitivas a curto e médio prazos para o sistema de trânsito e transportes da Grande Vitória.



Trânsito: um sério e velho problema

estimativa da população da Grande Vitória em 1980, que deverá chegar a um milhão de habitantes. Nesta época, o sub-secretário do Interior e dos Transportes, Otávio Luiz Guimarães, afirmava que apesar dos pronunciamentos das autoridades dando conta de que a segunda ponte e seus acessos seriam concluídos este ano, isto somente seria possível em 1978. Ele esclareceu na ocasião que o ritmo dos serviços era muito lento e sua agilização era em função dos recursos que iam sendo alocados.

Só em julho é anunciado que os editais da concorrência pública para se iniciar os acessos seriam publicados em agosto. A liberação da área na Ilha do Príncipe efetivada pelo Decreto 1483-E, assinado pelo governador e pelo secretário do Interior e Transportes, considerando de utilidade pública para fins de desapropriação.

O desinteresse que o assunto causava, já em agosto, com 1977 em sua segunda metade e a ponte quase no mesmo estágio de obras, foi quebrado pela vinda ao Estado de uma comissão do Ministério dos Transportes, comandada pelo general Newton Ciro Braga, secretário geral do Ministério, e David Elkind Schwartz, vice diretor geral do DNER, para discutir com o governador e assessores a montagem de um esquema efetivo de obras para as duas pontes (segunda e terceira). A importância da visita fez com que o governador convocasse o Secretário Belmiro Teixeira, que se encontrava em Manaus participando de um congresso.

Nessa visita o diretor geral do DNER, David Elkind Schwartz, reafirmou suas declarações feitas 60 dias antes, de que a construção dos acessos à segunda ponte do lado do Continente seria iniciada na primeira quinzena de setembro. Ele esclareceu então que não existia dificuldades de espécie alguma para que a segunda ponte e seus acessos do lado do Continente viessem a ser concluídos até maio de 1978. Anunciou também que os acessos seriam construídos em caráter definitivo, e não mais em duas etapas, como no projeto inicial.

Quinze de setembro chegou, esgotando o prazo que David Elkind havia dado para início dos acessos. O 17º Distrito Rodoviário Federal, sediado na capital, ignorava por completo os motivos do não cumprimento do prazo, bem como desconheciam quando as obras deveriam ser iniciadas. Dois dias depois, o órgão divulgava um boletim informando que "esperava-se para o próximo mês (outubro) a instalação do canteiro de obras dos acessos do lado do Continente, com início efetivo dos trabalhos. O boletim informava ainda que a construtora Queiroz Galvão S/A havia vencido a concorrência realizada em 22 de julho para a conclusão da primeira etapa dos acessos, que é a construção de um viaduto paralelo ao rio Marinho, com extensão de 385 metros. A segunda etapa será formada por duas rampas de acesso ao viaduto, com 190 metros de comprimento cada uma, 4 vãos de 40 metros e um encontro de 30 metros.

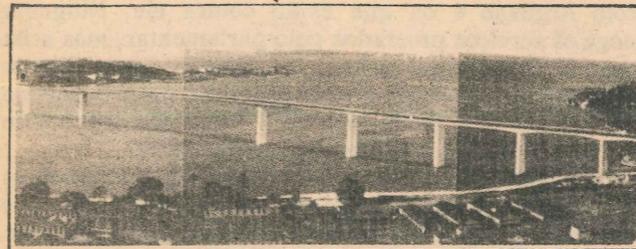
No final de setembro o secretário Belmiro Teixeira anuncia o início da primeira etapa da construção dos acessos do lado da Ilha do Príncipe, também para outubro. Anunciou também que recursos de Cr\$ 15.631.000,00 já estavam a caminho do Espírito Santo, provenientes do Fundo Nacional de Desenvolvimento Urbano. A utilização de tais recursos pelo Governo do Estado, no entanto, dependia de aprovação da Assembléia Legislativa do pedido de crédito de igual valor, feito pelo governador Elcio Álvares.

A vinda do presidente Geisel ao Estado no dia 29 de setembro, e sua afirmação de que cerca de Cr\$ 1,7 bilhão seria canalizado para o Espírito Santo, fez com que Belmiro afirmasse que estava assegurada a conclusão da ponte do Príncipe, bem como seus acessos. Ele não sabia como seria dividida a verba, mas garantia que parte dela era para este fim.

A 7 de outubro o diretor geral do DNER, Ademar Ribeiro da Silva, em visita ao Estado, disse eufórico que já não existia problemas de dinheiro para início das obras de acesso do lado do continente, e que seriam definitivas. Uma semana depois, em entrevista coletiva no canteiro de obras da segunda ponte, o engenheiro Vitorino Teixeira Neto, chefe do 17º Distrito Rodoviário Federal, anunciou ao contrário do que anunciara o diretor geral do DNER, Ademar Ribeiro da Silva, que as obras de acessos do lado do Continente, não serão definitivas, mas desenvolvidas em duas etapas. A primeira, com início previsto ainda para outubro, e a segunda posteriormente, sem prazo para começar.

Vitorino informou, na oportunidade, que a ponte, a partir da Ilha do Príncipe, estava com seis meses de atraso em relação ao cronograma de serviços traçados pelo DNER, mas que apesar disso, toda a estrutura, acompanhada dos acessos deverá ser entregue ao tráfego até agosto do próximo ano.

Se essa previsão se confirmar, o capixaba terá ainda que esperar mais um pouco para uso da segunda ligação de Vitória ao Continente, pois, segundo Belmiro Teixeira, do lado da Ilha do Príncipe, os acessos estarão concluídos em outubro de 1978.



Terceira ponte: idéia realizável?

Obras do Aquaviário não cumpriram os prazos

Pelo menos para o sistema aquaviário, levando-se em conta a pontualidade com que a Estai entregou o projeto das embarcações que seriam utilizadas no transporte aquaviário entre Vitória e o Continente, parecia que ia ser entregue aos usuários no prazo estipulado. Mas logo depois começou-se a sentir o ritmo de morosidade em que também esta obra estava entrando, com as várias reuniões com técnicos para explicar melhor o sistema de atracamento para que a Secretaria dos Interior e Transportes pudesse melhor orientar as firmas que entrariam na concorrência pública para construção das embarcações. Esta, de meados de fevereiro, foi adiada para depois do carnaval, e só foi aberta realmente a 16 de março.

Depois de feita a concorrência, chegou-se à conclusão que os custos ficariam muito além dos cálculos da Secretaria, e que o mais viável seria então adquirir uma embarcação no Rio.

Enquanto isso, de acordo com que havia sido declarado pelas autoridades competentes, as obras de melhoria dos acessos ao cais de Paul e o próprio cais deveriam estar sendo feitas, pois o projeto inicial era de que enquanto os barcos eram feitos, as obras estariam em andamento para que a conclusão das duas etapas coincidissem. O projeto inicial era de que depois de iniciadas, as obras teriam um prazo de quatro meses. As obras de remodelação dos terminais de embarque e desembarque começaram em fins de julho, e tiveram um relativo andamento. As obras de acessos, apesar dos constantes pronunciamentos do secretário Belmiro Teixeira de que estavam sendo executadas em ritmo normal, ainda estão até hoje sendo executadas com muita lentidão.

Em agosto, o DER divulgou que as obras de apoio ao sistema aquaviário estavam em seu ritmo normal de continuidade e que os serviços deveriam ficar prontos ainda naquele mês.

A primeira lancha que comporá o sistema aquaviário, chegou no final de novembro, e foi colocada em funcionamento nas vésperas do Natal. As obras de acessos, no entanto, ainda não ficaram prontas, gerando um grande desconforto à população, que normalmente faz a travessia nas barcas, e aqueles, que por força dessas obras passaram a usar as barcas, para evitar uma volta enorme que teve de ser implantada no itinerário dos ônibus que servem a Paul, Vila Batista e Ilha das Flores.

Infelizmente todo este transtorno levou a um muito maior, que foi o naufrágio da lancha **Domicio Gabrielle**, em novembro, que deixou um saldo lastimável de três mortos.

escolha — e o aumento do tempo e de viagem — e a passagem em consequência — e por não estar dentro do processo de ordenamento urbano da Grande Vitória. Foi eliminada também a proposição de duas rodoviárias, uma ao Sul e outra ao Norte, por apresentarem os mesmos inconvenientes operacionais.

Ao Sul — da ponte Florentino Avidos até o trevo da BR-262 com a 101 — estavam configuradas às áreas da Zebulândia, o trevo onde se encontra um armazém de Orlando Guimarães, proximidades da Boite Vagalume e a área contígua ao estádio da Desportiva Ferroviária, todas elas em Cariacica. No Centro, foram examinados os aterros da Ilha do Príncipe e da Praia do Canto, feitos pela Comdusa. A área atrás da Desportiva inclusive chegou a ser anunciada pelo governador Elcio Álvares como certa para a localização do terminal.

O certo é que em estudos realizados pela Fundação Jones dos Santos Neves ficou decidido que a área seria realmente a da Ilha do Príncipe, e a notícia foi dada em entrevista coletiva concedida pelo secretário do Interior e Transporte, Belmiro Teixeira Pimenta e pelo diretor técnico da FJSN, Arlindo Vilaschi, que explicou com detalhes todos os estágios por que passaram os estudos até que chegassem à escolha da Ilha do Príncipe.

Definida a área, pelo órgão do Governo Estadual, dependia agora do parecer do DNER, para depois partir para o projeto propriamente dito, que determinaria as demais características gerais da obra. No convênio que havia sido assinado entre o Estado, a EBTU, e o DNER, além de Cr\$ 1 milhão destinado a esta parte, havia uma intenção de que cada órgão contribuísse com Cr\$ 10 milhões. Belmiro, na ocasião, anunciou que a obra deveria ter seu início previsto para o segundo semestre de 77, quando, em entrevistas anteriores, anunciara o começo previsto para até 15 de maio.

De acordo com o que foi anunciado nessa época, fins de março, a nova rodoviária deverá ocupar uma área de 50 mil metros quadrados e se situará em local onde futuramente poderão ser acoplados os terminais ferroviários e aquaviários. Sua capacidade de receber e despachar passageiros somente será saturada em 1992, quando deverá apresentar um movimento diário de 2 a 3 mil partidas, número que está atualmente situado em 500 a 800.

De fevereiro a julho deste ano falou-se muito também na reforma do terminal da Praça Misael Pena, tendo em vista que as condições apresentadas são mínimas em todos os sentidos, principalmente no que diz respeito a atendimento e higiene. Todos os órgãos ligados ao problema estavam certos da necessidade de alguma medida paliativa para que os usuários possam suportar até que a rodoviária ficasse totalmente pronta. A Fundep propôs a construção de um telhado ocupando quase toda a área da praça e a de mais duas plataformas, para ajudar a única existente nas atividades de embarque e desembarque. O Governo, mais otimista, preconizou a demolição da velha estrutura e a construção de uma outra, no meio da praça, além de extinguir o ponto de táxis do Parque Moscoso e ali fazer estacionar os ônibus que utilizam o terminal, conservando assim mais espaço livre para a circulação.

Os moradores das imediações da praça Misael Pena, no entanto, se revoltaram e fizeram um abaixo-assinado ao governador do Estado, pedindo que não fosse reformado o velho terminal, temendo que a medida desestimulasse a urgente construção do novo, da Ilha do Príncipe. O Detran, a Fundep, o governador, a Secretaria do Interior e Transportes, a FJSN, enfim, todos os órgãos estudaram e opinaram sobre a reforma, e chegou-se à conclusão que nada seria feito, pois a situação da Misael Pena é realmente caótica, e não tem solução.

Em julho, o ex-prefeito Crisógono Teixeira da Cruz propôs construir a rodoviária num prazo de 10 meses, com um custo total de Cr\$ 10 milhões. Em julho, Belmiro Teixeira informou que o ante-projeito determinando os custos da nova rodoviária ficaria pronto no máximo dentro de 30 dias, e que se julgasse necessário, abriria concorrência para firmas interessadas em participar de alguma forma na sua exploração ou construção apresentassem suas propostas. Esta concorrência, entretanto, não excluía a possibilidade de que, a proposta de Crisógono Cruz viesse a se efetivar. Belmiro manifestou então sua "convicção e absoluta certeza" de que o terminal rodoviário da Ilha do Príncipe teria suas obras iniciadas ainda este ano.

No dia 30 de agosto, o governador Elcio Álvares, em entrevista coletiva afirmou também que o terminal começaria a ser construído ainda este ano, e antes do final de 1978 estará concluído. A obra, anunciou, será custeada pelo governo do Estado, que repassará para a Companhia de Melhoramentos e Desenvolvimento, Cr\$ 35 milhões a serem aplicados no empreendimento. Estavam presentes à reunião o secretário do Interior e dos Transportes, Belmiro Teixeira, o diretor técnico da FJSN, Arlindo Vilaschi, e o diretor da Comdusa, Paulo Monteiro. Foi dado, então, detalhes, pelo autor do projeto de construção, arquiteto Maximiliano Fayet, como por exemplo, que a rodoviária contará inicialmente com 20 plataformas de embarque de passageiros, e até 1999, com 60 plataformas.

A essa altura, para dar início à construção da rodoviária, o Governo do Estado já requerera, na Justiça, a desocupação de todos os terrenos habitados na área fronteira à segunda ponte. Sobre esta questão, o governador mostrou-se preocupado em evitar problemas sociais. A Comdusa tentou inicialmente, de forma amigável, retirar os ocupantes, mas depois teve que recorrer à Justiça e esta decretou o despejo judicial, tendo um oficial daquele poder, com cobertura policial preventiva, iniciado no dia 25 de outubro, a mudança dos moradores para unidades da Cohab-ES.