

INFRAESTRUTURA

Abandonadas e perigosas

Calçadas danificadas, acúmulo de lixo e rachaduras. Essa é a realidade das quatro pontes que atendem os moradores dos lagos Sul e Norte

» NOELLE OLIVEIRA

Um exercício de equilíbrio. É essa a sensação de um pedestre ao tentar caminhar pelo calçamento da Ponte Costa e Silva, que dá acesso ao Lago Sul. As placas de concreto estão soltas, muitas quebradas e até mesmo encaixadas sem oferecer qualquer segurança para quem se arrisca a andar por ali. A situação de abandono, no entanto, não é exclusiva do local. Na ponte JK, inaugurada em 2002, a sujeira toma conta dos três imponentes arcos, com cerca de 40 metros de altura cada. Sem investimentos em manutenção, o que era branco ficou amarelado pela oxidação. Estruturas danificadas por batidas de carro continuam sem manutenção. A barreira eletrônica no sentido Plano Piloto/Lago Sul, por exemplo, está deformada. Além disso, vários pontos do corrimão destinados a amparar a travessia dos pedestres estão amassados.

Na ponte das Garças, a sujeira toma conta da área inferior da estrutura. As paredes estão danificadas e tomadas por pichações que se espalham pelas colunas. O lixo — na maioria garrafas e plásticos — deixado por quem frequenta o local para se refrescar nas águas do lago também se acumula. Um grupo de adolescentes que mora no Paranoá e vai à ponte semanalmente para pescar reclama da sujeira. Assim que chegam ao local, os amigos primeiro fazem uma limpeza geral na área. “Não tem nem como chegar na beira do lago. Primeiro, a gente limpa tudo e depois vai pescar”, explica o estudante Wellington da Cruz Pereira, 16 anos.

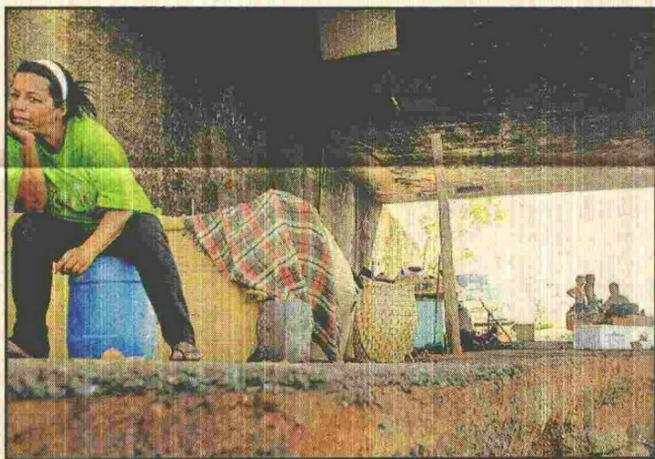
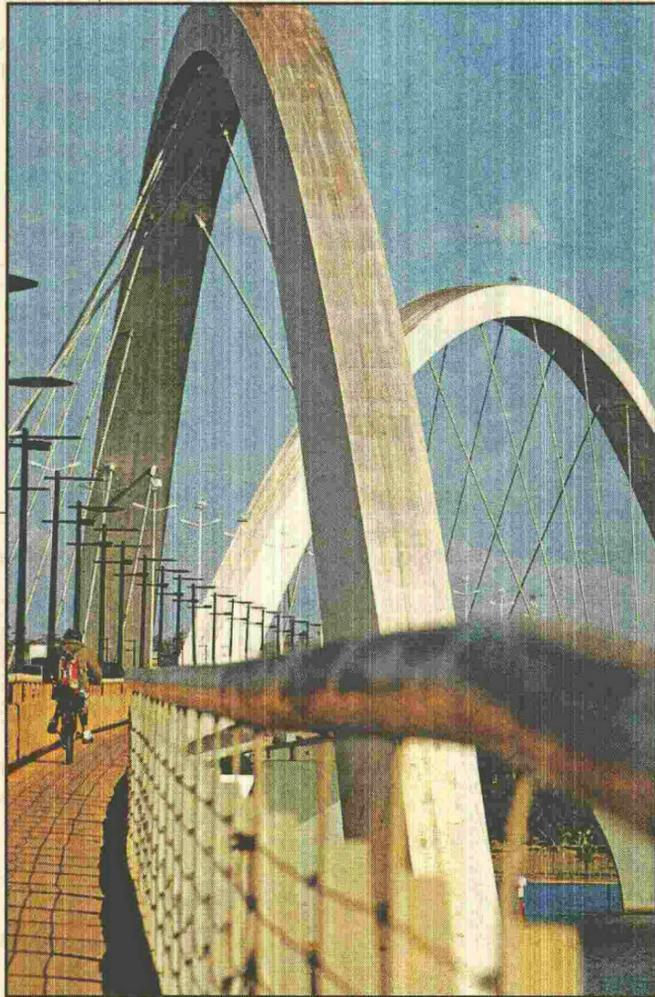
Moradia

Companheiro de Wellington na pescaria, o adolescente Wilson Moura de Oliveira, 15 anos, critica a situação do local. “Se lá que é novinho está tudo amarelo daquele jeito, imagina se eles vão vir limpar aqui, claro que não”, compara. Alguns metros dos pescadores, sob a estrutura da Ponte Costa e Silva, uma família montou alojamento. Uma mulher de 48 anos, com as duas netas de 7 e 6 anos, se abriga no lugar. O espaço também é dividido com outra moradora de rua e um homem. “A gente mora em São Sebastião, veio passar o feriado aqui”, disfarça a senhora que não quis se identificar e revela que já foi expulsa do outro lado da estrutura, onde viveu por um tempo.

Por baixo da ponte, em sua base, e possível ver caixas que foram abertas para furtar cabos de energia. “Eles roubam tudo aqui, não sobra nadinha”, explica a moradora de rua. Na parte de cima da ponte, quem precisa caminhar pelo local enfrenta vários desafios. O perigo é eminente e muitas vezes exige desvios pela pista. “Eu vinha passando e quase caí quando uma das placas se moveu de repente. Não sou de Brasília, não sabia que ia enfrentar essas

» Descaso

Carlos Silva/Esp. CB/D.A Press



Ponte Costa e Silva

A obra foi inaugurada em 6 de fevereiro de 1976. A extensão é de 400 metros, com três pistas de rolagem. Foi projetada em 1967 por Oscar Niemeyer, mas vários problemas colaboraram para o adiamento da obra, que ficou paralisada durante seis anos e foi retomada em 1973. Inicialmente, a ponte seria feita de concreto, mas como a ferragem havia sido deixada no interior do lago por vários anos, ela acabou sendo construída com estrutura metálica. Segundo a administração do Lago Sul, mais de 19 mil carros trafegam diariamente pela estrutura.

Ponte JK

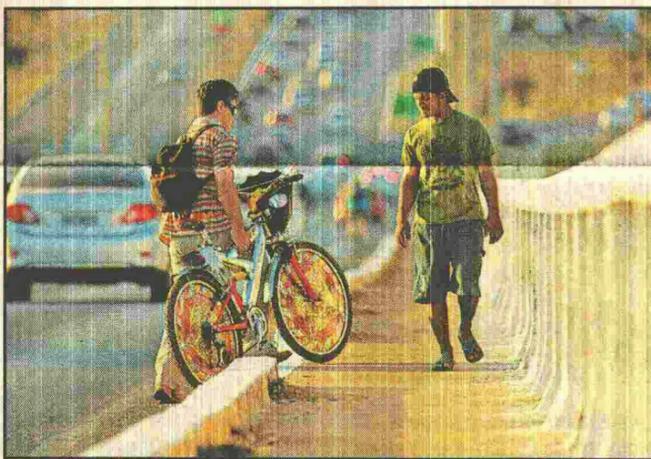
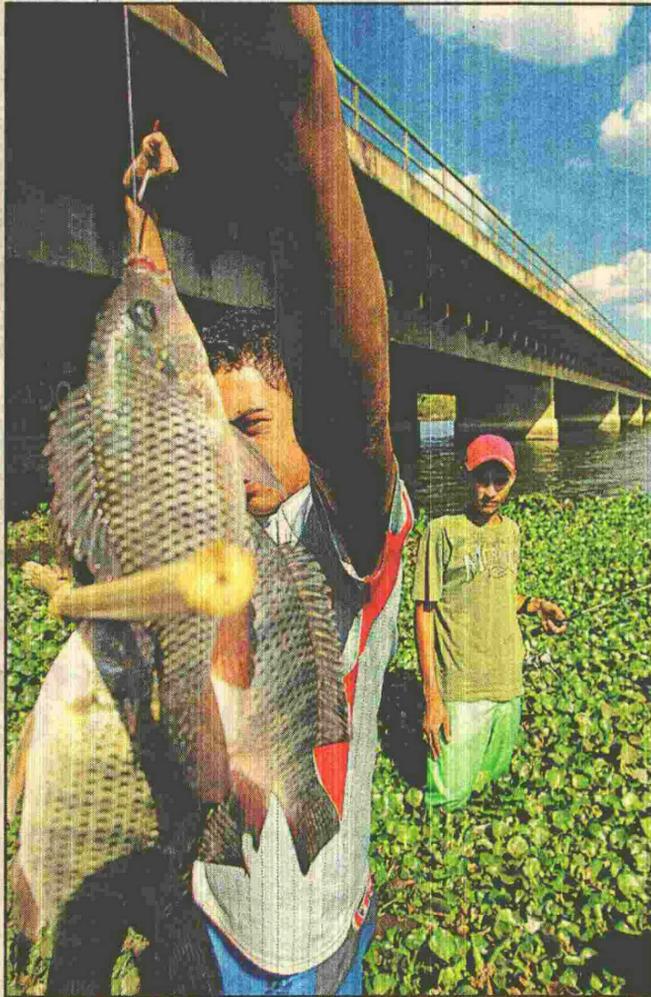
O projeto do arquiteto Alexandre Chan foi inaugurado em 15 de dezembro de 2002 e ganhou a medalha Gustav Lindenthal durante a 20ª Conferência Internacional sobre Pontes, na cidade de Pittsburgh (EUA). A estrutura é de concreto e aço. A extensão é de 1,2 mil metros de comprimento e 24m de

condições para passar aqui. O estado de conservação está bem ruim”, analisa o chefe de cozinha Ian Tognozzi, que mora no Rio de Janeiro. Ele enfrentou o arriscado percurso para chegar ao Pontão do Lago Sul, onde participaria de

um curso. “É preciso ficar atento para não cair na pista”, avalia.

No Lago Norte, na ponte do Bragueto, quem mais sofre são os ciclistas. Apenas uma bicicleta passa na ciclovia por vez, o que ocasiona complicações no

Carlos Silva/Esp. CB/D.A Press



largura. Tem três faixas de rolamento em cada sentido da via e três arcos de quase 40 metros de altura. A obra durou dois anos. De acordo com a administração do Lago Sul, passam pela ponte aproximadamente 20 mil carros por dia.

Ponte do Bragueto

O nome vem da empresa Bragueto, responsável pela construção da ponte, em 1960. A extensão é de 180 metros e a estrutura é de concreto. Segundo a administração do Lago Norte, o fluxo diário no local é de 65 mil veículos.

Ponte das Garças

Foi a primeira a ser construída sobre o Lago Paranoá. A obra durou de 29 de junho de 1973 a 14 de janeiro de 1974, data da inauguração. A estrutura é de concreto e aço. A extensão é de 300 metros de comprimento e 18m de largura, com quatro pistas de rolamento.

tráfego. O espaço ainda é dividido com pedestres. Por baixo da estrutura, blocos de concreto quebrados, muita terra e bueiros abertos. Um perigo para os pedestres. “Eu nunca tinha visto esse buraco, já podia ter caído aqui”,

surpreende-se o operador de telemarketing Evandro Moraes, 30 anos. Apesar dos problemas, a ponte ainda apresenta aparentemente melhor conservação que as demais, já que recebeu, recentemente, pintura na sinalização.

Sem previsão

Em 2009, um relatório do Sindicato Nacional de Arquitetura e Engenharia (Sinaenco) apontou as nove construções que mais necessitam de intervenções do DF. Entre elas estão as pontes Costa e Silva, das Garças e do Bragueto. “Fizemos apenas uma constatação, não é um estudo aprofundado. Mas foi feito exatamente para chamar a atenção para a necessidade de analisar esses problemas. Não há manutenção preventiva por parte do governo”, considera o vice-presidente do Sinaenco, Guaracy Klein.

O engenheiro destaca que a última manutenção da Ponte do Bragueto aconteceu em 2001. “Isso é muito tempo para uma via que passou a ter tráfego pesado. Na parte inferior da ponte, encontramos fissuras longas e alguns furos. No encabeçamento, existem trincas”, aponta. Ele também destaca problemas na estrutura da Ponte das Garças. “Existem rachaduras na lateral com espessura maior que um dedo. Sinal de que é preciso uma investigação aprofundada”, diz. Já na JK, os problemas não comprometem a estrutura. “É uma ponte nova, a princípio não tem nada, só alguns pontos de ferrugem. Mas problemas externos são diferentes dos internos e é importante que se faça a manutenção preventiva”, avalia.

Por meio da assessoria, a Companhia Urbanizadora da Nova Capital (Novacap), responsável pela limpeza das estruturas das pontes, informou que existe um plano de manutenção para a Ponte JK, mas que a iniciativa espera a liberação de recursos da Secretaria de Obras. Já em relação às outras não pontes, não há projeto em andamento. Procurado diversas vezes pelo Correio, o Secretário de Obras, João Batista, não se pronunciou sobre o assunto. A assessoria da pasta informou que os recursos aguardados serão liberados pelo Comitê de Monitoramento, comandado pela vice-governadora Ivelise Longhi, mas que ainda não há previsão.

Sobre o acúmulo de lixo nas regiões próximas às estruturas, o supervisor de Orientação, Controle e Fiscalização do Serviço de Limpeza Urbana (SLU), Expedito Apolinário, explicou que o recolhimento de resíduos é feito semanalmente. “Se o SLU vê a sujeira ou alguém denuncia, as equipes de cada região administrativa vão e fazem a limpeza. Fora isso, todos os sábados, com menor fluxo de carros nas pontes, são realizadas varrições”, destaca. Responsável pela Ponte do Bragueto, o Departamento de Estradas e Rodagem (DER) informou que há um projeto de aumento da capacidade de tráfego no local. Porém a obra ainda não foi licitada.