

O mergulho da terceira ponte

Rovênia Amorim
Da equipe do **Correio**

Antes mesmo de começar a ser construída, a Ponte do Mosteiro ou terceira ponte do Lago Sul, deve ter o preço aumentado. E pela segunda vez. Estudo preliminar de técnicos contratados pela Secretaria de Obras modifica desenho viário do Eixo Monumental e prevê mais duas faixas de rolamento (uma em cada sentido) sobre o Lago Paranoá. A ponte passaria a ter seis pistas.

O estudo foi apresentado semana passada e causou espanto aos integrantes do Conselho Técnico de Preservação de Brasília como Patrimônio Cultural da Humanidade. Ninguém entendeu os motivos da alteração no projeto e na intervenção urbanística. "Essas alterações vão engordar mais ainda o orçamento dessa obra. No final, não vai sair por menos de R\$ 150 milhões", avalia o arquiteto Carlos Magalhães.

"ANTES MESMO DA PONTE SAIR DO PAPEL, O GOVERNO JÁ ESTÁ ARRUMANDO UMA FORMA DE ENCARECÊ-LA NOVAMENTE"

CARLOS MAGALHÃES

Arquiteto

Pelo último orçamento do GDF, a ponte foi avaliada em R\$ 78,8 milhões. Inicialmente (veja quadro), a obra custaria R\$ 40 milhões e teve o preço reajustado sem que houvesse qualquer alteração no projeto. Os secretários de Habitação, Ivelise Longhi, e de Obras, Tadeu Filippelli, não retoraram as ligações do **Correio** para explicar a nova mudança.

O canteiro de obras da terceira ponte do Lago Sul começou a ser formado em 19 de junho e os operários ainda trabalham na fundação. O engenheiro responsável pela obra, Hélcio Magela Ferreira, diz que não viu o novo projeto. "Estou executando o que foi proposto no projeto licitado", surpreende-se o técnico, contratado pela Via Engenharia, empresa

vencedora da concorrência.

Se houver alterações no projeto licitado, o cronograma da obra, prevista para ser entregue em julho de 2002, deverá ser dilatado. Mas não foi só a construção das duas novas faixas na ponte e do consequente encarecimento da obra que provocaram discussão na reunião extraordinária do Conselho de Preservação Técnica de Brasília, na última quinta-feira. Os integrantes do conselho não gostaram das interferências urbanísticas que estão sendo pensadas para o Plano Piloto. "É um absurdo tudo isso. Estão fazendo um carnaval contra a Brasília tombada", critica Carlos Magalhães.

Para escoar o fluxo de veículos do Lago Sul em direção ao Plano Piloto, técnicos da empresa TCBR, contratada pela Secretaria de Obras, planejam a construção de dois túneis (mergulhões) no Eixo Monumental. Um deles passaria bem em frente ao Palácio do Planalto. Começaria depois do chamado Trevo do Presidente e sairia depois do Senado Federal. O outro mergulhão fica do outro lado do Eixo, perto da Praça dos Três Poderes, na pista que desce da rodoviária.

Nenhuma dessas intervenções viárias são necessárias, segundo a arquiteta Maria Elisa Costa, filha do urbanista Lúcio Costa, que desenhou o Plano Piloto. "Não convém à cidade, em seu conjunto (independente da segurança do Palácio do Planalto), facilitar o acesso pelo Eixo Monumental", diz ela. O receio da arquiteta é de que "o caminho mais direto para o centro" acabe resultando em um fluxo maior que o estimado pelo estudo, sobrecarregando o trânsito na Esplanada.

A terceira ponte do Lago Sul vai atender a mais de 450 mil moradores do bairro e de condomínios na região. O arquiteto e empresário Ricardo Penna também ficou surpreso com a apresentação do estudo na reunião do Conselho Técnico de Preservação de Brasília. "O estudo concentrou-se muito na questão do escoamento direto para o Eixo Monumental e não mostra como vai ficar o volume de trânsito lá na frente, na



A PONTE AINDA ESTÁ MAIS PRÓXIMA DA MAQUETE DO QUE DA REALIDADE, MAS PELA SEGUNDA VEZ SOFRE ALTERAÇÃO

POLÊMICA EM DOBRO

I Em pouco mais de um ano, o preço estimado para a construção da ponte quase dobrou. Em dezembro de 1998, quando foi projetada e avaliada pela primeira vez, até janeiro deste ano, quando o GDF reviu o orçamento, o custo da obra deu um salto de 90%. Em dezembro, a ponte seria construída por R\$ 40 milhões. Hoje, o novo custo é de R\$ 78,8 milhões

I O aumento do preço do cimento e do aço (as matérias-primas básicas da

ponte) e a desvalorização cambial de janeiro de 1999 são as justificativas para o novo custo da obra. Diante disso, em maio do ano passado, a empresa ProjConsult, a pedido da Novacap, reavaliou o orçamento da ponte — passou para R\$ 46 milhões

I Em 1997, o GDF tentou viabilizar a ponte, sem gastar um centavo. A oferta parecia irresistível. A empreiteira que se candidatasse a construí-la

receberia uma concessão para explorar o pedágio por 30 anos. A licitação foi aberta, mas ninguém apareceu para concorrer

I Em setembro de 1998, nova tentativa. Desta vez, o GDF fez um concurso nacional para escolher o projeto arquitetônico da ponte. O edital limitava o custo da obra a R\$ 46 milhões. O vencedor foi o arquiteto carioca Mário Vila Verde, estimando a obra em R\$ 40,9 milhões

rodoviária", observa o diretor do Instituto de Pesquisa Soma.

Para Maria Elisa, ao invés de modificar o traçado viário do Eixo Monumental o ideal seria distribuir o tráfego que se dirige ao Plano Piloto por meio de uma nova via coletora, logo depois da saída

da ponte. A sugestão da arquiteta é de que haja um anel viário ao redor do Eixo Monumental.

O arquiteto Gilson Paranhos, presidente do Instituto dos Arquitetos do Brasil (IAB-seção DF), não tinha conhecimento do estudo. "Não pode haver qualquer in-

terferência na área tombada sem aprovação do Iphan (Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional)", ressalta. O superintendente regional do Iphan, Marcelo Brito, foi procurado pelo **Correio**, mas preferiu seguir a regra interna do órgão de não dar entrevistas.