

A ponte das despesas

André Garcia
Da equipe do **Correio**

O preço da construção da terceira ponte do Lago Sul extrapolou todas as previsões do Governo do Distrito Federal. A aprovação do projeto de lei que transfere R\$ 40 milhões da área da Saúde para garantir a conclusão da obra até julho deste ano elevou o custo da ponte a R\$ 159 milhões. O valor é 103% maior que o previsto pelo governo ao lançar o edital de licitação, em fevereiro de 2000. A previsão era de R\$ 78,8 milhões. A diferença é ainda maior quando se compara o custo atual com o preço calculado em dezembro de 1998, quando foi feito primeiro projeto da ponte. Na época, a obra foi orçada em 40 milhões.

A principal explicação de especialistas e responsáveis pela obra para tamanha distância entre a previsão e o preço real da ponte está na falta de informações no projeto básico da ponte e na ampliação do número de faixas, de quatro para seis. Desde o início das obras, em junho de 2000, o consórcio formado pela Via Engenharia e Usiminas teve de refazer cálculos, mudar e aumentar a quantidade de material empregado na obra. A justificativa é a constatação de condições diferentes das previstas no projeto básico.

“Quando o projeto básico foi feito pelos arquitetos, não havia informações completas sobre as condições da obra. Por isso a previsão ficou abaixo do preço real”, disse o presidente da Via Engenharia, José Celso Gontijo. Segundo o empresário, os principais motivos para o encarecimento da obra foram a constatação de que seria necessário fazer as fundações da ponte a uma profundidade até 40 metros maior do que a prevista no projeto básico e a variedade dos solos encontrados no fundo do lago.

SOLO HETEROGÊNEO

Segundo o projeto básico, feito a partir de estudos realizados pela Novacap, o solo do lago era homogêneo e seria capaz de suportar o peso da ponte a uma profundidade de 17 metros. Mas logo nas primeiras sondagens feitas pela Via, após o início das obras, foi constatado que o solo era variado. E mais: só seria possível sustentar as pontes a uma profundidade de 55 metros, em média. Além de aumentar o tamanho das estacas de concreto, a empresa teve de revesti-las de aço.

Outra razão apontada pela Via Engenharia para o aumento dos preços foi a decisão do governador Joaquim Roriz de ampliar de quatro para seis o número de faixas. “Tivemos de refazer os cálculos estruturais, porque as novas faixas aumentarão em mais de 50% o tráfego na ponte”, justificou Gontijo. A construção de mais faixas foi autorizada depois que um estudo encomendado pelo GDF apontou que seria necessário ampliar a ponte já em 2012.

Com as mudanças no projeto, a Via garante que foi obrigada a aumentar a quantidade de material utilizado na obra. Gontijo informou, por exemplo, que somente a quantidade de aço empregada na ponte subiu de 8 mil para 13 mil toneladas.

Jorge Cardoso



R\$ 159 MILHÕES

é a previsão de gastos para concluir a terceira ponte. Esse dinheiro seria suficiente para construir quatro pontes convencionais, como a que liga o Plano Piloto ao Gilberto Salomão.

R\$ 98 MILHÕES

foram consumidos até o momento com a terceira ponte. Na última quarta-feira, a Câmara Legislativa aprovou a liberação de mais R\$ 40 milhões para a conclusão da obra

R\$ 78 MILHÕES

passou a ser o valor em 2000. Novos estudos realizados no Lago Paranoá indicaram que a ponte deveria ter uma estrutura maior e, portanto, ficaria mais cara.

R\$ 40 MILHÕES

era o orçamento inicial do projeto básico da construção da terceira ponte, a partir de estudos do solo feitos pelo Governo do Distrito Federal.

COMPLEXIDADE

Especialistas que acompanham a obra também responsabilizam em parte a falta de informações do projeto básico pelo aumento do custo. “O projeto da ponte não tinha informações detalhadas, sobretudo sobre as fundações”, avaliou o presidente do Conselho Regional de Engenharia e Arquitetura (Crea), Alberto de Faria. O arquiteto também aponta a complexidade arquitetônica da ponte como fator que contribuiu para os imprevistos que

encareceram a obra.

Para ele, o governo poderia ter optado por escolher outro projeto. “Era uma possibilidade para baratear os custos. Mas o projeto foi escolhido por curso público e seria difícil desqualificá-lo”, ponderou. O projeto da ponte foi escolhido em setembro de 1998 em concurso promovido pelo Instituto dos Arquitetos do Brasil (IAB), a pedido da Companhia Imobiliária de Brasília (Terracap).

A complexidade do projeto

também é justificativa do presidente da Via Engenharia para as dificuldades enfrentadas durante a construção da ponte. “Se o governo tivesse escolhido um projeto mais simples, dava para construir três ou quatro pontes”, calculou Gontijo. “Mas estamos fazendo um monumento, uma obra de arte”, emendou. O **Correio** não conseguiu localizar o presidente da Novacap, Elmar Koenigkan, e o secretário de Obras, Tadeu Filippelli para comentar as críticas feitas

ao projeto básico da obra.

Enquanto as obras ponte continuam, deputados de oposição se preparam para tentar anular o projeto de lei que garantiu mais R\$ 40 milhões para a conclusão da ponte. O PT está finalizando Ação Direta de Inconstitucionalidade (Adin) que será ajuizada assim que a proposta for publicada no Diário Oficial do DF. O deputado Rodrigo Rollemberg também aguarda a publicação para fazer representação ao Ministério Público do DF.

OS PROBLEMAS

QUALIDADE DO SOLO

Quando preparou o projeto básico da ponte, em 1998, o governo fez sondagens do solo nas duas margens do Lago Paranoá. Constatou um solo homogêneo e macio, o que facilitaria a construção e baratearia a obra. Ocorre que, logo após o início das obras, em junho de 2000, a Via Engenharia fez novas sondagens a pedido dos projetistas da ponte e verificou a existência de variedade de solos. Segundo a empresa, isso forçou, por exemplo, a mudança da qualidade das estacas. Elas seriam de concreto, mas tiveram de ser revestidas de aço.

PROFUNDIDADE DO LAGO

O projeto básico da ponte informava que o solo seria resistente o suficiente para suportar a ponte a 17 metros de profundidade. Sondagens feitas pela Via, porém, constataram que a profundidade era maior. Atualmente, as estacas da ponte estão sendo fixadas a 55 metros de profundidade, em média. Algumas delas chegam a 65 metros.

PILARES METÁLICOS

A previsão inicial do governo era de que os pilares da ponte fossem feitos de concreto. Constatou-se, durante a obra, que para garantir a segurança seria necessário utilizar pilares metálicos.

NÚMERO DE FAIXAS

O projeto original previa a construção da terceira ponte com quatro faixas. Diante de um estudo técnico que demonstrava que seria necessário ampliar a ponte em 2012, o governador Joaquim Roriz decidiu modificar o projeto e construir seis faixas. Além de aumentar a necessidade de material, a Via precisou refazer os cálculos estruturais da ponte.

MATERIAL

Por causa das modificações no projeto original, houve necessidade de mais material. A previsão inicial de utilização de aço, por exemplo, era de 8 mil toneladas. Com as mudanças, chegou a 13 mil toneladas.