

3ª ponte confirmada para junho

VERBA ADICIONAL DE R\$ 40 MILHÕES VAI GARANTIR O PRAZO DE ENTREGA DA OBRA, QUE BENEFICIARÁ 450 MIL PESSOAS

Com a aprovação pela Câmara Legislativa, na última quarta-feira, de uma verba de R\$ 40 milhões para concluir a Ponte JK, ela deverá ficar pronta no fim de junho. A obra – que beneficiará 450 mil pessoas, nos cálculos do GDF – começou em junho de 2000, usando o mesmo projeto que havia sido escolhido no governo do PT, em 1998, num concurso nacional organizado pelo Instituto dos Arquitetos do Brasil (IAB).

A Terceira Ponte (como também é conhecida) tem 1.200 metros de comprimento e 24 metros de largura, com três arcos de 2,5 mil toneladas (cada um) e 60 metros de altura que servem não apenas como ornamentos, mas também para a sustentação de toda a estrutura.

Depois de encomendar uma pesquisa do fluxo de veículos, o GDF concluiu que, em apenas 10 anos, o trânsito estaria totalmente

saturado na ponte, caso fossem usadas apenas quatro faixas de tráfego (duas no sentido Lago-Plano Piloto e duas no sentido inverso), como estava previsto inicialmente.

A solução, recomendada ao GDF por estudos do Clube dos Engenheiros, Conselho Regional de Engenharia e Arquitetura (Crea) e Sindicato da Indústria da Construção Civil (Sinduscon), foi acrescentar uma faixa em cada lado.

"Não faria sentido construir uma ponte que resolveria o problema só por 10 anos. As quatro faixas seriam insuficientes para suportar o fluxo na hora de maior trânsito, entre as 7h45 e as 8h45", argumenta o secretário-adjunto de Obras, Davi José de Matos.

"Assim, era preciso ampliar o número de faixas, e conseqüentemente a carga de veículos trafegando sobre a ponte. Toda a estrutura teve que ser reforçada, inclusive os arcos, o que logicamente aumentou os custos", explica ele.

Além disso, houve, de acordo com Matos, uma série de outros fatores que provocaram a mudança no orçamento inicial, de R\$ 76 milhões. "No início, tínhamos poucos dados à nossa dispo-



TERCEIRA Ponte: mudança de duas para três faixas foi recomendada pelo Clube dos Engenheiros, Crea e Sinduscon

sição. Quando foram feitas as primeiras sondagens no terreno, verificamos que ele era totalmente diferente do que estava previsto", informa o secretário-adjunto.

"Havia 13 tipos de solo, e o terreno não era recomendado para o tipo de fundação que havia sido pensado. Por isso, o local de constru-

ção teve que mudar", ressalta ele.

A ponte, segundo Matos, foi projetada para ser uma obra de arte, e não uma simples pinguela. "Os estudos de engenharia e de cálculos exigiram a contratação dos mais renomados especialistas do Brasil e do mundo", acrescenta.