TERCEIRA PONTE

Mais um monumento no DF

A BELEZA ARQUITETÔNICA INCOMUM DA OBRA SE SOMARÁ À ESTÉTICA MONUMENTAL DA CIDADE, QUE INSPIRA CARTÕES-POSTAIS E ARTISTAS DO MUNDO INTEIRO

Danielle Oliveira

A terceira ponte do Lago Sul mudará significativamente a imagem que se tem de Brasília divulgada em todo o mundo. As belezas monumentais da Capital do país não estarão apenas concentrada na Esplanada dos Ministérios. As lentes das câmeras se desviarão mais vezes para o sentido sul do Congresso Nacional. Muitos irão querer registrar a ponte com características incomuns. Os arcos que sustentam a ponte parecem emergir da água como se não estivessem presos a nada. "A novidade da arquitetura da ponte são os seus arcos presos a blocos submersos e que atravessam a pista de um lado ao outro", disse o engenheiro

Cláudio Marques de Souza. As três enormes pilastras encurvadas já emergem do Lago Paranoá para surpreender, com sua beleza e sua peculiaridade, o brasiliense que passa pelas redondezas da QI 27 e 28 do Lago Sul e do Clube do Golfe.

Por enquanto a sutileza do monumento erguido por três grandes alças, ainda está oculta pelos grotescos apoios provisórios que as sustentam. Técnicos prevêem que no final de novembro os arcos poderão segurar, em conjunto com as duas pilastras, três dos cinco blocos de pista. Cada um suspenderá um bloco de pista. Para isso falta soldar as placas de metal que moldam os arcos e a colocação das 28 cordas. O enrijecimento das enormes alças se

concluirá no final de outubro. Então, seus apoios serão retirados para fixação das cordas. Todas deverão estar segurando as pistas em 30 dias após o término dos arcos.

Os três blocos centrais da pista também estão sustentados por apoios provisórios. Para retirá-los não só deverão receber a sustentação das "alças" mas receberão também juntas de dilatação. Elas foram importadas da Espanha por não ser fabricada no Brasil. Apenas este material e os arcos tiveram de ser trazidos de fora. As juntas são especiais para estruturas metálicas.

Segundo Souza as juntas brasileiras são todas de borracha por não haver no país uma cultura de construção de pontes

sustentadas. Nesses casos a pista deve ser de metal por causa da alta distância entre as pilastras. A futura ponte Juscelino Kubistchek apresenta um vão de 240 metros o que não permite pistas de concreto. Suas estruturas metálicas exigem juntas especiais para suportar a alta dilatação dos blocos metálicos de pista.

De mil operários trabalhando todos os dias na construção da ponte desde o início da obra, em junho de 2000, agora, restam 500. Isso indica o começo das etapas finais de construção da obra. O trabalho de acabamento já foi começado e a obra deverá ser entregue à comunidade em novembro próximo. A instalação da rede elétrica foi concluída nas duas placas que iniciam os dois

lados da ponte. A carreira de postes que iluminarão a área de passagem de pedestres e a área central da pista que irá clarear as seis faixas também já foi instalada. A expansão da rede para os outros três blocos da pista acontecerá após a retiradas dos apoios das alças.

Após a colocação dos cabos de sustentação e das juntas de dilatação, outras etapas de acabamento começará. As pistas serão pavimentadas com materiais especiais que colem a estruturas de metal e a ponte pintada. Segundo Souza, a vida útil da ponte é de 27 anos. Pela ponte deverá passar 25 mil veículos por dia atendendo a uma população formada por 450 mil habitantes. A estrutura é capaz de suportar até 20 mil toneladas.