

# Reportagem Especial

MOBILIDADE URBANA

# Mais seis faixas na 3ª Ponte

Novo projeto prevê a retirada das muretas centrais e laterais da ponte, deixando duas faixas no meio exclusivas para ônibus

Eliane Proscholdt  
Francine Spinassé

Com o objetivo de ampliar a capacidade da Terceira Ponte, sem a necessidade de alargar a via, um novo projeto foi apresentado recentemente ao governo do Estado. O estudo preliminar prevê a implantação de mais duas pistas na ponte, incluindo faixas exclusivas para ônibus.

Segundo o autor do projeto, o engenheiro civil, sócio na Metron Engenharia e conselheiro do Plano Diretor Urbano de Vitória, Luiz Carlos Menezes, a ideia foi apresentada ao governador do Estado, Renato Casagrande, durante reunião, há quatro meses, que ficou de estudar a proposta.

O projeto, divulgado ontem com exclusividade pela coluna Maurício Prates, em **A Tribuna**, prevê a retirada das muretas centrais e laterais da Terceira Ponte.

“Elas seriam substituídas por guardas metálicas, de dois metros de altura, que ocupam menos espaço e são tão seguras quanto as de concreto. Prova disso é que em pontes do mundo inteiro elas são utilizadas”, afirmou.

Ele destacou que a plataforma da ponte tem, ao todo, 18,30 metros de largura. Se retiradas essas estruturas de concreto, seria suficiente para reordenar as faixas com segurança, ficando três pistas em cada sentido. Seriam acrescentados 0,30 cm de cada lado para fixar a guarda metálica.

“Cada faixa tem 3,50 metros de largura, que seria um padrão para uma rodovia com alta velocidade. A ponte é uma via urbana e não precisa de veículos passando com velocidade acima de 110 km/h.”

Ele explicou que, no projeto, estão previstas pistas mais largas para ônibus ao centro, com 3,40 metros e uma das faixas com 2,90 metros.

“O mínimo em uma via urbana é 2,70 metros, que para se ter uma ideia, é a largura das faixas em alguns pontos da Reta da Penha. Por isso, posso dizer que 2,90 metros é uma largura transitável com segurança. A ponte Ayrton Sena tem 3 metros de largura em cada faixa”.

Ele destacou que, entre os benefícios do projeto está o custo, que seria 80% mais barato do que alargar a ponte em 1,80 metro para os lados, como propôs o estudo da Rodosol em estudo pelo governo.

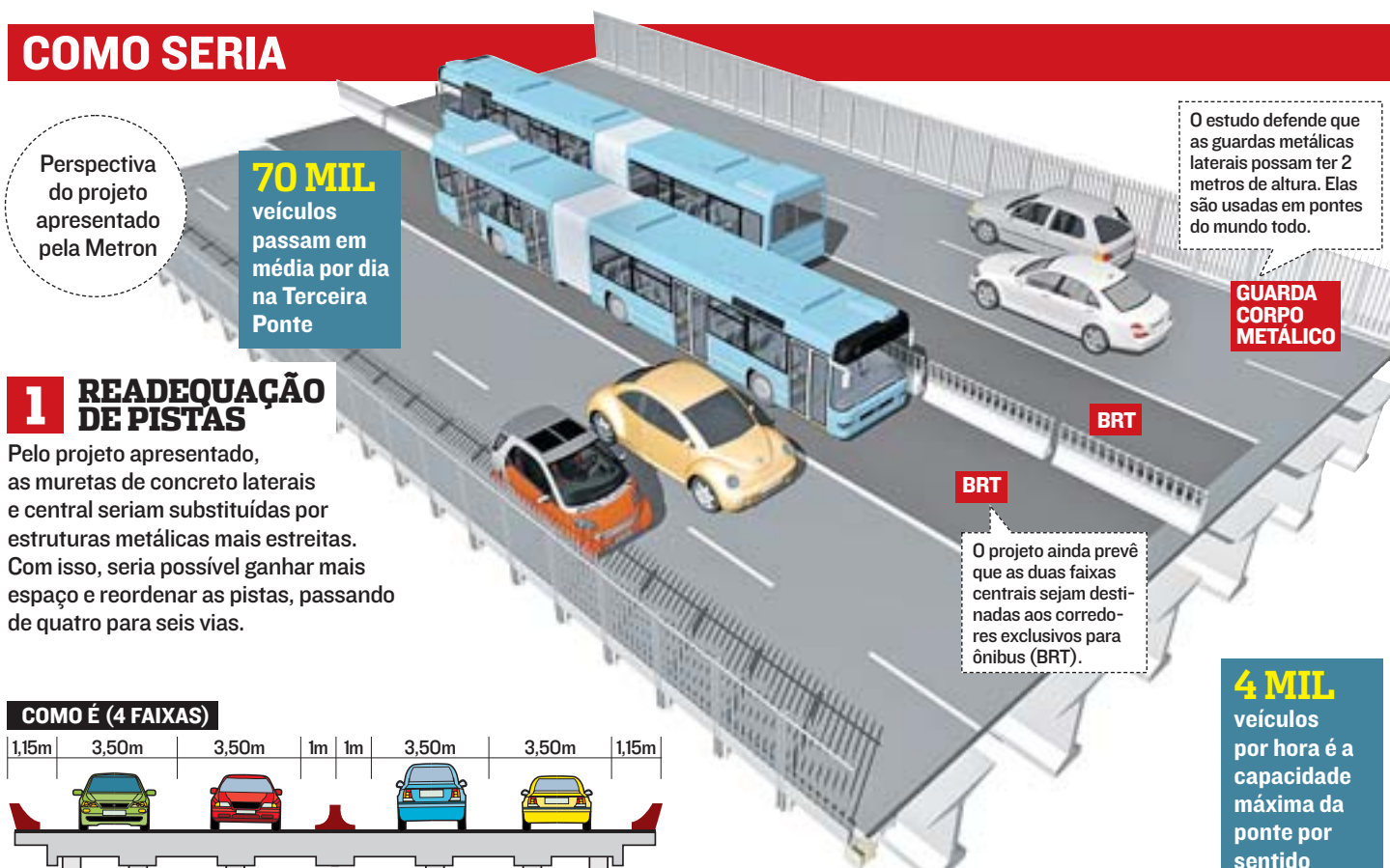
“O que foi apresentado é um projeto conceitual e precisaria ser contratado o projeto executivo com todos os cálculos de impacto. É uma obra que poderia ser feita em menos de um ano, e 20% mais barata que o alargamento”.



JULIA TERAYAMA - 12/08/2013

**TERCEIRA PONTE:** novo projeto apresentado ao governo sugere reaproveitar o espaço da ponte utilizando estruturas metálicas laterais no lugar das muretas de concreto. Seria possível ganhar mais espaço e reordenar as pistas

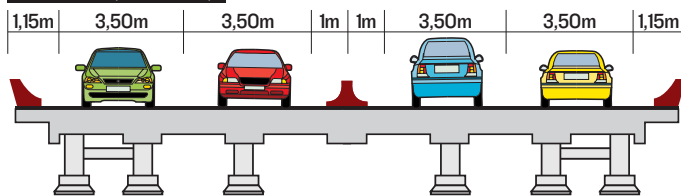
## COMO SERIA



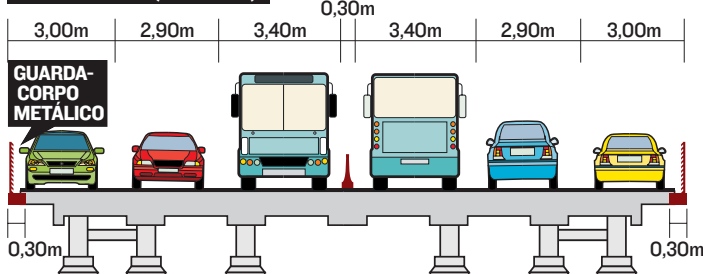
### 1 READEQUAÇÃO DE PISTAS

Pelo projeto apresentado, as muretas de concreto laterais e central seriam substituídas por estruturas metálicas mais estreitas. Com isso, seria possível ganhar mais espaço e reordenar as pistas, passando de quatro para seis vias.

#### COMO É (4 FAIXAS)



#### COMO SERÁ (6 FAIXAS)

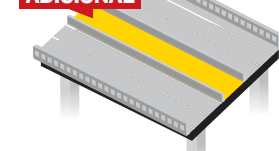


### 2 LARGURA DAS FAIXAS

Hoje, cada faixa tem 3,5 metros, que seria um padrão de autoestradas. Com as mudanças, elas passariam a ter entre 2,9 e 3,4 metros, e continuariam a ter larguras consideradas seguras. Seriam acrescentados 0,30 cm de cada lado para fixar a guarda metálica.

#### OUTROS PROJETOS

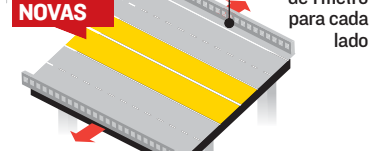
##### FAIXA ADICIONAL



##### Proposta já apresentada pelo governo

Um dos projetos em análise é a retirada da mureta central da ponte para implantar uma faixa a mais no centro. Essa pista teria o sentido reversível conforme a necessidade da via.

##### 2 FAIXAS NOVAS



##### Estudo apresentado pela Rodosol

Pelo projeto, em estudo pelo governo, a ponte seria alargada em um metro para cada lado, ganhando mais duas pistas. Para o projeto, estima-se um custo de cerca de 200 milhões.



#### TEMPO E IMPACTO

Segundo o engenheiro Luiz Carlos Menezes, a obra poderia ser feita em **menos de um ano**, e sem grandes impactos para o trânsito, já que a estrutura metálica pode ser montada fora e, depois, implantada.



#### VALOR

Com o projeto, estima-se que seja economizado **cerca de 80% no valor estimado** para a obra que alarga a ponte em mais dois metros, estimada em **cerca de R\$ 200 milhões**.



## Reportagem Especial

LUIZ CARLOS MENEZES ENGENHEIRO

## “Alargar seria caro e demorado”

Há mais de 10 anos atuando como conselheiro do Plano Diretor Urbano (PDU) de Vitória, o engenheiro civil e sócio-fundador da Metron Engenharia, Luiz Carlos Menezes, disse que a mobilidade urbana na Grande Vitória tem sido uma preocupação.

Para ele, alargar a ponte seria caro, demorado e não há necessidade, já que tem uma plataforma larga para comportar seis vias.

**A TRIBUNA — De onde surgiu a ideia de fazer o projeto?**

**LUIZ CARLOS MENEZES —** Mobilidade urbana é um tema com o qual sempre estive envolvido. Atuo como conselheiro do PDU há 12 anos em Vitória e tenho mais de 20 artigos publicados na área.

Além disso, sempre apresentei propostas para o trânsito, entre elas a rótula da Rio Branco com a Reta da Penha, que foi feita há mais de 20 anos. Também foram acolhidos vários projetos de me-

“A mudança foi a mesma feita na Rio-Niterói, que tinha três faixas de cada lado e passou a ter quatro”

Luiz Carlos Menezes, engenheiro

lhoria viária na Praia do Canto.

**> Como surgiu o estudo da Terceira Ponte?**

Viajo muito e há muito tempo questionava a largura da Terceira Ponte e o adensamento do tráfego. Busquei os projetos originais da ponte e percebi que ela foi projetada dentro de padrões para velocidades de uma autoestrada. No entanto, trata-se de uma via urbana e pode ter faixas mais estreitas com segurança.

**> Acredita que o alargamento seria a melhor saída?**

Não é preciso. Alargar seria caro e demorado. O estudo apresentado pela Rodosol prevê um alargamento de mais de 1 metro para cada lado. Mas a plataforma da ponte tem largura suficiente para comportar seis faixas. Como o problema é que ela tem elementos de concreto que impedem, optamos por substituí-los por estruturas mais estreitas.

É uma conta fácil. São 18,3 metros de largura da plataforma, dividido por seis faixas, dá em média 3 metros para cada uma. O mínimo que se pede são 2,7 metros, então, tem espaço suficiente.

**> Daria para ter segurança?**

Claro. A ponte comporta isso tranquilamente. Essa mudança foi a mesma feita na ponte Rio-Niterói, que tinha três faixas de cada



O ENGENHEIRO LUIZ CARLOS MENEZES defende a proposta de ampliar a capacidade da Terceira Ponte

lado e passou a ter quatro. Estudei o projeto, feito pelo engenheiro Fernando MacDowel, e percebi que dá para garantir a segurança.

**> E quanto às muretas?**

O guarda corpo seria metálico, como é usado em tudo quanto é canto do mundo. Eles são seguros e mais estreitos para ganhar espaço. A proposta que é tenham dois metros de altura.

**> Quando foi apresentado ao**

**governador do Estado?**

Há quatro meses. Ele se interessou e disse que iria estudar, mas com toda a questão da auditoria, será preciso aguardar.

**> O custo seria mais baixo?**

Estimo que 80% mais barato. A proposta de alargar tinha um orçamento de mais de R\$ 180 milhões e demoraria anos. Outro problema com o alargamento seria quando chegasse em Vila Velha, que tem

construções muito próximas. Por isso, seria necessário gastar muito com desapropriações, que se arrastariam por muito tempo.

Essa mudança das muretas e das faixas que propomos não deve demorar mais de um ano.

**> E o impacto no trânsito?**

Bem pequeno, já que toda estrutura poderia ser montada fora e depois colocada no lugar. Precisa-ria de interdições apenas parciais.

## EXPERIÊNCIAS EM OUTROS LOCAIS



## Rio-Niterói

Em seu projeto para a Terceira Ponte, o engenheiro Luiz Carlos Menezes citou o exemplo da Ponte Rio-Niterói, que acrescentou mais uma faixa de tráfego em cada sentido, passando de três para quatro faixas de rolamento em cada sentido. As larguras variam de 2,90 a 3,20 metros, permitindo velocidades de até 100 km/h.

## Especialistas sugerem outras intervenções

Definindo como inteligente o projeto que prevê seis pistas na Terceira Ponte – assinado pelo engenheiro civil Luiz Carlos Menezes – especialistas sugerem outras intervenções para dar fluidez ao trânsito. Uma delas é que as duas faixas destinadas a ônibus fossem removíveis, de acordo com o fluxo de veículos nos horários de pico.

O arquiteto e urbanista Gregório Repsold é um dos especialistas que defende a substituição das muretas de concreto por grades metálicas, e destaca que a obra seria simples e com custo reduzido.

Porém, ele, assim como outros especialistas, demonstra preocupação em relação à segurança das grades metálicas projetadas, por ficarem nas laterais.

Todos defendem que elas sejam reforçadas para segurar um veículo em caso de impacto.

RODRIGO GAVINI - 20/03/2012



PAULO LINDOSO: avaliação

## FALA, LEITOR!

FOTOS: ADEMIR RIBEIRO/AT



LUCIANO DIAS, 36, coordenador de operações

“Mudanças pontuais não vão resolver o problema. É preciso ter uma visão macro, construindo viadutos e túneis, por exemplo”



BRUNO BERNARDES, 25, empresário

“Substituir as muretas de concreto por grades metálicas é um projeto inteligente. Isso deve resolver o problema por um tempo”



RONALDO MARCARINI, 56, tec. seg. do trabalho

“A única maneira de acabar com os engarrafamentos na Terceira Ponte é retirar a praça de pedágio e acabar com a cobrança”



GEORGE MOTTA, 37 anos, jornalista

“Qualquer projeto que melhore o tráfego na Terceira Ponte é válido, desde que não onere mais o valor do pedágio na ponte”

## Ponte em Boston

Na ponte em Boston, Estados Unidos, batizada de Harvard Bridge, também foi usada estrutura de grade metálica, como guarda-corpo.



## Ponte em Montenegro

Outro modelo de guarda-corpo em grade metálica que foi anexado ao projeto do engenheiro Luiz Carlos Menezes foi a ponte em Kotor, Montenegro, na Europa.

