

## **21ª Pesquisa CNT de Rodovias aponta que mais da metade das chamadas obras de arte não possuem acostamentos ou defensas**

As condições da infraestrutura são determinantes para acidentes em pontes e viadutos. A opinião é do especialista em infraestrutura de transporte da UnB (Universidade de Brasília), Dickran Berberian. “As pontes geralmente são mais estreitas que as rodovias, o que já representa riscos aos motoristas e passageiros. Quando não possuem acostamento, implicam grande perigo em momentos de ultrapassagem. A ausência de barreiras é outro problema porque, em caso de acidentes, elas servem para jogar o carro para dentro da pista, evitando que ele caia em rios ou precipícios”, ressalta.

De acordo com a [21ª Pesquisa CNT de Rodovias](#), divulgada no começo de novembro pela Confederação Nacional do Transporte, das 10.447 pontes ou viadutos, mais conhecidos como obras de arte, pesquisados em todo o país, 58,6% não possuem acostamentos ou defensas e 7,6% não possuem nenhum dos dois mecanismos de segurança. Os pesquisadores localizaram cinco pontes caídas, em trechos considerados críticos, nos municípios de Chaval (ES), Nova Venécia (ES), Alcântara (MA), Batalha (PI) e São Desidério (BA).

Segundo Berberian, a construção das obras de arte deve atender a normas estruturais e funcionais, com regras específicas sobre a existência de acostamentos e defensas. O especialista explica que as pontes e viadutos devem ser vistoriados a cada três anos e passar por análises mais detalhadas a cada seis anos. “Como essas vistorias não são realizadas com a frequência necessária, usualmente são detectados problemas por falta de manutenção, recalques nas fundações e corrosões causadas por enchentes”, explica.

Ele acredita que a manutenção é importante para identificar se as obras de arte possuem trincas e corrosões nas ferragens. Outro ponto observado são os afundamentos no solo devido ao mau dimensionamento ou excesso de carga. Por fim, ele sinaliza a importância de um planejamento de controle hidrogeológico para previsão de futuras enchentes. “Fica difícil dimensionar um problema se não sabemos o momento em que os rios vão encher”, lamenta o especialista. Ele cita que conhece mais de 50 casos em que ônibus caíram nos rios à noite porque estava chovendo e os motoristas não conseguiram perceber que as pontes não estavam com os trechos completos.

### **Pontes antigas**

O analista de infraestrutura do Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil, Issa Miguel, diz que a maior parte das rodovias do Brasil foi projetada entre as décadas de 1960 e 1970. “Quando iam construir uma ponte naquela época, os engenheiros levavam em conta um trecho estreito do rio em linha reta e depois encaixavam a rodovia na obra de arte. Por isso, o traçado da rodovia nas proximidades da ponte pode apresentar curvas acentuadas. Hoje, elas são construídas sob outra ótica: acompanham os tamanhos e padrões das rodovias”, acrescenta. Ele também pondera que a maioria dos projetos não previa acostamentos. “Só havia meio-fio e barreira. Dos anos 1980 para cá, as obras mudaram e passaram a considerar esses aspectos de segurança.”

Outro problema, segundo ele, foi o envelhecimento das obras de arte sem manutenção. Recentemente, o Dnit criou o Proarte (Programa de Manutenção e Reabilitação de Estruturas), que tem como objetivo eliminar as deficiências estruturais e funcionais das pontes e dos viadutos por meio de reabilitação e manutenção. “Se uma obra precisar de algum reforço, o órgão aproveita e faz o alargamento abrangendo acostamentos e barreiras”, detalha. Miguel completa dizendo que houve uma classificação das pontes e que a prioridade para os reparos ocorre em situações mais críticas.

**Fonte:** [Agência CNT de Notícias](#), em 01.02.2018.