

# INSPEÇÕES PERIÓDICAS NAS PONTES DO RECIFE

Carnot Nogueira \*

**E**m 15 de dezembro de 1965, o colapso da Ponte Prateada, sobre o Rio Ohio, nos EUA, levou a uma grande preocupação acerca do estado de conservação das pontes naquele país. A ponte que caíra, conhecida como *Silver Bridge* ou *Point Pleasant Bridge*, e que havia sido construída em 1928, colapso sem qualquer aviso, levando à morte 46 pessoas. A fratura de uma barra foi identificada como causa técnica imediata do colapso. Por causa das mortais conseqüências do acidente ficou clara a necessidade de inspeções periódicas nas pontes dos EUA e o Congresso daquele país apressou-se em criar procedimentos para inspeções periódicas de pontes e viadutos. Assim, em 1971, normas para a inspeção de pontes e viadutos foram criadas e medidas foram adotadas para que novos acidentes pudessem ser evitados; foram definidos parâmetros para avaliar o estado das pontes e viadutos, foram estabelecidas padronizações para os relatórios de inspeção, procedimentos de inspeção foram uniformizados e até critérios para qualificação de inspetores foram criados. Atualmente, todas as pontes públicas dos EUA com 6 metros ou mais de extensão são inspecionadas, no máximo, a cada dois anos. Essas salutares Inspeções periódicas certamente contribuíram em muito para evitar novos acidentes em pontes dos EUA, onde, desde o colapso da Ponte Prateada, não se tem notícia de colapsos fatais de pontes. Vê-se, assim, um exemplo acabado de como a adoção de inspeções periódicas pode redundar na melhoria da qualidade da malha viária de um país, estado ou município.

Programas de inspeção periódica de pontes e viadutos nos países europeus são semelhantes aos adotados nos EUA. Na Alemanha há quatro níveis de inspeção: inspeções visuais a cada 3 meses, inspe-

ções mais acuradas a cada 3 anos, inspeções detalhadas a cada 6 anos e inspeções especiais para avaliação de danos específicos nas pontes. Na França há dois tipos de inspeção: inspeções regulares em intervalos de tempo de menos de 5 anos e inspeções detalhadas especiais: após a construção da ponte ou viaduto, antes de expirar a garantia pela construção e sempre que um problema na ponte ou viaduto é detectado. No Reino Unido, três níveis de inspeção são adotados: inspeções regulares a cada dois anos, inspeções detalhadas em intervalos de 6 a 10 anos e inspeções especiais para avaliação de problemas específicos.

Pontes e viadutos, bem como outras estruturas da malha rodoviária recifense, têm se tornado pontos de crescente vulnerabilidade a acidentes e problemas estruturais. Diversos fatores concorrem para que as pontes e viadutos de nossa cidade mereçam cada vez mais a atenção da Administração Municipal: a crescente demanda do tráfego, a presença de constantes engarrafamentos, o envelhecimento natural dos componentes estruturais, as intempéries, a exposição à poluição das águas dos rios, a aproximação do término da vida útil das pontes e viadutos, etc. As pontes e viadutos, mais que outros componentes da malha viária, prescindem de atenção quanto à sua saúde estrutural, pois acidentes nessas obras podem causar mortes, além de provocar transtornos no trânsito. O desabamento da mureta de proteção e de parte do calçamento da Antiga Ponte Giratória evidencia o estado de abandono das pontes do Recife. Lamentavelmente, apesar de ter recebido, desde fevereiro de 2003, recomendações detalhadas do TCE para efetuar inspeções nas pontes do Recife, a Administração Municipal somente inicia a tomar medidas preventivas após

\* Ph.D., engenheiro civil, inspetor de obras públicas do Tribunal de Contas do Estado

o desabamento que ocorreu no dia 1º de dezembro.

É fortemente recomendável, portanto, que a Prefeitura do Recife proceda a um cadastramento das pontes e viadutos municipais e avalie, através de inspeções periódicas, o estado de cada uma delas. As inspeções podem ser visuais, uma vez que este tipo de inspeção constitui um método simples, barato e seguro para determinar o estado de obras civis. Entretanto, caso seja constatada a existência de algum problema de natureza grave em alguma ponte, um exame mais minucioso deve ser realizado – até mesmo com uso de ensaios não destrutivos (ensaios dessa natureza não danificam as estruturas).

Algumas vantagens imediatas da realização de inspeções periódicas nas pontes podem ser constatadas de imediato: (1) evitam-se acidentes estruturais nas pontes e viadutos, como o que ocorreu na Antiga Ponte Giratória; (2) as medidas de manutenção e reparo

são mais baratas quando os problemas são detectados em seu estágio incipiente; e (3) através de inspeções periódicas afastam-se situações emergenciais que poderiam suscitar dispensa de licitação e a contratação de serviços com preço maiores que os cobrados no mercado. Observe-se que todas as vantagens apontadas implicam uma melhor gestão dos recursos públicos. Ademais, a adoção de manutenção preventiva em pontes e outras obras afastaria a incidência da *contravenção de perigo de desabamento* pela Administração Municipal (Decreto-lei nº 3.688/1941, art. 30 – Contravenção de perigo de desabamento: omitir alguém a providência reclamada pelo estado ruinoso de construção que lhe pertence ou cuja conservação lhe incumbe.) As pontes da Veneza Brasileira não podem continuar no estado de abandono em que se encontram, ações visando à inspeção e à manutenção das pontes recifenses precisam ser adotadas imediatamente.