



Faculdade de Engenharia do Porto defende intervenção urgente na Ponte Eiffel de Viana

Andrea Cruz

Piso revelou comportamento anómalo logo após as obras de 2007, que custaram 8,6 milhões de euros. Idade da ponte não permite que seja asfaltada

● O Departamento de Engenharia Civil (DEC) da Faculdade de Engenharia da Universidade do Porto (FEUP) defende uma nova e urgente intervenção no pavimento do tabuleiro rodoviário da ponte Eiffel, em Viana do Castelo, aconselhando uma “aplicação mais cuidada dos materiais”. Esta solução, no entender de Joaquim Figueiras, o responsável pelo DEC que, durante cerca de um ano, conduziu os estudos na ponte-monumento gerida pela Refer, poderá garantir mais durabilidade ao revestimento. O tabuleiro rodoviário reabriu em Outubro de 2007, após 21 meses de obras orçadas em 8,6 milhões de euros.

Fonte do Gabinete de Relações Públicas da Refer adiantou ao PÚBLICO

que o relatório está em “apreciação técnica”. No entanto, adiantou que, “no imediato”, não está prevista qualquer intervenção de reabilitação do piso.

Joaquim Figueiras explicou que, na obra de 2007, “foram seguidos os procedimentos aconselhados na altura, mas, neste caso, e face às variações de temperatura e carga a que o material está exposto, verificou-se não serem as suficientes, contribuindo para sua degradação acelerada”.

No entanto, aconselhou a realização de “uma experiência”, em parte do piso, “com uma melhor preparação da superfície de aço para avaliar o comportamento do material, em termos térmicos e de carga, antes de uma intervenção global” no tabuleiro rodoviário. Este ensaio justificar-se-ia pela escassa utilização deste revestimento em Portugal. O especialista da FEUP precisou que, no Norte, a ponte móvel do porto de Leixões, em Leça da Palmeira-Matosinhos, é das poucas obras com o mesmo revestimento. Mas aqui “a circulação só é permitida a veículos ligeiros e não apresenta os mesmos proble-



PAULO RICCA

Revestimento da ponte Eiffel só foi usado na ponte-móvel de Leixões

mas da ponte de Viana”, ressaltou.

Explicou também que a informação disponível sobre este tipo de material é escassa e a que é prestada pelo fornecedor “é grosseira e pouco elucidativa”. Mas reconheceu que no mercado nacional há “poucas alternativas” aplicáveis à travessia com 133

anos. “Por ser muito antiga, não pode ter um revestimento pesado, como asfalto”, ilustrou.

Joaquim Figueiras admitiu que as “deformações” detectadas no piso da ponte poderão ter origem “no interface do material”, ou seja, na “ligação do revestimento ao aço”.