

Recordações de um engenheiro com expertise em grandes pontes



ENG.º SILVIO CIAMPAGLIA

Segundo Silvio Ciampaglia, diretor da Sobrenco Engenharia e presidente do Sindicato das Indústrias da Construção Pesada do Estado de São Paulo (Sinicesp), o projeto e a construção de pontes, viabilizando a travessia de trechos por muitos considerados intransponíveis, constituem um capítulo à parte na história de muitas construtoras. “No caso da Sobrenco, ao longo de seus 59 anos de existência, ela tem sido capaz de decifrar todos os enigmas, na forma de grandes obras que contribuem para a união das regiões, inclusive ligando fronteiras antes afastadas por imensos obstáculos naturais”, diz, acrescentando que entre as realizações de sua vida profissional tem grande significado a de haver contribuído, com sua expertise, para a integração física do Cone Sul, com a construção de pontes conectando o Brasil a países vizinhos.

Paulistano do bairro de Santa Cecília, nascido há 71 anos, o engenheiro civil Silvio Ciampaglia foi da primeira turma da Escola de Engenharia Mauá (Instituto Mauá de Tecnologia), por onde se graduou. Não é de hoje que uma de suas maiores preocupações é a situação precária da infraestrutura brasileira, um dos fatores – ao lado da excessiva carga tributária – que sufocam os produtores do país e, por conseguinte, a economia nacional. Para ilustrar esse estado de coisas, Ciampaglia lembra uma afirmação do ator Antonio Fagundes, em entrevista a um órgão da imprensa, na qual afirma que hoje seria impossível produzir novamente a famosa série televisiva Carga Pesada, que retratava a vida de dois caminhoneiros (personificados por ele próprio e por Stênio Garcia) que percorriam as mais variadas regiões do país. “Segundo Fagundes, essa dificuldade reside na precariedade e no estado deplorável da maioria das estradas brasileiras, com exceção da malha paulista”, lembra Ciampaglia, para quem é inadmissível que os sucessivos governos que vêm comandando os negócios públicos em um país com as dimensões continentais do Brasil continuem caminhando a passos lentos nas questões de transporte e logística nos diferentes quadrantes da nação.

Nesta fase de crise global em que o Brasil, apesar das dificuldades, precisa emergir, Silvio Ciampaglia acha que o papel da engenharia continua sendo, como sempre, fundamental para atacar as insuficiências que afetam nossa infraestrutura em geral e da área de transportes em particular. “Nada avança e o Brasil vai ficando cada vez mais para trás sempre que essas obras começam a patinar. Nós estamos vendo que o custo Brasil, por não sermos dotados de uma infraestrutura adequada, é caríssimo. Esse custo brasileiro de logística chega a ser o dobro daquele verificado nos Estados Unidos. Para a gente transportar uma mercadoria, a logística deficiente faz o Brasil perder grandes oportunidades e desperdiçar muito dinheiro. O custo Brasil de que eu estou falando é aquele que afeta a competitividade das empresas, que além de enfrentar cargas tributárias altíssimas, não conta com infraestrutura adequada para tudo o que se refere a transporte, seja por trilho, rodovia, porto, aeroporto ou hidrovía.”

Ciampaglia mantém bem viva em sua memória várias obras de expressão realizadas pela Sobrenco, caso do projeto e construção da Ponte Professor Maurício Joppert, localizada em Presidente Epitá-

cio (SP) sobre o Rio Paraná, na Rodovia BR-374-SP/MT, ligando os estados de São Paulo e Mato Grosso do Sul. A ponte possui 2 550m de extensão total e 12,70m de largura e é composta por sete vãos de 112,50m, dois vãos de 78,75m, 35 vãos de 45m e dois encontros de 15m cada. Foram executados nove vãos em balanços sucessivos no trecho correspondente ao canal navegável. A obra foi construída no prazo de 56 meses, e concluída em 1965. A área de tabuleiro é de 32 385 metros quadrados.

Outro caso listado por Ciampaglia é o do projeto e construção da ponte sobre o Rio Tocantins, na Rodovia Belém - Brasília (BR-14), localidade de Estreito (MA), ligando os estados de Tocantins e Maranhão. Construída no prazo de 280 dias consecutivos, de 1960 a 1961, ele lembra as principais características da obra: comprimento total de 530,70m, composta por um vão principal de 140m, dois vãos de 53m, dez vãos de 20m, dois vãos de 16,35m, dois vãos de 16m e dois encontros de 11m. A largura da ponte é de 10m e possui superestrutura em concreto protendido. “O vão principal, em viga reta de concreto protendido, executado em balanços sucessivos, foi o pioneiro neste método construtivo no Brasil, tendo constituído, durante algum tempo, o recorde mundial de vão livre”, destaca ele.

Ciampaglia cita que depois disso a Sobrenco quebrou mais dois recordes quando arquitetou a Ponte do Rio Pelotas, na divisa entre os estados de Santa Catarina e Rio Grande do Sul, com extensão total de 250m e largura de 11,60m. Além do prazo reduzido – 11 meses em 1966 – obteve outra importante marca: a construção de um vão livre de 189m, o maior do Brasil e o segundo mais longo do mundo naquele momento. “Como o local apresentava grande grau de dificuldade, a empresa empregou sua experiência para proporcionar perfeito equilíbrio em toda a extensão da ponte”, diz, lembrando que, para tanto, a Sobrenco utilizou duas técnicas: o recurso da fixação das fundações das extremidades da obra, através de tirantes protendidos verticais ancorados no leito rochoso subjacente, e também a execução da viga reta de concreto protendido da superestrutura pelo método dos balanços sucessivos, totalizando 2 900 metros quadrados de área de tabuleiro.

Ciampaglia enfatiza que a união das fronteiras entre Brasil e Argentina, na região das Cataratas do Iguaçu, é outra obra relevante que leva a marca da Sobrenco. Construída em parceria com a empresa argentina Supercimento, em consórcio formado por exigência da licitação, a Ponte Internacional Presidente Tancredo Neves, também conhecida como Ponte da Fraternidade, tem altura de 75 metros acima do nível médio das águas do Rio Iguaçu, com extensão total de 480m e largura de 16,50m. É constituída por um pórtico de três vãos, sendo um vão central de 220m e dois laterais de 130m cada um, com superestrutura em viga caixão reta de concreto protendido, executada pelo método de balanços sucessivos, com área de tabuleiro de 7 920 metros quadrados. “Foi construída no prazo de 30 meses, de 1983 a 1985.”

* Juan Garrido, interino.