

Empresa de SC fará projeto de ponte no Sul do RS

Nova Engenharia apresentou menor preço na concorrência para a estrutura entre Rio Grande e São José do Norte

/ INFRAESTRUTURA

Lívia Araújo

livia@jcrs.com.br

Uma empresa de Santa Catarina foi a vencedora da concorrência para a realização do projeto executivo de engenharia da ponte entre Rio Grande e São José do Norte. A ligação a seco entre os dois municípios separados pela Lagoa dos Patos representa uma demanda da comunidade há cerca de 50 anos, para ligar Rio Grande ao restante do RS por meio da rodovia BR-101.

A apresentação das propostas foi realizada na quarta-feira. A Nova Engenharia S/A, sediada em Florianópolis e fundada em novembro de 2024, venceu o certame, apresentando o menor preço, de R\$ 7.594.348,70, tendo outras seis concorrentes. O preço máximo indicado no edital do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit) era de R\$ 10.332.447,33.

Um dos sócios da Nova Engenharia é José Antunes Sobrinho, também acionista da Ecovix, empresa controladora do Estaleiro Rio Grande.

A partir disso, findo o prazo de 15 dias para recursos, a empresa terá cerca de dois anos para a elaboração do projeto de execução da estrutura, que, segundo a exposição realizada pelo Dnit em uma audiência pública realizada em Rio Grande em abril, terá quatro possibilidades de traçado, todas envolvendo diferentes combinações de ponte fixa ou móvel e contornos viários ao Norte ou ao Sul dos centros urbanos.

É a partir do projeto executivo, que contém todos os parâmetros técnicos para a construção, que a obra propriamente dita poderá ser iniciada. A partir disso, o prazo previsto para a entrega da estrutura é o ano de 2029.

Jair Rizzo, que coordena a Comissão Regional pró-ponte, celebrou a conclusão de mais essa

etapa para a concretização da demanda da região. “Há 25 anos a gente vem batalhando sem parar. Estamos escrevendo a penúltima fase deste grandioso projeto. A gente conseguiu romper a barreira da descrença tanto política quanto popular” em relação à obra.

A publicação do edital pelo governo federal aconteceu em 21 de março, e gerou reações positivas de lideranças políticas, empresariais e populares da zona Sul do estado, que pontuam que a ligação a seco entre as duas cidades ampliará as atividades do Porto de Rio Grande, otimizando a logística do complexo e permitindo a instalação de novos terminais na vizinha São José do Norte, e também impulsionará o turismo na região, diminuindo em 100 km a distância entre Rio Grande e Santa Catarina. “A ponte representa nossa redenção econômica e social. Através da expansão portuária, da expansão do turismo, a gente tem um grande potencial”,



ANTONIO PAZ/ARQUIVO/JC

Travessia é feita atualmente por meio de barcas para balsas

reforçou Rizzo.

Atualmente, a conexão entre os dois municípios se dá pela travessia de balsa, para veículos automotores, e de barca, para os pedestres, trajeto que leva cerca de uma hora, entre embarque e desembarque, para vencer os 5km de extensão do canal, serviço que

Rizzo classifica como “arcaico, precário e caríssimo”. Segundo ele, um veículo de passeio paga cerca de R\$ 50,00 por travessia, enquanto caminhões podem desembolsar até R\$ 500,00 para cruzar o canal. A passagem de pedestres, por sua vez, é realizada por lanchas, com tarifa de R\$ 6,50.

Capital terá “onda verde” com novos semáforos, diz EPTC

/ TRÂNSITO

Gabriel Margonar

gabrielm@jcrs.com.br

Iniciada no final de 2023, a modernização da rede semaforica de Porto Alegre já abrange cerca de 70% dos controladores previstos no Programa Sinal Verde, que substitui equipamentos antigos por tecnologia conectada via 4G e fibra ótica. A Empresa Pública de Transporte e Circulação (EPTC) prevê a conclusão da atualização de toda a rede – composta por cerca de 1 mil controladores – até o fim deste ano.

A Capital conta atualmente com aproximadamente 11 mil semáforos, gerenciados por esses dispositivos programáveis. Antes da reforma, 92% dos controladores utilizavam cabeamento subterrâneo, tecnologia mais suscetível a falhas e vandalismo, enquanto apenas 8% operavam com comunicação por fibra ótica ou 4G. Segundo o presidente da EPTC, Pedro Bisch Neto, os novos aparelhos permitem a comunicação direta entre os cruzamentos, eliminando interferências.

“Os resultados já são perceptíveis. É difícil encontrar uma via em que não se passe por pelo menos cinco semáforos verdes consecutivos”, afirma.

Até o momento, 634 controla-

dores foram atualizados. Dados da empresa indicam quedas expressivas no tempo de espera, como na avenida Assis Brasil, próximo à rua Luzitana, onde o tempo médio teria caído de 134 para 9 segundos. Em outras vias importantes, a redução ultrapassaria 50%.

A EPTC atribui esses ganhos à nova lógica de comunicação entre os equipamentos, com um sistema semelhante à tecnologia usada em celulares para conciliar horários.

Agora, a próxima etapa inclui a modernização dos 350 controladores restantes, com licitação prevista ainda para este semestre e conclusão até o final de 2025. Entre os cruzamentos que receberão atualização estão avenidas como Ipiranga, Protásio Alves, Goethe, Sertório, Siqueira Campos e Nilo Peçanha.

Outro avanço é a ampliação dos NoBreaks – sistemas que mantêm os semáforos ligados durante quedas de energia. Após recentes apagões na cidade, a EPTC aumentou de 60 para 140 esses equipamentos em menos de um ano.

Apesar dos progressos, parte da população ainda reclama de sinais descoordenados, especialmente fora dos grandes corredores. “São cerca de mil cruzamentos. Alguns têm fluxo maior, outros ainda operam com equipamentos antigos e mais sujeitos a falhas. Em média, os modernizados funcionam melhor.” Ele ressalta que a percepção da melhoria depende do horário, tipo de via e volume de tráfego. “Não dispomos de inteligência artificial adaptativa; o sistema segue lógica fixa de horários.”



FERNANDA FELTES/JC

Conclusão da transição deve ocorrer até o fim do ano

Obras na Orla de Ipanema serão concluídas em novembro

/ URBANISMO

Arthur Reckziegel

arthurr@jcrs.com.br

A obra de revitalização da Orla de Ipanema, que teve ordem de início em outubro de 2024 pela secretaria do Meio Ambiente, Urbanismo e Sustentabilidade (Smamus) de Porto Alegre e pelo Escritório de Reconstrução e Adaptação Climática na época, tem nova previsão de conclusão: novembro deste ano.

Entretanto, de acordo com o diretor de Áreas Verdes da Smamus, Alex Souza, o projeto não está atrasado. “Na verdade, este novo prazo se dá pela adição de novas demandas.” Além da construção do banco contemplativo de 45 centímetros de altura feito de concreto e do enrocamento (colocação de pedras) para dar mais sustentação ao calçadão e evitar o impacto das ondas, ainda haverá a troca de dois quilômetros de meio-fio, a revitalização da ciclovia e a construção de 16 churrasqueiras.

Souza citou em detalhes a importância das alterações que

estão sendo realizadas no local. “A contenção anterior, além de acabar no nível da calçada, era de granito. Optamos por utilizar concreto a partir de agora por ser um material muito mais resistente. Além do mais, o concreto no espaço público é durável, então a necessidade de uma troca futura é postergada. Neste projeto, reafirmamos o nosso compromisso de fazer uma orla bonita, acessível e sustentável, num espaço que é um dos cartões-postais da Zona Sul de Porto Alegre”, aponta.

Para facilitar o acesso do calçadão até a praia, serão colocadas sete escadas e o mesmo número de rampas para pessoas com problema de mobilidade.

O diretor é categórico ao dizer que a obra faz parte de um projeto de revitalização do espaço, e não de um projeto de proteção contra as cheias. A revitalização completa tem investimento de R\$ 10,8 milhões, recursos oriundos do Termo de Conversão em Área Pública (TCAP), firmado com a empresa Multiplan (pelo loteamento localizado na avenida Diário de Notícias).