

Começa a instalação dos cabos de aço no trecho estaiado da Ponte de Guaratuba

21/08/2025

Infraestrutura e Logística

Quem passa pela Baía de Guaratuba já enxerga o traçado da ponte e, a partir de agora, também verá a parte estaiada ganhando forma. Começou nesta semana a instalação dos estais, cabos de aço que darão sustentação para a parte central da estrutura, por onde passarão veículos e pedestres. As obras atingiram [70% de execução, de acordo com o último boletim de julho](#), e seguem dentro do cronograma.

“Nós estamos iniciando a etapa de avanço sucessivo do tabuleiro da ponte e, para que esse avanço possa ocorrer e ser sustentado, dependemos dos cabos de estais. Já instalamos o primeiro par de estais, que é o primeiro conjunto responsável por suportar o tabuleiro da ponte”, afirmou o engenheiro civil Rodrigo Marques. Ele é gerente de produção do Consórcio Nova Ponte, responsável pelas obras da Ponte de Guaratuba.

Os estais são cabos de aço tensionados que se ligam diretamente ao tabuleiro e às torres (mastros) da ponte. Eles sustentam o peso do tabuleiro, transportando as cargas verticais e horizontais para as torres, que por sua vez recebem essas forças e as transferem para as fundações por meio de compressão vertical. Já a fundação absorve e distribui as forças vindas dos mastros e estais para o solo e a rocha, onde estão as estacas marítimas.

O sistema estaiado tem como principais benefícios a utilização em grandes vãos, como é o caso da Ponte de Guaratuba, que terá um vão de 160 metros e canal de navegação de 19 metros de altura por 90 metros de largura; redução dos balanços e vibrações, tornando o tabuleiro mais estável que uma ponte pênsil; possui redundância estrutural, proporcionando mais segurança; além de ter o processo de construção mais rápido que os demais modelos.

“Muita gente pergunta ‘Por que uma ponte estaiada? É só pelo visual?’. A resposta é não. Ela tem um apelo estético e arquitetônico, mas, tecnicamente, permite vencer vãos maiores, ou seja, maiores distâncias entre apoios, coisa que não seria possível em estruturas comuns de vigas. Além disso, ela proporciona economia de materiais. O tabuleiro de uma ponte estaiada, que é a parte onde

os veículos vão transitar, costuma ser mais esbelto, mais fino e mais leve”, acrescentou.

- **Menor IPVA do Brasil: confira na calculadora uma simulação do valor com alíquota de 1,9%**
- **Com apoio do Estado, Foz do Iguaçu vai ganhar Centro Cívico muito mais moderno**

Na Ponte de Guaratuba são dois mastros principais, sendo que cada um deles terá 12 pares de estais, sendo 12 saindo para a esquerda e outros 12 para a direita de cada mastro. O estai é formado por um conjunto de cordoalhas, composta por sete fios de aço de alta resistência com três camadas de proteção anticorrosão: galvanização; aplicação de cera; e a capa de polietileno de alta densidade (PEAD).

“Ao todo, serão 61 cordoalhas por estai. Cada cordoalha é tensionada a aproximadamente 10 toneladas. Portanto, um estai com 61 cordoalhas suporta cerca de 610 toneladas. A carga de ruptura é mais que o dobro disso, mas, por segurança, trabalhamos com o limite de 10 toneladas por cordoalha”, explicou o engenheiro.

Segundo Marques, essa é uma das etapas mais complexas da construção da ponte. “O maior desafio é a precisão da montagem. Tanto no mastro quanto no tabuleiro, os estais são fixados em ancoragens metálicas. Essas ancoragens precisam ser instaladas com precisão milimétrica. Se houver desalinhamento, isso gera esforços não previstos no projeto, que podem levar à necessidade de reforço da estrutura ou, em casos extremos, até à demolição e reinstalação. Por isso, a precisão é fundamental”, disse.

“Nós trabalhamos junto com uma multinacional parceira especializada em sistemas e montagem de estais, então temos aqui equipes nacionais e internacionais acompanhando esse processo. O mesmo sistema que está sendo aplicado na Ponte de Guaratuba é utilizado em pontes estaiadas no mundo inteiro, como Europa, China e Estados Unidos. Estamos empregando aqui um padrão internacional de engenharia”, completou Marques.

“Quem acompanha o desenvolvimento da ponte desde o começo possivelmente lembra que ela inicialmente teria dois conjuntos de estais, um ao lado do outro, apoiados nas laterais. Durante a elaboração do projeto chegamos a esta solução de um único conjunto central, apoiado no meio da pista, onde também ficam as barreiras de concreto separando o tráfego”, destaca o diretor-presidente do Departamento de Estradas de Rodagem do Paraná (DER/PR), Fernando Furiatti.

“Esta mudança facilita o acesso de equipes de manutenção, que irão inspecionar a ponte nas décadas futuras, realizando melhorias conforme a necessidade, e garante a mesma estabilidade estrutural. É mais um exemplo de como o DER/PR executa obras na malha rodoviária pensando a longo prazo, garantindo trafegabilidade, segurança e conforto para os usuários”, complementa. O DER/PR é responsável pela administração da obra, além da fiscalização do andamento dos serviços.

Essa é uma das últimas etapas de construção da Ponte de Guaratuba. Isso porque à medida que os estais são instalados nas aduelas, o tabuleiro da ponte avança até chegar às extremidades, de ambos os lados. Depois disso vêm as etapas finais, como iluminação, guarda-rodas, pavimentação, ciclovia, até ela ser liberada para o tráfego de veículos. A previsão de conclusão das obras é em abril de 2026.

- [**Quarto Centenário a Goioerê: governador entrega pavimentação em concreto da PR-180**](#)
- [**Paraná tem pela 1ª vez menor IPVA, carga mais baixa para empresas e cesta básica mais isenta**](#)

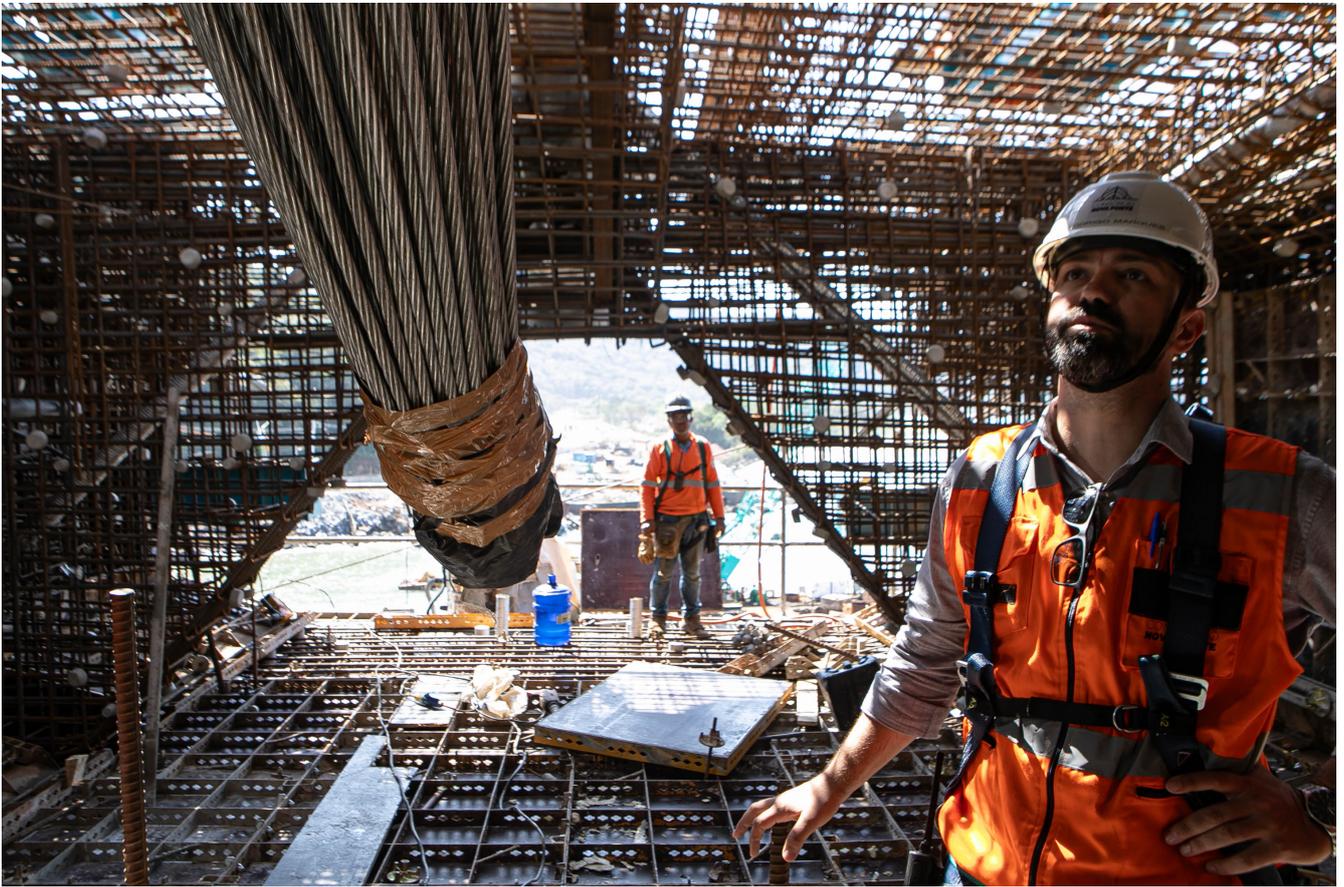


Foto: Roberto Dziura Jr./AEN



Foto: Roberto Dziura Jr./AEN



Foto: Roberto Dziura Jr./AEN

ESTACAS – Nesta semana, foram [concluídas a concretagem das estacas marítimas](#), consolidando o avanço de uma das fases mais importantes da obra, em especial no trecho estaiado, o qual exigiu soluções técnicas complexas devido às condições geológicas e à influência das marés na Baía de Guaratuba.

As estacas são parte fundamental da fundação da ponte e representam o início de todo o processo de sustentação da estrutura. O projeto contempla um total de 64 estacas, sendo que a primeira estaca foi concretada em 17 de maio de 2024 e, pouco mais de um ano, a última estaca marítima foi finalizada. Destas, 24 compõem o trecho estaiado da ponte, o mais complexo e estratégico do projeto.

ACESSOS – Além do trecho estaiado, as obras também avançam para os [acessos viários da estrutura, que ligará a PR-412 nos dois extremos da ponte, garantindo fluidez ao tráfego e integração com o novo sistema viário](#). O trecho de acesso no lado de Guaratuba conta com cerca de 940 metros de obras, enquanto que do lado mais próximo a Matinhos são aproximadamente 880 metros. A extensão total, incluindo a ponte, chegará a 3,07 quilômetros.

PONTE – A Ponte de Guaratuba terá 1.244 metros de extensão, com quatro faixas de tráfego, duas faixas de segurança, barreiras rígidas em concreto, calçadas com ciclovia e guarda-corpo nas extremidades.

O Governo do Estado está investindo R\$ 386,9 milhões para a construção da estrutura, que tem previsão de entrega para abril de 2026. As obras, que acontecem 24 horas por dia, podem ser acompanhadas em tempo real através de câmeras de monitoramento no site da Ponte de Guaratuba.

Confira o vídeo das obras: