

### INFRAESTRUTURA

# Pontes e viadutos são monitorados no DF

Depois de alerta do Tribunal de Contas do Distrito Federal (TCDF) construções são reforçadas ou reformadas pela Novacap. Moradores pedem a intervenção na estrutura que cruza o Rio Melchior, entre Samambaia e Ceilândia

» ARTHUR DE SOUZA  
» DAVI CRUZ

Ed Alves/CB/D.A Press



A ponte que desabou sobre o Rio Tocantins acendeu alerta sobre a necessidade de conservação e reforma de pontes, viadutos, passagens subterrâneas e passarelas no Distrito Federal. Desde 2012, relatório do Tribunal de Contas (TCDF) apontou que nove pontes e viadutos da capital estavam com riscos estruturais e indicava a necessidade de intervenções imediatas em algumas obras do Plano Piloto. A Novacap monitora e faz reforços nessas estruturas (veja quadro ao lado).

Os locais em risco eram: Ponte do Bragueto; Ponte Costa e Silva; Ponte das Garças; viaduto do Eixo W, sobre a via N2; viaduto do Eixo L, na altura da 215/216 Norte; viaduto do Eixo W, na altura da 115/116 Norte; viaduto do Eixo L, na altura da 203/204 Sul; viaduto do Eixo L, na altura da 215/216 Sul; e a passagem de pedestres subterrânea entre as quadras 115/116 e 215/216 Norte.

Problemas estruturais e falta de manutenção acarretaram no desabamento de parte do viaduto do Eixo Sul, em 2018, e na interdição da ponte sobre o Rio Melchior, por representar risco, em 2022. Especialista em Infraestrutura de Transportes e mestre em Transportes, o engenheiro civil Erick Luiz de Freitas pontuou que os viadutos, túneis e pontes são conhecidos na engenharia como Obras de Arte Especiais (OAE) e exigem procedimentos de inspeção e manutenção singulares.

“Assim como toda e qualquer estrutura, requer que sejam realizadas manutenções preventivas, com o intuito de prolongar a vida útil, assim como identificar eventuais manifestações patológicas ou anomalias”, ressaltou.

O engenheiro lembrou do desabamento de parte do viaduto do Eixo Sul para afirmar que, assim como o desabamento da ponte na BR-266, esse tipo de situação é causada pelo desgaste natural da estrutura associados à falta de manutenção preventiva. “Cabe destacar que a malha rodoviária federal, implantada desde a década de 40, remete às primeiras normas de cálculo e execução de estruturas de concreto armado do DNIT (Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes)”, observou.

Erick comentou que as OAEs espalhadas pelo Brasil são bastante heterogêneas, com diferentes geometrias transversais, calculadas para solicitações de diferentes carregamentos e dimensio-

Via que passa por baixo do viaduto próximo ao Setor Policial, no final da Asa Sul, passa por constantes obras de conservação

Marcelo Ferreira/CB/D.A Press



Estrutura desabou próximo à ponte sobre o Rio Melchior

nadas segundo critérios vigentes à época dos respectivos projetos. “Assim, é urgente que as estruturas antigas passem por uma atualização de seus projetos, o que demanda, além de manutenção, eventuais reforços estruturais, para que possam acompanhar os esforços de carga, cada vez maiores, em função do avanço da tecnologia, que permite aos caminhões transportarem cada vez mais carga”, opinou o especialista.

#### Medo

A ponte sobre o Rio Melchior, que divide as regiões de Samam-

baia e Ceilândia, na DF-180, é utilizada diariamente por moradores que reclamam da estrutura de mão única e sem a visibilidade adequada. Gil Batista de Freitas, 47 anos, ferrador de cavalos, contou como é a rotina na região. “Passo aqui todos os dias e vemos que o problema da ponte é que ela é muito estreita, só tem uma mão. Os carros chegam juntos por falta de visibilidade”, explicou ao **Correio** e, no momento em que seguiu viagem novamente, se depa-rou com outro carro no sentido contrário e precisou retornar para o veículo passar.

Márcio Francisco Bezerra, 46,

Pedro Santana/CB/D.A Press



Márcio Francisco Bezerra alerta para o risco de acidentes

mora há 10 anos na região e relatou que os desafios da ponte são gerados especialmente com o aumento do tráfego de caminhões de lixo. “Ela favorece a comunidade, mas ficou muito danificada por causa desses caminhões. Ficamos sem acesso por quatro meses até que consertaram, mas continua sendo uma ponte de mão única. Torcemos para eles aumentarem uma faixa, mas isso não aconteceu e sofremos com isso”, destacou. Ele ainda alertou para os riscos de acidentes. “Até uma moto e um carro passando juntos ali é perigoso. Pode cair na ribanceira”, temeu.

#### Respostas

O Tribunal de Contas do DF, por meio de nota enviada ao **Correio**, disse que realiza inspeções periódicas para atualizar e detalhar o estado das pontes e dos viadutos da capital do país, com o objetivo principal de munir os gestores de informações que possam subsidiar uma política efetiva e constante de manutenção corretiva e, também, preventiva (veja o histórico em Linha do tempo). A Companhia Urbanizadora da Nova Capital do Brasil (Novacap) disse que tem monitorado e reformado todas as estruturas citadas (**leia Reforço**).

#### Confira os reforços

##### Ponte do Bragueto

Em parceria com o Departamento de Estradas de Rodagem (DER) foram realizados ensaios estático e dinâmico na estrutura da ponte, em 2019, para avaliar o comportamento da estrutura quando submetida a diferentes variações de carga. A instrumentação da ponte monitora os efeitos estruturais, tais como: deslocamentos, vibrações, rotações e deformações, com registro de temperatura ambiente e da construção;

##### Ponte Honestino Guimarães

Foi realizado um teste na estrutura, chamado prova de carga dinâmica. O procedimento ocorreu em 27 de julho e os resultados extraídos e compilados comprovam que o local atende às exigências de segurança para o fluxo constante de veículos. A obra reforçou a estrutura do tabuleiro da ponte com a instalação de cabos de reforço nas longarinas da passagem. A prova de carga teve como objetivo validar o reforço aplicado recentemente;

##### Ponte das Garças

Recebeu reparos na estrutura em 2018, com recursos próprios da Novacap. A companhia concretou a laje no canteiro central, entre os dois tabuleiros da ponte. Além disso, o guarda-corpo que protege os pedestres e os veículos foram substituídos. A manutenção na ponte contou ainda com a limpeza do sistema de drenos, da galeria de águas pluviais e reparos no asfalto;

##### Tesourinhas e passagens subterrâneas

Todos os 24 viadutos das tesourinhas da Asa Norte foram reformados em 2020. As estruturas nunca tinham passado por qualquer reforma desde a inauguração de Brasília, em 1960, e apresentavam problemas graves, conforme atestado por vários laudos técnicos de especialistas. Além disso, a resistência dos viadutos foi adequada às novas normas de trânsito (antes, aguentavam apenas 36 toneladas, agora, até 45 toneladas). Apesar de não ser comum o trânsito de veículos de grande porte, a passagem ficou pronta para aguentar caminhões, por exemplo;

##### Viadutos da N2

Passou por obra que garantiu reforço estrutural das travessias localizadas na área central de Brasília, aumentando a dimensão dos pilares em 20 centímetros. Além disso, a resistência dos viadutos foi adequada às novas normas de trânsito (antes, aguentavam apenas 36 toneladas, agora, até 45 toneladas). Apesar de não ser comum o trânsito de veículos de grande porte, a passagem ficou pronta para aguentar caminhões, por exemplo.

Fonte: TCDF

#### Linha do tempo

**2011** Auditoria sobre a Conservação e Manutenção de Bens Públicos do DF identificou que três pontes e oito viadutos estavam em situação grave. Entre as estruturas, a da Galeria dos Estados, que desabou em fevereiro de 2018;

**2018** Processo específico em que foi realizada nova vistoria para avaliar o estado de conservação desses bens públicos, de modo a verificar se ofereciam riscos

à população. Nessa inspeção, foram visitadas as Pontes do Bragueto, Costa e Silva, das Garças; e os viadutos da N2, da DF-002 e dos Eixos W e L. Em quase todos os locais visitados, permanecia a necessidade de intervenções imediatas. No decorrer do processo, foram realizados três monitoramentos (2019, 2020 e 2023);

**2019** Detectou que o planejamento das atividades de manutenção era incipiente e não garantia

a integridade dos bens patrimoniais do Distrito Federal. Por isso, o Tribunal reiterou prazos e determinações para que os órgãos responsáveis realizassem vistorias para avaliar o estado de conservação dos bens públicos, com a adoção das medidas necessárias nos casos mais urgentes e elaboração de planos de manutenção para todos os casos;

**2020** Relatório mostrou que a maioria das medidas

determinadas pela Corte foram apenas parcialmente implementadas. Quanto aos bens que haviam sido objeto da primeira auditoria, em 2011, e da vistoria realizada em 2018, 12 deles — entre os quais constam cinco viadutos —, sofreram intervenções e não apresentavam mais risco à população. Porém, não havia informações conclusivas sobre os riscos apresentados por outras oito edificações avaliadas — entre elas três viadutos;

**2023** O monitoramento mais recente também mostrou que as medidas determinadas pelo TCDF foram apenas parcialmente implementadas, permanecendo diversas falhas na gestão do patrimônio público do DF, como: falta de informações cadastrais; não realização de vistorias; ausência de planos de manutenção dos bens públicos; e incipiência na implementação do Sistema de Patrimônio Público (SPP).