



BRASILIANAS

William França
brasilianas.cm@gmail.com



Só 8,3% do asfalto do DF é ‘muito bom’, afirma levantamento inédito da Novacap

Dados indicam que apenas 540 quilômetros, de um total de 7.500 que serão avaliados, estão sem nenhuma irregularidade. O asfalto no DF tem mais de 30 anos, em sua maioria

EXCLUSIVO - Levantamento encomendado pela Companhia Urbanizadora da Nova Capital, a Novacap, e obtido por “Brasilianas”, indica que apenas 8,3% das vias asfaltadas de todo o Distrito Federal podem ser classificadas como “Muito Bom”, dentro de parâmetros técnicos estabelecidos a partir do Índice de Condição do Pavimento (ICP).

O ICP é uma medida usada por engenheiros para calcular a qualidade da pista, com base em diversos fatores como a avaliação visual dos defeitos do pavimento (trincas, buracos, deformações, etc.), a severidade desses defeitos e sua extensão. Ele varia de 0 a 100, onde 0 representa uma condição péssima e 100 uma condição excelente.

Até o momento, a empresa contratada pela Novacap fez o levantamento de 85% dos 7.500 quilômetros de vias urbanas do DF. Os demais 15% da malha asfáltica devem ser avaliadas em até 90 dias, segundo a autarquia.

Pelo que se conhece até o momento, apenas 540 quilômetros, dentre os 7.500 km de vias pavimentadas



Asfalto craquelado e esfarelado, como este em Taguatinga, indica que está oxidado e com vida útil vencida

com asfalto no DF, estão na categoria máxima, que é o ICP “Muito Bom” ou “Excelente”, alcançando de 90 a 100 pontos. Ou seja, sem defeitos ou com defeitos muito leves e pouco frequentes. O pavimento está em ótimo estado, com desempenho máximo.

Um exemplo dele é o asfalto do Lago Sul, sobretudo na Estrada-Parque Dom Bosco (DF-025), que foi recentemente recapeada. A pista que passa em frente ao Pontão do Lago Sul é um modelo, segundo a Novacap. É um asfalto sem irregularidades ou ondulações e com toda a sinalização aplicada de forma correta.

Na ponta oposta, ou seja, “Muito Ruim”, o levantamento indica que há apenas 20 quilômetros de pistas nessa categoria. Neste caso, a nota vai de 0 a 29 e o pavimento apresenta defeitos graves e generalizados, com grande impacto no desempenho e na segurança. O pavimento pode apresentar riscos e necessitar de uma recuperação completa.

Há exemplos desse asfalto craquelado no Gama, Taguatinga e Ceilândia - regiões em que a pavimentação foi feita há mais de 30 anos.

“São asfaltos muito antigos, que não tiveram manutenção corretiva ao longo dos



Asfalto liso, como este no Pontal do Lago Sul, sem ondulações e com acabamento que oferece o chamado ‘conforto viário’

Qualidade do asfalto no DF	
Muito Ruim.....	20 km
Ruim.....	230 km
Regular.....	1.550 km
Bom.....	4.100 km
Muito bom.....	540 km

Fonte: Novacap

de passagem de veículos com carga, o asfalto está todo craquelado e solto. Isso acontece porque é o pavimento oxidado ao longo do tempo, mesmo estando com a base em bom estado”, explica André Vaz.

A situação se deteriora ainda mais quando há tráfego pesado, de ônibus e de caminhões, por exemplo. Ou tráfego intenso, como acontece nas vias secundárias das Regiões Administrativas mais antigas.

Um especialista em asfaltos e que presta serviços à Novacap, ouvido por “Brasilianas” - e que preferiu não ser identificado -, disse desconfiar

que apenas 0,3% deste tipo de pavimento do DF seja “muito ruim” (o equivalente a 20 quilômetros) e outros 3,6% classificados como “ruim” (cerca de 230 quilômetros). “Basta rodar um pouco mais longe do Plano Piloto para ver que a situação é outra, muito diferente”, afirmou.

“Temos um quantitativo muito maior de vias ruins, nossa malha viária urbana é completamente envelhecida, com vida útil vencida. Dizer que num universo de 7.500 quilômetros que apenas 20 quilômetros são ‘ruim’, é quase irrisório”, afirmou o engenheiro.

Órgãos de fiscalização de olho no asfalto do DF

TCDF e MPDF estão tratando do tema em auditorias e inquéritos

O Tribunal de Contas do Distrito Federal (TCDF) e o Ministério Público do DF (MDDFT) estão acompanhando de muito perto a questão que envolve a qualidade dos pavimentos no DF.

“Brasilianas” apurou que a área técnica responsável pelo Laboratório de Obras Públicas do Tribunal de Contas (LabTCDF) formou um grupo de trabalho para buscar novas modalidades de fiscalização dos pavimentos do DF, e que pretende fazer novas auditorias e inspeções nas obras em curso pelo DF. Há pelo menos oito processos em curso no TCDF que envolvem a pavimentação da cidade.

Para realizar este trabalho, o tribunal cita a parceria com o Instituto Nacional de Criminalística da Polícia Federal (INC/DPF), que dispõe de um laboratório e diversos equipamentos de avaliação de pavimentos asfálticos e de concreto. “Esse acordo, inclusive, permitiu a realização de um teste de IRI na Via Estrutural (DF-095). O Índice Internacional de Irregularidade (IRI) verifica aspectos do pavimento que podem impactar negativamente várias características funcionais e operacionais da rodovia, causando desconforto ao usuário em forma de vibrações no veículo”, disse o tribunal, em nota à coluna.

Além dos equipamentos de medição de IRI, o

Tribunal de Contas afirma que a Polícia Federal ainda conta com outros equipamentos tais como o FWD, que é um deflectômetro de impacto (que simula o efeito de uma roda de caminhão sobre o pavimento, medindo sua deflexão, e avalia a capacidade estrutural do pavimento). Também há drones, que servem para fazer o mapeamento aéreo de obras e a inspeção visual de trechos de difícil acesso.

O TCDF cita ainda a possibilidade de usar o Forno NCAT, que é um forno específico para realizar o ensaio de perda de massa por aquecimento, também conhecido como Ensaio de Ligante Asfáltico Recuperado (no caso das operações “tapa-buracos”).

MP vai abrir ação

“Brasilianas” apurou que a Promotoria de Justiça de Defesa do Patrimônio Público e Social do Ministério Público do DF (Prodep) instaurou inquérito civil para apurar a falta de planejamento estrutural para garantir a regularidade (qualidade e economicidade) dos serviços de asfaltos por parte da Novacap.

“Tanto aqueles executados diretamente por empresa pública, quanto aqueles contratos para execução por empresas privadas”, afirma o MP.

O procedimento está em fase inicial.

Pela quarta vez em três anos, via será refeita



A via que estará novamente em reforma liga o HRT à Avenida Hélio Prates, passando em frente ao SESI

feito um recapeamento, que foi concluído no período de chuvas. Daí - segundo André Vaz - a base da via ficou comprometida. Já foi refeita outras duas vezes, mas apresenta problemas estruturais.

A empresa que fez a obra,

a Construtec, fez um contrato para renovar 11 quilômetros de via para a Novacap, ao custo de R\$ 10 milhões. Segundo o diretor da autarquia, apenas neste trecho em Taguatinga houve problema.

Outro ponto que terá de ser

refeito é um trecho de 500 metros na entrada do Riacho Fundo II, para quem sai da BR-060. Também está sob avaliação trechos da recém-recuperada Avenida Hélio Prates, no trecho entre a Fundação Bradesco e o centro de Ceilândia.

“São episódios pontuais”, destaca André Vaz. “E a Novacap tem acionado as cláusulas contratuais de garantia”, assegura. Ainda de acordo com o diretor da Novacap, o laboratório da autarquia é peça fundamental para as análises técnicas que asseguram a conformidade dos materiais aplicados nas obras com os padrões exigidos pelas normas do Dnit e da Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT).

Ibaneis quer ‘asfalto na porta da casa do cidadão’



O ‘GDF nas Ruas’ passará por 10 das 35 RAs, onde foram identificados altos níveis de deterioração no pavimento

Administrativas, onde foram identificados altos níveis de deterioração no pavimento. Parte do projeto, no entanto, ainda aguarda autorização do Tribunal de Contas do DF. Há um processo, para a contratação, de forma con-

tinuada, de empresa para prestação de serviços técnicos especializados de engenharia consultiva.

A licitação inclui a execução de levantamentos, estudos, diagnósticos dos parâmetros estruturais, funcionais dos pavimentos

e de segurança das vias, bem como a elaboração de projetos executivos de engenharia de restauração e/ou requalificação de pavimentos da malha viária do Distrito Federal.

Na prática, a ideia da Novacap é trocar o asfalto considerado “muito ruim”, “ruim” ou “regular”, de acordo com o grau de gravidade e de impacto da obra na comunidade.

A última decisão tomada pelo TCDF fez uma série de questionamentos e de pedidos de esclarecimentos à Novacap. A empresa apresentou as respostas no dia 4 de abril. No momento, o documento enviado pela companhia está sob análise do corpo técnico do tribunal - e segue sem data para uma decisão.