

**EXMA. SRA. DRA. JUÍZA DE DIREITO DA 5ª VARA FEDERAL DA SEÇÃO
JUDICIÁRIA DE NATAL/RN**

REF.: PONTE DE IGAPÓ.

SOLICITANTE: 5ª VARA FEDERAL DA SEÇÃO JUDICIÁRIA DE NATAL/RN.

**INTERESSADOS: PREFEITURA MUNICIPAL DA CIDADE DO NATAL – RN;
DNIT- DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRAEST DE TRANSPORTES E
JATOBETON ENGENHARIA LTDA.**

RELATÓRIO TÉCNICO:

Ponte de Igapó.

LOCALIZAÇÃO



BR 101, entre Natal - RN e São Gonçalo do Amarante – RN.

PRELIMINARES

Excelência, conforme solicitado, para que V. Exa. possa ter uma melhor ideia das questões que envolvem a obra da ponte de Igapó, venho apresentar algumas conclusões referentes à audiência realizada em 02 de abril de 2024 com comparecimento da Prefeitura Municipal da Cidade do Natal – RN; DNIT- Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes e Jatobeton Engenharia Ltda.

Foram assistidos todos os vídeos da audiência com anotações referente aos comentários e apresentações técnicas das partes, de forma a se formar uma ideia

geral e resumida dos problemas decorrentes da obra de recuperação da ponte de Igapó. Para elaboração deste parecer foi realizada uma ida ao local no dia 04 de abril de 2024 às 7h30, para verificação de visão externa do estado atual da obra somente no tabuleiro e para verificação do trânsito no local em horário de “pico”.

Trata-se de obra de recuperação estrutural em ponte de concreto armado, com cerca de 650m de extensão cada, sendo a ponte antiga e a ponte nova, de forma que para não impedir o fluxo de veículos, foi planejado a execução de serviços em duas etapas, sendo a primeira na ponte nova e em segunda etapa na ponte antiga. A ponte antiga, que é de 1970, é a que fica ao lado da desativada ponte metálica ferroviária e a ponte nova é de 1985, fica do lado oposto à ponte ferroviária.



Os serviços se iniciaram na ponte nova, tendo seu canteiro de obras instalado sobre esta.

DAS QUESTÕES DE INSTALAÇÃO DE CANTEIRO DE OBRAS E SUAS INTERFERÊNCIAS NA OBRA E NA REGIÃO

A obra em questão, segundo o DNIT, foi toda planejada e aprovada com o canteiro de obras sobre a ponte onde são realizados os serviços, sendo de início na ponte nova e depois remanejado para ponte antiga. A Prefeitura do Natal alega ter desconhecimento inicial quanto à questão do local do canteiro e que esta instalação proporcionou bloqueio de uma das pontes que prejudica o fluxo de veículos no sentido do município de São Gonçalo do Amarante para o município de Natal. Foi apresentado pela Prefeitura do Natal local para instalação de um canteiro, mas em área de preservação ambiental é inserida dentro do município de São Gonçalo do Amarante, fato que envolve esta outra prefeitura que entendi não constar presente nesta ação judicial.

DO FLUXO DO TRÂNSITO

Em visita ao local nesta quinta-feira, dia 04 de abril de 2024 às 7h30, verifiquei que o fluxo de trânsito do município de Natal para o município de São Gonçalo se apresenta normal sem retenções. O fluxo do município de São Gonçalo para o

município de Natal apresenta retenções onde para que eu pudesse percorrer a distância de 600m transcorreram 10 min., sendo à velocidade média de 3,6km/h. O fluxo se iniciou à cerca de 600m antes da ponte em quatro fileiras de veículos que se afunilam para duas fileiras em que somente poderão acessar a ponte em um veículo por vez, gerando assim o congestionamento à velocidade quase tendendo a zero. Esta é a situação verificada “in loco” nesta data de 04 de abril de 2024 e no horário de 7h30.

Em verificações do itinerário com as retenções de São Gonçalo para Natal, tomando como referência o ponto do início da Av. Dr. João de Medeiros Filho até o Midway Mall, pela ponte de Igapó, teremos com as retenções percorrido 7,23km em 27min. Se utilizarmos caminho alternativo como do início da Dr. João de Medeiros Filho, indo pela ponte Newton Navarro até o Midway Mall, teremos percorrido 13,3km em 34min., isto na data e horário descrito no parágrafo anterior, constatando a diferença de cerca de 07 min. à maior para o itinerário através da ponte Newton Navarro.

Estas considerações acima se dão devido a possibilidade de se liberar trânsito somente para ônibus, caminhões, ambulâncias, viaturas policiais e bombeiros pela ponte de Igapó em horário de “pico” e os demais veículos como carros e motocicletas pelo trajeto da Ponte Newton Navarro, visto que assim a maioria dos trabalhadores que seguem geralmente em transportes públicos poderão chegar ao trabalho sem os problemas de retenção constatados, uma vez que o que mais ocasiona as retenções, por mim verificado e que pode ser melhor estudado, são as motocicletas e os carros.

DO CANTEIRO DE OBRAS

Todo o impacto no trânsito se dá principalmente pelo bloqueio de uma das pontes e que a Prefeitura do Natal pleiteia a liberação de uma das pistas da ponte onde se realiza a recuperação estrutural e a pavimentação, de forma que solicitam remoção do canteiro para outro local e que a obra ocupe apenas uma das pistas do tabuleiro de uma das pontes, ficando assim três pistas livres para o trânsito.

As ponderações da Prefeitura do Natal são boas, visto que liberando uma das pistas se resolveria facilmente o fluxo de veículos no trecho das proximidades da obra e nas pontes antiga e nova, no entanto existem diversas interferências decorrentes deste remanejamento do canteiro da obra, visto que:

1. O local apontado para implantação do canteiro é no Município de São Gonçalo do Amarante, o qual não está incluso na lide;
2. O local apontado para o canteiro é uma área de manguezal e de proteção ambiental, a qual deverá ser submetido ao IBAMA, à Secretaria de Meio Ambiente de São Gonçalo do Amarante e à Secretaria de Obras de São Gonçalo do Amarante;

3. Para modificação do local do canteiro de obras necessita que seja realizado estudos do impacto orçamentário dentro da obra licitada, uma vez que será modificado todo planejamento em termos de infraestrutura da obra e que as cargas, descargas e transportes de materiais sejam redimensionadas em função de distâncias e etc...;

4. Caso seja liberada uma das pistas da obra, seria necessário que se construísse passarelas por baixo da ponte que sairiam de uma passarela lateral de uma das pontes para passarela lateral da outra, isto para que os operários possam transitar de um lado da pista para o outro, a fim de se evitar acidentes, pois não se pode ter trânsito de veículo no trajeto de operários de uma obra;

5. Para realização de serviços que necessitem ser próximos do local de aplicação, como por exemplo dobras, montagem e manuseio de armaduras, necessitaria da implantação de plataformas flutuantes e estas devem ser avaliadas, projetadas por engenheiro especializado, como engenheiro naval, uma vez que ao se liberar uma das pistas o canteiro se reduziria a apenas uma pista e sobriariam, devido ao tapume e sua estrutura, menos de 3,00m. A fresagem do asfalto deve ser realizada por equipamento autônomo que caiba com folga no espaço entre o tapume e a mureta de proteção da passarela de pedestres;

6. Na região existe ponto de final de rua que dá para o manguezal, podendo neste local, por liberação do órgão competente, se pode construir passarelas sobre a “lama” do manguezal até um atracadouro, seria a rua Princesa dos Campos;



7. Por certo que a liberação de uma das pistas restringirá por demais a circulação de caminhões e manobras destes veículos no canteiro da obra, necessitando de se utilizar veículos menores como pequenos tratores que carreguem caçambas estacionárias com entulhos de obra, sendo estas caçambas estacionadas sobre plataformas com rodas, pois não haveria espaço para tratores ou retroescavadeiras de grande porte manobrem livremente. No caso de entulhos, há também a possibilidade de se remover através de embarcações, mas com isto necessitaria de guinchos ou pequenos guindastes para elevar e movimentar as caçambas das embarcações até o ponto de retirada;

8. Com a restrição do canteiro a apenas uma pista, nada poderá obstruir a pista do canteiro, uma vez que na necessidade de passagem de um caminhão de maior porte, isto não seria possível. Cabe estudar se seria possível executar a obra sem obstruir a pista restrita ao canteiro e da necessidade de esporadicamente ou

frequentemente se necessitar da passagem de caminhões neste trecho restrito ao canteiro;

Todos os itens acima mencionados seriam referentes a estudos de viabilidade de remanejamento do canteiro, sendo melhor este estudo ser realizado pelo DNIT e que em função do custo poderá ser submetido ao TCU, visto que provavelmente ultrapassará o valor licitado. Outro impacto, inevitavelmente será no cronograma da obra, pois quando se coloca o canteiro fora do local da obra por alguma necessidade específica, se altera toda a infraestrutura, onde operários, máquinas e veículos terão de se deslocar com dificuldades maiores e em maior trajeto, impactando no tipo de maquinários a serem utilizados, na dificuldade maior de transporte e no tempo para execução dos serviços, ampliando assim o tempo de obra.

No caso de estas readequações ultrapassarem o valor de aditivos ou adicionais ao contrato, pode-se dividir a obra em dois, isto com a anuência do TCU, de forma a se realizar exclusões ao contrato e teria de se realizar nova licitação para as obras de recuperação da outra ponte ainda não recuperada. Estas ações consequentemente prorrogarão o tempo de interdição do local e impactaria a região por maior período de tempo.

COMENTÁRIOS FINAIS

Por fim, as modificações no planejamento da obra impactam no cronograma e no custo da obra necessitando de antes de se realizar qualquer ação, se realize conjuntamente os estudos necessários para estas readequações. Ao final, deve-se analisar se uma reformulação no trânsito local com apenas ônibus, caminhões e veículos oficiais de governos e ambulâncias trafeguem nos horários de “pico” pela ponte, de forma que não realizar readequações no planejamento da obra proporciona a finalização dos serviços em menor tempo, mas caso se opte por readequações, necessita se avaliar rapidamente os impactos em contrato, custo de obra, cronograma e etc... Considero que inicialmente, em primeiro momento e antes de qualquer ação, o DNIT por ter pleno conhecimento de todo planejamento da obra e as condições orçamentárias, possa realizar este estudo de readequação, como: o transporte de materiais; o deslocamento de operários; passarelas sob a ponte; plataformas flutuantes de serviço; atracadouros; guindastes; guinchos ou gruas de apoio; a forma de utilização da pista do canteiro restritamente; quais veículos ainda serão necessários circular na pista do canteiro; os custos destas readequações e o impacto no cronograma da obra. Todos estes serviços devem ser considerados e assim se obter antes de qualquer discussão estes custos e para posteriormente, à depender do custo, ser realizada a avaliação das ações a serem realizadas com participação de TCU caso necessário, Prefeitura de São Gonçalo do Amarante (Secretaria de Meio Ambiente

e Secretaria de Obras), Prefeitura do Natal, IDEMA, DNIT e Jatobeton Engenharia Ltda.

Não recomendo que seja realizada uma perícia por um único engenheiro que analisará todos estes parâmetros, pois necessita de estudos consideráveis por órgãos relacionados como DNIT e se for o caso TCU e também necessita de que estes estudos sejam submetidos a todos estes órgãos e autarquias. Caso se opte por perícia, a perícia somente poderia indicar estas questões de início, sendo estas necessárias ao desenvolvimento de ações que possam gerar subsídios para uma decisão do que seria melhor para a população em função do trânsito e do tempo de obra deste contrato.

Como engenheiro eu entendo que um reordenamento do trânsito conforme sugerido evitaria todas estas readequações e envolvimento de órgãos e autarquias, além de proporcionar menor prazo de obra, no entanto muitos motoristas estariam insatisfeitos por cerca de 01 ano de obra ainda restante e gastariam maior quantidade de combustível e maior tempo de chegada ao ponto considerado, saindo do início da Dr. João de Medeiros Filho até o Midway, seria cerca entre 07min e 10min. a mais, pois se formos comparar seria pouco em função das distâncias percorridas e o tempo gasto nos dois trajetos. No entanto, tudo dependeria de estudos, pois o estudo dos trajetos foi primário e sem a técnica adequada, realizado em apenas 01 dia e nestas condições, deste dia, foram estes os resultados.

Natal, 04 de abril de 2024

VINICIUS LEITE SILVEIRA

Especialização em Avaliações e Perícias de Engenharia – UNIP
Avaliação de Imóveis Urbanos – UNIP/CREA/IBAPE
CREA 200327758-7
IBAPE nº 241



Processo: **0800093-31.2024.4.05.8400**

Assinado eletronicamente por:

PAULO ANDRE BENZ - Diretor de Secretaria

Data e hora da assinatura: 08/04/2024 10:35:37

Identificador: 4058400.14539004

Para conferência da autenticidade do documento: <https://pje.jfrn.jus.br/pje/Processo/ConsultaDocumento/listView.seam>

Tel.: (84) 9147-5933 – e-mail: engineer.silveira@hotmail.com



24040810351792200000014584125