

07/10/2017

A escolha pelo pavimento exível, mais conhecido como asfalto, jogado sobre as antigas placas de concreto, e a ausência de, ao menos, um espaço reservado para um futuro corredor de transporte público, são dois erros graves do projeto de construção do novo contorno urbano que a BR-101 faz da Região Metropolitana do Recife. Segundo técnicos renomados de Pernambuco, são escolhas tomadas pelos governos federal e estadual que resultarão em arrependimentos no futuro. As obras de restauração compreendem os 30,7 quilômetros de extensão entre Abreu e Lima e Jaboatão dos Guararapes, após mais de 20 anos de espera.

A escolha pelo pavimento exível, mais conhecido como asfalto, jogado sobre as antigas placas de concreto, e a ausência de, ao menos, um espaço reservado para um futuro corredor de transporte público, são dois erros graves do projeto de construção do novo contorno urbano que a BR-101 faz da Região Metropolitana do Recife. Segundo técnicos renomados de Pernambuco, são escolhas tomadas pelos governos federal e estadual que resultarão em arrependimentos no futuro. As obras de restauração compreendem os 30,7 quilômetros de extensão entre Abreu e Lima e Jaboatão dos Guararapes, após mais de 20 anos de espera.

Na questão do pavimento, os questionamentos são feitos pelo técnico em transporte e professor de engenharia da Universidade Federal de Pernambuco (UFPE) Maurício Pina. No lugar de substituir todo o pavimento por concreto (pavimento rígido), o governo federal, via Departamento Nacional de Infraestrutura de Transporte (Dnit), decidiu pelo reforço de camada asfáltica (pavimento exível, tecnicamente chamado de CBUQ) sobre as placas de concreto devido à viabilidade econômica da proposta. Na opinião de Pina, a escolha custará muito mais do que os R\$ 192 milhões previstos para serem investidos porque a obra não suportará a demanda de veículos e cargas da BR, tendo uma vida útil menor.

Ou seja, em alguns anos, a expectativa é de que a população volte a sofrer com as gigantescas crateras que se abrem no contorno, religiosamente todos os invernos. “A escolha do pavimento deveria ter sido feita a partir de um estudo técnico que avaliaria a quantidade de veículos e de excesso de cargas que diariamente circulam no contorno. Isso é o mais lamentável. O governo simplesmente escolhe o tipo de pavimento pensando em economizar, de se ajustar à falta de recursos. Mas é preciso lembrar que o pavimento exível tem uma vida útil muito menor do que o pavimento de concreto. O asfalto, com a manutenção correta, não passa de dez anos, enquanto o concreto chega a 20 anos”, argumenta Pina.

O discurso do professor é engrossado por outro especialista de peso, o também professor de engenharia da **UFPE** Fernando Jordão. “A solução da camada asfáltica sobre o pavimento rígido é possível porque estamos falando de uma restauração, não de uma implantação. Mas é fundamental saber do tráfego. Esse modelo foi adotado na PE-60, mas o volume de veículos é bem diferente do contorno. A capacidade de suporte, a vida útil são diferentes em um e em outro pavimento. Ninguém toma uma decisão dessas sem conhecer o tráfego e suas projeções”, alerta Jordão.

Cacildo Cavalcanti, superintendente do Dnit em Pernambuco, diz que a solução adotada nas obras do contorno da BR-101 é a melhor tecnicamente e que não há necessidade de realizar um novo estudo de tráfego porque o que está sendo feito é uma restauração. “O estudo de tráfego para denir o pavimento foi feito quando a rodovia foi construída, ainda na década de 1970. O que estamos executando agora é uma restauração, um reforço do pavimento. Vamos retirar o material asfáltico sobre as placas, inspecionar uma por uma e, as que estiveram com problemas, serão substituídas por pavimento semi-rígido. Por cima colocaremos a camada asfáltica de 16 centímetros. Foi a mesma solução adotada nos lotes da duplicação da BR-101 em Pernambuco. O ideal seria o concreto, mas o custo é inviável. Mas de forma alguma iríamos projetar uma restauração para não durar”, argumentou.

TRANSPORTE

Sob a ótica do transporte urbano de passageiros, outra grave falha das obras da BR-101 é o fato de não se reservar, ao menos, o espaço para um futuro corredor, seja para ônibus ou metrô. “A BR-101, do Cabo de Santo Agostinho a Igarassu, é a espinha dorsal do SEI (Sistema Estrutural Integrado)”, diz o consultor em transporte Germano Travassos, resumindo, em poucas palavras, o peso do contorno para a mobilidade urbana por ônibus no Grande Recife. São 150 mil passageiros transportados por dia e 69 linhas de ônibus que passam pelo contorno.

O temor do técnico é, no futuro, o poder público resolver implantar mais uma faixa para veículos particulares para aliviar os congestionamentos da BR e usar o argumento de que estará beneficiando, também, o transporte público. Para se ter ideia do impacto do pesado trânsito da BR-101 no sistema de transporte, números do Grande Recife Consórcio de Transporte (GRCT) revelam que a perda de viagens é alta e constante em algumas das linhas que usam o corredor rodoviário. Durante o mês de julho, duas linhas de alta demanda, a Barro-Macaxeira (BR-101) e a TI Barro-TI Cajueiro Seco perderam quase 300 viagens devido

aos congestionamentos, uma média entre 6% e 10% das viagens programadas.

Perda de viagens de linhas que rodam no contorno da BR- 101 (Números de julho/2017 do Grande Recife Consórcio de Transporte-GRCT)

Linha 139 – TI Cabo/ TI Cajueiro Seco
2.851 viagens programadas e 43 perdidas

Linha 181 – Cabo (Cohab)/ TI Cajueiro Seco
3.416 viagens programadas e 42 perdidas

Linha 207 – Barro/ Macaxeira (BR-101)
3.082 viagens programadas e 270 perdidas

Linha 216 – TI Barro/ TI Cajueiro Seco
5.545 viagens programadas e 294 perdidas

Linha 901 – TI Abreu e Lima/ TI Macaxeira
2.622 viagens programadas e 114 perdidas

[Link da Matéria](#)