

## Má qualidade das obras da Copa

Coordenador do Crea-MT relata erros crassos de 11 empreendimentos da Copa do Mundo de 2014, em Cuiabá

Edição 37 - Março/2014

Uma das sedes da Copa do Mundo de 2014, Cuiabá (MT) será dotada de grandes mudanças em sua rede viária, com 56 obras relacionadas ao torneio. As obras incluem duplicação de avenidas, pontes de concreto, trincheiras, viadutos e expansão e melhoria do Aeroporto Internacional Marechal Rondon, entre outras - todas elas geridas por secretaria especial criada pelo Governo do Estado, a Secopa.

Em atendimento à solicitação da Assembleia Legislativa do Mato Grosso, o Conselho Regional de Engenharia e Agronomia do Estado de Mato Grosso (Crea-MT) realizou identificação técnica de aspectos relevantes nas obras e, para tal, visitou 11 delas, ainda em andamento.

Foram encontradas anomalias estruturais, geométricas, de drenagem, nas sinalizações, nos itens de acessibilidade, de processos construtivos, de planejamento e concepção de projeto. As obras vistoriadas, além disso, apresentam baixo padrão de acabamento.



**[Nas obras da Copa em Cuiabá], foram encontradas anomalias estruturais, geométricas, de drenagem, nas sinalizações, nos itens de acessibilidade, de processos construtivos, de planejamento e concepção de projeto**

As barreiras de concreto lateral, dispositivos de segurança empregados em algumas obras, apresentam, em uma parte delas, acabamento irregular, disforme. Nas vias de desvio, a proteção está sendo feita com barreiras segmentadas descontínuas, que desvirtuam por completo a finalidade deste tipo de barreira.

A trincheira Ciriaco Cândia adotou como sistema de conformação a cortina em concreto armado atirantada. Foram identificadas percolações de fluidos nas cortinas laterais. Não se considerou a instalação de dispositivo de drenagem

vertical ou sua interligação ao sistema de drenagem horizontal. Tal negligência compromete a durabilidade do concreto armado.

Em cortinas laterais, foi constatada deformação excessiva, com ocorrência de desvio no formato do conjunto da estrutura ou parte dela. Como não nos foram apresentados os projetos executivos, não foi possível discorrer de modo aprofundado sobre os efeitos que o desaprumo poderá acarretar na estrutura.

O uso de fôrmas de madeira e o método construtivo adotado na solução das trincheiras produzem superfícies irregulares com saliências e protuberâncias ao longo da cortina, necessitando do uso de uma cobertura complementar, o que não está sendo adotado.

No que se refere à pavimentação, com o período de chuva, a falta de conclusão do serviço, por meio do lançamento da capa, faz com que o solo antes ideal a receber o pavimento encontre-se saturado e coloque em risco, se não removido, a qualidade do pavimento a ser lançado para períodos posteriores.

Identificou-se fissura na trincheira Santa Rosa, que tem variado ao longo do tempo e, portanto, é de tipo ativo ou evolutivo. Tentativas de acompanhamento da fissura ou de reparo não produziram efeitos satisfatórios.

Por fim, em relação ao viaduto da Universidade Federal de Mato Grosso (UFMT), verificamos que a obra é carente de sinalização tátil-visual e sonora, carente de rampas adequadas, de passagens para pedestres e com a largura de calçada em desconformidade. Não há condições de utilizar com segurança este trecho da avenida Fernando Correa, após sua conclusão, tudo agravado pela não realização da drenagem, erro crasso de grande impacto. Além disso, não há previsão para a execução de vias cicláveis integradas ao viaduto.

Quanto ao planejamento, enfatizamos o descompasso entre a demanda pelas obras e sua execução, que subestimou as interferências existentes com a dinâmica da cidade e suas diversas redes de infraestrutura. As obras de desbloqueio, que facilitariam o dia a dia do usuário, não foram concluídas a tempo.

Nas obras não entregues, em virtude da expectativa da sociedade, espera-se que o acabamento seja de melhor qualidade, uma vez que não há tempo hábil para eventuais correções.