

Ponte que desabou foi construída em 1960, passou por reparos em 1998 e precisava de novas obras; veja histórico da estrutura

Ponte Juscelino Kubitschek de Oliveira após desabamento – Foto: Francisco Sirianno/Grupo Mirante

O g1 teve acesso a documentos que mostram problemas estruturais apresentados pela Juscelino Kubitschek de Oliveira, entre Aguiarnópolis (TO) e Estreito (MA). Os corpos de seis pessoas foram localizados e ainda há desaparecidos.

A ponte Juscelino Kubitschek de Oliveira, que separava o Tocantins e Maranhão e desabou deixando mortos, feridos e pessoas desaparecidas, servia de travessia entre os estados e para atender o corredor Belém-Brasília desde a década de 1960, quando foi inaugurada. Segundo documentos de inspeção feita em 2019 feito pelo Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT), houve uma recuperação estrutural entre os anos de 1998 e 2000, mas passados mais de 20 anos, a ponte apresentava diversos problemas.

O colapso do vão central da ponte aconteceu pouco antes das 15h de domingo (22). Pelo menos dez veículos de pequeno e grande porte estavam em trânsito quando aconteceu o acidente. Até quarta-feira (25) foram encontrados seis corpos e 11 pessoas seguem desaparecidas. As busca submersas foram liberadas no dia de Natal.

Dentre os veículos, havia quatro carretas, sendo duas com mais de 70 toneladas de ácido sulfúrico e uma com agrotóxicos, que

deixaram municípios da região em alerta com relação à utilização da água do Rio Tocantins.

Questionado sobre a situação atual da ponte, o DNIT afirmou que, atualmente, as Obras de Arte Especiais (OAE) possuem classificação de notas 1 a 5, com base nas inspeções realizadas pela autarquia. A ponte de Estreito (JK) tinha classificação 2, ou seja, teria que ser priorizada para obras de intervenção. Mas segundo o DNIT, a nota não significava interdição imediata.

Em 2021, o contrato firmado por meio do Programa de Manutenção e Reabilitação de Estruturas (PROARTE) para esta e outros locais na BR-226 tinha o valor de R\$ 3,5 milhões segundo o DNIT. Nesse período foram feitos reparos nas vigas, laje, passeios e pilares da estrutura.

Com o fim do contrato, em 2024 foi aberto um edital no valor de aproximadamente R\$ 13 milhões para reparos na estrutura. Mas o órgão informou que o contrato previa ainda elaboração dos estudos preliminares, projeto básico e executivo de engenharia e execução das obras de reabilitação da ponte. Entretanto, o edital fracassou e nenhuma empresa venceu o certame porque nenhuma delas atestou habilitação necessária para execução dos serviços.

Também explicou que está em vigência outro contrato de manutenção da BR-226/T0, até julho de 2026, que prevê a execução de serviços para melhorar a trafegabilidade na rodovia (veja íntegra da nota do DNIT no fim da reportagem).

Com 533 metros de extensão, a ponte fica localizada na rodovia BR-226. O Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes ainda não divulgou as causas do colapso da estrutura. Mas informou que o último contrato de manutenção foi firmado para execução de serviços entre os anos de 2021 e 2023.

O g1 teve acesso a um documento referente a este edital de

concorrência para reforma da ponte, que indicavam a necessidade de 'reabilitação' da estrutura e que ocorriam "vibrações excessivas e desgaste visual de suas estruturas e do seu pavimento".

"Dessa maneira, a reabilitação desta OAE [obras de arte especiais] se faz necessária para que sua integridade e segurança passem a ser compatíveis com as normas atuais", acrescenta o DNIT, no termo de licitação.

Para fundamentar a licitação, o DNIT apontou ainda a "evolução dos veículos e o conseqüente aumento das cargas sobre as rodovias, o que implica na necessidade de alteração dos parâmetros das vias".

O documento ainda explica que a manutenção da ponte era necessária para garantir a segurança e cita a importância histórica da construção de mais de 60 anos.

"Dessa maneira, a reabilitação desta OAE se faz necessária para que sua integridade e segurança passem a ser compatíveis com as normas atuais. A contratação que por hora é proposta tem como objetivo dar melhores condições de segurança e trafegabilidade na rodovia BR-226/230, que interliga os estados do Maranhão e Tocantins, e reabilitar e aumentar a sobrevida desse importante e histórico patrimônio público da infraestrutura rodoviária federal. Para isso a empresa contratada deverá realizar intervenções na infraestrutura, mesoestrutura e superestrutura da Ponte JK".

Estudo

O DNIT também fez um estudo detalhado sobre a ponte em 2019, que foi concluído em janeiro de 2020. Nele são feitos diversos apontamentos e recomendações necessárias para que o trecho fosse seguro para o tráfego.

O documento cita que em 1998 a ponte passou por reforma e que o pavimento que até então era de concreto foi substituído por

asfalto. Mas com o passar do tempo há relatos de que havia irregularidades de nível no trecho.

Entre os apontamentos que precisavam de manutenção estão:

Fissuras identificadas nos pavimentos;

Rupturas em materiais no vão da estrutura;

Segregação no concreto (falhas nas técnicas de lançamento e adensamento do material);

Danos e armaduras expostas na parte superior da ponte (tabuleiro), armaduras expostas na face inferior do tabuleiro do trecho de acesso da ponte (trecho sobre vigas). Na parte inferior foram observadas manchas de infiltração e danos, alguns com armaduras expostas;

Armaduras expostas, oxidadas e deslocamento de cobrimento, que segundo o estudo decorrem de cobrimento insuficiente de concreto, tendo a necessidade de retirada do concreto deteriorado, limpeza das armaduras com escovação mecânica e execução de argamassa para proteção às armaduras;

Fissuras e rachaduras observadas nos pilares e blocos de fundação, em que foi recomendada a injeção dessas fissuras com resina epoxídica;

Rachaduras nos todos de pilares;

Irregularidades e armaduras expostas no pavimento, em que foi recomendada a substituição da camada superficial do pavimento asfáltico;

Danos nas arestas e perda de concreto;

Placas, guarda-corpo e guarda-rodas danificados.

“Os estudos realizados abrangeram coleta de dados das obras, análise da documentação existente, inspeção visual, caracterização do concreto, levantamento geométrico e ensaios dinâmicos para identificação das estruturas existentes. Todas essas atividades foram realizadas com o objetivo de identificar os danos e avaliar o comportamento estrutural da Ponte Juscelino Kubistchek, localizada na BR-226 em divisa entre os Estados do Tocantins e do Maranhão”, diz especificação do projeto do DNIT.

O documento ainda ressalta que para a execução das análises, as equipes não tinham à disposição o projeto estrutural original da ponte. O motivo não foi informado.

Mas mesmo sem os documentos originais, o projeto elaborado em 2019 cita que a ponte de Estreito chegou a bater o recorde em 1960 com o maior vão do mundo em viga reta de concreto protendido, com 140m de vão. A posição até então pertencia à Ponte dos Nibelungos, na Alemanha. Os dados estão, segundo o estudo, no livro O Concreto no Brasil – Recordes, Realizações e História, da Editora PINI e publicado em 1992.

Desabamento

A ponte Juscelino Kubitschek de Oliveira desabou na BR-226. Nas imagens feitas com um drone e divulgadas nas redes sociais é possível ver o estrago causado com o desabamento. Muito material ficou boiando na água. Na cabeceira da ponte ficaram caminhões e um carro que ficou preso na fenda de um dos rompimentos. Os motoristas saíram dos veículos.

O momento em que estrutura cedeu foi registrado pelo vereador de Aguiarnópolis, Elias Junior (Republicanos). Em entrevista ao g1, ele contou que está em choque e que estava no local para gravar imagens sobre as condições precárias do local.

Equipes dos bombeiros do Tocantins e Maranhão, Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT), Polícia Militar (PM) e Polícia Rodoviária Federal (PRF) se deslocaram para a ponte.

Nesta segunda-feira (23), o Ministro dos Transportes Renan Filho anunciou a reconstrução da ponte no prazo de um ano, com investimento entre R\$ 100 a R\$ 150 milhões. Também foi decretada situação de emergência para facilitar os trâmites burocráticos para a atuação das equipes, incluindo a demolição da estrutura existente.

Íntegra da nota do DNIT

O Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) informa que possui 6224 Obras de Arte Especiais (OAE) em todo o país, todas são monitoradas pelo Sistema de Gerenciamento de Obras de Arte Especiais – SGO, que é alimentado a partir de inspeções técnicas de campo realizadas de acordo com a NORMA DNIT 010/2004-PRO.

A operação do SGO engloba uma série de procedimentos e rotinas, tais como: levantamento de dados cadastrais, levantamento de dados relativos às condições de segurança e de conservação das pontes.

É importante destacar que o DNIT criou o Programa de Manutenção e Reabilitação de Estruturas (Proarte) em 2010 e de acordo com o sistema, das 6224 OAEs sob jurisdição do DNIT, 5233 foram ou possuem ações de manutenção em execução. Outras 241 estão com ações de reabilitação em desenvolvimento ou em execução.

O DNIT instaurou um processo administrativo para apurar as causas e possíveis responsáveis pelo colapso da ponte Juscelino Kubitschek de Oliveira, que liga as cidades de Estreito (MA) e Aguiarnópolis (TO), na BR-226/TO.

Com a decretação de emergência, o DNIT irá atuar mais rapidamente para construir uma nova ponte.

Informamos que a autarquia já está em tratativas para contratação do IPT (Instituto de Pesquisas Tecnológicas), órgão externo e imparcial, que irá apurar tecnicamente as devidas causas do incidente.

Quanto à classificação

Atualmente, as OAE estão classificadas com notas 1 a 5, com base nas inspeções realizadas pela autarquia. Esta classificação de OAE por notas é feita baseada em normativo técnico do DNIT. Tal normativo tem como um de seus objetivos o de classificar as OAEs com relação às necessidades de ações

preventivas e corretivas levantadas em inspeções, auxiliando na tomada de decisão da autarquia e priorizando os investimentos.

Quanto à classificação da ponte Juscelino Kubitschek de Oliveira, o DNIT esclarece que a nota 2 não indica interdição imediata, mas sim dá subsídio ao departamento para que sejam priorizadas as estruturas com maior necessidade de intervenção. Essa, inclusive, passou por serviços de manutenção, entre novembro de 2021 e novembro de 2023, período em que o DNIT manteve vigente um contrato de manutenção desta e de outras Obras de Arte Especiais do Tocantins, por meio do (Proarte), no valor de R\$ 3,5 milhões.

Nesse período, foram realizados em todas as OAEs do contrato diversos serviços de reparos nas vigas, laje, passeios e pilares da estrutura. Outro contrato de manutenção da BR-226/T0 ainda está em vigência, até julho de 2026, que prevê a execução de serviços com o objetivo de melhorar a trafegabilidade e dar mais segurança aos usuários da rodovia.

Quanto à licitação ocorrida este ano para reabilitação da ponte, o tempo para que o processo fosse iniciado respeitou todo o rito administrativo necessário, tendo em vista a necessidade de realização de estudos, elaboração de projetos, análises ambiental e orçamentária, dentre outros. A licitação, como já informado, foi fracassada, sem que nenhuma empresa tenha vencido o certame, por nenhuma delas atestar habilitação necessária para execução dos serviços.

O DNIT detém o monitoramento contínuo de suas estruturas e trabalha respeitando as normas técnicas brasileiras, a equipe de seu corpo técnico é conhecida por sua expertise na área da engenharia brasileira e reafirmamos nosso compromisso na apuração dos fatos.

Fonte: Patricia Lauris, g1 Tocantins e **Publicado Por:**

<https://www.adeciopiran.com.br> em 26/12/2024/16:00:38

Envie vídeos, fotos e sugestões de pauta para a redação blog

<https://www.adeciopiran.com.br> (93) 98117 7649/ e-mail:

<mailto:adeciopiran.blog@gmail.com>

<https://www.adeciopiran.com.br>, fone (WhatsApp) para contato

(93)98117- 7649 e-mai: <mailto:adeciopiran.blog@gmail.com>