

[Notícia anterior](#)[Próxima notícia](#)

31 mar 2017 | O Globo

# Ciclovía é modelo de como não se fazer obra pública

O relatório do Crea-RJ sobre o trecho da Ciclovía Tim Maia entre Leblon e São Conrado expõe de maneira contundente a fragilidade da estrutura. Inaugurada em janeiro de 2016 pelo então prefeito Eduardo Paes, ela está fechada desde o feriado de 21 de abril do ano passado, quando um trecho desabou durante uma ressaca, provocando a morte de duas pessoas. O laudo do Crea atesta que a ciclovía não tem condições adequadas de segurança e recomenda que permaneça interditada até que sejam feitas obras para corrigir falhas na construção e desgastes como corrosão e fissuras.

Tendo funcionado por apenas três meses, a ciclovía é um exemplo de tudo o que não deve ser feito numa obra pública. Os erros começaram antes mesmo da construção. Apesar de a pista estar debruçada sobre o costão, os projetos básico, feito pela prefeitura, e o detalhamento do projeto executivo, tocado pelo consórcio construtor Contemat/Concrejato, previam o impacto das ondas apenas nos pilares. Mas ignoraram que as ondas poderiam atingir também o tabuleiro, como de fato ocorreu. E, ressalte-se, estudos mostraram que a ressaca que atingiu a ciclovía não tinha nada de anormal.

Perícia feita pelo Instituto Nacional de Pesquisas Hidroviárias revelou que a pressão exercida pela onda sobre a ciclovía foi de 3 toneladas por metro quadrado, quase seis vezes mais do que a estrutura poderia suportar. As falhas gritantes não foram percebidas pelos fiscais da GEO-Rio, órgão da prefeitura responsável pela fiscalização.

Embora a obra tenha começado em junho de 2014, o projeto executivo só foi registrado em dezembro daquele ano, o que significa que a ciclovía começou a ser construída sem o detalhamento necessário. Durante a apuração do acidente, o presidente do Crea, Reynaldo Barros, criticou o fato de o projeto executivo ser feito pelo mesmo consórcio que realizou a obra, embora a atual legislação permita essa prática: "Quem projeta não executa, quem executa não fiscaliza. Nós entendemos que o modelo de contratação de obras públicas no Brasil está equivocado e acaba levando a este tipo de situação", disse ele.

Somente após a queda do trecho da ciclovía, a prefeitura criou um protocolo para fechar a pista em dias de ressaca. Se estivesse em vigor antes, a medida poderia ter evitado mortes.

Os equívocos não cessaram nem após o acidente. Depois de reconstruir o trecho que desabou, a prefeitura pretendia reabrir a ciclovía e só não o fez porque a Justiça determinou que a pista só fosse liberada após laudo do Crea ou da Coppe/UFRJ atestando a segurança da estrutura.

O relatório do Crea sugere que a prefeitura realize estudos mais aprofundados sobre os fenômenos naturais que afetam a ciclovía e que, enquanto isso não for feito, ela seja fechada entre abril e agosto, quando as ressacas são mais frequentes.

Na verdade, tudo isso deveria ter sido observado antes de a prefeitura gastar R\$ 44,7 milhões para construir uma ciclovía sazonal.

Impresso e distribuído por NewspaperDirect | [www.newspaperdirect.com](http://www.newspaperdirect.com), EUA/Can: 1.877.980.4040, Intern: 800.6364.6364 | Copyright protegido pelas leis vigentes.

[Notícia anterior](#)[Próxima notícia](#)