

Cidades ganham asfalto restaurado

Ceilândia, Taguatinga e Cruzeiro são algumas das localidades que passam por obras para acabar com buracos nas pistas

por Igor Germano
Da equipe do Correio

De longe, as oito máquinas especiais usadas nas obras de restauração do asfalto em várias cidades do Distrito Federal parecem dinossauros que invadiram as pistas só para aborrecer quem dirige. Na lista dos itens mais odiados pelos motoristas, talvez esses monstros — e os transtornos no trânsito que acompanham sua chegada — sejam superados apenas pelos buracos, que transformam as pistas em armadilhas nesta época de chuvas.

Mas o que parece apenas uma chateação a mais pode virar uma bênção a longo prazo. Numa rua com asfalto restaurado, existem bem menos chances de aparecer buracos do que numa rua abandonada e sujeita aos efeitos do tempo. Essa conclusão óbvia parece ter sido esquecida por muito tempo no Distrito Federal. Em 1998 — coincidentemente, um ano de eleições —, o combate aos buracos entrou de vez na agenda de realizações do governo do Distrito Federal (GDF).

O asfalto de Ceilândia, por muito tempo conhecido como “o pior do Distrito Federal” — em razão das enormes crateras que surgiam nas pistas depois da chegada das primeiras gotas de chuva —, vai ganhar cara nova. O GDF investiu R\$ 7 milhões na restauração de 220 quilômetros do asfalto da cidade. No Plano Piloto, a mesma quantia foi investida em 1997 (180 quilômetros restaurados), e mais R\$ 7 milhões serão aplicados na restauração das pistas este ano.

Em Taguatinga, foram destinados R\$ 5 milhões para a restauração do asfalto de quase toda a cidade. A obra foi iniciada no final de dezembro e está em andamento entre a QNL e a QNJ (na pista central). Nas próximas semanas, o recapeamento chega ao centro da cidade, no sentido EPTG—Serejão.

Samambaia é uma das cidades mais beneficiadas com obras de asfaltamento e restauração. Até o final de março, está prevista a ampliação do asfalto na quadra 402 e a complementação do asfalto nas quadras 206 a 212 e em outras 17 quadras (a obra toda vai custar R\$ 6,1 milhões).

Nas quadras pares das 100, 300 e 500 de Samambaia, está prevista uma obra de drenagem e asfaltamento (24 quadras ao todo) orçada em R\$ 23,5 milhões. Outras regiões do Distrito Federal também serão beneficiadas com obras desse tipo (confira no quadro).

MILHÕES

“Só no programa de restauração do asfalto em todo o Distrito Federal, estão sendo investidos R\$ 30 milhões nestes dois anos”, afirma o chefe do departamento de infra-estrutura urbana da Novacap, Antônio Coimbra. Ele tem a responsabilidade de zelar por todo o asfalto do Distrito Federal, com exceção de algumas pistas administradas pelo Departamento de Estradas e Rodagem (DER), como o Eixão e as estradas parque.

“O programa de restauração começou em janeiro de 1997 e está sendo estendido para as outras cidades”, conta Antônio. “Temos oito máquinas espalhadas em Ceilândia, Taguatinga, Cruzeiro, Ga-

Carlos Eduardo



Funcionários e máquinas do governo recuperam pistas como as do Setor de Indústrias e Abastecimento (SLA), desgastadas pelo uso e pelas chuvas

ma e Plano Piloto. São máquinas americanas que fazem a fresagem (retirada da capa) e a reciclagem do asfalto”. Ele adianta que o programa de restauração chegará ainda a Planaltina, Sobradinho e Guará.

Há ainda um financiamento de US\$ 120 milhões do Banco Mundial destinado às obras de drenagem e asfaltamento das cidades de Santa Maria, São Sebastião e Samambaia. O chefe do departamento de infra-

estrutura urbana da Novacap afirma que, antes de serem utilizados, os recursos precisam ser liberados pelo Ministério da Fazenda.

BURACOS

“Quando o asfalto é muito antigo, não adianta fazer operações tapa-buracos porque eles voltam com as chuvas”, lembra o assessor do gabinete da administração de Taguatinga Joel Rodrigues. “Nesses casos, a única solução é restaurar.”

Nos trabalhos de restauração do asfalto, nem sempre é preciso construir tudo de novo. “Recuperar é diferente de recapear”, explica Antônio. “No programa de recuperação, a gente usa equipamentos dinamarqueses para diagnosticar os problemas de cada trecho e só fazemos a intervenção nos locais em que o asfalto está ruim.”

Os buracos são causados por três motivos principais: drenagem deficiente (acúmulo de água), excesso

de carga e envelhecimento da cobertura da pista. De acordo com o tipo de material utilizado, a vida útil do asfalto varia entre 10 e 15 anos.

Todos os administradores regionais garantiram que, mesmo com as obras de restauração, vão continuar fazendo operações tapa-buracos nos trechos mais atingidos pelo desgaste. A recomendação é que os moradores liguem para as administrações assim que os buracos começam a surgir no asfalto.