

Solo, chuva, desleixo e vazamentos são os vilões do retrabalho no asfalto

Especialistas em recape, o DAE e a Secretaria de Obras analisam um dos problemas históricos de Bauru: a pavimentação

BRUNO FREITAS

Uma das principais reclamações dos bauruenses, há décadas, é a qualidade da pavimentação e recape do perímetro urbano que provoca um eterno “enxuga gelo” com consertos e, consequentemente, intermináveis gastos de dinheiro público. O assunto voltou à tona nesta semana quando um grande buraco se formou devido a um vazamento de esgoto no cruzamento da avenida Rodrigues Alves com a avenida Aureliano Cardia. Por lá, o reparo inicial gerou críticas quanto, no mínimo, à aparência do conserto do DAE, que ficou desnivelado e com jeito de precário.

A autarquia justificou que a chuva ocorrida após o reparo com recape quente foi a responsável pelo problema. O fato gerou um retrabalho, aumentando o gasto com material e mão de obra. Nas redes sociais, houve o questionamento da diferença de durabilidade e método de compactação do asfalto das rodovias com o da cidade.

Além de intermináveis buracos visíveis, existem pela cidade também os camuflados, ou seja, depressão de trechos de rua que não estão na terra, mas sim com asfalto. Um destes exemplos está bem no meio do quarteirão 2 da rua Floresta, no Parque Vista Alegre.

Nas rodovias com concessão a história é outra: a constituição do pavimento tem quatro camadas, o subleito, sub-base, base e o revestimento. Nas ruas de perímetro urbano, salvo exceções, não há sub-base.

ESPESSURA

De acordo com Vladimir Coelho, engenheiro civil e doutor em Engenharia Civil, o asfalto do perímetro urbano de Bauru difere das rodovias porque nas estradas, como a Marechal Rondon e a Comandante João Ribeiro de Barros, por exemplo, os pavimentos são mais espessos e com estruturas mais resistentes, pois se destinam a suportar tráfego pesado. Já dentro da cidade apenas al-

“COLAPSÍVEL”

Assim fica o subsolo do asfalto de Bauru quando recebe muita chuva

gumas avenidas devem ser preparadas para isso. Nas demais vias, que se destinam a suportar veículos médios e leves, as espessuras das camadas são feitas menores e com estrutura menos resistente, detalha.

CAPRICHOS

Ainda segundo ele, para evitar retrabalho é preciso fazer o serviço com mais técnica e cuidado. “O problema, na maior parte das vezes, não é a fragilidade e debilidade dos materiais, mas sim um processo construtivo sem os devidos caprichos, ou seja, fazer bem feito para durar”, comenta Vladimir Coelho.

SOLO NÃO É VILÃO

O especialista esclarece também que o maior problema, no caso de Bauru, é a deficiência na execução. Ele cita ainda a questão do solo não é o principal, até porque há dezenas de quilômetros de estradas que cortam a cidade e não apresentam a mesma deficiência das ruas da cidade. “O solo não é o principal vilão. Até ajuda, em certos aspectos, porque é de natureza laterítica, ou seja, quando bem compactado fica super resistente. Torna-se uma espécie de ‘tijolo’. Só é preciso cuidado com a ação das águas de chuva e subterâneas, porque nosso solo é altamente susceptível à erosão, por ser arenoso e colapsível, perdendo resistência quando saturado de água”, esclarece.

EXECUÇÃO

Coelho acrescenta que a forma de executar os serviços em Bauru não está, tecnicamente, ultrapassada, embora existam métodos modernos.

Segundo outro especialista, o empresário Eliseo Alvarez Neto, um dos principais problemas dos reparos na operação “tapa-buracos” do município

é o fato de a manutenção não ser feita de maneira ideal. Ele concorda que precisa de mais técnica e perícia. “Não adianta ter um asfalto de boa qualidade, subir no caminhão e despejar no buraco. Para evitar retrabalhos, precisa melhorar o serviço na base, com brita graduada e depois a massa asfáltica”, comenta.

Ainda segundo Alvarez, a drenagem urbana de Bauru é deficitária, e não há escoamento e captação suficiente de água. E por isso não há superfície que aguente. Outro fator que prejudica a vida útil do pavimento são os vazamentos de água e esgoto.

USINA

Na Usina Municipal de Asfalto, inaugurada em 1974 e situada no Distrito Industrial 1, o diretor da Secretaria de Obras Etelvino Zacarias, o Téo, explica que o pavimento é feito com Concreto Betuminoso Usinado a Quente, o CBUQ. É armazenado por lá o pó de pedra, o pedrisco, a pedra 1 e o Cimento Asfáltico de Petróleo (CAP) 50/70, um derivado do petróleo que está com escassez nacional. A capacidade de produção diária pode chegar até 200 toneladas, sendo 50 delas para o “tapa-buraco”. Téo afirma que o produto final é idêntico ao das rodovias estaduais.

PREFEITURA E DAE

O secretário de Obras, Leandro Joaquim, e o presidente do DAE, Marcos Saraiva, disseram ao jornal que a característica do solo arenoso de Bauru torna o pavimento colapsível. E, somado com a falta de escoamento ideal e vazamentos de água e esgoto, o que não ocorre nas rodovias, o serviço é prejudicado há anos. Ambos destacam ainda que em período chuvoso a demanda é muito grande e que as enxurradas sobrecarregam o asfalto. Outro problema é que na cidade o trânsito é muito mais carregado e intenso do que nas estradas.



ANTES E DEPOIS: DAE precisou refazer o serviço no cruzamento da Rodrigues, em Aureliano Cardia

ESTRUTURA DO PAVIMENTO EM RODOVIAS

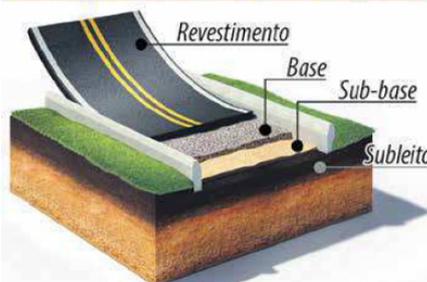


Imagem: iStock/Artem_Egorov

Jóhanna / iStock/Oficina - JC - (2020)

Bruno Freitas



Téo Zacarias, diretor da Secretaria de Obras, mostra usina municipal onde é feito o asfalto



Quadra 2 da rua Floresta mostra exemplo de buraco camuflado com asfalto

Veículo: Impresso -> Jornal -> Jornal da Cidade - Bauru/SP

Seção: Geral **Página:** 8