

OFÍCIO Nº 008/2026/SUP_GO_L7

Assunto: PARALIZAÇÃO DAS OBRAS DE
DUPLICAÇÃO DA GO-210

Ilmo. Sr. Paulo Fernando Costa Pinheiro
Engenheiro Fiscal da AGÊNCIA GOIANA DE INFRAESTRUTURA E
TRANSPORTES – GOINFRA

Prezado Senhor,

O CONSÓRCIO SUPERVISOR ENGEVIA GO LOTE 07, pessoa jurídica de direito privado, inscrita no CNPJ sob o nº 62.807.790/0001-79, com sede na Rua das Orquídeas, nº 222, Bosque da Saúde, Cuiabá/MT, CEP 78050-010, por força do contrato para a prestação de serviços técnicos especializados de supervisão das obras de implantação e restauração das rodovias goianas firmado com a autarquia estadual AGÊNCIA GOIANA DE INFRAESTRUTURA E TRANSPORTES – GOINFRA, inscrita no CNPJ sob o nº 03.520.933/0001-06, com sede na Av. Governador José Ludovico de Almeida n.º 20, esq. c/ BR-153, km 3,5, Conjunto Caiçara, Goiânia – GO, com fundamento no item 9.1.7 do Termo de Referência do Contrato 132/2025 /GOINFRA, vem expor o que segue:

Atendendo a vossa solicitação, a presente Nota Técnica foi elaborada com a finalidade de informar formalmente a paralisação das obras de duplicação da Rodovia GO-210, no trecho compreendido entre o perímetro urbano de Rio Verde e o entroncamento com a GO-174, bem como registrar, de forma técnica e fundamentada, o estado atual da obra e os impactos decorrentes da interrupção dos serviços.

As análises apresentadas nesta Nota Técnica têm como base o Projeto Executivo de Engenharia da GO-210, elaborado para uma solução completa de duplicação, incluindo restauração da pista existente, drenagem superficial e profunda, terraplenagem, pavimentação, obras de arte correntes, sinalização e dispositivos de segurança viária, conforme diretrizes técnicas da GOINFRA, DNIT e DER/SP.

Com base em vistorias técnicas de campo, análises documentais e confrontação com o Projeto Executivo aprovado, verifica-se que a obra se encontra formal e materialmente paralisada desde dezembro de 2025, apresentando avanço físico concentrado predominantemente na pista esquerda da duplicação, a qual corresponde à nova plataforma implantada fora do eixo da pista existente.

A obra encontra-se paralisada desde dezembro de 2025, com avanço físico global concentrado majoritariamente na pista esquerda (pista nova de duplicação). Em determinados segmentos desta pista já foram executadas camadas estruturais de pavimento, incluindo base em BGTC (Brita Graduada Tratada com Cimento) e, pontualmente, placas de concreto de cimento Portland, conforme solução de pavimento definida no projeto executivo.

A pista direita, correspondente à via existente, permanece com geometria, cotas altimétricas e sistema de drenagem originais, estando prevista em projeto a sua reabilitação, adequação geométrica e integração funcional ao sistema duplicado. Atualmente, o tráfego de veículos leves e pesados ocorre exclusivamente no trecho da pista existente, em condição operacional aquém do desempenho previsto em projeto.

Sob a ótica da engenharia de tráfego e da segurança viária, constata-se que a paralisação configura condição operacional não prevista em projeto, caracterizada por soluções provisórias que não atendem integralmente aos parâmetros normativos estabelecidos para rodovias duplicadas de classe funcional equivalente à GO-210, conforme diretrizes do DNIT – Manual de Projeto Geométrico de Rodovias Rurais.

Conforme estabelecido no Projeto Geométrico (Volume 1, Capítulo 8 – Projeto Geométrico, itens 8.1 a 8.7) e no Projeto de Sinalização (Volume 1, Capítulo 12), a rodovia foi dimensionada para operação em pista dupla, com velocidade diretriz de 100 km/h, seções transversais padronizadas, canteiro central e dispositivos de segurança contínuos.

A interrupção das obras compromete diretamente a segurança viária, uma vez que o projeto executivo foi concebido para operação em pista dupla, com separação física de fluxos, seções transversais padronizadas, dispositivos de drenagem contínuos e sinalização definitiva.

A manutenção do tráfego em configuração provisória, associada à coexistência de trechos executados e não executados, resulta em:

Descontinuidade geométrica e funcional da via;

Aumento do risco de acidentes, especialmente em períodos noturnos e chuvosos;

Redução do nível de serviço e da capacidade operacional;

Incompatibilidade entre velocidades praticadas e velocidade diretriz de projeto.

De acordo com o Estudo de Tráfego (Volume 1, Capítulo 4 – Estudo de Tráfego), a GO-210 apresenta fluxo significativo de veículos de carga pesada, incluindo composições do tipo CVC (bitrens e rodotrens), sendo classificada como eixo estratégico para o escoamento da produção agroindustrial regional.

A GO-210 constitui importante eixo logístico regional, atendendo ao escoamento da produção agroindustrial do município de Rio Verde e região. A paralisação da obra acarreta:

Elevação dos custos operacionais de transporte;

Atrasos logísticos e perda de competitividade regional;

Prejuízos diretos à cadeia produtiva local;

Impactos negativos à mobilidade da população usuária da rodovia.

Do ponto de vista pericial, a paralisação da obra caracteriza risco concreto e mensurável de dano ao erário, uma vez que serviços executados fora de sua condição final de uso e proteção passam a sofrer degradação progressiva, demandando futuras recomposições, reforços estruturais ou até demolições parciais, com consequente duplicidade de dispêndio de recursos públicos.

Nos termos do Projeto de Terraplenagem (Volume 1, Capítulo 9) e do Projeto de Pavimentação (Volume 1, Capítulo 11), a interrupção da obra expõe serviços executados fora de sua condição final de proteção, especialmente camadas de subleito melhorado, sub-base e base em BGTC.

A interrupção prolongada dos serviços implica deterioração de estruturas já executadas, especialmente camadas de terraplenagem e base em BGTC, que ficam expostas às intempéries, exigindo retrabalhos, recomposição de materiais e novos ensaios de controle tecnológico, configurando risco concreto de desperdício de recursos públicos.

A obra de duplicação foi concebida para promover segurança, acessibilidade e valorização econômica dos empreendimentos lindeiros. A paralisação gera:

Dificuldades de acesso a propriedades, indústrias e condomínios;

Desvalorização temporária de áreas adjacentes;

Insegurança operacional em acessos provisórios não definitivos.

O Projeto de Drenagem (Volume 1, Capítulo 10 – itens 10.1 a 10.5) e os Estudos Ambientais (Volume 5 – Estudos Ambientais, Capítulo 14) preveem sistema integrado de drenagem superficial, profunda e de transposição de talvegues, dimensionado para a plataforma completa da duplicação.

Durante o período chuvoso, a ausência de conclusão do sistema de drenagem projetado tem ocasionado o surgimento de processos erosivos significativos, principalmente em:

Taludes de corte e aterro não protegidos;

Áreas de terraplenagem executadas e não finalizadas;

Pontos de concentração de escoamento superficial sem dissipação adequada.

Tais impactos ampliam o passivo ambiental da obra e demandam intervenções corretivas adicionais.

Tecnicamente, evidencia-se a ocorrência de prejuízo funcional e estrutural potencial, decorrente da exposição prolongada de camadas de terraplenagem e pavimentação às ações climáticas, especialmente ciclos de umedecimento e secagem, os quais alteram parâmetros geotécnicos essenciais, como módulo de resiliência, CBR e resistência à compressão simples da BGTC.

Do ponto de vista técnico, destaca-se o risco de perda parcial ou total de serviços já executados, notadamente:

Terraplenagem, com possível alteração de umidade ótima e perda de suporte do subleito;

Base em BGTC, sensível à infiltração de água e à perda de resistência mecânica;

Camadas estruturais de pavimento rígido em fase inicial, sujeitas a patologias precoces.

A hipótese de execução isolada da pista esquerda, mantendo-se a pista direita existente em sua configuração original, não encontra respaldo técnico no Projeto Executivo aprovado, tampouco nos manuais e normas de engenharia rodoviária vigentes, configurando solução tecnicamente inadequada e potencialmente antieconômica.

As conclusões deste capítulo fundamentam-se diretamente no Projeto Geométrico (Volume 1, Capítulo 8), no Projeto de Terraplenagem (Volume 1, Capítulo 9), no Projeto de Drenagem (Volume 1, Capítulo 10) e no Projeto de Pavimentação (Volume 1, Capítulo 11) do Projeto Executivo aprovado.

O Projeto Executivo da GO-210 foi desenvolvido exclusivamente para uma solução de duplicação integral, com pistas direita e esquerda interdependentes do ponto de vista geométrico, estrutural e hidráulico.

A execução isolada da pista esquerda, mantendo-se a pista existente em sua condição original, mostra-se tecnicamente inviável, pelos seguintes motivos:

1. Incompatibilidade Geométrica e Altimétrica

Conforme o Projeto Planialtimétrico (Volume 1, item 8.5) e as Seções Transversais (Volume 1, item 8.7), as cotas, greides longitudinais e inclinações de plataforma foram definidas considerando a implantação simultânea das pistas direita e esquerda.

As cotas topográficas, greides longitudinais e seções transversais foram definidas considerando o conjunto das duas pistas. A manutenção de apenas uma pista nova gera desníveis inadequados, transições abruptas e incompatibilidade com o greide projetado, comprometendo conforto e segurança.

2. Inviabilidade do Sistema de Drenagem

O Projeto de Drenagem Superficial e Profunda (Volume 1, itens 10.2 e 10.3) foi dimensionado com base nas bacias de contribuição mapeadas (Volume 1, item 6 – Estudo Hidrológico), considerando a largura total da plataforma duplicada.

O sistema de drenagem superficial e profunda foi dimensionado para atender à plataforma completa da duplicação. A execução parcial inviabiliza:

O correto funcionamento das sarjetas, valetas e dispositivos longitudinais;

A adequada captação e condução das águas pluviais;

A estabilidade hidráulica das obras de arte correntes.

3. Comprometimento da Solução Estrutural

O Projeto de Pavimentação (Volume 1, itens 11.8 a 11.14), desenvolvido segundo o método da Portland Cement Association – PCA (1984), pressupõe distribuição de tráfego entre pistas duplicadas e número estrutural compatível com o tráfego projetado.

A solução de pavimentação adotada pressupõe comportamento estrutural compatível com o tráfego projetado e a distribuição de cargas em pistas duplicadas. A operação definitiva com apenas uma pista compromete o desempenho estrutural e a vida útil do pavimento.

A conclusão integral das duas pistas é essencial e imprescindível para:

Garantir os níveis de segurança viária previstos em projeto;

Assegurar a plena capacidade de escoamento da produção regional;

Evitar prejuízos adicionais ao erário público;

Promover desenvolvimento econômico e social sustentável;

Restabelecer o equilíbrio ambiental das áreas impactadas.

À luz das evidências técnicas levantadas, das inspeções de campo realizadas e da análise criteriosa do Projeto Executivo, esta Supervisão Técnica conclui, em nível pericial, que a paralisação da obra da GO-210:

Configura situação de risco elevado à segurança viária;

Implica potencial dano ao erário, em razão da degradação de serviços executados;

É tecnicamente incompatível com qualquer solução que preveja a execução parcial da duplicação;

Exige, sob pena de agravamento dos prejuízos já constatados, a retomada e conclusão integral das duas pistas, conforme concebido em projeto.

Assim, esta Nota Técnica manifesta-se de forma inequívoca e fundamentada pela necessidade de retomada imediata das obras, em estrita observância ao Projeto Executivo aprovado, como medida indispensável à proteção do interesse público, à segurança dos usuários e à correta aplicação dos recursos públicos.

À luz das análises apresentadas, conclui-se tecnicamente que:

A paralisação da obra da GO-210 gera impactos severos sob os aspectos técnico, econômico, social, ambiental e de segurança viária;

A manutenção da execução apenas da pista esquerda é tecnicamente inviável, por contrariar o Projeto Executivo aprovado;

A não retomada integral das obras potencializa perdas de serviços executados e danos ao erário;

A conclusão simultânea das duas pistas de duplicação é condição indispensável para o atendimento aos objetivos do empreendimento.

Diante do exposto, esta Supervisão Técnica manifesta-se favoravelmente à necessidade de retomada e conclusão integral das obras, conforme o Projeto Executivo de Engenharia aprovado, como medida de proteção ao interesse público e à segurança dos usuários da rodovia.

Rio Verde, 06 de fevereiro de 2026.

CONSÓRCIO SUPERVISOR ENGEVIA GO

Diogo Menezes Souza

Diretor de Engenharia e Serviços

RELATÓRIO FOTOGRÁFICO



Retorno 02-Pe

Empresa da conserva Rodocon está ajustando algumas erosões maiores colocando pedras.



Processo erosivo

Pista Id esquerdo bordo esquerdo estaca 9 a 15

Retorno 2



Serviços de escavação visando minimizar surgimento de erosões pista Id esquerdo bordo esquerdo retorno 2 estaca 7 a 18



Escavação corte na diagonal na estaca 7 pista Id esquerdo retorno 2 propósito minimizar surgimento de erosões

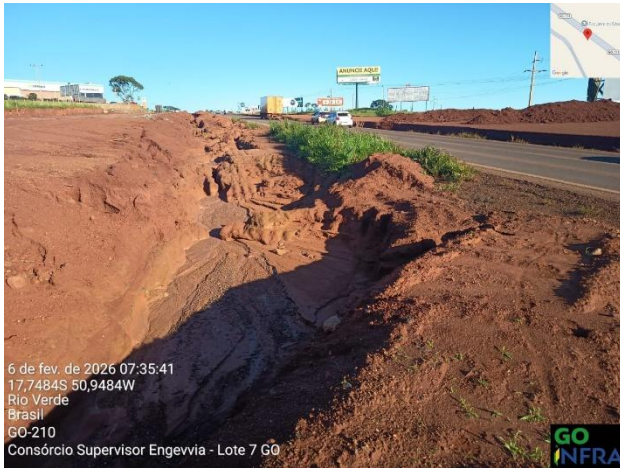


Bacia 01

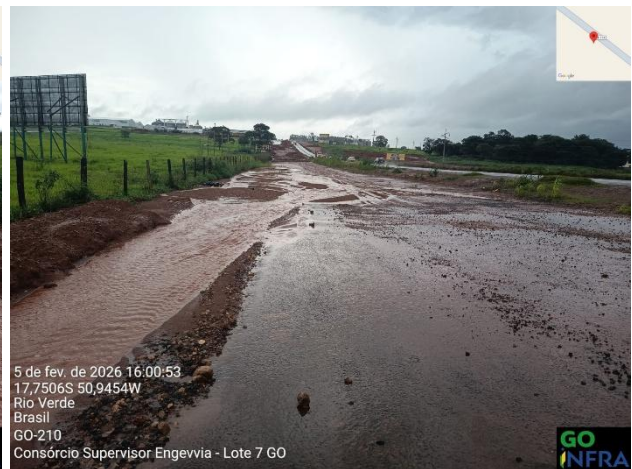


Retorno 02











Acompanhamento das erosões





Foros aéreas







Danos causados pela forte chuva em 06/02/2026.