

SUPERINTENDÊNCIA REGIONAL DO DNIT - BA

Documento de Formalização da Demanda 56/2026

Número do Documento de Formalização da Demanda: 56/2026

1. Informações Gerais

Área requisitante	Data da conclusão da contratação	UASG	Editado por
Serviço de Manutenção-SEMAN	31/08/2026 00:00	393027	ANTONIO CARLOS CRUZ DE OLIVEIRA
Descrição sucinta do objeto			
EMERÊNCIA EXECUÇÃO DOS REFORÇOS E RECUPERAÇÕES NECESSÁRIOS NA PONTE SOBRE O RIO GONGOJI, BR-030/BA, KM 767,39, MUNICÍPIO DE DÁRIO MEIRA/BA			

2. Justificativa de Necessidade

2.1. A Superintendência Regional do DNIT no Estado da Bahia é responsável pela gestão dos contratos de obras de manutenção e recuperação da malha rodoviária federal no Estado, em aproximadamente 4.800 km. Segundo o Regimento Interno do DNIT, cabe às Superintendências Regionais programar, coordenar, fiscalizar e orientar a execução de planos e programas, competindo-lhes, nos termos do art. 144, inciso XIV, “analisar e monitorar a situação dos pavimentos das rodovias, das superestruturas ferroviárias, das hidrovias, dos portos e eclusas, das obras de arte especiais, das obras de arte correntes, da faixa de domínio e das AET”.

2.2. **Caracterização do ativo.** A Ponte sobre o Rio Gongoji (OAE 1381 – SGE 050091) localiza-se no km 767,39 da BR-030/BA, município de Dário Meira/BA, Unidade Local de Jequié/BA. Trata-se de ponte em viga de concreto armado, com 130,80 m de extensão, 10,00 m de largura e 6 (seis) vãos de 20,00 m entre eixos de pilares, integrante do segmento km 764,30 ao km 769,60, Código SNV 030BBA0410, versão 202604A (5,30 km). O segmento registra VMDa de 2.572 veículos e constitui elemento indispensável à continuidade do trecho e à conectividade da região do Médio Rio de Contas.

2.3. **Diagnóstico técnico.** Conforme o Relatório Técnico – E571 – 017 (SEI nº 21071442), a Nota Técnica nº 144 /2026 – InfraGestão Rodoviária (SEI nº 25514218) e o Relatório de Análise Técnica nº 128/2026 – InfraGestão Rodoviária (SEI nº 25514971), foram identificados: ruptura localizada do concreto no bloco de fundação do Pilar P10; perda significativa de seção de concreto, por abrasão hidráulica, no bloco de fundação do Pilar P3; armaduras expostas, corroídas e rompidas na face inferior da laje e da viga V1 e em pilares; rachadura na face superior da transversina T5; trincas e deslocamento de concreto nos pilares P11 e P12; ausência de junta de dilatação e patologias no pavimento do tabuleiro. A estrutura recebeu **Nota 1** conforme o Manual de Inspeção de Pontes Rodoviárias do DNIT.

2.4. **Fundamentos da caracterização do risco.** O quadro de risco iminente de colapso não se apoia em elemento isolado, mas na convergência de três ordens de evidência:

a) **evidência física direta e determinante** — a ruptura do concreto em biela de compressão do bloco de fundação do Pilar P10 e a perda significativa de seção no bloco do Pilar P3, registradas fotograficamente na inspeção extraordinária e confirmadas nas análises subsequentes, caracterizam esgotamento localizado da capacidade resistente de elementos de fundação;

b) **evidência analítica** — a comparação entre as frequências naturais aferidas em campo e a formulação empírica de referência resultou em **perda de rigidez estimada em 47,49%**, compatível com o estado avançado das patologias observadas;

c) **evidência de monitoramento remoto** — o monitoramento interferométrico por radar de abertura sintética (InSAR), no período de janeiro/2024 a março/2026, classificou o comportamento cinemático da estrutura como **suspeito**, com progressão de deslocamentos negativos sem recuperação entre abril/2024 e março/2025, espacialmente coerente com a região dos pilares P3 e P10 e da transversina T5.

2.5. Consigne-se, por dever de transparência técnica, que o próprio Relatório de Análise Técnica nº 128/2026 registra correlação desfavorável em uma das medições de frequência natural utilizadas no cálculo, e que a Nota Técnica nº 144/2026 pondera que a correlação interferométrica adotada é de baixa qualidade, podendo os resultados sofrer interferência de ruídos. Tais ressalvas **não infirmam** a caracterização da emergência: o percentual de perda de rigidez e o resultado do InSAR operam como elementos corroborativos, ao passo que a evidência determinante é a constatação física direta de ruptura e perda de seção em blocos de fundação, verificada em inspeção in loco. É precisamente por essa razão que a Nota Técnica nº 144/2026 recomendou inspeção extraordinária de validação e que o Relatório de Análise Técnica nº 128/2026, ao cotejar os dados, concluiu pela necessidade de interdição total do tráfego.

2.6. **Caracterização do fato novo e do momento da emergência.** As manifestações patológicas da estrutura são objeto de registro desde a inspeção extraordinária realizada em abril de 2025 (Relatório Técnico – E571 – 017, SEI nº 21071442), sendo a última inspeção rotineira cadastrada no SGE datada de 2020. O que qualificou a situação como emergencial, em agosto de 2026, foi a superveniência de elementos técnicos novos, produzidos em 28/07/2026:

a) o alerta gerado pelo monitoramento interferométrico InSAR, consolidado na **Nota Técnica nº 144/2026 (SEI nº 25514218)**, que identificou tendência deformacional persistente e progressão de deslocamentos sem recuperação, indicando que o quadro patológico não se encontrava estabilizado, mas em evolução;

b) a quantificação analítica da **perda de rigidez em 47,49%**, no **Relatório de Análise Técnica nº 128 /2026 (SEI nº 25514971)**, que traduziu o conjunto de patologias em medida objetiva de comprometimento da capacidade estrutural e permitiu concluir pelo **iminente risco de colapso**.

2.7. Foi, portanto, a passagem de um quadro conhecido de deterioração para um quadro tecnicamente demonstrado de risco iminente de colapso — evidenciada por documentos produzidos em 28/07/2026 e formalizada pelos Ofícios nº 237315/2026/COMEC (SEI nº 25523970), de 11/08/2026, e nº 253895/2026/DIR (SEI nº 25651219), de 13/08/2026 — que determinou a decretação da situação de emergência em **13/08/2026** e a interdição total do tráfego em **17/08/2026**. A providência emergencial foi adotada tão logo a Superintendência Regional recebeu a manifestação técnica conclusiva da Sede, por meio do Despacho SRE-BA (SEI nº 25675612), sendo a Declaração da Situação de Emergência editada no mesmo dia do recebimento do expediente.

2.8. Considerando o preconizado no art. 80 da Lei nº 10.233, de 05/06/2001, que cria o DNIT, *in verbis*:

“Art. 80. Constitui objetivo do DNIT implementar, em sua esfera de atuação, a política formulada para a administração da infra-estrutura do Sistema Federal de Viação, compreendendo sua operação, manutenção, restauração ou reposição, adequação de capacidade, e ampliação mediante construção de novas vias e terminais, segundo os princípios e diretrizes estabelecidos nesta Lei.”

2.9. Considerando os §§ 2º e 3º do art. 1º da Lei nº 9.503, de 23/09/1997 (Código de Trânsito Brasileiro), *in verbis*:

“§ 2º O trânsito, em condições seguras, é um direito de todos e dever dos órgãos e entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito, a estes cabendo, no âmbito das respectivas competências, adotar as medidas destinadas a assegurar esse direito. § 3º Os órgãos e entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito respondem, no âmbito das respectivas competências, objetivamente, por danos causados aos cidadãos em virtude de ação, omissão ou erro na execução e manutenção de programas, projetos e serviços que garantam o exercício do direito do trânsito seguro.”

2.10. Considerando a obrigação do DNIT de preservar a incolumidade das pessoas e do patrimônio público sob sua responsabilidade e de assegurar a funcionalidade e a segurança das rodovias federais e de suas estruturas.

2.11. **Insuficiência da solução ordinária.** A intervenção definitiva na OAE está inserida no PROARTE. Reabilitação, com situação registrada como “03 – Anteprojeto – fila de espera”. A via ordinária pressupõe a conclusão do anteprojeto, a elaboração e aprovação do projeto, a instrução licitatória, o julgamento, a adjudicação e a contratação — encadeamento cujo prazo é manifestamente incompatível com a gravidade da situação e com a manutenção da interdição total de um elemento indispensável à continuidade do trecho.

2.12. **Delimitação do escopo emergencial.** A presente contratação restringe-se ao **estritamente necessário ao afastamento do risco estrutural e à execução segura da intervenção**, a saber: elaboração do Projeto Executivo durante a execução; implantação, comissionamento e operação do sistema de monitoramento de segurança estrutural; execução dos reforços das fundações e recuperações associadas; medidas provisórias de acesso (ensecadeiras, esgotamento e lona); eventual escoramento/cimbramento condicionado a viabilidade verificada após a Ordem de Serviço; recuperação localizada de taludes, encontros e cabeceiras; transportes, canteiro, administração local e mobilização/desmobilização. Não integram o objeto — e permanecem a cargo de outros instrumentos ou de reavaliação futura — a implantação física da interdição e a sinalização de desvios (Contrato nº 05 00258/2021), nova inspeção subaquática, monitoramento mensal de frequências naturais nos moldes originalmente recomendados, limitação vertical física e prova de carga dinâmica. A solução definitiva permanece a cargo do PROARTE.Reabilitação, devendo o Projeto Executivo consolidado e o “as built” ser encaminhados à Diretoria de Planejamento e Pesquisa – DPP ao final da execução.

3. Materiais/Serviços

3.1 Materiais

Nenhum material incluído.

3.2 Serviços

Nº do item	Grupo	Descrição	Qtd	Val. unit. (R\$)	Val. total (R\$)
1	Serviços de engenharia		1,00	1.331.400,16	1.331.400,16

4. Responsáveis

Todas as assinaturas eletrônicas seguem o horário oficial de Brasília e fundamentam-se no §3º do Art. 4º do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).

ANDERSON GERALDO PEREIRA DE JESUS
Chefe do Serviço de Manutenção

5. Acompanhamento

Id Acompanhamento	Responsável	Data
1 EMERGÊNCIA NA PONTE. DEMANDA SURTIU FORA DO PRAZO!	ANTONIO CARLOS CRUZ DE OLIVEIRA	21/08/2026 15:37

6. Relacionamentos

Nenhum relacionamento encontrado.

