Prefeitura de Goiânia
Secretaria Municipal de Infraestrutura Urbana
Coordenação do BRT

DESPACHO Nº 196/2025

PROCESSO Nº: 24.18.000001380-9

INTERESSADO: UNIDADE DE COORDENAÇÃO BRT/NS-SEINFRA

OBJETO: CONCORRÊNCIA ELETÔNICA Nº 90002/2025

REF.: TERMINAL DO CRUZEIRO AO TERMINAL ISIDORIA - TRECHO I - BRT/NS.

Considerando o Despacho nº 89/2025/CC, ev. 7970564, emitido pela Comissão de Contratação da Secretaria Municipal de Administração (SEMAD), que tratam das deliberações relacionadas ao processo da Concorrência Eletrônica nº 90002/2025, cujo objetivo é contratar uma empresa especializada para a execução das obras e serviços necessários à implantação do 'Corredor Goiás BRT Norte Sul' - Trecho I, onde este trata da Solicitação de Impugnação (7970374), temos:

I – SÍNTESE DA IMPUGNAÇÃO

- Alegações da impugnante:

a) Incompatibilidade entre o cronograma físico-financeiro do edital e as restrições estabelecidas no TAC nº 02/2018 (IC nº 1.18.000.002445/2017-91) e seu Aditivo nº 1, sustentando que, em razão da vedação ao bloqueio simultâneo de múltiplos segmentos, não seria possível a execução de 64.000 m³ de terraplenagem em cinco meses, tampouco a pavimentação no prazo de seis meses subsequentes;

b) Desapropriações (reintegração de posse) a serem feitas no seguimento da Avenida São Paulo e a Avenida Rio Verde, conforme destacado em foto esquemática, alegando interferências no andamento das obras;

c) Interferência na área de implantação da Obra de Arte Especial, devido a estrutura de comunicação (cabos óticos em fibra de vibro), existente na projeção da obra.

II – DAS PROPOSITURA DE IMPUGNAÇÃO

Diante da presente solicitação de impugnação, cumpre destacar que situação semelhante já ocorreu por ocasião do Edital de Concorrência Eletrônica nº 90007/2024 (processo nº 5604461). À época, com parecer jurídico favorável da PGM, foram adotadas todas as providências legais, incluindo a publicação do Aviso de Licitação, o devido cadastro junto ao TCM e a disponibilização integral do edital no PNCP (registros nº 5004057, 5704045, 5704063 e 5683849).
Ressalte-se que a mesma empresa interessada, TECPAV Engenharia, apresentou idênticas alegações (5877113) em pedido de impugnação. Em razão desses fatos e de outros elementos intervenientes, a Administração optou, de forma cautelar, pelo adiamento da abertura das propostas, a fim de possibilitar

análise detalhada das solicitações e adequado atendimento daquilo que se mostrasse pertinente.
Após a análise minuciosa de todas as alegações, procedemos com as alterações dos fatos pertinentes e justificativas das não inconsistências (5954325). Logo, parte das alegações apresentadas são, em verdade, a repetição de questões antes suscitadas e que foram objeto de atendimento anterior por parte da administração.

II – DA INTERPRETAÇÃO DO TAC

Cumpre destacar que o TAC não impede a execução das obras conforme o cronograma previsto. O termo estabelece, tão somente, que:

"O bloqueio do tráfego para avanço ao segmento seguinte estará condicionado à liberação do tráfego pela conclusão do segmento anterior."

Tal disposição refere-se à abertura integral de novos trechos ao tráfego, ou seja, à liberação completa para utilização viária de determinado segmento. No entanto, não significa, de forma alguma, que seja inviável subdividir esses segmentos em frentes internas menores para fins de execução de obras, nem detalha a forma como essas subdivisões devem ocorrer. Além disso, não implica a necessidade de paralisação de serviços contínuos e lineares, tais como drenagem, remanejamento de redes de utilidade pública ou quaisquer elementos construtivos de caráter estrutural. Até porque, do ponto de vista da engenharia propriamente dita, tais "interrupções" não são sequer possíveis e o TAC não cogita de questões técnicas ou desprovidas de metodologia científica.

Estes últimos possuem uma característica específica: seu pleno funcionamento e a estabilidade física dependem da conclusão integral de cada etapa. Caso a execução seja interrompida ou finalizada de forma incompleta, há risco de comprometimento físico de toda a estrutura já implantada, o que pode gerar danos, retrabalho ou risco à segurança do tráfego e das edificações adjacentes. Assim, a abertura de trechos ao tráfego deve ser planejada de forma a conciliar a continuidade dos serviços lineares e estruturais com a utilização segura do segmento liberado.

Portanto, a correta leitura do TAC demonstra que não há incompatibilidade entre as exigências pactuadas e o cronograma estabelecido no edital.

A alegação de a execução ser "completamente inviável" sem, contudo, trazer eventual demonstração técnica acerca disso está completamente dissociada da realidade na medida em que o cronograma e sua conformação ao TAC foram objeto de estudos pormenorizados baseados nas normas técnicas que tratam a matéria. Ademais, tais alegações da impugnante revelam-se isoladas, note-se que nenhum outro pretenso fornecedor/empresa cogitou o que ora se cogita, todavia, não se fundamenta.

III – DA VIABILIDADE TÉCNICA DO CRONOGRAMA

O cronograma físico-financeiro apresentado encontra-se plenamente exequível, considerando-se que:

1. **Argumentação de impugnação na publicação do edital anterior:** conforme mencionado anteriormente, a empresa apresentou a mesma argumentação em solicitação de impugnação anterior, embora os prazos solicitados naquela ocasião fossem menores do que os requeridos atualmente. Entretanto, na época, procedeu-se à readequação dos prazos, ajustando-os de acordo com os estudos e conclusões técnicas disponíveis.

Execução linear de serviços essenciais: atividades como drenagem, remanejamento de redes de água tratada, esgoto, energia e telecomunicações demandam execução contínua ao longo de todo o trecho, sendo tecnicamente inviável sua fragmentação. Tais serviços naturalmente exigem a abertura de frentes mais extensas, sem configurar descumprimento do TAC, o que é óbvio. A execução linear e setorizada preconizada no TAC tem relação direta com a necessidade de não interromper integralmente o tráfego local, especialmente nas etapas onde a intervenção não é tão pontual e intensa.

Segmentação interna dos trechos: dentro de cada segmento, é possível adotar subdivisões que permitam a execução progressiva das camadas de terraplenagem e pavimentação, possibilitando a liberação gradual de áreas ao tráfego (tal como consignado no item anterior). Essa prática é usual em obras urbanas, visando reduzir impactos na vizinhança e minimizar interferências nas atividades comerciais locais.

> A execução segmentada impõe uma alteração logística contínua, previamente planejada e ajustada ao longo da obra, inclusive de forma "in loco", garantindo a conciliação entre a continuidade dos serviços, a segurança viária, a durabilidade das estruturas e a mínima interferência na rotina urbana.

Sobreposição de etapas construtivas: a metodologia construtiva prevista admite que, enquanto se conclui a drenagem e terraplanagem em um subtrecho, no anterior seja executada pavimentação, garantindo a continuidade da obra e o cumprimento do cronograma global.

> Dessa forma, os prazos estabelecidos no cronograma são tecnicamente factíveis.

IV – DAS DESAPROPRIAÇÕES

Informamos que na área mencionada não há desapropriações. Todo o processo de desapropriação foi concluído, e a área encontra-se totalmente liberada para a execução da obra. Até porque, tecnicamente, a remoção das áreas ocupadas é hipótese de reintegração de posse. Tratam-se de áreas públicas conforme já sentenciado pelo Poder Judiciário.

Melhor explicando, a área mencionada refere-se a "REINTEGRAÇÃO DE POSSE". Esse procedimento encontra-se dentro do cronograma previsto para liberação da área. No momento da execução do contrato, caso haja a necessidade de alguma readequação, tal demanda será tratada na forma da lei de regência com vistas à consecução da obra pública.

Na remota hipótese de alguma intercorrência incidir sobre a execução (fato do príncipe, fato da administração, aléas extraordinárias etc) tais situações, serão, se houver, tratadas na forma da lei.

Por último, as supostas interferências (reintegração de posse) só se mostrarão potencialmente lesivas ao bom andamento das obras no caso não haja a liberação das áreas por ocasião da entrega da ordem de serviço. Portanto, o que se pretende no contexto de planejamento da execução é que antecedentemente à entrega formal da ordem de serviço, todas as áreas estejam desocupadas, o que minimizará quaisquer riscos executivos.

V – DA INTERFERÊNCIA

O processo da retirada/deslocamento da tubulação e fiação de fibra ótica de telefonia do local, este seguirá um cronograma de remoção firmado entre a concessionária e a Prefeitura de Goiânia.

VI – CONCLUSÃO

Diante do exposto, verifica-se que:

O TAC nº 02/2018 e seu Aditivo não inviabilizam a execução das obras no prazo estabelecido e possibilita repactuações alocadas devido a possíveis interveniências que possam ocorrer;

Há diversas alternativas técnicas de segmentação e sobreposição de serviços que permitem o cumprimento do cronograma;

Quanto as interferências, a área estarão liberadas antes a emissão da ordem de serviço, portanto sem prejuízo ao andamento das obras.

Dessarte, a documentação de impugnação e os pedidos nela contidos são imprecisos, vagos, genéricos e desprovidos de elementos de ordem técnica capazes de justificar eventual e hipotética nulidade do certame. Os elementos trazidos não se sustentam em fatos de ordem técnica que impliquem a impossibilidade de execução nos termos do cronograma apresentado que segue devidamente conciliado com o TAC.

Não há apontamento a quaisquer cláusulas ou itens dos instrumentos que compõem o caderno processual do certame que estivessem, possivelmente, eivados de vícios de legalidade ou contrários às boas normas de engenharia.

Por todo o exposto, do ponto de vista eminentemente técnico, conclui-se pela improcedência da impugnação apresentada, devendo ser mantidas integralmente as disposições do edital e seu cronograma físico-financeiro.

Após o exposto, encaminhem-se os autos a SEMAD, para conhecimento e providências que o caso requer.

Sem mais no momento,

Eng. Wellington A. Gomes

Analista de Obras e Urbanismo – Eng. Civil

Goiânia, 17 de setembro de 2025

Documento assinado eletronicamente por **Wellington Alves Gomes**, **Analista em Obras e Urbanismo**, em 17/09/2025, às 15:55, conforme art. 1º, III, "b", da Lei 11.419/2006.

Documento assinado eletronicamente por **Lucas Eduardo Tolentino**, **Gestor Administrativo de Contratos do BRT**, em 17/09/2025, às 15:55, conforme art. 1º, III, "b", da Lei 11.419/2006.

Documento assinado eletronicamente por **Ludmilla Fernandes de Oliveira**, **Diretora de Políticas e Programação de Obras**, em 17/09/2025, às 15:56, conforme art. 1º, III, "b", da Lei 11.419/2006.

Documento assinado eletronicamente por **Flávia Ribeiro Dias**, **Superintendente de Obras e Serviços de Infraestrutura Urbana**, em 17/09/2025, às 15:58, conforme art. 1º, III, "b", da Lei 11.419/2006.

A autenticidade do documento pode ser conferida no site https://www.goiania.go.gov.br/sei informando o código verificador **8018377** e o código CRC **85204B38**.

Av. do Cerrado, nº 999, - 35241071
Sala 08 e 10, Bloco C, 2º pavimento - Bairro Park Lozandes
CEP 74884-900 Goiânia-GO