



Movimenta Campo Grande: Manifesto por ruas seguras e uma gestão eficiente.

PRESIDENTE: Adelaido Luiz Spinosa Vila Figueiredo

ASSUNTO: Levantamento Estrutural, Impacto Orçamentário e Consequências Socioeconômicas da Degradação da Malha Viária de Campo Grande – MS

Sede: R. Antônio Corrêa, 417 - Monte Líbano - 79004-460 - (67) **3320-4000**
Campo Grande - MS - www.cdllcg.com.br

Sistema CNDL





INTRODUÇÃO: A UNIVERSALIDADE DO ESPAÇO PÚBLICO E A FALSA LINHA DE FUGA

Para avaliar o colapso da malha viária de Campo Grande, é preciso desarmar um mito comum na gestão pública: o de que o asfalto ruim é um problema restrito a motoristas e proprietários de veículos. Na engenharia e no planejamento urbano, o pavimento é classificado como o único serviço público **100% universal e inevitável**.

Se a saúde pública municipal falha, as classes média e alta buscam uma alternativa com a contratação particular de planos de saúde. Se a educação deixa a desejar, matricula-se o filho em uma escola particular. Se a segurança pública mostra fissuras, investe-se em vigilância privada e condomínios fechados. Há uma linha de fuga privada para esses serviços básicos.

Com a malha asfáltica, essa alternativa não existe. Não há "asfalto privado". O investidor em seu veículo importado, o trabalhador que depende do transporte coletivo, o entregador em sua motocicleta e a viatura do SAMU dividem exatamente a mesma faixa de rodagem nas avenidas Afonso Pena e Mato Grosso, ou nas vias de acesso aos bairros periféricos. Todos, sem exceção, usam e dependem dessa infraestrutura para exercer o direito básico de ir e vir.

A malha rodoviária urbana dita o custo do frete do supermercado, o tempo de resposta do socorro médico e a integridade física do munícipe. O asfalto destruído representa a falha de gestão mais democrática de uma cidade: ela pune toda a população, independentemente da condição social.

Contudo, a maior distorção reside na liquidação desse passivo. Quando o município é condenado judicialmente a pagar indenizações por danos materiais ou morais decorrentes de crateras sem sinalização — valores que oscilam entre R\$ 5.000,00 e mais de R\$ 30.000,00 por processo —, esse dinheiro não sai do bolso dos gestores negligentes. O montante sai diretamente do tesouro municipal, alimentado pelo IPTU, ISS e taxas pagos pela própria população.

Quando a prefeitura é condenada, quem paga a indenização é toda a população da cidade. Não é a má administração. A administração só aciona o cheque.

O contribuinte campo-grandense paga duas vezes pelo mesmo erro administrativo: paga o imposto para ter vias seguras (e recebe crateras) e, posteriormente, financia a indenização judicial das vítimas do descaso do próprio Estado.

Sede: R. Antônio Corrêa, 417 - Monte Líbano - 79004-460 - (67) 3320-4000
Campo Grande - MS - www.cdclg.com.br

Sistema CNDL



1. A RAIZ DO PROBLEMA: ESPECULAÇÃO IMOBILIÁRIA E OS VAZIOS URBANOS

O estágio de deterioração das vias da capital não é um acidente geográfico ou um fenômeno puramente climático; é o resultado de uma expansão urbana desordenada tolerada por sucessivas administrações. Campo Grande cresceu sob a lógica do espraiamento, empurrando novos loteamentos para regiões periféricas enquanto imensas glebas de terra permaneciam desocupadas em áreas centrais e consolidadas — os chamados **vazios urbanos**.

Essa dinâmica inflacionou a malha urbana da capital, que hoje atinge uma extensão estimada de **mais de 9.000 ruas e avenidas**, superando os **3.300 quilômetros lineares de vias públicas**, dos quais cerca de 2.500 km a 2.700 km são pavimentados.

Do ponto de vista técnico, essa dispersão e o aumento da malha por especulação imobiliária deixam o custo de manutenção da cidade extremamente elevado por dois motivos:

- **Baixa Densidade por Metro Quadrado:** O município passou a ter a obrigação de pavimentar e manter quilômetros de vias de interligação que cortam áreas vazias. Como não há moradores nessas extensões, a arrecadação de IPTU por metro quadrado de asfalto é baixíssima. A cidade tem asfalto demais para pouca gente pagando a conta da sua conservação.
- **Subdimensionamento Estrutural e Solo Instável:** Grande parte desse asfalto foi construída há mais de 30 anos com camadas delgadas de revestimento (o famoso asfalto "capa de ovo"). Como a expansão imobiliária não foi acompanhada por uma rede de drenagem pluvial profunda, a água das chuvas infiltra no solo arenoso e instável característico da nossa região, lavando a base que fica sob o asfalto. Sem sustentação por baixo, o peso dos veículos quebra a capa superficial, gerando o colapso em cadeia.

2. O CAOS DO TRANSPORTE COLETIVO: O CICLO DE DEPRECIAÇÃO MÚTUA

O transporte público de Campo Grande expõe o limite máximo do prejuízo estrutural sendo transferido para o caixa do município. A malha asfáltica destruída e a crise operacional do Consórcio Guaicurus operam em um ciclo de destruição mútua, sendo o asfalto ruim um dos grandes responsáveis pelo sucateamento da frota.

Por um lado, trafegar diariamente sobre calos, ondulações e crateras profundas reduziu a vida útil dos componentes de suspensão pesada (feixes de mola, eixos,

Sede: R. Antônio Corrêa, 417 - Monte Líbano - 79004-460 - (67) 3320-4000
Campo Grande - MS - www.cdllcg.com.br

Sistema CNDL



sistemas de freio e pneumáticos) dos ônibus urbanos em até **40%**. O custo explosivo de manutenção corretiva serviu de argumento técnico para a concessionária frear a renovação da frota, resultando em veículos sucateados e panes constantes.

Por outro lado, um ônibus urbano carregado exerce uma pressão severa sobre o pavimento. Ao trafegar em velocidades reduzidas e realizar frenagens constantes para desviar de buracos ou parar nos pontos de embarque, o veículo pesado empurra a massa asfáltica envelhecida e sem base de sustentação. Esse fenômeno gera os chamados **borrachudos** — aquelas deformações plásticas gigantescas que moldam a faixa da direita das principais avenidas da cidade.

A inércia do município em corrigir a infraestrutura e fiscalizar a concessão resultou em colapso total. Ao decretar a recente intervenção e assumir o controle do Consórcio Guaicurus para garantir a continuidade do serviço, a Prefeitura de Campo Grande deixou de ser apenas fiscal e **chamou para o orçamento público o passivo do sucateamento**. Os recursos ordinários da cidade agora precisam ser direcionados para recuperar uma frota moída pelas ruas que o próprio poder público negligenciou.

3. O INDUTOR DE ENDIVIDAMENTO: A POPULAÇÃO REFÉM DA MOBILIDADE FORÇADA

A falta de um transporte público eficiente e digno funcionou como um indutor direto de endividamento para as famílias campo-grandenses. Sem um ônibus confiável no ponto, o trabalhador perdeu o poder de escolha. Para garantir o cumprimento de horários no emprego e evitar demissões por atrasos na escala de trabalho, a população foi **levada a comprar carros, motos e outros veículos**.

Esse fenômeno gerou duas consequências graves:

1. **Financiamentos de Sobrevivência:** Famílias comprometeram fatias expressivas da renda mensal com parcelas de longo prazo, juros bancários, taxas de IPVA, licenciamento e combustíveis para adquirir motocicletas ou automóveis usados de baixo custo. A compra do veículo não ocorreu por opção de consumo ou luxo, mas como ferramenta obrigatória de sobrevivência.
2. **Sobrecarga da Malha:** Essa migração massiva gerou uma hipertrofia na frota circulante da capital, que ostenta uma das maiores taxas de veículos por habitante do país. O pavimento, que mecanicamente já operava além do seu prazo de validade, passou a receber uma frequência de tráfego de pneus

muito superior à sua capacidade de projeto, acelerando o surgimento de novas patologias e buracos.

O cidadão é taxado para transitar e, ao exercer a mobilidade forçada, sofre danos imediatos em seu patrimônio privado. Para quem trabalha diretamente com o tráfego, como os motoristas de aplicativo e entregadores locais, estima-se que os custos com manutenção preventiva e corretiva extraordinária devoraram entre **20% e 25% do faturamento bruto mensal** nos últimos anos.

4. O RALO DA INFRAESTRUTURA: A FALTA DE FISCALIZAÇÃO DO TAPA-BURACOS E DA CONCESSIONÁRIA DE ÁGUA

O atual estágio de degradação é mantido por uma grave falha na fiscalização de duas frentes operacionais que atuam diretamente nas vias públicas:

- **A Logística Reativa do Tapa-Buracos:** A fixação da prefeitura em manter contratos de tapa-buracos paliativos é um erro de engenharia financeira. Quando o asfalto atinge a fadiga total da base, a aplicação de massa asfáltica em buracos isolados funciona apenas como maquiagem temporária. Sem fiscalização rigorosa sobre a qualidade do serviço executado pelas empreiteiras terceirizadas, a água infiltra pelas bordas do remendo nas primeiras chuvas e arranca a massa nova. O modelo consome recursos significativos na casa de R\$ 35 milhões a R\$ 40 milhões anuais que apenas mitigam o problema temporariamente, sem gerar ativos estruturais duráveis.
- **As Intervenções de Saneamento e a Omissão da AGEREG:** A concessionária de água e esgoto realiza intervenções diárias no asfalto da capital para abertura de pontos de água ou esgoto, quebrando o confinamento lateral do pavimento. O erro técnico crítico ocorre no fechamento da vala: o solo é reaterrado sem atingir o Grau de Compactação mínimo exigido pelas normas técnicas ($GC \geq 95\%$ do Proactor Normal).

A Agência Municipal de Regulação dos Serviços Públicos (**AGEREG**) falha ao não aplicar a fiscalização necessária no fechamento desses serviços. Sem monitoramento de campo, o solo emendado cede por adensamento sob o peso dos veículos, gerando trincas e afundamentos. A água infiltra, o asfalto ao redor esfarela e uma nova cratera se abre. Como o serviço não recebe a fiscalização necessária para obrigar a empresa a refazer o trabalho, o custo de recomposição da rua destruída é transferido para a Secretaria de Infraestrutura (SISEP), fazendo o município gastar dinheiro público para consertar o trabalho mal executado pela fornecedora de água.

5. A SOCIALIZAÇÃO DO PREJUÍZO: A CONTA DUPLA DAS INDENIZAÇÕES

A negligência na manutenção das vias públicas gera um passivo jurídico crescente para o município. Toda vez que um munícipe aciona a prefeitura por não cuidar das vias públicas — seja por ter destruído uma roda ou sofrido uma queda —, o poder público enfrenta condenações sistemáticas na Justiça, com valores que variam de R\$ 5.000,00 a mais de R\$ 30.000,00 por processo.

O dinheiro que liquida essas condenações judiciais sai diretamente do tesouro municipal, alimentado pelos tributos locais. O governante que negligenciou a via não sofre o impacto financeiro pessoal. Na prática, a população paga duas vezes pelo mesmo erro: paga o imposto para ter a rua segura e, depois, paga a indenização gerada pela omissão da gestão. É um ciclo em que o orçamento que deveria ir para melhorias estruturais é drenado para pagar o custo jurídico da incompetência administrativa.

6. A MATRIZ DE RESPONSABILIDADE DA ATUAL ADMINISTRAÇÃO

O argumento de "surpresa" ou "desconhecimento" dos gargalos estruturais não se sustenta diante do histórico institucional da atual liderança do Poder Executivo. Não houve transição às cegas. A liderança é moradora há muitos anos da cidade, conhece a realidade local e baseou suas propostas na promessa de que resolveria os problemas com planejamento. Antes de assumir a função atual, acumulou ampla bagagem na máquina pública como servidora municipal e passou **6 anos como vice-prefeita** da gestão anterior. A administração sempre soube do problema.

O maior exemplo da falta de execução do planejamento prometido é a usina de asfalto instalada no Polo Empresarial do Indubrasil. Apresentada como a salvação para o caixa do município, a planta industrial foi estruturada via consórcio intermunicipal (Consórcio Central MS), envolvendo um investimento global projetado na casa dos **R\$ 24,3 milhões** em emendas e contrapartidas públicas.

Na prática, a estrutura padece de severas taxas de ociosidade operacional. A administração justifica que a produção é restrita a frentes de recapeamento direto executados pela própria prefeitura. Enquanto a usina pública deixa de rodar em sua capacidade total por falhas logísticas, a prefeitura mantém a assinatura de contratos e aditivos milionários com empreiteiras privadas para o eterno e ineficiente serviço de tapa-buracos, provando que o dinheiro ordinário da Lei Orçamentária Anual (LOA) continua sendo jogado no ralo da manutenção paliativa.

7. PLANO DE AÇÃO: 5 MEDIDAS EMERGENCIAIS COM BASE LEGAL E ORÇAMENTÁRIA

Para que este levantamento tenha aplicação prática imediata e incontestável, propomos 5 medidas de engenharia financeira e administrativa, todas blindadas juridicamente por leis federais e validadas por práticas de outras cidades do Brasil:

- **Medida 1: Redirecionamento Legal de até 30% do Superávit da COSIP**

Base Legal e Orçamentária: Amparo na Emenda Constitucional nº 132/2023, que alterou o Art. 149-A da CF, autorizando o uso da COSIP na preservação de logradouros públicos. Uso do mecanismo de Desvinculação de Receitas dos Municípios (DRM), art. 76-B do ADCT.

Prática de Referência: São José dos Campos (SP) e Joinville (SC) (Uso de superávit para infraestrutura viária).

- **Medida 2: Redução Emergencial do Duodécimo da Câmara Municipal**

Base Legal e Orçamentária: Acordo Institucional entre o Executivo e a Mesa Diretora da Câmara Municipal, formalizado em projeto de lei de remanejamento orçamentário, com fulcro no Art. 167, VI, da Constituição Federal.

Prática de Referência: Curitiba (PR) e Porto Alegre (RS) (Devolução de sobras orçamentárias do Legislativo destinadas à pavimentação).

- **Medida 3: Vinculação de Multas ao Fundo Municipal de Recuperação Viária (FUMPAV)**

Base Legal e Orçamentária: Regulado pelo Art. 320 do Código de Trânsito Brasileiro (CTB). O recapeamento e reestruturação de base enquadram-se no conceito de Engenharia de Tráfego de Campo, garantindo a trafegabilidade e segurança.

Prática de Referência: São Paulo (SP) (Uso dos recursos de multas de trânsito para custear o programa de recapeamento asfáltico).

- **Medida 4: Contratos de Eficiência (Microfresagem)**

Base Legal e Orçamentária: Aplicação do Contrato de Eficiência baseado em Critérios de Desempenho, conforme a Nova Lei de Licitações (Lei nº

Sede: R. Antônio Corrêa, 417 - Monte Líbano - 79004-460 - (67) 3320-4000

Campo Grande - MS - www.cdllcg.com.br

Sistema CNDL





14.133/2021, Art. 6º, LIII). Pagamento atrelado à durabilidade e ensaios de laboratório.

Prática de Referência: Belo Horizonte (MG) e Paraná (Modelos CREMA de conservação rodoviária baseada em desempenho).

- **Medida 5: Fiscalização Rígida via Poder de Polícia**

Base Legal e Orçamentária: Poder de Polícia Administrativa exercido pela AGEREG (Art. 78 do CTN) combinado com o Art. 22 da Lei Federal nº 11.445/2007, exigindo laudo técnico de compactação ($GC \geq 95\%$) sob pena de sanções diretas.

Prática de Referência: Salvador (BA) (Imposição de recomposição completa de meio-fio a meio-fio em cortes transversais sucessivos).

Campo Grande, MS.

Adelaido Luiz Spinosa Figueiredo

Presidente da CDL Campo Grande

Sede: R. Antônio Corrêa, 417 - Monte Líbano - 79004-460 - (67) 3320-4000
Campo Grande - MS - www.cdlog.com.br

Sistema CNDL

