



PREFEITURA MUNICIPAL DE GUAÍBA
ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL
"NOSSA HISTÓRIA, NOSSA FORÇA"
Administração 2013 - 2016

OF. GAB. Nº. 539/2014

Guaíba, 28 de julho de 2014

Senhor Presidente,

Honra-nos cumprimentá-lo, oportunidade em que respondemos ao Ofício Nº. 028/2014 desta Casa Legislativa, que encaminhou-nos as Proposições Nºs. 105 e 106/2014 de autoria do vereador **PAULO RICARDO MORAES VIEIRA**.

As Indicações sugerem: colocar um "quebra-molas" na rua Sta. Catarina e permitir estacionamento somente em uma das laterais; repintar a faixa de pedestres e colocar "quebra-molas" em frente à empresa Thyssen, na rua Sta. Maria.

Agradecemos ao Nobre vereador por suas Indicações. Informamos que o Departamento de Engenharia de Trânsito da Secretaria de Mobilidade Urbana estima que a liberação de estacionamento somente em uma das laterais da rua Sta. Catarina traria transtornos ao tráfego ao reduzir em 50% o número de vagas de estacionamento. Esta medida também traria insatisfação a uma significativa parcela dos comerciantes ali estabelecidos, vez que suas atividades possuem características que necessitam estacionamento rápido e de fácil acesso. Estima-se ainda que a medida traga riscos adicionais ao tráfego, pois haveria maior movimentação de veículos em manobras a procura de uma vaga, além de elevar a velocidade média da via, e velocidade é o principal fator de risco de acidentes.

Com relação a rua Sta. Maria, esclarecemos que se trata de via da jurisdição estadual (ERS 703), e sendo assim, qualquer interferência necessita de aprovação do DAER. Lembramos que as sugestões da Proposição Nº. 106/2014 que ora respondemos, estavam na pauta da reunião ocorrida no DAER, no dia 28 de maio, quando fomos recebidos pelo Diretor Geral do órgão, o eng. Carlos Eduardo de Campos Vieira. Nesta reunião, além da presença de três secretários municipais e o deputado Adão Villaverde, representavam a comunidade de Guaíba os senhores vereadores **Paulo Ricardo**, Magda Leal, Alexandre Santana, Ernani Alves e Manoel Jardim. Na oportunidade o eng. Eduardo disse que o DAER se manifestaria oficialmente em até 15 ou 20 dias sobre as reivindicações propostas, no entanto, até o presente momento o Município não recebeu retorno.





PREFEITURA MUNICIPAL DE GUAÍBA
ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL
"NOSSA HISTÓRIA, NOSSA FORÇA"
Administração 2013 - 2016

Com referência a implantação de "quebra-molas" (ondulações transversais), esclarecemos que o dispositivo referido pode ser implantado na via indicada pela Proposição. Entretanto, a comunidade do entorno deve se posicionar se de fato quer esta interferência. A manifestação pode dar-se através de reuniões públicas e abertas, com pauta estabelecida (assunto, data, local, hora, etc.) e ampla divulgação, tais como as audiências públicas. O instituto da audiência pública é o instrumento adotado pela Lei 10.257/2001 aos casos onde há exigência de se "consultar" comunidades atingidas por determinada interferência. Ressalta-se que a interferência proposta (quebra-molas) não alcança somente a via atingida, pois ruas e avenidas são equipamentos públicos cujo uso não se restringe à comunidade local. Isto feito, o Departamento de Engenharia de Trânsito definiria as características construtivas do dispositivo, tais como: largura, altura, local exato, materiais utilizados, etc.

Por fim, lembramos que a quase totalidade dos cidadãos que residem próximo a quebra-molas reclamam das inconveniências do dispositivo. Os argumentos são os mais variados, mas destacam a geração de ruído elevado ocasionado pela frenagem e aceleração dos veículos devido ao dispositivo, sobretudo quando se trata de uma via com intenso tráfego de veículos lentos e pesados (ônibus e caminhões). São inúmeros os casos de queda de pessoas dentro de coletivos em decorrência de frenagem no quebra-molas. Menciona-se também o impedimento ao rápido deslocamento dos veículos dos Bombeiros; viaturas policiais em situação de emergência policial; deslocamento em velocidade das ambulâncias e unidades da SAMU, geralmente transportando pacientes cuja vida depende de deslocamentos sem solavancos e de segundos preciosos para receber os cuidados médicos. São temas a serem debatidos nas audiências, dentre outros.

Atenciosamente.


Henrique Tavares
Prefeito Municipal

Exmo. Sr.
Ver. Alex Sandro Medeiros da Silva
Presidente da Câmara Municipal
Guaíba-RS





Best Cars Web Site

Do Banco do Motorista

Lombadas assassinas



Esses dejetos viários já mataram e vão matar mais

por Gab Sharp

Onze de outubro de 2001, nove e meia da noite, véspera do Dia das Crianças. Um grupo de 10 meninos e meninas brincam na calçada de uma rua de bairro em São Paulo. Um carro surge em velocidade e invade o passeio, deixando o saldo de duas crianças mortas, uma em coma, outras feridas com mais ou menos gravidade.

O que os noticiários não disseram é que havia lombadas na rua. E o que não amentaram é que a perda de controle pode ter sido ocasionada quando o veículo – um médio-compacto, novo – topou com a lombada. O fato de que era dirigido por um ladrão de



REQ. 105/2014 - AUTORIA: Ver. Paulo Cohab

VERIFIQUE A AUTENTICIDADE EM <https://www.camaraguaiba.rs.gov.br/portalfat/verificacao-de-pdf>

Poucos anos atrás, em São Paulo, um assaltante tomou o Gol de uma jovem e, com ela maritida a bordo, acabou sendo perseguido pela polícia. Ao passar por uma lombada o carro capotou. A jovem perdeu a vida.

Lombada, quebra-molas, ondulação transversal: não importa o nome, esses obstáculos artificiais nas vias públicas constituem, sem a menor dúvida, o maior cancro do sistema viário brasileiro – e há bem pouca percepção disso. Proibidas no novo Código de Trânsito aprovado em setembro de 1997, foi-lhes prorrogada a permanência por meio de uma resolução do Contran quase em seguida.

Lombadas existem em outros países. Nos Estados Unidos são chamadas de *speed bumps*, ondulações para reduzir a velocidade. Por suas formas e dimensões, servem apenas como alerta para quem está entrando em zona de menor velocidade. Nem de longe ocorre o impacto que se verifica com frequência no Brasil. Podem até ser atravessadas sem diminuir a velocidade. Mas vêm-se lombadas, nos EUA e outros países civilizados, apenas em ruas estritamente residenciais e em alamedas de clubes. Como aqui – em toda parte, inclusive em rodovias federais –, jamais.

O mesmo quadro poderia existir aqui caso as autoridades de trânsito fizessem por merecer esse nome, pois as dimensões das lombadas estabelecidas pelo Contran não impõem esforço anormal aos veículos. Mas lombadas de dimensões regulamentares são raras, e é aí que vem o problema.

Problema ainda mais grave é a falta de sinalização adequada. Há situações à noite em que lombadas simplesmente não são avistadas (como pode ter ocorrido no atropelamento coletivo do começo dessa história). Se estiver chovendo, nem se fala. É um recurso burro e antinatural para reduzir a velocidade do tráfego.

É tão antinatural que seria inconcebível lombada para linhas férreas, rios e lagoas, e espaço aéreo. No entanto, nesses três elementos veículos têm de cumprir limites de velocidade em certos casos. Por exemplo, nas chamadas áreas terminais (TMA) os aviões não podem ultrapassar 250 milhas por hora (400 km/h), de maneira a permitir o melhor ordenamento do tráfego aéreo. O mesmo ocorre nos trechos

REQ: 1051014-7 AUTORIZAÇÃO: Ver: 1.0 para Curitiba - 2014/05/10
 VERIFIQUE A AUTENTICIDADE EM: <https://www.camara.gov.br/portar/autenticidade.pdf>
 rodoviários de cruzamento de pista menos ariscadas
 condições de cruzamento de pista menos ariscadas
 todo cruzamento é perigoso.

Por aqui, tudo começou em Curitiba, bem no começo dos anos 80, quando Jayme Lerner (PFL) era prefeito. De repente, a cidade se viu repleta de lombadas, desde em ruas residenciais até nas avenidas importantes como a que leva ao aeroporto. De lá a moda atravessou divisas de estado para chegar aos níveis deploráveis e inaceitáveis de hoje.

"Rua que não tem lombada não é rua", devem pensar moradores, a julgar pelos pedidos de lombadas feitas à Companhia de Engenharia de Tráfego (CET), que administra o trânsito da capital paulista. Segundo o órgão são mais de 4.000 pedidos de instalação de lombadas por mês. É como se se tratasse de questão de status, tanto quanto possuir iluminação pública ou rede de esgotos.

A coisa chegou a tal ponto em que os carros fabricados no Brasil e a maioria dos importados oficialmente estão mais altos. Quem já teve a chance de seguir um Honda Civic modelo 2001/02 pôde notar como as "ferragens do chassi" ficam expostas, ou seja, a (bela) suspensão traseira independente fica totalmente visível. Os efeitos de carro mais alto do que o necessário todo mundo sabe: menos estabilidade, maior arrasto aerodinâmico, mais consumo de combustível. Tudo o que a indústria automobilística se empenha em melhorar.

Existe um efeito ainda mais nefasto relacionado a essa quantidade absurda de lombadas: o motorista passa a se condicionar apenas por elas quanto a ter cuidado ao dirigir. Sua ausência significa "luz verde para acelerar". A lombada deseduca, e é justamente educação no trânsito uma de nossas maiores carências.

Há outros efeitos não menos nefastos ocasionados por estes dejetos viários. Aumenta a carga de poluentes lançados na atmosfera, resultado da necessidade de acelerar de novo após transpô-las; pelo mesmo motivo, aumenta o ruído produzido pelos veículos. Ambos efeitos não interessam a ninguém, certo? Uma autoridade em questões ambientais, o engenheiro Gabriel Murgel Branco, afirmou certa vez que 30% da emissões de monóxido de carbono na região da Grande São Paulo são causadas exclusivamente pelas lombadas.



