

SÓ COM LEIS NÃO SE SINALIZAM OS BURACOS NAS VIAS PÚBLICAS

JORGE PAULO ELIAS (*)

Jornais e emissoras de Rádio e TV acolhem, quase que diariamente, reclamações da população contra o estado deplorável em que se encontram inúmeras vias públicas, provocado por abertura de valas em consequência da implantação de novos melhoramentos ou consertos. Ninguém se conforma com esse estado de coisas mesmo sabendo-se que tais serviços são indispensáveis.

São Paulo, por exemplo, está recebendo, por ano, cerca de 500 mil novos habitantes, o que corresponde à absorção de uma cidade do tamanho de Brasília. Em razão desse crescimento vertiginoso, é óbvio que as obras e os serviços de infra-estrutura estão sempre aquém das necessidades reais, pois é impossível acompanhar tal expansão. A cidade exige cada vez mais novas obras viárias, novas obras e serviços de água e esgotos, telefone, luz, gás, mas sua execução, por incrível que pareça, é mais reclamada do que a própria reivindicação do melhoramento, que muitas vezes demanda anos para ser atendido. Por perturbar o sossego público, impedir a livre circulação de veículos e, muitas delas, deixar ruas e avenidas sem as mínimas condições de tráfego, são tais obras motivo de pesadas críticas. A grande verdade é que o povo exige o melhoramento público, mas aborrece-se facilmente com os problemas advindos de sua execução.

Segundo curioso levantamento feito na Guanabara, cada uma das empresas particulares e autarquias ligadas ao desenvolvimento daquele Estado, abre, em média, 800 buracos por mês! É lógico que isso ocorre em razão do progresso, mas milhares de buracos por mês em ruas de grande circulação de veículos servem não só para conturbar a vida da cidade, como para acabar com a paciência de qualquer pessoa.

Os órgãos obrigados a abrir valas em vias públicas vêem-se invariavelmente diante de um problema bastante delicado. Ou executam o melhoramente que a cidade exige para o benefício atual e futuro de milhares de pessoas ou deixam de fazê-lo para evitar inconvenientes ao tráfego de hoje.

É evidente que as obras e serviços públicos devem continuar. E com eles inevitavelmente os buracos. Seria impossível pensar-se o contrário. Mas é lógico também que nas obras feitas nos leitos das ruas, deva-se adotar sistemas de proteção e sinalização cada vez mais eficientes.

Felizmente, de um tempo a esta parte, parece estar havendo maior conscientização dos órgãos responsáveis por esse problema de abertura e sinalização de valas.

A SAEC de São Paulo, por exemplo, a fim de causar o menor dano possível ao tráfego adotou uma série de providências, a última das quais no sentido de que as valas por ela abertas sejam repavimentadas diretamente pelas Administrações Regionais da Prefeitura de São Paulo, que, posteriormente, efetua a cobrança desses serviços à SAEC. Essa centralização dos serviços de reposição da pavimentação por uma única entidade, permite a uniformização, além de possibilitar uma maior rapidez na sua conclusão. É necessário que qualquer obra em via pública deva atentar permanentemente à necessidade de evitar prejuízos à circulação de veículos e de reduzir incômodos aos moradores dos locais atingidos. Acrescente-se a isso o modo rápido com que precisa ser executada e a sinalização e proteção suficientes para prevenir entupimentos de bueiros e galerias de águas pluviais.

Aliás, a SAEC fez publicar uma «Coletânea de normas para sinalização de obras em vias públicas urbanas» que teve por finalidade, reunir em um único veículo de informação, de consulta imediata, as normas legais, instruções e recomendações administrativas, relativas à sinalização, organização e procedimentos de can-

(*) Assessor de Imprensa do Gabinete do Secretário dos Serviços e Obras Públicas do Estado de São Paulo e Assistente Técnico de Direção da SAEC.



Fig. 1 — A falta de sinalização oferece perigo em todos os momentos, principalmente à noite.

teiros de obras e serviços em vias públicas, a seu cargo.

Por seu turno, a Prefeitura de São Paulo, em junho deste ano, baixou dois decretos relativos à matéria, determinando rigorosa observância das normas de sinalização de obras em vias públicas urbanas na área do Município.

Na Guanabara, também em junho último, surgiram novas normas com a finalidade de disciplinar a ocupação de logradouros, para a execução de obras ou reparos, e estabelecer a respectiva programação, a fim de que não seja prejudicada a normalidade do tráfego.

EM SÃO PAULO

O Decreto Municipal n.º 9.540, de 24 de junho deste ano, veio determinar rigorosa observância das normas de sinalização de obras em vias públicas da cidade. Também da mesma data é o Decreto n.º 9.541, que fixou normas de execução de obras em vias públicas urbanas de São Paulo.

Este último decreto torna obrigatória a coordenação das obras nas vias públicas com os órgãos da Prefeitura de São Paulo, do Estado e as concessionárias de serviço público. O objetivo é evitar que, num mesmo local, a via pública tenha de ser esburacada ou ter o trânsito interrompido por várias vezes.

O decreto determina que, antes de ser feito o projeto definitivo de obras nas ruas, seu res-

ponsável procure coordená-la com as demais entidades para que todas as possíveis interferências com os outros serviços públicos possam ser resolvidas ainda na fase do anteprojeto.

Nenhuma obra em via pública poderá ser iniciada sem estar convenientemente sinalizada e sem que sejam tomadas todas as providências para limitar, ao máximo, os possíveis transtornos ao trânsito, aos pedestres e à limpeza.

Ainda segundo o Decreto n.º 9.541, sempre que possível, a obra deverá ser realizada de modo a não interromper totalmente o trânsito. Quando a interrupção for absolutamente necessária, será obrigatória a sinalização e a indicação dos desvios necessários. Em todos os casos, os buracos nas ruas deverão ser tapados imediatamente após a conclusão da obra. Logo em seguida deverá ser providenciado o asfaltamento ou a reposição dos paralelepípedos.

PADRONIZAÇÃO E OBRIGATORIEDADE

Já o Decreto n.º 9.540, determina que todas as obras nas ruas de São Paulo serão sinalizadas de acordo com os padrões fixados por uma Comissão Especial. Estabeleceu-se, com este, a padronização dos sinais que deverão ser usados por todas as firmas responsáveis por obras em vias públicas.

Para a preparação de sinais, a Secretaria de Obras da Municipalidade fornece às firmas interessadas os desenhos que deverão ser observados em toda a sinalização.



Fig. 2 — Além do perigo, a falta de sinalização e de planejamento na execução da obra, acarretam congestionamentos.

Pelo decreto, há três categorias de sinais: de **advertência**, para avisar da existência e da natureza de um perigo na rua ou rodovia; de **regulamentação**, para indicar vias de acesso e dar outras informações que possam ser úteis aos motoristas e de **indicação**, que fixa normas para a confecção de outros sinais, como indicativos de «homens trabalhando», cavaletes, cones de sinalização, grades portáteis, sinalização noturna, sinalização refletiva e sinalização luminosa.

NA GUANABARA

Identificação e situação da obra, tempo de duração previsto, horário de trabalho e cronograma do desenvolvimento da obra, são quatro das exigências da Comissão Coordenadora de Obras e Reparações em Vias Públicas no Estado da Guanabara, estabelecidas no Decreto «E» n.º 4.926, de 9 de junho deste ano, que aprovou o Regimento Interno da referida Comissão. A abertura de qualquer buraco nas ruas, por órgãos estaduais ou privados, está sujeita, agora, à aprovação da Comissão, cabendo ao Departamento de Trânsito ou ao Departamento de Estradas de Rodagem manifestar-se no prazo máximo de 30 dias sobre a planta apresentada, estabelecendo as alterações necessárias.

Presidida pelo secretário da Segurança Pública, a Comissão tem por finalidade «disciplinar

a ocupação dos logradouros para a execução de obras ou reparos e estabelecer a respectiva programação, a fim de que não seja prejudicada a normalidade do trânsito».

Além do secretário de Segurança Pública da Guanabara, fazem parte da Comissão representantes da Secretaria de Serviços Públicos, do DETRAN, da CEDAG, do Departamento de Saneamento, do Departamento de Vias Urbanas, do Departamento de Estradas de Rodagem, do Departamento de Rios e Canais, da Companhia Estadual de Gás, da Companhia Estadual de Telefones, da Empresa Brasileira de Correios e Telégrafos, da Companhia Telefônica Brasileira, da Rio Light S/A e da Coordenação do Sistema de Administração Local do gabinete civil do Governo do Estado. As reuniões serão mensais, podendo serem convocadas extraordinariamente, para resolver problemas de obras urgentes e inesperadas.

Nenhuma obra poderá ter início sem a prévia autorização da Comissão Coordenadora e do órgão responsável pelos trabalhos, que será encarregado de instalar a sinalização preventiva, bem como de seu custeio e conservação. A autorização para o início dos trabalhos de ocupação ou bloqueio da via pública será divulgada através de ordem de serviço e nas disposições gerais do Regimento Interno. Ficou estabelecido



Fig. 3 — Em certos casos o melhor seria a interdição total da via pública.

ainda que «para os efeitos do disposto no Regulamento equiparam-se à obra tôdas e quaisquer atividades que resultem em bloqueio total ou parcial de via pública, qualquer que seja o tempo de duração do impedimento da circulação de veículos ou pedestres».

Além da sinalização, o responsável pela obra em via pública na Guanabara terá que fornecer tôdas as informações consideradas indispensáveis ao estudo e à implantação preventiva e complementar, «que seja necessária ao impedimento ou à circulação no local da obra e nas zonas atingidas por efeitos das mesmas». No caso de obras que ocupem grande parte ou tôda a extensão da via pública, os membros das demais entidades deverão ser consultados para informar da necessidade ou não da realização de obras no mesmo trecho, evitando a abertura de buracos em épocas diferentes na mesma rua.

A identificação da área ocupada e sua posição em relação ao eixo da rua, deverá também ser indicada pela firma responsável, que terá ainda de informar o horário previsto para os trabalhos, inclusive a carga e descarga de materiais e, finalmente, apresentar o cronograma do desenvolvimento da obra em tôdas as fases, no caso de execução progressiva, quer em sentido transversal, quer em sentido logitudinal ao leito da rua. A Comissão Coordenadora somente considera como obra de emergência, os trabalhos realizáveis em menos de três dias.

AMPLA SINALIZAÇÃO

A cargo dos empreiteiros, a sinalização dos canteiros de obra, será feita com placas de barragem, em cores, sinalização preventiva com avisos de desvio e impedimento e também será obrigatória a pintura de faixas no chão, em cor amarela e no formato de um triângulo. Esta faixa será zebraada com a base do lado da obra e sua extensão será duas vezes maior que o comprimento da base.

Os bloqueios poderão ser totais ou parciais, centrais ou laterais, de acordo com a área impedida e a posição na rua, usando placas de barragem que vão abranger sempre o maior diâmetro da obra, em todos os lados, de forma a permitir o tráfego sem risco de acidentes para veículos e pedestres. Em volta da obra, as placas de barragem, em madeira ou metal, terão a largura mínima de 60 centímetros, colocadas em postes, de sustentação, a uma altura de 60 centímetros da rua.

No caso de bloqueio total será empregada a placa pintada em retângulos de 60 centímetros de largura, pintados alternadamente nas cores vermelha, escarlate e branca. O posteamento de sustentação será firmado no solo com tôda a segurança e os postes terão a altura mínima de um metro e trinta centímetros. As barragens serão iluminadas por sinais colocados em caixas de madeira ou metal, nos ângulos do canteiro de obras. Deverão ter visores laterais

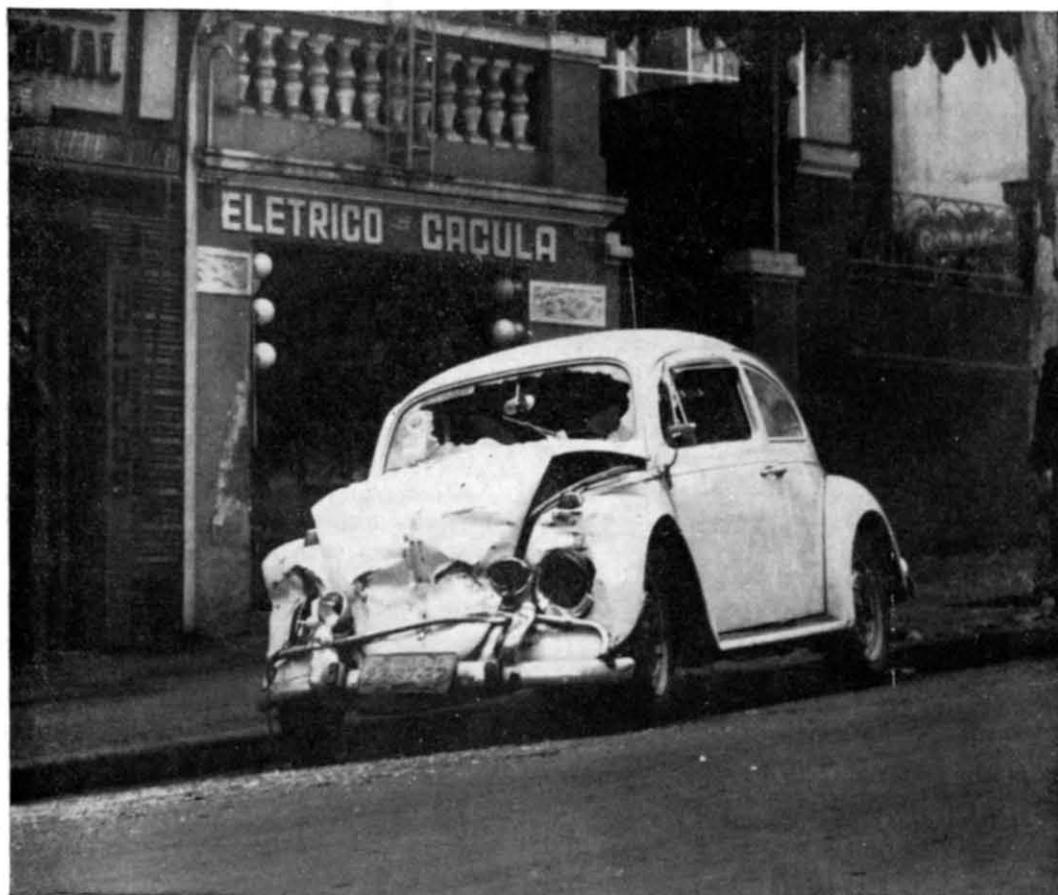


Fig. 4 — Ruas mal sinalizadas tem como resultado acidentes sérios.

em vidro ou plástico de cor vermelha e iluminados com lâmpadas superiores a 100 velas. Caso não haja energia no local, os encarregados da obra poderão usar lanternas a combustão usual.

A sinalização preventiva será feita de placas com dizeres «devagar», «obra a 500 m», «atenção» e «desvio obras», com uma seta indicadora da direção.

PERSPECTIVAS

Verifica-se, pelo exposto, que vem ocorrendo uma conscientização geral do problema. Novas normas, novas providências, novas perspectivas que se abrem para que as obras executadas em vias públicas causem o menor transtorno ao público e ao tráfego. Mas, não será só com leis que os buracos serão sinalizados. Resta saber

se os órgãos responsáveis, empreiteiros e seus operários cumprirão tais normas. E, em contrapartida, se haverá a indispensável colaboração da população.

Infelizmente é comum ver-se obras mal sinalizadas, sem proteção alguma, oferecendo sérios perigos não só a transeuntes como aos operários que nela trabalham. Muitas delas nem mesmo sinalização possuem. Chega-se até ao absurdo de permitir o tráfego e estacionamento de veículos em ruas onde as obras pela utilização de guindastes, escavadeiras e outras máquinas de grande porte, exigiriam a sua interdição total. Sem uma conscientização nesse sentido e sem uma fiscalização efetiva por parte do órgão público de nada valerão as novas normas. Permanecerão letra morta. As reclamações continuarão e o perigo será cada vez iminente. De nada valerá lamentar os acidentes provocados por esse estado de coisas.