

Porto Alegre ganha 100 buracos por dia

Imagine-se a Avenida Protásio Alves como um grande eixo, dividindo a cidade em duas zonas: a Norte estendendo-se até o limite com Cachoeirinha e a Sul chegando a Belém Novo. Neste universo movimentam-se os 130 operários, nove estagiários de engenharia e sete engenheiros da Seção de Conservação de Vias Públicas da Secretaria Municipal de Obras e Viação, chefiados pelo engenheiro Emídio Marques Ferreira. Eles são responsáveis pelos quase 1.400 quilômetros de ruas e avenidas pavimentadas em Porto Alegre.

Para fazer frente aos problemas diários que surgem na malha viária da cidade, a Seção de Conservação da SMOV conta, além das equipes de operários, com dois engenheiros e cinco estagiários atuando na Zona Norte e dois engenheiros e quatro estagiários na Zona Sul. Das duas zonas, a Norte é a que apresenta maiores problemas. Segundo Emídio Ferreira, em razão de ser "uma zona muito antiga. Os pavimentos já estão com sua vida útil (duração máxima prevista) vencida". Há, porém, outras razões para que aquela área da cidade apresente maior concentração de dificuldades. Entre elas, a existência de loteamentos antigos, implantados na época na qual as exigências técnicas não eram tão rigorosas (não se dava tanta importância, por exemplo, à compactação do solo).

Por outro lado, grande parte das ruas foram surgindo quase que espontaneamente de primitivas linhas de boi. Assim, suas bases não poderiam suportar os tempos modernos, com intensa movimentação de caminhões pesados. Afinal, um pavimento é dimensionado de acordo com a carga que vai receber e sua incidência. Difícil seria, então, àquela época, imaginar os transtornos que hoje em dia estariam causando os caminhões de coleta de lixo, os de distribuição de gás e as betoneiras e basculantes.

Curriculum da Rua

A responsabilidade da Seção de Conservação da SMOV não se esgota no controle das vias pavimentadas (206 quilômetros com asfalto; 355 quilômetros com paralelepípedos; 529 quilômetros com pedra irregular e 45 quilômetros com concreto). Ela também cuida de todos os passeios de prédios públicos, dos calçadões da Andradas e Uruguai e da Travessa Acilino de Carvalho.

Além disso, é responsável pelo controle e fiscalização de todas as aberturas — em passeios ou leitos de ruas e avenidas — feitas pelo DMAE, DEP, CEEE e CRT. No caso desses órgãos, é a Seção de Conservação quem licencia e fiscaliza a

Quase Cr\$ 10 milhões por mês é o que Porto Alegre gasta somente na conservação de ruas, avenidas e estradas, pavimentadas ou não. Afinal, nada menos do que 100 buracos são abertos diariamente, apenas em função de obras. Além desses, existem aqueles causados pelo desgaste do pavimento ou pelas chuvaradas. Para enfrentar tais problemas, a Secretaria Municipal de Obras e Viação conta com menos de 200 homens e suporta muitas reclamações, principalmente daquelas pessoas que moram nas 400 ruas sem qualquer tipo de pavimento, cadastradas na cidade. A Secretaria chegou a organizar um verdadeiro curriculum de cada rua, mostrando quando e quem abriu buracos em seu passeio ou leito e como fechou. Na verdade, os técnicos da SMOV, ao enfrentarem as reclamações, só fazem questão de deixar claro que "nós não abrimos buracos; nós fechamos buracos".

execução das obras. Tudo isto exige um rígido controle dos buracos existentes na cidade. Seja aqueles abertos em função de obras ou os originários de pavimentos com vida útil vencida ou provocados por uma enxurrada. Assim, os engenheiros e estagiários da Seção de Conservação têm áreas determinadas de atuação em suas zonas, checando diariamente os serviços já executados, os em execução e os problemas que tenham surgido.

Como resultado, foi possível estabelecer, a partir de 1975, um verdadeiro curriculum de cada rua de Porto Alegre, em termos de buracos. Esse cadastro diz, desde aquela época até os dias de hoje, quem trabalhou na rua e o que fez. "O controle foi criado" — explica Emídio — "tendo em vista que numa mesma rua trabalham, na maioria das vezes, várias empreiteiras para diferentes órgãos públicos. Sem o cadastro seria impossível fiscalizar e cobrar reparos por serviços mal feitos".

Um exemplo do que pode oferecer o cadastro é a Rua Lima e Silva. Seu curriculum mostra: a partir de 1975, a primeira obra lá realizada aconteceu no período de 19 a 21 de setembro daquele ano. A CRT foi a responsável, trabalhando no passeio, através da empreiteira Conceição S. Abreu. Para a realização dos serviços foi necessário remover uma laje de grês com um metro quadrado de área. No caso, a Seção de Conservação fiscalizou a obra e a reposição da laje danificada. A última obra registrada

com tráfego de ônibus ou com intenso movimento) e aí programa sua execução. Passados dez dias da conclusão dos serviços, é feita uma checagem para verificar se a obra apresentou problemas ou não.

Constatada qualquer irregularidade, a empreiteira responsável é obrigada a refazer a recuperação da rua ou avenida atingida.

Custos e Infra-estrutura

Mesmo com os transtornos que as obras de serviços públicos causam à pavimentação da cidade, os buracos mais temidos por Emídio Ferreira são aqueles provocados pelas chuvaradas. Ele não esquece nunca o caos que atingiu Porto Alegre no dia 13 de fevereiro deste ano:

— Gastamos mais de Cr\$ 5 milhões para recuperar as ruas e avenidas atingidas. Na verdade, ainda hoje estamos sofrendo as consequências daquela enxurrada.

Além do custo elevado dos trabalhos de conservação de vias públicas — a média mensal chega a quase Cr\$ 6 milhões — a SMOV enfrenta outro problema: falta de mão-de-obra.

Há mais de um ano foram abertas 140 vagas para operários (vencimento básico de um salário mínimo) e até agora só 20 se apresentaram para contratação. Isso implica num ritmo mais concentrado de trabalho para as atuais 16 turmas de operários da Seção de Conservação. Divididas para atendimento das duas zonas definidas a partir do eixo da Protásio Alves, elas contam com o apoio de 17 caminhões, seis tombadeiras, duas retroescavadeiras, uma pá-carregadeira, duas vibrocabadoras e cinco rolos-compressores. Cada zona tem um capataz geral que dispõe de carro equipado com rádio ligado à estação central (Beco do Salso — Rua Engenheiro Antonio Carlos Tibiriçá, 319), que é comandada pelo carro de Emídio Marques Ferreira.

Para conservar as ruas, avenidas e estradas asfaltadas, a SMOV conta com a produção de sua Usina de Asfalto, instalada também no Beco do Salso, com capacidade de produzir 30 a 40 toneladas/hora. Mensalmente, a usina fornece, ainda, 600 metros cúbicos de concreto-asfáltico utilizado nos serviços de tapa-buracos da cidade. Para o futuro, a SMOV pretende garantir melhores resultados, implantando uma usina nova, no loteamento industrial da Vila Santo Agostinho, no bairro Sarandí, com capacidade de 90 toneladas/hora. E com uma vantagem adicional: será a segunda do país (só existe similar em São Paulo) com sistema de armazenagem de concreto asfáltico por um período de até 24 horas.

DMAE e DEP comunicam, através de planilha, à SMOV, qual o trabalho que pretendem executar. A Seção de Conservação confere a área, tipo de pavimento, urgência da obra (dando preferência às zonas



Para efetuar seu trabalho a SMOV dispõe de um verdadeiro curriculum do solo e subsolo de cada rua ou praça



Engenheiros, estagiários de engenharia e 130 operários são responsáveis pela conservação dos quase 1.400 quilômetros de ruas e avenidas pavimentadas de Porto Alegre. E também dos calçadões do centro e passeios dos prédios públicos

SMOV recupera o centro e aplica código de posturas

No dia 23 de maio, a Secretaria Municipal de Obras e Viação colocou nas ruas do Centro os operários da Seção de Conservação para recuperar especialmente os passeios de diversas ruas. Os trabalhos vêm sendo executados sempre nos fins de semana, para evitar maiores transtornos ao público.

Até agora, já foram recuperados mais de 400 metros quadrados de calçadas. Numa medida imediata da SMOV, de vez que o Código de Posturas diz ser da responsabilidade dos proprietários dos prédios e terrenos a reposição de passeios danificados.

O titular da SMOV, arquiteto Renzo Franceschini, justifica essa atitude dizendo que "a determinação partiu do prefeito Villela, em função especialmente, de que as áreas atingidas são de dimensões reduzidas, com pavimentação padrão e, além disso, com grande movimento de público". Na verdade, estavam se tornando constantes as queixas de pessoas que sofriam torções de pés e luxações por

quedas em razão de passeios esburacados na área central da cidade.

A "operação tapa-buraco", iniciada na Otávio Rocha e Praça XV de Novembro e que já se estendeu à Dr. Flores, Vigário José Inácio, continuará por mais seis meses e beneficiando, entre outros locais, a Sete de Setembro, General Câmara, Siqueira Campos, Uruguai, Travessa Leonardo Truda, Borges de Medeiros, José Montauri, Marechal Floriano, General Vitorino, Duque de Caxias, Salgado Filho, Jerônimo Coelho, Senhor dos Passos, Alberto Bins, Voluntários da Pátria, as praças Conde de Porto Alegre, Dom Feliciano e Otávio Rocha e o Largo Desembargador Amorim Albuquerque.

Nos primeiros dias de trabalho, a população não cooperou com os operários da SMOV. Os pedestres afastavam os cavaletes colocados sobre os passeios recém-recuperados, danificando-os novamente e obrigando a que tudo fosse feito outra vez. O mesmo problema foi registrado no Calçadão da An-

dradas, que a SMOV está recuperando e onde cada uma das lajes custa nada menos de Cr\$ 3 mil.

LEI CONTINUA VALENDO
A iniciativa da SMOV em assumir uma responsabilidade que não é sua e recuperar os passeios de diversas ruas da área central não exclui os proprietários de prédios daquela zona de conservarem o que foi feito. Renzo Franceschini explica que "agimos para garantir o bem-estar da população". Mas lembra o que está previsto na Lei Complementar nº 12 (Código de Posturas da cidade), em seu artigo 27: "os proprietários de terrenos, edifícios ou não, localizados em logradouros que possuam meio-fio, são obrigados a executar a pavimentação do passeio fronteiro a seus imóveis dentro dos padrões estabelecidos pelo Município e mantê-los em bom estado de conservação e limpeza". E a multa para os infratores também é bastante clara: de um a cinco salários mínimos. Ou seja, a preços de hoje, entre Cr\$ 8.464,80 e Cr\$ 42.324,00.

As sem pavimento são problema continuado

A missão que a Divisão de Estradas de Rondagem da SMOV enfrenta todos os dias é 150 quilômetros de ruas e 220 quilômetros de estradas não pavimentadas, além de 159 quilômetros de estradas com pavimento, numa atividade complementar à da Seção de Conservação. Por enquanto, toda essa tarefa está entregue a 40 operários, comandados por um engenheiro e um capataz que circulam pelas estradas do Município num carro equipado com rádio. Em agosto, a DER-SMOV realiza tomada de preços para contratar os serviços de mais 30 homens. O diretor de Divisão de Estradas de Rondagem, engenheiro Sadi Stawinski, diz que existem pelos menos 400 ruas não pavimentadas cadastradas em Porto Alegre, além de "uma infinidade de ruelas e becos clandestinos também sem pavimento". Por isso mesmo, Sadi destaca que a programação da DER é "normal e contínua".

— Nossas 12 patrôlas trabalham o dia inteiro. Afinal, quando se conclui a passagem por todas as ruas e estradas que conservamos já está na hora de começar tudo outra

vez. A coisa fica ainda pior quando chove, pois nem bem se está concluindo uma tarefa e é necessário refazê-la.

Os problemas para a Divisão de Estradas de Rondagem se acumulam quando os moradores de algumas dessas ruas ou estradas resolvem protestar contra a faixa de pavimentação colocando barricadas que dificultam até mesmo o trabalho das patrôlas. Esses fatos ocorriam especialmente no verão. Sua incidência, porém, tem diminuído significativamente nos últimos anos. "Afinal" — acentua Sadi — "a população precisa entender que ninguém deixaria uma rua ou estrada sem qualquer pavimento por puro prazer. Temos que obedecer a certas prioridades ditadas em última análise pelos recursos disponíveis". E a prioridade, a exemplo do que ocorre na Seção de Conservação, é dada para aquelas vias em que circulam ônibus. Não só no que diz respeito à pavimentação como também nos trabalhos de recuperação com patrolagem e ensaibramento.

ZONAS E INVESTIMENTO
A Divisão de Estradas de Rondagem também dividiu a cidade em

duas zonas — Norte e Sul — tendo como eixo a Oscar Pereira. Sadi Stawinski diz que seus homens trabalham dentro de um triângulo formado pela Ilha da Pintada, Sarandí e Lami. Funcionando também no Beco do Salso, a DER utiliza, além de suas 12 patrôlas e de vários caminhões, oito tratores de esteira. O equipamento está dividido entre a sede da Rua Tibiriçá e um acampamento montado na Vila Restinga para facilitar as atividades a serem executadas na Zona Sul de Porto Alegre.

Os investimentos exigidos para a conservação das ruas e estradas não pavimentadas são significativos, em função do custo que representa deslocar patrôlas e tratores sem prejuízos maiores para o trânsito. E, ainda, pelo próprio custo desses equipamentos, que precisam ser mantidos funcionando ou até mesmo ser substituídos. Assim, de janeiro a maio deste ano, a Divisão de Estradas de Rondagem gastou mais de Cr\$ 16 milhões para trabalhos de patrolagem, raspagem de leito, ensaibramento e terraplenagem, além da conservação asfáltica em 159 quilômetros de estradas que têm pavimento.