



**ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL  
CÂMARA MUNICIPAL DE MONTENEGRO  
Montenegro Cidade das Artes**



**RELATÓRIO DE REUNIÃO**

**Data:** 03.10.2013

**Proc. n.º:** 273 – SI 168/13

**Horário início:** 10h

**Término:** 11h10min

**Assunto:** Reunião a fim de definir cronograma de ações voltadas à recuperação de vários trechos da ERS 411.

**Requerente:** Vers. Márcio Müller (1º autor), Renato Kranz, Carlos Einar de Mello – “Naná” e Marcos Gehlen – “Tuco”.

**Convidados:** representantes da 11ª Superintendência Regional do Departamento Autônomo de Estradas de Rodagem–DAER/RS; dos executivos e dos legislativos dos municípios de Brochier e Maratá.

**Presentes:** Lista de Presenças anexa ao referido processo.

**Principais pontos Destacados:** Vereador Márcio Müller (PTB) falou de sua preocupação com o estado de conservação da ERS 411. Informou que edição do Jornal Ibiá do dia de hoje (em anexo) noticiava que as obras já iniciaram. Mencionou que o requerimento desta reunião tinha sido aprovado há quase dois meses, mas que o agendamento da data estava vinculado à disponibilidade dos representantes do DAER em comparecer à mesma. Os representantes do Município de Brochier reclamaram do estado precário de conservação da via, citando principalmente trecho em alicie, em que os motoristas que sobem a via precisam trafegar pela contramão em função do estado da pista. Vereador Marcos Gehlen (PT) destacou que a estrada é um escoadouro da produção agrícola da região, sendo que o desenvolvimento econômico passa pelo bom estado das estradas. Advertiu que, quando as estradas estão degradadas, isso tem reflexos e emperra o desenvolvimento econômico. João Roque da Rosa, Gerente Municipal de Contratos e Convênios da Prefeitura de Montenegro, relatou que dois dias atrás estiveram reunidos em Porto Alegre com o diretor da Empresa Gaúcha de Rodovias–EGR, em funções das obras pórtilcos, sobre as quais o poder público local está trabalhando intensamente para poder concluí-las até o fim do ano. Disse que o intuito da reunião fora buscar liberação para instalação dos *guard-rails*, acentuando que o prefeito quer fazer essa obra com toda a segurança. Ontem teria vindo um engenheiro ao local, solicitando que se faça o projeto e indicando o modelo de *guard-rail*, segundo parâmetros de portaria sobre o assunto. O modelo anterior custaria em torno de R\$ 50.000,00 e, com o novo modelo, a Administração irá economizar em torno de trinta a quarenta mil reais. Reforçou as palavras do Secretário Municipal de Viação e Serviços Urbanos, Launir Fentzke: a conclusão das obras é de extrema importância, pois as condições precárias da rodovia representam um grande perigo de vida aos condutores, principalmente no trecho de Montenegro. Lembrou que no rodeio de Montenegro receberam a visita do Superintendente do DAER Ilton Mourão da Silva, ao qual foi levada a preocupação com relação à ERS 411. Informou que o prefeito solicitara por email ao DAER a recuperação daquela estrada, destacando a importância da mesma para o Município. Informou igualmente que foi agendada uma visita com o engenheiro Luciano, que ocorrerá na sexta-feira, ao buraco na pista que dá acesso ao bairro



**ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL**  
**CÂMARA MUNICIPAL DE MONTENEGRO**  
**Montenegro Cidade das Artes**



Santo Antônio. Disse que o prefeito estaria com receio de realizar essa obra, pois pode ser penalizado, na medida em que se trata de área de domínio do DAER. O Superintendente Adjunto da 11ª Superintendência de Lajeado, Luciano Faustino, engenheiro do DAER, responsável pelas regiões do Vale do Taquari e parte do Vale do Caí, perfazendo um total de 49 municípios abrangidos pela referida Superintendência, assinalou que, apesar das obras terem começado, a reunião é válida, porque os Vereadores são os representantes da comunidade, ouvem os anseios da população, e as trazem aos órgãos públicos para que sejam executadas. Esclareceu que o DAER é um órgão executor, vinculado ao governo do estado, que recebe verbas e executa as demandas conforme a capacidade do Departamento. Ressaltou que, das vias sob a jurisdição do DAER de Lajeado, três estão em estado muito ruim: ERS 411, ERS 436 (Taquari) e ERS 423. Essas três rodovias passaram muito tempo sem intervenção, de modo que o estado do pavimento é crítico. Observou que estão finalizando as obras da ERS 436. Advertiu que o DAER de Lajeado não tem condições técnicas de executar diretamente essas obras, na medida em que as máquinas que possuem são antigas, o quadro de servidores ativos é insuficiente, de modo que se faz necessário recorrer ao contrato de conservação de rodovias celebrado com a Construtora Giovanella Ltda. Explicou que esse contrato foi renovado no início deste ano. Foram licitados onze milhões em obras, que serão gastos em dois anos. Explicou que a 11ª Superintendência abarca um total de 750 km de rodovias sob sua administração. A cota liberada para gastar por mês através do contrato é de trezentos mil reais, o que daria quatrocentos reais por quilômetro. Ressaltou que isso é muito pouco, representando quase nada. Relatou esforço para realizar o trabalho na ERS 436: foi à sede do DAER, munido de planilhas de quantificação, a fim de mostrar a real necessidade de executar a obra, convencendo-os a liberar um valor acima da cota para poder executar o trabalho de maneira rápida e eficiente. Esclareceu que o problema da ERS 411 não é apenas com relação à capa asfáltica, mas que ele é de ordem estrutural. A rodovia tem deficiências sérias relativas à drenagem, nas camadas estruturais, no pavimento, o que exige recomposição da via deste o subleito. Onde existe água acumulada, é necessário primeiro proceder à drenagem da mesma; após, é preciso passar o rolo compactador, reconstruindo as camadas com material pétreo de acordo com a necessidade do pavimento e da carga que ele suporta. Ressaltou que esse é um trabalho demorado, caro, e que as equipes do DAER de Lajeado não têm condições de executá-lo. Explicou que, para que o serviço que está sendo executado no trecho de Maratá a Brochier ocorresse, se recorreu ao contrato de conservação, utilizando os valores contratados pelo mesmo. Contou que, logo após a conclusão das obras na ERS 436, em que o mesmo serviço estava sendo executado, o contrato de conservação com a Construtora Giovanella foi mobilizado para começar a recuperar o mencionado trecho da 411. Revelou que, para recuperar os vinte e três quilômetros da rodovia, os valores orçados ultrapassam os valores previstos pela cota. Assim, resolveram começar pelo trecho de Maratá-Brochier, a fim de mostrar o rendimento e a qualidade do serviço. Em seguida, ao mostrar os resultados alcançados, o objetivo é conseguir a liberação para o restante



**ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL**  
**CÂMARA MUNICIPAL DE MONTENEGRO**  
**Montenegro Cidade das Artes**



da rodovia. A partir do momento em que se tiver a liberação definitiva desses recursos, a finalização do serviço é uma questão de tempo, seguindo o cronograma da própria empresa. Sobre a limpeza das rodovias, reconheceu que a roçada precisa ocorrer no mínimo três vezes por ano. Em fevereiro, foi feita a roçada nessa rodovia, havendo necessidade de se fazer nova. Esclareceu que está programada a realização de uma nova roçada para os próximos meses. Destacou que as prefeituras de Brochier e Maratá reforçaram o pleito da 11ª Superintendência de recuperação da via junto ao DAER de Porto Alegre. Observou que a parte técnica do projeto está pronta, faltando apenas a liberação da verba para executá-lo. Comentou que, através de levantamento topográfico, os pontos críticos já foram quantificados, incluindo aquele aclave que exige que o motorista conduza o veículo na contramão. Reconheceu que o ideal seria começar por esse trecho. No entanto, para que toda a equipe da Construtora Giovanella fosse mobilizada para esse trecho mais longo, ela necessitaria da garantia da disponibilidade da verba. Havia garantia de repasse de verbas apenas para esse outro trecho, que é menor e demanda uma disponibilidade orçamentária menor. Prometeu finalizar o serviço nesse trecho, recuperando a pista até Montenegro. Explicou que o serviço que será realizado em toda a rodovia consiste em um remendo profundo, uma reconstrução das camadas do pavimento. Ressaltou que não adianta colocar uma capa de Concreto Betuminoso Usinado a Quente—CBUQ de cinco centímetros, na medida em que os defeitos que existem na base aos poucos vão se refletindo na superfície, de modo que os mesmos defeitos irão se repetir. Assim, manifestou que será feito uma reconstrução estrutural dos pontos críticos, reconhecendo que são muitos, cujo orçamento previsto alcança a casa dos milhões de reais. Observou que o trecho se deteriorou principalmente em função do tempo e do trânsito pesado de caminhões. Descartou possibilidade de que a estrada tenha sido mal feita. Afirmou que a estrada foi executada conforme projetada. No entanto, ela foi construída para uma condição de tráfego diferente daquela que se tem hoje. Desse modo, a reconstrução levará em conta esse fluxo pesado. Por isso, a pista será reconstruída com camadas de material pétreo, rachão, brita e material asfáltico de acordo com a carga que atualmente circula na rodovia. Apontou que é necessário reconstruir o pavimento da rodovia nos pontos críticos, para posteriormente realizar o acabamento final da superfície com microasfalto a fim de dar durabilidade aos trechos que estão em boas condições. Advertiu que o recurso não está formalmente garantido, ressaltando se tratar de um serviço que necessita ser feito, devendo acontecer o que ocorreu para a rodovia de Taquari. Registrou que o contrato deveria ser utilizado para manter rodovias em pequenos serviços, pequenos remendos superficiais, eventual remendo profundo, frisão e recomposição. Comentou que a recuperação dessas três rodovias necessitaria de um projeto específico, a ser executado através do Contrato de Reabilitação e Manutenção de Rodovias—CREMA, que é um mecanismo criado pelo governo federal, que deixa a recuperação e a manutenção de rodovias a cargo de empresas do setor privado. Desse modo, é realizado um levantamento para quantificação e recuperação de toda rodovia, e não apenas da conservação da mesma. Disse ter convencido a



**ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL**  
**CÂMARA MUNICIPAL DE MONTENEGRO**  
**Montenegro Cidade das Artes**



diretoria do DETRAN de Porto Alegre de que não adianta fazer remendos superficiais onde se necessita de ações maiores e mais contundentes. Após essa recuperação profunda e completa do pavimento, é que se usaria o contrato de conservação, segundo sua finalidade, para manter essas rodovias totalmente recuperadas. Informou que aguarda a liberação dos recursos por parte da Secretaria da Fazenda. Mencionou que o estado tem recursos sobrando para fazer obras através do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social–BNDES e que as verbas para as obras de conservação são oriundas do tesouro do estado. Disse que estão tentando convencer o governo a trabalhar a conservação das rodovias nos mesmos moldes que se trabalham com a construção de novas rodovias. Roque sugeriu, através da liderança do Executivo Municipal, marcar uma audiência na Secretaria de Infraestrutura e Logística–SEINFRA ou na Secretaria da Fazenda, logo que assumir o novo secretário, para pressionar a fim de que realmente esse recurso seja liberado. Luciano comentou que provavelmente até dezembro esse trecho crítico do aclave será atendido. Assim que for concluído o trecho Maratá-Brochier, o DAER de Lajeado definirá o cronograma com a empresa executora. Com relação às operações tapa-buraco, se mostrou contrário a esse serviço. Destacou não existir especificação para isso, sendo necessário fazer um remendo superficial, fazer o recorte do pavimento. Isso não é feito de modo aleatório, tem que ter uma direção, altura e ângulos específicos. Também é necessário fazer um tratamento desse recorte com o material asfáltico para depois colocar o CBUQ. Disse que o remendo superficial é o serviço mais adequado e correto a ser feito. Contudo, com a equipe reduzida e o material defasado, não há como fazer isso. A operação tapa-buraco é feita porque não se pode deixar o buraco aberto até se conseguir mobilizar a empresa do contrato de prestação do serviço de conservação para que eles façam o remendo como tem que ser feito. Reconheceu não ser o ideal, ressaltando que não se pode deixar o buraco aberto. Sobre o buraco da RS 287, disse que há um problema de jurisdição sobre aquele trecho. Verificou que o problema é grave: rompimento da tubulação pluvial da rua que passa ao lado que promoveu uma erosão interna. Quando verificou o problema logo no início, informou o DAER de Porto Alegre, solicitando que fosse aplicado o contrato de conservação. Nesse ponto é que entrou o problema de jurisdição. Aquela rodovia está cadastrada no DAER como pista simples. Quando for assim, a parte externa à pista, mesmo sendo da faixa de domínio, é tratada como acesso, que possui duas tipologias: acesso único a uma residência ou acesso por via lateral. A jurisdição de manutenção é a cargo do requerente, que é o poder público municipal. Desse modo, ressaltou que não é permitida a aplicação de recursos do contrato de manutenção, sob pena de ser responsabilizado. Observou que, quando verificar que o buraco poderá afetar a pista central, ele tomara à frente e executará a obra. Como alternativa, comentou que é possível buscar execução do convênio do Município junto à diretoria de Porto Alegre. Sobre a questão do acesso à rodovia, explicou que o requerente, seja uma empresa ou o poder público municipal, solicita ao setor competente do DAER o acesso à rodovia. O DAER analisa e emite um Atestado de Viabilidade de Acesso–AVA, em que o engenheiro vai até o local e



**ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL**  
**CÂMARA MUNICIPAL DE MONTENEGRO**  
**Montenegro Cidade das Artes**



realiza as aferições e confere os critérios de ordem técnica que precisam ser cumpridos. Após a emissão do AVA, se elabora o projeto, se aguarda a aprovação e a liberação do DAER para construção. Todos os custos com esses trâmites são arcados pelo requerente. Destacou que quando o acesso é de extrema importância ao Município é que se busca um convênio com o estado para efetuar-lo. Vereador Márcio perguntou se há algo previsto para o trecho da RS 240 que cruza o perímetro urbano do Município, em termos de duplicação, sinalização, passarelas. Em resposta, Luciano manifestou que o DAER está estudando a duplicação dessa rodovia, que esbarrou em questões ambientais porque foi definido um traçado pelo contorno de Montenegro. Há uma série de itens, cuja viabilidade foi analisada, como rótulas e viadutos. No entanto, assinalou que estas medidas – duplicação do trecho, construção de viadutos – não resolveriam o problema da urbanização, bem como muitos dos problemas de trânsito. A solução seria construir outra via, de fluxo rápido, que contornasse o Município, trabalhando o trecho que cruza a cidade como via urbana, incluindo nela passarelas e sinalização. Informou que o projeto prevê a construção de uma elevada de uns trezentos metros na rua Ernesto Zietlow, e que isso é prioridade de governo, faltando apenas definir qual das duas opções será aplicada. Vereador Tuco comentou que já existe projeto topográfico da região e da rodovia. Vereadores de Brochier questionaram os meios necessários para solicitar que a rodovia que passa por dentro da cidade fosse duplicada. Luciano respondeu que o principal é vontade política, convencer que é necessário, pois a parte técnica e executora compete ao DAER. Acentuou que as rodovias são tratadas como alicerces do desenvolvimento econômico das cidades e que depois de a urbanização se completar, as pessoas não querem mais que ela passe por dentro da cidade, ou solicitam que o trecho seja municipalizado para enchê-lo de quebra-molas e de placas de limite de velocidade de 40Km/h. Observou que a faixa de domínio deveria ser respeitada, pois, caso os limites de vinte metros para cada lado do eixo tivessem sido respeitados, hoje ela poderia ser duplicada. Observou ainda que somente com os gastos com indenização por desapropriação se gastaria o valor da rodovia. Por fim, apontou que falta um plano de urbanização adequado. Vereadora Rosemari Almeida (PP) disse que o Legislativo permanecerá no aguardo, e que caso os técnicos do DAER de Lajeado sintam necessidade da importância de uma força política, basta fazer contato com esta Casa ou com o Executivo, e será instalada uma comitiva junto com os representantes de Brochier, que irá até Porto Alegre dizer da importância da continuidade das obras. *Nada mais havendo a tratar, foi encerrada a reunião.....*

**Ver. Márcio Müller-PTB**  
**1.º autor**

**Ver.ª Rosemari Almeida**  
**Presidenta**