

**A UTILIZAÇÃO DE TACHÃO COMO REDUTOR DE VELOCIDADE NO
MUNICÍPIO DE MINEIROS - GO**

Lorrana Ferreira Andrade Carvalho¹

Karolayne Alves²

Selma Araújo Carrijo³

Resumo: Devido ao grande processo evolutivo das cidades, o número de automóveis cresce de forma desordenada, o que é considerado como uma das razões que geram os problemas urbanos, diante disso, criou-se a Lei nº 12.587, de 03 de janeiro de 2012 que elaborou diretrizes como forma de melhorar a mobilidade nos centros urbanos, promovendo o bem-estar social. Dentre as medidas de melhoria da mobilidade urbana pode-se destacar os redutores de velocidade, que tem por finalidade implantar medidas de controle de velocidades no perímetro urbano que garantam a segurança dos usuários. Desde 2009, o Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN) proíbe a utilização de tachões transversalmente como redutor de velocidade e sonorizadores. Entretanto, há uma prática constante de utilização de tachões com essa finalidade nas vias municipais, substituindo o apropriado uso de lombadas físicas. No qual o objetivo deste artigo é evidenciar a utilização de tachões na cidade de Mineiros-GO, demonstrando através do método de pesquisa exploratória as normas correntes e os trechos que compreendem o uso de tal mecanismo. Portanto o presente trabalho tem como propósito descrever os conceitos de mobilidade urbana e seus impactos na sociedade, analisando as atuais práticas de controle de velocidade, atestando a ineficácia do uso de tachões como redutor de velocidade em meio urbano.

Palavras-chave: Mobilidade. Tráfego. Tachão. Velocidade. Sinalização.

¹ Acadêmica do curso de Engenharia Civil – UNIFIMES - Centro Universitário de Mineiros – lorrana.fac10@hotmail.com

² Acadêmica do curso de Engenharia Civil – UNIFIMES - Centro Universitário de Mineiros – karolaynealves939@gmail.com

³ Docente do curso de Engenharia Civil – UNIFIMES - Centro Universitário de Mineiros – Graduação em Arquitetura e Urbanismo - Faculdade Dinâmica das Cataratas (2009) - selma@unifimes.edu.br.

INTRODUÇÃO

A mobilidade urbana aborda diversos fatores essenciais para a qualidade de vida nos centros urbanos, de acordo com o dicionário (DICIO, 2019) a palavra “mobilidade” no sentido de locomoção descreve, “capacidade de se mudar, de ir a outro local com rapidez, mobilidade de pessoas”; ou seja, esse conceito envolve o fator humano, o meio ambiente, a via pública e o veículo (SCARINGELLA, 2011).

O crescimento das cidades de forma desordenada, é a consequência do uso excessivo do automóvel, da falta de infraestrutura, da poluição do meio ambiente, e da conscientização populacional frente aos novos desafios individuais e sociais quanto aos problemas urbanos (MAGAGNIN, 2008; SILVA, 2008). Com base nesses conceitos criou-se a Lei nº 12.587, de 03 de janeiro de 2012, no qual instituiu “as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana” (BRASIL, 2012), estabelecendo aos Municípios o dever de planejar e executar essa política e prestar direta ou indiretamente os serviços de transporte público e capacitar os agentes, inserindo a acessibilidade à sociedade aos meios de transporte coletivo, como forma de melhorar a mobilidade nos centros urbanos, promovendo o bem estar social (FERIANCIC et al., 2013).

Dentre as diligências de melhoria da mobilidade urbana, pode-se destacar as medidas operacionais de tráfego nas vias municipais que atualmente visam proporcionar a segurança de seus usuários. Pode-se destacar como uma medida de moderação do tráfego a redução da velocidade a longas distancias através de dispositivos aferidores de velocidade, conhecidas como pardais, lombadas eletrônicas, entre outros, como determina Cupolillo(2006).

Outra prática constante no perímetro urbano como redutores de velocidade, se faz por meio da instalação de ondulação transversal conhecidas como lombada física, e outro no qual é empregado de forma ilícita, a utilização de tachas e tachões aplicadas transversalmente à via pública como descrito na Resolução nº 336, de 24 de novembro de 2009, do Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN (BRASIL, 2009).

Por conseguinte este artigo tem por finalidade, descrever a ilegalidade da aplicação de tachas e tachões refletivos, dispostos transversalmente à via urbana no Município de Mineiros Goiás, com a finalidade de redução de velocidade.

METODOLOGIA

O presente trabalho tem como metodologia estabelecer os conceitos de normas vigentes em relação ao emprego e uso de tachas e tachões refletivos em vias urbanas, demonstrando as resoluções proibitivas quanto ao uso em vias municipais, em contrapartida a implantação de lombadas físicas como meio de redução imperativa de velocidade.

Segundo o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes – DNIT, a Tacha refletiva é, “um dispositivo de proteção auxiliar à sinalização horizontal, fixado na superfície do pavimento. Trata-se de um corpo resistente aos esforços provocados pelo tráfego, possuindo uma ou duas faces retrorrefletivas nas cores compatíveis com a marca viária.” (DNIT, 2017, pág. 4). O principal objetivo é delimitar a geometria das pistas em pavimentos urbanos ou rodoviários pela reflexão da luz, facilitam a visualização noturna e em trechos sujeitos a chuvas intensas e neblinas.

O elemento refletivo possui nas cores, branca, amarela e vermelha, e significam respectivamente, “fluxo de mesmo sentido; Fluxo em sentido oposto; E em rodovias, de pista simples, duplo sentido de circulação, junto à linha de bordo de sentidos opostos” (DNIT, 2017, pág.4). Apresentam dimensões mínimas e máximas como pode ser visualizado na Norma NBR 14636:2013; A fixação no pavimento é feita de modo mecânico-químico ou químico, onde são compostas por pinos metálicos que garantem a fixação ao solo, e frequentemente são realizados recortes no pavimento para instalação da mesma.

Os Tachões refletivos diferenciam-se das tachas em relação a resistência para esforços de tráfego pesado, e quanto as suas dimensões e uso; Todos os requisitos deve obedecer a Norma NBR 15576:2015.

Como exposto anteriormente, pode-se constatar o uso longitudinal de tachas e tachões refletivos em sistemas rodoviário e urbano, mas com o principal intuito de evitar ultrapassagens em locais proibidos, garantindo a segurança de seus usuários, ao invés de redutores de velocidade em meio urbano, que continuamente são instaladas em duas fileiras pelos órgãos municipais.

O Art. 1º da Resolução nº 336, de 24 de novembro de 2009, do Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN (BRASIL, 2009), descreve, “Os arts. 2º e 6º da Resolução nº. 39, de 21 de maio de 1998, do Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN passam a vigorar com as seguintes redações[...]”; No Art. 2º é abordado a ilicitude do uso de tachas e tachões transversal a via pública, como redutor de velocidade ou até mesmo em substituição da ondulação transversal, ou seja, da lombada física. No Art. 6º proíbe o uso como sonorizadores.

A Resolução nº 600, de 24 de maio de 2016, do CONTRAN estabelece os padrões para instalação de lombadas físicas nas vias, regulada pelo parágrafo único do art. 94 do Código de Trânsito Brasileiro – CTB “É proibida a utilização das ondulações transversais e de sonorizadores como redutores de velocidade, salvo em casos especiais definidos pelo órgão ou entidade competente, nos padrões e critérios estabelecidos pelo CONTRAN.” (BRASIL, 1997).

A Resolução nº 600, de 24 de maio de 2016, do CONTRAN, relata no Art. 1º os fatores que influenciam a implantação da ondulação transversal como forma imperativa de redução de velocidade, comprovado em estudos de engenharia de tráfego os riscos de acidentes cujo o fator determinante é a velocidade no local. Essa Resolução conta com 15 artigos, em que são descritos a forma correta para instalação de lombadas físicas e sinalização vertical, ou seja, as placas de indicação de velocidade máxima permitida, saliência ou lombada; Possui cinco anexos de estudo da via, e dimensões técnicas para implantação de ondulação transversal.

Pode-se destacar que além do uso inadequado para controle de velocidade a utilização de tachas e tachões refletivos, acarretam inúmeros inconvenientes não somente aos usuários que são submetidos ao desconforto de passar nesses trechos, mas também das consequências diretas ao pavimento, como emprego de substâncias químicas que degrada o solo em contato, e quanto as perfurações feitas para a instalação dos mesmos, consequências essas que geram gastos desnecessários tanto para implantação quanto ao recapeamento da via que foi submetida a esse errôneo sistema.

RESULTADOS E DISCUSSÃO

No Município de Mineiros Goiás pode-se verificar o uso ilegal de tachas e tachões refletivos com o intuito de redução de velocidade, na Avenida Oitava, 1758-1852-Setor

Aeroporto - 75830-000, cruzamento com a Rua 19, 2-74-St. Aeroporto e Rua 21, 2-72-St. Aeroporto no qual os tachões monodirecionais, ou seja, somente um elemento retrorrefletivo, estão dispostos em duas fileiras com placa de indicação de lombada física; Outro local é a Rua 11, 190-236 Vila São Sebastião onde possui uma fileira de tachas refletivas com placa de lombada física, e a poucos metros na mesma via possui outra fileira de tachões Rua 11, 238-384- Lot. Polivalente. Segue abaixo as fotos dos locais onde encontra-se os tachões no sentido transversal da via, figuras de 1 a 5.

Figura 1 – Av. Oitava St. Aeroporto



Fonte: Produzida pelo próprio autor(2019).

Figura 2 – Tachões monodirecionais Av. Oitava St. Aeroporto.



Fonte: Produzida pelo próprio autor(2019).

Figura 3- Placa de sinalização vertical Av. Oitava St. Aeroporto



Fonte: Produzida pelo próprio autor(2019).

Figura 4- Rua 11, 190-236 Vila São Sebastião.



Fonte: Produzida pelo próprio autor(2019).

Figura 5- Rua 11, 238-384- Lot. Polivalente.



Fonte: Produzida pelo próprio autor(2019).

Em busca de informações que certificassem a legalidade do uso de tachões como redutor de velocidade nas vias urbanas, a Superintendência Municipal de Trânsito – SMT de Mineiros não tinham informações de aprovação de projetos e implantações desses recursos nas vias municipais.

Fato que gera insatisfação aos moradores do Município, pois os órgãos municipais não estão amparados em nenhuma legislação, para implantação de tachas e tachões como elemento redutor de velocidade nas vias públicas, ainda assim usam a placa com sinal de advertência A-18 “Saliência ou Lombada”, que deveria ser utilizada em caso de ondulação transversal, como disposto na resolução nº 600, de 24 de maio de 2016, do CONTRAN (BRASIL, 2016).

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Logo o presente trabalho teve por finalidade abordar os conceitos de mobilidade urbana, e demonstrar o quanto seus aspectos influenciam diretamente a sociedade, favorecendo a acessibilidade e gerando um bem estar social. Em relação aos métodos utilizados para controle do tráfego urbano, vale destacar o uso de redutores de velocidade imperativo, no qual consta os exemplos das lombadas físicas que são consideradas por lei a maneira eficaz para obter esse resultado, e o emprego inexato de tachas e tachões como redutor de velocidade nas vias municipais, como foi abordado neste artigo.

REFERÊNCIAS

BRASIL. **Código De Trânsito Brasileiro**. Art. 94, Lei nº. 9.503 de 23 de Setembro de 1997. Disponível em: <<https://www.jusbrasil.com.br/topicos/10616551/artigo-94-da-lei-n-9503-de-23-de-setembro-de-1997>>. Acesso em: 31 mar. 2019.

BRASIL. **Conselho Nacional de Trânsito**. Resolução nº. 336 de 24 de novembro de 2009. Altera a Resolução nº 39, de 21 de maio de 1998, do Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN, para proibir a utilização de tachas e tachões, aplicados transversalmente à via pública, como sonorizadores ou dispositivos redutores de velocidade. Disponível em: <http://www.denatran.gov.br/download/Resolucoes/RESOLUCAO_CONTRAN_336_09.pdf>. Acesso em: 30 mar. 2019.

BRASIL. **Conselho Nacional de Trânsito**. Resolução nº. 600 de 24 de maio 2016. Estabelece os padrões e critérios para a instalação de ondulação transversal (lombada física) em vias públicas, disciplinada pelo parágrafo único do art. 94 do Código de Trânsito Brasileiro e proíbe a utilização de tachas, tachões e dispositivos similares implantados transversalmente à via pública. Disponível em: <http://www.denatran.gov.br/images/Resolucoes/Resolucao6002016_new.pdf> Acesso em: 30 mar. 2019.

BRASIL. Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012. Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana; revoga dispositivos dos Decretos-Leis nos 3.326, de 3 de junho de 1941, e 5.405, de 13 de abril de 1943, da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, e das Leis nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, e 6.261, de 14 de novembro de 1975; e dá outras providências. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 4 jan. 2012. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/112587.htm> Acesso em: 30 mar. 2019.

CUPOLILLO, M. T. A.; **Estudo das Medidas Moderadoras do Tráfego para controle da Velocidade e dos Conflitos em Travessias Urbanas**; Rio de Janeiro: UFRJ, 2006; X, p. 287. (COPPE/UFRJ, M.Sc. Engenharia de Transportes, 2006); Dissertação – Universidade Federal do Rio de Janeiro, COPPE.

Dicionário Online De Português. **Significado de mobilidade**. Disponível em: <<https://www.dicio.com.br/mobilidade/>>. Acesso em: 30 mar. 2019.

DNIT (2017). **Especificação de serviço**. Publicação IPR – 100. Ministério dos transportes, portos e aviação civil. Departamento nacional de infraestrutura de transportes, instituto de pesquisas rodoviárias. Rio de Janeiro, ago. 2017.

FERIANCIC, G.; MURACHO, K.; FERIANCIC, S.; MATHEUS, R.; MARTINS, I. A. Plano de mobilidade urbana, o novo instrumento de gestão pública. In: 19º Congresso Brasileiro de Transportes e Trânsito. 2013, Brasília. **Associação Nacional de Transportes Públicos**. Brasília, 2013. Disponível em: <http://www.pirassunungasolidaria.pro.br/2/0/1/7/gestao/planmob/antp_lei_12.587.pdf> Acesso em 30 mar. 2019.

MAGAGNIN, R. C.; SILVA, A. N. R. A percepção do especialista sobre o tema mobilidade urbana. **Transportes**. v.16, n. 1, p. 25-35, junho 2008.

SCARINGELLA, R. S. Crise da mobilidade urbana em São Paulo. **São Paulo em Perspectiva**. v.15, n. 1, p. 55-59, 2011.