



Bebedouro, 28 de abril de 2026

Ofício Eng. nº 040/2026

Assunto: Resposta ao requerimento nº47/2026

Ilustríssimo Vereador,

Em atenção ao Requerimento nº 47/2026, e considerações elencadas no referido requerimento, apresentamos os esclarecimentos técnicos a seguir.

Quesito 1 (já respondido no Ofício Eng. nº 018/2026; complemento técnico abaixo). Em decorrência das obras do viaduto na Avenida Raul Furquim, o Departamento Mobilidade Urbana e prevenção de Desastre registrou alteração significativa na circulação do Setor Norte, com concentração de fluxos em eixos remanescentes e impactos típicos de redução de capacidade nos horários de pico. Como medidas de organização e segurança, o Ofício Eng. nº 018/2026 informa a adoção prévia de um plano de ação com desvios e rotas alternativas, apresentado ao DER e divulgado à população. A implantação de sinalização provisória de acordo com manuais técnicos nacionais, abrangendo sinalização vertical de regulamentação, de advertência e orientação, bem como reforço de sinalização horizontal para o ordenamento. Em determinadas situações, sob responsabilidade das empresas executoras da obra com o emprego de dispositivos auxiliares de segregação física (cones, balizamento e placas de proibição/liberação de acessos) para reduzir conflitos e aumentar a previsibilidade dos movimentos.

Do ponto de vista técnico, as principais exigências para que essas medidas funcionem com segurança durante obra faseada, baseia-se na consistência diária entre geometria executada e sinalização vigente, evitando sinalização defasada por mudança de frente de serviço, manutenção de trajetórias legíveis, principalmente nas transições entre vias urbanas e a SP-322, e rápida correção de pontos com risco de contramão, entrelaçamentos curtos e acessos irregulares. Um desafio relevante explicitado no próprio ofício é a dinâmica do cronograma da concessionária, que possui frentes em locais distintos, remanejamento por imprevistos e intempéries, o que aumenta a necessidade de inspeção e ajustes frequentes na operação.

Quesito 2 (já respondido no Ofício Eng. nº 018/2026; complemento técnico abaixo). Sim, há um plano operacional específico para horários de pico, caracterizado no Ofício Eng. nº 018/2026 por duas linhas principais:

As rotas de desvios, e sinalizações reprogramadas de acordo com as fases da obra;

Reprogramação semafórica nas interseções com maior volume, com destaque para Rua Sergipe x Avenida Raul Furquim, baseada em contagem volumétrica e análise de distribuição direcional, motivada pelo aumento substancial de fluxo na Rua Sergipe; e

Acompanhamento operacional por agentes da Guarda Civil Municipal nos picos matutino e vespertino, permitindo intervenção manual quando necessário para otimizar fluidez e evitar bloqueio de interseções.



Quesito 3 (já respondido no Ofício Eng. nº 018/2026; complemento técnico abaixo).
Sim, há integração entre as áreas envolvidas. O Ofício Eng. nº 018/2026 afirma que a atuação é integrada entre o Departamento de Mobilidade Urbana e Prevenção de Desastre, a Secretaria Municipal de Segurança Pública (onde o departamento está inserido), o DER e as empresas responsáveis pela obra (Bandeirantes e Autem), para alinhar execução física e gestão do tráfego e tratar situações fora da previsibilidade. Do ponto de vista técnico-institucional, essa integração é crítica porque parte das decisões que afetam diretamente o Setor Norte não é exclusivamente municipal quando há interface com rodovia estadual e trechos concedidos, o que impõe dependência de autorizações, janelas operacionais e responsabilidades formais. Isso aparece também em documentos anexos do próprio conjunto (com manifestações técnicas ao DER sobre necessidade de ajustes emergenciais em desvio, sinalização e geometria), reforçando que a governança é compartilhada e, ao mesmo tempo, sensível a decisões tomadas em campo sem a consolidação prévia das deliberações técnicas, o que aumenta risco operacional.

Quesito 4 (respondido de forma condicionada no Ofício Eng. nº 018/2026; complemento técnico abaixo).

Existe referência a estudo técnico e a tratativas formais sobre a alternativa de abertura/liberação de acesso na região da Rua Barretos com a Avenida Projetada, a qual faz conexão com a SP-322, Km 395, descrita como via prevista no Plano Diretor (mapa PD-18), não tipificada e não pavimentada, que supostamente interliga o final da Rua Barretos ao dispositivo na rodovia. O Ofício Eng. nº 018/2026 registra expressamente que existe estudo técnico desde 2023, mas que a viabilidade depende de confirmação de que não haverá comprometimento de segurança e da hierarquia funcional da malha viária. Tecnicamente, por se tratar de conexão com rodovia e por envolver via sem pavimentação, o estudo tende a exigir verificação de geometria e visibilidade, capacidade de receber volumes desviados, incluindo caminhões, condições de drenagem e aderência em chuva, necessidade de canalização física contínua e sinalização de advertência, bem como orientação suficiente para impedir manobras de contramão e conversões proibidas, além de compatibilidade com a faixa de domínio e com as fases da obra do viaduto.

Quesito 5 (respondido no Ofício Eng. nº 018/2026; esclarecimento de enquadramento de fase abaixo).

A solicitação encontra-se, pelos elementos do Ofício Eng. nº 018/2026, em fase de tratativas técnicas e institucionais, e não em fase executiva. Como mencionado anteriormente em ofício, houve tentativas de tratativas junto à ARTESP, porém, sem retorno, e que o assunto foi retransmitido ao DER para atuar como interlocutor junto à concessionária (Ecovias/Econoroeste) e à agência, inclusive para uma eventual abertura em caráter extraordinariamente provisório. Sendo que o próprio DER não obteve êxito junto a ARTESP. Assim, existe base técnica e estudo e intenção de implantação condicionada, mas o gargalo atual, conforme relatado, está no ciclo de autorização e coordenação entre DER, concessionária e agência reguladora ARTESP, além da necessidade de validação de segurança e compatibilidade com a operação da rodovia e com o estágio das obras.



Quesito 6 (já respondido no Ofício Eng. nº 018/2026; complemento técnico abaixo).

O Ofício Eng. nº 018/2026 lista os principais impedimentos potenciais: limitações geométricas, interferências com infraestrutura existente, restrições de faixa de domínio, necessidade de compatibilização com o projeto estrutural do viaduto, observância de critérios normativos e responsabilidade técnica formalmente assumida, enfatizando ainda que não depende exclusivamente dos órgãos municipais. Complementando tecnicamente, há três classes de restrições que costumam ser decisivas nesse tipo de liberação, sendo elas:

1 - Restrições de segurança viária na interface urbano-rodovia, risco de entradas e saídas com distância insuficiente para desaceleração e aceleração, necessidade de canalização para evitar cruzamentos diretos e retornos irregulares, risco de conversões proibidas;

2 - Restrições físicas e operacionais do trecho não pavimentado, onde há baixa previsibilidade de condição de rolamento, poeira e perda de aderência, formação de lama e sulcos em chuva, aumento de manutenção e risco de atoleiro e queda de motociclistas, além de necessidade de drenagem mínima;

3 - Restrições jurídico-administrativas, que possui competência e anuência do órgão gestor da rodovia e da concessionária, sobretudo quando a solução altera padrões operacionais e responsabilidades em caso de sinistros.

O próprio acervo anexado ao conjunto documental no Ofício Eng. nº 018/2026, evidencia como falhas de geometria e sinalização em desvios podem gerar risco iminente e ocorrência de sinistro. Por isso, qualquer nova abertura precisa ser tratada como operação crítica, com validação prévia e controle rigoroso.

Quesito 7 (respondido de forma condicionada no Ofício Eng. nº 018/2026; complemento técnico abaixo).

Não há previsão afirmativa e datada, o que há é uma previsão condicionada de adoção, em caráter temporário, se comprovados benefício operacional efetivo e ausência de incremento de risco de sinistros, com monitoramento contínuo e possibilidade de ajustes conforme o comportamento real do tráfego. O documento também condiciona a implementação à progressão da obra e à viabilidade operacional, geométrica e de segurança, além da avaliação do impacto na hierarquia funcional da malha urbana em relação à rodovia estadual, mencionando ainda que a implementação poderá ocorrer se assim o fizer a concessionária (Ecovias/Econoroeste), reforçando a dependência institucional.

Tecnicamente, a diferença entre adoção temporária e definitiva é relevante e pode ser entendida como temporária com solução de baixo prazo desde que atenda critérios mínimos de segurança, sendo essa a utilizada momentaneamente pelo departamento, com uso de placas indicando desvios e operações em conjunto com a Guarda Civil Municipal para organizar o fluxo em horários de pico. Sendo essa forma alternativa utilizada em decorrência das fases de execução da obra do viaduto.

E a alternativa definitiva, em geral, demanda projeto geométrico completo, pavimentação e drenagem, adequação permanente de sinalização e dispositivos de segurança e um rito formal de aprovação mais abrangente, especialmente por envolver rodovia estadual e eventual área sob concessão. E isso ocorre justamente no suposto acesso da rua Barretos, onde



PREFEITURA MUNICIPAL DE BEBEDOURO
Secretaria Municipal de Segurança Pública e Mobilidade
Departamento de Mobilidade Urbana e Prevenção de Desastre
Rua Mal. Deodoro da Fonseca, 280 – Centro – CEP: 14700-435 - 3342-2444/3342-2022



existe a dependência de aprovação e autorização dos órgãos específicos que possuem circunscrição sobre o trecho.

Espero que os quesitos realizados por vossa senhoria tenham sido sanados. E nos colocamos à disposição para quaisquer esclarecimentos que se fizerem necessários.

ULISSES APARECIDO DE JESUS
Gerente de Educação e Operação de Trânsito
Arquiteto e Urbanista