

## Projeto de Lei nº CM 040/2011

Proíbe o trânsito de locomotivas e composições de carga no município de Divinópolis no período noturno.

O povo do Município de Divinópolis, por seus representantes legais, aprova e eu, na qualidade de Prefeito Municipal, em seu nome sanciono a seguinte Lei:

Art. 1º - Fica proibido o trânsito de locomotivas e composições de carga no município de Divinópolis no período noturno.

§1º - Esta proibição não se aplica aos trens de turismo e de passageiros.

§2º - Para fins desta lei é considerado período noturno o definido pelo art. 2º, da lei 5.380/2002, compreendido entre 22:00 às 07:00 horas.

Art. 2º - A transgressão ao previsto nesta lei será punida com as sanções prescritas no art. 5º da Lei 5.380/2002.

Art. 3º - Esta lei entra em vigor a partir de 60 (sessenta) dias de sua publicação.

Vereador Anderson Saleme  
Vice-Presidente da Câmara - PR

### **Justificativa**

Para justificar o referido projeto gostaria de citar alguns trechos do estudo realizado pela Sra. Débora Barretto (Arquiteta, Urbanista e Mestre em Engenharia Ambiental Urbana na área de Poluição Sonora).

*“Milhões de cidadãos passivos estão ficando perturbados, comprometendo o raciocínio, a comunicação oral, a educação, o bem-estar e a sobrevivência, limitando as potencialidades humanas. O próprio desenvolvimento socioeconômico é afetado pela incapacidade de compreender e reagir contra seus acusticamente poluídos meios urbanos, industriais e de lazer, piorados pela alta densidade populacional. Durante duas revoluções industriais acelerou-se a degradação dos ambientes sonoros nas áreas residenciais e no trabalho e a contaminação do ruído se propagou pelo mundo. Os países mais desenvolvidos sofreram primeiro esse impacto e perceberam a queda na produtividade e o aumento de acidentes, mudando de rumo durante a terceira revolução industrial, quando houve a invasão mais profunda e difusa do meio urbano pelos veículos automotores. Hoje, seus governos estão interessados em evitar maiores danos à saúde dos homens,*

adotando atitude a fim de prepará-los melhor, intelectual e psicologicamente, para competirem na ponta da globalização. Seus cidadãos se tornaram mais conscientes e exigem melhor qualidade de vida.

... O trânsito é o grande causador do ruído na vida das grandes cidades. As características dos veículos barulhentos são o escapamento furado ou enferrujado, as alterações no silencioso ou no cano de descarga, as alterações no motor e os maus hábitos ao dirigir (acelerações e freadas bruscas), o uso excessivo de buzina e o choque das rodas de um metrô com os trilhos de sua linha.

... O assunto é bem mais antigo do que se pensa. O Imperador César (101-44, AC) em seu *Senatus Consultum* (decreto do Senado) determinou que “Nenhuma espécie de veículo de rodas poderia permanecer dentro dos limites da cidade (Roma), do amanhecer à hora do crepúsculo; os que tivessem entrado durante a noite deveriam ficar parados e vazios à espera da referida hora” (HAILEY, 1971) O poeta Martial (40-104 DC) reclamava dos ruídos da cidade romana durante a noite; dizia que “não podia dormir porque tinha Roma aos pés da cama” (SANTOS, 2004).

... A interferência do ruído com o repouso, descanso e sono é a maior causa de incômodo e a pior intervenção se dá na forma de ruído intermitente, como por exemplo: passagem de veículos pesados, de aviões e de trens próximos às habitações.

... A preocupação e os estudos relativos ao ruído do tráfego ferroviário são recentes em relação ao ruído de origem rodoviária, principalmente, devido à menor participação modal da ferrovia nos transportes em geral e da falta de uma legislação específica que exija o desenvolvimento de estudos e medidas de controle dos níveis de ruído gerado pelo tráfego de trens. A crescente utilização do modo ferroviário nos sistemas de transporte de massa dos grandes centros urbanos, fazendo uso extensivo de estruturas elevadas, tem levado o público a uma maior exposição a esse tipo de ruído e, conseqüentemente, a uma reação de incômodo, provocando assim um alerta para o problema.

... Na Suécia, foi feita uma pesquisa em uma área residencial que analisou essa questão. Foi calculada a exposição em locais próximos a rodovias e ferrovias, objetivando avaliar inúmeros efeitos desfavoráveis na saúde e esclarecer os possíveis impactos provenientes da exposição de duas fontes sonoras. Um total de 1.953 pessoas residentes no local exposto a esses ruídos por pelo menos 6 meses foram responsáveis pelos resultados da pesquisa, e programas de GIS foram utilizados como ferramentas. Foi possível demonstrar que o ruído ferroviário provoca um incômodo significativamente maior que o rodoviário, com uma diferença de 10%. Os efeitos negativos mais comuns diagnosticados por ambas as fontes foram distúrbios no sono e dificuldade de relaxar durante o dia; no entanto, o ruído de trens foi identificado como responsável por interferir mais em todas as atividades analisadas, especialmente, na comunicação eficaz, tanto internamente quanto no ambiente externo (OHRSTROM, 2005).

Isso pode ser justificado pela irregularidade do ruído ferroviário, pois o Nível de Poluição Sonora gerado no momento de partida e de chegada é superior ao Nível de Poluição Sonora provocado durante o trajeto. Os ruídos intermitentes ou irregulares são geralmente considerados mais perturbadores do que os de intensidade e altura constantes (BRASIL, 1988b).

Em medições mais recentes, a equipe do Centro de Formação de Recursos Humanos em Transportes (CEFTRU) da Universidade de Brasília (UNB), em 2004, constatou que o Nível de Poluição Sonora do metrô de Brasília (similar ao de Salvador) está acima do estipulado por norma. Observou-se que os níveis de ruído gerado pela frenagem dos trens são extremamente elevados, especialmente se relacionados com o limite máximo estabelecido pela norma de 85dB(A), chegando a ultrapassar em até aproximadamente 14dB(A).

O fato de o Metrô utilizar rodas metálicas como material rodante torna-o um dos modos de transporte terrestre mais ruidosos, devido ao atrito do metal das rodas com o trilho, também metálico, e também com as pastilhas de freios, especialmente quando se trata da frenagem dos carros (CEFTRU, 2004). No entanto, o ruído gerado pelo motor elétrico do metrô é desprezível perto do contato roda- trilho.

*Um estudo feito na Suécia, que investigou os reflexos na saúde dos cidadãos causados especificamente por transportes sobre trilhos, comprovou, após distribuir questionários a 1.016 pessoas, que a exposição ao ruído se relacionava com questões como incômodo, distúrbios no sono, perda de concentração, dores de cabeça e fadiga. A finalidade dessa pesquisa foi associar o ruído calculado com as respostas da comunidade (BLUHM e NORDLING, 2005).*

*A crescente manifestação das pessoas em relação ao ruído ferroviário tem levado os órgãos responsáveis pelo transporte ferroviário em diversos países a tomarem medidas de previsão e controle do ruído (BRASIL, 1988).” Fonte: Revista VeraCidade – Ano 3 - No 3 – Maio de 2008*

Cabe ressaltar, ainda, que além do impacto sonoro do transporte ferroviário na saúde da população, temos que destacar que com a aprovação do projeto em tela estaremos diminuindo drasticamente o número de acidentes nas passagens de nível e, conseqüentemente, economia para os cofres municipais com a desativação das cancelas no período noturno.

Assim, diante do exposto rogo o apoio dos nobres colegas na aprovação deste importante projeto para o povo de Divinópolis.

Vereador Anderson Saleme  
Vice-Presidente da Câmara - PR