

**CIDADE DE BARRA MANSA**

# PlanMob

**Plano de Mobilidade Urbana 2023**

**Política Municipal de Mobilidade Urbana 2043**



**10 - MOBILIDADE URBANA E OS POLOS  
GERADORES DE VIAGENS**



**CADERNO DE ESTUDOS TÉCNICOS**



# CEPLAM

## Comissão de Elaboração do Plano de Mobilidade Urbana

Criado pela Portaria N.º 44/2022 – GP

### MOBILIDADE URBANA E OS POLOS GERADORES DE VIAGENS

A cidade é o lugar da manifestação do individual e da experiência coletiva, uma vez que existe uma multiplicidade de trocas que ajudam a produção da sociabilidade. É na cidade, como lugar, que ocorre a produção da vida, pelos modos de apropriação do espaço, e cada sociedade produz seu espaço de acordo com sua função social, os ritmos de vida, os modos de apropriação, projetos e desejos. A vida cidadina se revela como espaço passível de ser sentido, pensado, apropriado e vivido pelo indivíduo, mediado pelo corpo que cria/percebe os referenciais necessários para dar sentido à experiência. A cidade pode ser entendida como um espaço concebido, vivido e percebido, agregando símbolos e valores elaborados por meio de impressões e experiências pessoais, mas também coletivas. Os indivíduos interagem com o mundo por meio das atividades cotidianas, na busca de satisfazer suas necessidades e desejos (Vitte – 2009).

Polos Geradores de Viagens (PGV) são *“locais ou instalações de distintas naturezas que desenvolvem atividades de porte e escala capazes de produzir um contingente significativo de viagens”* (PORTUGAL e GOLDNER, 2003).

Apesar de serem capazes de gerar impactos positivos, tais como o desenvolvimento e a valorização de uma determinada região, estes empreendimentos, grandes polos geradores de viagens, permanecem tradicionalmente associados aos reflexos negativos produzidos sobre a estrutura viária, assim como aos sistemas de transporte e a mobilidade urbana, afinal é parte da natureza humana dar maior ênfase para aspectos negativos.

*“Tanto na concepção de empreendimentos que se caracterizam como PGV quanto na apreciação de seus projetos para o licenciamento, o foco das observações se volta sumariamente a atender as demandas do transporte motorizado, provisão de vagas de estacionamento, geometria das vias.*



*Até mesmo quando o licenciamento passa pelo Estudo prévio de Impacto de Vizinhança (EIV), que deveria ter uma **visão mais holística** e integrada sobre os impactos urbanos, dificilmente as análises ultrapassam a barreira do mínimo requisitado no que tange a mobilidade.” (SANTOS, 2011).*

Uma abordagem holística sobre o tema “mobilidade urbana” implica a adoção de uma análise da questão como um todo, e isso decorre do fato de que as cidades se comportam como uma rede, tal como num sistema multicelular organizado em cadeia. É um sistema onde o sucesso do todo depende do funcionamento simultâneo de suas partes componentes, ou tudo funciona harmonicamente ou a desorganização acabará por imperar, com consequências óbvias.

*“**A cidade é como um organismo vivo que vive, evolui e se adapta. Portanto, a cidade é um sistema complexo. Os sistemas complexos são aqueles com múltiplos componentes que interagem entre si apresentando comportamento emergente.**” (BASTIANI – 2020)*

Seguramente a mobilidade urbana é uma matéria intrinsecamente ligada aos cidadãos, e este “conjunto social” influencia o funcionamento da cidade como um todo.

As sociedades são muito mais do que uma mera agregação de pessoas, elas tem coerência, estrutura e ordem.

Nas cidades a interação entre todos os seus agentes ocorre nas ruas e o comportamento global deste conjunto de agentes influencia e transforma a cidade.

É importante salientar que mobilidade urbana é a condição que permite o deslocamento das pessoas em uma cidade com o objetivo de **desenvolver relações sociais e econômicas.**

**O problema que se descortina diante de nós é que cada vez mais as cidades estão perdendo a capacidade de permitir que as pessoas se movam com qualidade.**

As interações mais importantes em uma cidade ocorrem no nível das ruas, logo, a mobilidade de cada um dos agentes que atuam nela é de fundamental importância em todo o processo de transformação da própria cidade.



Para evitar o colapso dessa rede, devemos estabelecer um conjunto de diretrizes cujo objetivo é melhorar o **deslocamento sustentável** das pessoas pela cidade.

**Esta mobilidade urbana sustentável envolve a locomoção pela cidade de um modo que seja eficiente e que, ao mesmo tempo, não comprometa sua capacidade de atender às necessidades das futuras gerações.**

O exaurimento dos recursos naturais da cidade e sua consequente transformação em um espaço amorfo e insalubre, feio, com excesso de carros, altos índices de poluição de todo tipo, falta de segurança pública, absoluta ausência de espaços de convivência saudáveis e atoladas em congestionamentos que inviabilizam o desenvolvimento pleno de qualquer atividade econômica mais produtiva que agregue valor ao município são fatores que comprometem a própria sobrevivência da cidade.

Como diz o velho dito popular, tempo é dinheiro.

Quando prejudicamos o fluxo dos agentes sociais de uma cidade consequentemente prejudicamos seus agentes econômicos e resta claro que a vida da cidade depende de sua saúde financeira.

Como é notório, **a decadência econômica** é um dos fatores mais relevantes no processo de abandono de cidades.

O melhor exemplo disso são as cerca de seis mil cidades abandonadas no oeste dos Estados Unidos, cidades que foram construídas e prosperaram em função da mineração de ouro e que foram abandonadas após o exaurimento das minas. Nada sobrevive à decadência da atividade econômica. Este processo pode até ser rápido, mas na maioria absoluta dos casos, desenvolve-se em uma lenta agonia. A cidade vai “murchando”, perdendo sua relevância, deixando de ser um polo atrativo de negócios e prestação de serviços.

Atingido este ponto de inflexão sem que se mude radicalmente a estratégia de gestão da cidade, estará selado o seu destino.

Hoje sabemos que em média os cidadãos que vivem em centros urbanos brasileiros têm em cerca de 32 dias por ano perdidos em engarrafamentos no trânsito e isso representa algo em torno de R\$ 111 bilhões que a economia e consequentemente seus cidadãos deixaram de ganhar ou perdem de alguma



forma. Este é o valor estimado do que a economia brasileira deixou de produzir enquanto estávamos nos deslocando morosamente em 37 áreas metropolitanas pelo país afora. (IBGE – 2019).

Obviamente Barra Mansa está longe de ser uma metrópole, mas não estamos imunes às consequências que advém de não afastar os inúmeros obstáculos que promovem as constantes retenções nos fluxos de veículos, pessoas e bens. Assim sendo, devemos nos concentrar em desatar estes nós, da forma mais rápida e eficiente possível.

**Precisamos ter em mente que a mobilidade urbana não é um processo estanque, desconectado de qualquer outra política de desenvolvimento urbano.**

As cidades comportam sistemas biológicos, sociais, econômicos, de infraestrutura e biológicos; tais como: organizações comerciais e fabris, sistemas de transporte, conjuntos residenciais, coleta de lixo, tratamento de esgotos, fornecimento de água potável, redes de logística e até mesmo os sistemas ligados com a economia global.

Como proteger, preservar, entender e otimizar os fluxos destes sistemas?

Como diagnosticar os problemas?

Para tal, existem diversos “indicadores” que demonstram os comportamentos deste organismo chamado “cidade”, tais como: densidade de população; renda das pessoas; segregação espacial; atividades econômicas; integração da rede viária; escolha de ruas, etc.

O Programa Cidades Sustentáveis estabelece que: *“um pressuposto fundamental de uma gestão pública eficiente é a capacidade dos tomadores de decisão de avaliar adequadamente a realidade, interpretar os desejos e necessidades da população e implementar ações que atendam às prioridades estabelecidas.*

*Nesse processo, os “indicadores” cumprem um papel essencial em diversas etapas. Eles traduzem o contexto em que vivemos por meio de dados, números e informações. Também permitem mensurar aspectos que influenciam nosso dia a dia e nos ajudam a dar um sentido mais tangível e concreto para*



*fatores muitas vezes abstratos, como a qualidade de vida das pessoas ou o nível de vulnerabilidade de uma população.*

*Em termos práticos, os “indicadores” organizam e sistematizam um amplo conjunto de informações sobre um determinado território. Eles permitem a identificação de fenômenos temporais e espaciais, a observação e análise de cenários, o monitoramento de ações do governo e a avaliação dos impactos de um programa social. **Por isso são tão importantes para a gestão pública e o planejamento urbano.**”*

Os indicadores de mobilidade são instrumentos fundamentais para promover a informação e o conhecimento necessários para a compreensão dos problemas e particularidades presentes nos centros urbanos.

Recomendamos, se possível, a utilização do Índice de Mobilidade Urbana Sustentável (IMUS), que foi desenvolvido por pesquisadores da USP de São Carlos para ser uma ferramenta de diagnóstico e monitoramento da mobilidade urbana nas cidades, para gerar subsídios para elaboração de um diagnóstico sobre a mobilidade urbana em nossa cidade.

*“O índice é constituído de uma hierarquia de critérios que agrega nove domínios, 37 temas e 87 indicadores. Os domínios foram definidos em 11 workshops realizados em diversas capitais brasileiras.*

*Foram eles: acessibilidade para pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida; aspectos ambientais; aspectos sociais; aspectos políticos; infraestrutura de transportes; modos não-motorizados; planejamento integrado; tráfego e circulação urbana; e sistemas de transporte de passageiros.*

*A partir dos nove domínios identificados foram então propostos os 87 indicadores. Como exemplos, podem ser citados: número de travessias adaptadas para pessoas com mobilidade reduzida, população exposta ao ruído de tráfego, informação disponível ao cidadão, integração entre as esferas de governo, vias pavimentadas, sinalização viária, efetivação e continuidade das ações, acidentes de trânsito, extensão da rede de transporte público.”*

Disponível no site:



<https://jornal.ufg.br/n/30616-indice-de-mobilidade-urbana-sustentavel-o-que-e>

Outra importante fonte para análise é o Índice de Desenvolvimento Sustentável das Cidades – Brasil (IDSC-BR) que é uma iniciativa do Instituto Cidades Sustentáveis, no âmbito do Programa Cidades Sustentáveis, em parceria com o Sustainable Development Solutions Network (SDSN), apoio do Centro Brasileiro de Análise e Planejamento (Cebrap) e financiamento do Projeto CITinova.

No site <https://idsc.cidadessustentaveis.org.br/profiles/barra-mansa-RJ>, temos a avaliação atual de nossa cidade baseada em 17 indicadores sociais importantes e com base nestes, podemos claramente mensurar os desafios que temos que superar.

Especialmente em relação ao item referente a **cidades e comunidades sustentáveis**, com indicadores que avaliam:

- Percentual da população de baixa renda com tempo de deslocamento ao trabalho superior a uma hora. Percentual de pessoas que vivem em domicílios com renda per capita inferior a meio salário-mínimo (em 2010) e que levam mais de uma hora até o trabalho.
- Mortes no trânsito. Número de mortes em acidentes de trânsito, por 100 mil habitantes. O valor apurado foi 15,15 e o valor verde de referência é 6,8.
- Percentual da população urbana que reside em aglomerados subnormais em relação à população total do município. O valor para considerar que o objetivo foi atingido é 0.8. Em Barra Mansa, o valor apurado em 2010 é de 3,48.
- Percentual de domicílios em favelas. O valor do limiar verde para considerar que o objetivo foi atingido é 1.04. Em Barra Mansa o percentual é de 4,78%.



- Número de equipamentos públicos de esporte para cada 100 mil habitantes. O valor para considerar que o objetivo foi atingido é 28,66. Em Barra Mansa, o valor apurado foi 1,63.
- Percentual da população negra em assentamentos subnormais. O valor para considerar que o objetivo foi atingido é 1. Em Barra Mansa, o percentual atingido é de 59,96%.

Assim sendo, no quesito Cidades e Comunidades Sustentáveis, a situação de Barra Mansa é classificada como: **Há grandes desafios a serem superados.**

Barra Mansa hoje está classificada, somando-se o resultado de todos os indicadores, dentre os 5550 municípios, em milésimo octingentésimo quinquagésimo lugar, (1850), com 49,4 pontos em 100 pontos possíveis.

Salientamos que a mobilidade urbana sustentável é uma das metas primordiais a serem atingidas para garantir a melhoria da qualidade de vida urbana.

*“A mobilidade está muito ligada à articulação e união de políticas de transporte, circulação, acessibilidade, trânsito, desenvolvimento urbano, uso e ocupação do solo, dentre outras. Essa multiplicidade de políticas, que afetam e são afetadas pela mobilidade das pessoas, confere a este tema uma noção de sua complexidade. Lembrando que políticas de segurança, ambientais, culturais, educacionais, dentre tantas outras, possuem reflexos na mobilidade das pessoas, de forma direta, ou indireta... O resultado desse conjunto de políticas, que impactam a mobilidade, interfere na capacidade de deslocamento das pessoas, e essa capacidade é majorada na medida em que existem oportunidades de deslocamento com qualidade....a melhoria da capacidade de deslocamento na cidade, **sempre calcadas na premissa da melhora da ambiência da cidade e da qualidade de vida urbana.**” (KNEIB – 2012)*

### **Planejamento Urbano e Mobilidade Urbana**

**Tecnicamente falando, o planejamento urbano é um processo de elaboração de soluções que visam tanto melhorar ou requalificar uma área**





**urbana já existente, como também possibilitar a criação de uma nova urbanização para uma determinada área de interesse.**

*“O Planejamento Urbano é um processo dinâmico, contínuo, retroalimentável e com base multidisciplinar que não se restringe apenas à ordenação do espaço urbano, mas envolve, também, aspectos econômicos, sociais, físico-territoriais, ecológicos e administrativos, objetivando a melhoria na qualidade de vida do cidadão, bem como a conservação dos recursos ambientais...O Planejamento Urbano desenvolve e antecipa as necessidades das cidades, identificando as questões mais urgentes e assegurando que as medidas necessárias não tomem direcionamentos errados.” (Instituto SOMA)*

O planejamento urbano é pois uma excelente ferramenta de gestão.

*Por outro lado, “O planejamento urbano ineficaz gera problemas graves, principalmente quando o assunto é a sustentabilidade urbana. O monitoramento dos elementos que caracterizam o ambiente urbano e a implantação de princípios de sustentabilidade são de fundamental importância à medida que se ampliam os problemas ambientais, econômicos e sociais responsáveis pelo declínio da qualidade de vida nas cidades.” (ASSUNÇÃO – 2012).*

*“Nossas cidades cresceram, em geral, de forma acelerada, espontânea e de modo não planejado. Com isso, passaram a conviver com uma série de problemas, dentre eles a carência de infra-estrutura – sobretudo para a população de mais baixa renda – e a degradação ambiental. A forma de ocupação do solo urbano, associada a políticas setoriais pouco integradas, acabou por influenciar negativamente o sistema de mobilidade nas cidades, assim como o sistema de mobilidade mal planejado contribuiu para a existência de cidades sem uma razoável qualidade de vida urbana.” (MINISTÉRIO DAS CIDADES / IBAM – A Mobilidade Urbana no Planejamento das Cidades)*

Quando as cidades crescem de forma não planejada, não há a preocupação em distribuir as “facilidades urbanas” por todo o seu território. Mesmo quando o crescimento é formal, ou seja, quando os empreendedores cumprem o rito legal de aprovação de projetos e licenciamento prévio para construir loteamentos, as exigências técnicas legalmente estabelecidas não



abarcam critérios como a garantia à acessibilidade plena ou analisam as consequências do espraiamento da malha urbana. Em que pesem os direitos e as garantias legais, o direito a propriedade, que sabemos ser fundamental para a circulação de riquezas, não mais possui o caráter absoluto de que detinha no Estado Liberal, hoje são priorizados outros direitos fundamentais de igual importância. Essa priorização advém do princípio da solidariedade, amparado constitucionalmente. Sob esta perspectiva constitucionalmente estabelecida, a propriedade não deve mais beneficiar apenas os que a detém, mas sim toda a coletividade onde está inserida.

Em condições normais, a maioria das pessoas gosta de viver em lugares com fácil acesso à sua vida cotidiana, supermercados, shoppings, hospitais, escolas, áreas de recreação e lazer, bibliotecas, clubes, etc.

Normalmente essas instalações de serviços de toda espécie se concentram nas áreas centrais da malha urbana.

Por qual motivo então analisamos propostas de construção de loteamentos populares em glebas de terra localizadas em áreas periféricas, distantes do centro urbano, com carências absolutas e de toda ordem em matéria de infraestrutura urbana, sem ao menos solicitar um relatório de impacto de vizinhança?

Na mesma linha de raciocínio, entendemos que não só as propostas de ocupação e uso do solo nas periferias, assim como o licenciamento de grandes empreendimentos de qualquer tipo e em qualquer ponto da cidade, todos deveriam obrigatoriamente ser objeto de um estudo prévio de impacto de vizinhança, sem de forma alguma desconsiderar as questões ambientais, que deverão ser objeto de análise de competência exclusiva da SMMADS.

Trata-se de planejamento urbano em essência.

Temos observado ao longo dos anos lidando, de uma forma ou de outra, com ações de fiscalização de obras ou exercendo auditoria de conformidade legal em licenciamentos de loteamentos e outros empreendimentos de grande porte em Barra Mansa que, nesta SMPU, nunca foi cobrada qualquer espécie de análise que ao menos se assemelhasse a um Estudo de Impacto de Vizinhança,



especialmente no que se refere ao impacto que novos empreendimentos terão sobre a mobilidade urbana no entorno da área onde serão inseridos.

A Lei Complementar Municipal Nº 48 de 06 de dezembro de 2006, que dispõe sobre a Política de Desenvolvimento Urbano do Município de Barra Mansa e sobre o Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano e Ambiental, estabelece:

*Art. 25 – Para atender as finalidades constitucionais do Plano Diretor serão utilizados os seguintes instrumentos da administração pública:*

...

*IV – Instrumentos de Política Urbana, dispostos na Lei Federal nº 10.257, de 10 de julho de 2001 e por ela regulados:*

- a) *Do parcelamento, da edificação e utilização compulsória do imóvel urbano;*
- b) *Do IPTU progressivo no tempo;*
- c) *Da desapropriação com pagamento em títulos;*
- d) *Da usucapião especial do imóvel urbano;*
- e) *Do direito de superfície;*
- f) *Do direito de preempção;*
- g) *Da outorga onerosa do direito de construir;*
- h) *Das operações urbanas consorciadas;*
- i) *Da transferência do direito de construir;*
- j) ***Do estudo do impacto de vizinhança.***

...

*Art. 37 – Lei municipal específica definirá os empreendimentos e atividades privados ou públicos em área urbana que dependerão da elaboração do Estudo Prévio de Impacto de Vizinhança (EIV) para obter as licenças ou autorizações de construção, ampliação ou funcionamento a cargo do Poder Público municipal.*



À exceção das operações urbanas consorciadas, (Lei Complementar Municipal nº 45 de 07 de junho de 2006), **nenhum outro destes instrumentos legais foi regulamentado.**

Por sinal, um dos erros mais significativos cometidos quando da execução do Plano Diretor de 2006 foi que estes instrumentos de política urbana não foram imediatamente acompanhados de suas respectivas regulamentações legais, pois, todos sabemos que no Brasil, lamentavelmente, qualquer legislação que dependa de algum instrumento regulamentador, ficará desfalcado por prazo indeterminado.

A revisão do Plano Diretor de Barra Mansa, que está em curso neste momento no Conselho do Plano Diretor, COMPLAN, não pode se furtar de corrigir esta falha.

Assim sendo, no processo de aprovação de empreendimentos que indubitavelmente criarão polos geradores de viagens, a SMPU, não se atém a verificar minimamente sobre os possíveis problemas e conflitos que poderão advir no que tange aos aspectos da mobilidade urbana.

Interessante observar que estes instrumentos foram legalmente estabelecidos pelo Estatuto da Cidade em **2001** e o novo Plano Diretor de Barra Mansa, adequado a esta nova realidade definida pelo Estatuto da Cidade, foi sancionado em **2006**.

**Portanto, há 16 anos que estamos marcando passo a respeito da regulamentação dos instrumentos de gestão urbana, criados pelo PDDUA.**

Como é notório, estes instrumentos legais de política urbana são o leitmotiv, o motivo condutor, de uma gestão urbana eficiente.

Como sabemos, *“No contexto geral das políticas de desenvolvimento territorial, a gestão urbana engloba um conjunto de políticas públicas, concebidas e aplicadas ao nível local e metropolitano, que abordam um amplo espectro de aspetos como planejamento do uso do solo, transportes, habitação, renovação urbana, reconversão de terrenos abandonados e lotes industriais, proteção ambiental, gestão de resíduos, abastecimento de água e*



*energia, oferta de serviços e equipamentos, desenvolvimento econômico, coesão e integração social, proteção e valorização do patrimônio cultural, promoção e desenvolvimento cultural, etc. (CONSELHO DA EUROPA – Glossário do Desenvolvimento Territorial. Conferência Europeia dos Ministros Responsáveis pelo Ordenamento do Território do Conselho da Europa (CEMAT). Lisboa: DGOTDU, 2011).*

*“Os maiores desafios urbanos na **Europa** são as interligações crescentemente complexas que se estabelecem entre privação econômica, baixos rendimentos, desemprego, reduzidos níveis de educação e de competências, habitação de qualidade insuficiente, tecido urbano e equipamentos inadequados, aumento da expansão urbana em mancha de óleo (urban sprawl), etc. (Base da Declaração de Ljubljana. CEMAT. 2003, Conselho da Europa, 13ª Conferência CEMAT, Ljubljana, Eslovénia, 16-17 Setembro 2003)”*

Se estes problemas acontecem na Europa, por aqui certamente são muito mais graves, carecendo de ações reparatórias urgentes.

Não há espaço para amadorismo em questões relativas à gestão urbana, nem nenhuma justificativa plausível para não executarmos bem, qualquer tipo de política de gestão de desenvolvimento territorial.

O planejamento urbano é em essência a **arte de projetar cidades, é o estudo do crescimento e funcionamento das cidades**, e seu objetivo primordial é **melhorar a qualidade de vida dos seus cidadãos**.

A melhoria na qualidade de vida urbana deve ser expressa na qualidade dos espaços públicos, na melhor qualidade do ar, em menores índices de poluição sonora, em menores custos na saúde, com menos tráfego, com economia de tempo e menor custo nos deslocamentos urbanos.

A melhoria da qualidade de vida urbana deve, pois, ser objeto de uma política pública especificamente voltada para tal objetivo.

*“Para que uma cidade, município ou comunidade possam ser considerados saudáveis entende-se que seja necessária uma vontade política do Estado e suas instituições e da sociedade civil, em prol da efetivação de*



*políticas públicas intersetoriais com foco na qualidade de vida urbana...As instituições públicas direcionam as Políticas Públicas para a construção do tipo de sociedade que se deseja... A ideia de qualidade de vida introduz uma valorização de horizontes desejáveis para os grupos sociais, onde diferentes níveis de exigência e de aspirações conformam aspectos mais subjetivos e afeitos à percepção dos indivíduos. O conceito de qualidade de vida guarda relação com a satisfação das necessidades humanas, com a capacidade de uma comunidade desfrutar de uma vida média longa, de forma saudável...*

*Embora a expressão qualidade tenha sido originalmente utilizada com um caráter individual, especialmente na área da saúde, é necessário lembrar que o planejamento governamental tem um caráter coletivo, e que as políticas públicas são sempre orientadas a grupos populacionais. Assim sendo, ao considerar a qualidade de vida numa perspectiva do planejamento e da gestão, essas necessidades devem ser satisfeitas por políticas públicas. (GALLO e BESSA – 2016).*

Como já foi dito em outro texto desta série sobre mobilidade urbana, hoje há um entendimento de que as cidades devem ser geridas como uma empresa, e “oferecidas” aos potenciais investidores como uma mercadoria, logo:

*“As cidades têm também que promover a sua competitividade e imagem, de forma a desenvolverem funções com elevadas mais-valias econômicas e a atrair investimento.” (CONSELHO DA EUROPA – Glossário do Desenvolvimento Territorial. Conferência Europeia dos Ministros Responsáveis pelo Ordenamento do Território do Conselho da Europa (CEMAT). Lisboa: DGOTDU, 2011).*

Transporte público de qualidade e uma política de mobilidade urbana eficaz são hoje **um poderoso ativo de mais valia econômica**, um fator decisivo na conquista de potenciais investidores. Para uma cidade ser economicamente bem-sucedida e saudável, deve oferecer rede de infraestrutura urbana de qualidade.



É notório que tanto em sua concepção arquitetônica quanto nas demandas dos próprios processos de licenciamento para sua aprovação no município, o foco dos critérios para o desenvolvimento e aprovação de projetos de grande impacto no ambiente urbano é que eles atendam basicamente as demandas do transporte motorizado. Não há por parte do município nenhuma preocupação em avaliar os eventuais impactos dos PGV que serão estabelecidos com empreendimentos deste porte sobre a cidade.

Outro grande elemento mormente esquecido nesta equação são as análises que cruzem dados referentes à mobilidade urbana e seus diversos modais com o uso do solo.

*“Uma premissa básica do planejamento dos transportes é a de que usos diferentes do solo geram padrões de viagens diferentes. Se as viagens urbanas se fazem por meio do sistema viário urbano, então este também deve ser vinculado ao tipo de ocupação que ele serve. Esta visão, porém, não é considerada no planejamento das cidades brasileiras, que se baseia principalmente, na oferta de espaço não no gerenciamento da demanda, gerando custos sociais, econômicos e ambientais que hoje são inadmissíveis, como: grandes distâncias a serem vencidas pela infra-estrutura básica viária e tempos de viagem elevados, sistemas de transporte restritos e aumento da poluição entre outros.”* (CAMPOS E MELO, 2005).

Existem inúmeros debates sobre o tema no meio acadêmico e por consequência, diversas propostas para solucionar estes problemas. Entendemos ser esta uma proposta razoável:

*“As cidades brasileiras possuem bairros periféricos amplamente dependentes das regiões centrais, gerando grandes deslocamentos e conseqüentemente, dificuldades para adaptar todo esse transbordo em vias limitadas com estrutura insuficiente para a demanda. Como solução mais econômica para isso, o zoneamento misto deve ser aplicado utilizando conceito de fachada ativa nessas regiões dependentes do centro urbano. Com essa aplicação, reduziria a parcela da população que necessitaria de serviços e comércios em regiões distantes, conseqüentemente, reduzindo problemas de deslocamento urbano. Além de promover um desafogo aos problemas de*



*mobilidade, o zoneamento misto é financeiramente uma solução mais viável em relação a obras de infraestrutura na malha viária urbana e construção de novos modais de transportes, podendo ser utilizado em todos os centros urbanos, independentemente do tamanho populacional.” (JÚNIOR, SOUZA, BATISTA, AQUINO e BARCELOS – 2021)*

Como é de conhecimento público, os empregos concentram-se hoje na área central da cidade.

As áreas periféricas configuram-se como verdadeiros desertos em matéria de oferta de empregos. Os autores supracitados propõe a utilização de um zoneamento misto que permita a implantação de edifícios com o pavimento térreo ocupado por lojas, com recuo zero, reservando os andares superiores a unidades residenciais, em um modelo conhecido como fachada ativa, amplamente utilizado em Nova York. Um centro comercial ativo em um bairro periférico inibe deslocamentos desnecessários ao centro da cidade, reduzindo a sobrecarga do sistema de transporte coletivo, hoje focado em deslocamentos para o centro, ao mesmo tempo estes minicentros comerciais proporcionam empregos aos moradores do bairro, poupando o tempo e o dinheiro daqueles economicamente menos favorecidos. As fachadas ativas estimulam os deslocamentos a pé, facilitando a apreensão das vitrines e estimulando os negócios e o convívio social.

A vetusta adoção de zoneamentos com áreas exclusivamente residenciais é contraproducente pois força o deslocamento dos moradores destes bairros periféricos rumo ao centro, tudo isso contribuindo para o agravamento dos problemas de mobilidade urbana.

Para novos loteamentos, especialmente os que se propõe instalar nas áreas periféricas da cidade, é possível a adoção de novos índices construtivos, com zona mista. A revisão do Plano Diretor é a oportunidade para esta correção de rumos; já para as comunidades já sedimentadas localizadas às margens do perímetro urbano, havemos de buscar outras soluções, focadas na adoção diversos modais de transporte, entre outras, mas o importante é nos conscientizarmos de que a mobilidade urbana, a gestão da cidade e o planejamento urbano são atividades afins, que se completam e formam o tripé





PREFEITURA MUNICIPAL DE BARRA MANSA  
SECRETARIA MUNICIPAL DE PLANEJAMENTO URBANO

onde se apoia a construção de uma cidade saudável, tanto no aspecto social quanto no aspecto econômico.

Entendemos que estas zonas mistas ora propostas, devem ser preferencialmente utilizadas para áreas mais afastadas do centro urbano mas dotadas de toda a infraestrutura urbana necessária, se constituindo como uma zona de ocupação predominantemente residencial, onde deve ser controlado o adensamento, mas sendo admitidos os usos residencial multifamiliar com construções de três ou quatro pavimentos, sendo o térreo destinado exclusivamente a usos comerciais e de serviços, estas edificações serão instaladas somente na via principal, (segundo o conceito de fachada ativa), as demais vias deverão ser exclusivamente residenciais unifamiliares, tudo com baixo nível de impacto urbanístico e ambiental. Esta via principal deve possuir calçadas com dimensões de no mínimo três metros, devidamente adaptadas na forma definida na NBR 9050 e devidamente arborizadas, com árvores de pequeno porte para não interferirem na rede elétrica e não impactarem as próprias calçadas; quanto ao arruamento, este deve permitir a circulação de transporte público coletivo, com respectivos locais para instalação de pontos de ônibus, possuindo também ciclovia ou ciclofaixa, tudo isso com uma caixa de rua com dimensões compatíveis, que também inclua vagas para estacionamento temporário de veículos de serviço, assim como um número limitado de vagas para automóveis, incluindo bicicletários, tudo em conformidade com uma política de incentivo ao transporte multimodal.

Barra Mansa, 20 de setembro de 2022.

.....  
Arq.º Urb. Jorge Alberto Leal de Almeida  
Fiscal de Obras  
Membro do COINFE  
Mat.10791-3  
CAU/BR A22760-9