

CIDADE DE BARRA MANSA

PlanMob

Plano de Mobilidade Urbana 2023

Política Municipal de Mobilidade Urbana 2043



**03 - PONTES COMO ELEMENTO DE INTEGRAÇÃO ESSENCIAL
PARA UMA MOBILIDADE URBANA PLENA**



CADERNO DE ESTUDOS TÉCNICOS



CEPLAM

Comissão de Elaboração do Plano de Mobilidade Urbana

Criado pela Portaria N.º 44/2022 – GP

PONTES COMO ELEMENTO DE INTEGRAÇÃO ESSENCIAL PARA UMA MOBILIDADE URBANA PLENA

À medida que as pontes encurtam distâncias e diminuem tempos de deslocamento, também influenciam na forma como as cidades se desenvolvem, fato este que tem a capacidade de gerar reflexos importantes no desempenho econômico dos centros urbanos.

Desde a antiguidade o homem tem desenvolvido técnicas para superação dos acidentes geográficos que obstam o trânsito de pessoas e mercadorias. Há indícios de construção de pontes de arcos que remontam a 4.000 anos antes de Cristo, na Mesopotâmia e no Egito. A ponte mais antiga do mundo, que ainda hoje existe e ainda é utilizada, está localizada sobre o rio Meles, em Esmirna, na atual Turquia, tendo sido construída por volta de 850 A.C.

Desde então, as pontes são elementos fundamentais para o desenvolvimento das cidades, tanto por proporcionar a superação de obstáculos, quanto por facilitar o tráfego ágil e seguro de um grande fluxo de mercadorias e de pessoas que as utilizam com regularidade. Este fluxo de comércio, na moderna economia de mercado, configura-se como um dos elementos responsáveis pelo desenvolvimento econômico, assim como pelo adensamento das cidades.

Nos países em desenvolvimento, com o passar dos anos, este adensamento acabou por se caracterizar por um processo de crescimento desordenado que foi responsável pela geração de inúmeros problemas que hoje são observados no tecido urbano das cidades dos países em desenvolvimento, notadamente caracterizados pela insuficiência crônica nas redes de infraestrutura básica, especialmente no que tange à mobilidade urbana.

Quanto às questões relacionadas à sustentabilidade e à mobilidade urbana, nas cidades brasileiras, embora contenham o que podemos chamar, de uma forma simplista, de “espaços destinados à circulação”, (basicamente arruamento com calçadas geralmente subdimensionadas e de baixa qualidade), é razoável afirmar que boa parte destas cidades não possui uma infraestrutura de suporte que permita o seu crescimento atendendo plenamente o que se espera de uma política



minimamente razoável de sustentabilidade e mobilidade urbana. Tal situação leva a diversos transtornos, notadamente quanto à locomoção de seus cidadãos mais frágeis, tais como idosos, deficientes físicos e portadores de necessidades especiais, entre outros.

Temos engarrafamentos, atropelamentos, acidentes entre veículos, baixos níveis de eficiência nos transportes públicos coletivos, poluição exacerbada, ilhas de calor, etc.

Desta forma, o planejamento estratégico configura-se como a ferramenta que nos permite compreender as mudanças que ocorrem no ambiente urbano, possibilitando a antecipação de eventuais problemas que possam surgir a curto, médio e longo prazo, favorecendo uma rápida tomada de decisões que efetivamente assegurem uma correção de rumos.

“Assim sendo, o planejamento é um processo que pode ser desenvolvido e incorporado na cultura de qualquer organização, independentemente de seu tamanho e segmento em que atua. Todas as organizações possuem objetivos a serem atingidos, logo, todas podem e devem ter o seu planejamento estratégico.”

Disponível no site: <https://scopi.com.br/>

Nessa vertente, ao analisarmos o problema do deslocamento de pessoas e veículos pelo perímetro urbano de Barra Mansa, facilmente verificamos que este deslocamento deve superar alguns obstáculos de monta.

O perímetro urbano de Barra Mansa é dividido longitudinalmente em três faixas definidas pelo Rio Paraíba do Sul, pelas linhas ferroviárias sob concessão da MRS e da VLI e pela Rodovia Presidente Dutra, a eficiência de uma política de mobilidade urbana em Barra Mansa passa necessariamente pela superação eficiente destes obstáculos.

É notório que o desenvolvimento econômico de uma cidade é fator de suma importância para todos os seus cidadãos, afinal o desenvolvimento econômico está diretamente relacionado com a elevação do padrão de vida e do bem-estar geral da população. Ao analisarmos os indicadores quantitativos da economia, como por exemplo o PIB, é nítida a percepção de que a melhora da qualidade de vida de qualquer população de qualquer país do mundo está lincada diretamente com o grau de desenvolvimento econômico da região onde está inserida.



Em consonância com esta afirmação temos o artigo disponibilizado no site:

<https://noticias.portaldaindustria.com.br/noticias/economia/crescimento-da-economia-esta-ligado-a-mobilidade-nas-cidades/>, intitulado “Crescimento da economia está ligado à mobilidade nas cidades”, onde podemos ver as conclusões do Seminário Desafios da Mobilidade Urbana no Brasil, realizado pela CNI em outubro de 2015, onde se destaca o trecho:

“O crescimento da economia brasileira está diretamente ligado ao desenvolvimento das cidades. A qualidade deste crescimento, porém, dependerá da forma como os grandes centros urbanos enfrentarão o desafio da mobilidade urbana, nos próximos anos. O alerta foi feito por empresários, especialistas e representantes do setor público que participaram, nesta quarta-feira (13), do Seminário Desafios da Mobilidade Urbana no Brasil, realizado pela Confederação Nacional da Indústria (CNI), em parceria com O Globo, no Rio de Janeiro.

Os problemas de mobilidade urbana no Brasil e suas consequências para a economia das cidades, do país e para a qualidade de vida dos moradores dos grandes centros urbanos têm sido apontados pela CNI como um dos desafios a ser superado para recuperar a competitividade do país.”

O que vale para os grandes centros urbanos vale, proporcionalmente, para uma cidade do porte de Barra Mansa.

Logo, é patente que um plano de mobilidade urbana bem executado é uma das chaves para o desenvolvimento tanto econômico quanto social de nossa cidade.

Assim sendo, neste exato momento, podemos afirmar, sem qualquer sombra de dúvidas, que o obstáculo representado pelo reduzido número de pontes existentes na cidade para transposição do Rio Paraíba do Sul, é hoje um fator limitador no desenvolvimento da cidade.

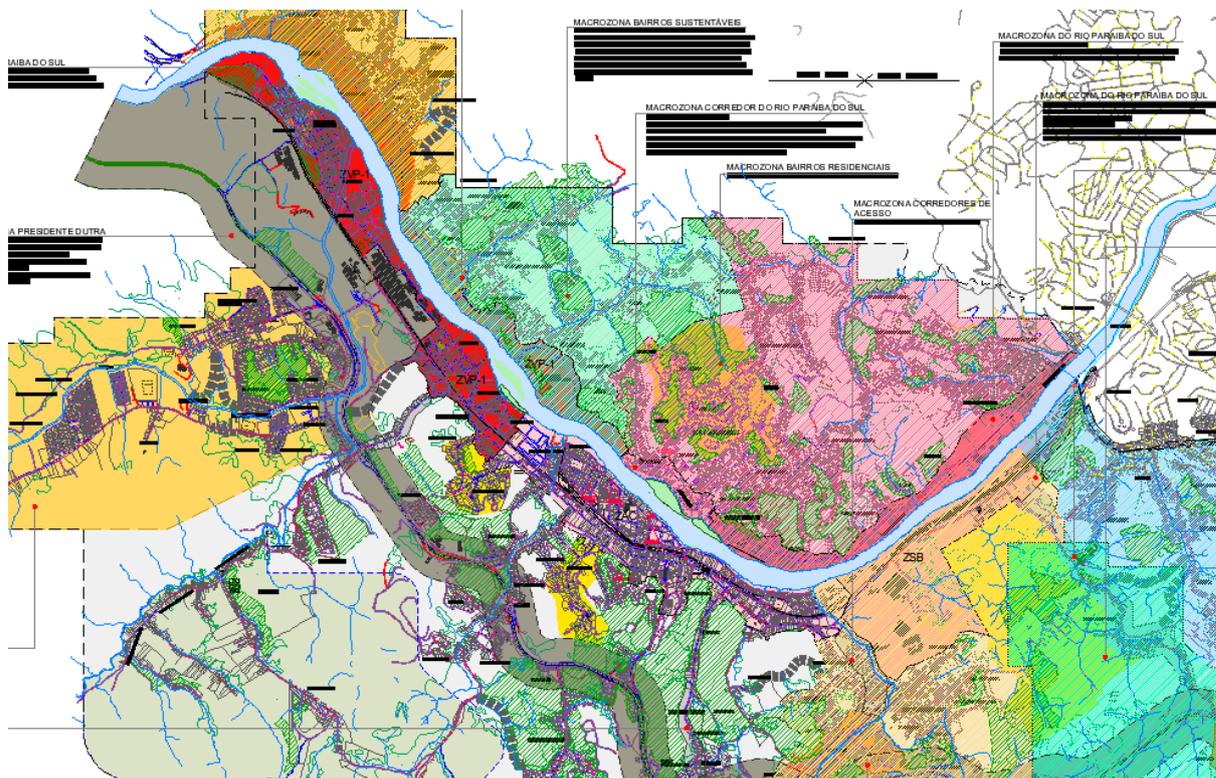
Faz-se mister então, estabelecer novos pontos de transposição que se ajustem ao tecido urbano da cidade.

Olhando para o mapa oficial da cidade de Barra Mansa, vemos claramente que o Rio Paraíba do Sul divide a cidade em duas partes. Rente ao Rio Paraíba ainda temos a malha ferroviária, que apesar dos transtornos que acarretam a cidade é de suma importância para o desenvolvimento econômico de nossa região. É um importantíssimo e vital modal de transporte que garante e tem a capacidade ampliar



a estrutura logística das empresas de nossa região. Estes dois “obstáculos” devem ser superados de forma eficiente para garantir um fluxo pleno de pessoas e mercadorias.

A solução para esta questão repousa sobre as veneráveis obras de arte de engenharia civil que a humanidade conhece e utiliza a milhares de anos: as pontes.



Trecho do mapa oficial de Barra Mansa destacando o Rio Paraíba do Sul como elemento divisor da malha urbana.

Hoje nossa cidade possui quatro pontes cruzando o rio Paraíba, três rodoviárias e uma de uso exclusivamente ferroviário. Também dispomos de uma passarela para pedestres em estrutura leve, no prolongamento da Rua Atílio Correia Lima.

Estas três pontes rodoviárias, frente o volume de trânsito que existe hoje, já estão muito próximas do limite de saturação. Já percebemos congestionamentos diários em horários de pico pela manhã e à tarde.

Propomos então a construção de mais três estruturas sobre o rio Paraíba, sendo que a mais importante delas deve superar além do Rio Paraíba do Sul, também a malha ferroviária.



Este elevado, classificado como anteprojeto de número 3, foi proposto para ser estrategicamente implantado a meio caminho entre a ponte Athaulpho Pinto dos Reis e o Elevado Presidente Castelo Branco em Volta Redonda, proporcionando a ligação da Via Sérgio Braga com a Avenida Presidente Kennedy, ligação esta de fundamental importância para facilitar o fluxo de pedestres e veículos de toda espécie que trafegam ao longo destas vias, suplantando simultaneamente o Rio Paraíba do Sul e a malha ferroviária, permitindo a otimização de trajetos, especialmente dos veículos de transporte de cargas e de passageiros, configurando-se também como retorno seguro de veículos de carga oriundos da Saint Gobain e da Multitex Logística, sendo que os oriundos desta última empresa utilizam hoje a Praça Baldomero Barbará e Rua Doutor Robert Lang para fazer o retorno, que em face do elevado raio de giro dos veículos e da inadequação destas vias, impõe aos usuários destas vias elevado risco de acidente.

Esta estrutura permitirá também que alunos do ensino público que moram no Bairro Ano Bom e redondezas acessem com relativa facilidade o Colégio Baldomero Barbará, criando mais uma opção de acesso facilitado à educação.

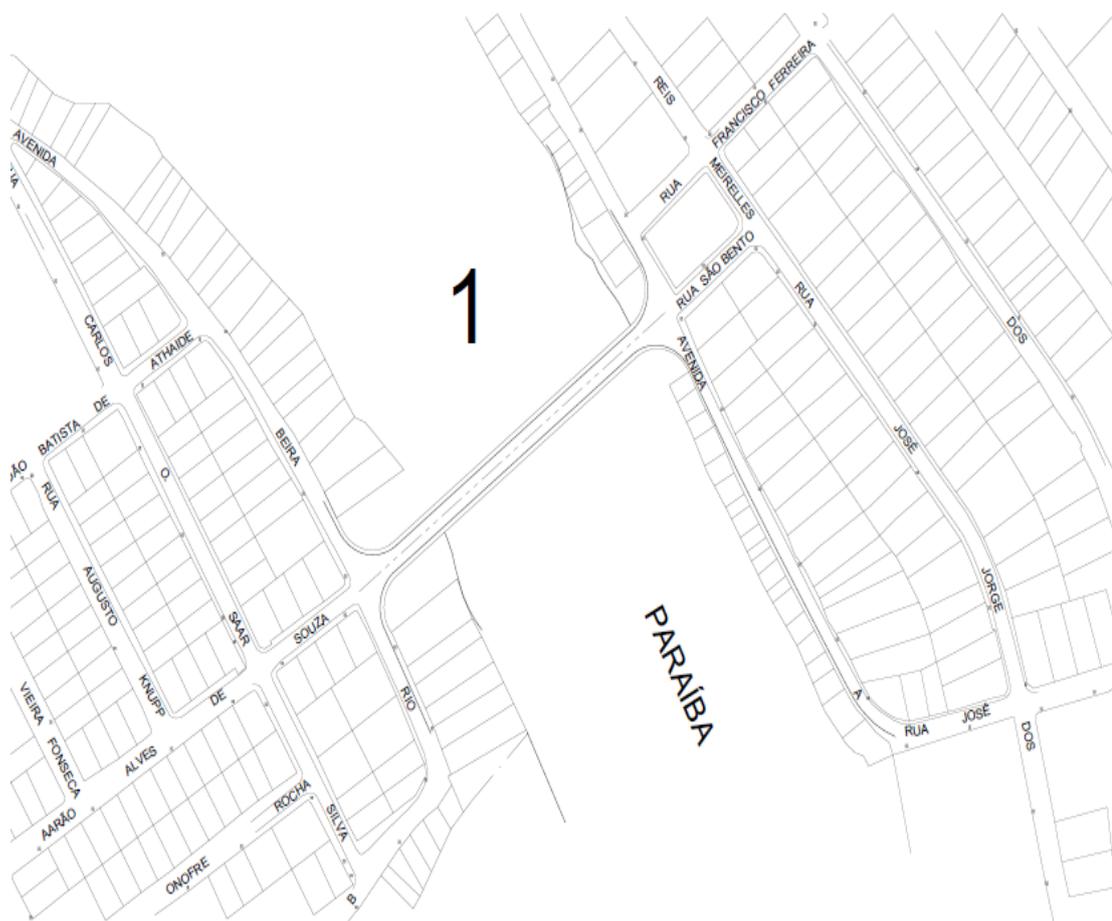


Opção número 3.



PREFEITURA MUNICIPAL DE BARRA MANSA
SECRETARIA MUNICIPAL DE PLANEJAMENTO URBANO

Já a opção de número 1 permitirá a ligação dos bairros Vista Alegre à Vila Maria facilitando o acesso de veículos às duas margens do Paraíba e possibilitando também um acesso mais rápido de trabalhadores à usina da ArcelorMittal.



Opção número 1.

Quanto à opção de número 2, esta foi estrategicamente idealizada para ser erigida onde hoje está construída a passagem de pedestres conhecida como Ponte Mauá. O leito rochoso do Rio Paraíba do Sul neste trecho facilitará a implantação da estrutura da ponte e esta obra permitirá uma ligação rodoviária que ficará estabelecida em um ponto intermediário entre a ponte Flávio Miranda Gonçalves e a Ponte Nilo Peçanha, proporcionando ligação entre a Avenida Homero Leite e a rua Major José Bento.



PREFEITURA MUNICIPAL DE BARRA MANSA
SECRETARIA MUNICIPAL DE PLANEJAMENTO URBANO



Opção número 2.

Barra Mansa, 15 de dezembro de 2022.

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