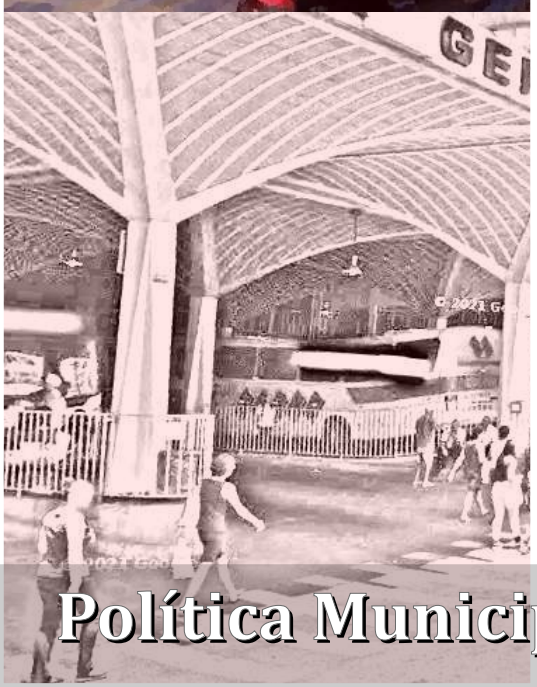
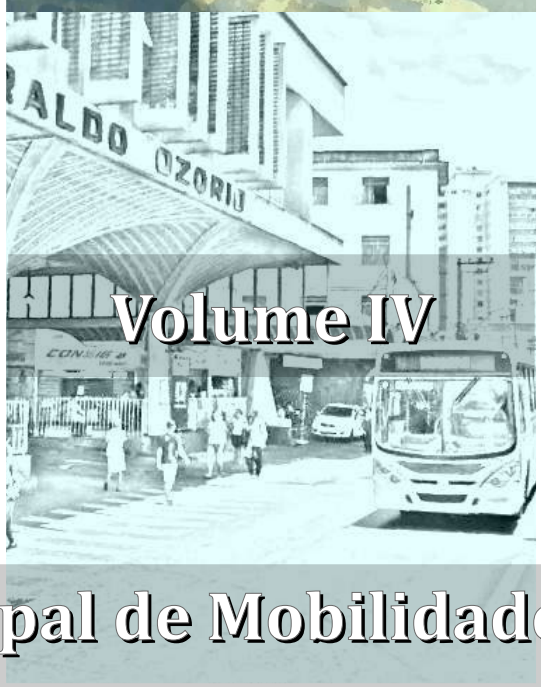
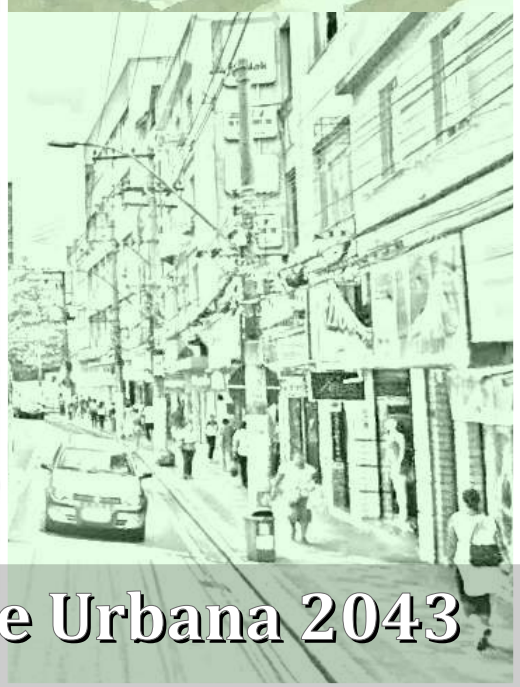
CIDADE DE BARRA MANSA

PlanMob

Plano de Mobilidade Urbana 2023

Volume IV

Política Municipal de Mobilidade Urbana 2043

Volume IV

Planejando o futuro da cidade que queremos

Fonte das imagens: Google Street View

Expediente

PREFEITURA MUNICIPAL DE BARRA MANSA

Prefeito
Rodrigo Drable Costa

SECRETARIA MUNICIPAL DE PLANEJAMENTO URBANO

Secretário
Eros dos Santos

SECRETARIA MUNICIPAL DE ORDEM PÚBLICA

Secretário
Daniel Guimarães de Abreu

PROCURADORIA-GERAL DO MUNICÍPIO

Procurador
César Catapreta Espíndola Júnior

CONTROLADORIA-GERAL DO MUNICÍPIO

Controlador
Rodrigo Amorim Camargo

EQUIPE TÉCNICA

Secretaria de Planejamento Urbano
Inácio Lino Pereira
Jorge Alberto Leal de Almeida
Carlos Antônio de Almeida Baião
Léo Franklin Malvão Dias

Secretaria de Ordem Pública
João Antônio Nardelli Alves

Controladoria-Geral
Anderson Brasil Fonseca

© 2023 PMBM - SMPU
Todos os direitos reservados.
É permitida a reprodução parcial ou total desta obra, desde que citada a fonte e que não seja para venda ou qualquer fim comercial.
A responsabilidade pelos direitos autorais de textos e de imagens desta obra é da Secretaria de Planejamento Urbano.
Distribuição gratuita.

EQUIPE TÉCNICA – CEPLAM

- **Anderson Brasil Fonseca**
  Servidor Público do Serviço Autônomo de Água e Esgoto de Barra Mansa, admitido desde 1985, atualmente exercendo suas atividades na Controladoria Geral do Município, com formação em Direito, participação no Curso de Pós-Graduação em Gerente de Cidades, pelo Centro Universitário Armando Alves Penteado – FAAP e com participação em diversos cursos de curta duração ministrado pelo Tribunal de Contas do Rio de Janeiro, Escola de Contas da União, Viana & Consultores e Associados e Zênite Informações e Consultoria.

- **Carlos Antônio de Almeida Baião**
  Arquiteto e Urbanista – UGB (1986). Projetista de Arquitetura COBRAPI (1986). Arquiteto (IPPU VR – 1986 a 1989). Professor de Projetos de Arquitetura na UGB, desde 1989, atuando também como orientador de trabalho final de conclusão de curso. Arquiteto comissionado da Prefeitura Municipal de Barra Mansa, desde 1997. Coordenador de Habitação (2013 a 2017). Curso de Engenharia de Trânsito na Prefeitura de Volta Redonda em convênio com TTC-SP. Trânsito e Transporte Coletivo (1987). Pós-graduado em Planejamento Urbano e Restauro (UGB 2006). Pós-graduando em Docência do Ensino Superior (UGB).

- **Inácio Lino Pereira**
  Engenheiro Civil (EEVR 1982) com Pós-graduação em Licenciamento Ambiental (UBM 2010). Certificação em Sistemas de Informação Geográfica – SIG (Lincoln Institute 2009); Cadastro Técnico Multifinalitário – CTM (Min. das Cidades & Lincoln Institute 2013) e em Acessibilidade e Mobilidade Urbana (UNIEDUCAR 2022). Servidor Público lotado na Secretaria Municipal de Planejamento Urbano desde 1992. Membro do Conselho de Inteligência e Fiscalização Estratégica – COINFE desde 2017.

- **João Antônio Nardelli Alves**
  Servidor Público desde 1983, atualmente lotado na Secretaria Municipal de Ordem Pública. Desenhista Projetista (CVD 1977). Orçamentista de Obras (1985). Técnico de Trânsito e Transporte (DNIT 2001). Presidente da Junta Administrativa de Recursos de Infrações – JARI (2012). Membro do Conselho Municipal de Transportes Coletivos (2012). Chefe da Divisão de Fiscalização de Transportes Concedidos (2013).

- **Jorge Alberto Leal de Almeida**
  Arquiteto Urbanista (UGB 1993) e Bacharel em Direito (UBM 2008) com Pós-graduações em Direito Processual Civil, Direito Civil e Direito Empresarial (UVA 2010). Servidor Público lotado na Secretaria Municipal de Planejamento Urbano desde 1992. Membro do Conselho de Inteligência e Fiscalização Estratégica – COINFE desde 2017.

- **Léo Franklin Malvão Dias**
  Bacharel em Direito (SOBEU/UBM 1989). Servidor Público lotado na Secretaria Municipal de Planejamento Urbano desde 1983. Chefe da Divisão de Fiscalização de Obras (1989-1990). 1º Coordenador da Defesa Civil (1991-1999). Membro do Conselho de Inteligência e Fiscalização Estratégica – COINFE desde 2017.

Índice

▪ VOLUME I ▪

- **Caderno 01**
  - Apresentação
  - Preâmbulo
  - Tópico 1 – Introdução
  - Tópico 2 – Histórico da Cidade
  - Tópico 3 – Caracterização do Município
- **Caderno 02**
  - Tópico 4 – Serviço de Transporte Público Coletivo

▪ VOLUME II ▪

- **Caderno 03**
  - Tópico 5 – Circulação Viária
- **Caderno 04**
  - Tópico 6 – Infraestruturas do Sistema de Mobilidade Urbana
- **Caderno 05**
  - Tópico 7 – Acessibilidade para Pessoas com Deficiência e Restrição de Mobilidade

▪ VOLUME III ▪

- **Caderno 06**
  - Tópico 8 – Integração dos Modais de Transporte Público e Destes com os Privados e Não Motorizados
- **Caderno 07**
  - Tópico 9 – Transporte de Cargas
- **Caderno 08**
  - Tópico 10 – Polos Geradores de Viagens
- **Caderno 09**
  - Tópico 11 – Áreas de Estacionamento

▪ VOLUME IV ▪

- **Caderno 10**
  - Tópico 12 – Áreas e Horários de Acesso e Circulação Restrita ou Controlada
- **Caderno 11**
  - Tópico 13 – Mecanismos e Instrumentos de Financiamento do Transporte Público Coletivo e da Infraestrutura de Mobilidade Urbana
- **Caderno 12**
  - Tópico 14 – Sistemática de Avaliação, Revisão e Atualização Periódica
  - Tópico 15 – Recomendações e Propostas da CEPLAM
- **Caderno 13**
  - Tópico 16 – Participação Social, Imagens e Propostas

▪ VOLUME V ▪

- Notas Explicativas
- Minuta da Lei do PLANMOB

Caderno 10

Sumário

Sumário 02

12. Áreas e Horários de Acesso e Circulação Restrita ou Controlada 03

12.1. Introdução 03

12.2. Diagnóstico 04

12.2.1. Calendário de Eventos 08

12.2.2. Legislação 09

12.3. Objetivos, Metas e Ações 09

12.3.1. Objetivos Gerais 06

12.3.2. Metas Específicas 09

12.3.3. Ações Programáticas 10

12

Áreas e Horários de Acesso e Circulação Restrita ou Controlada

Este tópico aborda o uso de alguns instrumentos de gestão do trânsito, sendo o mais comum o fechamento de vias, de forma permanente ou temporária. Aborda também outras medidas como pedágio urbano, rodízio de veículos ou restrição de acesso a vias em razão de elevado índice de emissão de poluentes.

12.1 INTRODUÇÃO[1]

■ Áreas de controle

Dentre os vários fatores levados em consideração no momento em que as rotas de uma operação de transporte de passageiros e de cargas são pensadas, existem algumas situações e atividades que demandam maiores análises e soluções por parte daqueles que pensam e definem o seu esquema de funcionamento.

Dessa forma, locais onde a segurança dos passageiros e dos veículos sofrem algum tipo de risco; regiões onde o fluxo de circulação é alterado com alguma frequência por motivos diversos; locais com alto índice de acidentes; áreas conhecidas por episódios naturais recorrentes como alagamentos (e.g.); além de outros fatores precisam ser levados em conta quando se arranjam e otimizam rotas alternativas.

• O que são áreas de controle

A própria nomenclatura alude quase que literalmente a conceituação da terminologia. Áreas de controle são regiões, ruas e outras "instâncias superiores" (como os bairros) que apresentam, mesmo que de forma intermitente, algum empecilho à circulação dos veículos e a segurança de passageiros ou mercadorias.

Estas áreas, por apresentarem riscos para operações de transporte, sejam de circulação ou segurança, são circunscritas dentro do planejamento de circulação e composição de itinerários como áreas de possíveis ameaças e risco aos usuários ou passageiros.

Na prática, de forma simplificada, as áreas de controle são as seguintes: a) natural; b) de circulação cotidiana; e c) de segurança dos passageiros e dos veículos.

• Importância

As áreas de controle são importantes instrumentos informativos, bem como de segurança e proteção de ativos (veículos). Por "informativo", compreende-se a natureza educativa das áreas de circulação para motoristas e profissionais, envolvidos no dia a dia de uma operação de transporte de passageiros e de cargas.

1 Fonte: O QUE SÃO áreas de controle? Portal iTransport. Sem data. Disponível em: https://itransport.com.br/o-que-sao-areas-de-controle/#. Acesso em: 15/12/2022. (com adaptações)

O princípio de segurança é entendido pela proteção derivada da limitação de circulação, imposta pelas áreas de controle, desfrutado por passageiros e motoristas. Além disso, essa limitação de circulação protege os ativos (veículos) utilizados para realização do transporte de pessoas ou mercadorias.

12.2 DIAGNÓSTICO

De forma geral, as áreas de controle em Barra Mansa são as seguintes:

- **Naturais:** em determinadas épocas do ano, notadamente durante o período denominado "Alerta de Verão" que normalmente vai de novembro do ano corrente a março do ano seguinte, várias regiões sofrem com inundações crônicas ou deslizamentos devido às fortes chuvas do período. Essas localidades são contempladas no planejamento da Defesa Civil municipal, com rotas alternativas e com áreas de controle que, por apresentarem algum tipo de risco possuem circulação restrita ou controlada, em termos de acesso ou velocidade.

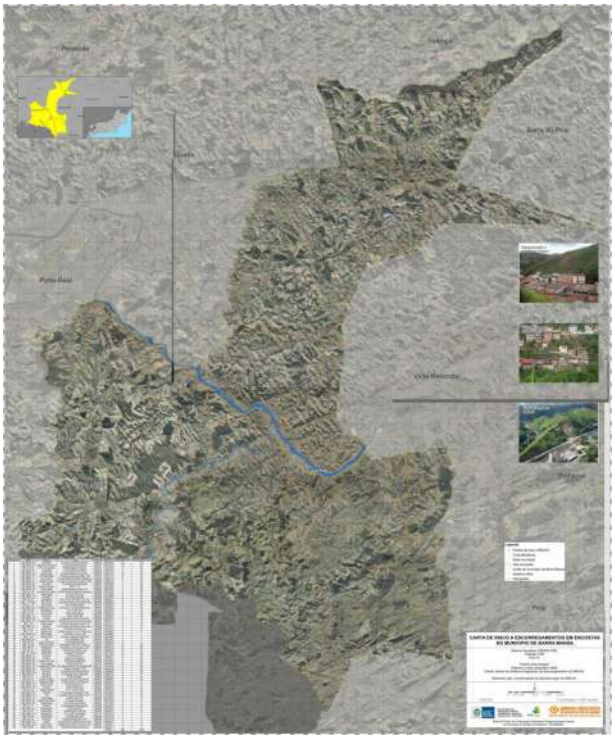
Rua Mário Ramos, em BM, continua interditada após calçada ceder

Fonte: Jornal Tribuna Sul Fluminense digital, de 15/02/2022, disponível em: https://tribunasf.com.br/rua-mario-ramos-em-barra-mansa-continua-interditada-apos-calcada-ceder/ . Acesso em: 15/12/2022.

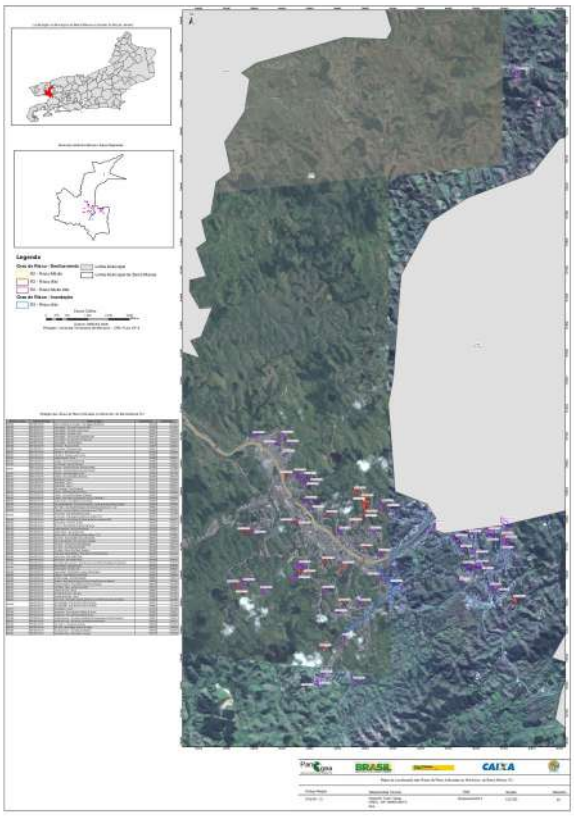
Rua Argemiro de Paula Coutinho é interditada em Barra Mansa

Fonte: Jornal Folha do Interior digital, de 08/02/2022, disponível em: https://www.folhadointerior.com.br/rua-argemiro-de-paula-coutinho-e-interditada-em-barra-mansa/#:~:text=Devido%20%C3%A0%20chuvas%20que%20atingem,33%2C8%20mm%20de%20%C3%A1gua. Acesso em: 15/12/2022.

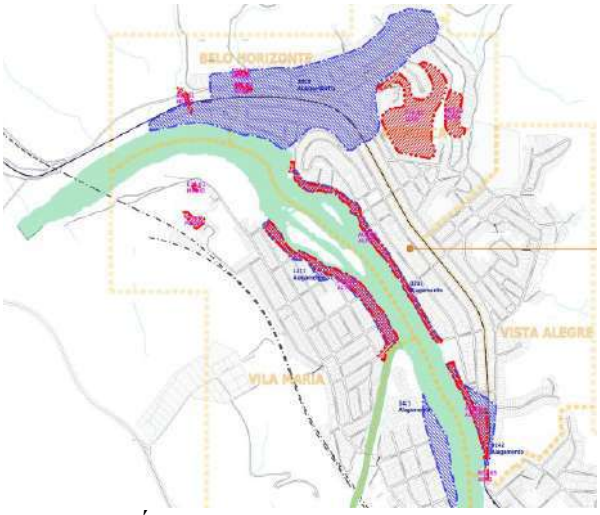
A Defesa Civil do município dispõe de um mapeamento composto por 03 cartas de referência, demonstrando a localização das áreas frágeis no território que requerem permanente monitoramento e são interditadas quando necessário, em especial durante o "Alerta de Verão", conforme os exemplos abaixo:



CARTA DE RISCO A ESCORREGAMENTOS EM ENCOSTAS – FECAM 2011



MAPA DE LOCALIZAÇÃO DAS ÁREAS DE RISCO - PANGEA 2013



MAPA DAS ÁREAS DE RISCO – DEFESA CIVIL 2010 (trecho)

• **Circulação cotidiana:** este tipo de área de controle é implementada quando o fluxo normal de circulação de uma ou diversas ruas é alterado (p.ex.), em decorrência de obras em execução na via ou ainda por alguma interrupção temporária como, por exemplo, em casos de festas populares ou feiras.

Ponte é interditada em Barra Mansa, RJ, para manutenção de gás natural

Fonte: Portal G1/Sul do Rio e Costa Verde, de 15/02/2015, disponível em: https://g1.globo.com/rj/sul-do-rio-costa-verde/noticia/2015/02/ponte-e-interditada-em-barra-mansa-rj-para-manutencao-de-gas-natural.html#:~:text=A%20ponte%20Prefeito%20Fl%C3%A1vio%20Miranda,Natural%20que%20passa%20pelo%20bairro. Acesso em: 15/12/2022.

Domingão de Compras de Barra Mansa será realizado na Vista Alegre

Fonte: Portal da PMBM, de 05/09/2022, disponível em: https://barramansa.rj.gov.br/domingao-de-compras-de-barra-mansa-sera-realizado-na-vista-alegre/. Acesso em 15/12/2022.

De acordo com a Coordenadoria de Trânsito e Transportes, atualmente o município conta com cinco feiras livres em atividade, realizadas nos seguintes bairros: Centro, na Rua Duque de Caxias (quartas-feiras); Boa Sorte, na Rua Dr. Féres Nader

(quintas-feiras); Saudade, na Rua General Barcelos (sextas-feiras); Ano Bom, na Rua Ten. José Eduardo (sábados); Vila Nova, na Rua José Melchiades (domingos). A feira livre do bairro Roberto Silveira, realizada às terças-feiras na Rua Sete de Setembro, encontra-se temporariamente suspensa. Todas funcionam das 5h às 13h. Além destes logradouros, que são interditados regularmente de forma total ou parcial, existem outros que são eventualmente fechados em decorrência de festividades, conforme o calendário de eventos demonstrado no item 12.2.1.

• **Segurança dos passageiros e dos veículos:** estas áreas de controle são criadas devido à violência em algumas regiões ou para limitar a velocidade em locais com alto índice de acidentes, criadas com o objetivo de proteger os passageiros e os veículos e, quando implementadas, impedem ou regulam a circulação dos veículos nestes locais.

Acidentes deixam feridos no bairro Colônia Santo Antônio e no Centro de Barra Mansa.

Fonte: Portal G1/Sul do Rio e Costa Verde, de 15/02/2015, disponível em: https://g1.globo.com/rj/sul-do-rio-costa-verde/noticia/2021/09/04/acidentes-deixam-feridos-no-bairro-colonia-santo-antonio-e-no-centro-de-barra-mansa.ghtml. Acesso em: 15/12/2022.

Em Barra Mansa, a via pública com maior número de acidentes é notoriamente a Rodovia Presidente Dutra (BR 116) que, embora seja de domínio federal sob administração da concessionária CCR RioSP, tem 32 km cortando o município e destes, 11 km estão situados no perímetro urbano da cidade. Assim, os KM de 265 a 276 são os que requerem maior atenção por deterem os maiores índices de acidentes, em especial o KM 270,5 na altura do trevo de Angra dos Reis. Nesse trecho de 11 km, há retenções e interdições que ocorrem com certa regularidade devido aos acidentes, conforme amplamente noticiado na imprensa quando das ocorrências. Ainda que tais acidentes sejam ocasionais, não há registro de áreas de controle de acesso oficiais para serviços, implementadas de forma permanente, tais como praças de pedágio ou unidades da concessionária no trecho municipal. A unidade da CCR RioSP mais próxima está localizada no trevo de acesso à Rodovia dos Metalúrgicos, na altura do KM 258 situado no município de Volta Redonda. Assim como na Rodovia Presidente Dutra, não há praças de pedágio em qualquer rodovia federal ou estadual situadas no município.

Grave acidente entre carros e carretas na Via Dutra, em Barra Mansa, deixa três feridos / Batida aconteceu sobre ponte na pista sentido São Paulo, na altura do bairro Cotiara.

Fonte: Portal G1/Sul do Rio e Costa Verde, de 15/02/2015, disponível em: https: //g1.globo.com / rj /sul-do-rio-costa-verde/noticia/2022/02/22/carros-e-carreta-se-envolvem-em-grave-acidente-na-via-dutra-em-barra-mansa.ghtml. Acesso em: 15/12/2022.

Entretanto, há um posto de controle da Polícia Rodoviária Federal localizado no KM 287 dessa rodovia no distrito de Flori-

ano. A Polícia Militar do Estado do Rio de Janeiro tem dois postos de controle (DPO), situados um na RJ 157 – Rod. Eng. Alexandre Drable (KM 0) e outro na RJ 155 – Rod. Getúlio Vargas (KM 1,7). O Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes – DNIT tem uma subunidade local situada na BR 393 – Rod. Lúcio Meira (KM 0), bem como o Departamento de Estradas de Rodagem do Estado do Rio de Janeiro – DER/RJ dispõe da 5ª Residência situada na Rua Henrique Crispim de Almeida nº 266, no Bairro Boa Sorte.

DNIT – BR 393 (Km 0)

PRF – BR 116 (Km 287 Rod. Pres. Dutra)

DPO – RJ 157 (Km 0 Rod. Eng. Alexandre Drable)

DPO – RJ 155 (Km 1,7 Rod. Getúlio Vargas)

Além destes postos de controle e de serviços, há no município de Barra Mansa uma importante zona de exclusão de acesso aos caminhões e carretas à Área Central da Cidade, em decorrência da vedação expressa no Art. 85 da Lei Orgânica Municipal, que assim determina:

> *"Art. 85 – Compete ao Município a administração do trânsito.*
>
> *§ 1º Não será permitido o transporte de material tóxico ou inflamável na zona urbana, e o* ***transporte pesado, através de carretas****, pelo centro urbano da sede do Município e dos Distritos.*
>
> *§ 2º Não será permitida a instalação de* ***garagens, depósitos e pátio de manobras, destinados a cargas pesadas, dentro da cidade****." (grifos nossos)*

Desta forma, a movimentação de cargas pesadas através de carretas deve ficar restrita ao entorno imediato da Rodovia Presidente Dutra, assim como as garagens, depósitos e pátios de manobras a elas destinadas.

Placa de proibição no acesso do Trevo para Angra dos Reis, no Bairro Monte Cristo.

Placa de proibição no acesso do Trevo do Bairro Abelhas.

Placa de proibição na Rua José Hipólito, próxima do Trevo da Cotiara.

Placa de proibição na Rua Três de Outubro, em frente a Capela Mortuária.

12.2.1 Calendário de eventos

De acordo com a Coordenadoria de Trânsito e Transportes, o Calendário de Eventos em áreas públicas cujas ruas são interditadas durante os eventos, é o seguinte:

- Festa de São Sebastião
R. Monsenhor Costa, Centro – 20/jan

- Carnaval (Centro)
Av. Joaquim Leite, Centro móvel

- Festa do Trabalhador
Pç. Antônio Ferreira, Vista Alegre – 1/mai

- Festa Santo Antônio
R. Antônio de Almeida, Saudade – 13/jun

- Festa de Nossa Senhora do Amparo
Pç. Central, N.S. do Amparo – 21/set

- Torneio Leiteiro de Rialto
Centro do Distrito – maio

- Torneio Leiteiro de Antônio Rocha
Centro do Distrito – móvel

- Torneio Leiteiro de Amparo
Centro do Distrito – móvel

- Festa de Santa Rita de Cassia
Centro do Distrito – 22/mai

- Festa das Crianças na Vista Alegre
Pç. Antônio Ferreira, V. Alegre – 12/out

- Festa das Crianças na Vila Nova
R. Sebastião Gomes de Brito – 12/out

- Desfile Cívico de 7 de Setembro
Av. Domingos Mariano e Av. Joaquim Leite
Centro – 7/set

• Desfile Cívico de 3 de outubro
Av. Domingos Mariano e Av. Joaquim Leite
Centro – 3/out

• Corrida do Trabalhador
(SESI) - 1/mai

• Domingos de Compras
Av. Domingos Mariano e Av. Joaquim Leite
Centro – móvel

• Domingos de Compras
R. Arthur Oscar, Vila Nova – móvel

• Domingos de Compras
Av. Cristiano dos Reis Meireles Filho
Vista Alegre – móvel

• Vários eventos – Beira Rio
(Calçada Samba), Centro – móvel

• Vários eventos – Corredor Cultural
Centro – móvel

• Vários eventos – Parque da Cidade
Roberto da Silveira – móvel

12.2.2 Legislação

As leis que de alguma forma regulamentam o assunto deste tópico, são as seguintes observando que as mais antigas (1947 e 1948) já não estão mais em vigor:

• Lei nº 07 de 29/11/1947 – Cria a taxa de Pedágio;
• Lei nº 42 de 31/12/1948 – Incorpora disposições à Taxa de Pedágio;
• Lei Orgânica Municipal 1990, Art. 4º inc. 10 e 11; Art. 85 – Dispõe sobre o trânsito e a utilização dos logradouros públicos;
• Lei nº 3.346 de 14/10/2002 – Proíbe festas, eventos, estacionamentos nos locais que menciona;
• Lei nº 3.473 de 03/03/2004 – Dispõe sobre o funcionamento de feiras e eventos em logradouros públicos e recintos fechados;
• Lei nº 5.009 de 12/09/2022 – Proíbe o bloqueio de vias públicas e uso de espaços públicos para realização de eventos que tenham como motivação a defesa da prática de fatos típicos descritos na legislação penal.

A Taxa de Pedágio regulamentadas pelas Leis nº 07/1947 e 42/1948 foram revogadas pelos Códigos Tributários posteriores.

12.3 OBJETIVOS, METAS E AÇÕES

12.3.1 Objetivos gerais

1) Estimular a criação de ambientes mais seguros e amigáveis para a circulação de pedestres, em especial na Área Central;
2) Fomentar o lazer através de campanhas educativas;
3) Restringir a circulação de veículos individuais motorizados em determinadas áreas da cidade, em especial na Área Central;

12.3.2 Metas específicas

1) Estudar a implantação de 05 novas áreas de forma permanente para criação de espaços de lazer e de convivência em 10 anos;

2) Estudar o fechamento de vias na Área Central aos domingos e feriados de forma rotineira para atividades de lazer, em 05 anos;

3) Implantar 02 postos avançados da Guarda Municipal, no "Rango" e na Saint-Gobain, em 10 anos;
4) Implantar uma ciclovia temporária na Área Central, com fechamento de vias (total ou parcialmente) para utilização de pedestres e ciclistas em finais de semana, em 05 anos.

12.3.3 Ações programáticas

1) Ampliação da Praça da Liberdade, incorporando de forma permanente o trecho adjacente da Rua Alberto Mutel, eliminando os estacionamentos do outro trecho alargando-o, até 2033;
2) Desapropriação de terreno baldio ao lado de um banco federal para implantação de rua de ligação entre a Av. Joaquim Leite e a Av. Dr. Dário Aragão, até 2033;
3) Ampliar o Largo N. Sra. da Glória com a incorporação de trecho de rua adjacente e o terreno do antigo estacionamento do ERJ, até 2028;
4) Desapropriação do terreno de uma casa da Av. Domingos Mariano p/ implantação de praça e rua de ligação entre esta e a R. Bernardino Inácio Silva, até 2033;
5) Fechamento da Rua Dr. Mário Ramos aos domingos e feriados para atividades de lazer e gastronomia, até 2028;
6) Realização de estudo para implantação de restrição de circulação de veículos motorizados de forma permanente ou temporária (fins de semana ou feriados) na Área Central do município, até 2028.
7) Rever os locais de carga e descarga na Área Central, bem como o horário de funcionamento, até 2028;
8) Rever os locais dos pontos de táxi na Área Central, bem como o horário de funcionamento, até 2028;
9) Rever a localização das transportadoras e garagens de caminhões e ônibus, bem como a utilização das vias de acesso até elas, até 2028;
10) Rever e melhorar a sinalização viária de proibição de acesso das carretas à Área Central da Cidade, até 2028;
11) Rever e melhorar a sinalização viária dos locais de carga e descarga, pontos de táxi e pontos de ônibus na Área Central da Cidade, até 2028.

Caderno 11

Sumário

Sumário 02

13. Mecanismos e instrumentos de financiamento do transporte público coletivo e da infraestrutura de mobilidade urbana 03

13.1. Introdução 03

13.1.1 O financiamento da mobilidade 03

13.1.2 Principais pontos de sucesso 04

13.1.3 Aplicabilidade dos instrumentos de financiamento 06

13.2 A tarifa do transporte coletivo 07

13.3 Fontes de financiamento 08

13.3.1 Governo Federal – Ministério do Desenvolvimento Regional 08

13.3.2 Governo do Estado do Rio de Janeiro – SEINFRA e SECID 09

13.4 Objetivos, Metas e Ações 10

13.4.1 Objetivos gerais 10

13.4.2 Metas específicas 11

13.4.3 Ações programáticas 11

13

Mecanismos e instrumentos de financiamento do transporte público coletivo e da infraestrutura de mobilidade urbana

Este tópico aborda a questão tarifária do serviço de transporte público coletivo. Também abordada as fontes de recursos, possíveis ou garantidas, para a implantação das ações descritas nos itens anteriores.

13.1 INTRODUÇÃO

13.1.1 O financiamento da mobilidade[1]

O conceito de financiamento da mobilidade não pode fugir nem se afastar dos problemas relativos aos investimentos em implantação, melhoria, expansão e manutenção das infraestruturas e da operação dos sistemas de transporte. Sachs (2006)[2] cria seu conceito de sustentabilidade baseado, entre outros pilares, no elemento econômico como fonte de recursos, sem o qual não se faz girar o sistema. As principais discussões nessa matéria estão voltadas tanto para as possíveis fontes de recursos, seus potenciais montantes e perenidade – sem descolar da necessária coerência entre a fonte e o destino dos recursos, quanto para as possíveis formas de captura e direcionamento. Além disso, é importante a coerência quanto ao uso destes, destacando a aferição de benefícios e a capacidade de pagamento de usuários e não usuários, em idealizadas e polêmicas perspectivas de justiça tributária.

No transporte público, o usuário é um beneficiado central, pois consome diretamente o serviço para a consecução dos seus fins. Sua contribuição também é direta, mediante o pagamento da tarifa. Entretanto, ele não constitui o único beneficiado e, muitas vezes, não dispõe da capacidade de pagamento para ressarcir todos os custos do sistema. Os impactos e interesses relacionados à implantação, melhoria e expansão dos sistemas de transportes são múltiplos e diferenciados, e extravasam as fronteiras do setor. Além disso, os benefícios da existência e do bom funcionamento de sistemas de transporte, em especial de transporte público, interessam não apenas aos usuários, mas a todos. O financiamento das infraestruturas está estreitamente relacionado com a geração de benefícios sociais, portanto, constitui objeto de provisão social.

1 Fonte do tópico: BRASIL. MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE; MINISTÉRIO DAS CIDADES; ONU-Habitat/Rolac. Sustentabilidade urbana: impactos do desenvolvimento econômico e suas consequências sobre o processo de urbanização em países emergentes. Textos para as discussões da Rio+20 (Item 3.2 O financiamento da mobilidade, pag. 24). MMA, Brasília, 2015.

2 SACHS, I. Desenvolvimento includente, sustentável e sustentado. São Paulo: Garamond, 2006.

A questão central no tocante ao financiamento da mobilidade está na inclusão dos beneficiados indiretos na partilha de custos necessários à implantação, expansão e operação dos diversos sistemas de transporte que compõem o sistema de mobilidade. A inclusão de beneficiados indiretos – sobretudo os automobilistas e os agentes do setor fundiário e imobiliário – embora dispondo de importante suporte teórico-conceitual – tem encontrado enorme resistência à sua utilização nas grandes cidades dos países emergentes. Os poucos exemplos de tributação especial para o automóvel e a captura de valor imobiliário apenas confirmam a regra.

Os países que desenvolveram técnicas de financiamento mais constantes continuam a manter o financiamento das infraestruturas de transporte baseado em recursos fiscais, a variação entre as estratégias está no campo das fontes e de seu uso.

13.1.2 Principais pontos de sucesso

Em termos gerais, serão citadas as iniciativas baseadas na tributação dos usuários do transporte individual, do setor imobiliário e das atividades econômicas, em geral, os empregadores. Os principais pontos de sucesso das estratégias utilizadas são os seguintes:

a. A tributação do combustível

A tributação do combustível como suporte geral aos investimentos em transportes é uma importante marca da política alemã. Desde a década de 1960, a Alemanha passou a tributar a venda do óleo mineral com vistas à construção das importantes vias do sistema nacional. (...) O programa alemão de taxação do combustível se diferencia fortemente da Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico (Cide) brasileira, esta vinculada à política energética e à regulação de preços dos combustíveis importados. A destinação dos recursos da Cide para os transportes, além de limitada a 25% da arrecadação, é claramente secundária. Malgrado a lógica utilizada no Brasil quanto à taxação de combustíveis, o sucesso dos programas de transportes urbanos alemães pode ser principalmente creditado a essa fonte perene, estável e volumosa de recursos.

b. O pedágio urbano

O pedágio urbano tem sido tradicionalmente utilizado para soluções pontuais de investimento, ou seja, para a implantação ou melhoria de algumas vias no ambiente urbano. As mudanças mais significativas nas últimas décadas foram implantadas em cidades da Noruega, de Cingapura e da Inglaterra (notadamente Londres), com a premissa de arrecadação sobre o condutor do automóvel individual, porém focando a tributação sobre o uso das vias centrais da cidade. (...) A adoção de uma política semelhante em cidades brasileiras – vinculando o uso desses recursos à implantação, expansão e operação dos transportes públicos coletivos e os transportes não motorizados – além de coerência com o *rationale*[3], possibilitaria um montante de recursos significativo e forte expansão dos investimentos no setor. A título ilustrativo, o valor a ser cobrado seria o equi-

3 Em português: lógica, razão, fundamentação, justificativa, raciocínio.

valente a duas passagens de ônibus, por dia, por automóvel.

c. Captura de valor

A proposta de financiamento baseada no setor imobiliário parte do entendimento do transporte como empreendimento urbano e, dessa forma, o retorno não é obtido apenas e principalmente pelos preços cobrados aos usuários pelos serviços de transporte. A valorização imobiliária e a rentabilização de outras atividades comerciais nas regiões lindeiras às intervenções urbanísticas, em parte, é retorno do investimento público apropriado pelo individual. (...) O Brasil tem em sua legislação elementos semelhantes aos utilizados no Japão para taxação da valorização a partir da instalação de um empreendimento público: a outorga onerosa do direito de construir e a contribuição por melhorias são os exemplos mais representativos. Ambos os elementos estão previstos no estatuto das cidades como ferramentas de operação urbana, mas não apresentam uso realmente disseminado (COPPETEC, 1995)[4]. A outorga onerosa é utilizada na cidade de São Paulo, mas não apresenta uma relação direta com os investimentos em transporte. (...) Os exemplos de uso dos instrumentos são resumidos a poucos casos, com pouca relevância sobre o processo de financiamento direto dos sistemas de transporte.

No Brasil, o uso de transferência de potencial construtivo tem sido utilizado por grandes cidades, porém sem enfoque na mobilidade. Em Porto Alegre, para uso em desapropriações de grandes obras. Em Curitiba, as operações de negociação revertem para o Fundo Municipal de Habitação, em especial com recursos empregados para a habitação de interesse social. Talvez a mais expressiva utilização de Cepac para o financiamento de sistemas de mobilidade seja a operação urbana do Porto Maravilha, no Rio de Janeiro, em 2010. Seguramente, a maior parceria público-privada (PPP) do País, no valor de R$ 7,6 bilhões.

d. Taxação baseada no sistema produtivo

A proposta de taxação baseada no sistema produtivo foi deixada por último por ser, dentre as três listadas, a de maior escala e de estágio mais avançado de implantação no cenário brasileiro. Em 1985, instituiu-se o vale-transporte como obrigação trabalhista baseada no princípio de financiamento do transporte público. O vale-transporte é um mecanismo criado para associar o deslocamento casa-trabalho como parte dos custos de produção das empresas. O trabalhador é responsável por parte dos custos de deslocamento, até a atividade produtiva, enquanto a empresa assume o restante desse valor, na forma de créditos com o sistema de transporte. O mecanismo também assume o caráter de financiador ao destinar uma quantia de forma antecipada e direta aos operadores, além de determinar uma reserva de mercado para o transporte público. Segundo dados da Associação Nacional das Empresas de Transporte Urbano (2011), em média, nas capitais, o vale-

4 COPPETEC. Um Novo Modelo de Regulamentação para o Transporte Público Urbano Por Ônibus no Brasil. In: ELABORAÇÃO de um modelo de remuneração dos serviços e das empresas de transporte público por ônibus para as cidades brasileiras. Rio de Janeiro: COPPETEC, 1995.

transporte é usado em 38,9% das viagens[5]. O sistema apresenta limitações em dois níveis: primeiro, ao instituir que o empregador somente estará obrigado a arcar com despesas de transporte que superem 6% do salário básico. O benefício somente será útil para os trabalhadores de níveis mais baixos de rendimento, hoje aproximadamente até três salários-mínimos; segundo, o modelo captura recursos principalmente de empresas de mão de obra intensiva e baixo salários, não capturando recursos dos setores que pagam salários mais altos e que são os principais usuários do transporte individual (COPPETEC, 1995).

e. Parceria público-privada (PPP)

Por fim, reinterpretando a premissa de confiabilidade na atuação conjunta do setor privado, Poder Público local e federal, o modelo de parceria público-privada (PPP) ganhou espaço no cenário brasileiro como alternativa de financiamento, com fundo privado para serviços públicos. O modelo baseia-se na colaboração entre o Poder Público e as empresas privadas, em torno de projetos de interesse comum, nos quais as empresas permitem ao Estado preencher suas funções e realizar projetos com maior eficiência, por intermédio de instrumentos de natureza contratual. No Brasil, o contrato de concessão pode assumir duas formas: patrocinada ou administrativa. Nos dois cenários, o Governo delega determinado serviço (operação de serviço público ou obra pública) às entidades privadas e a remuneração destas fica a cargo das tarifas cobradas ao usuário. A diferença está na existência da contraprestação pecuniária do parceiro público ao parceiro privado, e que, em princípio, representaria o possível ganho de beneficiados indiretos, ganhos estes somente capturáveis pela Administração Pública. Essa parceria teve sua legislação sancionada em 2004[6] e passou a ser observada com interesse pelo Estado. (...) Esse sistema, em termos práticos, coloca a cargo das tarifas, que no futuro serão cobradas, a remuneração do capital imobilizado no momento anterior ao início da operação. Essa prática dispensa o processo de financiamento, endividamento ou emissão monetária, por parte do órgão público, em suas formas tradicionais, e cobra diretamente dos usuários, de acordo com o uso da estrutura.

Em síntese, a política de financiamento da mobilidade não pode mais se restringir a examinar os projetos apenas pela redução do custo global de transportes, sem estar atento a seus efeitos nas diferentes camadas sociais. Também não pode acompanhar apenas a execução financeira dos projetos, sem realizar monitoramento, para saber se, de fato, os resultados almejados são efetivamente atingidos.

13.1.3 Aplicabilidade dos instrumentos de financiamento

Dessa forma, no município de Barra Mansa apenas dois instrumentos são aplicados dentre os citados. O primeiro é a **PPP** que assumiu a forma de um **contrato de concessão administrativa**, desde que foi

5 De acordo com dados do SINDPASS relativos a 2015, em Barra Mansa esse percentual era de 40,02% da demanda.

6 Lei Federal n.º 11.079 de 30/12/2004 – Institui normas gerais para licitação e contratação de parceria público-privada no âmbito da administração pública.

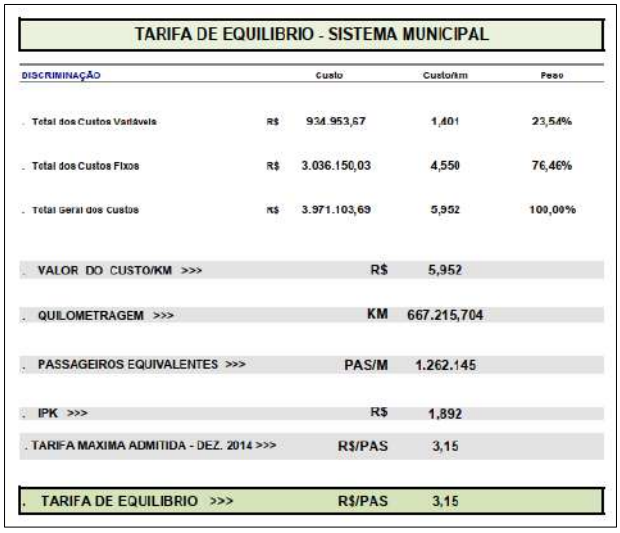
implantada no início da década de 1980 do século XX. Em março de 2015, o "Consórcio Barra Mansa" vencedor da licitação ocorrida naquele ano, formado pelas empresas Colitur Transportes Rodoviários Ltda. e Triecon de Barra Mansa Construções Ltda., colocou em operação o novo modelo do sistema municipal de transporte coletivo, porém ainda no mesmo formato anterior. O segundo instrumento é a **taxação baseada no sistema produtivo,** que é uma importante fonte considerando que o **vale-transporte** representava em 2015 cerca de 40% da demanda dos usuários do transporte coletivo; sendo que após a pandemia e com a atividade econômica voltando à normalidade, a tendência é de retorno a este patamar.

Entretanto, além dos instrumentos citados algumas obras são executadas com recursos do Fundo Municipal de Transporte e Trânsito (FMT) criado pela Lei nº 3.036/1998, regulamentado pelo Decreto nº 3.360/1999, vinculado à Secretaria Municipal de Ordem Pública, que também é utilizado para efetuar intervenções urbanas tais como reforma, substituição e ampliação dos pontos de ônibus, urbanização do entorno e sinalização viária[7].

13.2 A TARIFA DO TRANSPORTE COLETIVO

Considerando a Justificativa expressa no Item 4.1.2 do Caderno 02 do PLANMOB 2022, onde a CEPLAM assumiu que as premissas condicionantes do diagnóstico efetuado pela empresa de consultoria PLANUM – Planejamento e Consultoria Urbana Ltda., para a licitação do novo sistema de transporte coletivo de passageiros ainda permanecem válidas, tem-se como referência para a estrutura tarifária o detalhamento efetuado no Anexo IV – Planilha de Custo do Sistema e no Anexo IX – Sistema Tarifário Atual / Critério de Revisão e Reajuste da Tarifa, integrantes da Concorrência nº 003/2014.

Dessa forma, a planilha de resumo da Tarifa de Equilíbrio do Sistema Municipal expressa no Anexo IV em 2014, foi a seguinte:



TARIFA DE EQUILIBRIO - SISTEMA MUNICIPAL

DISCRIMINAÇÃO		Custo	Custo/km	Peso
. Total dos Custos Variáveis	R$	934.953,67	1,401	23,54%
. Total dos Custos Fixos	R$	3.036.150,03	4,550	76,46%
. Total Geral dos Custos	R$	3.971.103,69	5,952	100,00%
. VALOR DO CUSTO/KM >>>		R$	5,952	
. QUILOMETRAGEM >>>		KM	667.215,704	
. PASSAGEIROS EQUIVALENTES >>>		PAS/M	1.262.145	
. IPK >>>		R$	1,892	
. TARIFA MAXIMA ADMITIDA - DEZ. 2014 >>>		R$/PAS	3,15	
. TARIFA DE EQUILIBRIO >>>		R$/PAS	3,15	

Assim sendo, o Critério de Revisão e Reajuste da Tarifa foi definido no Anexo IX, cuja parte inicial é a seguinte:

> *Constitui princípio fundamental que informa a concessão o equilíbrio econômico financeiro inicial deste Contrato.*
>
> *É pressuposto básico da equação econômico-financeira que preside as relações entre as*

7 Fonte: PREFEITURA revitaliza e amplia abrigos de ônibus em trecho da Rua José Marcelino de Camargo no Centro. Portal da Prefeitura. 2020. Disponível em: https://barramansa.rj.gov.br/prefeitura-revitaliza-e-amplia-abrigos-de-onibus-em-trecho-da-rua-jose-marcelino-de-camargo-no-centro/. Acesso em: 01/01/2023.

partes, o permanente equilíbrio entre os encargos da Concessionária e as receitas da concessão, expresso nos valores iniciais constantes da estrutura tarifária.

Qualquer alteração nos encargos da Concessionária, bem como nas especificações indicadas nos Anexos, I, II, III, IV, V, VI, VII, VIII, X, XI, XII, XIII e XV do Edital, que basearam a Proposta Técnica e Comercial da Concessionária, poderá importar na revisão do valor da tarifa, para mais ou para menos, conforme estabelecido neste Contrato.

A tarifa que irá remunerar a Concessionária, fixada no Edital e Anexo IV do Edital, será preservada pelas regras de reajuste e revisão previstas neste Contrato, com a finalidade de que seja assegurada à Concessionária, a manutenção em caráter permanente e durante todo o prazo da concessão, do equilíbrio econômico financeiro do correspondente Contrato.

A tarifa máxima inicial, para todas as linhas urbanas, rurais e/ou distritais, estão definidas no Anexo IV – Planilha de custo do sistema, que faz parte integrante deste contrato, contemplando todos os custos diretos, indiretos e benefícios.

É vedado ao Poder Concedente estabelecer privilégios tarifários que beneficiem segmentos específicos dos usuários do sistema, exceto se no cumprimento de lei que especifique as fontes de recursos para ressarcimento da Concessionária.

13.3 FONTES DE FINANCIAMENTO

As principais fontes de financiamento da infraestrutura municipal, inclusive a de transportes e a de mobilidade urbana, é o Governo Federal através do Ministério do Desenvolvimento Regional (MDR), e o Governo Estadual através de duas secretarias: a Secretaria de Infraestrutura e Obras – SEINFRA, e a Secretaria das Cidades – SECID, através de Acordos de Cooperação Técnica.

13.3.1 Governo Federal – Ministério do Desenvolvimento Regional[8]

A Secretaria Nacional de Mobilidade e Desenvolvimento Regional e Urbano, atualmente atua oferecendo assistência técnica à elaboração de Planos Locais de Mobilidade Urbana, acesso a recursos onerosos, por meio de financiamento; acesso a recursos não onerosos do Orçamento Geral da União e de fundos para a estruturação de projetos; e acesso a Incentivos Fiscais.

■ FINANCIAMENTO

Os recursos para financiamento provém do Fundo de Garantia do Tempo de Serviço (FGTS) e do Finem – BNDES. Para a área de mobilidade urbana, as operações de financiamento com recursos do FGTS são regulamentadas pelo Programa de Infraestrutura de Transporte e da Mobilidade Urbana – Pró-Transporte. Dentro dessa linha de financiamento, diversos processos seletivos foram estruturados em forma dos seguintes Programas:

A Secretaria desenvolve os seguintes programas voltados à mobilidade urbana, dentre outros:

● AVANÇAR CIDADES – MOBILIDADE URBANA: o programa tem o objetivo de melhorar a qualidade dos deslocamentos da população nos ambientes urbanos, por intermédio do financiamento de ações de

8 Fonte: PROGRAMAS e Ações. Gov.br. 2022. Disponível em: https://www.gov.br/mdr/pt-br/assuntos/mobilidade-e-servicos-urbanos/programas-e-acoes. Acesso em: 02/01/2023.

mobilidade urbana, voltadas ao transporte público coletivo, ao transporte não motorizado (transporte ativo), à elaboração de planos de mobilidade urbana municipais e metropolitanos, estudos e projetos básicos e executivos.

● AVANÇAR CIDADES – SETOR PRIVADO: o programa tem o objetivo de melhorar a qualidade da prestação dos serviços de transporte público coletivo nos ambientes urbanos e a circulação de pessoas por intermédio do financiamento ao setor privado.

● REFROTA: o programa tem como objetivo ampliar a eficiência dos prestadores de serviço de mobilidade urbana e com isso melhorar a qualidade de vida da população por meio da aquisição de ônibus.

● ORÇAMENTO GERAL DA UNIÃO (OGU): atualmente, a forma de acesso aos recursos a fundo perdido do OGU se dá por transferências voluntárias, para que o proponente deve se habilitar com dotações nominalmente identificadas na LOA provenientes de emendas parlamentares ou dotações com localizadores nacionais.

● FEP e BNDES: para a estruturação de projetos, para fortalecer a interação entre o Estado e a iniciativa privada sob coordenação do Programa de Parcerias de Investimentos (PPI), são utilizados o Fundo Federal de Apoio à Estruturação e ao Desenvolvimento de Projetos de Concessões e Parcerias Público-Privadas (FEP) e recursos do BNDES.

● INCENTIVOS FISCAIS: os incentivos fiscais para viabilizar investimentos em projetos que estejam alinhados à Política Nacional de Mobilidade Urbana, nos quais a SMDRU tem participação, são: Regime Especial de Incentivos para o Desenvolvimento da Infraestrutura (REIDI) e DEBÊNTURES Incentivadas.

13.3.2 – Governo do Estado do Rio de Janeiro – SEINFRA e SECID

■ SECRETARIA DE INFRAESTRUTURA E OBRAS – SEINFRA[9]

A Secretaria tem como missão *servir ao povo fluminense com ética, eficiência e transparência, ofertando infraestrutura pública de qualidade, por meio da elaboração de projetos, execução e fiscalização de obras, contribuindo para o desenvolvimento do Estado do Rio de Janeiro*. A sua visão é *ser referência na entrega de obras públicas com respeito ao orçamento e na valorização do servidor público.*

Atualmente, consta na página da SEINFRA as seguintes obras/serviços no município de Barra Mansa[10]:

● Concorrência Pública n.° 024/2022 – Obras de Recapeamento, Pavimentação e Contenção de Talude em ruas dos bairros São Judas e Piteiras, no Município de Barra Mansa/RJ;
● Pregão Eletrônico n.° 005/2022 – Serviço de Locação de Máquinas, Caminhões e

9 Fonte: TRANSPARÊNCIA. Portal da Seinfra. Sem Data. Disponível em: https://secretarias.rj.gov.br/secretaria/PaginaDetalhe.aspx?id_pagina=3692. Acesso em: 03/01/2023.
10 Fonte: LICITAÇÕES e Contratos. Portal da Seinfra. Sem Data. Disponível em: https://secretarias.rj.gov.br/secretaria/PaginaDetalhe.aspx?id_pagina=3692. Acesso em: 03/01/2023.

Equipamentos para os Serviços de Desobstrução, Limpeza, Conservação e Manutenção de Estradas Vicinais, no município de Barra Mansa/RJ;
- Contrato nº 056/2022 – Elaboração de projetos executivos e execução de obras de recapeamento, pavimentação e contenção de talude em ruas dos bairros São Judas e Piteiras, no município de Barra Mansa/RJ;
- Contrato Nº 027/2021 – Elaboração de projeto executivo e construção de ponte em Barra Mansa/RJ.

■ SECRETARIA DAS CIDADES – SECID[11]

A Secretaria tem como missão *promover o desenvolvimento das potencialidades dos municípios por meio de diretrizes e políticas governamentais nas áreas de infraestrutura urbana, rodoviária e gestão de território*. A sua visão é *ser reconhecida como elo impulsionador do desenvolvimento dos municípios fluminenses até 2022.*

Atualmente, de acordo com as informações da Gerência de Captação de Recursos e Acompanhamento de Convênios da Secretaria de Planejamento Urbano, constam as seguintes obras/serviços no município:

- SEI 33018/001062/2022 – Pavimentação da Avenida Presidente Kennedy, aguardando a ordem de serviço. O investimento é da ordem de R$ 8,41 milhões de reais;
- SEI 33018/001108/2022 – Pavimentação de 62 ruas de 19 bairros aguardando a ordem de serviço. O investimento e da ordem de R$ 14,91 milhões de reais;
- SEI 330018/001109/2022 – Urbanização do Córrego Laranjeiras e da Av. dos Pinheiros, situado no Bairro Belo Horizonte; aguardando a ordem de serviço; o investimento é da ordem de R$ 22,48 milhões de reais.
- SEI 330018/001398/2022: Reurbanização o e ampliação de calçadas de 34 logradouros em 04 bairros; aguardando resultado da análise da Assessoria Jurídica da SECID. O valor é da ordem de R$ 41,12 milhões de reais.
- SEI 330018/001452/2022: Pavimentação de 77 ruas em 30 bairros; aguardando resultado da análise da Assessoria Jurídica da SECID. O valor é da ordem de R$ 56,27 milhões de reais.

13.4 OBJETIVOS, METAS E AÇÕES

13.4.1 Objetivos gerais

1) Proporcionar modicidade de tarifa para o usuário do serviço de transporte público coletivo;
2) Buscar novas fontes de financiamento para infraestrutura de mobilidade urbana;
3) Buscar a participação de recursos privados provenientes de beneficiários indiretos;
4) Articular com os governos estadual e federal o financiamento de obras de infraestrutura;
5) Buscar parceria com instituições privadas para o financiamento da mobilidade urbana.

11 Fonte: INSTITUCIONAL. Portal da Secid. Sem data. Disponível em: http://www.secdascidades.rj.gov.br/node/30. Acesso em 03/01/2023.

13.4.2 Metas específicas

1) Propor a instituição de PPP para revitalização dos equipamentos públicos do transporte coletivo até 2028;
2) Reduzir em 10% o valor da passagem do transporte público coletivo até 2028;
3) Rever a aplicação dos recursos do Fundo Municipal de Transporte e Trânsito (FMT) em 2023;
4) Reservar no mínimo 10% dos recursos provenientes das multas de trânsito para uso em ações educativas a partir de 2023.

13.4.3 Ações programáticas

1) Acompanhamento das fontes de financiamento do Governo Federal e do Estadual para obtenção de recursos de forma permanente e sistemática, através de equipe específica da SMPU, a partir de 2023;
2) Operacionalização efetiva do Fundo de Desenvolvimento Urbano – FUNDURB, para custeio de obras de infraestrutura de mobilidade urbana, até 2028;
3) Acompanhamento da gestão dos recursos do FMT, através do órgão técnico de trânsito e transporte (OTT), até 2028;
4) Realização estudo visando reduzir as gratuidades no serviço de transporte público coletivo, em 2023;
5) Realização estudo visando obtenção de financiamento através do REFROTA do Governo Federal para renovação da frota de ônibus urbano, em 2023;

Caderno 12

Sumário

Sumário	02
14. Sistemática de Avaliação, Revisão e Atualização Periódica	03
15. Recomendações e Propostas da CEPLAM	04

14

Sistemática de Avaliação, Revisão e Atualização Periódica

Este tópico elenca as seguintes atividades que são **recomendadas** como Ações Obrigatórias do PLANMOB 2022:

■ Recomendações de Ações Obrigatórias:

1) Obrigatoriedade de instituição do plano de mobilidade urbana através de lei municipal, inclusive com a superveniência das suas diretrizes sobre outras em sentido diverso;

2) Fixação da periodicidade para atualização do plano a cada 07 anos;

3) Obrigatoriedade de realização das revisões periódicas no prazo fixado;

4) Obrigatoriedade de inclusão das ações previstas no PLANMOB-BM no Plano Plurianual (PPA), na Lei de Diretrizes Orçamentárias (LDO) e demais instrumentos tributários, fazendo o adequado aprovisionamento de recursos para executá-las;

5) Instituição do Órgão Técnico de Mobilidade Urbana (OTM) na estrutura administrativa da SMPU e do Órgão Técnico de Trânsito e Transporte (OTT) na estrutura da SMOP, bem como suas estruturas complementares de apoio, até 2028;

6) Definição do OTM, com apoio do OTT como órgão responsável pelo acompanhamento da implantação do PLANMOB-BM; até 2028;

7) Sistematização das informações e instituição de um banco de dados permanente sobre mobilidade urbana na SMPU e na SMOP; até 2028;

8) Definição de indicadores para monitoramento e avaliação do plano de mobilidade, em 2024;

9) Execução das ações nos prazos estabelecidos no plano de mobilidade urbana;

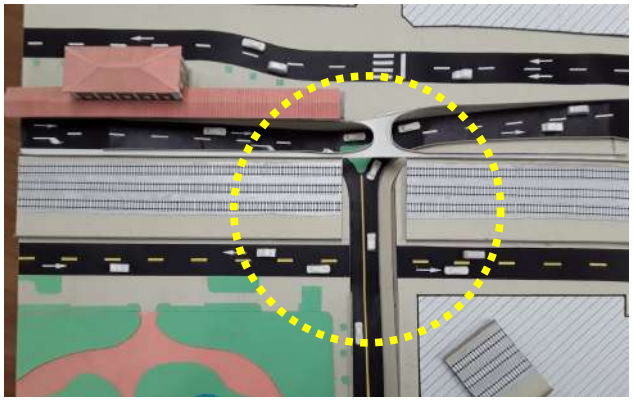
10) Realização de pesquisas periódicas de consulta à sociedade através do portal da Prefeitura na internet; indicando-se ciclos anuais de pesquisa.

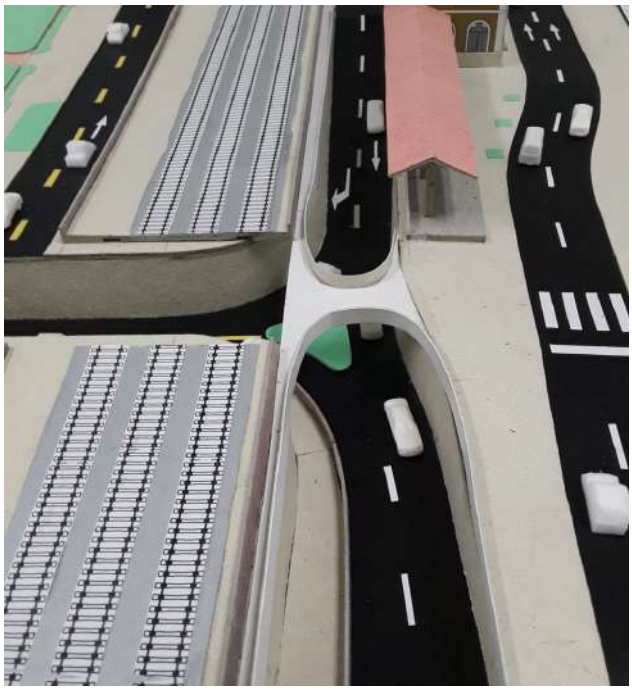
15

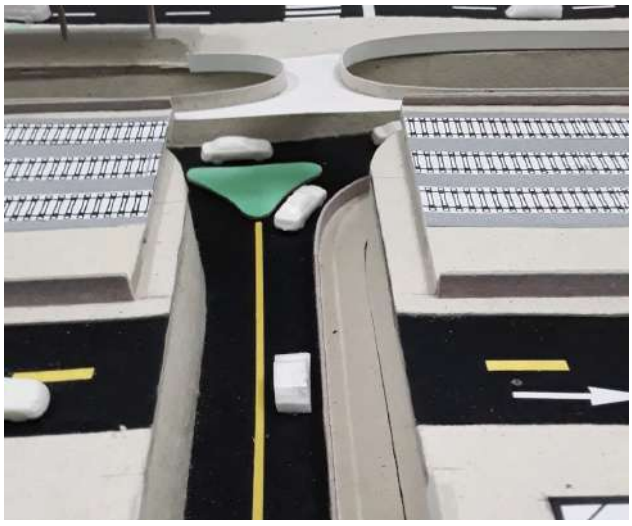
Recomendações e Propostas da CEPLAM

A Estratégia de implantação do Plano de Mobilidade Urbana de Barra Mansa 2023, está fundamentado na premissa de execução das seguintes sugestões estruturantes, algumas das quais também indicadas pelas Entidades nas Audiências Setoriais, havendo outras suplementares e/ou complementares aqui não elencadas:

1) PASSAGEM SUBTERRÂNEA DA RUA DUQUE DE CAXIAS (mergulhão):

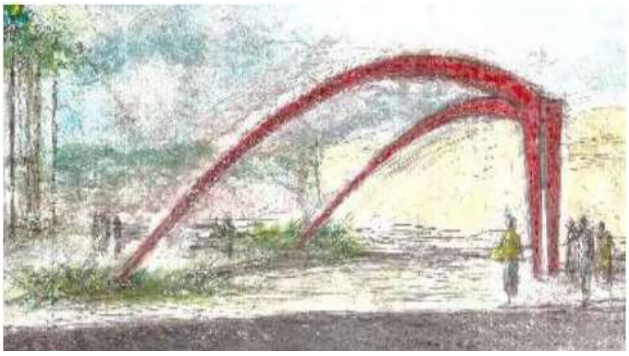


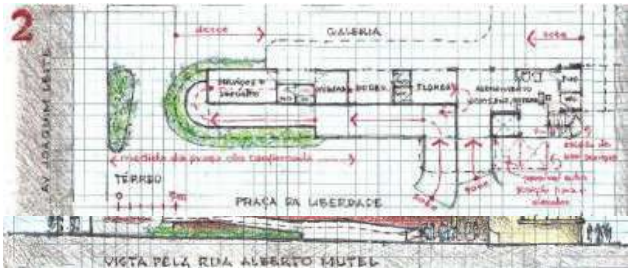


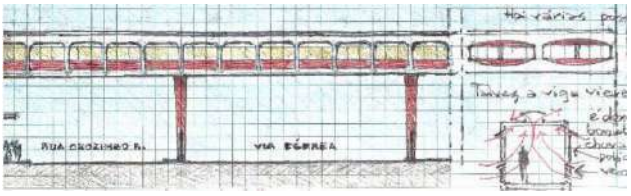


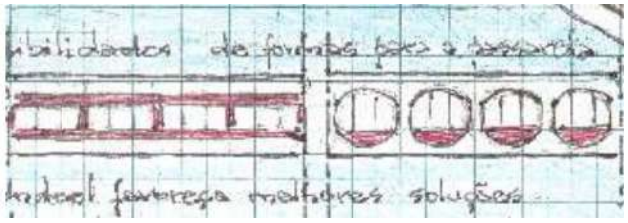
PASSAGEM ELEVADA DA RUA ALBERTO MUTEL – PORTAL DOS ARCOS E HIGH LINE PARK

2) Portal dos Arcos

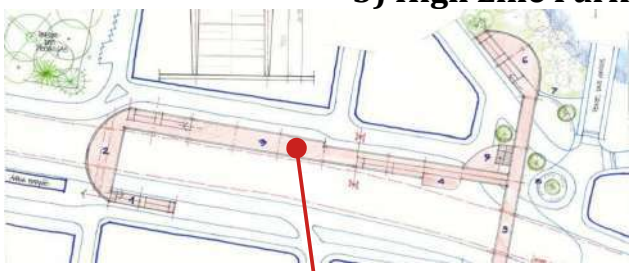


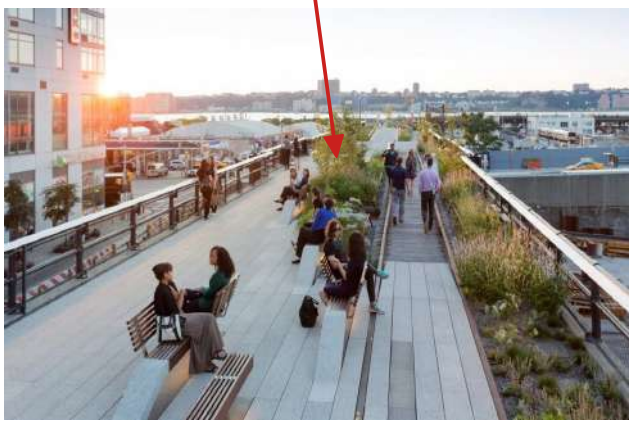


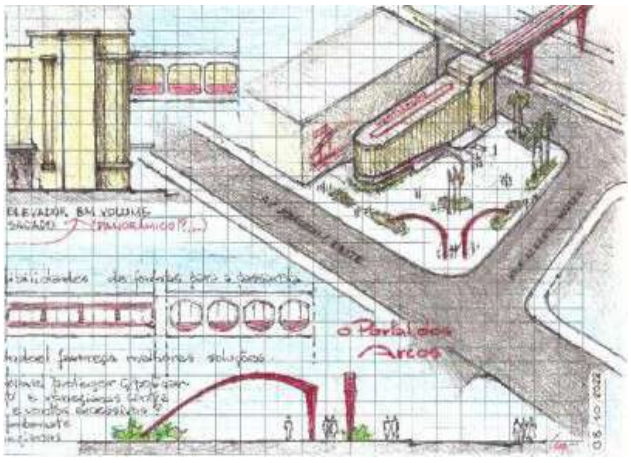




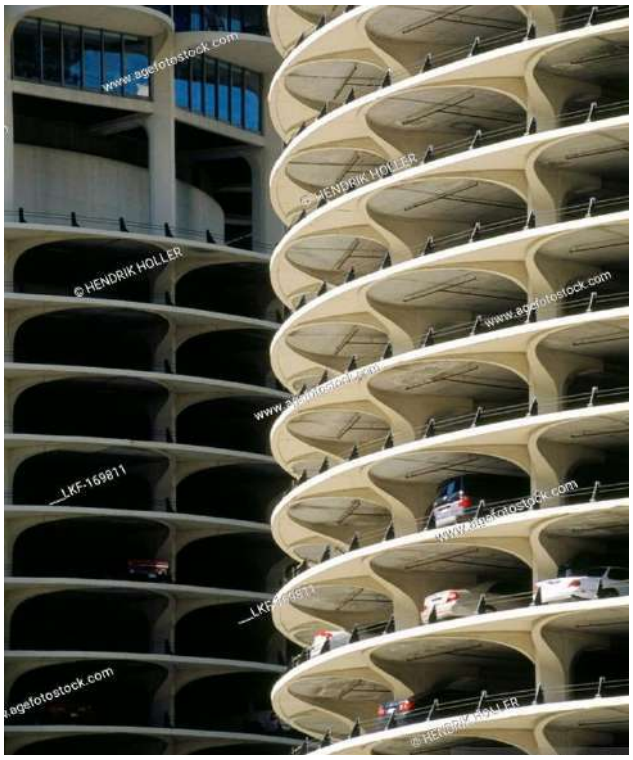
3) High Line Park



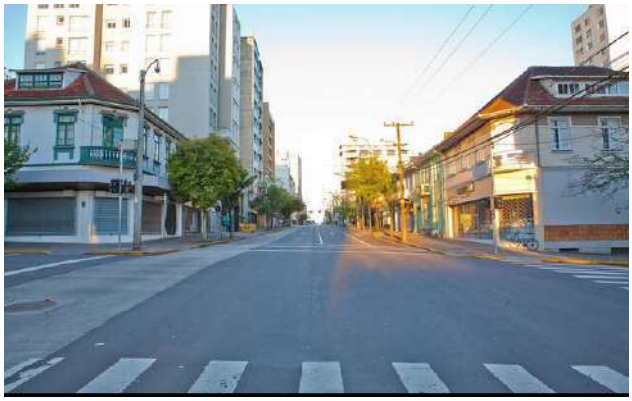




3) REDE DE ESTACIONAMENTOS SUSTENTÁVEIS EM EDIFÍCIOS-GARAGEM



4) VIAS ESTRUTURAIS SEM ESTACIONAMENTO NA ÁREA CENTRAL

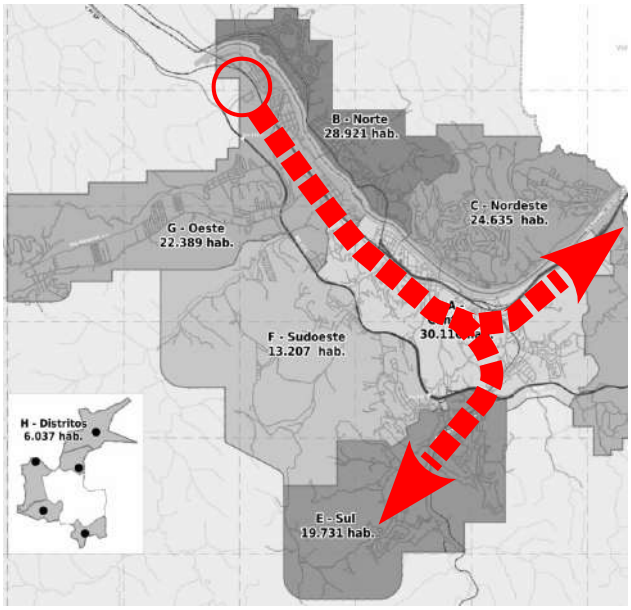


5) SISTEMA CICLOVIÁRIO SUSTENTÁVEL NA ÁREA CENTRAL (nas áreas dos antigos estacionamentos)

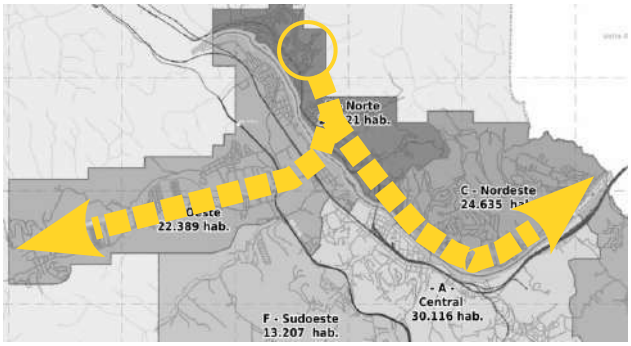
Ciclovias / Ciclofaixas na Área Central

6) SISTEMA DE CICLOVIAS, CICLOFAIXAS E CICLORROTAS – VIA NORTE SUL E VIA LESTE OESTE

Ciclovia Norte Sul

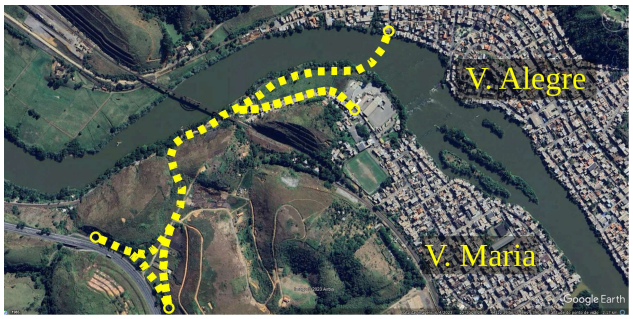


Ciclovia Leste Oeste

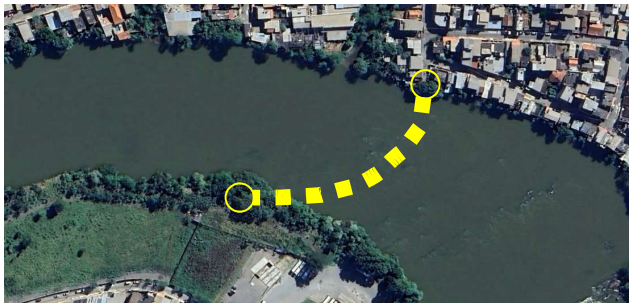


Sistema de Ciclovias e Ciclofaixas

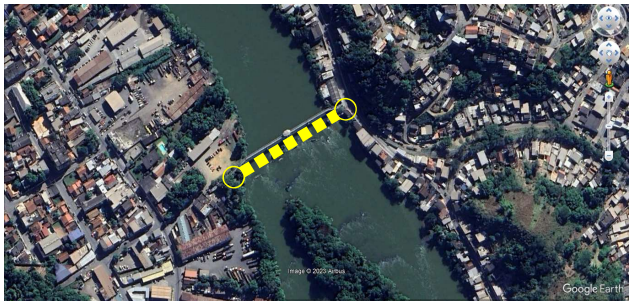
7) NOVO ACESSO V. ALEGRE & V. MARIA / DUTRA



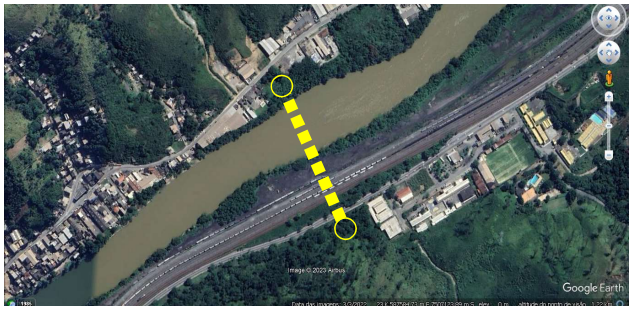
8) PONTE I – VISTA ALEGRE / VILA MARIA



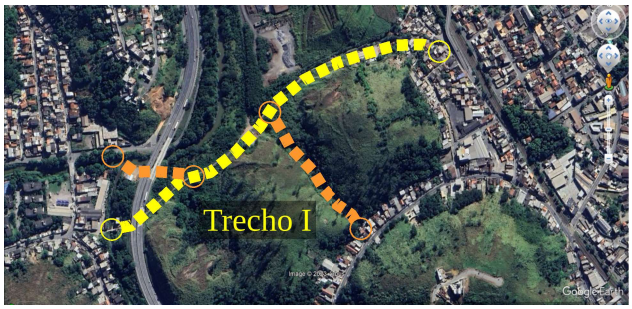
9) PONTE II – SAUDADE / VILA BRÍGIDA



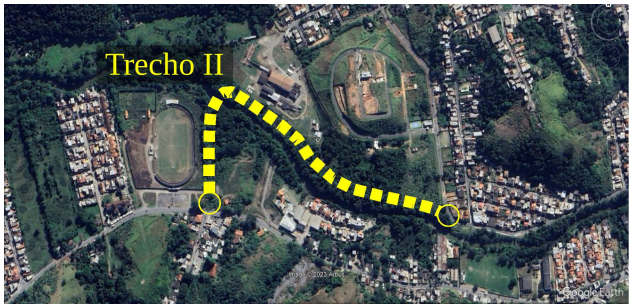
10) PONTE III – ANO BOM / BARBARÁ



11) VIA EXPRESSA BOCAININHA / COLÔNIA

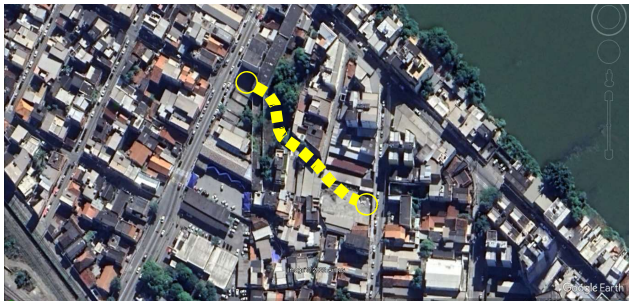


12) VIA EXPRESSA BOCAININHA / COLÔNIA

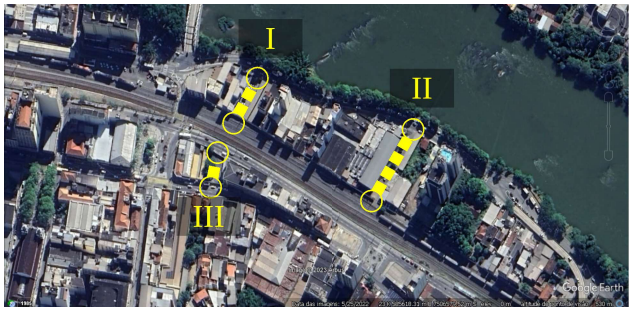


13) PONTE NILO PEÇANHA

14) VIA SENAC

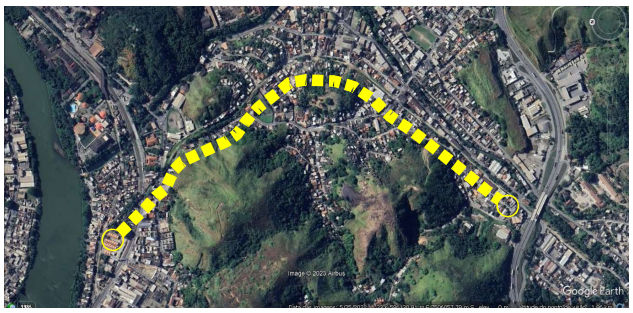


15) RUAS NOVAS

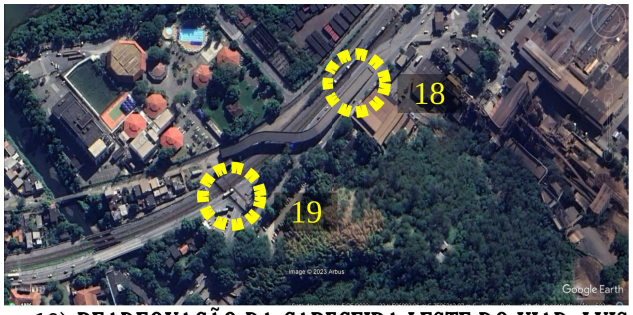


16) NOVA RODOVIÁRIA

17) NOVA VIA EXPRESSA CENTRO / BOA SORTE

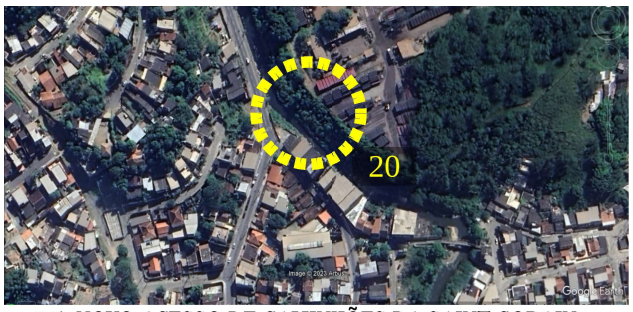


SAINT-GOBAIN



▲18) READEQUAÇÃO DA CABECEIRA LESTE DO VIAD. LUIS CLÁUDIO A. MONLEVAD;

▲19) READEQUAÇÃO DO TREVO – VIA DR. SÉRGIO BRAGA



▲20) NOVO ACESSO DE CAMINHÕES DA SAINT-GOBAIN

Caderno 13

Sumário

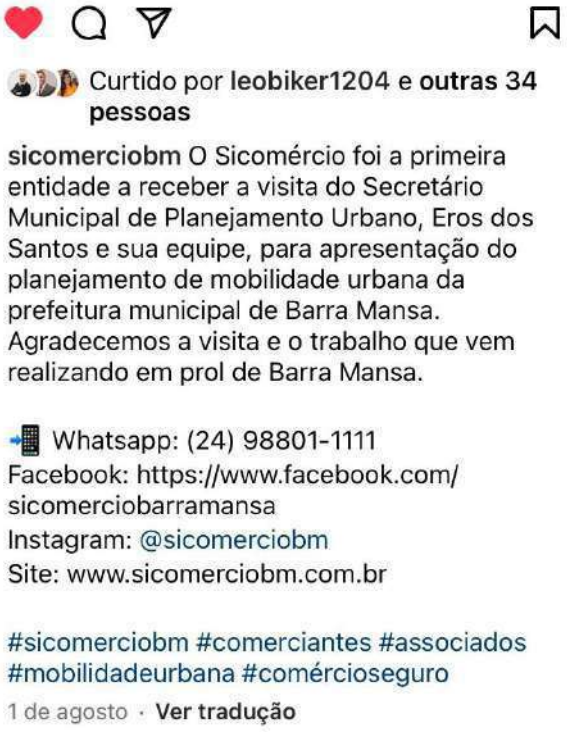
Sumário	02
16. Participação Social, Imagens e Propostas	03
16.1 Sicomércio	03
16.2 CDL	04
16.3 ACIAP	05
16.4 CODEC	06
16.5 SME – Sec. Municipal de Educação	07
16.6 SULCARJ / UGB / UBM	07
16.7 Rádio Sul Fluminense	08
16.8 UGB – Oficina de Ideias	08
16.9 CEPLAM – Reunião Técnica	09
16.10 Reunião com Engenheiros e Arquitetos	09
16.11 Arcelormittal	09
16.12 UGB – Entrega das propostas da Oficina de Ideias	10
16.13 Conselho Mun. do Idoso e Conselho Mun. das Pessoas com Deficiência	10
16.14 Agência Líder de Desenvolvimento Regional do Vale Médio Paraíba	11
16.15 Propostas encaminhadas pelas Entidades após as Audiências Setoriais	11
16.16 SME – Concurso de Redação	14
16.17 UGB – Cooperação Acadêmica	19

16

Participação da Sociedade, Imagens e Propostas

Este tópico aborda a participação da Sociedade de Barra Mansa através de **AUDIÊNCIAS SETORIAIS**, na elaboração do PLANMOB-BM, com várias contribuições inestimáveis que a Comissão de Elaboração do Plano de Mobilidade Urbana – CEPLAM teve acesso e que passam a fazer parte do acervo de documentos que subsidiaram e orientaram a formulação das propostas e aqui ficam registradas

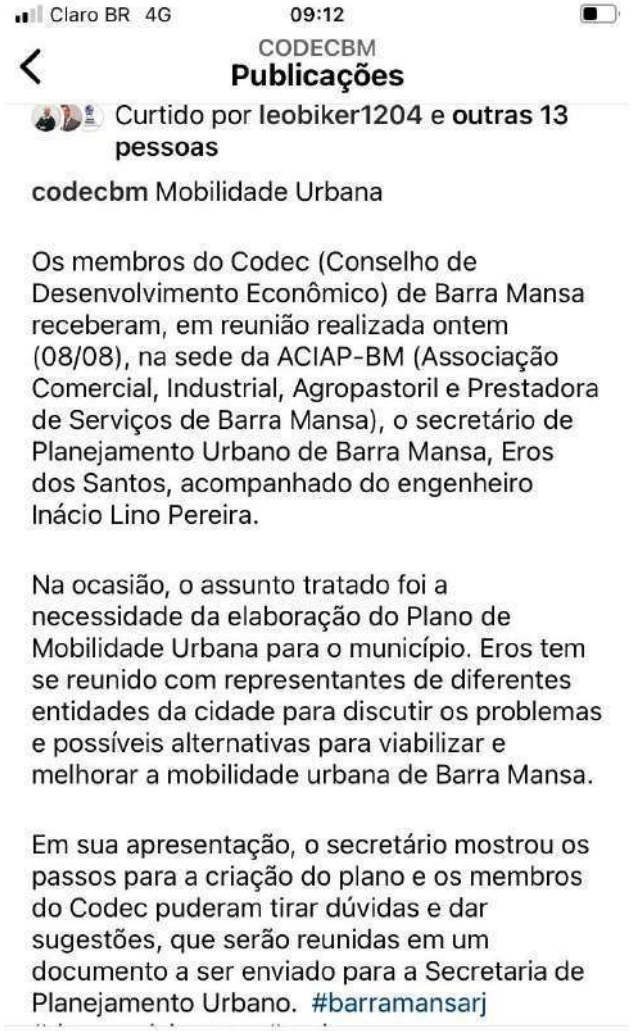
16.1 Sicomércio (19/07/2022)



16.2 CDL – Câmara de Dirigentes Lojistas (21/07/2022)

16.3 ACIAP – Associação Comercial Industrial e Agro Pastoril (25/07/2022)

16.4 CODEC – Conselho de Desenvolvimento Econômico (08/08/2022)



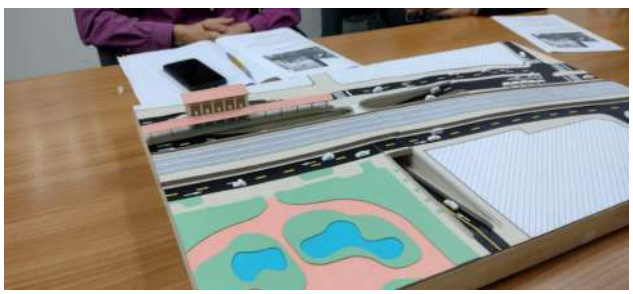
16.5 SME – Secretaria Municipal de Educação (10 e 11/08/2022)

16.6 SULCARJ – UGB – UBM (17/08/2022)

16.7 Rádio Sul Fluminense (17/08/2022)

16.8 UGB – Centro Universitário Geraldo Di Biase / Oficina de Idéias

16.9 CEPLAM – Reunião Técnica (12/09/2022)



16.10 Reunião c/ os Engenheiros e Arquitetos da SMPU (17/10/2022)

16.11 ArcelorMittal (06/12/2022)

16.12 UGB – Entrega dos Trabalhos da Oficina de Ideias (06/12/2022)

16.13 Conselho Municipal do Idoso e Conselho Municipal de Defesa e Direitos da Pessoa com Deficiência (07/12/2022)

16.14 Agência Líder de Desenvolvimento Regional do Vale Médio Paraíba (Sulcarj, Sindpass, Sindusconn-SP) (16/12/2022)

ADR LIDER VALE
MÉDIO PARAÍBA

16.15 PROPOSTAS ENCAMINHADAS PELAS ENTIDADES APÓS AS AUDIÊNCIAS SETORIAIS

■ SICOMÉRCIO

1) Uma passagem de nível subterrânea na Rua Duque de Caxias e outra para pessoas com necessidades especiais e pedestres em geral embaixo da linha férrea;
2) Ciclovia ligando os bairros da cidade;
3) Melhoria nas entradas da cidade, com portal e canteiros;
4) Alargamento de calçadas;
5) Estacionamento para bicicletas;
6) Estacionamento no Parque da Cidade com jardineira elétrica para transportar as pessoas aos centros comerciais (Centro, Ano Bom, Vila Nova);
7) Trem de passageiros do bairro Vista Alegre ao Centro da cidade;
8) Ponte ligando o bairro Vista Alegre à Rodovia Presidente Dutra;
9) Via expressa do bairro Vista Alegre ao Centro da Cidade;
10) Nivelar, reformar e padronizar as calçadas com acessibilidade;
11) Fiação subterrânea por todo o Centro da cidade;
12) 10 anos para troca de frota de ônibus convencional para o modelo elétrico.

■ ACIAP-BM

1) Criar corredores exclusivos para o transporte público, a fim de otimizar o tempo de trajeto dos passageiros;
2) Estudar a possibilidade da transferência da rodoviária, localizada no Centro da cidade de Barra Mansa, para a margem da Rodovia Presidente Dutra;
3) Viabilizar a construção de uma ponte entre a Vila Ursulino e a Colônia, a fim de desafogar o trânsito para a Colônia;

4) Viabilizar a construção de uma ponte no bairro Vista Alegre, a fim de possibilitar o crescimento do município e a melhoria da mobilidade urbana;
5) Viabilizar a construção de unia ponte na Avenida Presidente Kennedy, ligando à outra margem do Rio Paraíba do Sul;
6) Finalizar o projeto da Estrada do Sítio, que passa debaixo da Via Dutra, para que também sirva como alternativa para desafogar o trânsito para a Colônia;
7) Estruturar o estacionamento rotativo no município;
8) Criar vagas de estacionamento na área do Pátio de Manobras, que facilitem o acesso da população ao centro comercial do município;
9) Viabilizar a construção de um mergulhão na Rua Duque de Caxias para transpor a linha férrea;
10) Criar duas ciclovias, uma entre o bairro Jardim Boa Vista até o distrito de Rialto, rota preferida de milhares de ciclistas do Município, e urna segunda rota do Jardim Boa Vista até a entrada do Bairro Boa Sorte, passando pelo Centro da cidade; além de urna ciclovia vindo do final do bairro Vista Alegre, sentido Centro da cidade;
11) Shopping a céu aberto, prevendo o alargamento das calçadas, fios elétricos embutidos, faixas de pedestres elevadas e cobertas, avenida sem vagas e ciclovias;
12) Calçadão com infraestrutura na Beira Rio;
13) VLT saindo do bairro Vista Alegre até o Centro da cidade.

■ CDL-BM

1) Execução da ampliação das calçadas da Rua Mário Ramos;
2)Rever distanciamento dos pontos de ônibus, pois nos bairros são muito próximos;
3) Implantar mais vagas de parada rápida para Embarque e Desembarque;
4) Elaborar um novo projeto para a Praça da liberdade por um modelo com mais espaço (a exemplo da Praça da Matriz) para sua melhor utilização. Podendo fazer a retirada do Chafariz que tem uma manutenção de alto custo, além de ocupar muito espaço na Praça. Os bancos no formato atual não atendem a necessidade da população, havendo necessidade de implantação de um novo formato;
5) Criação de uma Via Expressa na Estrada Gov. Chagas Freitas na altura do bairro Bocaininha até o Condomínio Morada do Sol;
6) Implantação de Ciclovia paralela às novas vias do Projeto de Pátio de Manobras na cidade;
7) Criação de vagas de estacionamento para motos e bicicletas no centro da cidade;
8) Instalação de um mergulhão ligando a Avenida Duque de Caxias à Rua Orozimbo Ribeiro, para melhor acessibilidade a pedestres e portadores de deficiência física;
9) Redução de vagas de táxi na Avenida Joaquim Leite na quadra das Casas Bahia e na Rua Orozimbo Ribeiro na quadra da empresa Ferragens Camargo, proporcionando assim um número maior de vagas de estacionamento rotativo;
10) Elaboração de projeto de uma nova entrada para o Bairro Colônia Santo Antônio.

■ AGÊNCIA LIDER

1) Conselho de Trânsito e Transporte Urbano: em nossa visão, entendemos ser de

suma importância ajustar o mecanismo operacional do Conselho, redefinindo seu regimento interno;
2) Obras do pátio de Manobras: é uma oportunidade única de revolucionar a mobilidade e qualidade de vida da população de nossa cidade, com a inovação na utilização dos espaços que surgem com a remoção da estrutura ferroviária, onde podem surgir ciclovias, espaços de caminhada e lazer ao longo de todo o eixo central do município. É preciso ser disruptivo e pensar além da lógica automobilística, trazendo o cidadão ao centro do tema. Nossa posição é também contrária a travessia de nível sobre os trilhos ferroviários em qualquer ponto do Município, entendemos que a segurança do munícipe é uma prioridade. Destacamos que a prática de transpor a ferrovia, por meio de passarelas, viadutos e ou tuneis, é adotada a anos em outros municípios, Volta Redonda é um exemplo claro, e não traz maiores transtorno para seus moradores, fato que reduz praticamente a zero o número de acidentes ferroviários no município;
3) Acesso aos Bairros – Nova Dutra: a Rodovia em nosso município passará de 2 pistas para 4 pistas, o restante passará de 2 pistas para 3 pistas, e que enfrentaremos pelo menos 6 anos de obras a partir de 2026. Portanto solicitamos que seja elaborado um estudo detalhado sobre os acessos aos bairros que margeiam a rodovia, assim como as alternativas para facilitar os deslocamentos entre bairros de forma que não seja necessário utilizar a rodovia.
4) Interligação Ano Bom x Centro: com o advento do fechamento das passagens de nível, somado ao crescimento constante do bairro do Ano Bom e outros a margem direita do Rio Paraíba do Sul, indicamos a realização de um Estudo Técnico que aponte o melhor local para investir numa nova travessia sobre o Rio Paraíba, possibilitando a interligação entre o Centro da Cidade e o bairro Ano Bom;
5) Interligação Barra Mansa x Quatis: o grande propósito desta interligação, além de promover o desenvolvimento daquela região de Barra Mansa, é criar uma via alternativa, que consiga fazer a ligação de Barra Mansa com os municípios da região das Agulhas Negras, de forma independente a Rodovia Presidente Dutra;
6) Interligação Colônia Santo Antônio x Floriano: com o mesmo objetivo do item anterior, para desafogar a utilização da Rodovia Presidente Dutra e ainda para promover o desenvolvimento na região que mais cresce no município e que tem enorme potencial;
7) Acessibilidade para pedestres, Idosos e Portadores de Deficiência Física: o município deve investir na melhoria dos passeios, buscando ampliar, e melhorar a segurança, com pisos apropriados, sinalização visual e tátil, arborização e estímulo a produção de marquises, de forma a tornar agradável e seguro o deslocamento de pedestres, evitando assim o uso desnecessário de veículos o que traz mais qualidade de vida e saúde a população;
8) Ciclovias e Ciclo-faixas e transporte público: solicitar as Concessionárias do setor ferroviário a utilização de faixa de domínio, para implantação de alguns trechos de ciclovias. Segue como sugestão uma interligação da Saudade até a Saint-Gobain ou mesmo Volta Redonda em um projeto conjunto. O investimento em pontos de ônibus que promovam conforto e acessibilidade também deve ser priorida-

de, de forma a fomentar o transporte público. Também um estudo de locação inteligente dos pontos de ônibus de forma a dar maior fluidez ao sistema, critérios técnicos de localização e distanciamento dos mesmos. De forma até mesmo fomentar caminhadas dentro de uma distância que traz benefícios a saúde da população como adotado em todas as cidades de vanguarda no novo urbanismo.

9) Estacionamentos: A política de estacionamentos de veículos é um instrumento fundamental ao sucesso do plano de mobilidade. A implantação de um estacionamento rotativo municipal terceirizado na cidade, que seja moderno, bem planejado e alinhado com o PMU não só fomenta o comércio, bem como induz ao maior deslocamento por outras formas seja a pé ou de bicicletas, o que também abre espaço para alargamento de passeios e novos espaços públicos. Também é fundamental o incentivo a instalação de rotativos privados por toda cidade tal como acontece nas cidades mais modernas do mundo que hoje focam no pedestre e assim privilegiam investimento nas pessoas e não a veículos.

16.16 Secretaria Municipal de Educação – Concurso de Redação

■ Audiência Setorial – solicitação de realização do concurso (ITEM 02)

■ Comunicação da SMPU à SME das redações selecionadas pela CEPLAM

ESTADO DO RIO DE JANEIRO
PREFEITURA MUNICIPAL DE BARRA MANSA
SECRETARIA MUNICIPAL DE PLANEJAMENTO URBANO
CNPJ 28.695.658/0001-84

Ofício n.º 039/2022 – SMPU
Barra Mansa, 18 de outubro de 2022

Prezado Secretário,
Temos a grata satisfação de informar que a Comissão de Elaboração do Plano de Mobilidade Urbana – CEPLAM, selecionou as redações dos alunos que melhor se adequaram ao tema "Projetando o Futuro da Cidade que Queremos" são as abaixo indicadas:

– 5º ANO:
Escola: Adelaide Duarte Flores / Aluna: Lívia dos Santos Oliveira / Professora: Luciana Silva / Coordenador Pedagógico: Diogo / Diretora: Sonia Toniato

Escola: Municipalizada Rialto / Aluno: Guilherme de Paiva Vieira / Professora: Terezinha Silva Pinto e Silva / Coordenadora Pedagógica: Márcia de Oliveira / Diretora: Márcia Carolina Ramos

– 9º ANO:
Escola: Municipalizada Rialto / Aluna: Nicolly Fernandes Eugênio / Professor: Nicolas Gomes das Graças / Coordenadora Pedagógica: Leandra Rodrigues / Diretora: Márcia Carolina Ramos

Escola: Bartholomeu Anacleto / Aluna: Camila Gonçalves de Oliveiras / Professora: Roberta M. L. de Paula

– Menção Honrosa:
Escola: Saturnino de Carvalho e Vieira da Silva (EJA) / Aluno: Marcelo Ribeiro dos Santos / Professora: Patricia / Coordenador Pedagógico: Bruno / Diretor: Roger

Agradecemos imensamente a preciosa colaboração.

Atenciosamente,

Engº. EROS DOS SANTOS
Secretário Municipal de Planejamento Urbano

Ao Ilmº Sr.
MARCUS VINÍCIUS PIRES BARROS
MD. Secretário Municipal de Educação
Nesta

■ Fotos da premiação ocorrida em 19/12/2022

Secretaria Municipal de Educação - SME/BM

FORMULÁRIO DE REDAÇÃO - 5º ANO

Escola: M. Edelaide D. Flores

Aluno(a): Lyrica dos Santos Oliveira

Professor(a): Rosangela Silva Coordenador(a)pedagógico(a): Diogo

Diretor(a): Mônica Soriato

Instruções: Faça uma narração sobre o tema: "Projetando o Futuro da Cidade que Queremos". A redação deve ter no mínimo 10 e no máximo 25 linhas.

Título(opcional): O desafio da mobilidade urbana

1 A cidade de Barra mansa, rica com carros, motos e caminhões
2 que circulam pelas avenidas, as bicicletas disputam com os
3 pedestres.
4 A mobilidade urbana é muito importante para aumentar
5 a qualidade de vida nas cidades, porque as pessoas se
6 locomovem para o trabalho, para fazer compras etc...
7 O objetivo é oferecer para todos as cidades estruturas e
8 condições adequadas para que façam os seus deslocamento
9 com agilidade, levando o melhor e menor tempo possível e
10(mín) com segurança, para isso é necessário planejamen
11 to para a redução da poluição dos carros, aumento de
12 ônibus, ciclovias para ciclistas.
13 Com isso melhoraria a qualidade de vida e o
14 aumento da segurança.
15
16
17
18
19
20
21
22
23
24
25(máx)

PREFEITURA MUNICIPAL DE BARRA MANSA
GERÊNCIA DE EDUCAÇÃO BÁSICA
SECRETARIA MUNICIPAL DE EDUCAÇÃO
SECRETARIA DE PLANEJAMENTO URBANO

Secretaria Municipal de Educação - SME/BM

FORMULÁRIO DE REDAÇÃO - 9º ANO

Escola: Escola Estadual Municipalizada Diadão

Aluno(a): Nicolly Fernandes Eugenio

Professor(a): Nicollas Gomes Das Graças Coordenador(a)pedagógico(a): Leandra Rodrigues

Diretor(a): Márcia Carolina Ramos

Instruções: Faça uma dissertação argumentativa sobre o tema: "Projetando o Futuro da Cidade que Queremos". A redação deve ter no mínimo 10 e no máximo 25 linhas.

Título(opcional): O Futuro De Barra Mansa

Eu espero que em um futuro próximo Barra Mansa melhore muito é que a mobilidade urbana seja algo bem mais valorizado. Que as ruas e bairros sejam asfaltados para o deslocamento das pessoas para que elas consigam ir a lugares com segurança. Que tenham mais faixa de pedestre e calçadas niveladas para aqueles que preferem se locomover caminhando. Que tenha ciclovias para ciclistas e que a sinalização melhore para ajudar todos os motoristas no trânsito. Desejo que os ônibus comecem a cumprir o horário, porque os atrasos dificultam a vida de trabalhadores e pessoas que não têm outros meios para se locomover. Que tenhamos ônibus de mais qualidade e com elevadores para cadeirantes que funcionem. Tenho esperança de que o Rio Paraíba do Sul seja um rio mais limpo daqui a alguns anos porque, assim, poderemos usá-lo para nos locomovermos em barcos e já que temos uma ferrovia para transporte de cargas, que tenhamos também para transporte de pessoas. Barra Mansa merece melhorias, por isso, devemos unir nossas forças e lutarmos por nossos direitos juntos, para conquistar uma sociedade melhor e mais justo.

PREFEITURA MUNICIPAL DE BARRA MANSA
GERÊNCIA DE EDUCAÇÃO BÁSICA
SECRETARIA MUNICIPAL DE EDUCAÇÃO
SECRETARIA DE PLANEJAMENTO URBANO

Professor(a): PATRICIA Coordenador(a)pedagógico(a): DENIS

Diretor(a): ROGER

Instruções: Faça uma dissertação argumentativa sobre o tema: 'Projetando o Futuro da Cidade que Queremos'. A redação deve ter no mínimo 10 e no máximo 25 linhas.

Título(opcional): "A CIDADE QUE QUEREMOS"

A CIDADE QUE QUEREMOS NÃO É A CIDADE QUE HÁ MUITO TEMPO SE APRESENTA DIANTE DE NÓS. HÁ MUITOS PROBLEMAS NO DIA A DIA. A FALTA DE CICLOVIAS, PASSARELAS... ESTRESSAM A POPULAÇÃO, ATÉ MESMO MACHUCANDO DEVIDO A ACIDENTES CAUSADOS POR ESSAS IRREGULARIDADES.

A MAIORIA DAS CALÇADAS SÃO IRREGULARES, MESMO NO CENTRO DE BARRA MANSA, PASSARELAS SÃO ATÉ NO MOMENTO UMA RARIDADE, CICLOVIAS SÃO EXTINTAS AQUI. PARA SOLUCIONAR ESTES PROBLEMAS, PRIMEIRO TEM QUE SER FEITO UM PLANEJAMENTO JUNTO COM A POPULAÇÃO PARA OBTER UM BOM RESULTADO, TALVEZ COBRAR UM IMPOSTO MAIS BARATO PARA CADA MORADOR O TAMANHO IDEAL. AS FAIXAS DE PEDESTRES DEVERIAM SER PINTADAS COM UMA TINTA MELHOR PARA MAIOR VISÃO NOTURNA. JÁ AS CICLOVIAS PODERIAM SE EXTENDER DE UM PONTO A OUTRO EM TODA CIDADE, E AS PASSARELAS PODERIAM SER SUSPENSAS, DANDO MAIS SEGURANÇA E CAUSARIA UM CONFORTO MAIOR PARA O PEDESTRE.

MELHORIAS SÃO POSSÍVEIS MAS PARA ISSO É PRECISO UNIR FORÇAS E RESPEITAR O DIREITO DOS CIDADÃOS, OUVIR SUAS NECESSIDADES E DESEJOS.

PREFEITURA MUNICIPAL DE BARRA MANSA
GERÊNCIA DE EDUCAÇÃO BÁSICA
SECRETARIA MUNICIPAL DE EDUCAÇÃO
SECRETARIA DE PLANEJAMENTO URBANO

16.17 UGB – Cooperação Acadêmica / Curso de Arquitetura e Urbanismo & Prefeitura Municipal de Barra Mansa

A Prefeitura Municipal de Barra Mansa, durante a elaboração do PLANMOB-BM efetuou 10 AUDIÊNCIAS SETORIAIS, sendo que no dia 17/08/2022 foi realizada uma reunião com as seguintes entidades: UGB, UBM e SULCARJ. Nesta audiência, foi solicitada a colaboração com propostas, sugestões e idéias para serem debatidas e avaliadas para eventual inclusão no Plano. De pronto o Senhor Osvaldir Denadai, Pró-Reitor Administrativo da UGB, colocou gentilmente os profissionais do Curso de Arquitetura e Urbanismo à disposição da Prefeitura para cooperar com o que fosse possível executar no exíguo tempo disponível. Assim surgiu uma próspera e fecunda cooperação entre a UGB e a PMBM, que resultou em uma Oficina de Ideias ocorrida em 08/09/2022. Esse esforço acadêmico aconteceu sob a liderança da Prof.ª Andréa Auad Moreira, com a colaboração dos seguintes professores: Carlos Antônio de Almeida Baião, Denys Alves Pio, Lincoln Botelho da Cunha, Roberto Pimenta da Cruz, Wiliam Fernando Gomez, sendo que a coordenação do Curso de Arquitetura e Urbanismo é da Prof.ª Yone dos Santos Ravaglia. O desafio proposto pela Prefeitura foi **"como efetuar a transposição da Av. Dr. Dario Aragão e do ramal ferroviário, ligando a Praça da Liberdade até a Ponte Ataulpho Pinto dos Reis (Ponte dos Arcos), através de uma passarela que fosse ao mesmo tempo um ícone urbano e que estivesse integrada ao cenário histórico local".** O resultado da Oficina de Ideias foi entregue à PMBM no dia 06/12/2022 no Auditório "Prof. José Maria Calife da Luz" da UGB. Nesta ocasião, foram entregues 01 caderno de justificativas impresso, 04 propostas em plantas coloridas e os respectivos links para baixar os arquivos digitais compartilhados no Google Drive.

Plenária da reunião de entrega das propostas da Oficina de Idéias no dia 06/12/2022 no auditório da UGB.

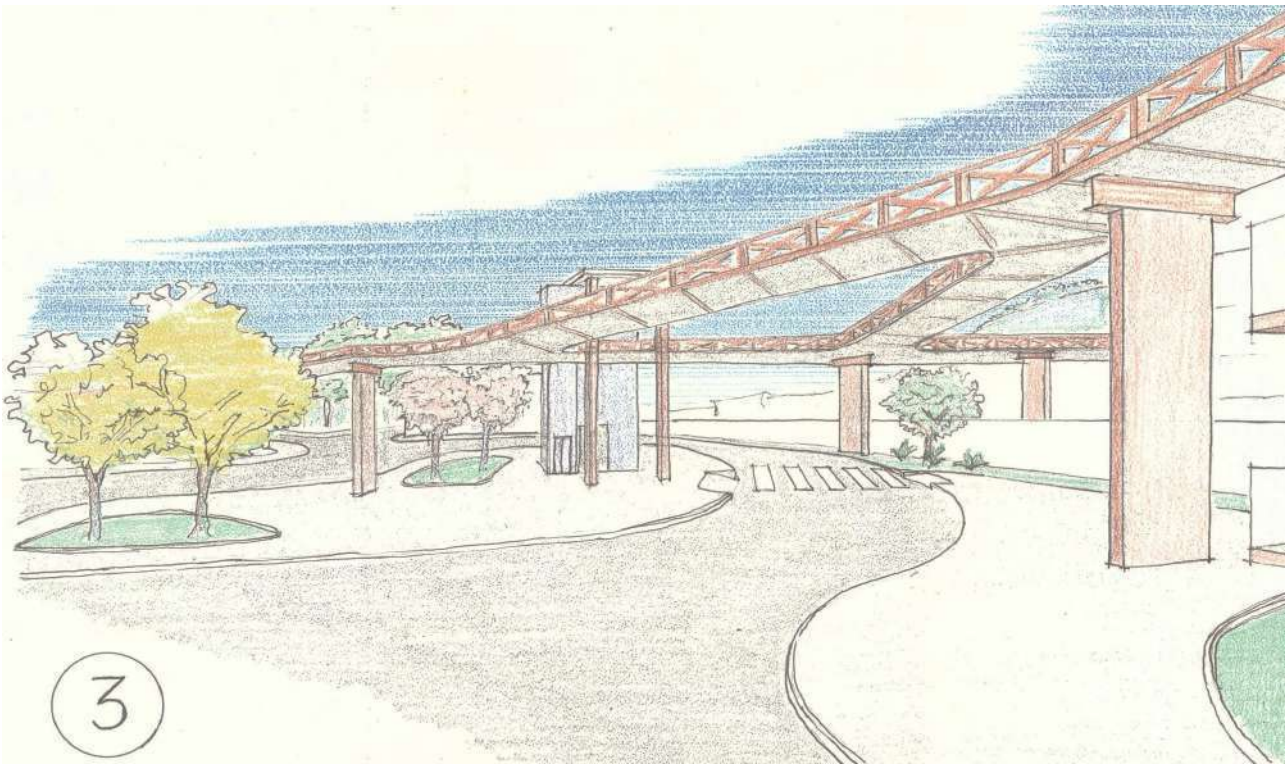
Profª Andréa Auad apresentando as propostas da Oficina de Ideias.

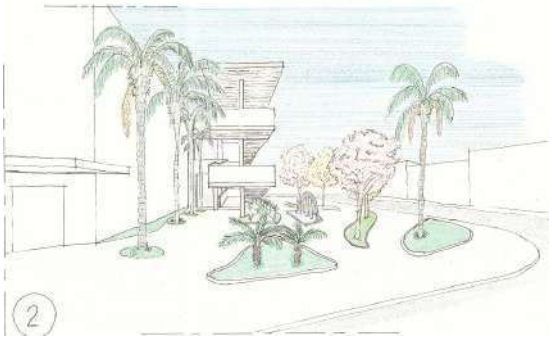
Membros da CEPLAM: Arqº Carlos Antônio de Almeida Baião, Engº Inácio Lino Pereira e Arqº Jorge Alberto Leal de Almeida (da esq. p/ dir. no destaque) representando a PMBM.

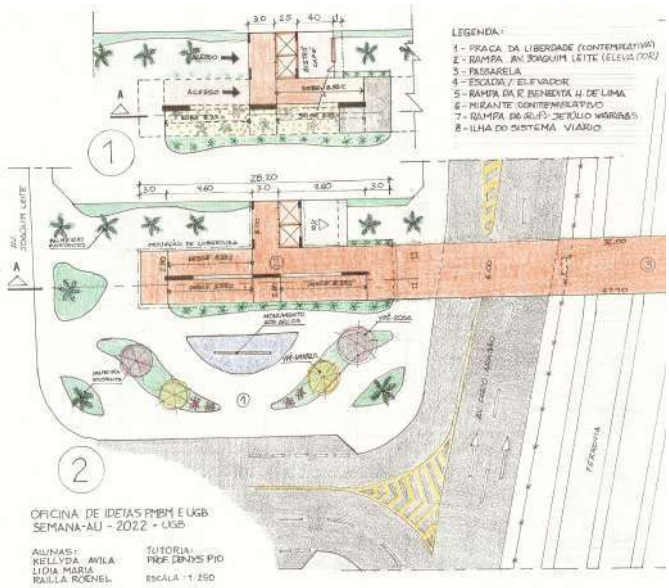
■ 1ª Proposta

Alunos: Kellyda Ávila, Lídia Maria, Railla Roenel – Tradução: Prof. Denys Pio

Privilégio dado à paisagem. A passarela como estrutura afirmativa com vegetação e com espaços de observação do Rio e da Beira Rio. Áreas de Vivência arejadas e confortáveis. CONVIVER, FRUIR, EXPERIMENTAR A ESTRUTURA ELEVADA que possibilitará outra visão da Cidade. Estrutura Metálica traz pilares arredondados e leveza no guarda corpo.





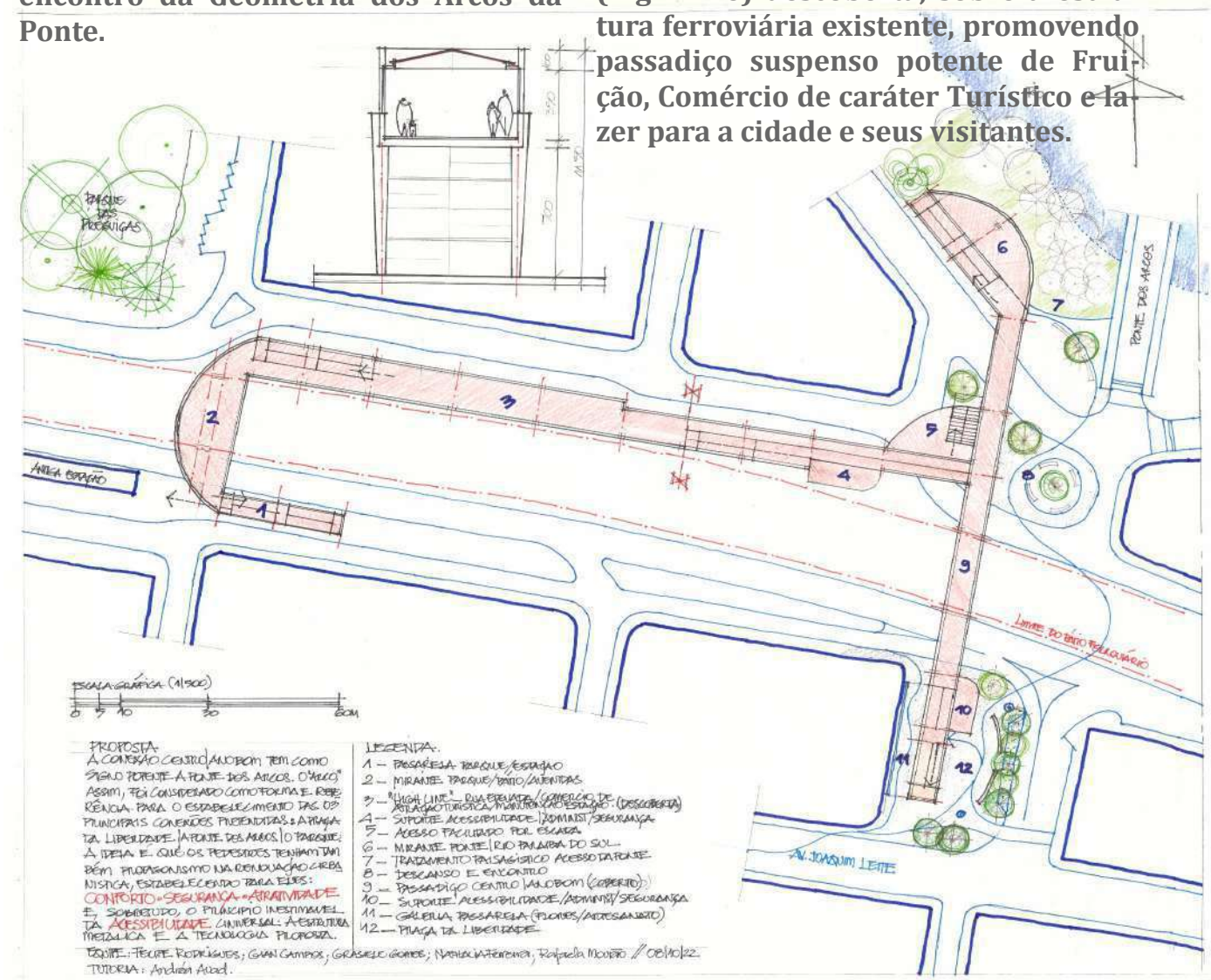


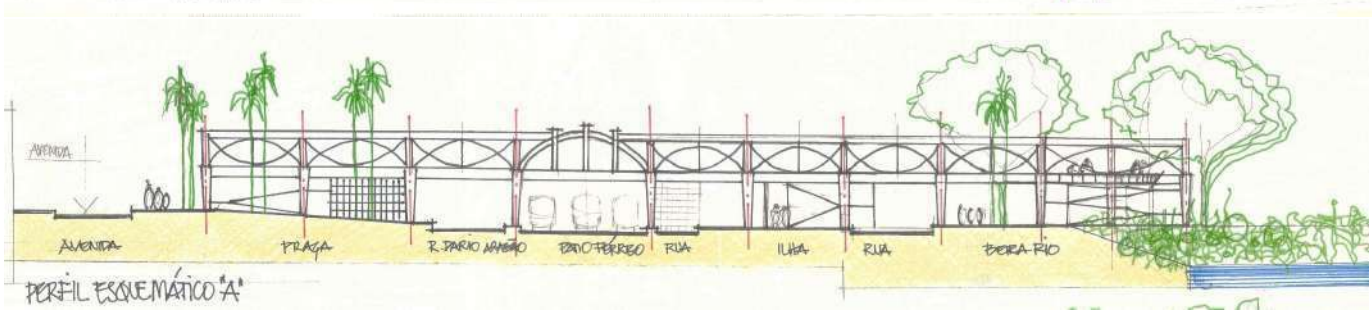
■ 2ª Proposta

Alunos: Felipe Rodrigues, Gian Campos, Grasiele Gomes, Nathalia Ferreira, Rafaela Mourão – Tradução: Prof.ª Andrea Auad

A proposta da passarela coberta vai ao encontro da Geometria dos Arcos da Ponte.

O aspecto formal da ponte dos arcos em concreto, ganha novos contornos da Estrutura Metálica. O desejo de fazer chegar os pedestres até o Parque das Preguiças e a Antiga Estação Ferroviária, Patrimônios Culturais da Cidade, estimula pensar numa linha aérea (high Line) descoberta, sobre a estrutura ferroviária existente, promovendo passadiço suspenso potente de Fruição, Comércio de caráter Turístico e lazer para a cidade e seus visitantes.

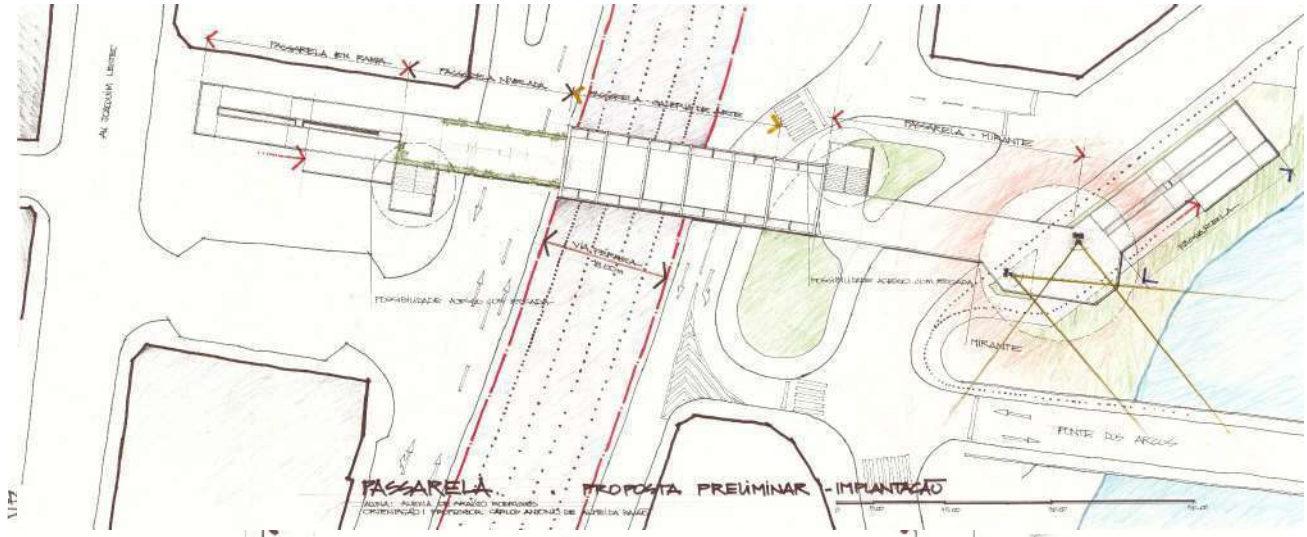


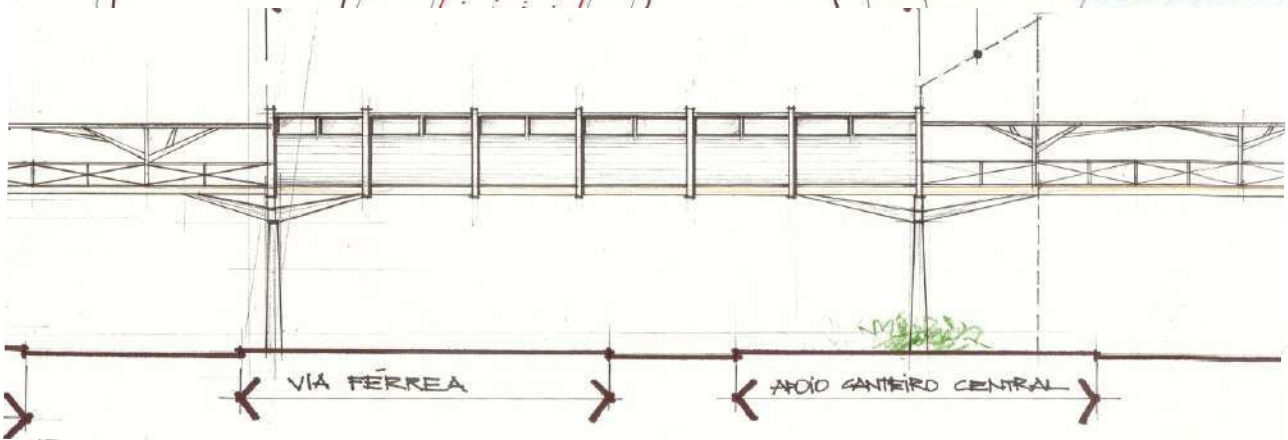


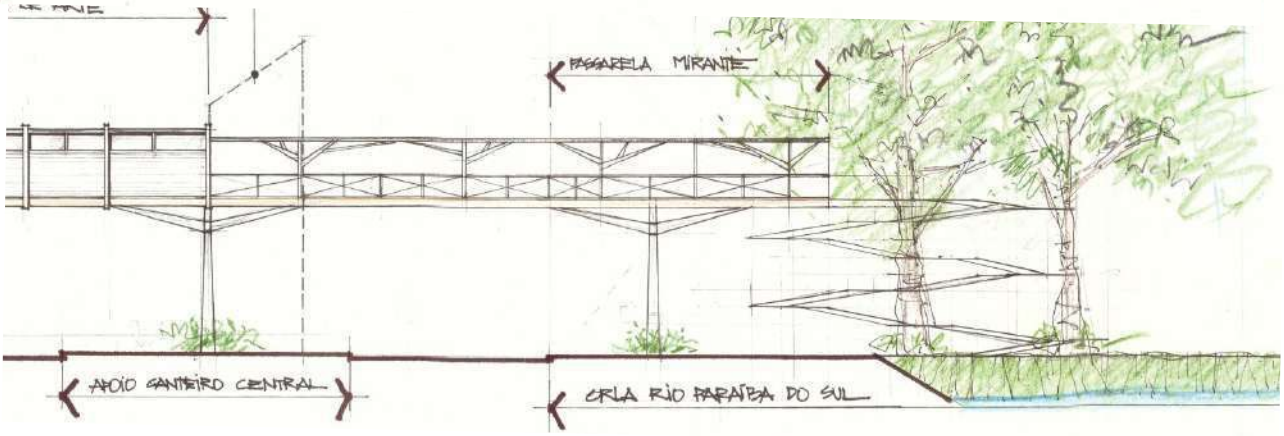
■ 3ª Proposta

Alunos: Alexia de Araújo Rodrigues – Tradução: Prof. Carlos Antônio Baião

A passarela deverá funcionar como um atrativo visual e um convite para atravessar. Nesse sentido, propõe-se uma galeria de Arte para expor obras permanentes e transitórias. Um mirante também deverá ser colocado linearmente para que a Ponte dos Arcos, o Rio, a Cidade, o Pátio Ferroviário sejam disponibilizados ao usuário da passarela, também como obras de Arte, estimulando-o a usar a passagem superior.



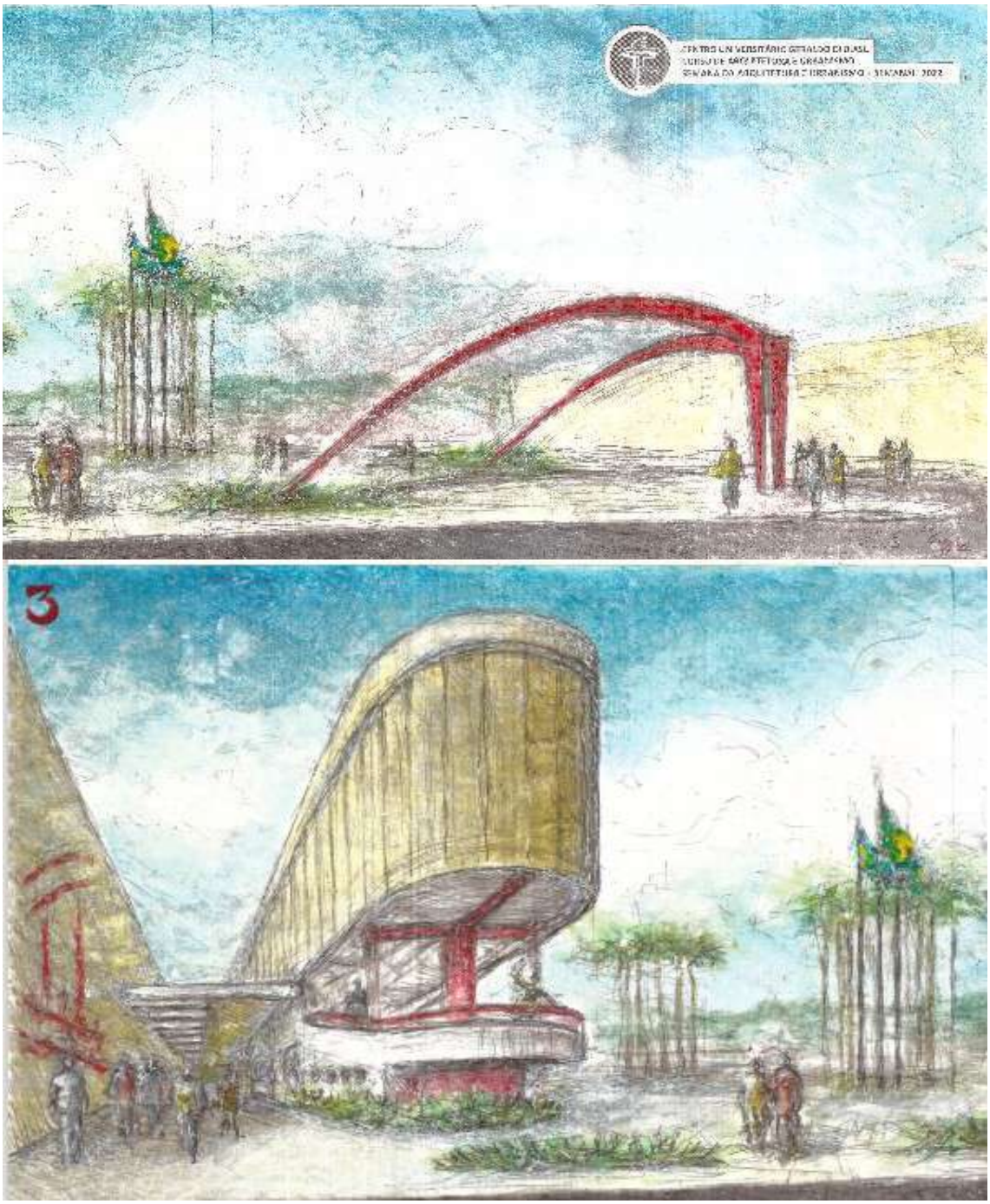


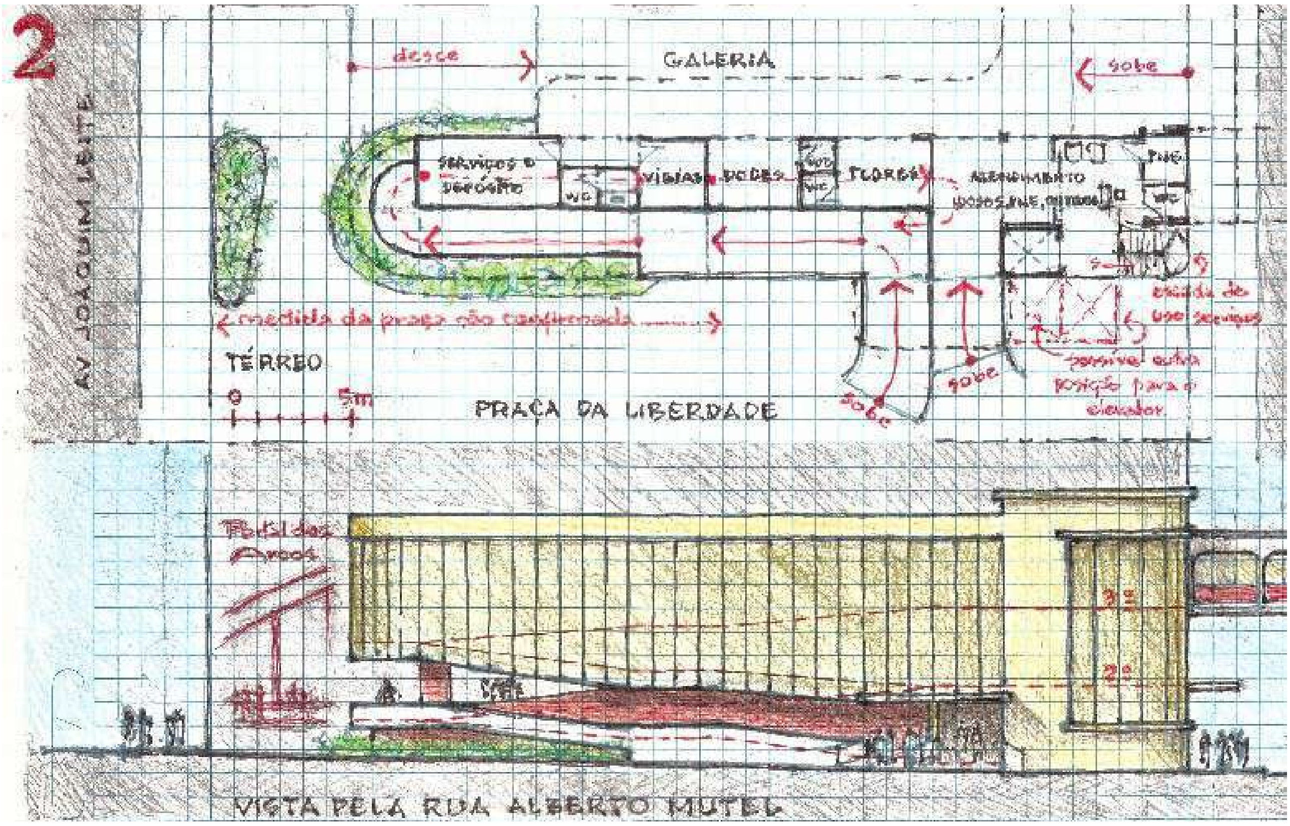


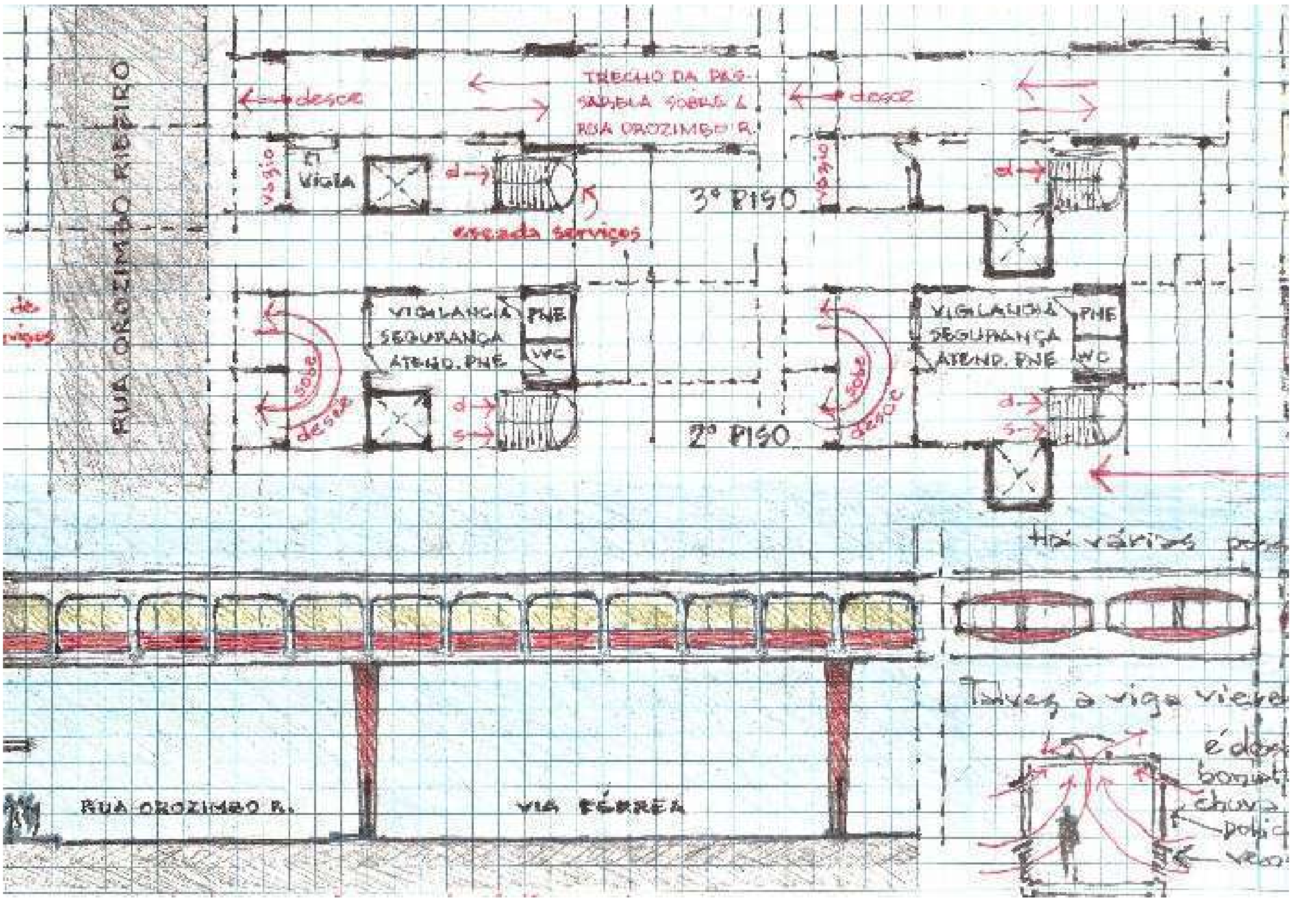
■ 4ª Proposta

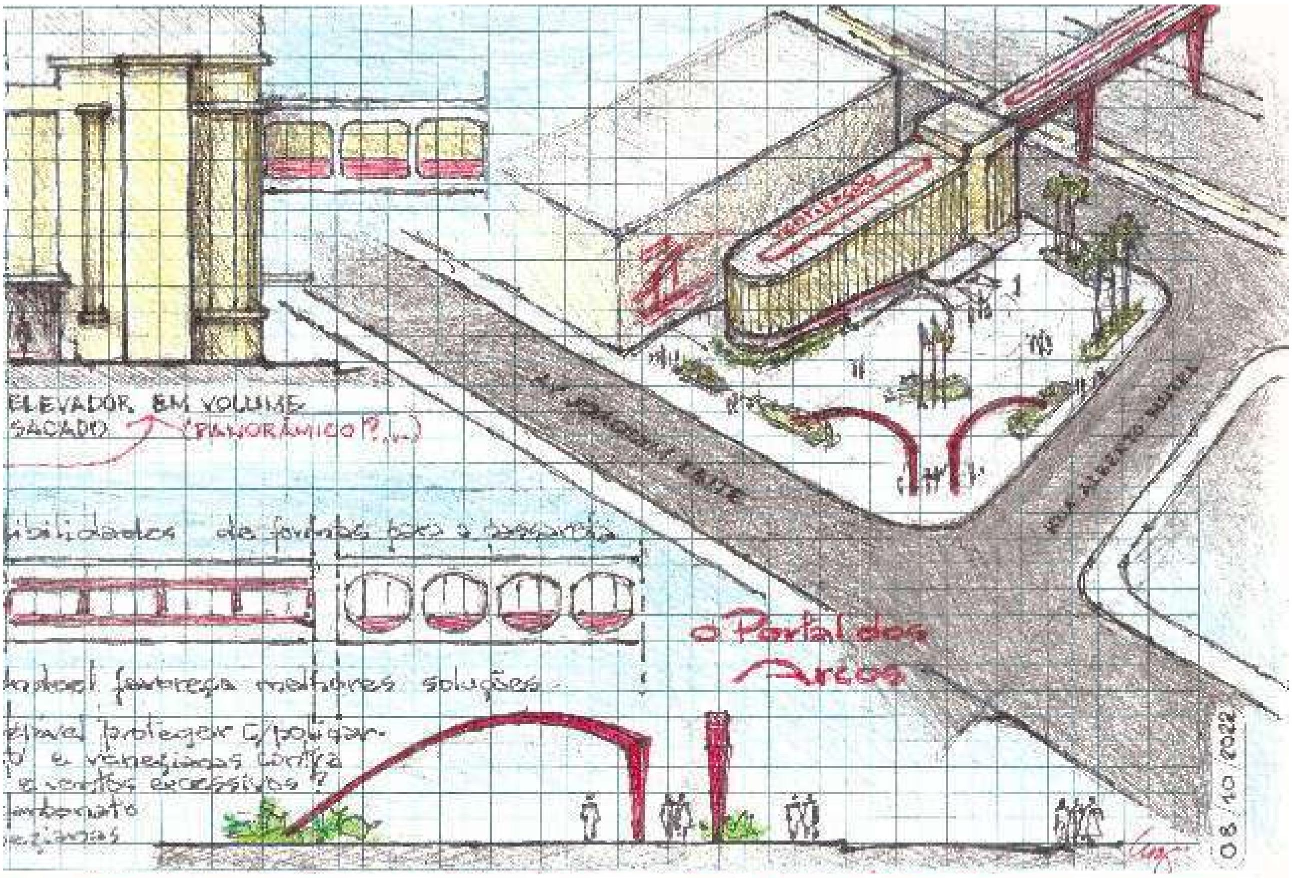
Curso de Arquitetura e Urbanismo do UGB – Tradução: Prof. Roberto Pimenta da Cruz

O projeto tenta responder às demandas sendo atento a algumas características da Cidade de Barra Mansa: a ocupação revelada pela concentração de usos; a estética demarcada pela história; a paisagem marcante e conformadora da identidade cultural da Cidade: a ponte, o Rio, as Avenidas comerciais, o antigo cinema, o Parque Centenário e o Pátio Ferroviário como principais elementos cênicos.

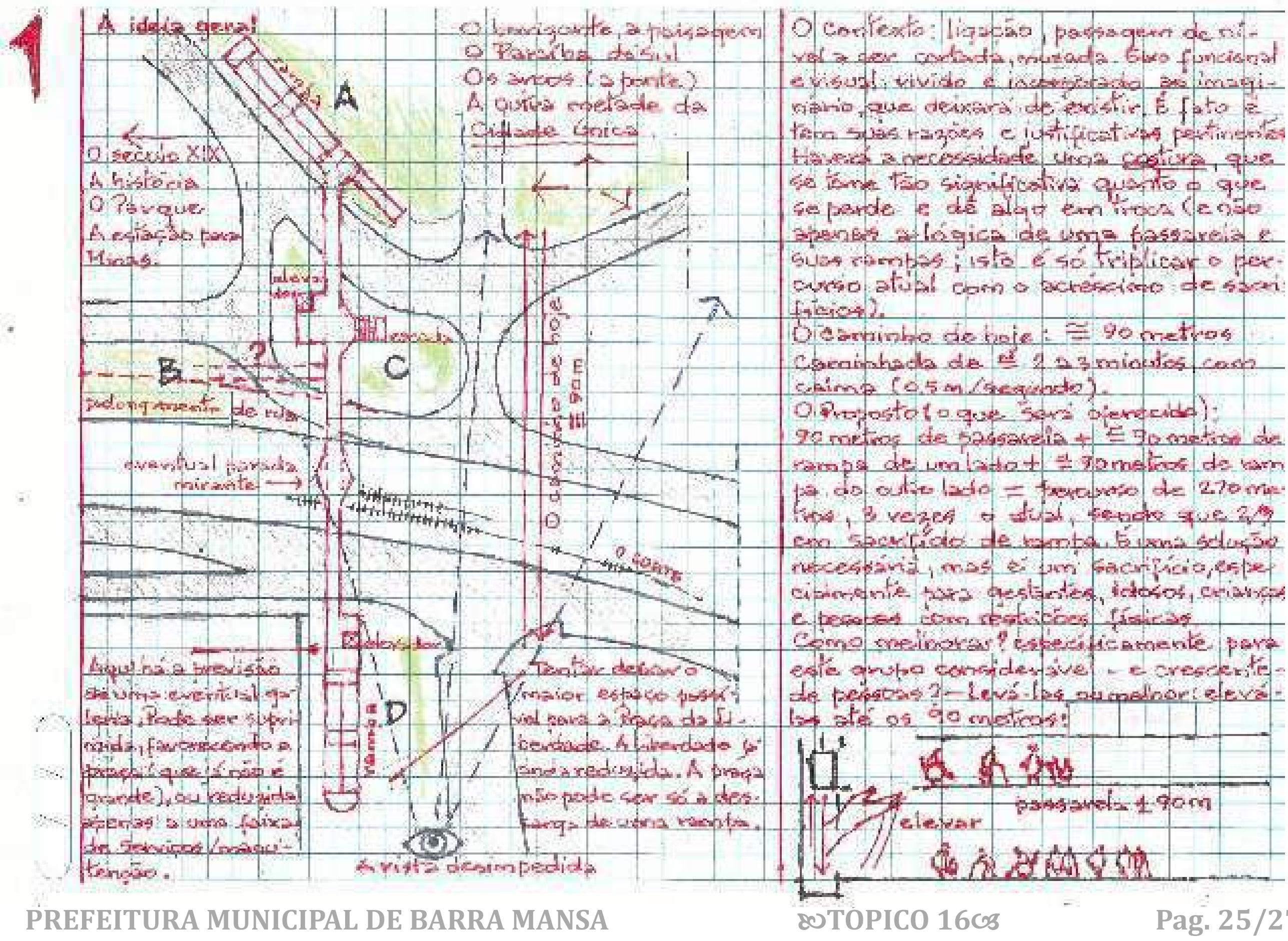



2
AV. JOAQUIM LEITE
desce
GALERIA
sobe
SERVIÇOS E DEPÓSITO
VIGIAS
DOCES
FLORES
ATENDIMENTO
escada de uso serviços
TÉRREO
0
5m
PRAÇA DA LIBERDADE
sobe
VISTA PELA RUA ALBERTO MUTEL

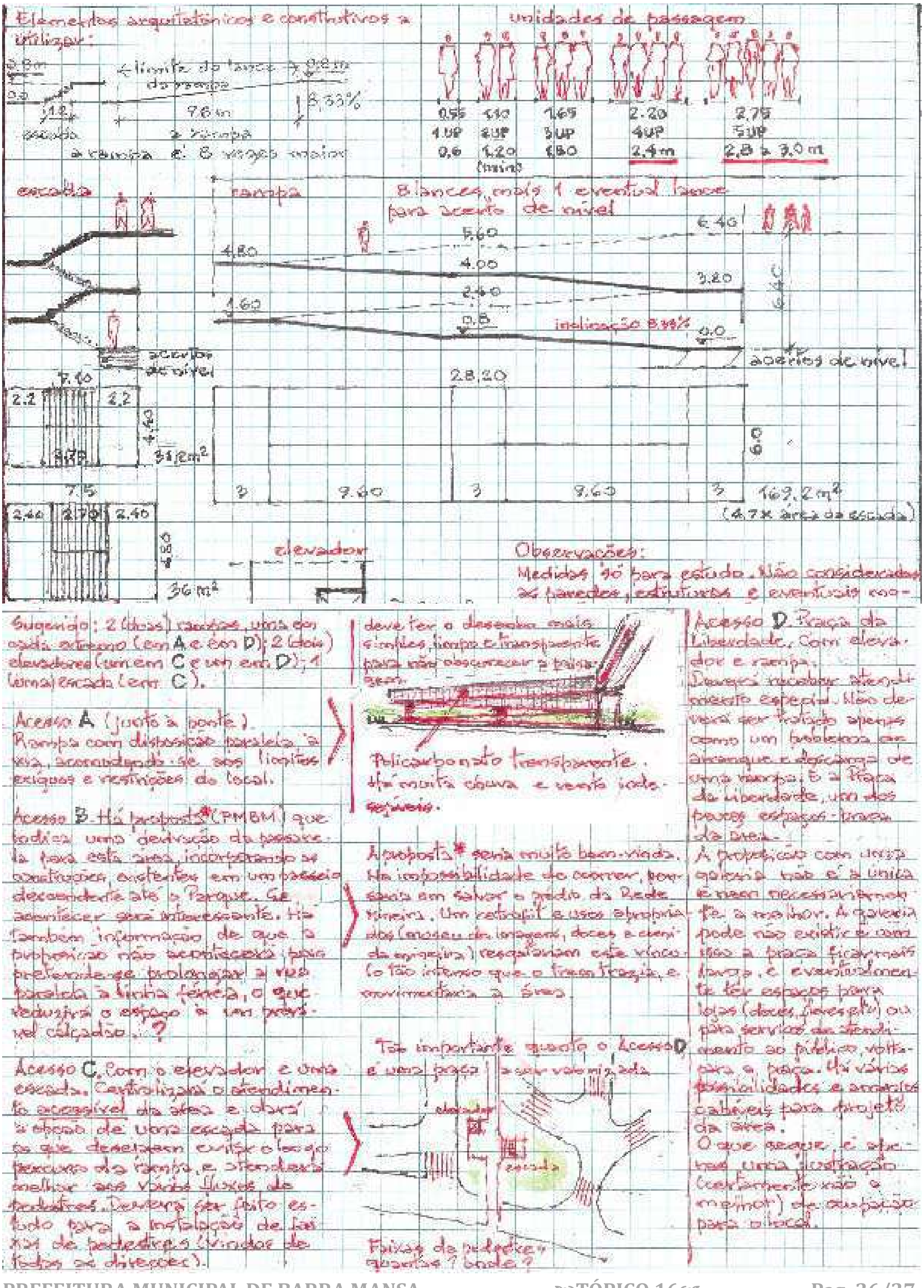

RUA OROZIMBO RIBEIRO
desce
TRECHO DA PASSARELA SOBRE A RUA OROZIMBO R.
desce
vazio
VIGIA
escada serviços
3º PISO
VIGILÂNCIA SEGURANÇA ATEND. PNE
PNE
WC
sobe
desce
2º PISO
RUA OROZIMBO R.
VIA FÉRREA

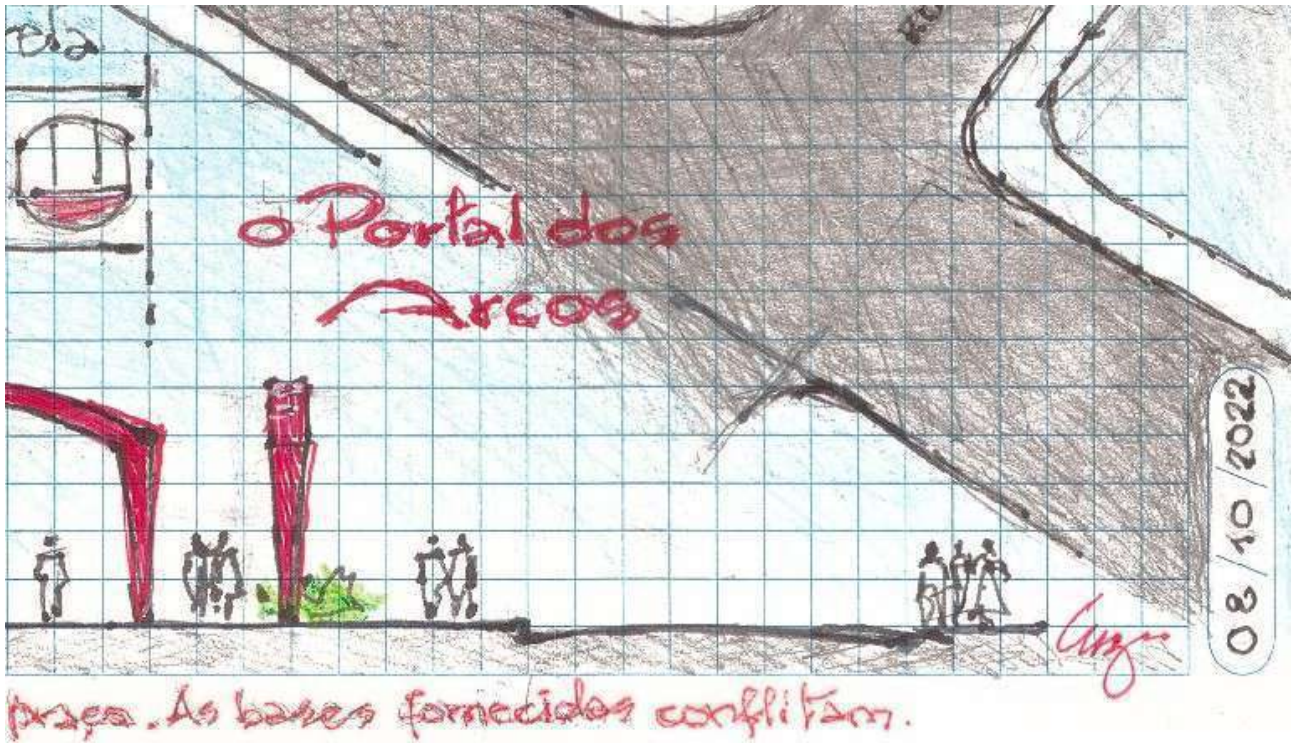


ELEVADOR EM VOLUME SACADO
O Portal dos Arcos
08/10/2022



1
A ideia geral
O século XIX
A história
O Parque
A
B
C
D
O corte
A vista desimpedida
O caminho de hoje: ≅ 90 metros
elevar


Elementos arquitetônicos e construtivos a utilizar:
unidades de passagem
0.55
1.10
1.65
2.20
2.75
1 UP
2 UP
3 UP
4 UP
5 UP
2,4 m
2,8 a 3,0 m
8,33%
7.6 m
escada
rampa
a rampa é 6 vezes maior
8 lances, mais 1 eventual lance para acerto de nível
5.60
4.80
4.00
2.40
1.60
0.8
6.40
3.20
0.0
inclinação 8,33%
acertos de nível
28.20
2.2
31,2m²
7.5
2.40
2.70
2.40
9.60
3
169,2 m²
(4.7x área da escada)
36 m²
elevador
Observações:
Medidas só para estudo. Não consideradas as paredes, estruturas e eventuais
Sugerido: 2 (duas) rampas, uma em cada extremo (em A e em D); 2 (dois) elevadores (um em C e um em D); 1 (uma) escada (em C).
Acesso A (junto à ponte).
Rampa com disposição paralela à via, acomodando-se aos limites exíguos e restrições do local.
Acesso B. Há proposta* (PMBM) que
Acesso C. Com o elevador e uma escada.
deve ter o desenho mais simples, limpo e transparente para não obscurecer a paisagem.
Policarbonato transparente.
A proposta* seria muito bem-vinda.
Tão importante quanto o Acesso D é uma praça a ser valorizada
Faixas de pedestres quantas? onde?
Acesso D. Praça da Liberdade. Com elevador e rampa.
da área.



A Prefeitura Municipal de Barra Mansa, através da Secretaria de Planejamento Urbano / Comissão de Elaboração do PLANMOB-BM, agradece ao UGB, em especial à Prof.ª Arq.ª Andrea Auad e ao Prof. Arq.º Roberto Pimenta, pela excepcional dedicação ao projeto e pela excelência desta proposta, que a CEPLAM acolhe c/ referência futura p/ o desenvolvimento do projeto da passarela.

Inácio Lino Pereira
Assinado digitalmente por Inácio Lino Pereira
ND: CN=Inácio Lino Pereira, E=inacio.lino.pereira@gmail.com
Razão: Eu atesto a precisão e a integridade deste documento
Localização: PMBM-SMPU-DECOP
Data: 2023.08.14 16:13:34-03'00'
Foxit PDF Reader Versão: 12.1.1