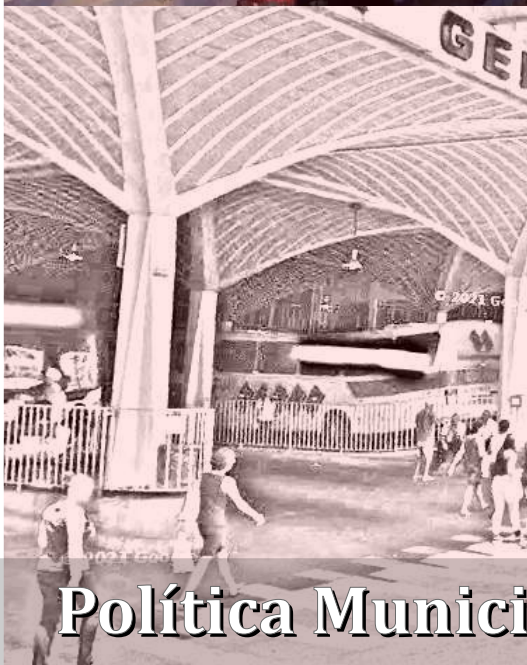


CIDADE DE BARRA MANSA

PlanMob

Plano de Mobilidade Urbana 2023



Volume I

Política Municipal de Mobilidade Urbana 2043



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 01

Sumário

Sumário	02
Apresentação	03
Preâmbulo	04
1. Introdução	05
1.1 Plano Diretor	05
1.2 Avaliação Externa do Plano Diretor	07
1.3 Legislação Municipal Correlata	07
1.4 Processo de Elaboração	08
2. Histórico da Cidade	13
3. Caracterização do Município	15
3.1 Aspectos Demográficos	16
3.2 Histórico da População	17
3.3 Aspectos Geográficos	18
3.4 Economia	19
3.5 Festividades e Eventos	21
3.6 Galeria de Imagens	23

A

Apresentação

O Plano de Mobilidade Urbana 2023 da Cidade de Barra Mansa, foi elaborado por uma equipe multidisciplinar de profissionais da Secretaria de Planejamento Urbano (SMPU), da Secretaria de Ordem Pública (SMOP) e da Controladoria-Geral da Prefeitura, contando apenas com os recursos próprios do Município, no aspecto financeiro e também quanto aos recursos humanos envolvidos, observando que foram utilizados os insumos disponíveis nos citados órgãos administrativos.

O objetivo do presente PLANMOB é apresentar com linguagem acessível o acervo de projetos que darão sustentabilidade à Cidade de Barra Mansa a curto, médio e longo prazo no que diz respeito ao tema. Aqui constam as intervenções que orientarão o planejamento da rede de mobilidade da Cidade para as próximas duas décadas, que se iniciarão a partir da sua aprovação pelo Poder Legislativo. As alternativas técnicas acordadas com a Sociedade e incluídas no presente PLANMOB-BM 2023-2043, foram modeladas para os cenários futuros, buscando qualificar a locomoção da população barramansense.

Lembramos que a Cidade já se encontra em pleno processo de transformação, em decorrência da retirada das linhas férreas do Pátio de Manobras. As áreas remanescentes após a retirada serão transferidas para o Município e vão permitir a reurbanização da Área Central, além de contribuir de fato para melhorar significativamente os deslocamentos das pessoas e

dos veículos. Isso somente foi possível, em virtude da obtenção no ano de 2018 dos recursos financeiros necessários ao prosseguimento das obras, junto à bancada do Rio de Janeiro na Câmara dos Deputados, em Brasília, que aportou uma verba de R\$ 20 milhões de reais naquela ocasião.

Aos próximos gestores municipais, caberá a tarefa de realizar os investimentos necessários à implantação dos projetos aqui propostos, que expressam a vontade da população de Barra Mansa em continuar seguindo o caminho da mobilidade mais sustentável, especialmente por meio de ações e intervenções que efetivamente priorizem o transporte público coletivo e o transporte ativo.

O conteúdo deste plano abrange múltiplas soluções que contemplam aspectos diversos da mobilidade urbana, tendo sido oriundos de processo participativo junto à Sociedade. Foram ouvidas as entidades representativas dos diversos segmentos sociais, tais como: ACIAP, CDL, SICOMÉRCIO, CODEC, UGB, UBM, Agência Líder de Desenvolvimento do Vale Médio Paraíba, SINDPASS, SINDUSCON, SULCARJ, ARCELORMITTAL, Conselho Municipal do Idoso e Conselho Municipal da Pessoa com Deficiência, e os estudantes e professores da Rede Pública e Particular de educação. Dessa forma, obtivemos o CONCEITO expresso neste documento.

O acervo reúne intervenções para os cenários projetados para os anos de 2028, 2033 e 2043, explicitando as metas a serem atingidas para as soluções propostas.

Rodrigo Drable Costa
Prefeito

P reâmbulo

O presente Plano de Mobilidade Urbana – PLANMOB 2023 tem como objetivo principal aumentar a eficácia e a eficiência dos deslocamentos das pessoas e do transporte de cargas no meio urbano da Cidade de Barra Mansa. Como resultado teremos a melhoria da qualidade de vida das pessoas e o aumento da produtividade econômica de nosso Município.

O Governo Brasileiro instituiu, através da Lei Federal nº 12.587 em 2012, a Política Nacional de Mobilidade Urbana. Um de seus principais dispositivos obriga os municípios a partir de 20 mil habitantes à elaboração dos planos municipais. Assim, como a população estimada pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) em 2021 foi de 185.237 habitantes, o Município de Barra Mansa está obrigado a elaborar o PLANMOB. De acordo com esta lei, a partir de abril de 2023 não poderão ter acesso a recursos do orçamento federal os municípios que não tiverem aprovado o plano de mobilidade, uma vez que o nosso município tem menos de 250 mil habitantes.

Apesar disto, poucos municípios conseguiram cumprir tal missão. Ao todo, o Brasil possui 5.565 municípios, segundo o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística IBGE. Deste total, 68,3% ou 3.804 municípios, estão desobrigados de executar o Plano de Mobilidade considerando que têm menos de 20 mil habitantes. Daqueles que estão obrigados a elaborar o

PLANMOB (cerca de 1.761 municípios) conforme levantamento feito pelo Ministério do Desenvolvimento Regional, até abril deste ano, 843 declararam possuir o Plano de Mobilidade, ou estar em processo de elaboração do documento, ou seja, menos de 48% do total. Nos municípios com menos de 250 mil habitantes¹, onde Barra Mansa se enquadra, apenas 249 (13% do total) daqueles obrigados a realizar o PLANMOB, de fato o efetivaram. No nosso caso, vários fatores contribuíram para a sua não realização até este momento, considerando haverem outras prioridades que exigiram destinação orçamentária em outro sentido, não permitindo o seu desenvolvimento no prazo adequado.

O PLANMOB 2023 é direcionado em especial aos cidadãos barramansenses. Pensando neles, a Secretaria de Planejamento Urbano utilizou uma metodologia simplificada para a sua elaboração visando observar o cumprimento do prazo legal estabelecido, bem como o bem-estar de toda a população.

Apresento, portanto, este plano que se propõe a orientar o município nos próximos 20 anos, com votos de que seja mais um passo para que a nossa Cidade seja mais planejada, sustentável e inclusiva.

Eros dos Santos

Secretário de Planejamento Urbano

¹ Fonte: <https://www.mobilize.org.br/noticias/13304/sai-ba-quais-cidades-concluíram-seus-planos-de-mobilidade-urbana.html>. Conforme dados atualizados em 02/08/2022 do MDR/SMDRU/DEMOM/CGGE. Acesso em 08/09/2022.

1

Introdução²

A formulação da Política Nacional de Mobilidade Urbana foi fundamentada na Constituição Federal 1988 (CF88), no artigo 21, inciso XX, que estabelece como competência privativa da União instituir diretrizes para o desenvolvimento urbano, e em seu artigo 182. Este último estabeleceu que a política urbana é responsabilidade do município e deve garantir as funções sociais da cidade e o desenvolvimento dos cidadãos. A inclusão de um capítulo específico sobre política urbana (arts. 182 e 183 da CF) foi resultado do Movimento Nacional pela Reforma Urbana, ocorrido na década de 1980.

Em 2001, foi aprovado o Estatuto da Cidade, que estabelece as diretrizes gerais e os instrumentos da política urbana. Entretanto, como o Estatuto da Cidade não dispõe sobre a mobilidade urbana, tornou-se necessário que o Executivo propusesse a edição de um normativo autônomo, para ampliar o conceito além dos transportes urbanos.

A Política Nacional de Mobilidade Urbana é um dos eixos estruturadores da Política Nacional de Desenvolvimento Urbano,

que deve ser entendida como um conjunto de princípios, diretrizes e normas que norteiam a ação do Poder Público e da sociedade em geral, na produção e na gestão das cidades. A Política Nacional de Desenvolvimento Urbano deve estar inserida num projeto nacional de desenvolvimento econômico e social, integrando por meio de sua transversalidade as políticas setoriais. Políticas territoriais, participação social e destinação de recursos financeiros são de vital importância para combater as disfunções urbanas, externalidades negativas e desigualdades territorial e social existentes no País.

1.1 Plano Diretor

O Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano e Ambiental (PDDUA), foi publicado em 06 de dezembro de 2006, na edição nº 293 do Jornal Notícia Oficial, que é o boletim informativo oficial da Prefeitura Municipal de Barra Mansa. Trata-se da 1ª Revisão do Plano Diretor de 1992.

O PDDUA se constitui em um conjunto de várias leis, assim discriminadas:

- Lei Complementar nº 48 – Política de Desenvolvimento Urbano;
- Lei Complementar nº 49 – Zoneamento e o Uso do Solo no Perímetro Urbano;
- Lei Complementar nº 50 – Zoneamento e Uso do Solo na Área Rural e nos Perímetros Urbanos Distritais;
- Lei Complementar nº 51 – Política Municipal de Habitação de Interesse Social;
- Lei Complementar nº 53 – Código de Execução de Projetos, de Edificações e de Obras – CODEX;

² Fonte do tópico: BRASIL. MINISTÉRIO DAS CIDADES. Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana. PlanMob: Caderno de Referência para a elaboração de Plano de Mobilidade Urbana. Brasília: Ministério das Cidades, 2015. (com adaptações)

- Lei nº 3.618 – Desafetação de áreas públicas municipais ocupadas por Núcleos de Posseiros;
- Lei nº 3.619 – Regulação urbanística e de parcelamento do solo em ZEIS;
- Decreto nº 5.106 – Regulamenta a Outorga de Concessão de Direito Real de Uso;
- Decreto nº 5.107 – Cria o Programa de Regularização de Loteamentos Irregulares e Clandestinos.

É necessário registrar que as normas vigentes referentes às Leis Complementares nº 007, 008 e 010 de 1992, pertinentes respectivamente ao Parcelamento do Solo Urbano, ao Código de Edificações e ao Patrimônio Histórico, permanecem em vigor, naquilo em que não houver conflito com a Política de Desenvolvimento Urbano e com as demais leis que compõem o atual Plano Diretor.

Dos Cadernos de Diagnósticos do PDDUA 2006 destacamos as seguintes considerações a respeito da Infraestrutura e da Mobilidade Urbana (grifos nossos):

- *Por outro lado, demandas não solucionadas no seu tempo significam no lastro pesado, passivos que afetam o desenvolvimento, a sustentabilidade e a gestão, nos novos parâmetros estabelecidos por novos ciclos produtivos. Afetam, no amplo sentido, a competitividade do Município ou da Cidade no contexto de desenvolvimento da região e desta forma, causas e efeitos congregam-se na construção da crise, da estagnação e do agravamento do quadro. A evolução assíncrona dos acontecimentos promoveu ainda os efeitos colaterais, que ampliam o*

passivo urbano, o crescimento na inércia, a favelização, as informalidades, a ausência de infraestrutura, a perda progressiva da mobilidade.

- *As questões específicas da mobilidade – Condicionada pelos atravessamentos, pela exiguidade da área aluvial, circunstanciada pela topografia e pelos vales transversais ao grande rio, resulta em uma morfologia descontínua e rarefeita, agregada ao adensamento contínuo ao longo do Rio Paraíba do Sul. A mobilidade representa o desafio mais consistente, entre o conjunto urbano e a sua perspectiva de dinâmica.*
- *A produção dos serviços públicos não tem, de modo geral, correspondido às necessidades reais dos municípios, além do acúmulo das demandas não solucionadas promoverem dificuldades maiores a serem transpostas, fundamentadas basicamente na organicidade e falta de controle do crescimento urbano.*
- *Os investimentos na área de infraestrutura básica para áreas loteadas precariamente e localizadas inadequadamente no território municipal, agravadas por baixas ocupações, elevem a relação custo-benefício dos gastos públicos, afastando previsões de complementação urbana dos assentamentos existentes.*
- *A questão se torna aceleradamente mais grave com a instabilidade financeira das prefeituras, sem contar com a irracionalidade administrativa motivada pela não observância de métodos sistêmicos de investimentos.*

Apesar dessas observações já constarem do Diagnóstico do PDDUA, é consenso que o texto final da lei que instituiu a Política

de Desenvolvimento Urbano, a Lei Complementar nº 48 de 2006, ficou aquém das reais necessidades de regulamentação no que diz respeito à Mobilidade Urbana.

1.2 Avaliação Externa do Plano Diretor³

O planejamento urbano também é um tema transversal a todas as políticas do Ministério, tendo o Plano Diretor como o principal instrumento integrador e articulador das demais políticas setoriais. Depois de aprovado o Estatuto da Cidade em 2001, os municípios avançaram na elaboração dos Planos Diretores, num momento em que os principais programas nacionais de investimento em infraestrutura urbana ainda não estavam instituídos, como o PAC e o Minha Casa Minha Vida.

A Rede Nacional de Avaliação e Capacitação para Implementação de Planos Diretores Participativos é um projeto que realizou a avaliação qualitativa de Planos Diretores em todo o Brasil, em parceria com a Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ), através do Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano e Regional (IPPUR), mobilizando a sociedade e os pesquisadores de todo o país, o que possibilitou a construção de um quadro do planejamento urbano no Brasil.

No estado do Rio de Janeiro, propostas de modificação do sistema viário relacionadas à melhoria da integração regional ou à implantação de obras para superar ele-

mentos compartimentadores do território foram constituídas nos municípios de Nilópolis, Belford Roxo, Mesquita, Caxias, Niterói, Queimados e **Barra Mansa**.

(...) Muitos municípios instituíram o plano setorial de mobilidade urbana, sistema viário ou similar. Entre eles: Duque de Caxias, Belford Roxo, Mesquita, Nova Friburgo, Campos, Niterói, Macaé, Rio das Ostras, Bom Jardim, Armação dos Búzios, Bom Jesus de Itabapoana, Santo Antônio de Pádua, **Barra Mansa**, São Francisco de Itabapoana, Seropédica, Três Rios e Guapimirim, no Rio de Janeiro.

(...) Cabe observar que alguns municípios detalharam as diretrizes ou critérios para a elaboração dos planos setoriais, enquanto outros apenas estabeleceram a obrigatoriedade dos planos e muitos não definem prazos para a execução⁴.

1.3 Legislação Municipal Correlata

As seguintes legislações municipais guardam relação com as questões referentes à infraestrutura e à mobilidade urbana:

▪ Lei Orgânica Municipal 1990:

Art. 4º – Ao Município de Barra Mansa compete:

I – dispor sobre assuntos de interesse local, cabendo-lhe, entre outras, as seguintes atribuições:

³ Fonte do tópico: Os planos diretores municipais pós-estatuto da cidade: balanço crítico e perspectivas / Orlando Alves dos Santos Junior, Daniel Todtmann Montandon (orgs.). – Rio de Janeiro: Letra Capital: Observatório das Cidades: IPPUR/UFRJ, 2011.

⁴ O município de Barra Mansa apenas estabeleceu a obrigatoriedade de execução do “Plano de Mobilidade e Transportes Urbanos”, no Art. 5º § 1º inc. III, da Lei Complementar nº 48/2006 do PDDUA, sem contudo definir o prazo para a sua realização.

(...)

7. Elaborar o seu Plano Diretor;

8. Promover o adequado ordenamento territorial, mediante planejamento e controle do uso, do parcelamento e da ocupação do solo urbano;

9. Estabelecer as servidões necessárias aos seus serviços;

10. Regulamentar a utilização dos logradouros públicos e, especialmente, no perímetro urbano:

a) prover sobre o transporte coletivo urbano, que poderá ser operado através de concessão ou permissão, fixando itinerário, os pontos de parada e as respectivas tarifas;

b) prover sobre o transporte individual de passageiros, fixando os locais de estacionamento e as tarifas respectivas;

c) fixar e sinalizar os locais de estacionamento de veículos, os limites das “zonas de silêncio” e de trânsito e tráfego em condições especiais;

d) disciplinar o transporte de carga e descarga, fixando a tonelage máxima permitida em vias públicas municipais, bem como o armazenamento de materiais tóxicos, inflamáveis, combustíveis, radioativos, corrosivos e outros que possam constituir fonte de risco em vias públicas, disciplinado-se, outrossim, o local de estacionamento ou pernoite dos veículos que executam esses serviços;

e) disciplinar a execução dos serviços e atividades neles desenvolvidos;

11. Sinalizar as vias urbanas e as estradas municipais, bem como regulamentar e fiscalizar a sua utilização.

- Lei nº 1.715/1980 – Aprova o Regulamento do Transporte Coletivo Municipal de Passageiros de Ônibus.

- Lei nº 1.609/1981 – Autoriza o Poder Executivo a estabelecer estacionamento rotativo de veículos

- Lei nº 3.310/2002 – Cria vagas exclusivas de estacionamentos para consumidores em farmácias e drogarias.

- Lei nº 3.355/2002 – Dispõe sobre o Transporte Coletivo Urbano.

- Lei nº 4.204/2013 – Institui a bicicleta como modal de Transporte Regular.

- Lei nº 4.321/2013 – Dispõe sobre a criação da Ouvidoria do Transporte Coletivo.

- Lei nº 4.398/2014 – Proíbe a expedição de alvará de funcionamento para estacionamentos rotativos horizontais, particulares nas ruas centrais da cidade.

- Lei Complementar nº 90/2021 – Altera dispositivos da Lei Complementar nº 49/2006. Extingue a obrigação da construção de vagas para veículos, garagem ou estacionamento na área central da cidade.

- Decreto nº 7.919/2014 – Dispõe sobre a modernização, reformulação e ampliação do sistema de transporte coletivo de passageiros.

- Decreto nº 8.250/2015 – Regulamenta e define o que são as “Ruas Centrais da Cidade” citadas na Lei nº 4.398/2014.

- Decreto nº 8.391/2016 – Aprova o Regulamento Operacional do Serviço de Transporte Coletivo.

1.4 Processo de Elaboração

A questão da Mobilidade Urbana na cidade de Barra Mansa foi abordada em três ocasiões distintas.

■ A primeira ocorreu em 2013 com a organização do 1º Fórum de Mobilidade Urbana de Barra Mansa, ocorrido no dia 19 de outubro e amplamente noticiado na imprensa; estava centrado na Lei Federal nº 12.587/2012.



Fonte: Arquivos da PMBM / SMPU (Convite).



Fonte: Arquivos da PMBM / SMPU (Programação).

Do Relatório Final destacamos, por oportuno, as conclusões do Grupo responsável pelo Eixo IV – Mobilidade com acessibilidade para ciclistas e pedestres, por ainda

se manterem viáveis a atuais (grifos nossos):

O último grupo evidenciou o cidadão que não utiliza os modos motorizados de transporte, visando a mobilidade com acessibilidade para ciclistas e pedestres, sugerindo uma política de incentivo da bicicleta como modal de transporte⁵, tornando viável a criação da ciclovias da divisa de Volta Redonda até o bairro Bocaininha pelas vias que margeiam a linha férrea, inclusive nas novas avenidas que surgirão das obras de adequação ferroviária, destacando como os demais grupos, uma campanha educacional e o apoio das associações de moradores em divulgar a ciclovias; estimular atividades promocionais que favoreçam o uso da bicicleta, consolidando como esse o momento propício na criação de bicicletário em prédios e locais públicos; criação das recicladoras⁶ para o acesso ao modal das classes menos favorecidas. O eixo com suas propostas, analisando os relatos apresentados, fortaleceu a importância do acesso dos pedestres, sendo de fundamental vigor o redesenho das calçadas, melhorando a qualidade e acessibilidade, aplicando todos os meios necessários para transposição deles, oferecendo à cidade uma fiscalização mais efetiva do uso das calçadas para outras finalidades que não sejam o passeio de pedestre.

5 Essa sugestão foi implementada através da Lei nº 4.204/2013 que instituiu a bicicleta como modal de transporte regular, agora há que se efetivá-la de fato.

6 A recicladora é um triciclo com capacidade para 350 quilos, e é destinada à coleta de matéria prima reciclável, além de atender a necessidade de descarte de resíduos sólidos urbanos que são gerados durante shows e eventos.

■ A segunda ocasião, ainda que sem conexão direta com o tema naquela ocasião, guarda pertinência por se referir a assunto concernente ao transporte coletivo do município. Trata-se da Concorrência Pública nº 003/2014 para “Concessão de Serviços de Transporte Coletivo Regular de Passageiros”, levada a termo através do Processo Administrativo nº 13.240/2013.

Entre as mudanças implementadas, além de ônibus novos, houve a troca de itinerários, baseada em estudos executados pela

empresa Planum⁷, consultoria especializada em transporte coletivo no Brasil.

A empresa vencedora foi o Consórcio Barra Mansa e o contrato foi celebrado em 24 de abril de 2015. O consórcio foi formado por duas empresas da cidade (Colitur e Triecon).

A empresa fez pesquisas para descobrir o interesse dos usuários do sistema de transporte coletivo e criar as novas linhas conforme a conveniência deles.



PREFEITURA MUNICIPAL DE BARRA MANSA
ESTADO DO RIO DE JANEIRO

PREÂMBULO

O Município de Barra Mansa, através de sua Comissão Especial de Licitação nomeada pela Portaria de N° 080 de 02 de junho de 2014 e alterada pela Portaria N° 146 de 10 de novembro de 2014, torna público que fará realizar, na sua posição de ente municipal, Licitação na modalidade de Concorrência, com **inversão das fases**, nos termos do Artigo 120 da Lei 11.196/05, que altera o artigo 18 da Lei 8.987/95, ou seja: **“HABILITAÇÃO, APÓS O JULGAMENTO DAS PROPOSTAS TÉCNICAS E VALOR DA TARIFA”**, do tipo “melhor proposta em razão da combinação dos critérios de menor valor da tarifa do serviço público a ser prestado com o de melhor técnica; *(Inciso acrescentado pela Lei nº 9.648, de 27-05-98)*”, de acordo com o inciso V do Artigo 15 da Lei 8.987 de 13.02.95, e nos demais termos das Leis Federais nº 8.987/95 e 8.666/93, visando contratar operadora para a concessão da exploração e prestação do serviço de transporte coletivo regular municipal.

Para ser admitido à presente Concorrência, na condição de Licitante, deverá o interessado protocolar e entregar, no setor de protocolo, mediante recibo, Rua Luiz Ponce N° 203, Centro, 1° Pavimento, Município de Barra Mansa – Rio de Janeiro, no intervalo de 08:00 (oito) Horas às 09:00 (nove horas) do dia 03 (três) de março de 2015, os envelopes a que se refere o item 10 do Edital. A sessão pública de abertura dos envelopes será realizada a às 09:30 (nove horas e trinta minutos) do dia 03 (três) de março de 2015, no mesmo local (Rua Luiz Ponce N° 203, Centro, 1° Pavimento, Município de Barra Mansa – RJ).

A presente Concorrência tem por fundamento o art. 30, inciso V da Constituição Federal e será regida pela Lei Federal 8.987 de 13 de fevereiro de 1995, e mediante aplicação da Lei Federal 8.666 de 21 de Julho de 1993 (com as alterações introduzidas pelas Leis 8.883 de 8 de junho de 1994, 9.074 de 7 de julho de 1995, 9.854 de 27 de Outubro de 1999), e ainda Lei Orgânica do Município, das Leis Municipais nº 1.715 de 23 de outubro de 1.983 e 3.355 de 04 de novembro de 2.002 e pelas disposições contidas no presente Edital e demais legislação aplicável.

Concorrência 003/2014 - Secretaria Municipal de Ordem Pública Página 3

Fonte: Arquivos da PMBM / SMOP / COORTRAN (Preâmbulo do processo licitatório).



PREFEITURA MUNICIPAL DE BARRA MANSA
ESTADO DO RIO DE JANEIRO

O processo Licitatório teve início com a realização da Audiência Pública no dia 12 de novembro de 2014 na Quadra do “Ilha Clube” - Associação Barramansense, situado na Av. Presidente Kennedy, 854, Ano Bom, Barra Mansa - Rio de Janeiro, na publicação do Decreto N° 7.919 de 26 de novembro de 2014 - Ato de Justificativa de Outorga e na abertura do Processo Administrativo de N° 13.240/2013, e com aviso publicado no Diário Oficial da União, Diário Oficial do Estado de Rio de Janeiro, *site* do Município de Barra Mansa, no Jornal “O Dia”, no Jornal local “Diário do Vale”, “A Voz da Cidade” e afixado no mural do Prédio da Sede da Prefeitura do Município de Barra Mansa.

Os interessados poderão adquirir o Edital e seus anexos (no total de 856 – oitocentas e cinquenta e seis páginas), (mediante identificação e dados para correspondência - emails, endereço e telefones) e entrega de CD Virgem, no Setor de Compras, sala de Licitações, no horário de 08:00 às 16:00 horas na Prefeitura Municipal de Barra Mansa, no endereço na Rua Luiz Ponce N° 203, Centro, 1° Pavimento, Barra Mansa/RJ, em CD ROM.

Barra Mansa, 12 de dezembro de 2014.

Jonathan Marins Aguiar Presidente da Comissão Especial	Dr. Ernesto dos Santos Nogueira Neto Procurador Geral do Município
Jonastonian Marins Aguiar Prefeito Municipal	

Concorrência 003/2014 - Secretaria Municipal de Ordem Pública Página 4

Fonte: Arquivos da PMBM / SMOP / COORTRAN (cont. do Preâmbulo).

7 <https://br.linkedin.com/company/planum-planejamento-consultoria-urbana>

A frota foi composta naquele momento por cerca de 90 ônibus. De 30 a 40% foram de veículos novos e o restante com até dois anos de vida útil. Conforme previsto no processo licitatório, logo no início foram incorporados à frota 43 ônibus novos. Os demais foram integrados posteriormente de forma gradativa⁸.

■ A terceira ocasião em que o município de Barra Mansa tratou da questão relativa à mobilidade urbana, ocorreu com a nomeação de uma Comissão encarregada da elaboração do PLANMOB, através da Portaria nº 44/2022-GP em 01/06/2022, formada por funcionários de carreira dos Quadros Técnicos da PMBM. A comissão teve caráter multidisciplinar, composta por profissionais das Secretarias de Pla-

nejamento Urbano, de Ordem Pública e da Controladoria-Geral. Todos com qualificação técnica, ampla experiência e visão crítica dos problemas da cidade.

Em 27/06/2022, a Comissão de Elaboração do Plano de Mobilidade (CEPLAM) aprovou o plano de ação para que fossem tomadas as providências necessárias e, a partir dele, executar as tarefas acordadas.

O Plano de Ação foi concebido para dar conta desta responsabilidade com rapidez e de forma organizada. Ele estabeleceu resumidamente o seguinte:

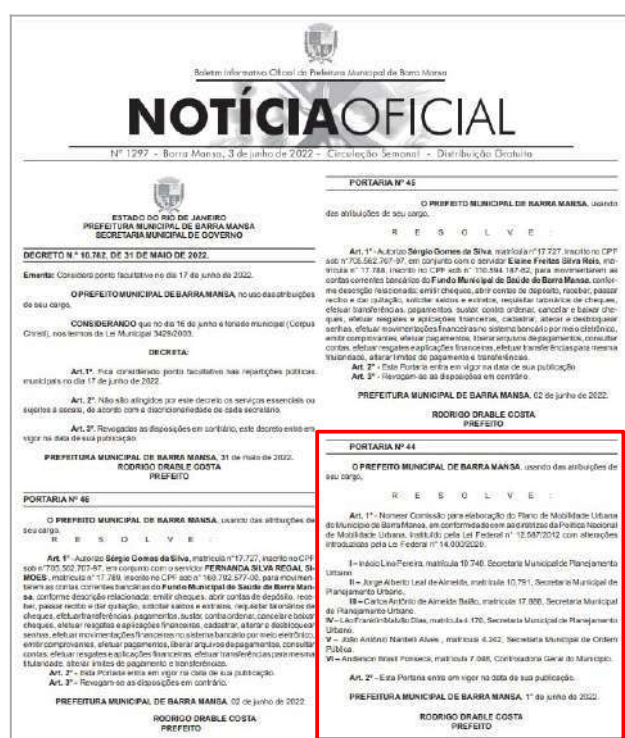
1) Adoção da Cartilha do Programa de Apoio à Elaboração de Planos de Mobilidade Urbana Simplificados do Ministério das Cidades 2017⁹.

2) Audiências Setoriais de Ouvidoria com as instâncias da Sociedade diretamente ligados ao tema; cuja interlocução foi estabelecida pelo Secretário de Planejamento Urbano com as diversas entidades da sociedade civil organizada e os estudantes e professores da rede pública de educação, em especial o Centro Universitário Geraldo Di Biase – UGB; conforme foi explicitado na Apresentação do PLANMOB-BM.

3) Estudos Técnicos baseados na bibliografia e na coletânea de documentos disponíveis na Prefeitura:

- Diagnóstico da Planum Consultoria elaborado para o Sistema de Transporte Público de Passageiros (STPP) do Município (2015) – cedido pelo SINDPASS;

9 Esta providência se justificou pela exiguidade do tempo disponível e por apresentar uma metodologia compatível com o trabalho a ser executado, bem como pelo fato do sistema de transporte ter sido reformulado há pouco tempo – embora seja direcionada a municípios de até 100 mil habitantes.



Fonte: Arquivos da Sec. de Governo da PMBM. A Portaria nº 44 GP foi publicada em 03/06/2022 no Boletim Informativo nº 1.297.

8 Atualmente a frota dispõe de 3 vans do sistema VAI (atende os deficientes), 10 micro-ônibus, 84 ônibus convencionais e 8 ônibus pesados.

- Cadernos Técnicos da Readequação do Pátio Ferroviário de Manobras no Município (DNIT, MRS e VLI/FCA);

- Projetos de obras em execução ou planejadas, oriundos da captação de recursos federais para o Município;

- Estudo das Interligações Viárias do Plano Diretor 2006 / Resgate de cadernos técnicos esparsos da SMPU, em especial o referente ao **Estudo de Transportes Urbanos 1981 – GEIPOT / EBTU**;

4) Estabelecimento das Diretrizes Gerais de curto prazo (5 anos), médio prazo (10 anos) e longo prazo (20 anos), bem como na definição do objetivo final consistindo na minuta do Projeto de Lei da “Política Municipal de Mobilidade Urbana Sustentável – PMMUS 2043”, que adotou o lema **“Projetando o Futuro da Cidade que Queremos”**, com destaque especial para os seguintes temas, dentre outros:

- Acessibilidade (pessoas/veículos);
- Biocombustíveis;
- Hierarquização das vias,
- Ciclovias e ciclofaixas;
- Sistemas de trânsito e transporte;
- Motorização dos veículos;
- Estacionamento;
- Carga e descarga na Área Central;
- Fortalecimento institucional, etc.



2

Histórico da Cidade¹⁰

Barra Mansa teve o território desbravado em fins do século XVIII, formando-se o núcleo original às margens dos caminhos das tropas que rumavam para o interior do país, passando o povoado a atuar como base de abastecimento dos fluxos migratórios desencadeados pela mineração. Graças à posição geográfica, o local foi perdendo o caráter de ponto de pousada e passou a expandir as funções comerciais. A consequente atração de colonos para suas terras, no início do século XIX, fez com que o café despontasse como principal produto.

O núcleo passou a desenvolver-se após a edificação de uma pequena capela em louvor a São Sebastião, nas proximidades da foz do rio Barra Mansa junto ao rio Paraíba do Sul, no local chamado Posse. Segundo a tradição, um dos mais antigos fazendeiros em Barra Mansa, o barão Custódio Ferreira Leite, ali se fixou, dedicando-se ao plantio e cultivo do café no início do século XIX. Entre os benefícios creditados a esse pioneiro, destacam-se a demarcação do centro urbano e as construções da igreja matriz e da cadeia pública, bases para que o povoado alcançasse a condição de vila.

Em 3 de outubro de 1832, o governo do Império decretou a emancipação do município, com desmembramento de suas terras daquelas do município de Resende, com a instalação ocorrida em 14 de abril de 1833. Em 1857, a vila de Barra Mansa foi elevada à categoria de cidade.

A exaustão dos solos mais férteis e a abolição da escravidão provocaram o declínio da cafeicultura e o êxodo rural, tendo a cultura do café cedido lugar à pecuária de corte extensiva, evoluindo posteriormente para a produção leiteira.



Fábrica da Companhia Nestlé em 1939

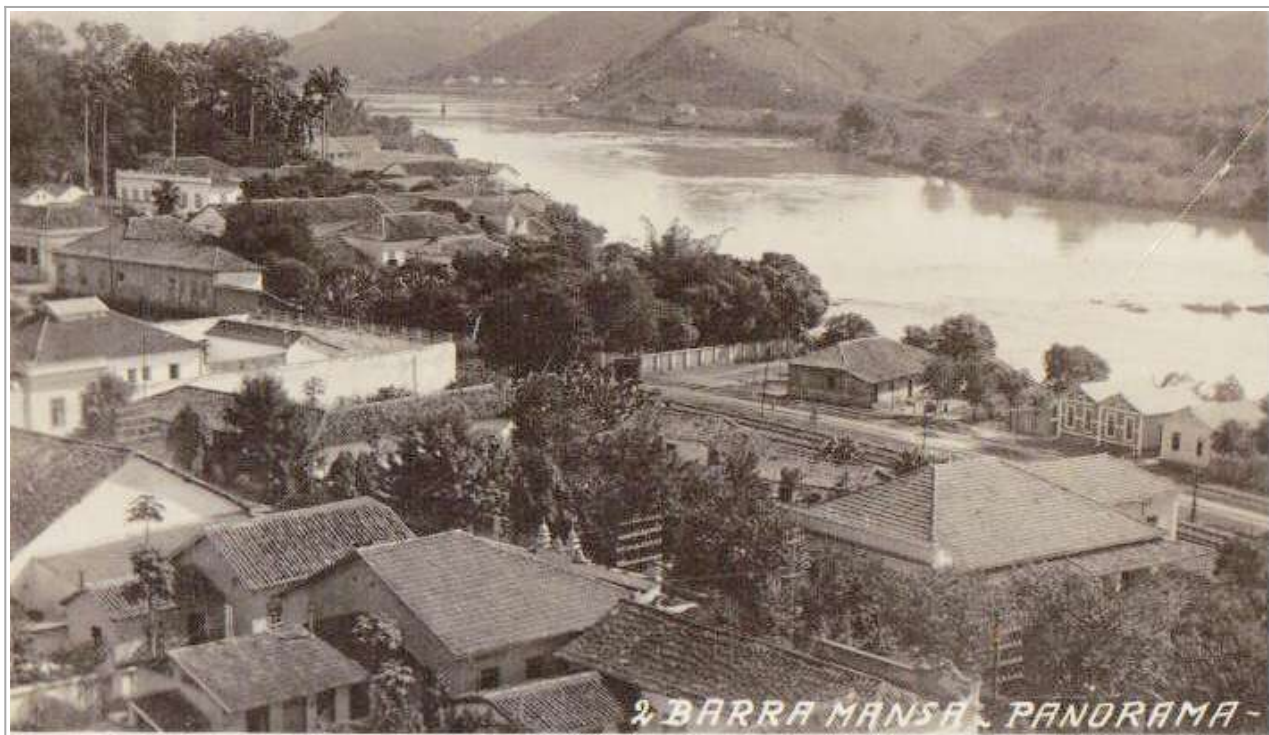
No final da década de 30, teve início o desenvolvimento industrial do município, com a implantação de setores ligados às indústrias alimentares. O grande marco da expansão industrial no Brasil, deflagrada no período posterior à 2ª Guerra Mundial, foi representado pela instalação da primeira usina da CSN, em Volta Redonda, na época ainda distrito de Barra Mansa. As indústrias metalúrgica e mecânica aí se estabeleceram a partir da década de 50.

Na década de 30, o município foi o maior produtor de leite do Brasil e entre as décadas de 30 e 50, ficou conhecida como a Pittsburgh Fluminense, época em que também passou a ser conhecida como a “Cidade do Aço”.

¹⁰ Fonte do tópico: TRIBUNAL DE CONTAS DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO. Estudos Socioeconômicos dos Municípios – Edição 2021. Disponível no sítio <https://www.tce.rj.gov.br/> (com adaptações)

Barra Mansa e Volta Redonda, juntas, exercem influência direta sobre grande parte da Região do Médio Paraíba, bem como sobre a porção meridional do Centro-Sul fluminense. Devem tal condição ao fato de abrigar conurbação representada

pelas duas sedes, cujo crescimento está relacionado à implantação da CSN, que desempenhou papel multiplicador na atividade industrial da região, com o consequente aumento de serviços.



Vista parcial do Centro da Cidade em 1936



Vista da Av. Joaquim Leite em 1942

3

Caracterização do Município¹¹

Barra Mansa pertence à Região do Médio Paraíba, que também abrange os municípios de Barra do Piraí, Itatiaia, Pinheiral, Piraí, Porto Real, Quatis, Resende, Rio Claro, Rio das Flores, Valença e Volta Redonda.



Fonte: Fundação Ceperj

De acordo com o IBGE, o município tem uma área total de 547,2 quilômetros quadrados, correspondentes a 8,8% da área da Região do Médio Paraíba. Os limites municipais, no sentido horário, são: Porto Real, Quatis, Valença, Barra do Piraí, Volta Redonda, Rio Claro, São Paulo e Resende.

Barra Mansa é servida por rodovias que permitem a comunicação não só com outros municípios fluminenses, mas também

com São Paulo e Minas Gerais, destacando-se a rodovia Presidente Dutra e a BR-393. A rodovia BR-393 faz a conexão da Rio-São Paulo com a Rio-Belo Horizonte e a Rio-Bahia. Esta rodovia, que começa em Barra Mansa, na Via Dutra, segue por Volta Redonda, Barra do Piraí, Vassouras e Paraíba do Sul, encontra-se com a BR-040 em Três Rios e com a BR-116 em Sapucaia, na fronteira com o município de Carmo e o estado de Minas Gerais. Adicionalmente, a RJ-155 alcança a BR-494 em Rio Claro, acesso para Angra dos Reis, no litoral do estado.

O município é próximo também a importantes centros econômicos nacionais como Rio de Janeiro/RJ (130 km), São Paulo/SP (318 km) e Belo Horizonte/MG (440 km).

A ferrovia, foi concedida à MRS (*Malha Regional Sudeste*) e à VLI (antigo acrônimo para *Valor da Logística Integrada*) e ambas cruzam o território municipal.

As figuras a seguir, apresentam o mapa de Barra Mansa com os municípios limítrofes e uma imagem de satélite.



Fonte: <https://pt.map-of-rio-de-janeiro.com/>

¹¹ Fonte: TRIBUNAL DE CONTAS DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO. Estudos Socioeconômicos dos Municípios – Edição 2021. Disponível no site <https://www.tce.rj.gov.br/> (com adaptações)



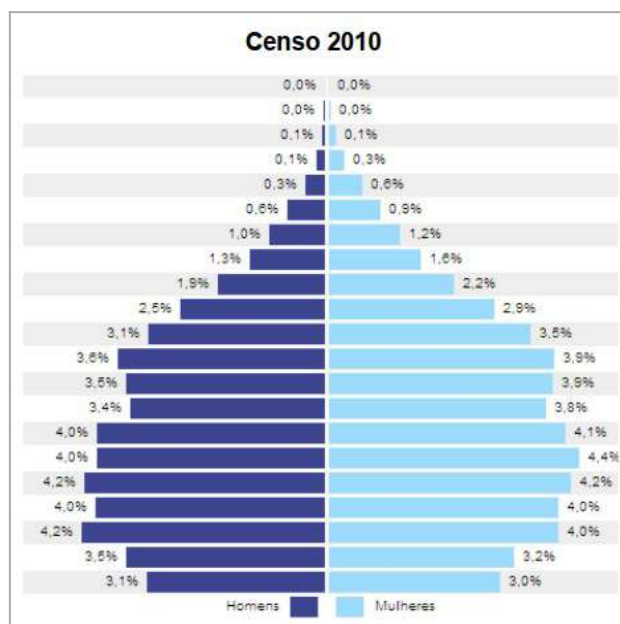
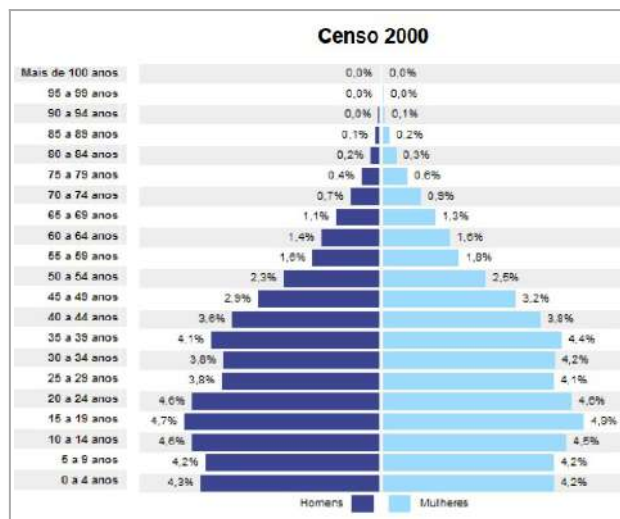
Fonte: Google Earth 2022. Cidade de Barra Mansa às margens do rio Paraíba do Sul, a 24,3 km de altitude, em conurbação com Volta Redonda a nordeste. Coordenadas: 584.646.30 m E; 7.507.074.14 m S

3.1 Aspectos Demográficos¹²

De acordo com o Censo Demográfico 2010 do IBGE, Barra Mansa tinha uma população de 177.813 habitantes, correspondente a 20,8% do contingente da Região do Médio Paraíba, com uma proporção de 93,2 homens para cada 100 mulheres. A densidade demográfica era de 324,94 habitantes por km², contra 138,1 habitantes por km² de sua região. A taxa de urbanização correspondia a 99% da população. Em comparação com a década anterior, a população do município aumentou 4,1%, o 70º maior crescimento no estado do Rio de Janeiro um total de 92 municípios.

A comparação entre as pirâmides etárias construídas pelos censos 2000 e 2010 revela mudanças no perfil demográfico municipal, com estreitamento na base e alargamento no meio, conforme demonstram as figuras a seguir com a distribuição da população por sexo, segundo os grupos de idade, de acordo com os censos 2000 e 2010. **O Índice de Desenvolvimento Humano Municipal (IDHM) de Barra Mansa era 0,729, em 2010.**

12 Idem Nota 09.



Fonte: IBGE Censo 2010

A população local, de acordo com o censo, distribuída-se no território municipal da seguinte forma:



Fonte: TCE com dados extraídos do IBGE

Segundo o levantamento, o município possuía 63.745 domicílios, dos quais 3% eram de uso ocasional. Ainda com base em informações do censo, contava com 1.853 domicílios particulares ocupados em 18 aglomerados subnormais, onde viviam 6.182 pessoas.

A população de Barra Mansa, em 2020, foi estimada pelo IBGE em 184.833 pessoas. Neste ano, o município tinha um contingente de 133.606 eleitores de acordo com o TSE, correspondente a 72% do total da população. Havia cinco agências de correios conforme informou os Correios e 10 agências bancárias de acordo com o Banco Central do Brasil.

3.2 Histórico da população ¹³

A população de Barra Mansa é composta por descendentes de imigrantes europeus (principalmente portugueses, italianos e espanhóis), mas também franceses e alemães, além de uma dinâmica colônia sírio-libanesa, assim como também ameríndios e de escravos africanos. Com toda essa riqueza racial, o município continua sendo uma das mais importantes cidades do Sul Fluminense.

Entre 2000 e 2010, a população de Barra Mansa teve uma taxa média de crescimento anual de 0,41%. Na década anterior, de 1991 a 2000, a taxa média de crescimento anual foi de 0,49%.

Em relação à estrutura etária, entre 2000 e 2010, a razão de dependência de Barra

Mansa passou de 46,72% para 41,08% e a taxa de envelhecimento evoluiu de 5,90% para 8,08%. Entre 1991 e 2000, a razão de dependência foi de 54,22% para 46,72%, enquanto a taxa de envelhecimento evoluiu de 4,17% para 5,90%.

População	População (1991)	% do Total (1991)	População (2000)	% do Total (2000)	População (2010)	% do Total (2010)
População total	163.418	100,00	170.753	100,00	177.813	100,00
Homens	80.440	49,22	83.071	48,65	85.792	48,25
Mulheres	82.978	50,78	87.682	51,35	92.021	51,75
Urbana	159.021	97,31	165.134	96,71	176.193	99,09
Rural	4.397	2,69	5.619	3,29	1.620	0,91
Taxa de Urbanização	-	97,31	-	96,71	-	99,09

Fonte: PNUD, IPEA e Fundação João Pinheiro – FJP

Crianças e Jovens	1991	2000	2010
Mortalidade infantil	25,20	16,70	14,90
% de crianças de 4 a 5 anos fora da escola	-	41,98	16,78
% de crianças de 6 a 14 anos fora da escola	12,12	2,53	1,63
% de pessoas de 15 a 24 anos que não estudam nem trabalham e são vulneráveis à pobreza	-	13,00	7,66
% de mulheres de 10 a 14 anos que tiveram filhos	0,12	0,00	0,78
% de mulheres de 15 a 17 anos que tiveram filhos	2,84	3,88	4,34
Taxa de atividade - 10 a 14 anos (%)	-	4,04	2,98
Família			
% de mães chefes de família sem fundamental completo e com filhos menores de 15 anos	10,74	12,60	10,72
% de pessoas em domicílios vulneráveis à pobreza e dependentes de idosos	2,84	2,20	1,64
% de crianças extremamente pobres	11,90	6,28	2,93
Trabalho e Renda			
% de vulneráveis à pobreza	54,14	38,48	23,04
% de pessoas de 18 anos ou mais sem fundamental completo e em ocupação informal	-	43,64	30,06
Condição de Moradia			
% de pessoas em domicílios com abastecimento de água e esgotamento sanitário inadequados	0,58	1,71	0,47

Fonte: PNUD, IPEA e Fundação João Pinheiro – FJP

Os últimos dados divulgados pelo Atlas do Desenvolvimento Humano do Brasil mostram que Barra Mansa ocupa a 1052ª posição, em 2010, em relação aos 5.565 municípios do Brasil. Em relação aos 92 outros municípios do Rio de Janeiro, Barra Mansa ocupa a 26ª posição. O município está situado na faixa de Desenvolvimento Humano Alto (IDHM entre 0,700 e 0,799).

¹³ Fonte do tópico: Acervo PMBM | EGL Engenharia – Planejamento Operacional da Gestão Administrativa e Fiscal dos Problemas Urbanos Mais Críticos (2013).

3.3 Aspectos Geográficos¹⁴

O município de Barra Mansa fica localizado às margens do Rio Paraíba do Sul, na região fluminense do Médio Vale do Paraíba, entre as Serras do Mar e da Mantiqueira.

A cidade dispõe de uma significativa bacia hidrográfica e é servida pelo mais importante tronco ferroviário do país (MRS Logística e Ferrovia Centro Atlântica, atual VLI). Além disso, conta com excelente sistema rodoviário, que faz a ligação com as principais capitais e cidades da Região Sudeste. A Rodovia Presidente Dutra (BR-116) é o eixo central.

3.3.1 Informações Gerais

3.3.1.1 Localização

O município de Barra Mansa está localizado no Sudeste do Brasil, no Sul fluminense do Estado do Rio de Janeiro. É caracterizada como a sexta Região de Governo do Médio Paraíba, entre as Serras do Mar e da Mantiqueira. Fica a 110 km do Rio de Janeiro (RJ), 300 km de São Paulo (SP), 460 km de Belo Horizonte (MG), 650 km de Vitória (ES), 85 km do porto de Angra dos Reis (RJ) e 90 km do porto de Sepetiba, no município de Itaguaí (RJ).

3.3.1.2 Limites

Os municípios limítrofes são ao Norte, Valença e Quatis; ao Sul, Rio Claro, Piraí e Bananal (SP); ao Leste, Volta Redonda,

Barra do Piraí e Piraí; e a Oeste, Resende, Quatis e Porto Real.

3.3.1.3 Distritos, Área e Coordenadas:

Está dividido em 6 distritos: Barra Mansa (sede, 1º), Floriano (2º), Rialto (3º), Nossa Senhora do Amparo (4º), Antônio Rocha (5º) e Santa Rita de Cássia. A área total do município é de 547,133 km² e as suas coordenadas geográficas são: 22°32'25,19"S e 44°10'35,33"O, referentes ao prédio da Prefeitura. Está situada numa altitude de 381 metros e seu ponto culminante encontra-se a 1.305m na Serra do Rio Bonito (contrafortes da Serra da Mantiqueira), no Distrito de Nossa Senhora do Amparo.

3.3.1.4 Clima

O clima é mesotérmico, com verões quentes e chuvosos e inverno seco. A umidade relativa do ar é de 77% e a temperatura média mínima anual é de 16°C e a média é de 28°C. O período de chuvas está entre os meses de novembro e março, com pluviosidade de 1.380 mm/ano.

3.3.1.5 Hidrografia

A estrutura hidrográfica do município é marcada pela presença do Rio Paraíba do Sul, drenando vasta região por meio de uma grande quantidade de rios e córregos espalhados por toda a superfície. Pela margem direita, os principais afluentes são: Rio Bananal, Rio Barra Mansa (que deu origem ao nome do município), Rio Bocaina, Ribeirão Brandão e o córrego Cotiara; pela margem esquerda: Rio Turvo e os córregos Primavera, Ano Bom e Água Comprida.

¹⁴ BARRA MANSA. Barra Mansa: Aspectos Geográficos, c2019. Página inicial/cidade. Disponível em: <<https://www.barramansa.rj.gov.br/aspectos-geograficos/>>. Acesso em 29/07/2022. (com adaptações)

3.3.1.6 Território e Ambiente¹⁵

- Apresenta 81,5% dos domicílios com esgotamento sanitário adequado (33º de 92 no ERJ – 883º de 5.570 no BR);
- Dispõe de 55,7% dos domicílios urbanos em vias públicas com arborização (58º de 92 no ERJ – 3.911º de 5.570 no BR) e
- Tem 71% dos domicílios urbanos em vias públicas com urbanização adequada – presença de bueiro, calçada, pavimentação e meio-fio (6º de 92 no ERJ – 84º de 5.570 no BR).

3.4 Economia

3.4.1 Histórico¹⁶

O município de Barra Mansa migrou, ao longo do tempo, de economia cafeeira e pecuária para a industrialização e merece destaque por sua tradição como centro de distribuição da produção econômica que permanece até hoje.

Atualmente vem se destacando no setor industrial por apresentar crescimento de micro e pequenas empresas, o que tem feito de Barra Mansa um dos mais importantes do estado do Rio de Janeiro.

Vale lembrar que o setor industrial é o responsável por grande parte dos empregos nesta área, além de se situar na região como um grande polo fornecedor de mão de obra de qualidade, uma vez que conta

com várias instituições profissionalizantes de ensino.

O município possui um forte e tradicional centro comercial, concentrado principalmente na Avenida Joaquim Leite, nela encontram-se grandes lojas além dos shoppings centers e cinema. Suas ruas adjacentes também são muito movimentadas, com comércios mais tradicionais.

Outros bairros se destacam por suas áreas comerciais de menor porte, são alguns deles o bairro Saudade, Ano Bom, Vila Nova e Santa Clara. Estes dois últimos estão localizados em pontos periféricos e atendem a população afastadas do centro.

3.4.2 Informações Econômicas¹⁷

De acordo com o site especializado catariense **Caravelas Dados e Estatística**, sediado em Florianópolis, que avalia oportunidades de negócios para empreendedores e democratiza o acesso a informações atuais da economia local, os dados sobre o município de Barra Mansa são os seguintes, com base no mês 07/2022:

- Barra Mansa – RJ é um município de grande relevância no contexto regional, que se destaca pela alta regularidade das vendas no ano e pelo elevado potencial de consumo.

No ano, o município acumula mais admissões que demissões, com um saldo de 447 funcionários, a demolição e preparação do terreno e o transporte de carga são destaques positivos. Além disso, houve incremento de 238 novas empresas na cidade.

15 Fonte do tópico: IBGE. Cidades. Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/rj/barra-mansa/panorama>
Acesso em: 29/07/2022.

16 Fonte do tópico: Acervo PMBM | TR Projeto Básico – Anexo I: Especificação Técnica do Sistema de Transportes (2014). (com adaptações)

17 Fonte do tópico: CARAVELAS. Barra Mansa – RJ. Disponível em: <https://www.caravela.info/regional/barra-mansa-rj>. Acesso em 30/07/2022. (com adaptações)

- De janeiro a maio de 2022, foram registradas 5,2 mil admissões formais e 4,8 mil desligamentos, resultando em um saldo positivo de 447 novos trabalhadores. Este desempenho é inferior ao do ano passado, quando o saldo foi de 723.

Em âmbito regional, este é o 2º melhor desempenho em termos absolutos. Considerando a geração de vagas pelo tamanho da população, a cidade é a 5ª que mais cresce na região.

Destacam-se positivamente a demolição e preparação do terreno (90), o transporte de carga (80) e os produtos de material plástico (64).

Ao longo do ano, a geração de emprego da cidade é bem equilibrada, sendo que o mês de fevereiro costuma apresentar maior número de contratação e abril normalmente tem o menor saldo de empregos. As projeções indicam que o mês atual de julho deve apresentar um saldo de 310 empregos. No mês que vem, a projeção indica valores próximos a 179.

- Até junho de 2022, houve registro de 238 novas empresas em Barra Mansa, sendo que 24 atuam pela internet. No ano de 2021 inteiro, foram registradas 475 empresas. No último mês, 47 novas empresas se instalaram, sendo 3 com atuação pela internet. Este desempenho é maior que o mês anterior (34).

Na região, somam-se 893 novas empresas, valor que é superior ao desempenho do ano passado.

- Considerada uma cidade de média performance no estado, o município de Barra Mansa é um destacado polo regional. Dentro de sua área de influência, a cidade atrai maior parte dos visitantes para a logística de transportes.

Barra Mansa é o 2º município mais populoso da região, com 185.237 mil habitantes (IBGE, est. 2021). O PIB da cidade é de cerca de R\$ 5,5 bilhões de reais, sendo que 57% do valor adicionado advém dos serviços, na sequência aparecem as participações da administração pública (26,4%), da indústria (26,4%) e da agropecuária (0,9%).

Com esta estrutura, o PIB per capita de Barra Mansa é de R\$ 29,8 mil, valor inferior à média do estado (R\$ 45,2 mil).

- O município possui 32,6 mil empregos com carteira assinada, a ocupação predominante destes trabalhadores é a de vendedor de comércio varejista (1.603), seguido de motorista de caminhão (rotas regionais e internacionais) (1.563) e de auxiliar de escritório (1.498). A remuneração média dos trabalhadores formais do município é de R\$ 1,8 mil, valor abaixo da média do estado, de R\$ 3 mil.

A concentração de renda entre as classes econômicas em Barra Mansa pode ser considerada baixa e é relativamente inferior à média estadual. As faixas de menor poder aquisitivo (E e D) participam com 67,5% do total de remunerações da cidade, enquanto que as classes mais altas representam 4,7%. Destaca-se que composição de renda das classes mais baixas da cidade têm uma concentração 29,5 pontos

percentuais maior que a média estadual, já as faixas de alta renda possuem participação 24,7 pontos abaixo da média.

A composição da renda por classe econômica é a seguinte: Classe E – 51%, Classe D – 17%, Classe C – 28%, Classe B – 4%.

3.5 Festividades e Eventos

3.5.1 Turismo Rural¹⁸

Atualmente em Barra Mansa, o meio rural vem se transformando em um espaço polivalente, acrescentando ao exercício da agricultura e da agropecuária a exploração das várias e inexploradas riquezas ao lugar. Assim, um novo perfil se apresenta caracterizado por atividades de turismo rural/ecológico apoiada nas áreas verdes, no ar puro, nos recursos hídricos, na culinária peculiar, na harmonia com a natureza, no contato com os animais, no clima familiar das festas e mais um grande número de atividades.

As propriedades rurais do município de Barra Mansa inserem-se numa região generosamente rica em atrativos históricos e naturais, adequando-se para que se tornem polos turísticos com especial destaque para o **Vale do Café**, que é a denominação turística para o conjunto de 15 municípios da região do Vale do Paraíba do Sul Fluminense.

Ainda na área rural, com o apoio da Prefeitura Municipal, os pecuaristas partici-

pam de vários eventos que objetivam estimular a produção leiteira, premiando aqueles que, a cada ano, buscam superar suas próprias marcas. Os resultados, além de promoverem o permanente intercâmbio de experiência entre os pecuaristas e a melhoria do padrão genético do gado, têm se mostrado de máxima eficiência, considerando que a produção leiteira do município apresenta-se com índices invejáveis, superando a média nacional de produtividade por animal.

Também se destacam as manifestações culturais como as festas religiosas e os torneios leiteiros, as feiras dos produtores rurais. Todas com uma programação variada que incluem missas, leilão de gados, shows regionais, recreação infantil e festival de prêmios.

Entre os pontos turísticos, pode-se destacar a Fazenda da Posse, a sede da Prefeitura, o Palácio Barão do Guapi, o Jardim das Preguiças e a Ponte dos Arcos.

Para aproximar os alunos da rede municipal e de idosos – que participam de projetos de saúde e esporte no município – à Sétima Arte, a Prefeitura Municipal de Barra Mansa, em parceria com a empresa Cine Show, instituiu o projeto “Cinema ao alcance de todos”. Este projeto é uma importante ferramenta para proporcionar entretenimento e conhecimento aos alunos municipais e idosos de Barra Mansa.

3.5.2 Festas Religiosas e Lazer¹⁹

18 Fonte do tópico: Acervo PMBM | EGL Engenharia – Planejamento Operacional da Gestão Administrativa e Fiscal dos Problema Urbanos Mais Críticos (2013).

19 Fonte do tópico: WIKIPEDIA. Barra Mansa. Disponível em <https://pt.wikipedia.org/wiki/Barra_Mansa>. Acesso em 30/07/2022. (com adaptações)

- As principais manifestações religiosas do município ocorrem na comemoração das datas de São Sebastião (padroeiro do município), Santo Antônio (padroeiro do bairro Saudade) e de Nossa Senhora Aparecida.

A Festa de São Sebastião envolve uma série de eventos que antecedem o dia do padroeiro, como o leilão de gado, a Cavalcada de São Sebastião, a Corrida Rústica de São Sebastião e a tradicional quermesse nas ruas do centro, sempre animadas por músicos da região. No dia 20 de janeiro, dia do Padroeiro, há uma grande missa celebrada na Igreja Matriz, seguida de uma procissão composta por uma multidão de devotos.

A Festa de Santo Antônio, no bairro Saudade, também possui uma extensa programação social e religiosa, contando com uma animada quermesse, missa e procissão pelas ruas do bairro.

Todos os anos, no dia de Nossa Senhora Aparecida, é organizada a tradicional Procissão Fluvial. A imagem é levada do centro do município em carreata até o bairro Vila Maria, é colocada em um barco e desce em caravana pelo Rio Paraíba do Sul até o centro do município, onde segue em procissão a pé até a Igreja Matriz.

Também é importante lembrar a tradicional encenação da Paixão de Cristo no distrito de Rialto, organizada por moradores locais.

- O bairro do município onde há mais opções de lazer para a população é o bairro Ano Bom, que possui diversos bares mui-

to movimentados. Há também um grande número de bares no entorno do Centro Universitário de Barra Mansa – UBM, frequentados sobretudo por universitários.

Aos domingos, é promovida uma extensa programação cultural no entorno do Parque Centenário, no atual **Corredor Cultural**, onde apresentam-se bandas, fanfarras e corais, complementados por feiras de artesanato e atividades infantis.

Durante o ano, são realizados diversos eventos no município, destacando-se:

Exposição Agropecuária de Barra Mansa (em maio); Flumisul (em julho); Feira da Roça (em abril), no distrito de N. Sra. do Amparo; Festejos do Aniversário do município (03/10), com desfile cívico cênico (espetáculo de teatro de rua itinerante: “Nasce Uma Cidade”) e outras atividades; Festa do Trabalhador (em maio), no bairro Vista Alegre; eventos pré-natalinos.

Há também o Carnaval e as festas de São Sebastião (20/01) e Santo Antônio (13/06). Existem outras festas menores de santos padroeiros pelos bairros e distritos, além de feiras da roça e torneios agropecuários.



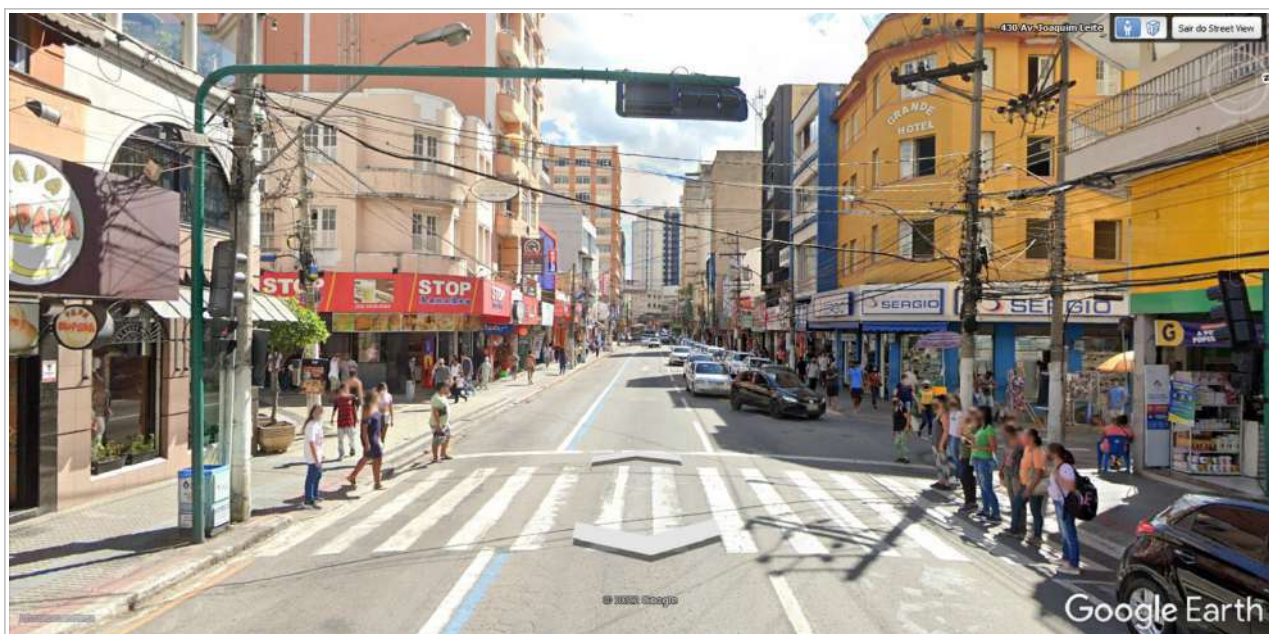
Fonte: <https://www.barramansa.rj.gov.br/dia-do-padroeiro-de-barra-mansa-sera-celebrado-com-carreata/>. Consultado em 28/08/2022.

3.6 Galeria de Imagens



Vista histórica – Av. Joaquim Leite em 1940

Esquina com a Rua Rio Branco



Vista atual – Av. Joaquim Leite em 2022

Fonte: Google Earth 2022



Vista histórica – Av. Domingos Mariano em 1937

Esquina com a Rua José Matorano ao fundo



Vista atual – Av. Domingos Mariano em 2022

Fonte: Google Earth 2022



Vista histórica — Av. Joaquim Leite em 1945

Esquina com a Av. Domingos Mariano e Rua José Martorano



Vista atual — Av. Joaquim Leite em 2022

Fonte: Google Earth 2022



Vista histórica — Rua Orozimbo Ribeiro em 1939

Ant. Estação Ferroviária da EFCB



Vista atual — Rua Orozimbo Ribeiro em 2022

Centro Cultural Estação das Artes



Vista histórica – Rua Nilo Peçanha em 1950

Clube Municipal à esquerda



Vista atual – Rua Nilo Peçanha em 2022

Fonte: Google Earth 2022



Vista histórica — Rua Custódio Ferreira Leite em 1975

Palácio Barão de Guapy – foto anônima



Vista atual — Rua Custódio Ferreira Leite /
Corredor Cultural em 2022

Fonte: Jornal A Voz da Cidade / Autor: Fábio Guimas — 2021
Disponível em: <https://avozdacidade.com/wp/inauguracao-do-palacio-barao-de-guapy-acontece-na-proxima-segunda-feira-presidente-da-fundacao-cultural-falou-ao-jornal-sobre-o-projeto/>. Acesso em: 07/09/2022



Caderno 02

Sumário

Sumário	02
4 Serviço de Transporte Público Coletivo	03
4.1 Diagnóstico	03
4.1.1 Histórico	03
4.1.2 Justificativa	05
4.1.3 Caracterização da Operação	06
4.1.3.1 Sistema de Transporte Coletivo	06
4.1.3.2 Aspectos Técnicos e Operacionais	06
4.1.3.3 Características Operacionais	10
4.1.3.4 Perfil da Demanda	11
4.1.3.5 Aspectos Tarifários e Tipos de Passageiros	13
4.1.3.6 Gestão do Transporte Público	13
4.2 Objetivos, Metas e Ações	14
4.2.1 Objetivos Gerais	14
4.2.2 Metas Específicas	14
4.2.3 Ações Programáticas	14

4

Serviço de Transporte Público Coletivo

De acordo com a informação do item 1.4, a questão da Mobilidade Urbana no município de Barra Mansa ocorreu em três etapas. A tratada neste tópico é a segunda referente à licitação do novo modelo de transporte coletivo implantado naquela ocasião e que começou a operar efetivamente em março de 2015. Dessa forma, a Comissão de Elaboração do Plano de Mobilidade (CEPLAM) julgou que o modelo então proposto funciona adequadamente e considerando o pouco tempo transcorrido da sua implantação, não vê razão, neste momento, para sugerir alterações significativas; efetuando, entretanto, recomendações para aperfeiçoamento do sistema.

Tal procedimento decorre da Diretriz estabelecida no Artigo 6º inciso VIII da Lei Federal nº 12.587/2012, que estabeleceu a Política Nacional de Mobilidade Urbana:

“VIII – garantia de sustentabilidade econômica das redes de transporte público coletivo de passageiros, de modo a preservar a continuidade, a universalidade e a modicidade tarifária do serviço”.

Assim sendo, a CEPLAN estabeleceu as novas metas a serem cumpridas para atender a atual legislação, considerando as várias Audiências Setoriais e as contribuições daí advindas.

Além disso, o sistema de transporte público coletivo sofreu um forte impacto econômico decorrente das restrições de circulação da população durante pandemia da COVID-19, do qual ainda se recupera de forma lenta. É fato que houve uma redução do número de usuários nos anos de 2020 e 2021, equivalente a 60%. Atualmente, o sistema opera com um déficit de 35%; portanto, ainda há uma redução significativa de passageiros, em comparação com o período pré-pandemia, cuja tendência é de estabilização nesse patamar; ficando, assim, justificada a medida adotada pela CEPLAM.

4.1 Diagnóstico

4.1.1 Histórico

O sistema municipal de transporte coletivo de passageiros através de ônibus urbanos do município de Barra Mansa, remonta à aprovação do seu **Regulamento** através da Lei nº 1.715 em 23/11/1983. Posteriormente foram introduzidas, através da Lei nº 3.355/2002, novas regras padronizando diversos aspectos operacionais da frota, tais como: certificação da carroceria conforme o padrão INMETRO; motorização de acordo as condições das vias de circulação; bilhetagem eletrônica através de *smartcard*; serviços especiais através de peruas e vans adaptadas, etc.

Em março de 2015, o “**Consórcio Barra Mansa**” vencedor da licitação, formado pelas empresas Colitur Transportes Rodoviários Ltda e Triecon de Barra Mansa Construções Ltda (que neste ano incorporou em seus negócios o transporte rodoviário coletivo de passageiros municipal, intermunicipal e interestadual); colocou

em operação o novo modelo do sistema municipal de transporte coletivo.

As empresas que constituem o Consórcio, podem ser descritas resumidamente da seguinte forma:

- **TRIECON¹** – fundada em 1994 com amplo espectro de negócios, dentre eles, obras de terraplanagem, obras de engenharia civil, estacionamento de veículos, obras de urbanização, coletas de resíduos não perigosos, locação de mão de obra temporária. Em 2015 incorporou em seus negócios o transporte rodoviário coletivo de passageiros municipal, intermunicipal e interestadual.

Conta atualmente com 70 ônibus na frota, respondendo por 70% dos passageiros transportados no município. Todos os veículos estão equipados com GPS, que permite o monitoramento completo da frota em tempo real. Também contam com CFTV (Circuito Fechado de TV), que registram os embarques, desembarques e tudo o que acontece no interior dos veículos, proporcionando assim, mais segurança para os clientes. Todos os ônibus são equipados com o Sistema de Bilhetagem Eletrônica, que permite o pagamento das passagens com o cartão SindCard, atuando também no controle de gratuidades transportadas.

A frota também possui certificação com o Selo Verde, que identifica os veículos ecologicamente corretos. O Selo Verde faz parte do Projeto Procon Fumaça Preta, do INEA.

¹ Fonte do tópico: TRIECON. Institucional. Disponível em: <<http://www.triecon.com.br/>>. Acesso em 07/08/2022. (com adaptações)



Fonte da imagem: site da Triecon. Acesso em 07/08/2022.



Fonte da imagem: site da Triecon. Acesso em 07/08/2022.

- **COLITUR²** – em operação desde 1969 dedicada ao transporte rodoviário coletivo de passageiros, com itinerário fixo, municipal, intermunicipal, interestadual, internacional e em região metropolitana. A empresa é classificada como de grande porte, com número de funcionários oscilando entre 200 e 300 trabalhadores.

Além da matriz sediada em Barra Mansa, tem mais 14 filiais localizadas em várias cidades, tais como: Paraty, Bananal, Angra dos Reis, Rio Claro e Volta Redonda.

² Fonte do tópico: ECONODATA. Colitur Transportes Rodoviários Ltda. Disponível em: <<https://www.econodata.com.br/consulta-empresa/286909980002-01-COLITUR-TRANSPORTES-RODOVIARIOS-LTDA#socios-section>>. Acesso em 07/08/2022. (com adaptações)



Fonte da imagem: Facebook da Colitur. Acesso em 07/08/2022.



Fonte da imagem: Facebook da Colitur. Acesso em 07/08/2022.

4.1.2 Justificativa

O PLANMOB-BM 2022 tem fundamento na ratificação e manutenção das premissas inclusas nos levantamentos efetuados pela empresa de consultoria PLANUM – Planejamento e Consultoria Urbana Ltda, realizados em 2014 para a licitação do novo sistema de transporte coletivo de passageiros de Barra Mansa.

Este procedimento é uma simplificação, justificado pelo pequeno aumento da população equivalente a 3,2% entre 2013 e 2021, ocorrido no município de Barra Mansa. No estudo da PLANUM, foram uti-

lizadas as informações populacionais do Censo IBGE de 2010 (177.813 hab.), com estimativas para 2013 (179.412 hab.). Os dados censitários oficiais são os de 2010 e, portanto, ainda hoje permanecem os mesmos já que o censo relativo ao ano de 2020 não foi realizado. Apenas a estimativa para o ano de 2021 foi atualizada pelo IBGE (185.237 hab.). Assim sendo, é razoável inferir que as condições conjunturais que dizem respeito ao número de usuários e que levaram ao sistema implantado em 2015, permanecem válidas.

Por outro lado, os fatores externos que desestabilizaram o sistema – como a pandemia de COVID-19 nos anos de 2020 e 2021, bem como a atual guerra entre a Rússia e a Ucrânia – estão retornando à normalidade, de forma lenta e gradativa; especialmente no caso da pandemia cuja emergência sanitária foi encerrada em 17/04/2022 pelo Governo Federal.

O sistema implantado em 2015, se revelou satisfatório e com adequado funcionamento até meados de 2020, quando iniciou o surto de COVID-19 no Brasil.

Dessa forma, a CEPLAM reconhece que os estudos técnicos que conduziram à formação do Consórcio Barra Mansa, pelas empresas Colitur e Triecon para operar o sistema, poderão servir de insumo ao PLANMOB-BM na forma como se encontram (“as is”).

Por consequência, a CEPLAM assumiu que as premissas condicionantes do diagnóstico efetuado pela PLANUM permanecem válidas, razão pela qual passa a incorporá-las ao PLANMOB-BM 2022.

Os próximos tópicos foram compilados, transcritos e adaptados do Anexo I – Projeto Básico (Termo de Referência), que discrimina as especificações técnicas do novo sistema de transporte de passageiros do município de Barra Mansa, integrante do Edital de Licitação nº 003/2014; observando-se a atualidade do diagnóstico que em nada difere do cenário contemporâneo.

4.1.3 Caracterização da Operação

4.1.3.1 Sistema de Transporte Coletivo de Barra Mansa

De modo geral, a estrutura das cidades de médio porte no Brasil é quase sempre do tipo radial-concêntrico. Uma alta porcentagem dos empregos e grande parte das oportunidades de consumo de bens e serviços estão localizadas no centro ou ao longo dos eixos viários radiais que fazem a ligação do centro com as áreas residenciais periféricas.

As linhas de ônibus, que são criadas para prestar atendimento aos bairros periféricos, fazem rotas sinuosas no início dos trajetos (para captação de passageiros) e depois percorrem os corredores radiais até o ponto final no centro.

Com o passar do tempo, porém, esse processo de formação da rede leva à geração de uma oferta excessiva ao longo dos corredores, devido à superposição das linhas e formação de comboios. A disputa pelo espaço viário entre as diferentes categorias de transporte e o adensamento descontrolado dos principais corredores são fatores que reduzem o nível de serviço em

vias Urbanas e afetam o desempenho dos sistemas de transporte desta natureza.

A atual rede de transporte coletivo do município de Barra Mansa se conforma a esse tipo de estrutura. Nos trechos do sistema viário principal, a circulação de ônibus (e suas paradas frequentes) se soma ao tráfego geral, provocando congestionamentos nos horários de pico da manhã e da tarde, especialmente.

A acomodação dos veículos nas áreas centrais de embarque e desembarque se torna cada vez mais difícil, provocando retardamentos e acidentes, além de poluição ambiental.

4.1.3.2 Aspectos Técnicos e Operacionais

O sistema de transporte coletivo de Barra Mansa é composto por 33 linhas Urbanas e 7 linhas distritais³, que serão apresentadas a seguir. Estas linhas transportam 1.516.753 passageiros por mês, sendo 1.262.145 passageiros equivalentes (pagantes). São percorridos mais de 708.700 quilômetros / mês.

Esta rodagem mensal resulta em um percurso médio mensal por veículo da frota⁴ (PMM) de 6.686,7 Km. Essas características indicam um IPK (Índice de Passageiro por Quilômetro) de 2,14. Já o IPKe, que considera apenas os passageiros pagantes, é de 1,78. O quadro a seguir indica esses valores.

3 As linhas urbanas percorrem 560.429 km e as linhas distritais percorrem 148.143,8 km.

4 A frota do Consórcio Barra Mansa era composta por 99 veículos em 2014.

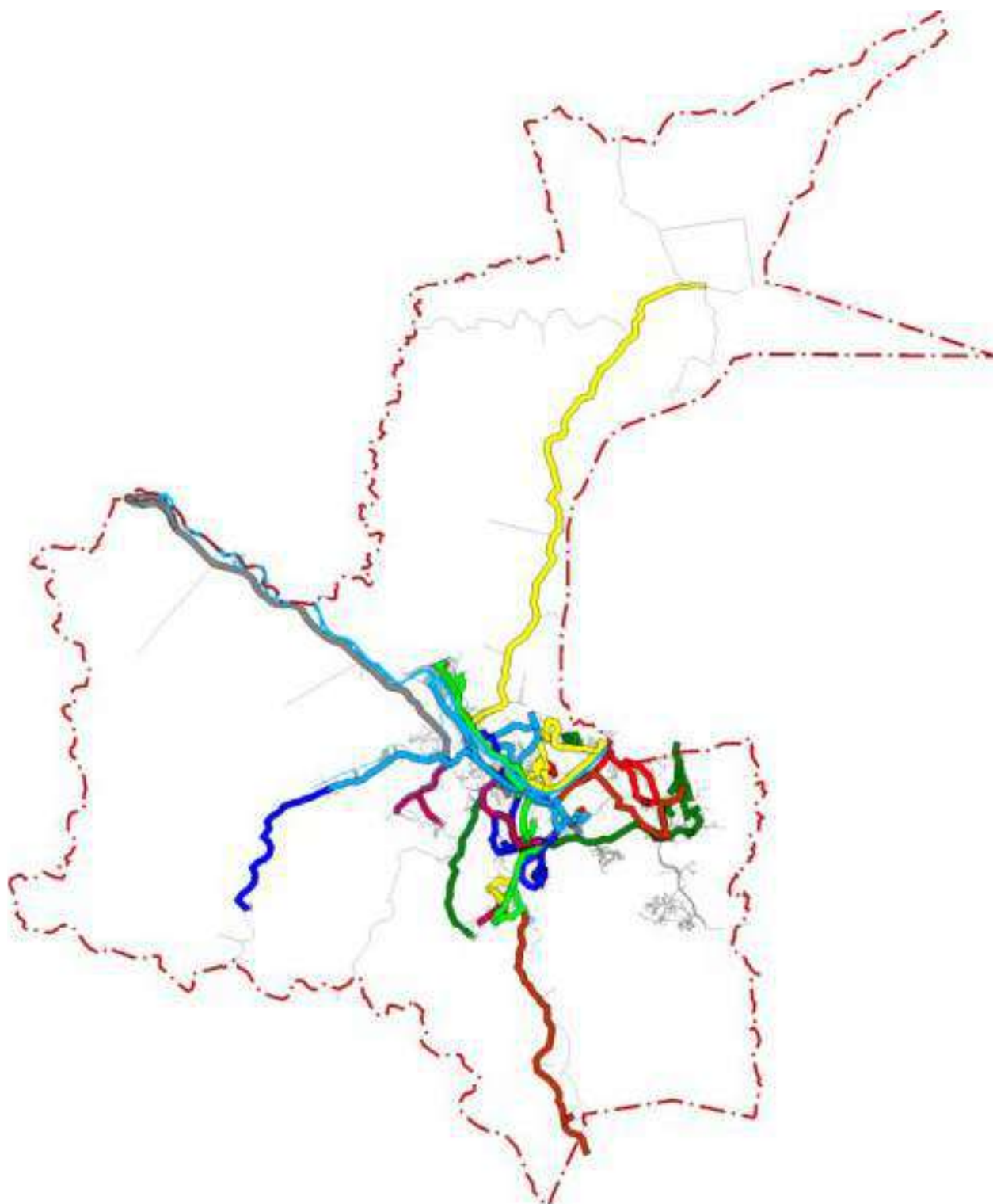
LINHAS	PASSAGEIROS		KM MENSAL OPERACIONAL	FROTA	PMM	IPK	IPKe
	TRANSPORTADOS	PAGANTES					
URBANAS	1.400.077	1.161.589	560.429,0	-	-	2,57	2,13
DISTRITAIS	116.676	100.556	148.143,8	-	-	0,71	0,61
TOTAL	1.516.753	1.262.145	708.572,8	99	6.684,65	2,14	1,78

As linhas que compõem o sistema estão relacionadas abaixo (U – urbana; D – distrital):

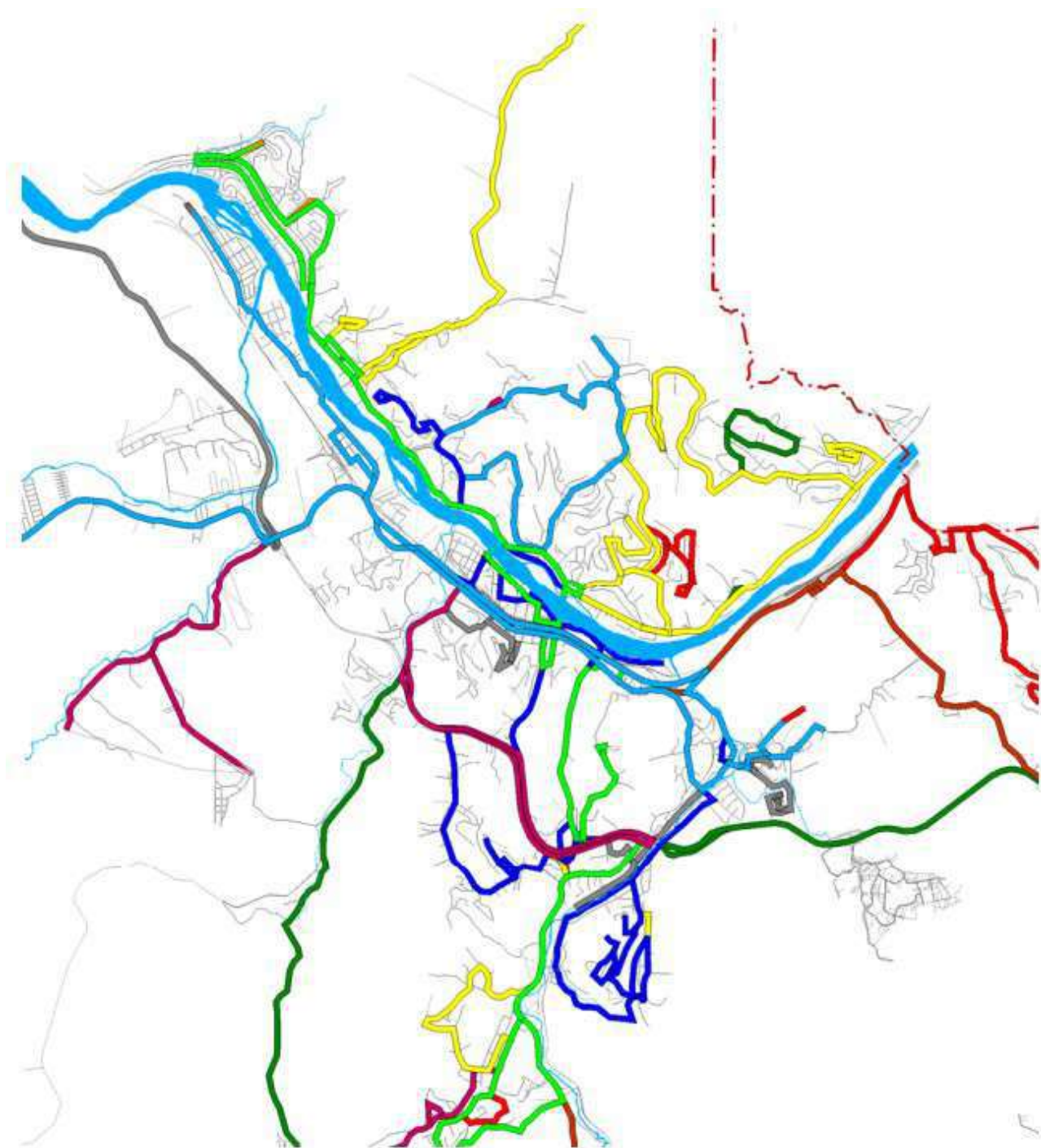
AC 03 – Centro x Rialto (D)
AC 04 – Colônia x Centro (U)
AC 06 – Cajueiro x Colônia (U)
AC 09 – Centro x Santa Maria 2 via Vila Ursulino (U)
AC 13 – Centro x Floriano via Vila dos Remédios (D)
AC 16 – Siderlândia x Centro (U)
AC 25 – Centro x São Genaro (U)
AC 29 – Vila Maria x Vila Elmira (U)
AC 30 – Vila Maria x Boa Vista (U)
AC 32 (BM 09) – V. Maria x Santa Clara (U)
AC 34 – Roselândia x Esperança via Ano Bom (U)
AC 35 – Piteiras x Vila Maria (U)
AC 36 – Piteiras via Ano Bom (U)
AC 38 – Centro x São Luiz (U)
AC 43 – Circular 1 x Boa Sorte (U)
AC 44 – Circular 2 x Cotiara (U)
AC 45 – Centro x Região Leste (U)
AC 46 – Colônia x Roselândia v. Centro (U)
AC 47 – Vila Maria x Diversos (U)
AC 49 (BM 11) – Santa Rita x Centro (D)

AC 50 (BM 12) – Aiuruoca x V. Paraíba (U)
AC 51 (BM 13) – Circ. Centro x Ari Parreira / Santa Izabel (U)
BM 01 – Centro x Santa Clara v. Clube (U)
BM 02 – Centro x Santa Clara Direto (U)
BM 03 – Centro x São Pedro via Lot. S. Paulo e Goiabal (U)
BM 04 – Centro x Goiabal via Lot. São Paulo e São Pedro (U)
BM 05 – Centro x Vila Independência via Jardim América (U)
BM 06 – Centro x Jardim América via Vila Independência (U)
BM 07 – Centro x Antônio Rocha (D)
BM 08 – Centro x Apóstolo Paulo (U)
BM 10 – Santa Clara x Ano Bom (U)
BM14 – Centro x Vila Orlandélia via Parque Independência (U)
SJ 01 – Vista Alegre x Lot. Sofia e Belo Horizonte (U)
SJ 03 – Amparo (D)
SJ 05 – Coringa x Ari Parreira (U)
SJ 08 – S. Francisco x G. Vargas (U)
SJ 11 – Jardim Central (U)
SJ 17 – Amparo x Ari Parreira-V. Nova (D)
SJ 18 – Vista Alegre (U)
SJ 22 – Amparo x Vila Orlandélia (D)

Os mapas que ilustram de forma geral a cobertura dessas linhas, são os seguintes:



**Mapa 01 - Cobertura da Rede de Transporte Coletivo
do Município de Barra Mansa**



Mapa 02 - Cobertura da Rede de Transporte Coletivo
Área Urbana do Distrito Sede

4.1.3.3 Características Operacionais

FROTA

Tipo de Linha	Tipo de Veículo	Capacidade (Passageiros)
Circulares	Micro	37
Diametrais	Convencional	80
Expressas	Convencional	80
Radiais	Convencional	80
Semi-expressas	Convencional	80

PARÂMETROS DE OFERTA

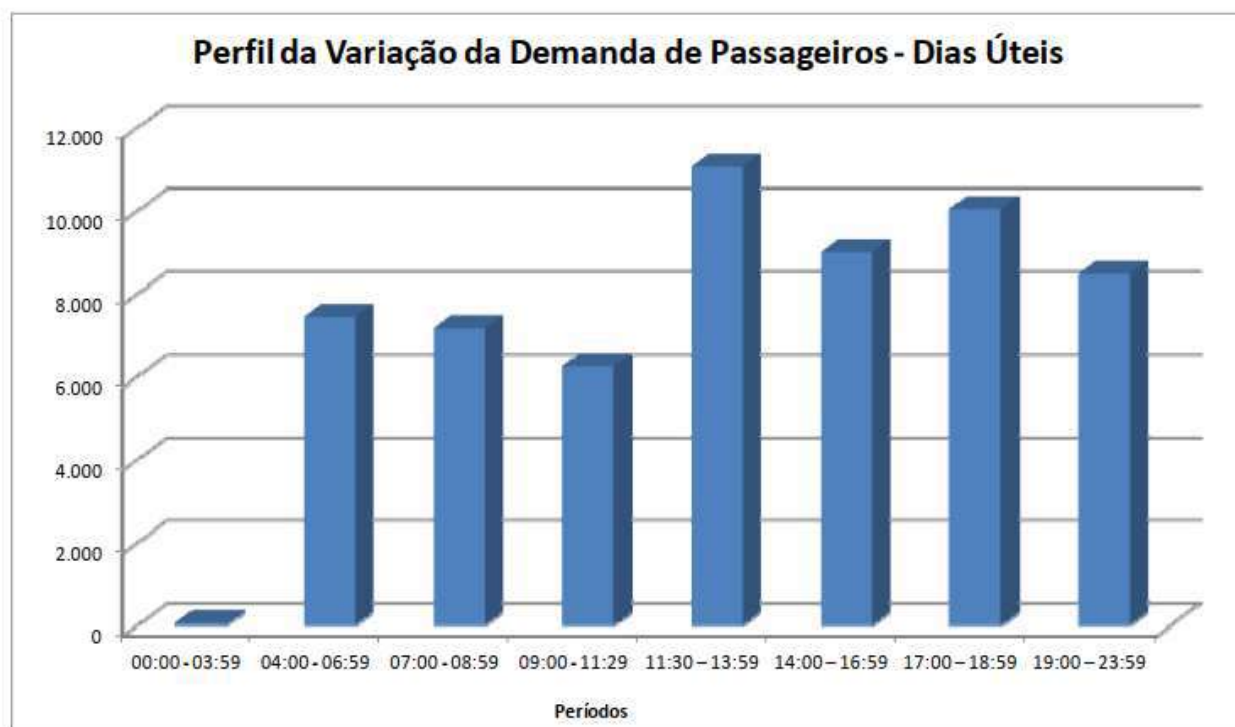
Tipo de Linha	Headway		
	Pico	Fora do Pico	Noturno
Circulares	30	60	90
Diametrais	30	60	90
Expressas	30	60	90
Radiais	30	60	90
Semi-expressas	30	60	90

Fonte do Tópico: Anexo 1A – Sistema Proposto de Transporte Coletivo
Cap. 4 Dados Operacionais | Edital de Licitação nº 003/2014

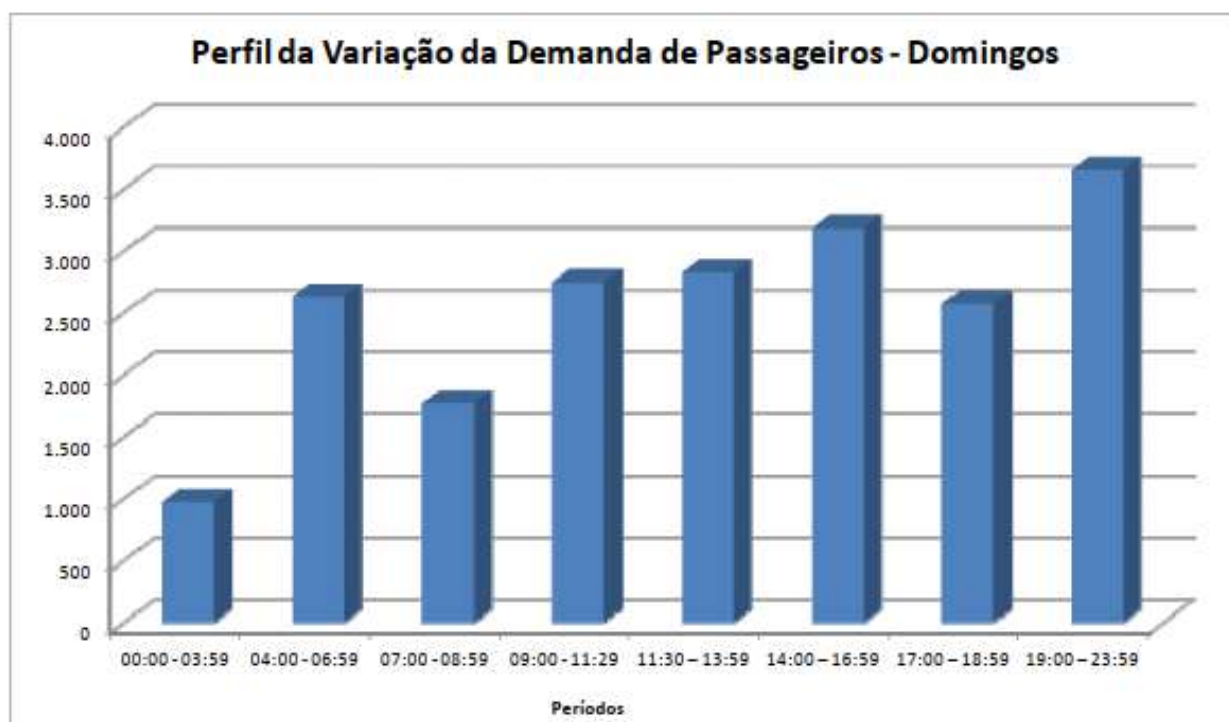
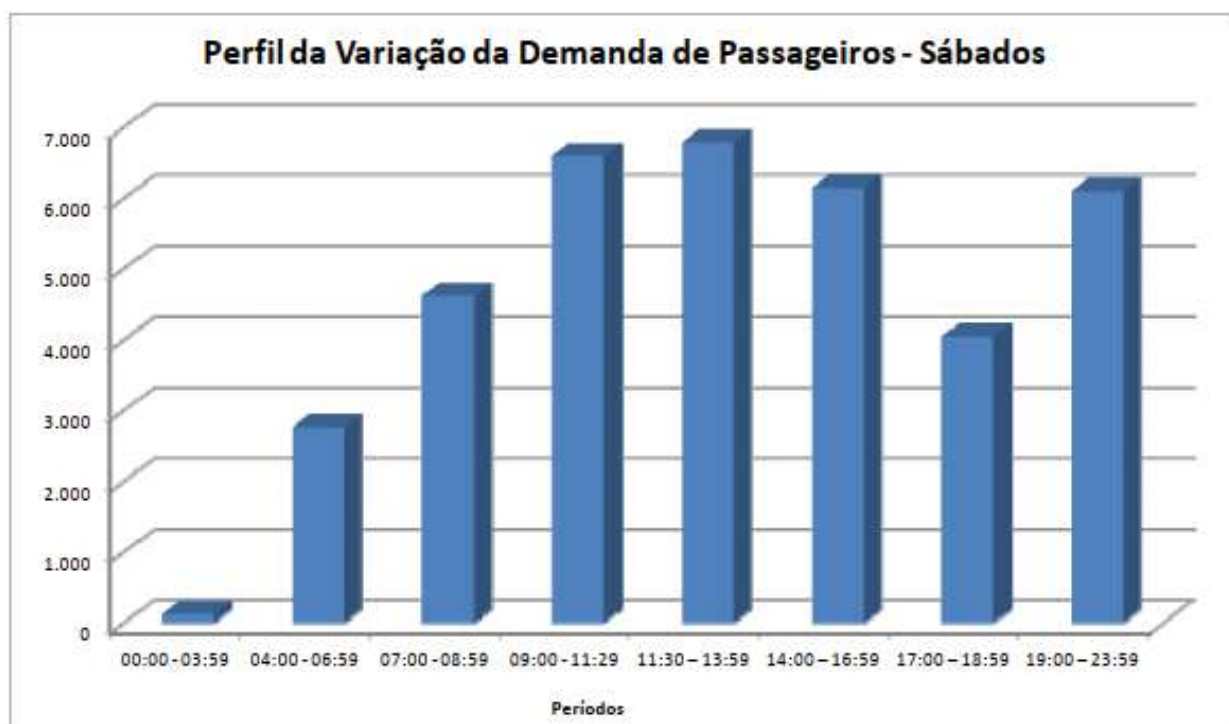
4.1.3.4 Perfil da Demanda

PERFIL DE VARIAÇÃO DA DEMANDA DE PASSAGEIROS

Dia da Semana	Períodos								Total
	00:00 às 03:59	04:00 às 06:59	07:00 às 08:59	09:00 às 11:29	11:30 às 13:59	14:00 às 16:59	17:00 às 18:59	19:00 às 23:59	
Dia Útil	64	7.448	7.164	6.256	11.072	9.019	10.059	8.492	59.574
%	0,10	12,50	12,03	10,50	18,59	15,14	16,88	14,25	100,00
Sábado	121	2.763	4.627	6.596	6.787	6.147	4.046	6.101	37.188
%	0,3	7,43	12,44	17,74	18,25	16,53	10,88	16,41	100,00
Domingo	971	2.630	1.769	2.746	2.823	3.184	2.571	3.651	20.345
%	4,8	12,93	8,69	13,50	13,88	15,65	12,64	17,95	100,00



Fonte do Tópico: Anexo 1A – Sistema Proposto de Transporte Coletivo
Cap. 3 Perfil da Demanda | Edital de Licitação nº 003/2014



Fonte do Tópico: Anexo 1A – Sistema Proposto de Transporte Coletivo
Cap. 3 Perfil da Demanda | Edital de Licitação nº 003/2014

4.1.3.5 Aspectos Tarifários e Tipos de Passageiros

▪ O sistema tarifário de Barra Mansa é único para todas as linhas urbanas, rurais e distritais, equivalente a R\$ 4,40 (quatro reais e quarenta centavos) em valores atuais. Este preço foi reajustado em maio de 2021 e representou um acréscimo de 10% sobre o anterior. O último reajuste, antes deste, havia sido concedido em 2017.

▪ A tarifa convencional é utilizada pelo usuário comum que paga a tarifa em dinheiro, diretamente na roleta, para o trocador.

▪ O vale-transporte é utilizado por trabalhadores, sendo o pagamento feito pelo empregador, que realiza a compra antecipada.

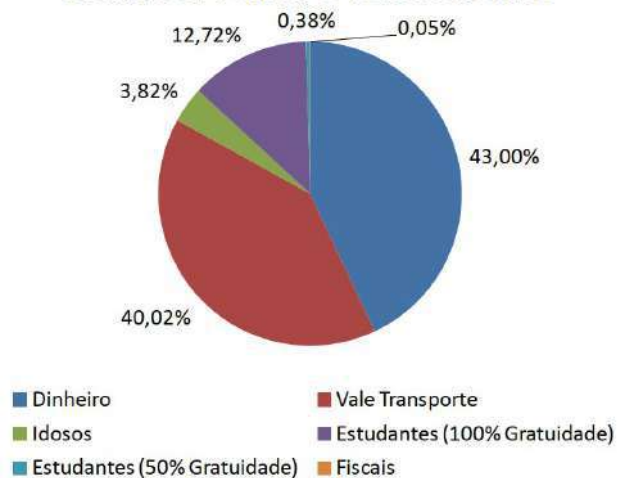
▪ O município de Barra Mansa possui duas categorias de estudantes: a primeira delas possui o benefício de um desconto de 50% sobre a tarifa do transporte coletivo. A segunda, são os estudantes das redes municipal e estadual que possuem isenção total na tarifa do serviço de transporte coletivo.

▪ Os usuários idosos (maiores de 65 anos) têm direito à gratuidade no sistema de transporte.

▪ Também tem direito à gratuidade no transporte coletivo urbano, os fiscais da prefeitura devidamente identificados.

A figura a seguir ilustra os percentuais da demanda por tipo de passageiro:

DEMANDA POR TIPO DE PASSAGEIRO



Pagamento em: Dinheiro - 43%; Vale-transporte - 40,02%; Idoso - 3,82%; Estudante (100%) - 12,72%; Estudante (50%) - 0,38%; Fiscais - 0,05%

4.1.3.6 Gestão do Transporte Público

O transporte coletivo de passageiros é um serviço público de competência do Município, explorado pela iniciativa privada, através de concessão, permissão ou autorização. Essa transferência para o setor privado obriga o Município a redefinir o seu papel, passando de executor a regulador e fiscalizador.

No município de Barra Mansa, a Secretaria de Ordem Pública – através da Coordenadoria de Trânsito e Transporte (Coortran) – é o órgão responsável pelo gerenciamento do sistema municipal de transporte coletivo, devendo estabelecer diretrizes gerais, além de planejar, controlar e fiscalizar toda a atividade operacional no âmbito do Município.

Barra Mansa experimentou um aumento considerável na taxa de motorização entre 2001 e 2014, passando de 16 veic./100 hab. em 2001 para 35 veic./100 hab. em 2014.

4.2 OBJETIVOS, METAS E AÇÕES

4.2.1 Objetivos gerais

- 1) Priorização do transporte público coletivo sobre o individual motorizado;
- 2) Melhoria da qualidade da prestação do serviço de transporte público coletivo;
- 3) Otimização da eficiência, eficácia e efetividade na prestação do serviço de transporte público coletivo;
- 4) Incentivo da cultura de utilização do transporte público coletivo pela população barramansense;
- 5) Fortalecimento do poder público municipal na regulação e gestão do serviço de transporte público coletivo;
- 6) Promoção da evolução tecnológica do serviço de transporte em geral;
- 7) Oferecimento de alternativas de deslocamento das pessoas pela cidade.

4.2.2 Metas específicas

- 1) Renovar 100% da frota até 2033, inclusive a pintura externa;
- 2) Utilização de biocombustíveis em 100% da frota até 2028;
- 3) Utilização de pneus “verdes” que reduzam o consumo de combustível, em 100% da frota até 2028;
- 4) Reduzir a idade média da frota que presta o serviço de transporte público co-

letivo para 08 anos até 2033; renegociando o contrato se necessário;

- 5) Aumentar em 10% a regularidade do serviço de transporte público coletivo quanto ao horário até 2028;
- 6) Rever e otimizar as rotas e horários até 2028;
- 7) Implantar a Linha Circular na Área Central até 2028;
- 8) Implantar o bilhete único até 2028;
- 9) Aumentar em 100% o número de veículos do sistema VAI, até 2028.

4.2.3 Ações programáticas

- 1) Realização de estudos para definir o tipo de veículo mais adequado para realização do serviço de transporte público coletivo em 2023;
- 2) Combate ao transporte ilegal de passageiros;
- 3) Readequação de rotas e horários;
- 4) Redefinição de trajetos que atendam os bairros mais populosos;
- 5) Compatibilização dos horários de circulação dos ônibus com o comércio local;
- 6) Otimização de rotas;
- 7) Regulamentação do serviço de transporte por vans;
- 8) Definição de padrões de qualidade para o serviço de transporte coletivo (pontualidade, regularidade, velocidade média);

9) Definição de padrões de qualidade para a frota de transporte coletivo (emissão de gases, utilização de combustíveis não poluentes, tipos de motorização);

10) Mobilização e realização de campanhas de conscientização para utilização do transporte público.

