



PlanMob

SANTO ANTÔNIO DE PÁDUA [2019]

PREFEITURA MUNICIPAL DE SANTO ANTÔNIO DE PÁDUA

Praça Visconde Figueira, nº 57
Centro / CEP 28470-000
Santo Antônio de Pádua/RJ

www.santoantoniodepadua.rj.gov.br
E-mail: ouvidoria@padua.rj.gov.br
Tel (22) 3854-9200

Sumário

APRESENTAÇÃO	1
EQUIPE	11
CONTEXTO HISTÓRICO E A MOBILIDADE	13
CARACTERIZAÇÃO DO MUNICÍPIO	20
PESQUISA PÚBLICA	30
SERVIÇOS DE TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO	41
CIRCULAÇÃO VIÁRIA	49
INFRAESTRUTURA DO SISTEMA DE MOBILIDADE URBANA	55
ACESSIBILIDADE	71
INTEGRAÇÃO DOS MODOS DE TRANSPORTE	81
TRANSPORTE DE CARGA	88
POLOS GERADORES DE VIAGENS	94
ÁREAS DE ESTACIONAMENTO	102
CIRCULAÇÃO RESTRITA E/OU CONTROLADA	108
MECANISMOS E INSTRUMENTOS DE FINANCIAMENTO	113
SISTEMÁTICA DE AVALIAÇÃO, REVISÃO E ATUALIZAÇÃO PERIÓDICA	116
CONCEITOS E DEFINIÇÕES	117
REFERÊNCIA BIBLIOGRÁFICA	123
ANEXOS	125

"As várias formas de transporte disponíveis para as pessoas foram tratadas de forma desigual, com atenção prioritária ao uso do automóvel, representada principalmente pelo investimento na expansão do sistema viário."

APRESENTAÇÃO

A Constituição Federal, especialmente com os Art. 182 e 183, e a regulamentação através do Estatuto da Cidade (Lei 10257/2012) demarcaram um novo panorama no que diz respeito a Política Urbana. Desde então, o reconhecimento da importância do planejamento urbano das cidades vem sendo, cada vez mais, legitimada.

No estudo histórico em relação a política de mobilidade observamos, segundo Vasconcellos (2016, p.78, grifo nosso), que

A análise das políticas de mobilidade aplicadas nas cidades brasileiras desde a década de 1950 mostra claramente que o grande crescimento urbano e a criação de áreas metropolitanas de grande extensão foram **acompanhados da organização de um sistema de mobilidade iníquo e insustentável**. As várias formas de transporte disponíveis para as pessoas foram tratadas de **forma desigual, com atenção prioritária ao uso do automóvel, representada principalmente pelo investimento na expansão do sistema viário. O transporte coletivo foi organizado no seu nível mínimo de eficiência, suficiente para transportar diariamente as pessoas para os seus locais de trabalho, com a qualidade e a acessibilidade claramente prejudicadas**. A caminhada e a bicicleta foram simplesmente abandonadas nos planos e projetos. Adicionalmente, a liberdade do mercado urbano de terras, associada à ausência de planos diretores urbanísticos adequados, reforçaram a exclusão e o isolamento geográfico dos grupos sociais de renda mais baixa.

Nesse contexto, verificamos a instituição de um ciclo vicioso e insustentável, partindo do crescimento urbano desordenado e espraiado que gera maior número de viagens e mais distantes; menor frequência do transporte público coletivo; diminuição da qualidade do transporte público coletivo e tarifas mais caras; maior dependência do automóvel; aumento do

tráfego, da poluição e dos congestionamentos; e, por fim, provoca a necessidade de construir mais vias, ocasionando retorno a fase inicial do ciclo.

A fim de promover uma mudança no panorama, notamos que a política do **Planejamento Modernista**, isto é, voltada para o favorecimento do transporte individual e motorizado, com separação dos usos e das funções urbanas e a promoção do espraiamento urbano deu lugar ao **Desenvolvimento Sustentável**, que tem como foco a prioridade ao transporte coletivo e não motorizado, com fortalecimento da promoção da multicentralidade e uso do solo misto com cidades compactas.

Nesse sentido, é definido como condicionante a integração de três vertentes essenciais para atingir os objetivos do desenvolvimento sustentável em relação a mobilidade urbana, sendo eles: Desenvolvimento Urbano, Meio Ambiente e Inclusão Social.



Fonte: Adaptado do curso de capacitação – Ministério das Cidades

Nesse contexto que se insere a Política Nacional da Mobilidade Urbana (Lei Nº 12.587, 03 de janeiro de 2012) definido como: “instrumento da política de desenvolvimento urbano de que tratam o inciso XX do art. 21 e o art. 182 da

Constituição Federal, objetivando a integração entre os diferentes modos de transporte e a melhoria da acessibilidade e mobilidade das pessoas e cargas no território do Município”.

Nessa mesma política é definido como objetivo “contribuir para o acesso universal à cidade, o fomento e a concretização das condições que contribuam para a efetivação dos princípios, objetivos e diretrizes da política de desenvolvimento urbano, por meio do planejamento e da gestão democrática do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana. “

É também determinado que: “§ 1º Em Municípios acima de 20.000 habitantes e em todos os demais obrigados, na forma da lei, à elaboração do plano diretor, **deverá ser elaborado o Plano de Mobilidade Urbana, integrado e compatível com os respectivos planos diretores ou neles inserido**” e que, caso o Município não elabore o PlanMob até abril de 2019, **fica impedido de receber recursos orçamentários federais destinados à mobilidade urbana.**

Nessa lógica, se faz necessário a elaboração do referido Plano de Mobilidade Urbana para o município de Santo Antônio de Pádua (PlanMob Pádua). Na Lei referenciada (L12587) ficam definidos os seguintes princípios, diretrizes e objetivos que deverão pautar o desenvolvimento do Plano, sendo eles:

Art. 5º A Política Nacional de Mobilidade Urbana está fundamentada nos seguintes princípios:

I - acessibilidade universal;

II - desenvolvimento sustentável das cidades, nas dimensões socioeconômicas e ambientais;

III - equidade no acesso dos cidadãos ao transporte público coletivo;

IV - eficiência, eficácia e efetividade na prestação dos serviços de transporte urbano;

V - gestão democrática e controle social do planejamento e avaliação da Política Nacional de Mobilidade Urbana;

VI - segurança nos deslocamentos das pessoas;

VII - justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do uso dos diferentes modos e serviços;

*VIII - equidade no uso do espaço público de circulação, vias e logradouros; e
IX - eficiência, eficácia e efetividade na circulação urbana.*

Art. 6º A Política Nacional de Mobilidade Urbana é orientada pelas seguintes diretrizes:

I - integração com a política de desenvolvimento urbano e respectivas políticas setoriais de habitação, saneamento básico, planejamento e gestão do uso do solo no âmbito dos entes federativos;

II - prioridade dos modos de transportes não motorizados sobre os motorizados e dos serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado;

III - integração entre os modos e serviços de transporte urbano;

IV - mitigação dos custos ambientais, sociais e econômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas na cidade;

V - incentivo ao desenvolvimento científico-tecnológico e ao uso de energias renováveis e menos poluentes;

VI - priorização de projetos de transporte público coletivo estruturadores do território e indutores do desenvolvimento urbano integrado; e

VII - integração entre as cidades gêmeas localizadas na faixa de fronteira com outros países sobre a linha divisória internacional.

Art. 7º A Política Nacional de Mobilidade Urbana possui os seguintes objetivos:

I - reduzir as desigualdades e promover a inclusão social;

II - promover o acesso aos serviços básicos e equipamentos sociais;

III - proporcionar melhoria nas condições urbanas da população no que se refere à acessibilidade e à mobilidade;

IV - promover o desenvolvimento sustentável com a mitigação dos custos ambientais e socioeconômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas nas cidades; e

V - consolidar a gestão democrática como instrumento e garantia da construção contínua do aprimoramento da mobilidade urbana.

Já o Plano Diretor (2018) do Município define, em seu Art. 34, que o Poder Público Municipal deverá elaborar o **Plano Municipal de Mobilidade e Acessibilidade**, com o detalhamento e previsão de implantação das ações para garantir a integração e a acessibilidade do território de Santo Antônio de Pádua.

Nesse mesmo plano, fica estipulado, em seu Art. 29, que as diretrizes, planos e projetos relacionados à mobilidade devem ter como **objetivo tornar o território integrado e acessível**, garantindo:

- I. a inserção regional do Município de Santo Antônio de Pádua, integrando-o a seus vizinhos;*
- II. a articulação plena do território municipal, conectando as áreas urbanas e rurais;*
- III. maior integração entre os núcleos dos Distritos de Santo Antônio de Pádua e a área urbana da Sede,*
- IV. melhoria na circulação rodoviária e no transporte público;*
- V. a circulação segura e acessível em todas as áreas urbanas do Município, considerando-se todos os modos de deslocamento;*
- VI. a redução dos acidentes de trânsito e maior conscientização da população sobre a necessidade de obediência às regras envolvendo a mobilidade urbana;*
- VII. a valorização das alternativas não motorizadas de mobilidade, representada pelos investimentos nos passeios, na produção de espaços públicos qualificados e na implantação de circuito cicloviário na área urbana da sede municipal.*

No Art. 33 são determinadas as **prioridades** referentes ao Sistema de Mobilidade e Acessibilidade a serem observadas na elaboração do Plano de Mobilidade Urbana do Município, sendo elas:

- I. promover ações, nas áreas urbanas, que estimulem a circulação a pé, por bicicletas ou com outros tipos de veículos não motorizados;*
- II. realizar investimentos no sistema viário para implantação de ciclovias e ciclofaixas, bem como ações educativas para diminuição da utilização de automóveis e motocicletas;*
- III. restringir a circulação de veículos motorizados na Ponte Raul Veiga, priorizando os pedestres e as bicicletas;*
- IV. considerar as vias arteriais da área urbana da sede municipal como preferenciais para implantação de melhorias urbanísticas, visando a adequá-las para o trânsito seguro de pedestres, inclusive os com deficiência ou com mobilidade reduzida;*
- V. adotar técnicas de desenho urbano para promover o ordenamento do trânsito e a utilização de medidas de redução de velocidade em pontos críticos do sistema viário;*
- VI. adotar, preferencialmente, soluções de pavimentação que favoreçam a permeabilidade do solo e contribuam para a drenagem de águas pluviais;*
- VII. padronizar a sinalização de trânsito;*
- VIII. ordenar o tráfego pesado na área urbana da sede com medidas de implantação em curto, médio ou longo prazos;*
- IX. racionalizar e regulamentar os horários e itinerários dos transportes coletivos e conduções apropriadas, principalmente para atendimento dos Distritos e para a integração com municípios vizinhos;*
- X. orientar os processos de parcelamento e ocupação urbana, particularmente nas Zonas e Expansão e Consolidação Urbana, para que sejam respeitadas as diretrizes viárias indicadas neste Plano Diretor ou que venham a ser definidas pela administração municipal;*

Observadas tais considerações, faz-se necessário a elaboração de um Plano de Mobilidade Urbana (PLANMOB Pádua) que contemple as necessidades dos munícipes, que aponte e considere os diversos segmentos que compõe o sistema de mobilidade do território, atentando para os seguintes temas:

- Classificação, hierarquização do sistema viário e organização da circulação;
- Implantação e qualificação de calçadas e áreas de circulação a pé;
- Criação de condições adequadas à circulação de ciclistas;
- Promoção da acessibilidade universal;
- Circulação viária em condições seguras e humanizadas;
- Acessibilidade, transporte coletivo e escolar para a área rural;
- Estruturação institucional, entre outros.

O Plano de Mobilidade Urbana do Santo Antônio de Pádua, embora esteja restrito ao limite do município - com sua sede e distritos - deverá considerar também os impactos e articulações referentes a mobilidade dos municípios vizinhos, promovendo uma melhor integração através do transporte coletivo.

Para alcançar os objetivos acima citados, buscamos orientação no CADERNO DE REFERÊNCIA PARA ELABORAÇÃO DO PLANO DE MOBILIDADE URBANA, desenvolvido pela Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana (SeMob) – Ministério das Cidades.

Partindo dos direcionamentos apontados no referido caderno, a equipe técnica do município encontrou dificuldade de alcançar a complexidade de elementos para elaboração de um Plano conforme indicado na orientação.

Nesse contexto, foi informado ao executivo a impossibilidade da concepção sem auxílio técnico especializado para conduzir a elaboração do Plano.

Essa dificuldade encontrada pela equipe técnica do município de S.A. de Pádua foi recorrente em diversos municípios brasileiros, com isso, em 2017, o Ministério das Cidades divulgou uma publicação direcionada aos **municípios com população inferior a 100 mil habitantes**. Nessa publicação é apresentada uma metodologia simplificada criada pela Secretaria Nacional para que o próprio município faça seu Plano.

Assim, é definida a necessidade de registrar informações (diagnóstico¹, objetivos², metas³ e ações estratégicas⁴) seguindo a estrutura elementar proposta, sendo ela:

1. Apresentação;
2. Histórico da Cidade;
3. Caracterização do Município;
4. Serviços de transporte público coletivo;

¹ A etapa de diagnóstico da mobilidade urbana tem também a função de levantar e sistematizar um conjunto de dados e informações, por meio dos quais, torna-se possível, ao gestor público obter uma fotografia da situação das condições de deslocamento na cidade e planejar as alternativas para a política local de mobilidade (Manual de Apoio a Municípios até 100 mil habitantes, 2017, p.6)

²Os objetivos, de forma abrangente, devem representar a visão de futuro para o município, são descrições de onde está se querendo chegar ou o que está se tentando alcançar como o Plano de Mobilidade Urbana. (Manual de Apoio a Municípios até 100 mil habitantes, 2017, p.6)

³Metas contribuem para o atingimento dos objetivos. Em outras palavras, estipulam os passos e prazos para realização destes. (Manual de Apoio a Municípios até 100 mil habitantes, 2017, p.6)

⁴Uma meta, para ser atingida, pode prever várias ações. Estas devem ser bem descritas e específicas para cada município. Cada meta estabelecida pode ser composta por uma ou mais ações estratégicas. (Manual de Apoio a Municípios até 100 mil habitantes, 2017, p.6)

5. Circulação viária;
6. Infraestruturas do sistema de mobilidade urbana;
7. Acessibilidade para pessoas com deficiência e restrição de mobilidade;
8. Integração dos modos de transporte público e destes com os privados e os não motorizados;
9. Transporte de cargas;
10. Polos geradores de viagem;
11. Áreas de estacionamentos públicos e privados, gratuitos ou onerosos;
12. Áreas e horários de acesso e circulação restrita ou controlada;
13. Mecanismos e instrumentos de financiamento do transporte público coletivo e da infraestrutura de mobilidade urbana;
14. Sistemática de avaliação, revisão e atualização periódica.

Para tanto, foi elaborado como método de trabalho a divisão da estrutura entre os integrantes da equipe técnica e solicitado a indicação de nomes da sociedade civil para auxiliar nos trabalhos e debates.

A partir disso, foram organizadas palestras e audiência (Figura 01 e 02) a fim de sensibilizar a população para a importância de sua participação, com divulgação pela internet (Figura 03) e convite entregue em mãos diversas instituições, entre elas: Corpo De Bombeiros Militar; Polícia Militar – 36º Bpm; Associação de Motoristas de Van; Casa De Saúde Santa Mônica; Casa De Saúde Pio XII; Copapa – Cia. Paduana De Papéis; Cipel; Inpel; Enel; Sindgnaiesses; Fasap; UFF – Univ. Fluminense; IFF – Inst. Fed. Fluminense; CDL - Clube Diretores Lojistas; Rotary Club; Lions; Taxistas; Associação Moradores; Maçonaria de Pádua; Associação Comercial; Sebrae Pádua; Câmara De Vereadores; FAETEC; Viação Rio Pomba; Viação Santo Antônio; Rádios e Jornais.



Figura 01 – Primeira Reunião pública do Plano de Mobilidade
Fonte: Acervo Próprio



Figura 02 – Terceira Reunião pública do Plano de Mobilidade
Fonte: Acervo Próprio



Figura 03 – Demonstração do convite divulgado em mídia digital
Fonte: Ecos do Passado, João Batista Fonseca

Diante do exposto, apresentamos a seguir o PlanMob (Plano de Mobilidade e Acessibilidade) de Santo Antônio de Pádua.

EQUIPE

PREFEITO

Josias Quintal de Oliveira

PRESIDENTE DO PLANMOB

Alexandre de Castro Brasil (Secretário de Obras)

COORDENAÇÃO DO PLANMOB

Arcênio Jubim da Silva Jr. (Secretário de Meio Ambiente)

Taciana Oliveira (Secretária de Planejamento)

Vinícius Leite Cler (Diretor DEMUT)

EQUIPE TÉCNICA DO PLANMOB

Adriana José Fernandes (Segurança Pública)

Delano Pacheco e Silva (Engenheiro Ambiental)

Eliane C. Mantovani Vasconcelos (Engenheira Florestal)

Elton Marques da Silva (Topógrafo)

Francisco Junior De Souza Ornellas (Administrativo)

Henrique dos Santos Bastos (Engenheiro Civil)

Philipe Martins Ruback (Assistência Jurídica)

José Márcio de Souza Muniz (Guarda Municipal)

Júlia Maia Lima (Arquiteta e Urbanista)

Karina Pereira Barros Santos (Arquiteta e Urbanista)

Marcello De Mello Cunha (Arquiteto e Urbanista)

Mauro Teixeira Ferreira (Comunicação Social)

Jane Teixeira (Assistência Social)

ESTAGIÁRIOS

Eduardo Zaluar Oliveira

Ihane Magalhães Azevedo

Pablo Andrade Miller da Silva

Jaíne Gomes Elias



CONTEXTO HISTÓRICO E A MOBILIDADE

A fundação do município de Santo Antônio de Pádua, remete à doação de um total 320 braças (704 metros lineares) de terras para o Frei Flórido, que tinha o objetivo de catequizar os índios da região. Assim, foi construída a primeira capela em honra a São Felix (atual Praça Visconde Figueira).

Com o passar do tempo o "Arraial da Cachoeira", como era conhecido inicialmente, evoluiu e ampliou seu território. Com isso, a emancipação foi necessária para a continuação do seu desenvolvimento.

Assim, no dia 2 de janeiro de 1882, por meio do decreto nº 2.597, do presidente da província Paulo José Pereira de Almeida Tôrres, o Arraial da cachoeira passou a se chamar Vila de Santo Antônio de Pádua, nome este influenciado pela construção da segunda capela que faz honra ao santo (BUSTAMANTE, 2014).

Após a elevação de sua categoria, a sede do município teve como propostas iniciais algumas medidas relacionadas à circulação urbana, como, por exemplo, a construção das primeiras calçadas. Nesse contexto, destacam-se o trecho da casa da Câmara em direção ao hotel Internacional (atual 1ª Igreja Batista) e o trecho da esquina da Praça Pereira Lima (atual Banco Itaú) em direção à Igreja Matriz, assim como a nomeação das principais ruas, sendo elas: a Rua Ollivier, Rua dos Leites, Rua Capitão Manoel de Melo e Rua Dois de Janeiro (atual Drº Ferreira da Luz). (BUSTAMANTE, 2014).

Com o crescimento, muitos comerciantes passaram por dificuldades em seus deslocamentos, pois não haviam estradas adequadas. O principal polo comercial era a cidade de São Fidelis, onde as mercadorias eram distribuídas para outras regiões, havendo necessidade de construir a linha férrea que conectasse São Fidelis, Cambuci, Pádua e Miracema (BUSTAMANTE, 2014).

Durante o planejamento, o traçado da linha foi modificado por oposição de alguns proprietários de terra, o que fez seu percurso ser desviado para a outra margem do Rio Pomba, lado oposto ao centro da cidade (Figura 04).



Figura 04 –Estrada de Ferro na margem direita do Rio Pomba
Fonte: Ecos do Passado, João Batista Fonseca

Por tais motivos e por não haver pontes na cidade, somente travessia de balsa (Figura 05), foi executada a construção de uma ponte para compensar e conectar o centro com a estação ferroviária. Essa ponte foi construída inicialmente em madeira (Figura 06) e ficava no local onde atualmente está a ponte Raul Veiga (BUSTAMANTE, 2014).



Figura 05 - Transporte feito por balsa sobre o Rio Pomba
Fonte: Ecos do Passado, João Batista Fonseca

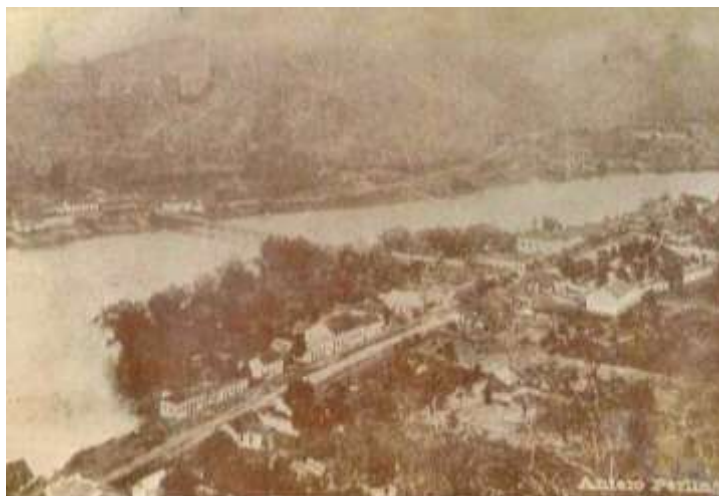


Figura 06 – Ponte de Madeira
 Fonte: Ecos do Passado, João Batista Fonseca

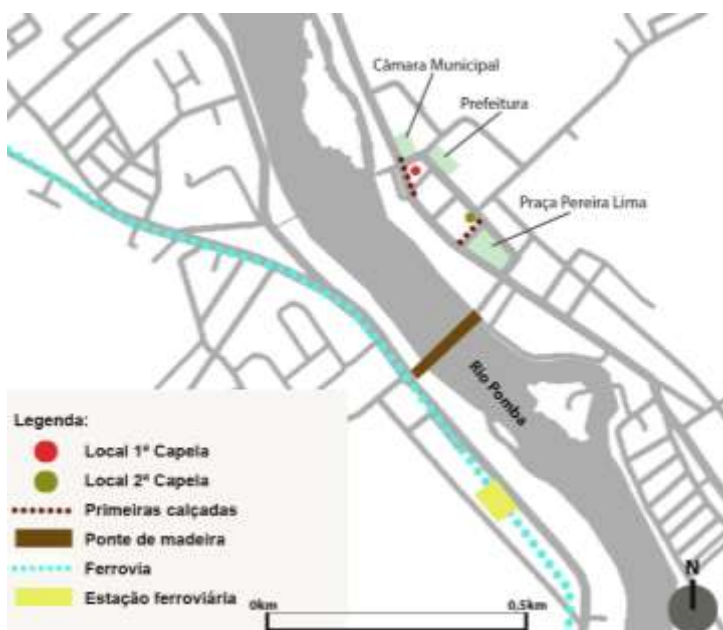


Figura 07 – Mapa esquemático com a localização dos primeiros equipamentos
 Fonte: Elaboração Eduardo Zaluar

Entre reformas e reconstruções foram executadas mais duas pontes de madeira. A segunda ponte foi uma reforma considerada quase uma reconstrução, devido ao desgaste que o tempo e a utilização imprimiam a mesma, sendo custeada e entregue pelo poder público municipal em 1894. Já a

terceira, foi custeada pelo poder público estadual e entregue em 1909. (LOPES et al, 2017)

Assim se encerra o ciclo das pontes de madeira, esta última tendo sido avariada por ocasião da enchente de 1917, considerada a maior até o momento, quando um enorme e pesado tronco de árvore, colidiu com a mesma. Foi necessário vigas e pranchões para sustentá-la, tornando a travessia perigosa, principalmente quando os carros de boi passavam carregados de mercadoria a ser descarregada na outra margem.

A ponte Raul Veiga, popularmente conhecida como Ponte de Arcos e cartão postal da cidade, seu mais simbólico patrimônio histórico e cultural, foi construída em cinco meses, no último ano do governo de Raul de Moraes Veiga, como Presidente do Estado do Rio de Janeiro e inaugurada em 04 de novembro de 1922, “sendo inserida no contexto de comemorações fluminenses do Centenário da Independência do Brasil” (LOPES et al. 2017).



Figura 08 – Ponte Raul Veiga.

Fonte: Ecos do Passado, João Batista Fonseca

Após a sua construção, o tráfego de veículos automotores, veículos de tração animal, além de pedestres, era feito nos dois sentidos e controlado por um semáforo que liberava o trânsito hora num sentido, hora noutro.

Com a construção da Ponte Paulino Padilha, o trânsito na Ponte Raul Veiga passou a ser apenas no sentido margem esquerda x direita e a “Ponte Nova”, como era popularmente conhecida a ponte Paulino Padilha, nos dois

sentidos, sendo parte integrante da RJ 186, que liga a cidade de Bom Jesus do Itabapoana-RJ à divisa com Minas Gerais, no Município de Pirapetinga-MG.

A partir daí, foram construídas duas pontes para a travessia de pedestres, em estruturas metálicas, sendo elas: a Ponte Abel Silva Malafaia e a Ponte Alberides Gabry e mais uma ponte em concreto, Ponte Badih Chicrala, esta para o trânsito de veículos nos dois sentidos das margens.

Considerando que a área urbana do Município de Santo Antônio de Pádua é cortada, em toda a sua extensão pelo Rio Pomba, as pontes são importantes elos de ligação entre os dois lados da cidade e, juntamente com as principais ruas e avenidas, compõem o complexo de mobilidade urbana.

Fato a ser considerado em relação ao contexto histórico e a mobilidade urbana é a evolução econômica do município de Santo Antônio de Pádua, que aponta diversos ciclos de destaque, desde o início de sua fundação, até os dias de hoje.

Nos primórdios, a economia da cidade era basicamente agropastoril, passando, posteriormente, à atividade agropecuária de leite e de corte. A partir de 1930, iniciou-se a exploração das Águas Minerais e em 1936 registrou-se a comercialização da primeira água Mineral lodetada no país, proveniente de fonte localizada no município, que passou a ser conhecido como “Cidade das Águas”.

Em 1960 foi fundada a primeira indústria de papéis, como forma de fomentar o desenvolvimento regional, o que pode ser constatado nos dias atuais, destacando o município como um polo papelero a partir do surgimento de outras indústrias do mesmo ramo.

A partir da década de 80, um novo arranjo produtivo passou a se destacar pela exploração de rochas ornamentais. Desde então, o município passou a ser conhecido como “Cidade das Águas e das Pedras”.

Por adquirir importância no mercado nacional, por meio das atividades industriais e extrativistas, Santo Antônio de Pádua passou a se preocupar de

maneira efetiva com a questão da mobilidade urbana, considerando a necessidade de adequação aos melhores meios de escoamento da sua produção agropecuária, industrial, de extração mineral e comercial.

As figuras a seguir, Rua Dr. Ferreira da Luz (Figura 09), Rua dos Leites (Figura 10), Avenida Getúlio Vargas (Figura 011), Rua Conselheiro Paulino (Figura 12) e Ponte Raul Veiga (Figura 13), demonstram o contraste entre o início da consolidação da infraestrutura urbana do município e o cenário atual.



Figura 09 – Rua Dr. Ferreira da Luz

Fonte: Ecos do Passado, João Batista Fonseca/Acervo Próprio



Figura 10 – Rua dos Leites 1938 / 2019

Fonte: Ecos do Passado, João Batista Fonseca/Acervo Próprio



Figura 11 – Avenida Getúlio Vargas

Fonte: Ecos do Passado, João Batista Fonseca/Acervo Próprio



Figura 12 – Rua Conselheiro Paulino
Fonte: Ecos do Passado, João Batista Fonseca/Acervo Próprio

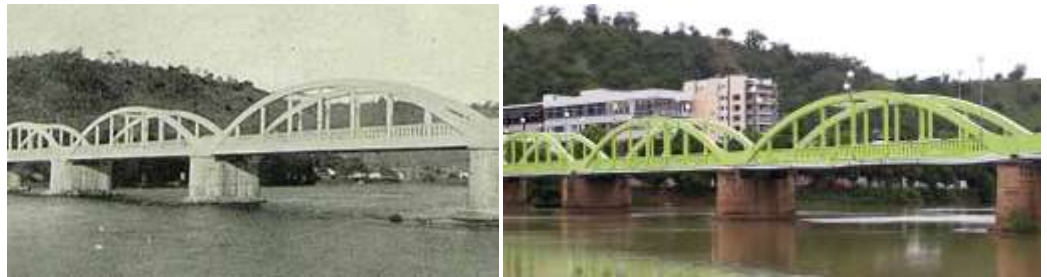


Figura 13 – Ponte Raul Veiga
Fonte: Ecos do Passado, João Batista Fonseca/Acervo Próprio

Ao analisar as fotos acima, nota-se que as transformações na paisagem urbana do município ratificam a necessidade de reavaliar a infraestrutura urbana para que a cidade tenha sua mobilidade compatível com sua evolução.



CARACTERIZAÇÃO DO MUNICÍPIO

O município de Santo Antônio de Pádua, localizado no Noroeste Fluminense do Estado do Rio de Janeiro (Figura 14), possui uma área da unidade territorial de 603,633 km² com população no último censo do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE, 2010) de 40.589 pessoas e densidade demográfica de 67,27hab/km². Para o ano de 2018 a população estimada foi de 42.359 pessoas.



Figura 14: Localização do Município
Fonte: Elaboração própria

O Município é composto pela sede e pelos distritos de: Baltazar, Campelo, Santa Cruz, Marangatú, São Pedro, Monte Alegre, Paraoquena e Itibiguaçu. Os municípios limítrofes são Miracema (RJ), São José de Ubá (RJ),

Cambuci (RJ), Aperibé (RJ), Itaocara (RJ), Palma (MG), Cantagalo (RJ), Pirapitinga (MG) e Recreio (MG).



Figura 15: Municípios limítrofes
Fonte: Elaboração própria

Distando 257 km da capital do Estado, o município de Santo Antônio de Pádua, como a maioria das cidades brasileiras, vivenciou um processo de urbanização intensificado em meados do século XX, através do deslocamento rural para o urbano. Segundo o IBGE (2010) 31.086 pessoas (76,63%) vivem no perímetro urbano do município.

Em relação ao tópico Território e Ambiente, o IBGE Cidades (2010) define que o município apresenta as seguintes porcentagens:

Domicílios com Esgotamento sanitário adequado	81,7 %
Domicílios Urbanos em vias públicas com arborização	68,8 %
Domicílios urbanos em vias públicas com urbanização adequada	43,9 %

Com a figura abaixo (representação aérea e corte do território no entorno próximo ao perímetro urbano da sede) é possível observar que a geomorfologia do município é predominantemente de elevações e que a

ocupação do solo no município aconteceu entre as elevações topográficas e seguindo o curso do Rio Pomba.

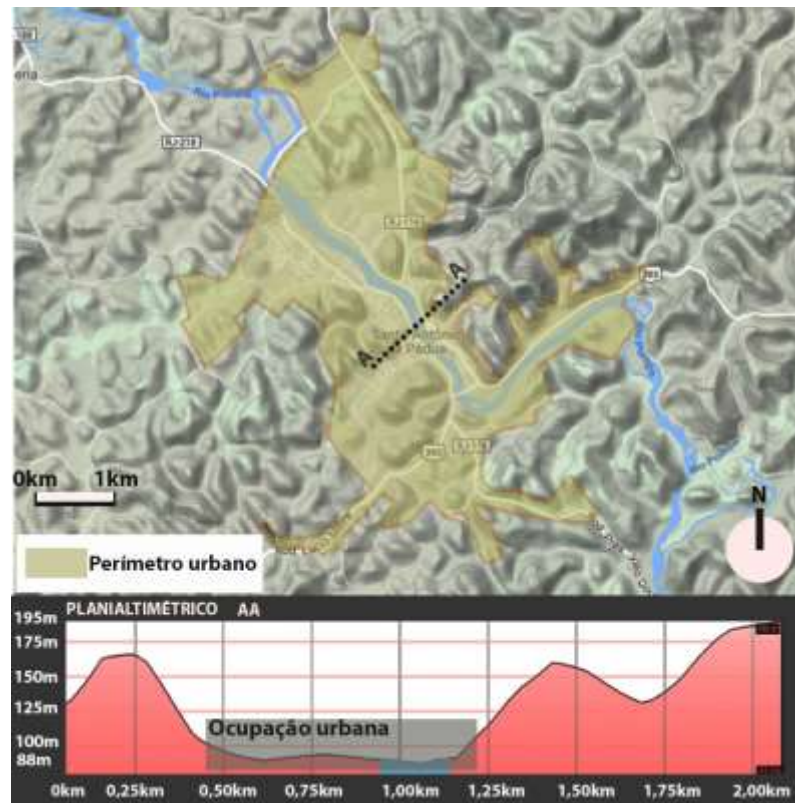


Figura 16: Geomorfologia do município
Fonte: Adaptado do Google Earth

Segundo na análise da ocupação do espaço, observamos que a distribuição da localização dos equipamentos urbanos e serviços (como entidades financeiras, instituições de saúde, escolas, bem como principais órgãos públicos e privados) estão, de certa forma, distribuídos no perímetro urbano, porém a área central concentra majoritariamente maior parte desses equipamentos (ANEXO I) e como consequência possui maior fluxo de circulação de pedestres e automóveis.

Já em relação a economia do Município observamos, conforme gráfico abaixo, que o setor de destaque é Serviços, seguido pela Administração Pública, Indústria, Impostos e Agropecuária.

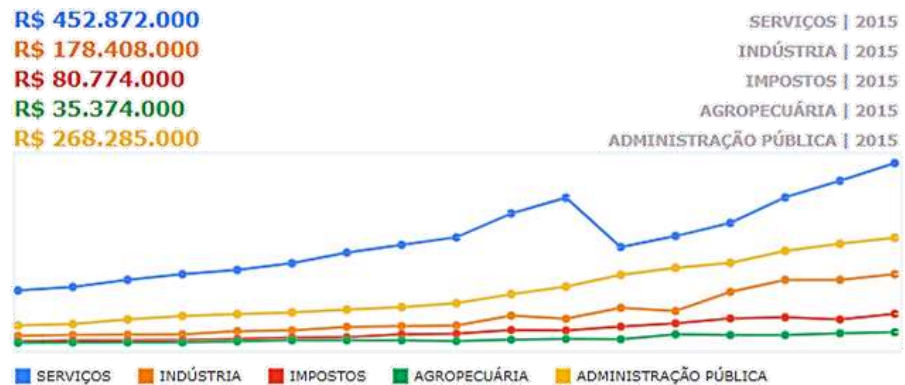


Figura 17: Economia Municipal
Fonte: Deespask, 2018

Em relação ao quesito trabalho e rendimento, no ano de 2016, a proporção de pessoas ocupadas em relação à população total era de 24%, sendo que o salário médio mensal dos munícipes era de 1.8 salários mínimos. (IBGE Cidades, 2018)

No gráfico abaixo é possível observar a distribuição etária no município, bem como a relação do quantitativo com a média brasileira.

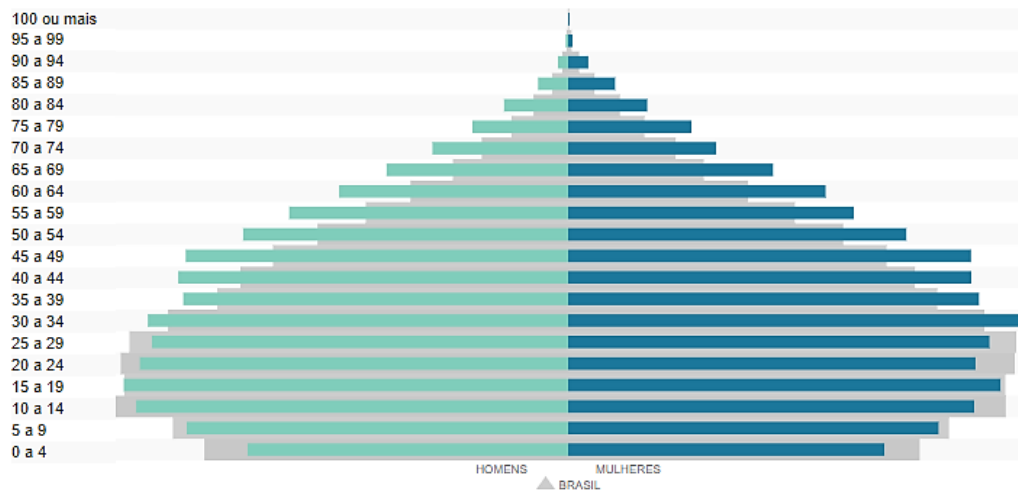


Figura 18: Faixa Etária
Fonte: IBGE Cidades

Nesse sentido, é notável um quantitativo menor que a média brasileira da população abaixo de 29 anos e um quantitativo maior da população acima dessa idade, destacando a considerável presença de

peças acima de 60 anos – importante parcela da população a ser considerada no sistema de mobilidade do município.

Ainda segundo dados do IBGE (2010) é possível observar o quantitativo da população com deficiência no município, conforme tabela a seguir:

Censo Demográfico 2010: Resultados da Amostra - Pessoas com Deficiência Município de Santo Antônio de Pádua	
Deficiência Visual	
Censo Demográfico 2010: Resultados da Amostra - Pessoas com Deficiência	108 pessoas
População residente com deficiência visual - grande dificuldade	1508 pessoas
População residente com deficiência visual - alguma dificuldade	5653 pessoas
Deficiência Auditiva	
População residente com deficiência auditiva - não consegue de modo algum	45 pessoas
População residente com deficiência auditiva - grande dificuldade	464 pessoas
População residente com deficiência auditiva - alguma dificuldade	1598 pessoas
Deficiência Motora	
População residente com deficiência motora - não consegue de modo algum	232 pessoas
População residente com deficiência motora - grande dificuldade	1075 pessoas
População residente com deficiência motora - alguma dificuldade	2490 pessoas
Deficiência Mental/Intelectual	
População residente com deficiência mental/intelectual	642 pessoas

Fonte: IBGE Censo Demográfico, 2010

Nesse contexto, vale destacar a importância da inclusão desses munícipes na construção dos elementos estruturantes da mobilidade urbana, buscando, sempre que possível, atender aos princípios básicos do desenho universal.

Como a maioria das cidades brasileiras, atualmente vivenciamos os impactos do modelo de desenvolvimento urbano voltado para o transporte individualista. Cabe destacar, entretanto, que as necessidades apresentadas em termos de mobilidade são variáveis de região para região, sendo função da área

territorial, densidade populacional, tipos e número de meios de transporte e da malha viária local.

Nesse contexto e especificamente no Município de Santo Antônio de Pádua, em um período de dez anos, a frota veicular praticamente dobrou seu quantitativo, conforme tabela desenvolvida a partir de dados do DENATRAN:

SANTO ANTÔNIO DE PÁDUA		
Frota por tipo de veículo	dez/07	set/17
Automóvel	5551	9212
Quadriciclo	0	0
Trator Misto	0	0
Caminhão	539	643
Motocicleta	3686	7118
Ônibus	24	52
Reboque	142	220
Caminhão Trator	14	34
Motoneta	773	1716
Microônibus	67	106
Semi-reboque	20	34
Trator de Rodas	2	2
Ciclomotor	1	947
Caminhonete	223	925
Sidecar	0	0
Trator de Esteiras	0	0
Triciclo	4	10
Caminhoneta	470	468
Utilitário	2	46
TOTAL	11518	21533

Fonte: Denatran, 2017

Decorrente desse processo, encontramos diversos conflitos no município, como: Trânsito confuso e desorganizado, ausência de ciclovias, intenso fluxo de motos e bicicletas, desvalorização do pedestre, ausência de rotas acessíveis, dentre outros problemas que serão apresentados no decorrer do presente Plano. Tais conflitos representam a necessidade de

repensar os elementos estruturantes da mobilidade urbana na realidade do município em estudo.

Importante condicionante a ser considerado na formulação do Plano é referente a análise da configuração e o zoneamento do Município. Nesse segmento, é o Plano Diretor (2018) que norteia as diretrizes para gestão das áreas do território, apresentando diversas informações essenciais para a elaboração do presente plano.

Dessa forma, destacamos o **Mapa 01**, que é referente ao Sistema Viário do Território Municipal (Figura 19) e o **Mapa 04** – Zoneamento da área urbana da sede (Figura 20).

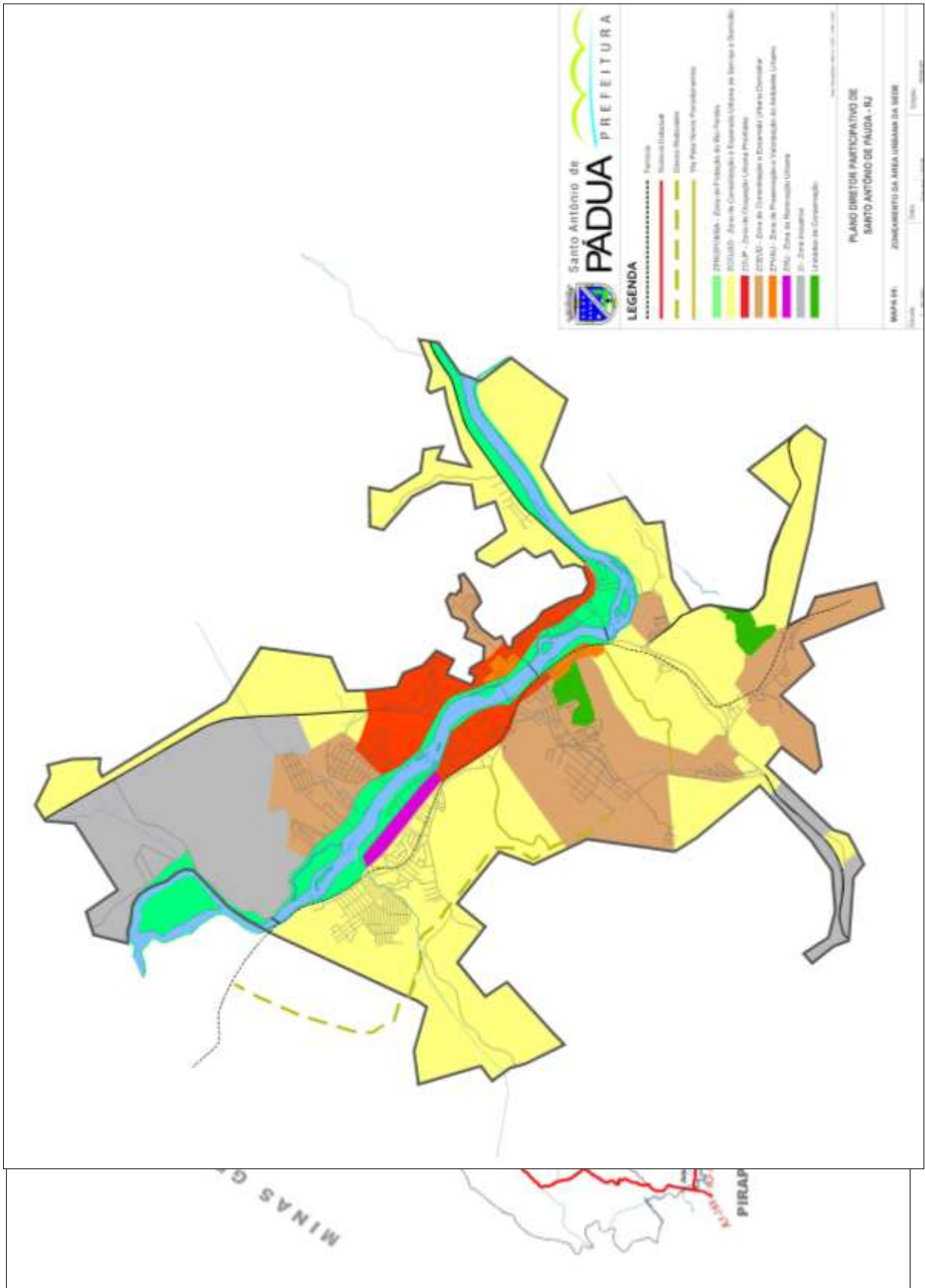
No Mapa 01, são demarcados a sede, distritos e localidades. É apresentado também os limites municipais, rodovias (estadual e municipal), o desvio rodoviário, ferrovia e vias para novos parcelamentos.

Já no Mapa 04, são definidas as zonas. Sendo elas:

- I. **ZPROPOMBA** - Zona de Proteção do Rio Pomba – que compreende as parcelas do território circunscritas entre o Rio Pomba e os eixos viários contínuos paralelos a cada uma de suas margens, dentro dos limites da área urbana da sede.
- II. **ZPROPP** - Zona de Proteção do Rio Pirapetinga e Paraíba do Sul – que compreende as faixas marginais de proteção e áreas de preservação permanente desses corpos hídricos, definidos por lei federal e estadual.
- III. **ZPVAU** - Zona de Preservação e Valorização do Ambiente Urbano 1 e 2 – destinam-se a destacar os conjuntos de valor histórico e cultural formados por edificações e espaços públicos que compõem ambientes urbanos de especial interesse para o Município, devendo ser

preservados em seus aspectos paisagísticos, volumétricos e arquitetônicos.

- IV. **ZOUP** - Zona de Ocupação Urbana Prioritária –compreende as parcelas do território já urbanizadas, caracterizadas pela mistura de usos e com melhores condições de infraestrutura.
- V. **ZCEUD** - Zonas de Consolidação e Expansão Urbana Domiciliar – compreendem áreas parcialmente parceladas e ocupadas, caracterizadas como vetores possíveis de expansão da malha urbana, com uso exclusivo para moradias, salvo os casos de comércios, atividades de escritórios, pequenos serviços e lazer poderão ser realizadas nessa zona, no entanto não poderá causar qualquer tipo de impacto aos moradores.
- VI. **ZRU** - Zona de Renovação Urbana – compreende a parcela do território onde já foi iniciado processo de renovação urbana com a instalação de equipamentos institucionais diversos que deverá ser estimulada e consolidada.
- VII. **ZCEUSD** - Zona de Consolidação e Expansão Urbana Serviços e Domicílios –compreende áreas parcialmente parceladas, ocupadas e que venham a ser ocupadas por residências, comércios, serviços e pequenas fabricações.
- VIII. **Zonas Industriais** - compreendem áreas parcialmente parceladas, ocupadas e que venham a ser ocupadas para usos de industriais.



Fonte: Plano Diretor, 2018.



PESQUISA PÚBLICA

O Plano de Mobilidade tem como premissa analisar e propor diretrizes para promoção da melhoria na circulação dos cidadãos. Para tanto, é necessário que o sistema de mobilidade aconteça de forma planejada e organizada.

Dessa forma, a participação popular é fundamental na formulação do diagnóstico bem como é de suma importância para direcionar as medidas que deverão ser instituídas e implementadas pelo referido Plano. Nesse contexto, destacamos que a participação popular no Plano de Mobilidade do Município de Santo Antônio de Pádua, aconteceu de diversas maneiras.

Uma das formas dessa participação ocorreu por meio de questionário online da plataforma Google e consulta corpo a corpo nas ruas do município. Nesse questionário, foi abordado questões, como: utilização e condição do transporte público/privado; mobiliário urbano; horários de circulação dos ônibus; bairros mais visitados; avaliação pessoal de acordo com a vivência no espaço urbano.



Figura 21: Pesquisa pública
Fonte: Acervo próprio



Figura 22: Pesquisa pública
Fonte: Acervo próprio

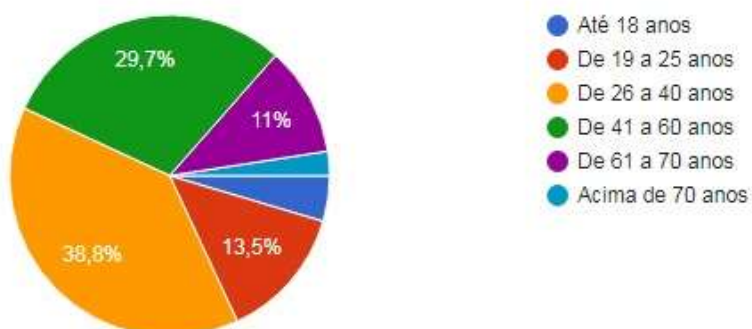


Figura 23: Pesquisa pública
Fonte: Acervo próprio

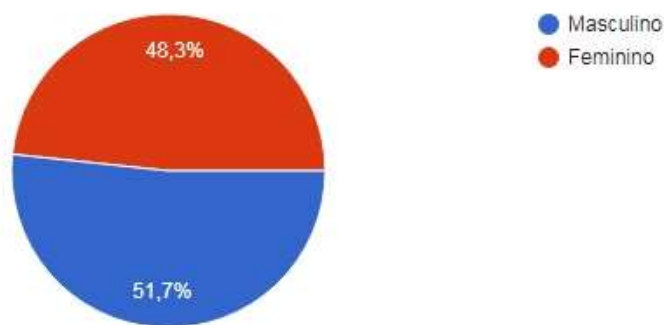
A consulta pública alcançou no total, 327 pessoas e para validação da pesquisa foi solicitado o e-mail dos entrevistados e, nos casos em que não havia o endereço eletrônico, foi solicitado o nome e sobrenome. Após a compilação dos resultados obtivemos os seguintes resultados e considerações:

1. CONTEXTUALIZAÇÃO DOS ENTREVISTADOS

Quanto à faixa etária da população entrevistada, nota-se que o maior percentual foi de 26 a 40 anos, seguido pela faixa de 41 a 60 anos. Destacamos que esse resultado vai de encontro com parcela expressiva da população ativa no mercado de trabalho.

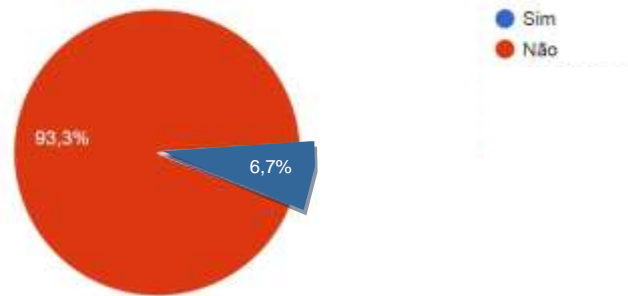


Em relação à identidade de gênero, nesta pesquisa, observamos que o público foi majoritariamente masculino, contudo com pouca diferença se comparado ao feminino. Considerando as diferenças e necessidades dos usuários, este resultado demonstra que conseguimos contemplar, de maneira equilibrada, ambos os gêneros.



2. ACESSIBILIDADE

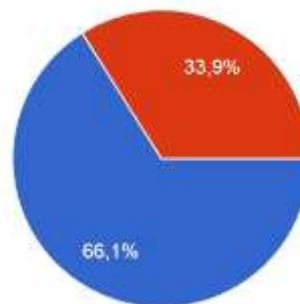
Nesta etapa, buscamos analisar as questões de acessibilidade relacionadas à condição física da população, ou seja, se os usuários dos espaços urbanos apresentam deficiência e/ou mobilidade reduzida. Apesar do percentual baixo (6,7%), salientamos que é essencial a garantia da possibilidade de ir e vir de todos os cidadãos. Assim, existe a necessidade de repensar e elaborar medidas que facilitem a circulação e acesso dessas pessoas. Nesse contexto, observamos que a maior dificuldade relatada foi motora.



3. CIRCULAÇÃO DA POPULAÇÃO

Com o intuito de compreender a dinâmica de circulação da população paduana, seja ela de moradores do município ou de outras regiões, foram elaboradas perguntas a respeito de quais meios de transporte são utilizados pelos cidadãos para chegar à sede do município, o motivo do deslocamento, assim como os principais horários e frequência de dias que ocorrem essa movimentação. Também foi analisado no caso da não utilização do transporte público, o porquê dessa escolha.

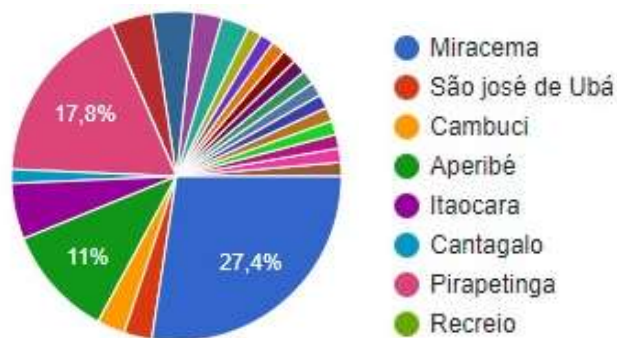
O gráfico a seguir mostra que uma parte significativa dos entrevistados (azul) mora na sede do município de Santo Antônio de Pádua.



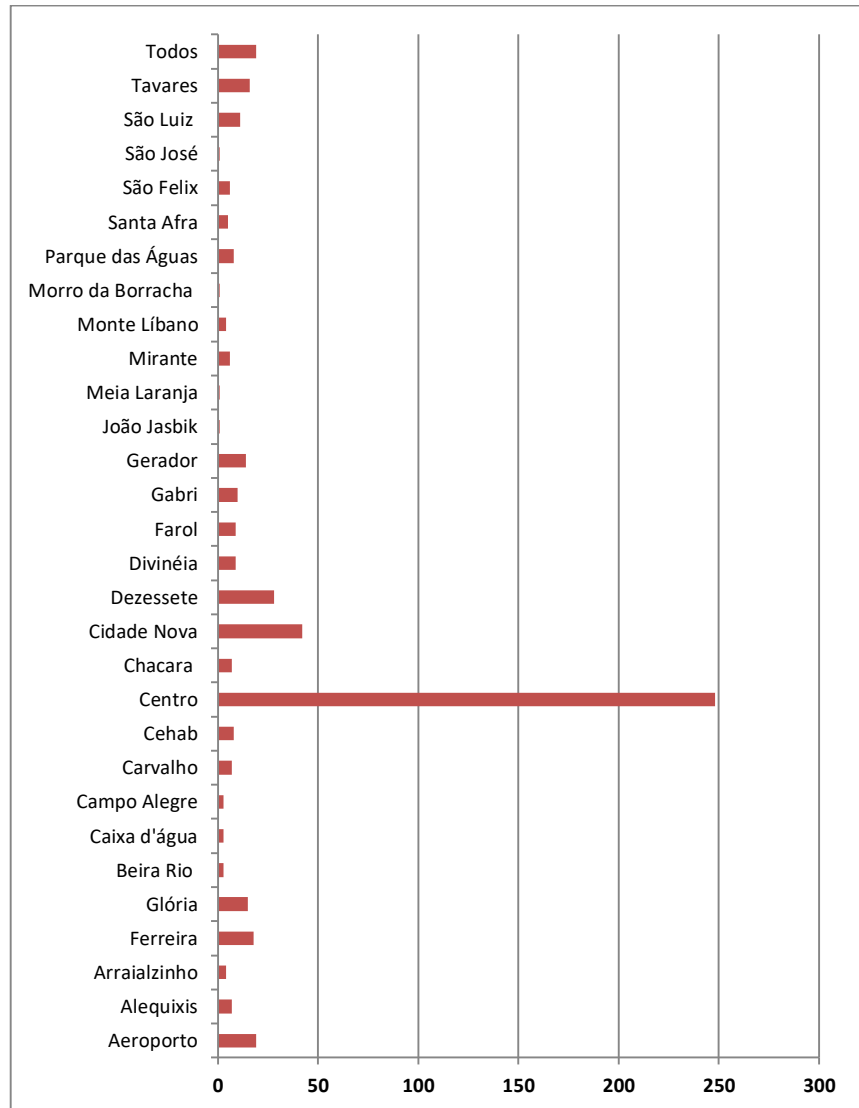
Em relação aos distritos, conforme gráfico abaixo, salientamos que as maiores porcentagens obtidas, foram de Monte Alegre, Santa Cruz e São Pedro de Alcântara.



Já em outras regiões nota-se a maior porcentagem de deslocamento para a cidade de Miracema/RJ, Pirapetinga/MG e Aperibé/RJ.

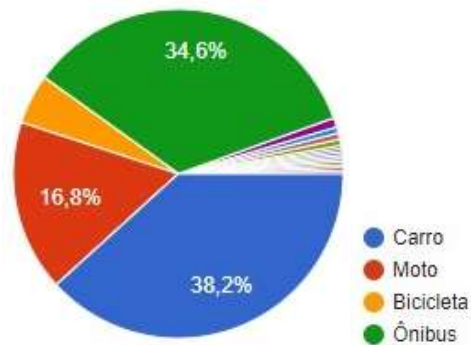


Observou-se também que, de acordo com o esperado, a região que maior fluxo de tráfego de veículos e pessoas é o Bairro “Centro” da sede do município.

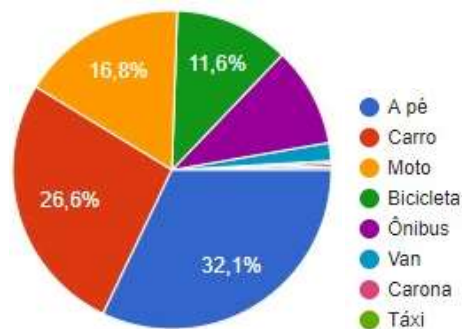


Na análise desses resultados, podemos concluir que é necessário investir no transporte público coletivo e na infraestrutura em relação à mobilidade urbana tanto no distrito sede quanto em áreas distritais, sendo a região central da sede é um importante núcleo no sistema de mobilidade.

Ao analisar os gráficos de tipos de transporte utilizado pela população que se desloca para a sede do município, nota-se, que o maior resultado está na utilização de carro, seguido de ônibus e motocicleta.



Já dentro do distrito sede (gráfico a seguir) a circulação majoritariamente é realizada a pé, seguindo por carro, moto, bicicleta, ônibus...



Nos dois gráficos, **o uso do carro possui significativa relevância nos resultados**, o que demonstra ser necessário **desestimular** o seu uso. Contudo, para que isso aconteça é necessário o investimento no transporte público.

Percebe-se também, que dentro do município, a maior porcentagem está relacionada à circulação a pé, mostrando que o investimento em passeios adequados deve estar direcionado de forma concomitante ao transporte público.

Uma das consequências, do investimento nessas modalidades de transporte e na infraestrutura de circulação, é a diminuição da frota de automóveis e melhoria do fluxo de tráfego da cidade.

Já em relação aos resultados relacionados a não utilização do transporte público, foi constatado maior reclamação no que diz respeito ao desconforto dos ônibus, a demora no tempo de passagem e pontos localizados longe da residência ou bairro do usuário. Esses resultados comprovam a necessidade de investimento nesses elementos estruturantes do sistema de mobilidade.

Ainda com relação à circulação e movimentação da cidade, na frequência e horários de deslocamento, podemos notar que a maior parte dos entrevistados (58,1%) realizam as viagens todos os dias da semana e que os horários com maior fluxo é entre 7 às 9 horas e 15 às 17 horas.

No último questionamento foi solicitada a justificativa das notas dadas em relação a todo o contexto abordado no questionário, sendo em média obtido 4,8 de satisfação. Observou-se a ocorrência de palavras-chaves como: trânsito, calçadas, respeito aos pedestres, falta de ônibus, entre outros. No quesito trânsito, foi apontado problemas na organização e respeito às leis, bem com a condição das ruas (salientando que precisam de manutenção), assim como a fiscalização do trânsito.

Algumas considerações:

“Como minha locomoção é feita de carro, tem sido complicado, pois as ruas estão cheias de buracos e quebra-molas.”

“Pavimentação deteriorada, péssima sinalização, fiscalização ineficiente, trânsito desorganizado, péssimo acesso a transporte coletivo.”

As calçadas também foram citadas como impedimento recorrente na circulação (desníveis, largura insuficientes para cadeirante, comerciantes que usam o passeio como extensões de seus comércios) que acabam bloqueando a passagem, assim como a utilização de pisos inadequados.

“Falta de consciência das pessoas e dos órgãos competentes para que haja uma política de mobilidade urbana mais adequada. Ao se olhar para as nossas vias de pedestres e ruas, observamos que pouco se faz para a melhoria destas, visto que ambas estão em péssimo estado de conservação. São uma verdadeira provação aqueles que têm problemas de acessibilidade quer seja um deficiente físico, um idoso ou até mesmo uma mulher grávida andar pelas nossas ruas.”

“Carros estacionados de forma irregular por toda a cidade; fiscalização deficiente com maior frequência de fiscalização no centro; falta de ciclovias; calçadas em péssimo estado e em alguns trechos não existem, além de comerciantes utilizarem esse espaço para expor suas mercadorias.”

“Calçadas irregulares, falta de acessibilidade.”

No que concerne ao transporte público, foi relatado algumas reclamações referentes ao transporte público.

“Considerando que o transporte público é precário e que existem poucas vagas de estacionamentos, sejam carros, motos e bicicletas, o centro comercial não comporta a quantidade de automóveis e bicicletas dos munícipes, transformando o centro num caos nos horários de pico (11:00 a 13:00 e de 17:00 às 19:00).”

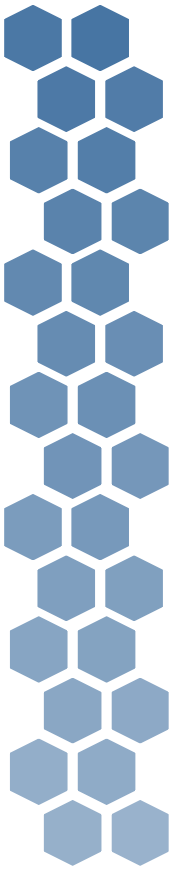
“Não tem mais ônibus na rua onde moro. Transito ruim.”

Observamos também críticas positivas, conforme estes destaques:

“Parabéns a todos envolvidos. Sabemos que desenvolver ações para solucionar os problemas de mobilidade urbana é um dos principais desafios das metrópoles brasileiras, que buscam por soluções que impactem positivamente na qualidade de vida da população.”

“Transito bom. Tem ônibus.”

“Em relação aos ônibus os horários são bons (intermunicipais) não tem trânsito. A pé as calçadas estão em bom estado.”



SERVIÇOS DE TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO

Os meios de transporte público são componentes essenciais no que diz respeito a mobilidade urbana e, geralmente, são conduzidos por empresas públicas ou privadas. Dentre as diferentes modalidades, o ônibus é o principal meio de transporte público, especialmente nas cidades de pequeno/médio porte, e deve atender toda a população considerando as diferentes necessidades dos cidadãos.

Nesse sentido e visando o desenvolvimento e consolidação da mobilidade urbana sustentável, o transporte público deve ser um serviço de excelência, com qualidade, segurança, pontualidade e acessibilidade. Para tanto, é fundamental que informações como horário e rota sejam claras e fácil entendimento.

Em relação ao tema abordado, destacamos, segundo o Caderno de Referência Para Elaboração de Plano de Mobilidade Urbana (2015, p. 63), que:

Um dos grandes desafios do planejamento do transporte coletivo é a superação destas barreiras e a reorganização de todos os serviços em operação no município, mesmo os administrados pelos governos estadual e federal, quando for o caso, e em todas as suas modalidades. Para uma organização adequada dos serviços de transporte coletivo urbano, devem ser observadas as seguintes diretrizes:

1. O serviço de transporte coletivo é parte fundamental da estrutura de funcionamento das cidades e essencial para a vida da população, e como tal precisa ser organizado e gerido pelo Poder Público, não admitindo riscos de descontinuidade, devendo ser prestado de forma a oferecer melhor atendimento à população com conforto, fluidez e segurança.;
2. O sistema de transporte coletivo deve ser organizado na forma de uma única rede, com os diversos modos de transporte com integração física, operacional e tarifária, independentemente de quem os opere, inclusive considerando os serviços sob gestão de outros níveis de governo (estadual e federal).;

3. O serviço de transporte coletivo deve ser prestado de forma profissional e com uma adequada organização dos processos de trabalho necessários: manutenção da frota, operação de tráfego, controle e administração, segundo condições mínimas estabelecidas na regulamentação.;
4. O equilíbrio econômico-financeiro dos contratos não é um problema exclusivo dos operadores, mas sim uma condição necessária à garantia de prestação de um serviço adequado.;
5. Uma adequada rede de transporte coletivo exige investimentos de curto/médio/longo prazos em veículos, infraestrutura e estrutura de operação.

1. DIAGNÓSTICO

Para elaboração do presente diagnóstico, foram enviados ofícios para as empresas: Auto Viação Rio Pomba LTDA, Auto Viação Santo Antônio de Pádua LTDA ME e ATAMP - Associação dos Motoristas de Transporte Alternativo de Passageiros. Nesses ofícios, foi solicitado os dados e informações sobre a caracterização da operação, caracterização dos veículos e do levantamento médio de passageiros diários.

Assim, vale destacar também que, segundo o DEMUT, o município possui uma frota de Taxi de 118 veículos, uma frota de transporte escolar particular de 10 veículos e de ônibus intermunicipais que auxiliam na circulação até os distritos.

1.1 EMPRESA AUTO VIAÇÃO RIO POMBA LTDA

No que compete a caracterização da frota, foi informado que é composta por 09 ônibus, sendo:

- 01 veículo, ano 2005, com capacidade de 48 lugares;
- 04 veículos, ano 2006, com capacidade de 36 lugares;
- 02 veículos, ano 2007, com capacidade de 36 lugares;
- 02 veículos, ano 2008, com capacidade de 47 lugares.

Em relação à média de passageiros ao dia, apresenta-se os seguintes dados: 1.135 passageiros pagantes e 400 idosos não pagantes, deste modo tem-se sua média mensal de passageiros pagantes como sendo de 34.050 e 12.000 para idosos não pagantes. Ressaltamos o quantitativo expressivo de idosos, que ao final, representa 26,06% dos usuários. Segue os horários e dias das respectivas linhas:


 **Pádua x Pirapetinga**

PÁDUA X PIRAPETINGA					
SEGUNDA À SEXTA					
06:00	06:30	07:00	07:30	08:00	08:30
09:00	09:30	10:00	10:30	11:00	11:30
12:00	12:30	13:00	13:30	14:00	14:30
15:00	15:30	16:00	16:30	17:00	17:30
18:00	18:30	19:00	19:30	20:00	21:00
22:00	22:40				
SÁBADO					
06:00	06:30	07:00	07:30	08:00	08:30
09:00	09:30	10:00	10:30	11:00	11:30
12:00	12:30	13:00	14:00	15:00	16:00
17:00	18:00	19:00	20:00	21:00	22:00
DOMINGO / FERIADOS					
07:00	08:00	09:00	10:00	11:00	12:00
13:00	14:00	15:00	16:00	17:00	18:00

PIRAPETINGA X PÁDUA					
SEGUNDA À SEXTA					
06:00	06:30	07:00	07:30	08:00	08:30
09:00	09:30	10:00	10:30	11:00	11:30
12:00	12:30	13:00	13:30	14:00	14:30
15:00	15:30	16:00	16:30	17:00	17:30
18:00	18:30	19:00	19:30	20:00	21:00
22:00	22:40	23:15			
SÁBADO					
06:00	06:30	07:00	07:30	08:00	08:30
09:00	09:30	10:00	10:30	11:00	11:30
12:00	12:30	13:00	14:00	15:00	16:00
17:00	18:00	19:00	20:00	21:00	22:00
22:40					
DOMINGO / FERIADOS					
06:00	07:00	08:00	09:00	10:00	11:00

19:00	21:00	22:40			
-------	-------	-------	--	--	--

12:00	13:00	14:00	15:00	16:00	17:00
18:00	19:00	20:00	21:40	23:15	

 **Linha: Pádua x Monte Alegre**

PÁDUA X MONTE ALEGRE					
SEGUNDA À SABÁDO					
06:00	07:00	08:00	09:00	10:00	11:00
12:00	13:00	14:00	15:00	16:00	17:00
18:00	19:00	21:00	22:30		
DOMINGO / FERIADOS					
07:00	09:00	11:00	13:00	15:00	17:00
19:00	21:00	22:30			

MONTE ALEGRE x PÁDUA					
SEGUNDA À SABÁDO					
06:00	07:00	08:00	09:00	10:00	11:00
12:00	13:00	14:00	15:00	16:00	17:00
18:00	20:00	22:00	23:20		
DOMINGO / FERIADOS					
06:00	08:00	10:00	12:00	14:00	16:00
18:00	20:00	22:00	23:20		

 **Linha: Cidade Nova x Centro**

CENTRO x CIDADE NOVA					
TODOS OS DIAS DA SEMANA					
06:00	07:00	08:00	09:00	10:00	11:00
12:00	13:00	14:00	15:00	16:00	17:00
18:00					

CIDADE NOVA x CENTRO					
TODOS OS DIAS DA SEMANA					
06:30	07:30	08:30	09:30	10:30	11:30
12:30	13:30	14:30	15:30	16:30	17:30
18:30					

 **Linha: Bairro Glória x Cidade Nova**

BAIRRO GLÓRIA x CIDADE NOVA					
TODOS OS DIAS DA SEMANA					
06:30	07:40	09:00	10:30	12:00	13:30

15:00	16:30	18:00	20:00	21:45	
-------	-------	-------	-------	-------	--

1.2 VIAÇÃO SANTO ANTÔNIO DE PÁDUA LTDA ME

A frota informada da Viação Santo Antônio é composta por 02 ônibus, sendo:

- 01 veículo, ano 1985, com capacidade de 52 lugares;
- 01 veículo, ano 1992, com capacidade de 47 lugares.

A respeito de sua média diária de passageiros, foi relatado: 37 passageiros para Santa Cruz, 15 para Paraoquena e 19 para Campelo, totalizando 71 usuários da Viação Santo Antônio de Pádua.

Seguindo nesse contexto, a média mensal da empresa é de 1.110 passageiros para Santa Cruz, 450 para Paraoquena e para Campelo.

Segue os horários e dias das respectivas linhas:

 **Linha: Pádua x Santa Cruz**

PÁDUA x SANTA CRUZ					
SEGUNDA À SEXTA					
07:00	12:00	16:00	17:30	19:00	22:30
SÁBADO					
07:00	12:00	17:30			
DOMINGO / FERIADOS					
07:00	17:30				

SANTA CRUZ x PÁDUA					
SEGUNDA À SEXTA					
05:30	09:00	13:00	16:00	17:00	20:00
SÁBADO					
05:30	09:00	16:00			
DOMINGO / FERIADOS					
05:30	16:00				

 **Linha: Pádua x Campelo (Via Paraoquena)**

PÁDUA x CAMPELO (VIA PARAOQUENA)					
SEGUNDA À SEXTA					
07:00	09:00	11:30	16:00	17:00	19:00
22:30					
SÁBADO					
07:00	09:00	11:30	14:00	17:00	
DOMINGO / FERIADOS					
07:00	11:30	17:00			

CAMPELO (VIA PARAOQUENA) x PÁDUA					
SEGUNDA À SEXTA					
06:10	07:30	10:00	13:40	15:00	17:40
19:30					
SÁBADO					
06:10	07:30	10:00	15:00		
DOMINGO / FERIADOS					
06:10	07:30	15:00			

1.3 ATAMP - Associação dos Motoristas de Transporte Alternativo de Passageiros

Até a compilação dos dados, a associação não encaminhou as informações solicitadas.

2. OBJETIVOS

- Promover mecanismos na infraestrutura urbana que viabilize e consolide a prioridade do transporte coletivo;
- Promover programas de subsídio para investimento no transporte público coletivo;
- Melhorar os mecanismos de divulgação do transporte público coletivo;
- Otimizar a eficiência, eficácia e efetividade na prestação do serviço do transporte público coletivo;
- Incentivar a elaboração e implantação de mecanismos tecnológicos (aplicativos...) que auxiliem na divulgação das informações referentes as frotas;
- Instituir programas de flexibilização das tarifas para estudantes da rede pública municipal com comprovação de renda compatível.

3. METAS

- Aumentar a fiscalização do transporte público visando garantir a efetivação do acordado, no prazo de 2 anos;
- Promover mecanismos para a regularização de todas as rotas existentes, especialmente do transporte alternativo, que perpassam pelo município, no prazo de 2 anos;
- Promover pesquisa para expansão das rotas e horários do transporte público coletivo, no prazo de 2 anos;
- Implantar placas informativas das rotas e horários do transporte público em locais estratégicos, no prazo de 2 anos;
- Promover aumento da frota e rotas, no prazo de 4 anos;
- Elaborar projetos para implantação de novas paradas de ônibus, no prazo de 4 anos;
- Padronizar a identificação visual de 100% da frota de táxi e moto táxi em 4 anos;

4. AÇÕES

- Mobilização e realização de campanhas de conscientização da importância da mobilidade sustentável;
- Combate ao transporte ilegal de passageiros;
- Definição de padrões de qualidade para o serviço de transporte coletivo (pontualidade, regularidade, velocidade média...)
- Aprimoramento do abrigo/estação da Praça Caribé da Rocha na sede do município e demais pontos de ônibus.



CIRCULAÇÃO VIÁRIA

O acúmulo de veículos nas ruas causa prejuízos, estresse, acidentes e poluição, tendendo a piorar nos próximos anos, caso não sejam adotadas políticas mais eficientes.

O problema agravou-se nas últimas décadas graças à concentração de pessoas nas cidades, à falta de planejamento urbano, aos incentivos à indústria automotora e ao maior poder de consumo das famílias. Isso tudo provocou o que os especialistas chamam de crise de mobilidade urbana.

A má qualidade do transporte público e o incentivo ao consumo faz a população optar pelo transporte individual. De acordo com o Observatório das Metrôpoles, a frota de veículos nas metrôpoles brasileiras dobrou nos últimos dez anos, com um crescimento médio de 77%. Os dados revelam que o número de automóveis e motocicletas nas doze principais capitais do país aumentou de 11,5 milhões para 20,5 milhões, entre 2001 e 2011. Esses números correspondem a 44% da frota nacional.

Para especialistas, três fatores contribuíram para o crescimento da frota de veículos no país: o aumento da renda da população, as reduções fiscais do Governo Federal para as montadoras e as facilidades de crédito para a compra de carros.

1. DIAGNÓSTICO

Santo Antônio de Pádua vem enfrentando um aumento significativo com problemas relacionados a circulação viária no Município, principalmente por conter as rodovias que perpassam no perímetro urbano da sede. As RJ 186, RJ 116, e RJ 186, são importantes rotas e possuem em seu percurso polos geradores de viagens e de transportes de cargas.

As vias urbanas do município vêm apresentando sérios problemas com o estacionamento irregular ao longo das vias, carga e descarga em local proibido, parada proibida para embarque e desembarque de passageiros, abandono de veículos e etc.

O Trevo na Avenida Júlio Kezen (Figura 24) e a Rua Dr. Ferreira da Luz (Figura 25) são exemplos de pontos críticos na circulação viária do município, especialmente por ligar rodovias que apresentam intenso trânsito de carga.



Figura 24: Trevo Av. Júlia Kezen
Fonte: Acervo Próprio



Figura 25: Rua Ferreira da Luz
Fonte: Acervo Próprio

Segundo o Plano Diretor (2018), são componentes, além da malha rodoviária, do sistema viário do município:

- A linha férrea que atravessa o território (Estrada de Ferro Leopoldina)
- A malha viária urbana, composta por:

VIAS ARTERIAIS⁵

- a. Rua Pascoal Possidente;
- b. Rua Prefeito Alberto Vaz;
- c. Rua Doutor Ferreira da Luz;
- d. Rua dos Leites;
- e. Rua Coronel Olivier;
- f. Avenida Chaim Elias;
- g. Rua Tobias Homem da Costa;
- h. Rua Nestor Perligeiro;
- i. Rua Doutor Temístocles de Almeida;
- j. Avenida Getúlio Vargas;
- k. Avenida Scilio Tardin Faver;
- l. Avenida Municipal.

VIAS COLETORAS⁶

- a. Rua José Homem da Costa
- b. Rua Maria P. Lavaquial
- c. Avenida Pedro de Souza
- d. Rua Palmira Gabry
- e. Rua Odílio Diniz
- f. Rua São João Batista
- g. Rua da Maçonaria

VIAS LOCAIS⁷

- a. Demais vias do município

Nesse contexto, destacamos o Mapa 02 (Figura 26) do Plano Diretor do Município (2018) – SISTEMA VIÁRIO DA ÁREA URBANA DA MUNICÍPIO.

⁵ Vias Arteriais - aquelas com maior capacidade de tráfego, com traçado contínuo, predominantemente com acessos e interseções controladas, e que interligam diferentes bairros ou áreas, distribuindo os fluxos para as vias coletoras e locais;

⁶ Vias coletoras – aquelas de baixa velocidade que servem de conexão para as vias arteriais, tendo como função coletar, canalizar e distribuir o tráfego das vias locais;

⁷ Vias locais – aquelas de baixíssima velocidade com função de servir apenas como acesso às áreas lindeiras;

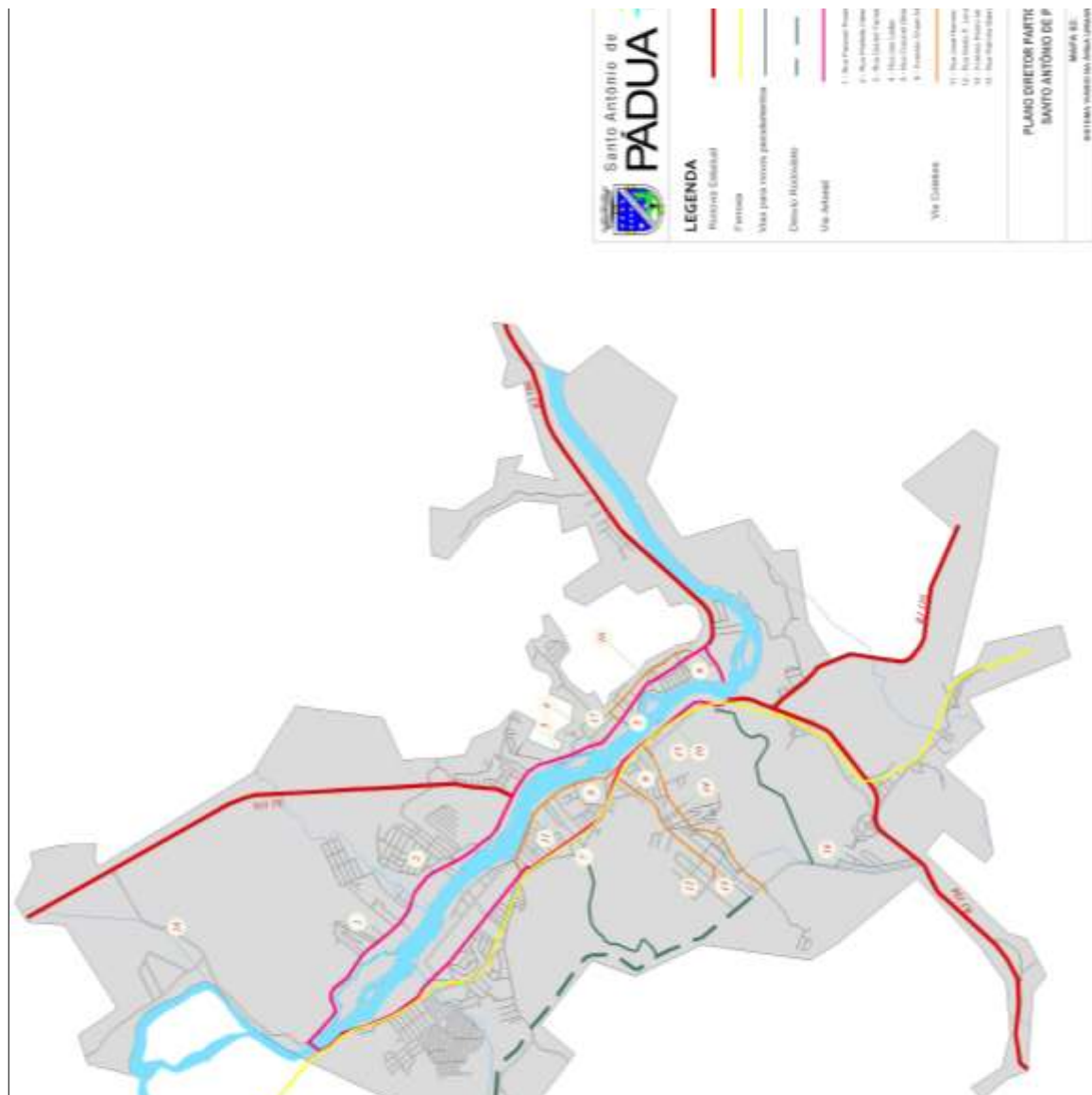


Figura 26: Sistema viário
Fonte: Plano Diretor, 2018

2. OBJETIVOS

- Aumentar a oferta de transporte público para a população;
- Criar projeto de educação no trânsito em instituições de ensino;
- Incentivar o uso da bicicleta como transporte alternativo;
- Melhorar as vias na área urbana da cidade;

- Conscientizar a população sobre as penalidades legais do CNT;
- Preservar e promover implantação de sinalizadores de trânsito;
- Promover o ordenamento do trânsito nas vias de maior volume de tráfego;
- Planejar o sistema viário como suporte da política de mobilidade em harmonia;

3. METAS

- Reduzir em 50% os acidentes de trânsito na área urbana do Município, em 8 anos;
- Estudo da viabilidade de um trecho da Rua da Maçonaria possibilitar trânsito nos dois sentidos, em 2 anos;
- Estudo para viabilizar melhorias no cruzamento da Ponte Badih Chicrala, levando em consideração os acidentes já ocorridos, em 2 anos.
- Estudo para melhoria na circulação e segurança viária próximo à Praça do Obelisco, em 2 anos.
- Aumentar e melhorar a sinalização de trânsito no Município em 2 anos;
- Municipalizar a gestão do trânsito, em 4 anos;
- Ampliar a fiscalização com relação ao cumprimento da legislação de trânsito, em 2 anos;
- Reforçar a estrutura do Departamento de Trânsito para realização da atividade de fiscalização, em 2 anos;

4. AÇÕES

- Realização de estudos de engenharia de tráfego para melhoria da circulação viária;

- Estudo para melhorar e aumentar a sinalização de trânsito;
- Criar projeto de educação no trânsito nas escolas do Município;
- Aumentar a fiscalização e orientação através da Guarda Civil Municipal;
- Campanha de conscientização no trânsito;
- Regulamentação de tarifas de transporte;
- Fiscalização intensiva para proibir a invasão das calçadas pelo comércio, bicicletas entre outros;
- Realização de estudo para identificar a causa dos principais acidentes de trânsito;
- Aquisição de veículos, viaturas e motocicletas para o Departamento de trânsito;
- Implantação de projeto de arborização nas principais vias;
- Articulação com o Governo Estadual e Federal para modernização e financiamento de construção de vias alternativas fora do perímetro urbano para transporte de carga.
- Estudar a possibilidade de instituir a regularização dos serviços de transporte por aplicativos.



INFRAESTRUTURA DO SISTEMA DE MOBILIDADE URBANA

Representado pelo conjunto físico de condicionantes funcionais pré-existentes, denotados através de um planejamento de mobilidade urbana, ligados a um conjunto de leis e regulamentações municipais que são necessários ao funcionamento e encadeamento das relações de fluxo urbano dos cidadãos, considerando todos os seus "agentes". Tais como: pedestres, ciclistas, motoristas, transportes coletivos e afins.

1. DIAGNÓSTICO

De maneira geral, o município de Santo Antônio Pádua detém a infraestrutura em parte deficitária, variando sua amplitude e importância nos espectros possíveis de análise. As variantes para tal condição envolvem desde a inexistência de planejamento urbano, passando pela legislação/fiscalização inadequada, até a falta de orientação pública.

Desta maneira, é de grande importância a necessidade da atuação do poder público de forma a reformular, revitalizar e ordenar a condição urbana municipal, através deste Plano de Mobilidade Urbana.

1.1 Terminais e Estações

1.1.1 Terminal Rodoviário Hamilton Abreu Leite

Localizado no Bairro Tavares, comporta essencialmente toda demanda de transporte público interestadual e parte da demanda intermunicipal. Compõe-se de áreas de espera, embarque, sanitários, lanchonete,

estacionamento para veículos e táxis, além de vias de parada, entrada e saída dos coletivos. Seu movimento concentra-se em função dos horários das empresas que atendem às rotas estabelecidas. Possui aproximadamente 2.000,00m² de área coberta, tornando-se indiscutivelmente, o espaço mais importante destinado ao atendimento do transporte público coletivo da cidade.



Figura 27 - Terminal Rodoviário
Fonte: Acervo Próprio

1.1.2 Estação/Abrigo "Visconde Figueira"

Localizada entre as praças Visconde Figueira e Caribé da Rocha, comporta toda demanda intermunicipal e esporádica demanda interestadual. Compõe-se de uma "ilha" com abrigo coberto (aproximadamente 40,00m²) e parte descoberta arborizada, onde são localizados os bancos de espera. Esse conjunto totaliza uma área aproximada de 350,00 m².

Alterna seu considerável movimento ao longo do dia, com ênfase na demanda dos horários do expediente comercial. É uma "estação/abrigo" de grande relevância, em se tratando da localização central, da proximidade de ponto de táxi e da qualidade de largura da rua em que se encontra,

permitindo parada de coletivos durante algum tempo. Funciona como uma "rodoviária" central.



Figura 28 - Estação/Abrigo Caribé da Rocha
Fonte: Google Earth

1.1.3 Estação/Abrigo "Getúlio Vargas"

Localizada na Av. Getúlio Vargas, comporta pelo lado da margem direita do Rio Pomba, demanda intermunicipal. Esta parte da cidade é considerada ainda central, visto que se encontra na desembocadura da ponte Raul Veiga.

Compõe-se de "ilha" com abrigo coberto (com aproximadamente 36,00m²) e parte descoberta (com aproximadamente 43,00m²), alternando bancos de espera entre os espaços citados. Seu movimento é distribuído em longo do dia, em função da passagem dos coletivos públicos, funcionando somente como ponto de coleta de usuários.



Figura 29 - Estação/Abrigo Getúlio Vargas
Fonte: Google Earth

1.1.4 Abrigos de Espera

Localizados ao longo da sede municipal, não possuem padronização arquitetônica, sendo sua qualidade de atendimento comprometida em função da falta de estruturação do sistema de transporte coletivo intermunicipal.

Assumindo desta forma, papel importante na concentração e coleta de usuários, que também, pela falta de organização e controle, passam a ser coletados até fora destes pontos, bastando sinalizar aos coletivos em qualquer local. Alguns exemplos de abrigos: Praça da Biquinha, Ciep 466, Barão de Teffé, Monsenhor Diniz, 36º Batalhão, Hélio Montezano e Uff.



Figura 30 - Abrigo Barão de Teffé
Fonte: Google Earth



Figura 31 - Abrigo UFF
Fonte: Google Earth

1.2 Ciclovias

1.2.1 Avenida Chaim Elias

Localizada em um dos lados da referida avenida, é asfaltada, delimitada por tachões e possui sinalização deficitária. Apresenta 1,40m de largura e aproximadamente 400,00m de extensão no seu primeiro trecho, cuja interrupção se dá nas proximidades do posto de serviços "Shell". Sua continuidade ocorre por uma das margens da rodovia Renato de Alvim Padilha, ora pavimentada em paralelepípedos, ora asfaltada, é delimitada por guia de concreto, encontrando-se degradada e sem sinalização. Sua largura neste trecho é de aproximadamente 3,00m e aproximadamente 350,00m de extensão. Em ambos os trechos, sofre invasão variada de usos, como estacionamento, ambulantes e etc.



Figura 32 – Ciclovia Av. Chaim Elias
Fonte: Acervo Próprio

1.2.2 Avenida Frederico de Alvim Padilha/João Jazbick

Localizada ao longo das referidas avenidas por um lado, pavimentada em asfalto, possui aproximadamente 4,00m de largura por 950,00m de extensão. Pavimentada em asfalto, sem sinalização e manutenção adequadas, sendo delimitada por canteiro/ilha. Encontra-se com trechos de intervenções inacabadas, como obras de esgoto e invasões por estacionamento de automóveis.



Figura 33 – Avenida Frederico de Alvim Padilha
Fonte: Google Earth



Figura 34 – Avenida João Jazbick
Fonte: Google Earth

1.3 Calçadas

Os critérios para o diagnóstico dos passeios se deu pela importância dos mesmos em relação ao fluxo de pessoas, localização central e uma mínima qualidade de largura, sendo adjacentes as vias de igual importância e relevância para o município. Desta forma, denota-se a necessidade de maior ênfase na análise das outras situações não apresentadas.

1.3.1 Calçada "Rua dos Leites"

Com largura média de 2,40m, se estende por toda via, sem padronização de pavimentação, sinalização tátil e com recorrente ocorrência de degraus e desníveis irregulares; e ainda com muitas situações de invasão de uso. Há ainda situações de necessidade de manutenção. Todas estas irregularidades inviabilizam um deslocamento confortável e seguro dos pedestres.



Figura 35 – Calçada “Rua dos Leites”
Fonte: Acervo Próprio

1.3.2 Calçada "Rua Duque de Caxias"

Por um lado, com largura de 1,50m, não possui padronização de pavimento e sinalização tátil, com muitas ocorrências de degraus e desníveis irregulares e necessidade de manutenção. Compromete assim, uma boa utilização por parte dos pedestres.

No outro lado da via encontramos situação urbanística diferenciada, onde agregado ao passeio, há espaço com bancos, canteiros e pequenos postes

de iluminação. Possui largura total de 4,10m, pavimentado em pedras ornamentais, sem sinalização tátil e necessitando de manutenção.



Figura 36 – Calçada lado direito – Duque de Caxias
Fonte: Acervo Próprio



Figura 37 – Calçada lado esquerdo – Duque de Caxias
Fonte: Acervo Próprio

1.3.3 Calçada "Getúlio Vargas"

Na extensão da via, se estende por ambos os lados, salvo na embocadura da ponte Raul Veiga, onde se encontra um abrigo de ônibus e pequeno estacionamento em 45°. Possui largura média de 2,00m, sem padronização de pavimento e sinalização tátil, possui vários degraus e desníveis irregulares, invasão de usos diversos e necessidade de manutenção, para adequada utilização dos pedestres.



Figura 38 – Calçada “Getúlio Vargas”
Fonte: Acervo Próprio

1.3.4 Calçada "Major Padilha"

Estende-se por toda a via, possuindo largura média de 2,00m, salvo no trecho entre a "AABB" e a Avenida Júlio Kezen, onde as larguras são variáveis. Sua pavimentação é inadequada, com desníveis e degraus irregulares e ausência de sinalização tátil.



Figura 39 – Calçada “Major Padilha”
Fonte: Acervo Próprio

1.4 Vias

1.4.1 Rua dos Leites

Com largura média de 11,00m, possui estacionamento por um dos lados, ora "ao longo da via" ora "em 45°". Pavimentação em asfalto sobre pavimentação previamente existente em paralelepípedos, tornando as condições de sarjetas especialmente diferenciadas. A qualidade do pavimento se encontra razoável e há somente sinalização vertical de estacionamento.



Figura 40 –Rua dos Leites
Fonte: Acervo Próprio

1.4.2 Rua Duque de Caxias

Com largura média de 8,00m, possui estacionamento por um lado ao longo da via. Pavimentação em paralelepípedos em condição razoável. Há sinalização vertical de estacionamento.



Figura 41 – Rua Duque de Caxias
Fonte: Acervo Próprio

1.4.3 Avenida Getúlio Vargas

Com largura média de 10,00m, possui estacionamento por um lado ao longo da via. Pavimentação em asfalto sobre pavimentação previamente existente em paralelepípedos, tornando as condições de sarjetas especialmente diferenciadas. A qualidade do pavimento se encontra razoável e há somente sinalização vertical de estacionamento.



Figura 42 – Avenida Getúlio Vargas
Fonte: Acervo Próprio

1.4.4 Rua Major Padilha

Com largura média de 10,00m, possui estacionamento pelos dois lados ao longo da via. Pavimentação em paralelepípedos, em condição razoável. Há sinalização vertical de estacionamento.



Figura 43 – Rua Major Padilha
Fonte: Acervo Próprio

2. OBJETIVOS

- Viabilizar a infraestrutura de mobilidade urbana, a fim de proporcionar um padrão aceitável de equilíbrio entre os meios de transporte;
- Restabelecer as prioridades do sistema de transporte, em função do uso do transporte coletivo, circulação de pedestres, ciclistas e afins, em detrimento do uso excessivo do transporte particular motorizado;
- Proporcionar rede de terminais de transporte coletivos adequados às demandas, em função da concentração populacional e sua necessidade de deslocamento;

- Priorizar o universal direito do pedestre na circulação e utilização dos espaços públicos, condicionando os critérios de qualidade urbana e acessibilidade;
- Incentivar a ampliação e qualificação da utilização ciclística dos deslocamentos;
- Estabelecer padrões físicos de pavimentação, sinalização e qualidade ambiental, a fim de garantir qualidade e segurança de circulação;
- Priorizar a pavimentação de paralelepípedos toda a rede viária que interliga os prédios e equipamentos públicos, bem como entre os terminais rodoviários e polos geradores de viagens.
- Estabelecer regras que viabilizem a dotação das transformações físicas propostas, tal como educação e fiscalização pertinentes.

3. METAS

- Dotação e qualificação de infraestrutura de mobilidade em 100% dos passeios da região central, próximo aos equipamentos urbanos, prédios públicos, escolas, instituições de saúde e terminais rodoviários, em 10 anos.
- Elaboração de programa progressivo de abrangência da qualificação dos passeios nos bairros adjacentes, em 8 anos.
- Elaboração de programa de parceria entre cidadãos e poder público, a fim de incentivar a dotação de qualidade básica de circulação nas calçadas, adjacentes aos imóveis particulares, em 04 anos.
- Viabilizar uma rede integrada de terminais/estações de transporte coletivo municipal, considerando avaliação e revitalização dos existentes, bem como padronização dos abrigos de espera, dotando-os e localizando-os em pontos de concentração de demanda, com os

respectivos informes, com estudo concluído em 10 anos e atendimento físico de 100% em 10 anos.

- Dotar 50% do perímetro urbano municipal de condição de deslocamento ciclístico, revitalizando e construindo ciclovias, ciclofaixas e ciclorrotas em 06 anos.
- Implantação e revitalização da sinalização horizontal e vertical, em 100% da área urbana, em 06 anos.
- Estabelecer legislação urbana específica, vinculada à aprovação de construções, a fim de criar regras para execução de calçadas "particulares" em 02 anos, bem como execução de programa de incentivo, com desconto ou acréscimo no IPTU, no caso de adequação de passeios executados pelo proprietário.

4. AÇÕES

- Implantação e requalificação de mobilidade e acessibilidade dos passeios especialmente na Rua dos Leites, Dr. Ferreira da Luz, Coronel Olivier e Conselheiro Paulino; Avenidas: Getúlio Vargas e Temístocles de Almeida; Praças: Pereira Lima, Monsenhor Diniz, Visconde Figueira, Caribé da Rocha, Xavier e do Rotary.
- Elaboração de lei que estimula a adequação dos passeios pelos proprietários dos imóveis, com desconto parcelado no IPTU, de acordo com a testada do lote.
- Padronização da sinalização viária municipal, estabelecendo identidade visual própria, dentro das normas pertinentes, iniciando pelas ruas: dos Leites, Dr. Ferreira da Luz, Coronel Olivier e Conselheiro Paulino; Avenidas: Getúlio Vargas e Temístocles de Almeida; Praças: Pereira

Lima, Monsenhor Diniz, Visconde Figueira, Caribé da Rocha, Xavier, e do Rotary.

- Priorização de pavimentação em paralelepípedos.
- Inserir no código de obras, manual de execução de passeios, em consonância com a ABNT, a fim de garantir qualidade mínima de acessibilidade, circulação, ergonomia, implantação de mobiliário urbano e afins.



ACESSIBILIDADE

Um dos princípios fundamentais instituídos como valor supremo pela Constituição Federal de 1988 é a igualdade. Para tanto, observando as inúmeras diferenças existentes entre os indivíduos, é necessário colocar à disposição dos cidadãos elementos que colaborem para que todos tenham acesso as mesmas possibilidades, com base no princípio da equidade.

Na análise da questão relacionada a mobilidade e acessibilidade urbana, Almeida, Giacomini e Bortoluzzi (2013, p. 1-2) destacam que

A forma como as cidades são planejadas, ou a forma que ela toma com o passar do tempo, devido ao aumento da população, causam um enorme impacto na vida das pessoas, de coisas simples e pequenas que aos poucos se tornam grandes problemas para a população. Com a globalização, informatização, aumento de veículos e da população, ocorrem a realocação de atividades de comércio e serviços para as partes periféricas da cidade devido ao seu rápido crescimento, assim busca-se no meio da **disputa pelo espaço urbano entre veículos e pessoas, um cenário onde o conceito de acessibilidade desempenha papel fundamental para que haja igualdade social, em que todas as pessoas, indiferentemente de suas necessidades e características, possam utilizar o espaço da melhor maneira, o mais confortável e seguro possível.** (ALMEIDA; GIACOMINI; BORTOLUZZI, 2013. p. 1-2)

Nesse contexto, um importante referencial é a ABNT NBR 9050(2015). Nela a acessibilidade é definida como “possibilidade e condição de alcance, percepção e entendimento para utilização, com segurança e autonomia, de espaços, mobiliários, equipamentos urbanos, edificações, transportes, informação e comunicação, inclusive seus sistemas e tecnologias, bem como outros serviços e instalações abertos ao público, de uso público ou privado de

uso coletivo, tanto na zona urbana como na rural, por pessoa com deficiência ou mobilidade reduzida”.

Observando as diretrizes da norma técnica, iniciamos um levantamento/diagnóstico com o propósito de conseguir um panorama da real situação do município.

1. DIAGNÓSTICO

Apesar do entendimento de que o PlanMob Pádua deve atender todo o Município, definimos como área de estudo, em relação a acessibilidade, a região central da sede e nas proximidades de alguns equipamentos urbanos importantes, visto a impossibilidade de fazer o levantamento de todo o território e por ser a região com maior fluxo de pessoas.

Cabe destacar, entretanto, que a elaboração desse diagnóstico deverá ser continuada mesmo após a promulgação do Plano, de forma a conseguir uma visão total do município e, assim, propor medidas específicas para cada localidade.

De maneira geral, observamos a construção de rampas de acesso nas esquinas e nas faixas de travessia, conforme figuras abaixo.



Figura 44: Rampas “acessíveis”
Fonte: Acervo Próprio



Figura 45: Rampas “acessíveis”
Fonte: Acervo Próprio

Porém, verificamos, através do levantamento métrico, que grande parte dessas rampas estão em desacordo com os direcionamentos apresentados na norma técnica (ABNT NBR 9050, 2015), conforme comparativo:

Direcionamento da norma técnica

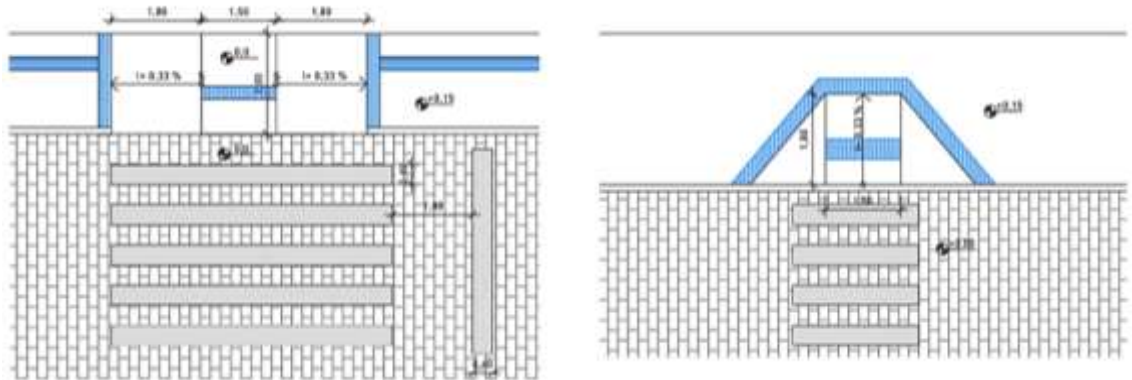


Figura 46: Exemplos de rampas ABNT 9050
 Fonte: Acervo Próprio

Alguns exemplos encontrados na região central

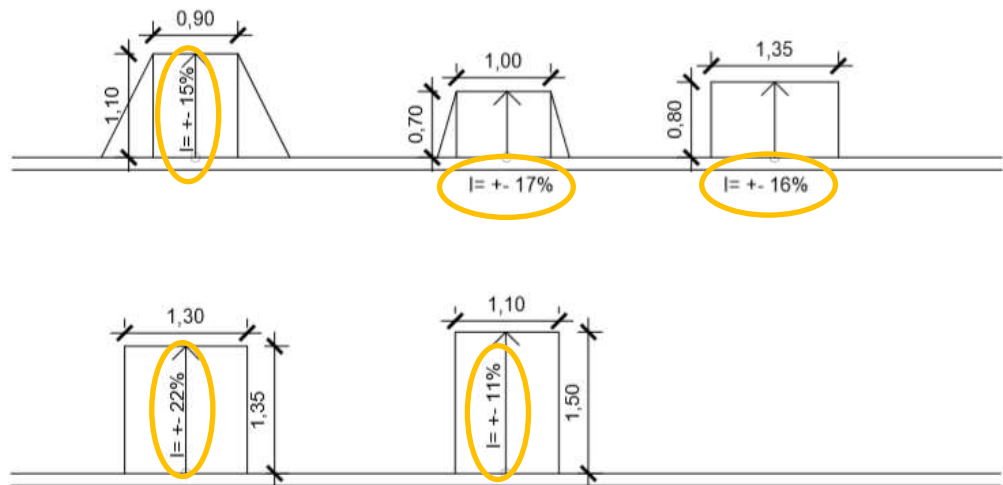


Figura 47: Levantamento métrico
 Fonte: Acervo Próprio

Outro fator importante a ser destacado é a quase inexistência de piso tátil (alerta e direcional) no espaço público, conforme figuras a seguir.



Figura 48: Inexistência de piso tátil
Fonte: Acervo Próprio



Figura 49: Inexistência de piso tátil
Fonte: Acervo Próprio

No mais, vale destacar que, é recorrente o encontro de obstáculos nos passeios do município. No conjunto de imagens a seguir podemos observar calçadas desniveladas, bicicletas e árvores em locais inapropriados.



Figura 50: Obstáculo no passeio
Fonte: Acervo Próprio



Figura 51: Obstáculo no passeio
Fonte: Acervo Próprio

Já em relação ao quantitativo de vagas de estacionamento, foi informado pelo DEMUT a existência de 16 (dezesesseis) vagas destinadas à idosos e 8 (oito) vagas para deficientes físicos, de um total de 447 vagas. Representando assim, 8,94% do total. As vagas estão locadas da seguinte maneira:

VAGAS DE ESTACIONAMENTO - Acessibilidade		
RUA	IDOSO	DEFICIENTE FÍSICO
Av. Getúlio Vargas	2	1
Av. Nossa Senhora de Fátima	2	2
Av. Temístocles de Almeida	2	0
Praça Caribé da Rocha	1	1
Praça Visconde Figueira	1	0
Rua Coronel Olivier	2	1
Rua Silva Jardim	1	1
Rua Artur Silva	1	0
Rua dos Leites	3	2
Deputado José Kezen (Ponte velha)	1	0
TOTAL	16	8

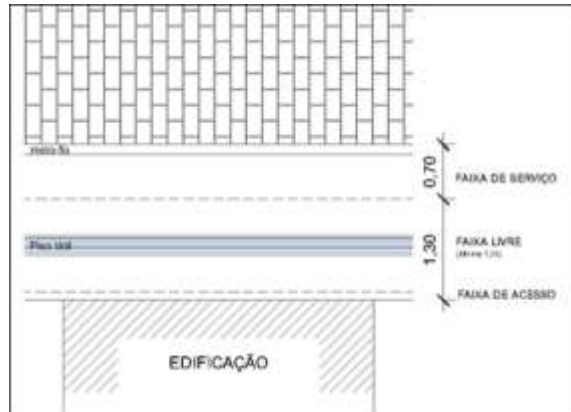
Assim, com base no levantamento apresentado da região central, constatamos que ainda há muito a ser feito na promoção da acessibilidade do município. Em se tratando desta amostra, a qual se destina maior atenção do poder público, podemos concluir que na região urbana periférica, certamente, as dificuldades serão mais recorrentes.

2. OBJETIVOS

2.1. GERAIS

- Promover a acessibilidade universal;
- Promover iniciativas educacionais no que diz respeito à acessibilidade e mobilidade;
- Proporcionar melhoria nas condições urbanas da população no que se refere à acessibilidade;
- Atender aos princípios do desenho universal, sendo eles: Utilização equitativa; Flexibilidade de utilização; Utilização simples e intuitiva; Informação perceptível; Tolerância ao erro; Esforço físico mínimo; Dimensão e espaço de abordagem e de utilização.
- Atender a diretrizes das normas técnicas de acessibilidade – Especialmente a ABNT/NBR 9050 (2015) e legislações subsequentes.
- Assegurar o deslocamento de pessoas com deficiência e restrição de mobilidade.

- Promover execução de calçadas ideais, conforme representação:



- ✓ Faixa de serviço: serve para acomodar o mobiliário, os canteiros, as árvores e os postes de iluminação ou sinalização. Nas calçadas a serem construídas, recomenda-se reservar uma faixa de serviço com largura mínima de 0,70 m;
- ✓ Faixa livre ou passeio: destina-se exclusivamente à circulação de pedestres, deve ser livre de qualquer obstáculo, ter inclinação transversal até 3 %, ser contínua entre lotes e ter no mínimo 1,20 m de largura e 2,10 m de altura livre;
- ✓ Faixa de acesso: consiste no espaço de passagem da área pública para o lote.

2.2 ESPECÍFICOS

- Adequar as rampas existentes de acordo com a norma específica e executar novas rampas em todas as travessias de pedestres e próximo de equipamentos urbanos (escolas, hospitais, igrejas, praças...)
- Promover a elaboração e execução de projetos de urbanismo que visem a adequação dos espaços e edifícios públicos para que respeitem o direcionamento da norma, especialmente no nivelamento das calçadas, na implantação do piso tátil (direcional e alerta) e na definição e demarcação das vagas de estacionamento destinadas às pessoas com deficiência e mobilidade reduzida.
- Promover o acesso facilitado ao transporte coletivo das pessoas com deficiência e mobilidade reduzida.

3. METAS

- Requalificar 50% da infraestrutura urbana existente para acessibilidade universal (incluindo rebaixamento de guias, rampas, informação acessível) na área central e próximo dos equipamentos urbanos de maior fluxo (hospitais, escolas, rodoviária...) da cidade em 8 anos;
- Exigir 100% de veículos acessíveis para o serviço de transporte público coletivo no prazo de 10 anos, sendo que a cada dois anos, pelo menos, mais 20% da frota esteja acessível. Ex:

Até 2021	20% da frota
Até 2023	40% da frota
Até 2025	60% da frota
Até 2027	80% da frota
Até 2029	100% da frota

- Instituir um setor especializado com ênfase na mobilidade e urbanização acessível e fiscalização da execução dos projetos e reformas, no prazo de 2 anos;
- Colocação de semáforos adequados as diferentes necessidades, em 4 anos;
- Adequação das vagas de estacionamento de acordo com a norma no prazo máximo de 2 anos.

4. AÇÕES

- Promover programas de flexibilização de impostos para comércios que adequem seus estabelecimentos;
- Aquisição de veículos para transporte de pessoas com deficiência;
- Aquisição de brinquedos acessíveis nos parques infantis;
- Rebaixamento de guias ou meios-fios em esquinas e locais onde houver faixa para travessia de pedestres na área central da cidade;
- Construção de rampas para acesso às plataformas de embarque e desembarque no terminal rodoviário e no ponto central do município;

- Implantação de plataformas elevatórias nos veículos de transporte público coletivo;
- Implantação de sinalização no passeio público de rotas para a circulação de deficientes visuais próximo de escolas e hospitais;
- Implantação de sistemas de comunicação visual acessíveis na área central do município;
- Realização de estudos para definição de locais para implantação de piso tátil;
- Inclusão dos requisitos de acessibilidade em todos os projetos elaborados pelo município;
- Realização de estudo prévio para definição das intervenções de acessibilidade a serem realizadas, incluindo, pontos de parada, travessias e etc;



INTEGRAÇÃO DOS MODOS DE TRANSPORTE

Atualmente, no Brasil, um dos maiores problemas relacionados à mobilidade urbana, e, com certeza, o de mais fácil constatação, é o uso do transporte individual por automóvel em detrimento ao transporte público. Contudo, observa-se que os principais modais de transporte público de passageiros não possuem infraestrutura adequada para atender à população.

A necessidade de haver a integração intermodal no transporte público é de grande importância, para que tais serviços aconteçam de forma eficiente. Em uma cidade de pequeno porte, as dificuldades relacionadas à locomoção das pessoas, se devem, entre outras coisas, à falta de um tamanho adequado da frota de veículos disponibilizados pelo transporte público, de modo a suprir as necessidades de deslocamento da população.

O crescente desenvolvimento das cidades e o constante aumento da população urbana, trafegando no sistema viário, acarretam esses problemas e dificuldades citadas.

O uso de bicicleta tem papel importante em relação ao desenvolvimento sustentável das cidades, pois não agride o meio-ambiente, tendo em vista o nível zero de emissão de poluentes, proporcionando racionalização e otimização dos espaços públicos, além de garantir saúde aos seus adeptos. (VASCONCELLOS, 2001). De acordo com Geipot (2001), possui baixo custo de aquisição e manutenção, agilidade no deslocamento em viagens curtas de até 5 km. Contudo, um aspecto negativo seria a vulnerabilidade do usuário, em relação a intempéries e acidentes de trânsito.

Uma forma de minimizar esses problemas e dificuldades de locomoção no meio urbano seria a integração dos diferentes meios de transportes, tornando

o transporte público mais eficiente e possibilitando o deslocamento a partir de pontos não atendidos.

Dessa maneira, a articulação, visando integrar os diferentes modos de transporte disponíveis em Santo Antônio de Pádua teria, por um lado, como papel estruturante, bicicletas compartilhadas, bicicletas particulares, ônibus, taxis, vans, motos, os quais poderiam ser utilizados como alternativas que possibilitem melhorar a qualidade do deslocamento dos cidadãos. Dessa forma, com investimento no transporte público de massa, seria possível aumentar a competitividade frente aos automóveis particulares, cujo uso é crescente nas cidades brasileiras.

1. DIAGNÓSTICO

No município de Santo Antônio de Pádua, são oferecidos serviços de transporte público coletivo intermunicipal, interestadual, interdistrital, circular, bem como os taxis que podem circular em todas as esferas citadas acima.

Nesse contexto, entretanto, observa-se que existem locais não atendidos pelo transporte público coletivo e o acesso a eles fica prejudicado, devido a distância dos pontos de parada e percurso, bem como devido à frequência de circulação insuficiente e às condições físicas inadequadas dos mesmos.

Segundo Woldeamanuel e Kent (2015), os pontos de embarque/desembarque do transporte público devem respeitar uma distância de 800 metros entre eles, permitindo, assim, uma caminhada de no máximo 400 metros, que pode ser realizada confortavelmente em 5 minutos. Através do mapa abaixo, pode-se constatar que alguns bairros são prejudicados, em relação ao transporte público, pois, localizam-se longe dos pontos de embarque e desembarque e impossibilitam uma caminhada confortável para os usuários que estejam além e 400 metros do ponto.

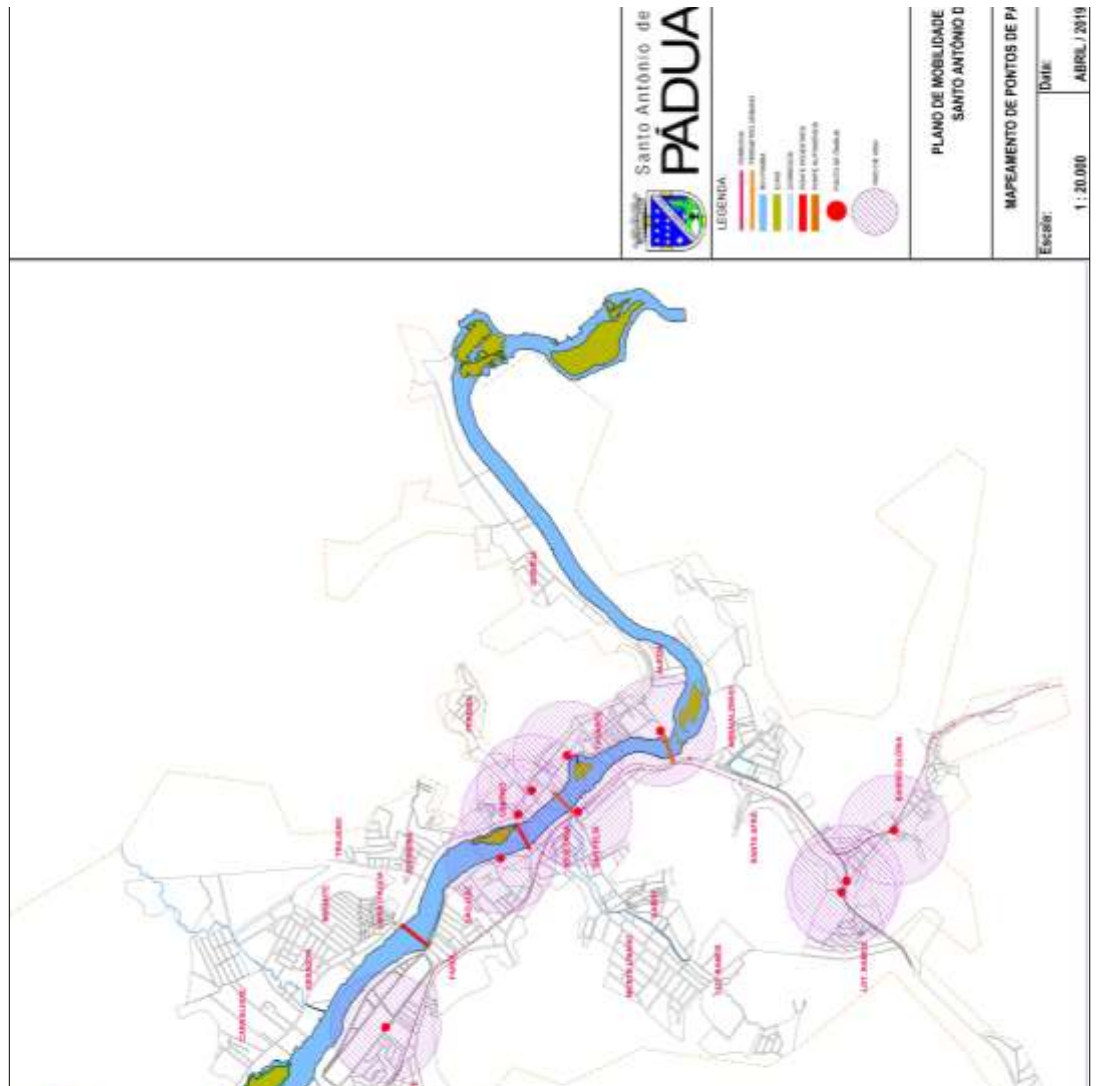


Figura 52: Área de influência dos pontos de ônibus
 Fonte: Acervo Próprio

Outro problema observado, também, é que a cidade não possui ciclovias, ciclofaixas em todas as vias do território urbano, o que, muitas vezes desestimula o uso da bicicleta como alternativa de transporte, inclusive por não ter locais seguros para estacioná-las. Foi constatado que, os meios de circulação em Santo Antônio de Pádua, sendo eles:

- Transporte Coletivo Público Circular (ônibus e vans)
- Transporte Coletivo Público Distrital (ônibus e vans)
- Transporte Escolar Público (ônibus e vans)

- Transporte Coletivo Intermunicipal e Interestadual (ônibus)
- Transporte Coletivo e Individual Privado (taxis)
- Transporte Escolar Privado (vans)
- Transporte de Carga/mudança/material de construção, etc (caminhões)
- Transporte de Carga mais leve (caminhonete)
- Máquinas Agrícolas Pesadas
- Tratores com Implementos
- Carros de Passeio
- Carro de Passeio com Carreta Acoplada
- Motos
- Motos com Carreta Acoplada para transporte de pequenas cargas
- Triciclo com carreta para Transporte de Pequenas Cargas
- Bicicletas
- Carroças /cavalos para Transporte de Pequenas Cargas
- Pedestre (transporte a pé)

A seguir, são apresentados os Transportes Públicos Coletivos que atendem o Município de Santo Antônio de Pádua, desde os ônibus circulares dentro do município até os distritais, Intermunicipais e Interestaduais e suas respectivas empresas.

- Circulares e Distritais:

Viação Rio Pomba

Viação Santo Antônio

- Intermunicipais:

Viação 1001

Viação Brasil

- Interestaduais:

Viação Paraibuna

Viação Itapemirim

2. OBJETIVO

- Tornar o transporte público mais eficiente no município, minimizando as dificuldades enfrentadas pela população no deslocamento para os mais variados destinos e incentivar, com isso, uma maior utilização do mesmo.
- Promover a integração entre os diversos meios de transportes públicos, de forma a proporcionar uma melhoria da mobilidade urbana na cidade de Santo Antônio de Pádua
- Promover a integração entre o transporte não motorizado e o transporte público coletivo
- Promover a integração entre os transportes públicos locais e os intermunicipais e interestaduais.

3. METAS

- Implantar bicicletários públicos em 4 anos, com cobertura e segurança e com funcionamento que coincida com o horário dos ônibus circulares.
- Implantar o Sistema de bicicletas compartilhadas (bicicletas de aluguel) em 4 anos, priorizando bairros e ruas não contemplados com a circulação do transporte público.

- Desenvolver estudo para promover políticas públicas que reduzam a tarifa de taxi, para as pessoas portadoras de deficiência e idosas (a partir de 65 anos), visando maior integração do sistema de circulação, em 2 anos.
- Implantar o sistema de taxi compartilhado em 8 anos, visando suprir as necessidades das pessoas que residem ou se encontrem em local não atendido pelo ônibus circular.
- Implantar o sistema de moto taxi em 4 anos, de modo a oferecer um transporte individual rápido, eficiente e barato.
- Promover programa de subsídio para o transporte público coletivo de ônibus em 4 anos, de modo a possibilitar o aumento da frota, bem como baixar o preço das passagens.
- Implantar o uso de aplicativo que indique os itinerários e horários do transporte público coletivo de ônibus e vans, em 2 anos.

4. AÇÕES

- Estudar a possibilidade de implantar bicicletários públicos em locais como: Praça Caribé da Rocha, rodoviária, próximo à FASAP, Bairro Arraiázinho, em frente ao Hospital Hélio Montezano e UFF.
- Promover estudo para a implantação de estações de bicicletas de aluguel (bicicletas compartilhadas) nos bairros Carvalho, Centro, Divinéia, Cidade Nova, São Félix e Glória.
- Cadastrar os cidadãos interessados (idosos/ deficiência física) na redução da tarifa de taxi.
- Cadastrar os taxis e motoristas interessados em participar do programa de taxi compartilhado.

- Cadastrar motos e motociclistas interessados em participar do sistema de moto taxi.
- Desenvolver o programa para subsidiar o transporte público coletivo
- Estudar a possibilidade de instalação de novos pontos de ônibus em bairros como: Carvalho, Cidade Nova, Arraiázinho e Divinéia.
- Afixar o informativo de todos os horários de ônibus e vans circulares e distritais, no ponto central, localizado à Praça Caribé da Rocha.
- Desenvolver aplicativo contendo itinerários e horários do transporte público coletivo de ônibus.
- Implantar bicicletários públicos nos distritos.



TRANSPORTE DE CARGA

No Brasil o sistema de transportes rodoviários é regulamentado e fiscalizado pela ANTT, que tem como atribuições específicas a promoção de estudos e levantamentos relativos à frota de caminhões, empresas constituídas e operadores autônomos, de transporte rodoviário de cargas. Também é função da ANTT organizar e manter um registro nacional de transportadores rodoviários de carga.

Com as inovações tecnológicas, a ANTT estuda a viabilidade de criar um sistema de registro virtual que incrementará o acesso dos transportadores, com maior comodidade para a inscrição dos mesmos no Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Cargas, registro este obrigatório à atividade de transporte rodoviário de cargas.

Apesar da drástica redução no ritmo de expansão da malha rodoviária e do baixo investimento, em comparação com os patamares alcançados entre as décadas de 1960 e 1980, o transporte rodoviário continua sendo o modal predominante na matriz de transporte do Brasil, com uma participação de 61,1% do transporte de cargas (PLANO CNT DE TRANSPORTE E LOGÍSTICA, 2018).

1. DIAGNÓSTICO:

No município de Santo Antônio de Pádua atravessam quatro rodovias estaduais: a RJ-186, RJ-116 (Rodovia Presidente João Goulart), RJ-188, RJ-200 e RJ-218. No entanto, apenas duas dessas rodovias são pavimentadas com asfaltos (RJ-186 e RJ-116) e são utilizadas com importantes eixos para

transporte de carga. Ambas passam por dentro da área urbana do município, provocando considerável impacto no sistema de mobilidade.

A figura abaixo apresenta a estrutura dessas rodovias no território do município de Santo Antônio de Pádua.

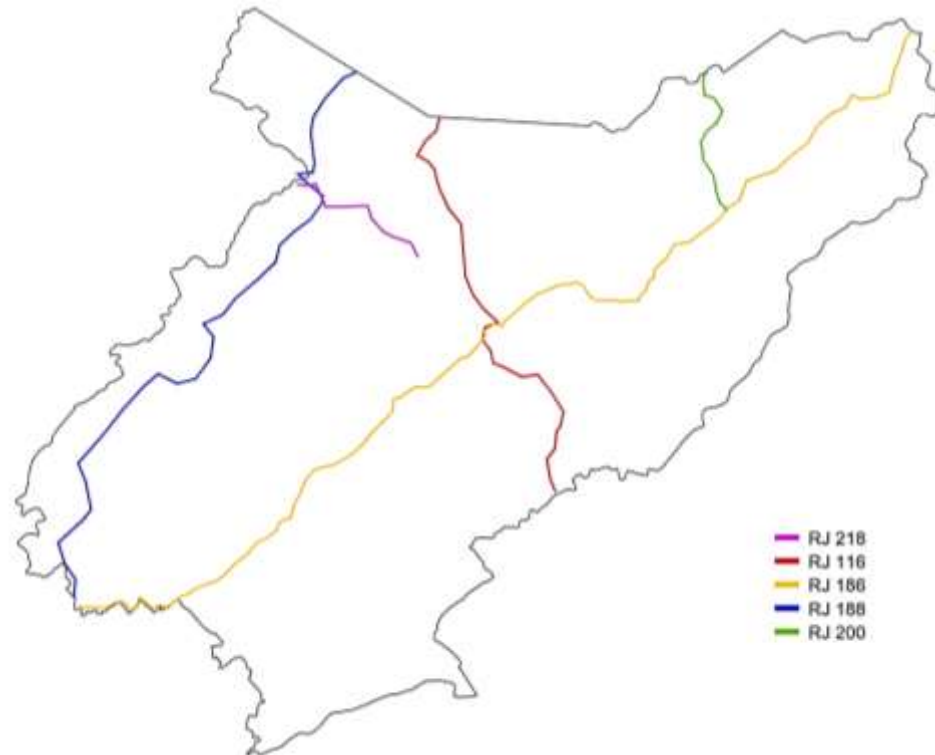


Figura 53 – Rodovias que atravessam o município.
Fonte: Acervo Próprio

A RJ-186 interliga a divisa do estado de Minas Gerais, no município de Santo Antônio de Pádua, passando por São José de Ubá e Itaperuna (onde cruza com a BR 353) até chegar a Bom Jesus do Itabapoana, que faz divisa com o estado do Espírito Santo.

Já a RJ-116 perpassa os municípios de Itaboraí, Cachoeiras de Macacu, Nova Friburgo, Bom Jardim, Duas Barras, Cordeiro, Macuco, São Sebastião do Alto, Itaocara, Aperibé, Santo Antônio de Pádua, Miracema, Laje do Muriaé e conecta com a BR-356 a nordeste de Itaperuna, na localidade de Comendador

Venâncio. Nessas rodovias destacadas, trafegam inúmeros caminhões de transportes de cargas por dia, afetando consideravelmente o trânsito na área urbana central da sede do município.

É importante destacar que existem apenas duas pontes no município que permitem o trânsito de veículos pesados. Sendo elas, a Ponte Badih Chicrala e a Ponte Paulino Alvim Padilha. E é justamente no entorno delas e, especialmente na Ponte Paulino Alvim Padilha, a concentração do maior tráfego de veículos pesado no município.

Destacamos também que essas pontes vêm enfrentando problemas com os crescentes índices do número de caminhões e carretas, visto que na época da sua construção não foi projetada para comportar o tráfego atual, em quantitativos e peso, especialmente de carretas bitrem.

Os principais centros de distribuição de cargas do município são as fábricas e as empresas convertedoras de papel, rochas ornamentais e os galpões de armazenamento de mercadorias e comércios de produtos de diversas áreas como: materiais de construção, farmacêuticos, alimentícios, gás e etc.

De maneira geral, as empresas de papel e convertedoras estão localizadas as margens ou próximo as rodovias e nos polos industriais, não impactando diretamente no trânsito da zona urbana. Igualmente, as empresas de rochas ornamentais também se localizam as margens da rodovia ou nas zonas rurais.

No entanto, existem depósitos de produtos alimentícios, farmacêutico, materiais de construção e gás que estão localizadas na área urbana do município. Esses depósitos geram impactos diretos na mobilidade da zona urbana do município. Para eles, é preciso um ordenamento nos locais de carga e descarga, o que será considerado nas diretrizes a seguir.

2. OBJETIVOS

- Mitigar os custos ambientais, sociais e econômicos do deslocamento de cargas no município;
- Reduzir o nível de poluentes locais através da otimização do tráfego;
- Incentivar a instalação de depósitos de mercadorias fora da zona urbana do município ou para as margens das rodovias;
- Preservar a infraestrutura urbana;
- Promover o desenvolvimento econômico sustentável, viabilizando a entrega alternativa de mercadorias;
- Preservar o patrimônio histórico municipal;
- Promover o ordenamento do trânsito de transporte de cargas;
- Remodelar o desenho do sistema de mobilidade urbana, planejando o sistema viário como suporte da política de mobilidade em harmonia;
- Planejar novas rotas para o transporte de cargas que passam pelo Município.

3. METAS

- Instituir o marco normativo do transporte de cargas municipal, em 6 anos;
- Regulamentar a circulação de veículos pesados que cruzará a zona urbana municipal, restringindo os horários de circulação de transporte de cargas, em 4 anos;
- Redefinição de áreas de carga e descarga na região central da cidade, estabelecendo novos horários, em 2 anos e criação de local, como por

exemplo, os galpões do Polo Industrial II, para funcionar como local de carga e descarga sendo essa carga distribuída posteriormente com meios de transporte de pequeno impacto na mobilidade do Município.

- Estabelecer locais para estacionamento/pernoite de caminhões, em 4 anos;
- Criar setor responsável pela fiscalização de transporte de carga na área urbana do Município, em 2 anos;
- Colocar sinalização apropriada para condutores de veículos de transporte de carga nos trevos de acesso ao Município em 2 anos.

4. AÇÕES

- Definição de rotas preferenciais e vias de usos proibidos e horários de circulação dentro da área central do município;
- Implantação de sinalização viária específica para veículos de carga;
- Demarcação e redemarcação de áreas para carga e descarga na área central do município como, por exemplo, na Praça Caribé da Rocha e em áreas onde o trânsito é impactado devido a atividade, definindo as regras;
- Realização de estudo junto aos órgãos Estaduais para definição da estratégia de circulação para o transporte de cargas. Como, por exemplo, limitando o tráfego urbano em determinados horários de acordo com a característica do veículo (tamanho, peso...)
- Aumentar a fiscalização e orientação através da Guarda Civil Municipal;
- Criação de área de estacionamento, para impedir a permanência de caminhões na área urbana do município;

- Realizar estudos sobre locais para estacionamento/pernoite de caminhões de cargas;
- Realização de estudos para construção de estradas, pontes e rotas alternativas que tirem os caminhões de transporte de carga, que estão de passagem para outros destinos, da área urbana do Município;



POLOS GERADORES DE VIAGENS

Polos Geradores de Viagens (PGV), originalmente denominados Polos Geradores de Tráfego (PGT), são “locais ou empreendimentos de distintas naturezas que tem em comum o desenvolvimento de atividades em porte e escala capazes de exercer grande atratividade sobre a população, produzir um contingente significativo de viagens, necessitar de grandes espaços para estacionamento, cargas e descargas de bens, e embarque e desembarque de pessoas” (Rede PGV, 2014). Apesar de serem capazes de gerar impactos positivos, como o desenvolvimento e valorização de uma região, eles permanecem tradicionalmente associados a reflexos negativos sobre a estrutura viária, os sistemas de transporte e a mobilidade urbana.

Tanto na concepção arquitetônica de novos empreendimentos quanto nas demandas dos processos de licenciamento para sua aprovação municipal, o foco atual dos critérios para o desenvolvimento e aceitação de projetos é que eles atendam às demandas do transporte motorizado. Tal postura, adotada por empreendedores e amparada pela administração pública, contraria os princípios e as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana Sustentável (PNMUS) e da Lei que a institui (Lei nº 12.587/2012), como evidenciam os destaques a seguir:

Art. 5º A Política Nacional de Mobilidade Urbana está fundamentada nos seguintes princípios: II - desenvolvimento sustentável das cidades, nas dimensões socioeconômicas e ambientais; VII - justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do uso dos diferentes modos e serviços; VIII - equidade no uso do espaço público de circulação, vias e logradouros (...) Art. 6º A Política Nacional de Mobilidade Urbana é orientada pelas seguintes diretrizes: II - prioridade dos modos de transportes não motorizados sobre os motorizados e dos serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado (...) (Lei nº 12.587/2012).

Até mesmo quando o licenciamento requer um Estudo prévio de Impacto de Vizinhança (EIV), que deveria oferecer uma visão holística e integrada sobre os impactos urbanos, dificilmente as apreciações de projetos ultrapassam a barreira do mínimo requisitado no que tange à mobilidade.

1. DIAGNÓSTICO

Analisados os principais Polos Geradores de Viagens, tomando como referência e campo de estudo a área central e proximidades da cidade de Pádua, tendo em vista o grande contingente de viagens que pode prejudicar a acessibilidade de toda a região no entorno desses polos. A seguir, destacamos alguns polos analisados:

1.1 FASAP

A Faculdade Santo Antônio de Pádua (FASAP), localizada na Rua Deomar Jaegger, Nº 2 no Bairro Alequicis

Apresenta um número de fluxo de pessoas bastante significativo que provoca forte impacto negativo diário na mobilidade da vizinhança, principalmente em horários de entrada e saída de alunos, tendo em vista que a Instituição se encontra instalada na entrada do bairro. Além de não possuir estacionamento próprio, fazendo que os veículos de transportes individuais, motorizados ou não, sejam distribuídos ao entorno desta, onde muitas das vezes de forma irregular, como por exemplo, sobre passeios e praças.

1.2 COPAPA

A Cia Paduana de Papéis, fica localizada na Av. José Homem da Costa, 635, Bairro São Luis, além de possuir um quadro abundante funcionários também existe um fluxo diário de veículos de grande porte, que realizam manobra para acessarem a área destinada a entrada e saída de materiais e produtos.



Figura 54: Frota de caminhões em frente
Fonte: Acervo próprio

1.3 SUPERMERCADO SUPERPADUANO

Situado na Rua dos Leites nº 117, Centro.

Localiza-se na rua principal do centro da cidade e dispõe de um satisfatório número de clientes e funcionários que circulam, ocasionando um elevado fluxo de pessoas e veículos na via.



Figura 55: Supermercado Superpaduano

Fonte: Acervo Próprio

1.4 SUPERMERCADO CONFIANÇA

Localizado na Rua Deputado José Kezen nº 287, Centro.

Assim como o Supermercado Superpaduano, produz alta concentração de pessoas em seu entorno gerando um aumento expressivo na circulação.

1.5 BOTEQUIM CARDÁPIO

Localizado na Rua Coronel Olivier, 366-486, Bairro Fonseca, com horário de funcionamento a partir das 17h00 apresenta considerável concentração de pessoas, especialmente aos finais de semana.

1.6 HOSPITAIS, CASAS DE SAÚDE E CLÍNICAS:

1.6.1 HOSPITAL HÉLIO MONTEZANO

Endereçado na Travessa João Jasbick, nº 520, Cehab.

Hospital de grande porte, que produz um numeroso contingente de pessoas ao redor de suas instalações.

1.6.2 CASA DE SAÚDE PIO XII

Situado no endereço Av. Dr. Temístocles de Almeida, 411, Centro.

Por ser considerada uma referência, acomoda além de seus munícipes, pessoas de toda a região vizinha, gerando então um número significativo de viagens.

1.6.3 CASA DE SAÚDE E MATERNIDADE SANTA MÔNICA

Na Rua Prefeito Alberto Vaz, nº 72, Bairro Ferreira.

Produz alta concentração de pessoas em suas instalações ocasionando transtornos.

1.6.4 POLICLÍNICA DR JUAREZ AMARAL DE ANDRADE

Se localiza na Rua Artur Silva, 88-138, Centro.

Oferece serviço com muitos médicos, demandando muita procura diária, movimento assim o alto número de viagens.

1.7 ESCOLAS

São instituições que apresenta um quantitativo relevante de pessoas que se movimentam, principalmente em horários específicos de entrada e saída de alunos. Abaixo estão citadas as principais escolas da cidade.

1.7.1 COLÉGIO ESTADUAL ALMIRANTE BARÃO DE TEFTE

Praça Pereira Lima, nº 106, Centro.

1.7.2 ESCOLA MUNICIPAL MARIA INEZ RIBEIRO DA SILVA SANTIAGO (REDONDINHO)

Avenida José Homem da Costa, nº 242, Centro.

1.7.3 COLÉGIO ESTADUAL RUI GUIMARÃES DE ALMEIDA (CERGA)

Avenida José de Alencar Leite, Nº 81, Centro

1.7.4 CIEP BRISOLÃO 469

Rodovia Avenida Chaim Elías, s/nº, Alequicis

1.7.5 CENTRO EDUCACIONAL PROFESSOR RUY AZEVEDO (CEPRA)

Avenida Getúlio Vargas, nº 243, São Félix.

1.7.6 CENTRO EDUCACIONAL DA ASSEMBLEIA DE DEUS DE PÁDUA (CEADEP)

Avenida Chaim Elías, nº 85, Tavares.

1.8 PRÉDIO DA PREFEITURA MUNICIPAL

Situado na Rua Silva Jardim, 310-354, Centro, constituído por 17 setores que atendem publicamente uma grande demanda de pessoas.

2. OBJETIVOS

- Desestimular o uso intensivo do transporte particular.
- Melhorar os espaços de convivência na área central do município;
- Restringir a expansão horizontal da malha urbana;
- Promover a avaliação de impactos urbanos para grandes empreendimentos públicos e privados que possam ser potenciais polos geradores de viagens;
- Distribuir de forma mais equilibrada as atividades no território visando minimizar a necessidade de viagens motorizadas;
- Estimular o adensamento nas regiões providas de infraestrutura de mobilidade urbana;
- Melhorar os espaços de convivência na área central do município.

- Promover a descentralização dos polos comerciais para que seja possível atender a demanda dos bairros, especialmente os periféricos;
- Promover interação dos espaços públicos com os privados;

3. METAS

- Instituir que todos os projetos de pavimentação do município tenham como prioridade vias que agregue de maneira harmônica o tráfego de veículos, pedestres, ciclistas e cadeirantes, em 2 anos.
- Conceber estudo de projeto para as vias servirem às atividades geradas pelo contexto adjacente (comércio, serviços) em termos de mobilidade, segurança e acessibilidade, em 6 anos.
- Criar no entorno dos Polos Geradores de Viagens, principalmente de Instituições de Ensino, vagas de estacionamento de rotatividade, estimulando a diminuição do fluxo na frota de veículos, em 4 anos.

4. AÇÕES

- Implantação de equipamentos públicos em áreas adensadas e de fácil acesso;
- Inclusão da mobilidade urbana no planejamento dos bairros (arborização, calçadas, pavimentação, pontos de parada, ciclovias etc);
- Realização de chamamento público e destinação de área para implantação de projeto habitacional popular;
- Estudo para a melhor circulação do tráfego de veículos principalmente em horários considerados de “Rush”.

- Promover campanhas de conscientização da importância dos direitos e deveres de cidadão para que torne melhor e mais harmônica possível a mobilidade urbana da cidade.



ÁREAS DE ESTACIONAMENTO

É fundamental, dentro do Plano de Mobilidade Urbana, desenvolver uma política de estacionamento que tenha como objetivo o **desestímulo do uso do automóvel individual e o estímulo ao transporte coletivo**. (Caderno de referência para elaboração do PlanMob, 2015, p. 83, grifo nosso)

1. DIAGNÓSTICO

Destacamos que existe um fluxo intenso de automóveis no município e, com isso, são recorrentes os locais em que os carros estacionados acabam obstruindo o fluxo, gerando transtorno. Nesse contexto, é necessário desestimular – a longo prazo – o uso o transporte privado, entretanto, faz-se necessário buscar atender a demanda atual do município através da promoção da ordenação do solo e da instituição de novas áreas de estacionamento em locais que não prejudiquem as vias de circulação.

Na fase inicial do diagnóstico foram identificadas nas áreas centrais do município de Santo Antônio de Pádua, 447 vagas de estacionamento para carros. Sendo dessas, 114 são cobradas através de estacionamento via fácil com contrato de concessão da prefeitura municipal. Foram constatadas também 200 vagas para motocicletas e 100 vagas para paraciclos. Vale destacar que, as vagas, principalmente, de deficientes físicos, estão mal sinalizadas. Necessitando, portanto de novas pinturas e adequações.

Durante a visita de campo, foi observado que existem locais em que são permitidos estacionamento de carros nos dois sentidos e que acabam obstruindo o fluxo nos horários de maior movimentação, gerando transtornos. Nesse contexto, destacamos a rua Nilo Peçanha (Rua da Chácara) e na Rua Anacleto de Alvim Padilha.

Outro problema constatado são os locais de carga e descargas dos comércios nas áreas centrais. Essa atividade em horários de picos atrapalha o tráfego, gerando congestionamentos. É necessário estabelecer novos horários e locais para a execução da atividade, o que será estabelecido no tópico referente a essa problemática.

Vale salientar que, existem ruas que mesmo possuindo placa de proibido estacionar, os motoristas insistem na irregularidade, conforme figura a seguir:



Figura 56: Carro estacionado em local inapropriado
Fonte: Acervo Próprio



Figura 57: Carro estacionado em local inapropriado
Fonte: Acervo Próprio

Foi constatado também deficiência no número de vagas para bicicletas. Ao longo da região central da sede, podemos observar inúmeras bicicletas estacionadas irregularmente, principalmente ao redor do colégio Barão de Tefé e Praça Caribé da Rocha.



Figura 58: Bicicletas no passeio
Fonte: Acervo Próprio

Nas áreas periféricas, o problema de maior destaque foi constatado nas proximidades do Fórum de Justiça, principalmente na avenida João Jazbik. Nesta área, existe uma via que é utilizada por pedestres e ciclistas. No entanto,

está sendo utilizada irregularmente como estacionamento de carros e motos para as pessoas que utilizam do Fórum, conforme figura abaixo.



Figura 58: Estacionamento irregular
Fonte: Acervo Próprio

2. OBJETIVOS

- Desestimular o uso do transporte individual motorizado por meio da cobrança de estacionamento na área central da cidade e diminuir os espaços para estacionamento para melhor fluidez do trânsito;
- Incentivos à criação de estacionamentos rotativos particulares;
- Determinar carga e descarga de produtos fora dos horários de picos;
- Estimular o uso de transporte alternativo, como as bicicletas;
- Racionalizar o estacionamento de todos os modos de transporte nas ruas da área central da cidade e nos principais polos geradores de viagem.

3. METAS

- Garantir 5% ou mais de reserva de vagas em estacionamentos públicos para veículos que transportem pessoas com deficiência e idosos, em 4

anos, com demarcação e sinalização adequada das vagas e com gratuidade em todo o município;

- Criar novos bicicletários com objetivando alcançar 300 vagas em 6 anos;
- Aumentar em 100% as vagas de estacionamento para motocicletas, em 6 anos, com demarcações e sinalizações adequadas;
- Identificar e reservar terrenos públicos desocupados e/ou mal aproveitados nas áreas centrais para se tornarem possíveis estacionamentos futuros.

4. AÇÕES

- Orientação à população acerca do uso de transportes alternativos através de panfletos, palestras, meios de comunicação e outdoors;
- Extinção de vagas de estacionamento que atrapalhem o fluxo;
- Definição de novas áreas para estacionamentos, públicas e privadas, como exemplo a área da Policlínica Dr. Joarez do Amaral Andrade;
- Demarcação e sinalização adequada para as vagas de estacionamentos para idosos e deficientes;
- Aumento da fiscalização em locais proibidos de estacionar, principalmente nas ruas: Prefeito Alberto Vaz e Pascoal Possidente;
- Definição e demarcação de áreas para estacionamentos de ônibus de turismo, transporte universitário e eventos em gerais, como o estacionamento atrás da rodoviária;
- Proibição de estacionamento **duplo** em vias urbanas com menos de 9 metros de largura;
- Estudo da viabilidade da proibição do trânsito de automóveis em algumas ruas da área central do município.

- Estudo da possibilidade de proibição de trânsito da Av. Nossa Senhora de Fátima e utilização do local para ponto de transporte alternativo de passageiros.



CIRCULAÇÃO RESTRITA E/OU CONTROLADA

Com o aumento significativo da circulação de veículos, viabilizado pelo urbanismo modernista, notamos a consolidação de cidades do trânsito caótico. Nesse contexto e especialmente nas áreas centrais, é necessário promover mecanismos de controle e restrição do tráfego.

Circulação restrita e/ou controlada são áreas de acesso limitado, que, em geral, possuem a priorização do uso para pedestres e veículos de pequeno porte. Objetivando o ordenamento do pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade, garantindo o direito coletivo, existem alguns mecanismos que colaboram para essa viabilização tal como: pedágio urbano, rodízio de veículos ou restrição de acesso a algumas vias e etc.

1. DIAGNÓSTICO

Atualmente, no Município de Santo Antônio de Pádua, os pedidos para circulação restrita são realizados por meio de pedidos de “Nada Opor”, porém, vale destacar, que esse procedimento é feito somente para realização de eventos, ou seja, em períodos temporários.

Nesse sentido e na compreensão de que o planejamento é um elemento essencial para consolidação de cidades estruturadas, buscamos identificar, após percorrer as principais áreas da cidade, pontos e/ou vias que necessitam de restrição ou melhor controle objetivando a melhor circulação possível dos cidadãos.

1.1 RUA DR. FERREIRA DA LUZ, BAIRRO CENTRO

Pedaço da rodovia que corta a cidade – RJ 116, onde existe um grande fluxo de veículos de todos os tipos, sendo os de carga os mais problemáticos,

pois é um trecho bem estreito, onde existe uma grande concentração de comércios.



Figura 60: Esquina para Miracema
Fonte: Acervo próprio

1.2 RUA PREFEITO ALBERTO VAZ, BAIRRO FERREIRA

Via “estreita” que possui um intenso fluxo principalmente em horário comercial e no de *rush*, visto que a Casa de Saúde e Maternidade Santa Mônica se encontra instalada no início e provoca grandes transtornos devido ao elevado número de pessoas que circulam pelo local. Vale destacar, que por apresentar uma instituição de saúde, deveria ser uma rota de rápido acesso para casos emergenciais.



Figura 61: Rua Prefeito Alberto Vaz
Fonte: Acervo próprio

1.3 CARGAS E DESCARGAS DA ÁREA CENTRAL

Nas figuras a seguir, estão representadas as Cargas e Descargas da Rua dos Leites, em frente ao nº 117 e a da Praça Caribé da Rocha, próximo ao Salão do Clube Social, sendo as duas no centro da sede do município.



Figura 62: Carga e Descarga
Fonte: Acervo próprio

2. OBJETIVOS

- Promover acesso mais fácil e rápido aos serviços básicos e aos equipamentos sociais, garantindo um melhor bem-estar aos cidadãos;
- Incentivar o lazer, proporcionando programas culturais nos finais de semana, incentivando a vivência aos equipamentos urbanos do município;
- Restringir a circulação de veículos motorizados em áreas específicas da cidade;
- Reduzir transtornos no trânsito principalmente em horários de rush;
- Conscientizar o público paduano sobre o uso do processo de Nada Opor.

3. METAS

- Realizar estudos para fechamento de vias no entorno de espaços públicos destinados ao lazer garantindo maior segurança e conforto aos usuários;
- Reduzir a circulação de veículos motorizados principalmente nas áreas centrais;
- Adequar horários de entrega de mercadorias aos comércios através da sinalização dos estacionamentos destinados a esse fim, para que diminua a circulação de veículos de grande porte, especialmente em horários de rush;
- Promover estudos de viabilidade para o fechamento de vias municipais aos domingos e feriados;
- Ampliar o número de áreas para utilização de pedestres e ciclistas.

4. AÇÕES

- Instituir através de sinalização e fiscalização, a proibição de abastecimento de cargas/descarga na região central e especialmente na Rua Dr. Ferreira da Luz das 6:30 às 8:30 e de 16:30 às 18:30 hrs.
- **Estudar estratégias e planos para analisar** a viabilidade de transformar a Rua Prefeito Alberto Vaz em via de mão única;
- **Estudar a possibilidade de** fechamento da via lateral da Praça Monsenhor Diniz (Avenida Trajano José de Oliveira) nos finais de semana para garantir mais segurança aos cidadãos;
- Estudo a possibilidade de transformar a Travessa João Jasbick em mão única, deslocando o transito que vai sentido hospital, para a **Rua**

Vicente Beloti. Isso depois de reformar a infraestrutura desta última rua citada;

- Estudo para viabilizar melhorias no tráfego na Ponte Paulino de Alvim Padilha.
- Continuar a utilizar o procedimento habitual para fechamento de ruas em eventos programados, como a festa característica de Santo Antônio.



MECANISMOS E INSTRUMENTOS DE FINANCIAMENTO

Essa análise busca contemplar formas específicas para galgar meios de financiamento para estabelecer o plano de mobilidade urbana no Município de Santo Antônio de Pádua – RJ.

Deve este tópico observar instrumentos que de forma objetiva ajude na captação de recursos por meio da iniciativa pública.

1. DIAGNÓSTICO

Atualmente o Município conta com concessões de linhas de ônibus para de alguma forma atender a sociedade como um todo. É importante ressaltar que é deficitário o mecanismo existente hoje na municipalidade devido ao fato do poder público não lidar de forma direta e objetiva sobre o tema.

Não há subsídios financeiros específicos para a implementação, manutenção e programação futura de qualquer ação acerca de transporte coletivo seja ele de qualquer forma ou tipo.

É nítido que para o desenvolvimento estrutural e sustentável de qualquer localidade, o poder público através de iniciativa própria e logicamente com ajudas de todos os níveis e partes de uma sociedade, forneça meios para alcançar o bem-estar da população como um todo.

Dessa forma, é necessário e primordial que seja o executivo e legislativo inserido no contexto do plano de mobilidade, criando e instituindo dentro do plano plurianual (PPA), lei de diretrizes orçamentárias (LDO) e lei orçamentária anual (LOA) verbas para financiar o plano, pois sem dispositivos orçamentários públicos é praticamente impossível à criação do mesmo.

2. OBJETIVOS

- Estudar mecanismos e programas de subsidio para implantação das propostas;
- Possibilitar meios para buscar recursos e realizar acordos com municípios vizinhos para melhor desenvolvimento regional das localidades e Municípios.
- Estudar meios de parceria no âmbito federal e estadual através de emendas parlamentares.

3. METAS

- Criar e instituir uma verba específica nas leis orçamentárias para financiar o Plano de Mobilidade, em 2 anos.
- Reverter à verba do estacionamento rotativo instituída pelo município, através de lei municipal, para que seja aplicada em sua integralidade no desenvolvimento do plano de mobilidade, em 2 anos.
- Providenciar um pátio para veículos apreendidos por irregularmente em âmbito municipal para que o valor da liberação seja revertido para financiar e manter o Plano, em 4 anos.
- Reverter 50% do valor das penalidades aplicadas pelos fiscais de postura e guardas municipais para o plano de mobilidade, em 2 anos.

4. AÇÕES

- Buscar subsídios com parceiros privados através de propagandas a serem colocadas em locais estratégicos.

- Criar um setor de autoatendimento para ideias e sugestões relativas ao Plano em tela.
- Instituir comissão para acompanhar a implementação das propostas.

**SISTEMÁTICA DE AVALIAÇÃO, REVISÃO E
ATUALIZAÇÃO PERIÓDICA**

O Plano de Mobilidade e Acessibilidade de Santo Antônio de Pádua será revisto no prazo máximo de 10 anos, sendo permitido a propositura e aprovação de alterações durante a vigência do Plano em tela, desde que seja assegurada a participação popular na definição das alterações.

Concomitante com a promulgação do Plano, deverá ser implementado um órgão ou comissão responsável pelo acompanhamento da implementação dos objetivos, metas e ações aqui estipuladas.

OBS: Constituem parte integrante do presente Plano, os ANEXOS I, II e III.

CONCEITOS E DEFINIÇÕES

ACOSTAMENTO - parte da via diferenciada da pista de rolamento destinada à parada ou estacionamento de veículos, em caso de emergência, e à circulação de pedestres e bicicletas, quando não houver local apropriado para esse fim.

AUTOMÓVEL - veículo automotor destinado ao transporte de passageiros, com capacidade para até oito pessoas, exclusive o condutor.

BICICLETA - veículo de propulsão humana, dotado de duas rodas, não sendo, para efeito deste Código, similar à motocicleta, motoneta e ciclomotor.

BICICLETÁRIO - local, na via ou fora dela, destinado ao estacionamento de bicicletas.

BORDO DA PISTA - margem da pista, podendo ser demarcada por linhas longitudinais de bordo que delinham a parte da via destinada à circulação de veículos.

CALÇADA - parte da via, normalmente segregada e em nível diferente, não destinada à circulação de veículos, reservada ao trânsito de pedestres e, quando possível, à implantação de mobiliário urbano, sinalização, vegetação e outros fins.

CAMINHÃO - TRATOR - veículo automotor destinado a tracionar ou arrastar outro.

CAMINHONETE - veículo destinado ao transporte de carga com peso bruto total de até três mil e quinhentos quilogramas.

CAMIONETA - veículo misto destinado ao transporte de passageiros e carga no mesmo compartimento.

CANTEIRO CENTRAL - obstáculo físico construído como separador de duas pistas de rolamento, eventualmente substituído por marcas viárias (canteiro fictício).

CAPACIDADE MÁXIMA DE TRAÇÃO - máximo peso que a unidade de tração é capaz de tracionar, indicado pelo fabricante, baseado em condições sobre suas limitações de geração e multiplicação de momento de força e resistência dos elementos que compõem a transmissão.

CARREATA - deslocamento em fila na via de veículos automotores em sinal de regozijo, de reivindicação, de protesto cívico ou de uma classe.

CARROÇA - veículo de tração animal destinado ao transporte de carga.

CHARRETE - veículo de tração animal destinado ao transporte de pessoas.

CICLO - veículo de pelo menos duas rodas a propulsão humana.

CICLOFAIXA - parte da pista de rolamento destinada à circulação exclusiva de ciclos, delimitada por sinalização específica.

CICLOMOTOR - veículo de duas ou três rodas, provido de um motor de combustão interna, cuja cilindrada não exceda a cinquenta centímetros cúbicos (3,05 polegadas cúbicas) e cuja velocidade máxima de fabricação não exceda a cinquenta quilômetros por hora.

CICLOVIA - pista própria destinada à circulação de ciclos, separada fisicamente do tráfego comum.

CONVERSÃO - movimento em ângulo, à esquerda ou à direita, de mudança da direção original do veículo.

CRUZAMENTO - interseção de duas vias em nível.

ESTACIONAMENTO - imobilização de veículos por tempo superior ao necessário para embarque ou desembarque de passageiros.

ESTRADA - via rural não pavimentada.

FAIXAS DE DOMÍNIO - superfície lindeira às vias rurais, delimitada por lei específica e sob responsabilidade do órgão ou entidade de trânsito competente com circunscrição sobre a via.

FAIXAS DE TRÂNSITO - qualquer uma das áreas longitudinais em que a pista pode ser subdividida, sinalizada ou não por marcas viárias longitudinais, que tenham uma largura suficiente para permitir a circulação de veículos automotores.

FISCALIZAÇÃO - ato de controlar o cumprimento das normas estabelecidas na legislação de trânsito, por meio do poder de polícia administrativa de trânsito, no âmbito de circunscrição dos órgãos e entidades executivos de trânsito e de acordo com as competências definidas neste Código.

FREIO DE ESTACIONAMENTO - dispositivo destinado a manter o veículo imóvel na ausência do condutor ou, no caso de um reboque, se este se encontra desengatado.

INFRAÇÃO - inobservância a qualquer preceito da legislação de trânsito, às normas emanadas do Código de Trânsito, do Conselho Nacional de Trânsito e a regulamentação estabelecida pelo órgão ou entidade executiva do trânsito.

INTERSEÇÃO - todo cruzamento em nível, entroncamento ou bifurcação, incluindo as áreas formadas por tais cruzamentos, entroncamentos ou bifurcações.

LOGRADOURO PÚBLICO - espaço livre destinado pela municipalidade à circulação, parada ou estacionamento de veículos, ou à circulação de pedestres, tais como calçada, parques, áreas de lazer, calçadões.

LOTAÇÃO - carga útil máxima, incluindo condutor e passageiros, que o veículo transporta, expressa em quilogramas para os veículos de carga, ou número de pessoas, para os veículos de passageiros.

LOTE LINDEIRO - aquele situado ao longo das vias urbanas ou rurais e que com elas se limita.

LUZ ALTA - fecho de luz do veículo destinado a iluminar a via até uma grande distância do veículo.

LUZ BAIXA - fecho de luz do veículo destinada a iluminar a via diante do veículo, sem ocasionar ofuscamento ou incômodo injustificáveis aos condutores e outros usuários da via que venham em sentido contrário.

MANOBRA - movimento executado pelo condutor para alterar a posição em que o veículo está no momento em relação à via.

MARCAS VIÁRIAS - conjunto de sinais constituídos de linhas, marcações, símbolos ou legendas, em tipos e cores diversas, apostos ao pavimento da via.

MICROÔNIBUS - veículo automotor de transporte coletivo com capacidade para até vinte passageiros.

MOTOCICLETA - veículo automotor de duas rodas, com ou sem *side-car*, dirigido por condutor em posição montada.

MOTONETA - veículo automotor de duas rodas, dirigido por condutor em posição sentada.

MOTOR-CASA (MOTOR-HOME) - veículo automotor cuja carroçaria seja fechada e destinada a alojamento, escritório, comércio ou finalidades análogas.

ÔNIBUS - veículo automotor de transporte coletivo com capacidade para mais de vinte passageiros, ainda que, em virtude de adaptações com vista à maior comodidade destes, transporte número menor.

OPERAÇÃO DE CARGA E DESCARGA - imobilização do veículo, pelo tempo estritamente necessário ao carregamento ou descarregamento de animais ou carga, na forma disciplinada pelo órgão ou entidade executivo de trânsito competente com circunscrição sobre a via.

OPERAÇÃO DE TRÂNSITO - monitoramento técnico baseado nos conceitos de Engenharia de Tráfego, das condições de fluidez, de estacionamento e parada na via, de forma a reduzir as interferências tais como veículos quebrados, acidentados, estacionados irregularmente atrapalhando o trânsito, prestando socorros imediatos e informações aos pedestres e condutores.

PARADA - imobilização do veículo com a finalidade e pelo tempo estritamente necessário para efetuar embarque ou desembarque de passageiros.

PASSARELA - obra de arte destinada à transposição de vias, em desnível aéreo, e ao uso de pedestres.

PASSEIO - parte da calçada ou da pista de rolamento, neste último caso, separada por pintura ou elemento físico separador, livre de interferências, destinada à circulação exclusiva de pedestres e, excepcionalmente, de ciclistas.

PERÍMETRO URBANO - limite entre área urbana e área rural.

PISTA - parte da via normalmente utilizada para a circulação de veículos, identificada por elementos separadores ou por diferença de nível em relação às calçadas, ilhas ou aos canteiros centrais.

PLACAS - elementos colocados na posição vertical, fixados ao lado ou suspensos sobre a pista, transmitindo mensagens de caráter permanente e, eventualmente, variáveis, mediante símbolo ou legendas pré-reconhecidas e legalmente instituídas como sinais de trânsito.

PONTE - obra de construção civil destinada a ligar margens opostas de uma superfície líquida qualquer.

REBOQUE - veículo destinado a ser engatado atrás de um veículo automotor.

REGULAMENTAÇÃO DA VIA - implantação de sinalização de regulamentação pelo órgão ou entidade competente com circunscrição sobre a via, definindo, entre outros, sentido de direção, tipo de estacionamento, horários e dias.

RETORNO - movimento de inversão total de sentido da direção original de veículos.

RODOVIA - via rural pavimentada.

SEMI-REBOQUE - veículo de um ou mais eixos que se apóia na sua unidade tratora ou é a ela ligado por meio de articulação.

SINAIS DE TRÂNSITO - elementos de sinalização viária que se utilizam de placas, marcas viárias, equipamentos de controle luminosos, dispositivos auxiliares, apitos e gestos, destinados exclusivamente a ordenar ou dirigir o trânsito dos veículos e pedestres.

SINALIZAÇÃO - conjunto de sinais de trânsito e dispositivos de segurança colocados na via pública com o objetivo de garantir sua utilização adequada, possibilitando melhor fluidez no trânsito e maior segurança dos veículos e pedestres que nela circulam.

TRAILER - reboque ou semi-reboque tipo casa, com duas, quatro, ou seis rodas, acoplado ou adaptado à traseira de automóvel ou camionete, utilizado em geral em atividades turísticas como alojamento, ou para atividades comerciais.

TRÂNSITO - movimentação e imobilização de veículos, pessoas e animais nas vias terrestres.

TRANSPOSIÇÃO DE FAIXAS - passagem de um veículo de uma faixa demarcada para outra.

TRATOR - veículo automotor construído para realizar trabalho agrícola, de construção e pavimentação e tracionar outros veículos e equipamentos.

ULTRAPASSAGEM - movimento de passar à frente de outro veículo que se desloca no mesmo sentido, em menor velocidade e na mesma faixa de tráfego, necessitando sair e retornar à faixa de origem.

UTILITÁRIO - veículo misto caracterizado pela versatilidade do seu uso, inclusive fora de estrada.

VEÍCULO ARTICULADO - combinação de veículos acoplados, sendo um deles automotor.

VEÍCULO AUTOMOTOR - todo veículo a motor de propulsão que circule por seus próprios meios, e que serve normalmente para o transporte viário de pessoas e coisas, ou para a tração viária de veículos utilizados para o transporte de pessoas e coisas. O termo compreende os veículos conectados a uma linha elétrica e que não circulam sobre trilhos (ônibus elétrico).

VEÍCULO DE CARGA - veículo destinado ao transporte de carga, podendo transportar dois passageiros, exclusive o condutor.

VEÍCULO DE COLEÇÃO - aquele que, mesmo tendo sido fabricado há mais de trinta anos, conserva suas características originais de fabricação e possui valor histórico próprio.

VEÍCULO CONJUGADO - combinação de veículos, sendo o primeiro um veículo automotor e os demais reboques ou equipamentos de trabalho agrícola, construção, terraplenagem ou pavimentação.

VEÍCULO DE GRANDE PORTE - veículo automotor destinado ao transporte de carga com peso bruto total máximo superior a dez mil quilogramas e de passageiros, superior a vinte passageiros.

VEÍCULO DE PASSAGEIROS - veículo destinado ao transporte de pessoas e suas bagagens.

VEÍCULO MISTO - veículo automotor destinado ao transporte simultâneo de carga e passageiro.

VIA - superfície por onde transitam veículos, pessoas e animais, compreendendo a pista, a calçada, o acostamento, ilha e canteiro central.

VIA DE TRÂNSITO RÁPIDO - aquela caracterizada por acessos especiais com trânsito livre, sem interseções em nível, sem acessibilidade direta aos lotes lindeiros e sem travessia de pedestres em nível.

VIA ARTERIAL - aquela caracterizada por interseções em nível, geralmente controlada por semáforo, com acessibilidade aos lotes lindeiros e às vias secundárias e locais, possibilitando o trânsito entre as regiões da cidade.

VIA COLETORA - aquela destinada a coletar e distribuir o trânsito que tenha necessidade de entrar ou sair das vias de trânsito rápido ou arteriais, possibilitando o trânsito dentro das regiões da cidade.

VIA LOCAL - aquela caracterizada por interseções em nível não semaforizadas, destinada apenas ao acesso local ou a áreas restritas.

VIA RURAL - estradas e rodovias.

VIA URBANA - ruas, avenidas, vielas, ou caminhos e similares abertos à circulação pública, situados na área urbana, caracterizados principalmente por possuírem imóveis edificados ao longo de sua extensão.

REFERÊNCIA BIBLIOGRÁFICA

Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT). NBR 9050: **Acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos**. 2015. Rio de Janeiro, 2015.

ALMEIDA, Eridiana Pizzinato; GIACOMINI, Larissa Bressan; BORTOLUZZI, Marluse Guedes. **Mobilidade e Acessibilidade Urbana**. In: SEMINÁRIO NACIONAL DE CONSTRUÇÕES SUSTENTÁVEIS, Passo Fundo, 2013. Disponível em: <<https://www.imed.edu.br/Uploads/Mobilidade%20e%20Acessibilidade%20Urbana.pdf>>. Acesso em: 23 jan. 2019.

BOTELHO, Janaína. Mobilidade Urbana: O que a História Pode Dizer? **A Voz da Serra: Coluna: História e Memória**. Nova Friburgo, p. 1-7. 22 out. 2015. Disponível em: <www.acervo.avozdaserra.com.br>. Acesso em: 31 jan. 2019.

BRASIL. **Estatuto da Cidade** (2010). Lei nº 10257, de 10 de junho de 2010. Brasília.

BRASIL. **Política Nacional da Mobilidade Urbana** (2012). Lei nº 12587, de 03 de janeiro de 2018. Brasília, DF.

BUSTAMANTE, Heitor. **Sertões dos Puris**: história do município de Santo Antônio de Pádua. Niterói: Secretaria de Educação e Cultura do Rio de Janeiro, 1971.

FONSECA, João Batista. **Ecos do Passado**. Disponível em: <www.facebook.com.br>. Acesso em: 11 fev. 2019.

GEIPOT, 2001, Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes, **Planejamento cicloviário: diagnóstico nacional**, Brasília.

LOPES, Raimundo Helio et al. A Construção da Ponte Raul Veiga: **Política e Comemoração do Centenário de Independência em Santo Antônio de Pádua no Ano de 1922**. Vértices: Campos dos Goytacazes, v. 19, n. 2, p.193-213, 2017. Trimestral. Disponível em:

<<http://essentiaeditora.iff.edu.br/index.php/vertices/article/view/8340/7584>>. Acesso em: 31 jan. 2019.

PÁDUA, Prefeitura Municipal de Santo Antônio de (Org.). **Informações Gerais Sobre o Município de Santo Antônio de Pádua** - RJ: Histórico. 2002. APLAC. Disponível em: <www.santoantoniopadua.rj.gov.br>. Acesso em: 11 fev. 2019.

RICCARDI, Paulo Eduardo da Rosa; ALBANO, João Fortini. **Integração Entre Modalidades de Transporte No Meio Urbano: Situação de Porto Alegre**. 2011. 77 f. TCC (Graduação) - Curso de Engenharia Civil, Engenharia Civil, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2011.

VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara de. MOBILIDADE COTIDIANA, SEGREGAÇÃO URBANA E EXCLUSÃO. In: BRASÍLIA. RENATO BALBIM. (Org.). **Cidade e Movimento: Mobilidades e Interações no Desenvolvimento Urbano**. Brasília: Ipea, 2016. Cap. 3. p. 57-80. Disponível em: <http://www.ipea.gov.br/portal/images/stories/PDFs/livros/livros/160905_livro_cidade_movimento.pdf>. Acesso em: 14 jan. 2019.

VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara. **Transporte urbano espaço e equidade: análise das políticas públicas**. 2. ed. São Paulo: Annablume, 2001.

Woldemanuel, M. e A. Kent (2015) Measuringwalkaccesstotransit in terms of sidewalk availability, quality, and connectivity. *Journal of Urban Planning and Development*.

ANEXOS

ANEXO I – MAPEAMENTO DOS MARCOS REFERENCIAIS DA SEDE

ANEXO II – SÍNTESE DAS METAS E AÇÕES DO PLANO