

APRESENTAÇÃO

Esse documento é uma síntese das Oficinas realizadas com as entidades acadêmicas e entidades de classe para discussão sobre o Diagnóstico da Região Metropolitana da Grande Vitória - RMGV para elaboração do Plano de Desenvolvimento Urbano Integrado da RMGV.

As discussões foram realizadas nos dias 18 e 19 de abril quando foram discutidos de forma separada os temas de Ordenamento Territorial e Mobilidade Urbana (1º dia) e Desenvolvimento Econômico e Meio Ambiente (2º dia) e geraram um documento sistematizado, que foi encaminhado a todos os participantes para sua análise e complementação. Do documento final originou-se um texto síntese, dividido basicamente em duas categorias de respostas para cada questão chave: a) como identificar; b) Conceitos norteadores.

Para o fechamento final das contribuições foi realizada uma Oficina contemplando todos os quatro temas, de forma a agregar as questões metropolitanas. O documento síntese, gerado nas duas primeiras oficinas, tornou-se base para orientar o debate final realizado no dia 04/05/2017, no auditório do Instituto Jones dos Santos Neves. As colocações foram colocadas pelos participantes do debate, a partir das seguintes questões chaves: O que? Como? De que forma?

É válido ressaltar que foi deixado a cargo do grupo o acréscimo de observações ou qualquer complementação caso julgassem necessário.

RESULTADOS

A seguir os temas principais discutidos e os apontamentos realizados nos dois momentos (Oficinas temáticas e Oficina de fechamento do material final)

Centralidades e subpolos (identificação e conceitos)

OFICINAS TEMÁTICAS

Como identificar:

- A partir das centralidades identificadas nos PDMs;
- A partir dos dados de movimento pendular do Censo 2010;
- A partir das densidades de ocupação para auxiliar na identificação de possíveis novas centralidades;
- A partir da facilidade de acesso e locomoção;

- A partir da concentração de oferta de comércio e serviços.

Conceitos norteadores:

- Escalas distintas de centralidades devem ser consideradas;
- Classificação das centralidades em categorias, conforme o atendimento e serviços oferecidos (local, regional e metropolitano);
- Infraestrutura possibilita a centralidade;
- Equilíbrio fiscal entre os municípios;
- Igualdade de acesso às oportunidades da Metrópole.

SISTEMATIZAÇÃO OFICINA DE FECHAMENTO

Nos PDM's, a matéria não fica clara nos documentos. Identificar centralidades a serem revitalizadas. Revisitar as centralidades que já foram mais dinâmicas (Glória, Centro da Serra, etc.) – centralidades que perderam força.

Pensar na possibilidade de induzir outras centralidades – de novos valores.

Pensar nas centralidades que não estão ligadas a comércio e serviços – como socioambiental e sociocultural. Buscar planejamento de novas centralidades a partir de novos valores e planejar mobilidade e acessibilidade nesse contexto.

Reconhecemos uma nova centralidade – como irá funcionar a mobilidade – deslocamentos para que isso se fortaleça.

Pensar a questão sobre o que é centralidade? Que tipo de conceito (urbanismo). Como que isso pode ser pensado.

Centralidade em áreas urbanas – em áreas urbanas e rurais. Como vai ser pensado as centralidades e os espaços vazios.

Na realidade é um diagnóstico que vai contra algumas coisas – no sentido de reforçar as próprias centralidades e desequilíbrios e quais dispositivos existem para fazer o controle.

Determinadas atividades não vão estar em pontos distintos...A infraestrutura que sai de determinado ponto em direção e as centralidades. Tem que pensar os espaços que ficam “entre”.

As políticas públicas – como que essas centralidades poderiam ser pensadas.

Centralidades da RM e outras centralidades – plano regional (locais que produzem alimentos) Locais de fora da RM e que tem relação.

Os fluxos externos em direção à GV, e vice-versa, também devem ser considerados no planejamento metropolitano, a exemplo da relação dos municípios da GV com os municípios da região serrana. Existem flu-

xos nos dois sentidos, porém por motivos diversos. (Com a duplicação da BR 262 deverá aumentar o número de pessoas que trabalham na GV e moram na região serrana).

As ocupações multifuncionais devem ser estimuladas nas cidades para o fomento de novas centralidades.

Bairros monofuncionais criam relações de dependência não saudáveis para o desenvolvimento urbano.

A leitura sobre os movimentos pendulares diários internos da GV deve interpretar como desigualdade de acesso às oportunidades no território, uma vez que a população precisa se deslocar do seu município para ter acesso ao trabalho e estudo.

A disponibilidade de infraestrutura possibilita a existência de centralidades, e possibilita também a ocupação de vazios urbanos com seu melhor aproveitamento.

Zonas de interesse metropolitano (quais são? / O que deve prevalecer do metropolitano sobre o municipal?)

OFICINAS TEMATICAS

Quais são?

- Áreas limítrofes entre os municípios;
- Os corpos hídricos acrescentar alagados;
- O patrimônio histórico;
- As principais vias de circulação – Vias estruturantes;
- Áreas de preservação ambiental;
- Espaços / equipamentos públicos - inserir os equipamentos de uso sazonal;
- Vazios urbanos (de maneira a se implantar políticas habitacionais e fortalecer; e estimular novas centralidades).

Conceitos norteadores:

- Compensação (direito a contrapartida metropolitana);
- Conexões entre os municípios;
- Identidade metropolitana sem desrespeitar peculiaridades regionais;
- Rede metropolitana (fomento ao desenvolvimento econômico).

SISTEMATIZAÇÃO OFICINA DE FECHAMENTO

Inserir as áreas alagadas no item sobre corpos hídricos.

Com relação as vias de circulação, sugerimos o termo vias estruturantes.

Inserir como ZIM as centralidades e as áreas portuárias e aeroportuárias.

Com relação aos “espaços /equipamentos públicos”, sugere-se definir a zona por ocorrência de maior número (dos itens). Ex. Patrimônio histórico – se pegar a lista de Vitória – foge. Então, reunir maior número de equipamentos presentes como pré-requisitos. O patrimônio tem relevância histórica e não apenas no território (obs.). Utilizar um número maior de equipamentos de uso sazonal – ex.: Cleber Andrade. Reunir todos os critérios para definir ZIM.

Estabelecer hierarquia. Quando tiver conflito, recorrer aos pré-requisitos.

Trabalhar com a ideia de corredor – importante para alinhar essa ideia. Observar corredores e eixos como possíveis zonas.

Equipamentos que funcionam como irradiador. Equipamentos que tem qualidade de atrair outros equipamentos.

As Centralidades devem ser mapeadas na demarcação das ZIMs.

A própria centralidade é um ZIM, no sentido de que avalie se irá se desgastar, expandir. Se parte do centro (em qual direção).

As áreas rurais devem ser consideradas no mapeamento das ZIMs de forma a ser evitar a expansão da mancha urbana em sua direção. Especial atenção deve ser dada às áreas rurais de interesse ambiental.

Observar o Rural – a própria terminologia nos leva a urbana. Mas tem áreas rurais que são objeto de tensão na questão urbana – focos de expansão. São áreas potenciais, complementar a região. Ex. Xuri – condomínios.

Pensar em atividades que possam ser desenvolvidas, como por exemplo o turismo. (Atividades econômicas); A área rural também precisa ser pensada no sentido de seu potencial e até mesmo na garantia de segurança hídrica. Pensar mananciais e recursos hídricos, como encaixar o planejamento regional estes aspectos.

Existe uma relação de conflito, mas também de potencialidade. Pensar a relação à cidade e esse potencial – amenizar a degradação ambiental e outros conflitos.

As grandes intervenções realizadas pelo estado e união devem contemplar intervenções completas no território, já prevendo a transformação do seu entorno e atuando no ordenamento do crescimento ou modificação de suas características.

Algumas vezes o estado ou união faz intervenção e se retiram – Ex. Cleber Andrade – o entorno ficou por conta própria. Essas grandes obras devem vir com intervenção completa do território, otimizando a ocupação.

Utilização de novas tecnologias de informação e comunicação para o planejamento urbano e mobilidade urbana

OFICINAS TEMATICAS

Sugestões:

- Pesquisa OD pela placa do carro (utilizado em Vitoria);
- Sinalização e controle do tráfego;
- Implantação de chips nos carros integrado com pedágios urbanos;
- Compartilhamento e bicicletas;
- Unificação de processos de licenciamento ambiental, identificando os empreendimentos que causem impactos em municípios vizinhos;
- Integração de informação de todos os municípios: localização das infraestruturas (redes de água, energia, gás);
- Ferramentas de controle e transparência da gestão, assegurando o princípio da “gestão democrática da cidade”.

SISTEMATIZAÇÃO OFICINA DE FECHAMENTO

Sugere a ampliação. Unificação de todos os processos (calçadas, etc.). E junto a isso a significação de alguns processos – fóruns e discussão com os técnicos sobre esses temas. Minimamente parâmetros garantidos.

Ferramentas de controle e transparência da gestão, assegurando o princípio da “gestão democrática da cidade”

Utilizar o geobases. Providenciar um cadastro único. A forma como está dificulta cruzar dados. O COMDEVIT disponibilizar acesso público – facilitar a comparabilidade;

Sugere a ampliação. Unificação de todos os processos (calçadas, etc.). E junto a isso a significação de alguns processos – fóruns e discussão com os técnicos sobre esses temas. Minimamente parâmetros garantidos.

Poderiam ser feitas pesquisas OD (origem e destino) através do acionamento via cartão magnético tanto no embarque quanto no desembarque do transporte coletivo para embasar políticas públicas da área.

Padronizar as resoluções dos conselhos de planos diretores e ambientais – pensar em alguma coisa que pudesse viabilizar isso.

Instituir o orçamento participativo online no âmbito metropolitano.

Buscar indicadores de caráter metropolitano que devem ser medidos nesta instância. Criar zonas de exclusão.

Fortalecer a identidade metropolitana

Quais Indicadores a serem medidos no âmbito metropolitano?

Ver Norma da ABNT 37120 –

Informação e comunicação. O conceito podia ser expandido. Tem várias outras coisas que poderiam ser colocadas.

Item 1 – carros – veículos de modo geral. Existem dispositivos onde você consegue a partir de um cartão magnético, registrar origem e destino; alimentar o banco a partir de deslocamentos dentro dos transportes públicos.

EX.: TAG – usadas em transportes de carga – consegue acessar informações – origem destino, tipos de carga, etc.; - dispositivo mais dinâmico de configuração – unificação das bases metropolitanas.

No transporte de cargas, essas novas tecnologias poderiam ser utilizadas. Ex.: Rodo Anel, baseado em estudo – fluxos que não são destinados à metrópole.

Com dados consegue planejar e direcionar o fluxo.

Utilização das infraestruturas de transporte existentes para atingir ganhos em mobilidade (ex. linhas férreas, outros modais)

OFICINAS TEMÁTICAS

Sugestões:

- Operação viária mais eficiente – binários / circuitos;
- Integrar o transporte coletivo municipal com o Transcol;
- Implantação de chips nos carros integrado com pedágios urbanos;
- Compartilhamento e bicicletas;
- Melhorar as tecnologias de acesso ao transporte coletivo – cartão magnético / digital / integração tarifária;
- Transporte coletivo multimodal integrado (rodoviário, aquaviário, ferroviário, cicloviário).

SISTEMATIZAÇÃO OFICINA DE FECHAMENTO

Pensar no deslocamento de cargas, pensar locais para estocagem. Talvez marcá-las como ZIM. Planejar a mobilidade pensando em resguardar o deslocamento de pessoas dentro do território. Planejar áreas para estocagem (gravar como ZIM) atrelado ao planejamento da mobilidade.

Estabelecer relação entre densidades e deslocamentos. Definir áreas estratégicas resguardando o deslocamento das pessoas.

Aproveitamento da estrutura viária existente (otimizando), evitando a abertura de novas vias. Avaliar a possibilidade de qualificar e valorizar as áreas de terminal. Integrar terminais às centralidades. Articular densidades ao planejamento da mobilidade.

No item 3, sobre implantação de chips, usar também em veículos e demais transportes.

Dispositivo para mobilidade e para transporte de carga.

Como vai se pensar a intermodalidade – colocar outros modais. Ex. Linhas férreas que são subutilizadas.

Como poderia ser essa concessão. Na concessão está previsto o transporte de pessoas.

Como seria a utilização dessas estruturas. Curto, médio e longo prazo.

Identidade e hidrovia – Potencial de exploração.

(Re) apropriar as estruturas – transporte público, outros modais a serem inseridos e planejados.

Ferrovia e hidroviário- criar demanda. E integração física e tarifária.

Novos vetores de expansão metropolitana

OFICINAS TEMÁTICAS

Pontos identificados:

- Vazios urbanos em Serra, Vila Velha, Cariacica;
- Região sul de Vila Velha (Xuri);
- Cariacica (Corredor Leste /oeste).

Gestão Metropolitana

OFICINAS TEMÁTICAS

Apontamentos:

- O controle do governo estadual deve ser reduzido nas atividades metropolitanas, permitindo assim maior protagonismo dos municípios;
- O modelo de gestão a ser implantado na região metropolitana deveria se apoiar no princípio do consenso entre as partes e nos direitos das minorias;
- O modelo de gestão a ser implantado deve se apoiar no princípio da cooperação existente na Constituição de 88 para que os municípios integrantes da RMGV não sejam concorrentes entre si.

Identidade Metropolitana (interesse comum e local)

OFICINAS TEMÁTICAS

Apontamentos:

- Ser cidadão metropolitano não significa não valorizar seu município ou bairro, mas entender que ele se encontra no contexto da metrópole e que ele não funciona isoladamente;
- Ao se definir as ZIMs devem-se levar em consideração as comunidades locais que poderão ser impactadas, observando os interesses locais;
- Ao se identificarem as ZIMs deve-se discutir com seus habitantes sobre os impactos do macrozoneamento e do PDUI em busca do refinamento da democracia pelas minorias.

Aspectos Jurídicos

OFICINAS TEMÁTICAS

Princípios Constitucionais:

- Dignidade Humana; Diminuição das desigualdades locais e regionais.

Função Social da Cidade:

- Funções Urbanísticas: Moradia; Circulação; Trabalho e Lazer;
- Funções de Cidadania: Educação; Saúde; Segurança; Proteção social;
- Funções de Gestão: Prestação de Serviços; Planejamento; Prestação do Patrimônio Cultural e Natural; Sustentabilidade.

Princípios a serem observados pelas Regiões Metropolitanas

- Igualdade de acesso às oportunidades da Metrópole;

Art. 6º - Estatuto da Metrópole:

- Prevalência do interesse comum sobre o local (incluir: “assegurado o direito ao recebimento de contrapartida metropolitana”);
- Autonomia entre os entes federativos;
- Compartilhamento de responsabilidades para promoção do desenvolvimento integrado
- Observância das peculiaridades regionais e locais;
- Gestão democrática da cidade;

- Efetividade no uso dos recursos públicos;
- Busca do desenvolvimento sustentável.

FOTOS

