

WORKSHOP MOBILIDADE URBANA E ORDENAMENTO TERRITORIAL – 18-04-2017

RELATÓRIO SÍNTESE

1) Introdução

O presente relatório sistematiza os resultados do Workshop Mobilidade Urbana e Ordenamento Territorial realizado com representantes das Entidades de Classe e Instituições de Ensino Superior no dia 18 de abril de 2017, no auditório do Instituto Jones dos Santos Neves, como desdobramento das reuniões realizadas com os respectivos segmentos nos dias 04 e 06.04.2017, promovendo a integração entre os setores e com isso o fortalecimento do debate conjunto sobre as questões metropolitanas.

2) Metodologia / Desenvolvimento

A atividade foi iniciada com uma fala de boas-vindas da coordenação geral do Plano Metropolitano, que agradeceu a presença de todos e a disponibilidade em mais uma vez contribuir com o debate. Na sequência foi feita uma breve explanação sobre o processo de elaboração, sendo os participantes divididos em grupos de trabalho e convidados a responder algumas questões norteadoras que foram elaboradas para subsidiar o debate:

- a) Quais são os subpolos/centralidades da RMGV? Quais conceitos?
- b) Zonas de Interesse Metropolitano (ZIM)s. O que deve prevalecer do Metropolitano sobre o Municipal?
- c) O que podemos esperar das novas tecnologias de informação e comunicação para planejar o território e a mobilidade de maneira integrada?
- d) Como utilizar as infraestruturas de transporte existentes para atingir ganhos em mobilidade (ex. linhas férreas, outros modais)?
- e) (Em sua pesquisa/percepção) Se identificam novos vetores de expansão metropolitana? Quais?

Sendo assim, o resultado dos grupos de trabalho ficou da seguinte forma:

Grupo 01

1) Quais são os subpolos/centralidades da RMGV? Quais conceitos?

- Os polos e centralidade da RMGV devem ser pensados em escalas distintas. Deve-se visualizar a região como um espaço único, na qual Vitória se destaca com oferta de empregos e serviços mais qualificados; e cada município individualmente, cada um com as suas características e centralidades, sem que as especificidades de cada um deles estejam desconectadas dessa centralidade exercida por Vitória.
- Sugere-se como fonte de informações para identificação das centralidades, os PDMs dos municípios, que trazem uma identificação de alguns polos.
- Sugere-se, neste caso, que os dados de mobilidade pendular do Censo Demográfico de 2010 sejam utilizados como base para a identificação da circulação geral, e podem dar pistas das centralidades e de sua importância em nível regional.

2) Zonas de Interesse Metropolitano (ZIM)s. O que deve prevalecer do Metropolitano sobre o Municipal?

- Foram identificadas, de maneira geral, como ZIMs as áreas limítrofes dos municípios, os corpos hídricos e os patrimônios históricos.
- É importante colocar as principais vias de fluxo como ZIMs, mas tem que preservar os visuais dos patrimônios, por exemplo, Convento.

3) O que podemos esperar das novas tecnologias de informação e comunicação para planejar o território e a mobilidade de maneira integrada?

- Apesar do avanço da internet e da modificação dos tipos de trabalho ao longo do tempo, com mais atividades podendo ser desenvolvidas a partir da casa, existem outros motivos que levam à circulação de pessoas pela cidade. O que se observa é um aumento da circulação de pessoas, pelos mais diversos motivos.

4) Como utilizar as infraestruturas de transporte existentes para atingir ganhos em mobilidade (ex. linhas férreas, outros modais)?

- A mobilidade da RMGV está focada no modal rodoviário. O aquaviário tem sido deixado de lado devido à alegação de inviabilidade e nada foi feito depois disso. Só se fala em ônibus. Temos que ter outras opções de modais.
- Sugere-se o aproveitamento das linhas férreas existentes para o transporte de passageiros entre os municípios da RMGV. Como exemplo, citou-se a linha férrea que une o Terminal de Carapina, em Serra, com a Estação Pedro Nolasco, em Cariacica.

- Poderia ser aproveitado o potencial hidroviário para transporte de passageiros. As balsas poderiam circular na baía de Vitória, unindo os municípios de Vitória, Vila Velha e Cariacica; e nos rios da RMGV. Citou-se como exemplo o Rio Marinho, que já foi navegável, para transporte de passageiros da região de Terra Vermelha, em Vila Velha, para Vitória.
- Caso o Porto de Vitória seja desativado, futuramente, foi sugerido o uso dos galpões como espaço cultural e um ponto de aquaviário no porto.

5) (Em sua pesquisa/percepção) Se identificam novos vetores de expansão metropolitana? Quais?

- Pode-se considerar como novos vetores de expansão as ocupações intersticiais nos vazios urbanos dos municípios, principalmente Serra, Vila Velha e Cariacica, que tiveram o surgimento de muitos condomínios nessas áreas. Especialmente Serra, dentre os municípios mais integrados, poderá crescer em grande medida tendo em vista as opções livres e a acessibilidade a Vitória.
- Foi identificado um vetor de crescimento na região sul de Vila Velha (Xuri).
- Deve-se considerar também o fluxo diário de municípios externos às RMGV, como Aracruz, Anchieta e Domingos Martins, em direção aos municípios da RMGV, por motivo de trabalho e estudo, principalmente.

Grupo 2

1) Quais são os subpolos/centralidades da RMGV? Quais conceitos?

Conceitos:

- Classificação de atendimento (local, regional ou metropolitano).
- Densidades, pois estimulam naturalmente novas centralidades.
- Oferta de serviços e comércios.
- Facilidade de acesso e locomoção.

Apontamentos:

- É preciso ter cuidado ao estimular novas centralidades com a migração e esvaziamento.
- O PDUI deve buscar equilibrar as oportunidades econômicas.
- Condomínios fechados evitam a transformação urbana, as densidades e usos não mudam, novas centralidades não acontecem.
- Fluxo de pedestres tornam as cidades mais humanas x condomínios fechados.

- Disputas fiscais entre os municípios dificultam o estímulo de novas centralidades – os equipamentos se instalam em áreas já infraestruturadas.

2) Zonas de Interesse Metropolitano (ZIM)s. O que deve prevalecer do Metropolitano sobre o Municipal?

- Compensações entre os municípios.
- Conexões físicas entre os municípios.
- Identidade metropolitana – o interesse metropolitano não pode passar por cima das peculiaridades locais.
- Rede cultural metropolitana – fomento ao desenvolvimento econômico.
- Saneamento básico.
- Intermodalidade metropolitana.
- Que as cidades se voltem umas para as outras, hoje estão de costas.
- Os espaços ambientais a preservar devem ser pensados como rede.
- Os espaços públicos devem ser identificados na metrópole, ao menos na sua leitura.

3) O que podemos esperar das novas tecnologias de informação e comunicação para planejar o território e a mobilidade de maneira integrada?

- OD pela placa do carro – Vitória.
- Sinalização e controle do tráfego.
- Implantação de chips nos carros integrado com pedágios urbanos.
- As tecnologias vão auxiliar o planejamento urbano.
- Melhorando a tecnologia do transporte coletivo para ampliar a adesão.
- Compartilhamento de bicicletas.

4) Como utilizar as infraestruturas de transporte existentes para atingir ganhos em mobilidade (ex. linhas férreas, outros modais)?

- Sinalização precária (vertical e horizontal).
- Integrar a semaforização.
- Aproveitar melhor a infraestrutura viária existente através de operação viária mais eficiente – binários / circuitos.
- Integrar o TC municipal com o Transcol.
- Melhorar as tecnologias de acesso ao TC – cartão magnético / digital / integração tarifária.

- Aquaviário deve ser planejado em linha, com movimentação mais eficiente, deve ser criada a demanda integrada com o sistema rodoviário.

5) (Em sua pesquisa/percepção) Se identificam novos vetores de expansão metropolitana? Quais?

- Serra.
- Vila Velha.
- Cariacica: corredor Leste/Oeste (comércio e serviço).

Grupo 3: Esse grupo foi composto por duas advogadas e uma arquiteta que ampliaram a discussão além das questões colocadas para o debate, e se debruçaram sobre a legislação (Constituição e Estatuto das Cidades e Estatuto da Metrópole), focando no atendimento aos princípios:

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.

- 1- Dessa forma, pensar na questão das centralidades metropolitanas e fortalecimento das vocações municipais perpassa pelo princípio da “Igualdade de acesso às oportunidades da Metrópole”.
- 2- Sobre a prevalência do interesse comum sobre o local, pode-se pensar em assegurar o direito à contrapartida metropolitana.
- 3- Referente às novas tecnologias, pensar que elas podem ajudar muito no controle social, a partir de ferramentas de controle e transparência da gestão, assegurando o princípio da “gestão democrática da cidade”.

3) Considerações

Como encaminhamento ficou acordado que os resultados dos grupos de trabalho sejam encaminhados aos participantes para que os mesmos pudessem contribuir com o documento, haja vista que o mesmo será utilizado na reunião de consolidação das atividades realizadas com os respectivos segmentos, agendada para a primeira semana de maio.

FOTOS

