

Outro aspecto é a ausência de rampa no passeio em um dos lados da via. Pode-se citar ainda que o local da faixa de pedestres, o poste e a ausência de rampa, sugere que a solução não foi pensada considerando todos os elementos urbanos em conjunto.

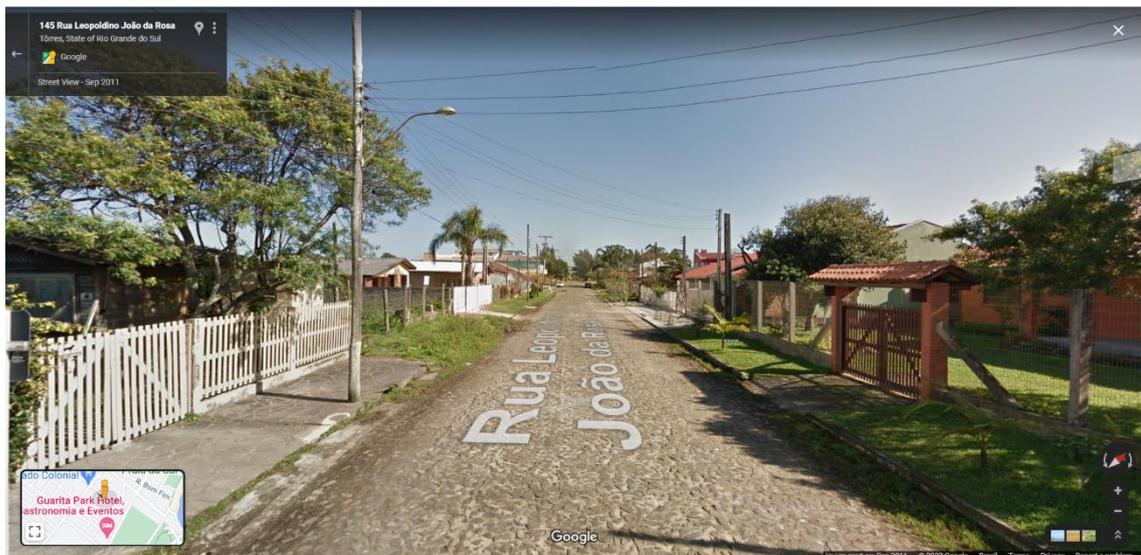
Figura 72 - Trecho da Rua Marechal Deodoro (imagem de 2017)



Fonte: Street View no Google Maps

Uma situação recorrente na cidade, é que parte dos passeios públicos não possui calçada, mas sim grama, o que muitas vezes leva os pedestres a caminharem pela rua. Além da falta de segurança causado pela passagem de veículos e calçamento irregular, ainda pode ocorrer o acúmulo de água na rua nos dias de chuva, o que resulta em grande dificuldade para os pedestres. Um exemplo da falta de acessibilidade é na Rua Leopoldino João da Rosa.

Figura 73 - Trecho da Rua Leopoldina João da Rosa (imagem de 2011)



Fonte: Street View no Google Maps

Atualmente, através do Programa Transforma Torres, que se trata de um pacote de obras de infraestrutura urbana e turística, diversas áreas da cidade estão recebendo melhorias. Relacionadas à acessibilidade, pode-se destacar algumas, principalmente em relação a melhorias nos passeios públicos que serão citadas a seguir.

A Revitalização da Av. Beira Mar, que inclui o Calçadão Cléo Biasi, recebe novo calçamento com sinalização de piso tátil.

Figura 74 - Obras no Calçadão Cléo Biasi (imagem de 2022)



Fonte: <https://torres.rs.gov.br/transforma-torres/>

A revitalização do Morro do Farol incluiu meios-fios novos, calçadas e pavimentação com concreto e decks de contemplação. A intenção foi de atender melhor ao turismo e a favorecer a contemplação da vista panorâmica no local.

Figura 75 - Vista a partir do Morro do Farol (imagem de 2022)



Fonte: <https://torres.rs.gov.br/transforma-torres/>

A revitalização dos canteiros da Avenida Barão do Rio Branco incluiu novo paisagismo, bicicletários, estacionamento para motocicletas, pintura e acessibilidade nas faixas de segurança.

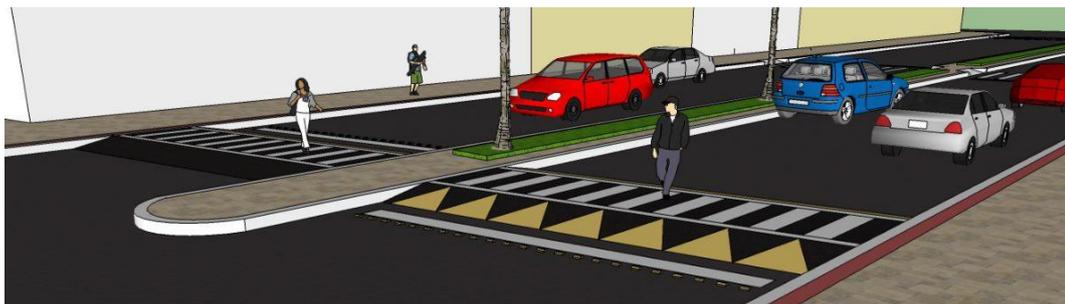
Figura 76 - Canteiros na Av. Barão do Rio Branco (imagens de 2022)



Fonte: <https://torres.rs.gov.br/transforma-torres/>

Estão previstas as instalações de faixas elevadas para travessia de pedestres nas vias, em dez pontos da cidade, o que garante mais segurança para as pessoas.

Figura 77 - Exemplo de faixa elevada a ser implantada

Fonte: <https://torres.rs.gov.br/transforma-torres/>

Quando consideramos a acessibilidade através do uso da bicicleta, Torres oferece 3 trechos de ciclovias (oficiais, com infraestrutura para isso). No entanto, diversos outros locais são utilizados como rotas/caminhos, seja nos passeios ou nas pistas de rolamento das vias. Alguns locais também recebem ciclistas para lazer, conforme apresentado no item de *Inventário de sistema de circulação para bicicletas* deste relatório. Como não há implantada uma malha cicloviária, a locomoção através de bicicleta acaba ocorrendo de forma espontânea nas vias, o que envolve problemas de segurança e falta de conforto. É possível perceber que a cidade possui grande potencial para investir nesse aspecto, tanto pelo relevo favorável quanto pelos benefícios que isso traria para a cidade, estimulando o uso da bicicleta em detrimento ao carro, evitando congestionamentos.

Já com relação ao transporte público coletivo, a acessibilidade se faz principalmente pela estrutura dos ônibus para receber cadeirantes e pessoas de mobilidade reduzida com conforto e segurança. Mas, além disso, inclui também aspectos como qualidade das calçadas e iluminação no trajeto das pessoas até as paradas de ônibus, o conforto nas paradas de ônibus durante a espera (preferencialmente com abrigos), o atendimento da empresa de transporte (cobradores e motoristas) aos usuários dos ônibus. Em vista disso, uma pesquisa realizada junto a usuários do transporte público coletivo (ônibus) de Torres<sup>1</sup>, que também são pedestres, traz algumas informações relevantes a serem consideradas no planejamento da mobilidade no Município. A pesquisa considerou a percepção dessas pessoas.

Para contextualizar, podemos dizer que a percepção é um processo que, a partir de uma experiência sensorial, constrói um sentido na mente do indivíduo e forma uma imagem mental, gerando expectativas a respeito do ambiente, que podem resultar em comportamentos

<sup>1</sup> Pesquisa realizada em julho/2022, com 215 pessoas entrevistadas, através de questionário. Caracterização da amostra apresentada no item 3.3.1 deste relatório.

(REIS; LAY, 2006). Isso significa que determinada configuração de um ambiente, por exemplo, como uma calçada muito estreita em uma via com médio/alto tráfego de veículos, pode fazer uma pessoa entender aquele local como perigoso, a fazendo evitar essa rota. Muitas vezes essas escolhas acontecem sem as pessoas perceberem, de forma inconsciente.

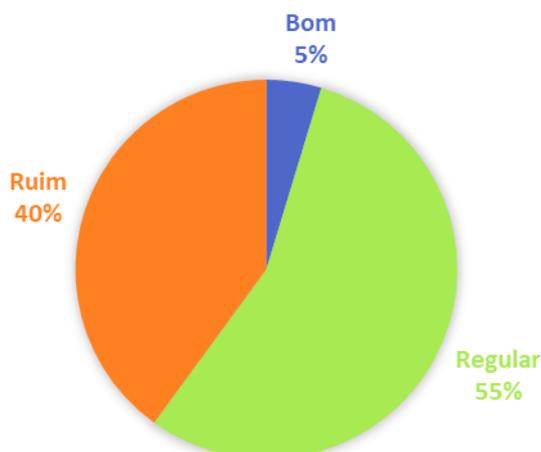
Segundo Lynch (1960), a imagem do ambiente é resultado de um processo de interação constante entre o ambiente e o indivíduo, no qual o ambiente apresenta uma realidade e o indivíduo seleciona, organiza e dá significado ao que é experienciado por ele. Para uma determinada realidade, a imagem criada pode variar entre diferentes indivíduos, já que o sentido atribuído depende de características individuais, de experiências passadas e da cultura. Por outro lado, existe certa concordância entre indivíduos ao gerar uma imagem, principalmente à medida que o perfil de um grupo se torna mais homogêneo.

Ao entender que o ambiente percebido pelos indivíduos de uma cidade pode ser diferente do percebido pelos planejadores, a abordagem utilizada para qualificar os espaços urbanos deve levar isso em consideração, conforme aponta Rapoport (1977). Nesse sentido, é importante que sejam realizadas pesquisas junto à população para entender como os indivíduos estão percebendo o espaço urbano e identificar demandas, para assim propor melhorias mais assertivas e adequadas às necessidades.

A pesquisa realizada em Torres trouxe dados importantes relacionados à acessibilidade, considerando aspectos do transporte coletivo (ônibus) e da estrutura para pedestres. Quando questionado sobre a qualidade dos ônibus (considerando conforto, idade e funcionamento adequado dos veículos), a grande maioria dos usuários considerou regular e ruim, conforma mostra o gráfico a seguir.

Gráfico 80 - Respostas da percepção dos usuários sobre a qualidade dos ônibus

### QUALIDADE DOS ÔNIBUS



Fonte: Go Projetos

É importante mencionar que o tempo de espera pelo ônibus também pode influenciar na avaliação das pessoas quanto à qualidade dos ônibus/serviço. A Figura abaixo mostra que 14% dos respondentes esperam por até 5 minutos no ponto de ônibus, 45% esperam cerca de 10 minutos, 22% esperam cerca de 15 minutos e 17% esperam por volta de 20 minutos ou mais. Ou seja, a grande maioria espera entre 10 e 20 minutos. O ideal é que a espera seja cerca de 5 minutos.

Gráfico 81 - Respostas sobre o tempo de espera nos pontos de ônibus

### TEMPO DE ESPERA PELO ÔNIBUS

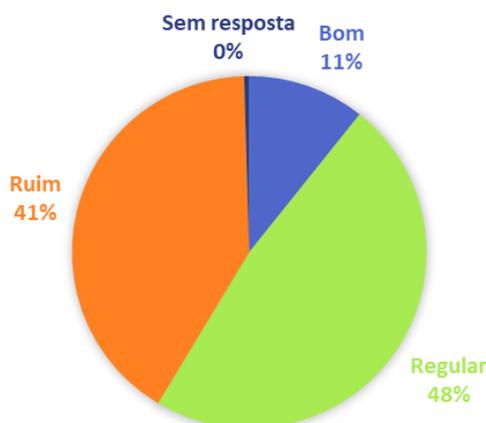


Fonte: Go Projetos

O serviço de atendimento do transporte coletivo tem influência na satisfação dos usuários, pois esses podem se sentir acolhidos ou não, confortáveis ou não durante a utilização do serviço. Quando as pessoas foram questionadas sobre a qualidade do atendimento pelos motoristas e cobradores dos ônibus em Torres, a maioria dos respondentes avaliou como regular e ruim, conforme mostra o gráfico abaixo. O resultado sugere que a melhora no atendimento é algo a ser considerado para que o transporte público seja qualificado como um todo, contribuindo para que mais pessoas queiram utilizar transporte coletivo.

Gráfico 82 - Respostas da percepção dos usuários sobre a qualidade do atendimento no transporte coletivo

#### ATENDIMENTO DOS COBRADORES E MOTORISTAS



Fonte: Go Projetos

A acessibilidade nas calçadas é fundamental para que as pessoas possam se deslocar a pé (seja caminhando, com cadeira de rodas, muletas ou outros meios) na cidade de forma segura e confortável. Conforme apresentado no item *inventário do sistema de circulação para pedestres – calçadas* deste relatório, grande parte das calçadas de Torres apresentam diversos problemas. Quando os participantes da pesquisa foram questionados sobre a qualidade das calçadas em Torres, nos trajetos que fazem até chegar na parada de ônibus, a grande maioria avaliou como ruim e regular, como mostra a Figura abaixo. Isso demonstra que o Município tem muita a avançar nesse sentido, investindo em infraestrutura adequada para pedestres, considerando os princípios de acessibilidade.

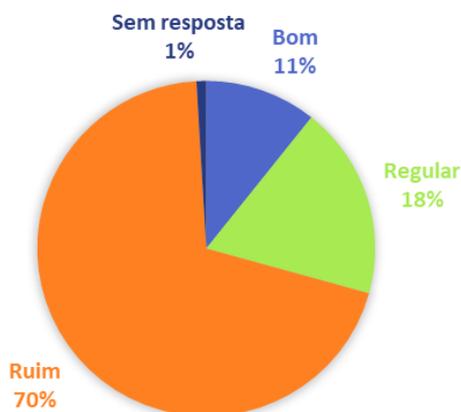
Gráfico 83 - Respostas da percepção dos usuários sobre a qualidade das calçadas

CONDIÇÕES DAS CALÇADAS NO  
TRAJETO ATÉ A PARADA

Fonte: Go Projetos

Além de ser importante para a visibilidade, a iluminação pública tem grande influência na sensação de segurança das pessoas à noite no espaço público, principalmente em mulheres. A iluminação inadequada, além de causar sensações ruins a quem caminha nas ruas, também pode desestimular as pessoas a fazerem o trajeto a pé. Quando as pessoas foram questionadas sobre a qualidade da iluminação pública no trajeto que fazem até as paradas de ônibus a grande maioria avaliou como ruim e regular, conforme mostra o gráfico a seguir.

Gráfico 84 - Respostas da percepção dos usuários sobre a qualidade da iluminação pública

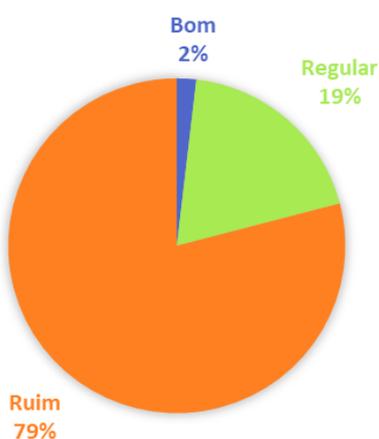
ILUMINAÇÃO NO TRAJETO E NA  
PARADA DE ÔNIBUS

Fonte: Go Projetos

Nas paradas de ônibus, conforme apresentado no item *inventário do sistema de circulação para transporte coletivo – pontos de ônibus* deste relatório, Torres se caracteriza por não oferecer abrigos, mesmo em áreas de movimento de pessoas. Isso certamente não garante conforto para quem aguarda pelos ônibus, principalmente se a espera leva um tempo considerável sem local para sentar e em dias de chuva/sol forte sem cobertura. Possivelmente por esse motivo, a grande maioria das pessoas tenham respondido que a qualidade das paradas de ônibus é ruim ou regular, conforme apresentado no Gráfico abaixo. Para incentivar o uso do transporte público é importante oferecer conforto e segurança na espera pelo ônibus, inclusive para deficientes.

Gráfico 85 - Respostas da percepção dos usuários sobre a qualidade da iluminação pública

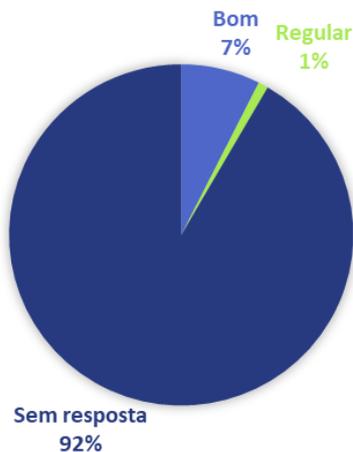
#### QUALIDADE DAS PARADAS DE ÔNIBUS



Fonte: Go Projetos

Considerando as pessoas que moram fora do Município, a baldeação entre o transporte intermunicipal e o transporte coletivo urbano, foi avaliado como bom pela maioria. No entanto o número de respondentes que fazem essa troca foi baixo, o que não permite uma análise.

Gráfico 86 - Respostas da percepção dos usuários sobre a baldeação de ônibus intermunicipal para urbano

TROCA DE ÔNIBUS  
INTERMUNICIPAL/MUNICIPAL

Fonte: Go Projetos

É possível perceber que Torres já apresenta preocupação com relação à acessibilidade no espaço público, visto as melhorias implantadas nas vias no centro da cidade. No entanto, o Município ainda tem muito o que avançar buscando a qualificação do espaço público para as pessoas (residentes e turistas), incentivando a mobilidade ativa e através de transporte público coletivo, sempre considerando os princípios de desenho urbano com acessibilidade universal. As avaliações dos usuários apresentadas demonstram a necessidade de melhorias, visando uma maior eficiência na mobilidade e proporcionando maior qualidade de vida às pessoas na cidade.

## 4.2 USO E OCUPAÇÃO DO SOLO

Neste item, buscou-se analisar alguns aspectos da distribuição espacial do uso e ocupação do solo e socioeconômico da população. Foram utilizados: dados do IBGE (Censo de 2010), como renda familiar e densidade demográfica; dados fornecidos pela Prefeitura de Torres, como mapeamento de equipamentos públicos e principais estabelecimentos de comércio/serviços, trajetos de linhas de transporte coletivo e zoneamento. Inicialmente é apresentada a fundamentação sobre a relação entre uso do solo e mobilidade urbana de um município, a importância do Plano Diretor como forma de avançar no objetivo de uma cidade sustentável e estratégias relacionadas ao DOTS (Desenvolvimento Orientado ao Transporte Sustentável). Na sequência é apresentada a leitura realizada sobre a realidade de Torres e, por fim, são apontados alguns aspectos a serem considerados no planejamento do município, preferencialmente através da Revisão do Plano Diretor em conjunto com o Plano de Mobilidade Urbana.

Para que as pessoas possam realizar as atividades cotidianas, precisam se deslocar de casa para o trabalho, para o comércio, para atendimentos de saúde e muitos outros locais conforme suas necessidades. Como essas atividades acontecem em diferentes locais, induzem deslocamentos entre diversas partes da cidade. Assim sendo, é fundamental que as pessoas consigam circular pela cidade para chegar aos seus destinos.

A organização da distribuição espacial das atividades humanas no território e dos deslocamentos das pessoas que realizam essas atividades estão diretamente relacionados entre si. O sistema viário de uma cidade representa um instrumento indutor de ocupação e de adensamento de diferentes áreas urbanas. Nesse sentido, a hierarquização das vias, com suas condições físicas e operacionais, pode resultar em efeitos positivos ou negativos (ALBANO, 2004).

Quando os deslocamentos tem distâncias que não permitem deslocamentos a pé, o transporte costuma ser realizado por automóveis, ônibus e taxis, por exemplo. O aumento do tráfego em um sistema viário inadequado poderá gerar ou agravar problemas relativos ao tempo de viagem, consumo de combustíveis, elevação nos custos tarifários, congestionamentos no trânsito, ocorrência de acidentes e mesmo de poluição ambiental (ALBANO, 2004).

Cada vez mais, tem-se buscado soluções para a mobilidade urbana através de sistemas de circulação que priorizam os deslocamentos não-motorizados, tal como a pé e de bicicleta, mediante a implantação de passeios públicos e ciclovias adequados. Somado a isso, a

qualificação do serviço de transporte coletivo, incentiva que as pessoas utilizem menos o carro.

Grande parte das cidades brasileiras tiveram crescimento sem planejamento urbano adequado, resultando em cidades com forma urbana dispersa. Frequentemente, nesses casos, há separação de usos e funções da cidade, afastando moradias das áreas de lazer, emprego, estudos e serviços. Tal distanciamento aumenta a necessidade e o tempo de deslocamento e exige grandes investimentos em infraestrutura, principalmente de saneamento e de transporte, que ainda hoje é deficiente em muitas áreas urbanas. Esse modelo de crescimento resulta em uma forma urbana dispersa com um sistema de transporte ineficiente, sendo denominado “cidade 3D”: distante, com territórios periféricos muito afastados do centro; dispersa, com núcleos urbanos espalhados em todo o território; e desconectada, ou seja, esses núcleos urbanos não estão bem conectados aos demais núcleos e ao centro da cidade (WRI, 2018).

É importante mencionar a importância de que os investimentos em infraestruturas, principalmente transporte, estejam alinhados aos instrumentos de planejamento e gestão urbana, como o plano diretor. Ações setoriais vinculadas às políticas públicas podem acabar gerando desalinhamento e desperdício de recursos. Até mesmo porque muitas políticas tem premissas de planejamento equivocadas sob o ponto de vista da forma urbana sustentável, com separação das atividades e serviços no território urbano. Somado a isso, é comum haver a priorização de investimentos em infraestruturas do transporte individual sobre o coletivo, comprometendo a qualidade de vida da população que usa o serviço público (WRI, 2018).

Considerando a forma urbana, uma cidade sustentável é aquela que apresenta um modelo de desenvolvimento urbano compacto, conectado e coordenado, chamado de “cidade 3C”, que pode potencializar o crescimento sustentável, reduzir custos e apresentar benefícios ambientais, sociais e econômicos (NCE, 2014; 2015 apud WRI, 2018). A Figura a seguir apresenta a comparação entre os modelos de cidade 3D e 3C.

Gráfico 87 - Modelos de cidade 3D e 3C

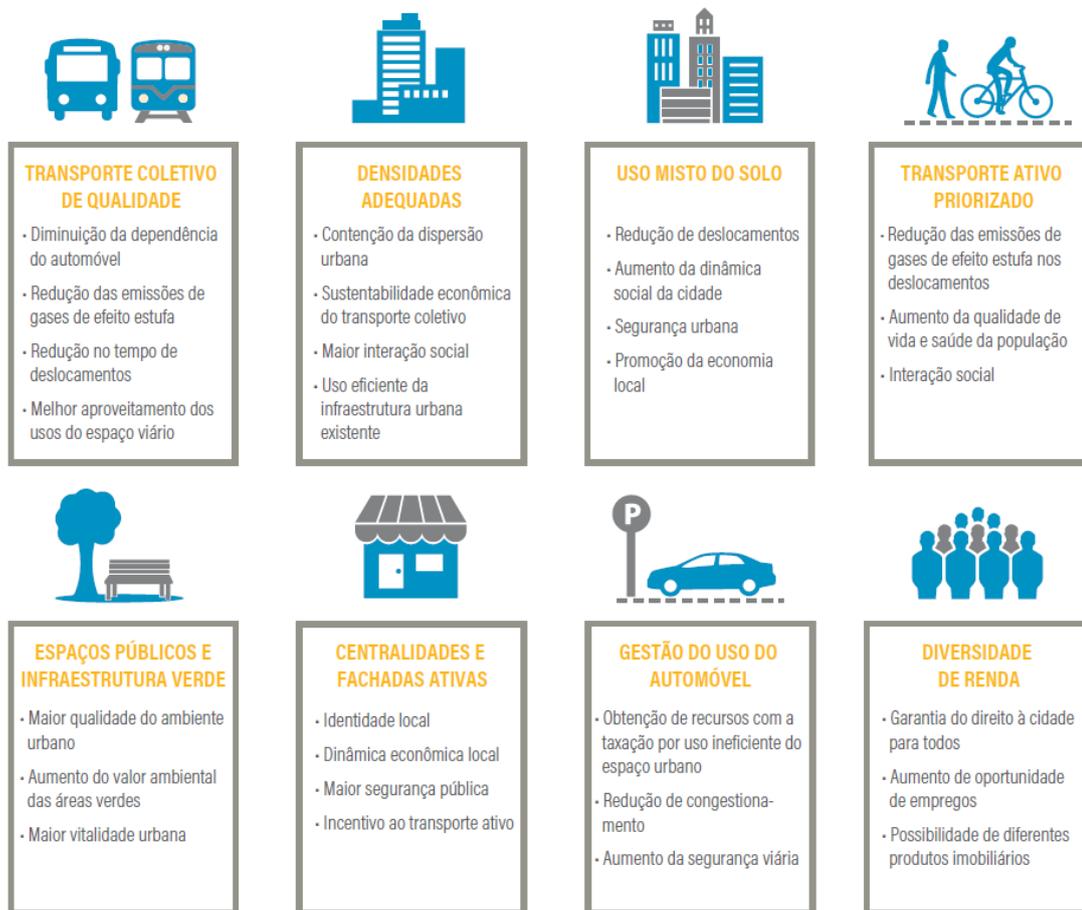
	MANCHA URBANA	MALHA VIÁRIA	TERRITÓRIO	MEIO DE TRANSPORTE	DENSIDADES	CENTRALIDADES	EQUIDADE
 <b>CIDADE 3D</b>	Dispersa, com núcleos urbanos e subúrbios espalhados pelo território, apresentando vazios urbanos	Desconectada, com núcleos urbanos fragmentados e com pouca conectividade com o centro	Distante, com territórios periféricos afastados entre si e das centralidades	Priorização do automóvel na mobilidade urbana	Baixas, com concentração maior apenas no centro da cidade	Uma única centralidade que concentra atividades, geralmente, com maior oferta de empregos e serviços	População de baixa renda morando na periferia da cidade, percorrendo maiores distâncias nos deslocamentos
 <b>CIDADE 3C</b>	Compacta, com urbanização concentrada nas áreas que apresentam infraestrutura urbana	Conectada, com diversidade de meios de transporte, integrados entre si	Com gestão coordenada, com integração das agendas urbanas de planejamento e mobilidade e gestão da valorização imobiliária	Priorização do transporte ativo e do transporte coletivo	Adequadas, distribuídas no território de acordo com a disponibilidade de infraestrutura	Diversas centralidades, que concentram atividades, como moradia, empregos e serviços, interligadas por um transporte coletivo eficiente.	Maior acesso a oportunidades de emprego e moradia, aproximação da população de baixa renda às centralidades

Fonte: WRI, 2018

No sentido de buscar implementar o modelo 3C de desenvolvimento urbano, a estratégia DOTS pode auxiliar a atingir esse objetivo. O Desenvolvimento Orientado ao Transporte Sustentável (DOTS) é uma estratégia de planejamento que trabalha na articulação entre o uso e ocupação do solo e as infraestruturas de transporte. A ideia é promover áreas urbanas compactas e com densidades adequadas próximas a eixos ou estações de transporte, oferecendo para a população diversidade de serviços, fácil acesso a oportunidades de emprego, habitação, lazer e espaços públicos a uma curta distância, que possa ser realizada caminhando. Essa estratégia combina medidas de mobilidade mais eficientes e menos poluentes com o adensamento do solo urbano por empreendimentos de uso misto, buscando diversidade do uso do solo, o que pode ser viabilizado por meio de regramentos urbanísticos.

Nesse sentido, o DOTS estabelece diretrizes para evitar o espraiamento urbano, economizar recursos na construção e manutenção de equipamentos públicos e infraestrutura, e aproximar as áreas de moradia das oportunidades de emprego. Esses benefícios colaboram no desenvolvimento econômico, social e na qualificação ambiental das cidades (WRI, 2018). Para promover um desenvolvimento urbano mais sustentável, oito elementos são necessários, os quais são apresentados na imagem a seguir.

Gráfico 88 - Oito elementos do DOTS e seus benefícios



Fonte: WRI CIDADES (2018)

Considerando que o Plano Diretor é o principal instrumento de planejamento urbano de um município, é imprescindível que contemple direcionamentos para qualificar o ambiente construído e orientar investimentos no território, com o objetivo de ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e garantir o bem-estar de seus habitantes. Para se desenvolver de maneira sustentável, é preciso adotar um planejamento territorial integrado, articulando mobilidade e uso e ocupação do solo.

Nesse sentido, é importante que o plano diretor assuma tanto um papel estratégico quanto normativo. Em termos estratégicos, deve estabelecer princípios para a sustentabilidade urbana, com diretrizes de crescimento, planejamento do território e uso eficiente das infraestruturas. Já em termos normativos, deve regular o perímetro urbano, o zoneamento, a hierarquia viária, dentre outros, além de definir parâmetros urbanísticos e regramentos, como taxa de ocupação, coeficiente de aproveitamento e alturas. Somado a isso, ainda deve

estabelecer a aplicação dos instrumentos urbanísticos (WRI, 2018).

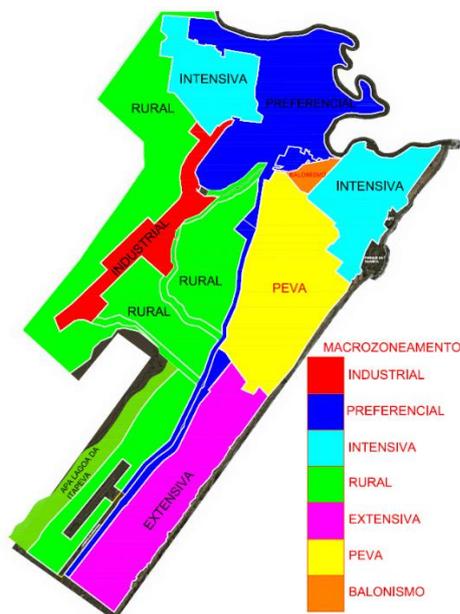
É necessário entender o plano diretor como um meio para implantação de projetos de transformação urbana e não apenas como uma ferramenta reguladora da produção imobiliária. Ao se adotar uma visão estratégica, o plano diretor passa a ser um instrumento efetivo de ordenamento do território, possibilitando orientar e coordenar investimentos públicos em diferentes áreas da cidade, levando a um desenvolvimento urbano sustentável, sob a ótica econômica, ambiental e social (WRI, 2018).

O Município de Torres, com área de 161,624 km<sup>2</sup> e com população de 39.381 pessoas (estimativa do IBGE para o ano de 2021), pode ser classificada como uma cidade de pequeno porte. No entanto, por se tratar de uma cidade turística com sazonalidade, a população flutuante varia no decorrer do ano, podendo chegar a aproximadamente 200.000 habitantes durante o verão. Essa característica trouxe impactos positivos e negativos ao longo tempo. Por um lado, o crescimento econômico, já que o turismo tornou a cidade um polo de eventos. Por outro lado, o crescimento da cidade ocasionou a redução da área antes coberta pela Mata Atlântica, ameaçando esse patrimônio natural. Assim como em outras cidades brasileiras de crescimento acelerado, há também o impacto da especulação imobiliária e da formação de áreas com população vulnerável.

Para a realização das análises através de informações mapeadas, é importante salientar que o mapa do zoneamento vigente (anexo da Lei 2.902/1995, Plano Diretor, com alterações posteriores) fornecido pela Prefeitura de Torres é esquemático, não apresenta precisão e, por estar em formato de imagem (arquivo não vetorial), impossibilitou sua utilização para as análises. Portanto, utilizou-se o zoneamento proposto para a Revisão do Plano Diretor PL de 2022 (arquivos vetoriais) que, mesmo não fechando totalmente com a base georreferenciada fornecida (imagem de levantamento aéreo), possibilitou sua utilização.

O território do Município é formado por quatro distritos, sendo que o Primeiro Distrito corresponde à cidade de Torres. Conforme o PL/2022 (Projeto de Lei da Revisão do Plano Diretor), o macrozoneamento compreende sete macrozonas, conforme próxima Figura apresentada. As zonas urbanas são as seguintes: Intensiva, Preferencial e Extensiva.

Figura 78 - Macrozoneamento proposto para o Município de Torres  
no PL/2022 – Revisão do Plano Diretor



Fonte: Prefeitura Municipal de Torres

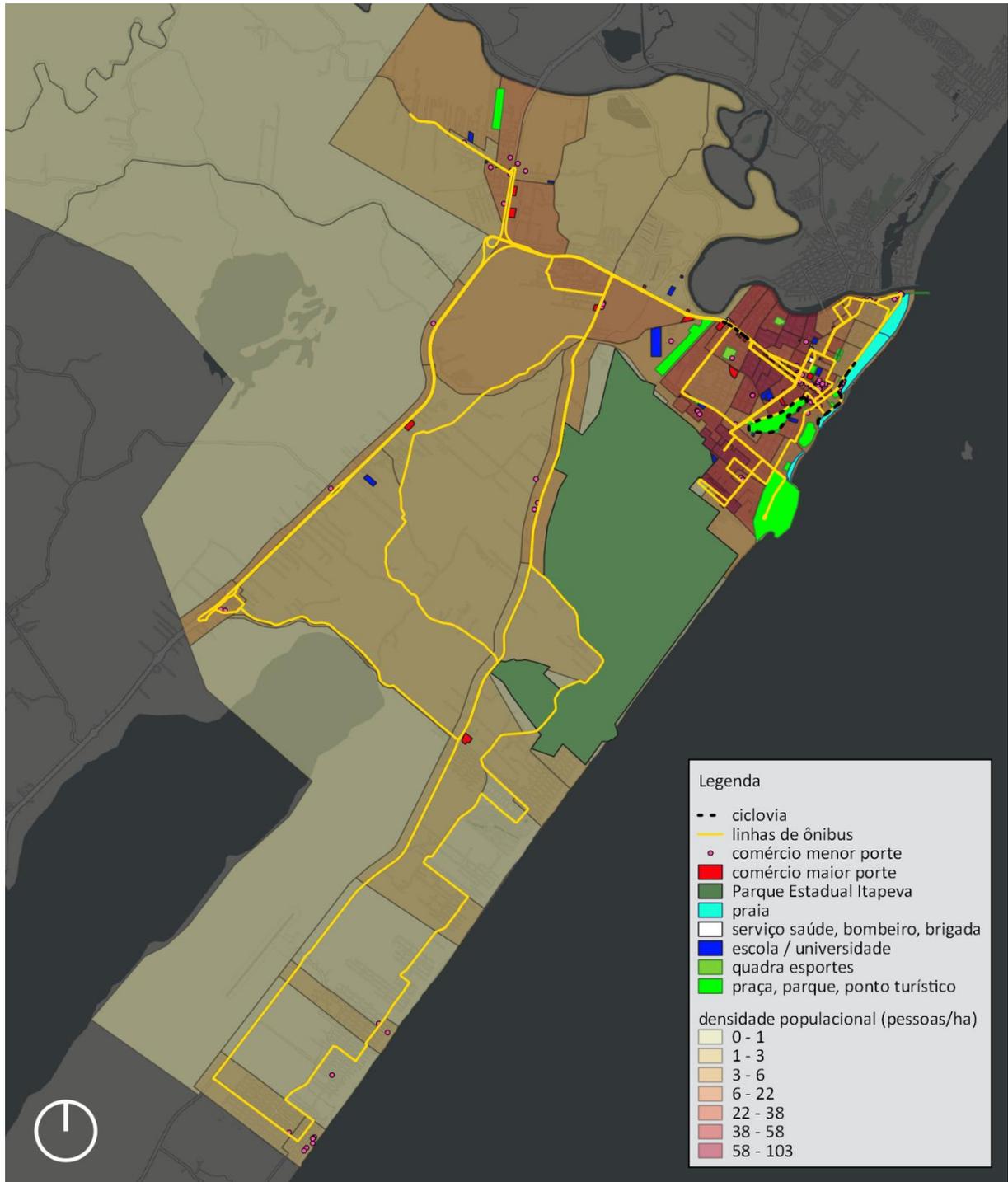
A Macrozona Urbana Intensiva é formada por duas áreas, uma a norte (no 2º Distrito) e outra a nordeste (no 1º Distrito) no território municipal. Conta com infraestrutura urbana e concentra a maior parte da população. A Macrozona de Urbanização Preferencial é composta por áreas dotadas de infraestrutura e condições geomorfológicas propícias para urbanização em maior intensidade, onde são permitidas densidades demográficas médias e altas. A Macrozona Urbana Extensiva é formada por localidades em urbanização e considerada estratégica para planejamento de expansão urbana pela administração municipal.

A Macrozona Industrial corresponde à área situada ao longo da BR 101. A Macrozona Balonismo é uma Área de Interesse Público, com infraestrutura específica para o evento característico do Município, o Balonismo, e eventos afins. Já a Macrozona Peva corresponde ao perímetro da Unidade de Conservação chamado Parque Estadual da Itapeva.

Conforme apresentado nas Figuras a seguir, a maior densidade de população residente (dados do Censo 2010 do IBGE) se encontra mais afastada das praias, em áreas com predomínio do uso residencial, poucos equipamentos urbanos e mais afastada da concentração de estabelecimentos de comércio/serviços do centro da cidade. Percebe-se que os trajetos das linhas do transporte público coletivo margeiam, mas pouco adentram nas áreas mais densas, se concentrando em algumas das principais vias da cidade, como na Av. Castelo Branco/Barão do Rio Branco e sua paralela Rua Joaquim Porto, na Av. José Bonifácio e Av. General Osório,

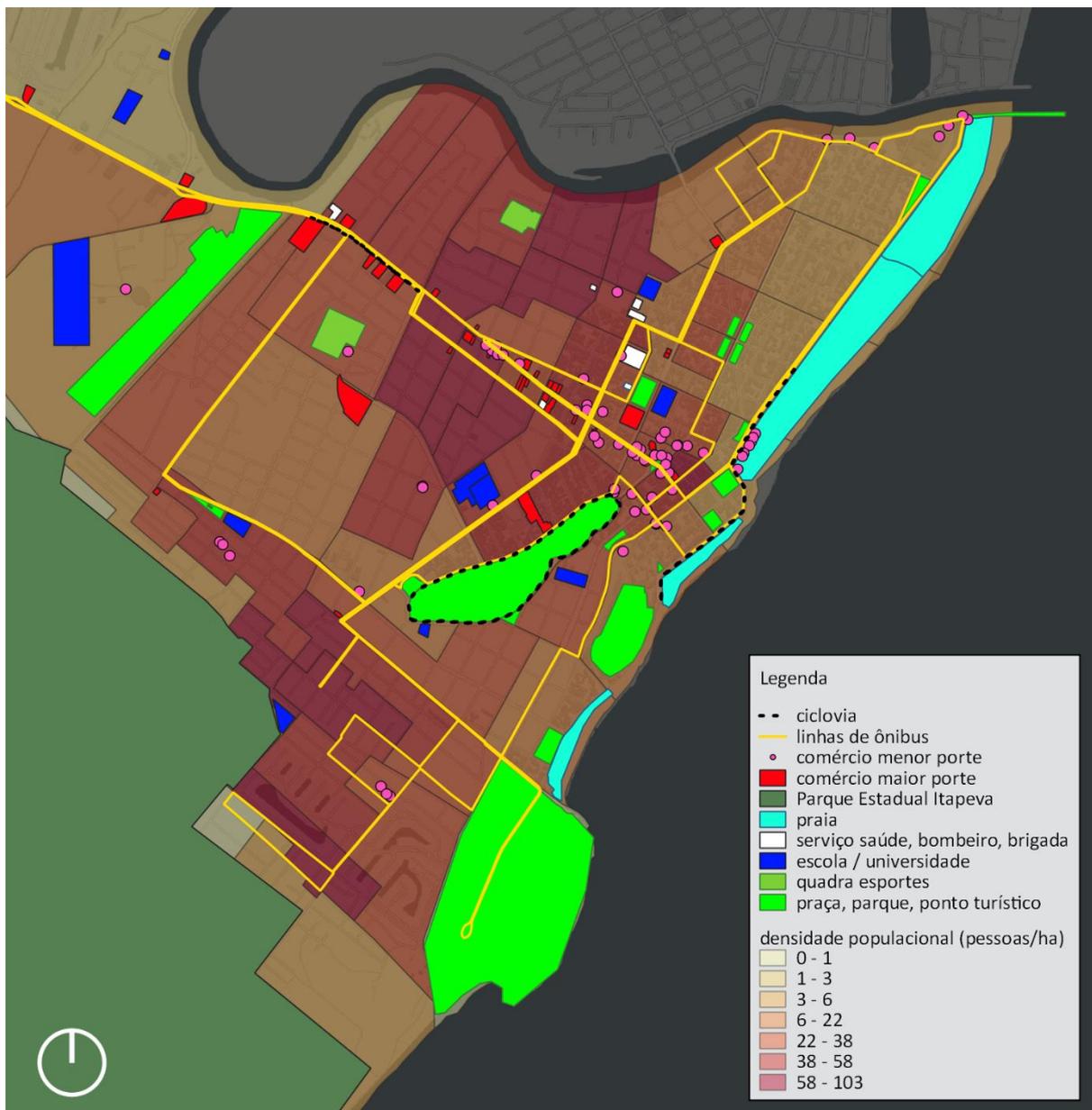
assim como na Av. Beira Mar. A área mais verticalizada da cidade, ou seja, com prédios de maior altura, não é a área com maior densidade populacional (considerando residentes). Essa área é bem servida de linhas de transporte público e nas proximidades há diversos equipamentos urbanos, como escolas, serviços de saúde, bombeiros, praças.

Figura 79 - Território do Município com densidade populacional por setores censitários, linhas de transporte público coletivo, ciclovias, equipamentos urbanos e principais estabelecimentos comerciais



Fonte: Go Projetos, com dados do IBGE (Censo de 2010), base e informações fornecidas pela Prefeitura de Torres

Figura 80 - Território Primeiro Distrito (sede) com densidade populacional por setores censitários, linhas de transporte público coletivo, ciclovias, equipamentos urbanos e principais estabelecimentos comerciais



Fonte: Go Projetos, com dados do IBGE (Censo de 2010), base e informações fornecidas pela Prefeitura de Torres

Apesar das proximidades das praias terem menor densidade, em épocas de verão a presença de um grande número de veranistas/turistas pode alterar esse aspecto. A Av. Beira Mar e seu entorno é uma área com característica de edificações baixas e predomínio de uso residencial, além de hotéis e pousadas. Conforme já mencionado, essa área é atendida por linhas de transporte público coletivo, assim como as demais praias e pontos turísticos, como o Morro do Farol, Parque da Guarita e Lagoa do Violão.

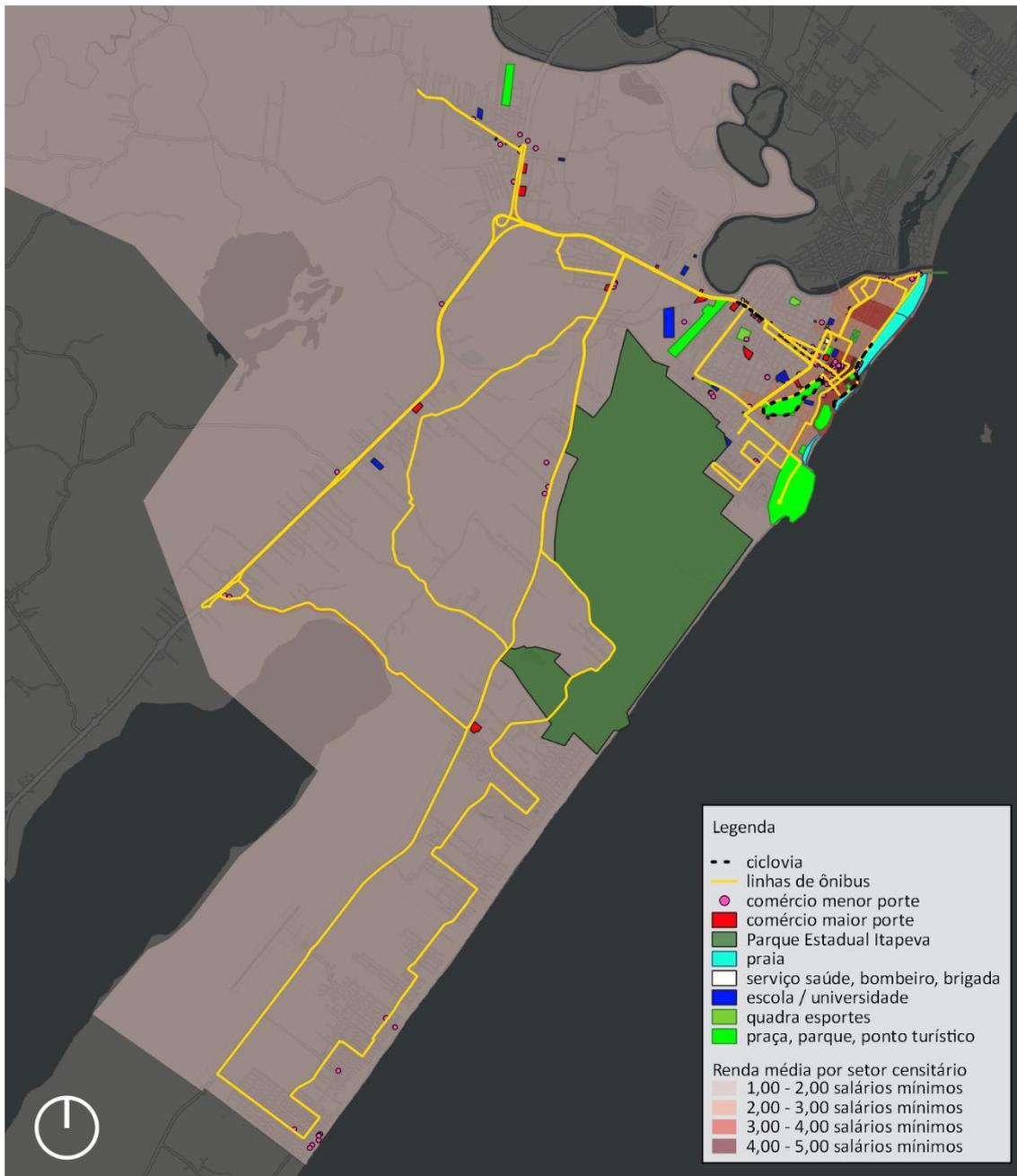
No que diz respeito às estruturas cicloviárias, a maior parte está localizada em locais turísticos (Lagoa do Violão, Prainha e Praia Grande), mais voltadas a finalidade de lazer do que de deslocamento cotidiano, ou seja, em áreas que atendem um menor número de residentes. No entanto, há certa estrutura também em um trecho da Av. Castelo Branco, via de acesso à cidade. Conforme apresentado no item de *inventário de sistema de circulação para bicicletas*, há vias que são utilizadas para o deslocamento de bicicleta ou mesmo como prática de lazer, mas sem infraestrutura específica para isso. Nesse sentido, percebe-se o grande potencial de ampliação da estrutura cicloviária, inclusive nas áreas de maior densidade.

A maior parte das áreas verdes (parques e praças) está localizada nas proximidades do centro, da região com maior verticalização de edificações e das praias. Assim sendo, percebe-se que as áreas de maior densidade populacional residente são as menos atendidas por esses equipamentos urbanos de lazer. Somado a isso, as distâncias a serem percorridas por essas pessoas para ir até os existentes, sem infraestrutura adequada para pedestres e bicicletas, acabam prejudicando a acessibilidade. Por outro lado, essas áreas possuem dois locais para prática de esportes (campo de futebol e outras opções).

Com relação à distribuição espacial da população residente por renda (dados do Censo 2010 do IBGE), percebe-se que a concentração de maior renda na área compreendida do centro em direção à Praia Grande e à Prainha, seguida pela área contida da Praia Grande em direção à Praia dos Molhes, englobando a região de edifícios altos. Tais áreas são as mais atrativas para o turismo e apresentam maior valorização imobiliária. São próximas às praias, com diversos equipamentos urbanos, incluindo praças e parques, além de estabelecimentos comerciais. Também há disponibilidade de transporte público coletivo.

Por outro lado, a população de menor renda compreende as áreas mais densificadas e afastadas das praias e da região turística, com menor acessibilidade ao transporte público coletivo e aos equipamentos urbanos, além de ter infraestrutura precária para ciclistas e pedestres. Nas duas Figuras a seguir é possível observar a segregação socioespacial no território, a partir das informações apresentadas.

Figura 81 - Território do Município com a distribuição espacial da população por renda, linhas de transporte público coletivo, ciclovias, equipamentos urbanos e principais estabelecimentos comerciais



Fonte: Go Projetos, com dados do IBGE (Censo de 2010), base e informações fornecidas pela Prefeitura de Torres

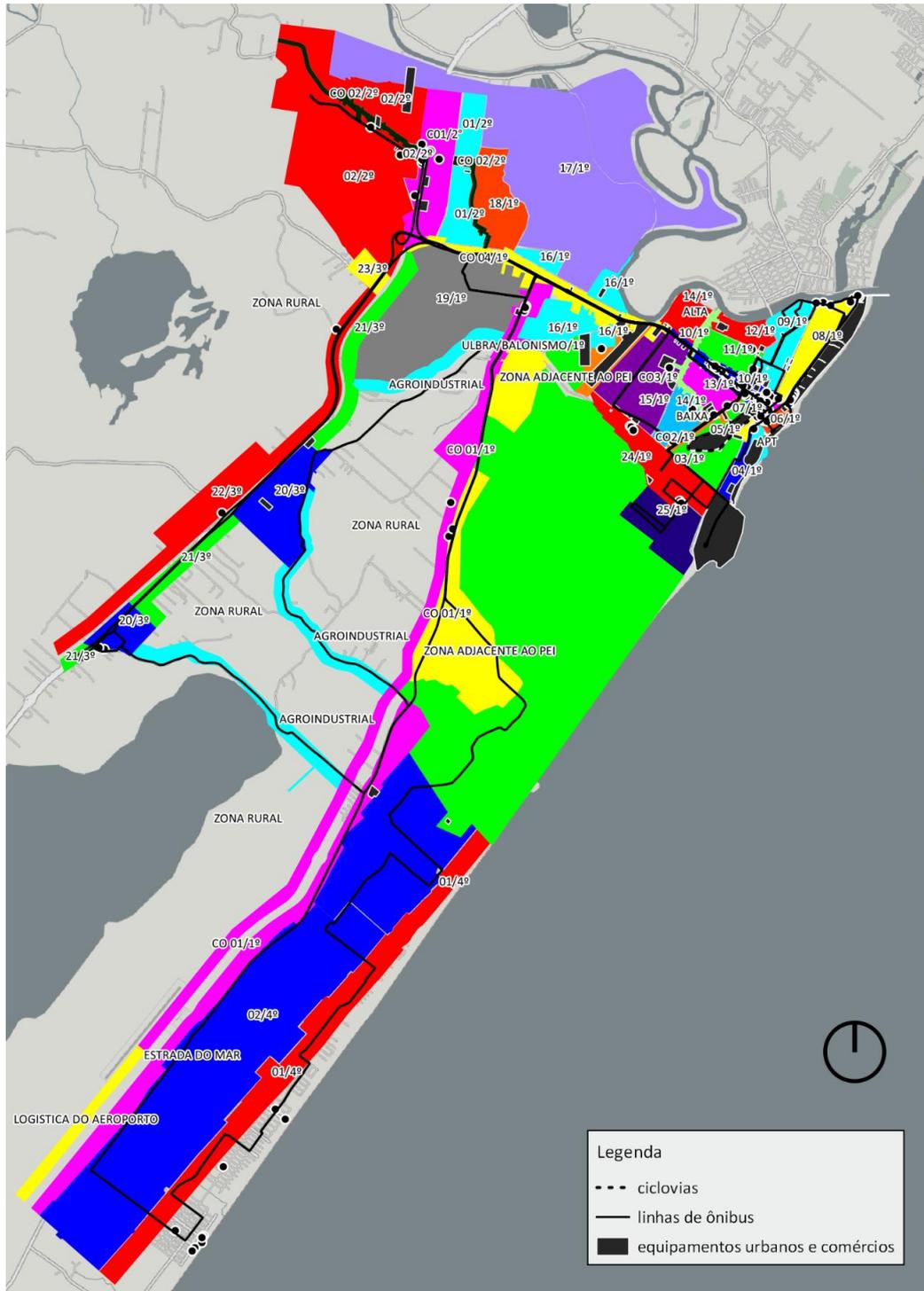
Figura 82 - Território Primeiro Distrito (sede) com a distribuição espacial da população por renda, linhas de transporte público coletivo, ciclovias, equipamentos urbanos e principais estabelecimentos comerciais



Fonte: Go Projetos, com dados do IBGE (Censo de 2010), base e informações fornecidas pela Prefeitura de Torres

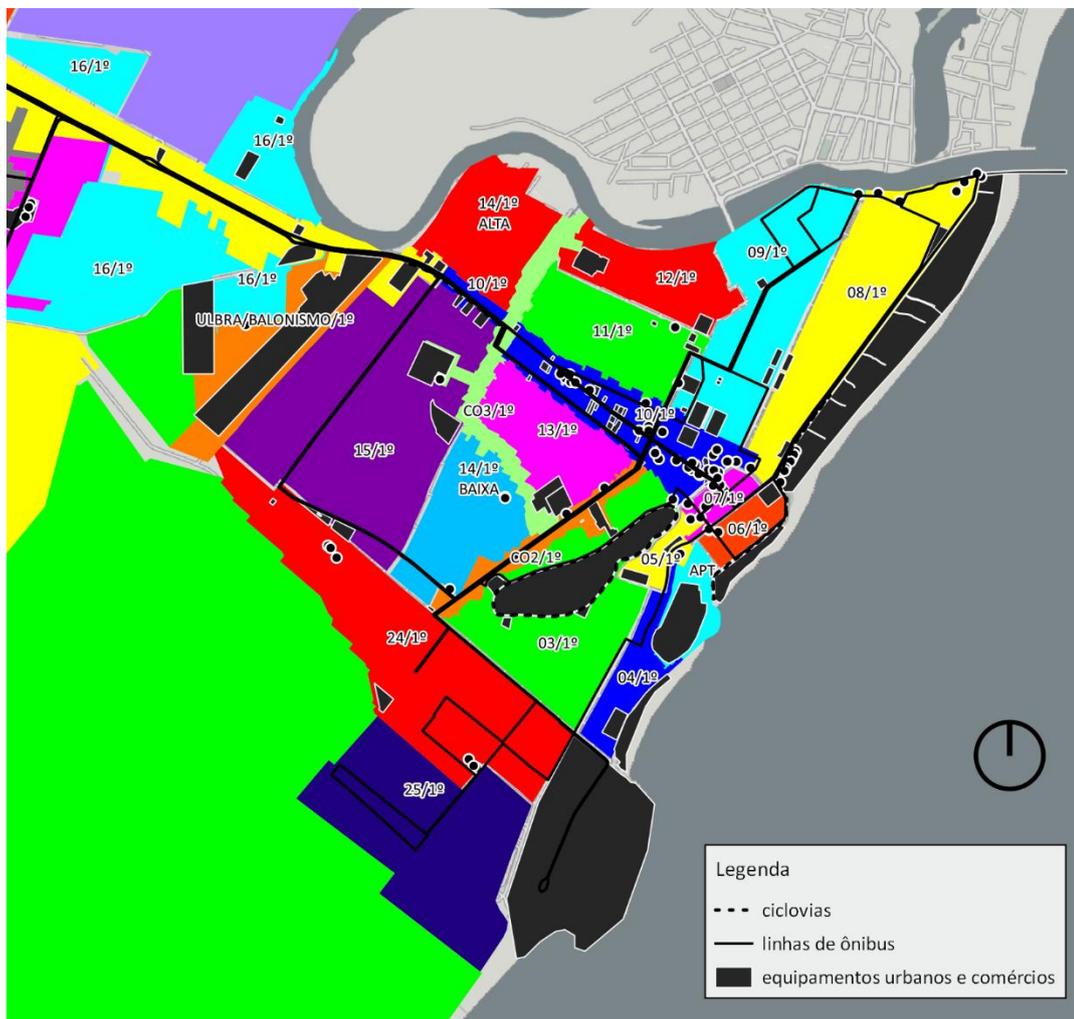
As Figuras a seguir apresentam o microzoneamento proposto para o Município de Torres no PL/2022, de Revisão do Plano Diretor. De maneira geral, a divisão de zonas sofreu poucas alterações em relação ao Plano Diretor vigente (Lei nº 2.902, de 12 de julho de 1995 e alterações posteriores). No entanto, as atividades incentivadas e proibidas, assim como índices e altura das edificações, para cada zona, sofreram diversas alterações. A análise realizada neste trabalho é focada no Primeiro Distrito e considerou aspectos gerais relacionados à mobilidade urbana, sem entrar nos pormenores de cada zona.

Figura 83 - Território do Município com o microzoneamento proposto no PL/2022 – Revisão do Plano Diretor



Fonte: Go Projeto com informações da Prefeitura Municipal de Torres

Figura 84 - Território do Primeiro Distrito (sede) com o microzoneamento proposto no PL/2022 – Revisão do Plano Diretor



Fonte: Go Projeto com informações da Prefeitura Municipal de Torres

A Zona 10 – alto comércio – abrange o entorno da Av. Castelo Branco/Barão do Rio Branco, via estruturante que dá acesso à cidade, onde estão localizados diversos estabelecimentos de comércio de maior porte, o que facilita a carga/descarga, mas também impacta na infraestrutura e no trânsito. Essa zona é de uso misto e é onde existe uma concentração de estabelecimentos comerciais/serviços, o centro da cidade.

Os corredores CO2 – Av. José Bonifácio – e CO3 – Av. do Riacho – cortam as áreas mais densificadas e de menor renda e criam conexões a outros locais da cidade. Esses trechos são de uso misto com possibilidade de construção igual ou superior ao entorno. É possível observar que o corredor CO3 faz uma ligação entre três espaços de esportes/lazer (Complexo Esportivo Mar Azul, Complexo Esportivo do Torrense e Lagoa do Violão), além

de mercado e escola. No entanto, o CO3 não é contemplado por linhas de transporte coletivo e nem possui infraestrutura adequada para pedestres e bicicletas. Já o corredor CO2 é trajeto de linhas de transporte público coletivo, apesar de também não possuir infraestrutura adequada para pedestres e ciclistas.

Algumas áreas são incentivadas a receberem maiores densidades de construções em comparação com outras áreas, através de maiores índices construtivos e permissão de maiores alturas para as edificações. Como exemplo, citamos a Zona 9, que já é uma área densificada, na qual há prédios altos. A Zona 10, que compreende o centro comercial e a Av. Castelo Branco/Barão do Rio Branco, também já é uma área densificada. Por outro lado, a Zona 11, que contém alguns prédios, mas o predomínio é de edificações baixas, passa a ter maior incentivo construtivo, visando maior densificação. O Corredor CO2 também possui incentivo, já tendo trechos mais densificados e outros ainda em processo.

Considerando que áreas dotadas de infraestrutura, com existência de equipamentos urbanos (de educação, saúde, lazer e outros) e atendidas por transporte público, a densificação é uma forma de direcionar as pessoas para o que já existe e possibilitar que mais pessoas possam usufruir. Nesse sentido, as zonas mencionadas no parágrafo anterior atendem a esses quesitos. Sabe-se que o espraiamento da cidade traz impactos negativos, como a necessidade de deslocamentos mais longos pela população, custos mais altos ao Poder Público para implantar/manter infraestrutura e serviços urbanos. No entanto, é importante frisar que diversos outros aspectos devem ser considerados ao se propor a densificação de determinadas áreas, como por exemplo, a capacidade da infraestrutura existente suportar esse adensamento (estrutura viária, redes de abastecimento de água, esgotamento sanitário e drenagem urbana, dentre outras), o impacto ambiental que isso pode causar (insolação, ventilação, ruídos, paisagem urbana, patrimônio histórico/cultural, poluição, diminuição de áreas verdes, ameaças à fauna, flora e recursos hídricos, etc.).

No que diz respeito às atividades permitidas, a maioria das zonas propostas possui uso misto, porém com incentivos e proibições de certas atividades conforme as características de cada local, considerando os impactos delas decorrentes. O uso misto é entendido como positivo por possibilitar que as pessoas que moram em determinado local tenham fácil acesso para realizar atividades do dia-a-dia, perto de comércio e serviços, escolas, atendimento de saúde, dentre outros. Permite ainda a possibilidade de as pessoas terem negócios junto ou próximo às suas residências. Essa facilidade faz com que a necessidade de grandes deslocamentos das pessoas pela cidade, principalmente através de veículos motorizados, seja

menor. Para esse objetivo, também é importante que a estrutura viária para pedestres e ciclistas seja adequada.

A exigência de recuos frontais em frente aos lotes, determinado a partir do zoneamento, é um aspecto a ser avaliado com cautela. Esse afastamento das edificações do alinhamento torna mais pobre a conexão das edificações com a rua, portanto também nas relações sociais que poderiam acontecer ali tornando o espaço público mais vivo. Pior ainda é quando o recuo acaba resultando na construção de muros, o que torna a experiência do pedestre bastante negativa ao caminhar pela rua, o que desestimula os pedestres a caminharem por esses locais. Quando observamos os centros de cidades históricas em que as edificações estão no alinhamento, com a existência de portas e janelas, ou seja, com relação direta com a rua, é possível perceber a rica dinâmica que acontece nesses locais. Mas quando as edificações estão afastadas, essa conexão não acontece. Somado a isso, construções no alinhamento também passam a sensação de continuidade e de orientação aos pedestres, qualificando o espaço público. Isso não quer dizer que não devam existir recuos, mas sim que estes devem ser pensados de maneira estratégica, em áreas específicas.

Em praticamente todas as zonas propostas no Plano Diretor de Torres, é exigido o recuo frontal para construção das edificações, com exceção da Zona 05 – Histórica – e da Zona 07 – Centro Tradicional. Em relação às duas zonas mencionadas, a definição é coerente com o que foi exposto no parágrafo anterior. No entanto, é interessante avaliar se em determinadas áreas, em que é incentivado o comércio e a circulação de pessoas (como nos corredores) essa estratégia deve ser mantida. Ao pensar sobre essa questão, deve-se considerar também o gabarito das vias, com larguras de passeios e etc.

Outro aspecto importante a ser considerado no planejamento do Município é a possibilidade de implantação de condomínios fechados e em como/onde isso pode acontecer. Há necessidade de cautela nesse sentido, pois esses empreendimentos tem um grande impacto na mobilidade urbana devido às suas grandes dimensões. Essas áreas cercadas por muros podem dificultar o acesso a certas áreas, resultando em segregação. Mesmo que no momento de implantação dos condomínios não exista construções no entorno, deve-se considerar que futuramente essas áreas poderão ser urbanizadas com o crescimento da cidade. A Zona 25, que contém um condomínio fechado é um exemplo de do impacto que podem causar, deixando toda uma área com pouca conexão com o restante da cidade. Além disso, a existência de muros torna o espaço menos convidativo ao pedestre, seja pela monotonia da paisagem, pela sensação de insegurança resultante da inexistência de conexões entre espaço público e privado, além da

longa distância a ser percorrida a pé simplesmente para atravessar essa área.

No sentido de qualificar a cidade de Torres em busca de um desenvolvimento sustentável a partir da estratégia DOTS, podemos levantar alguns pontos a partir da análise realizada:

- O uso misto em grande parte da cidade promove a descentralização de atividades para além do centro da cidade. Isso favorece a mobilidade ativa pois reduz as distâncias a serem percorridas para acessar locais que supram as necessidades básicas do dia-a-dia. Nesse sentido, Torres demonstra estar alinhada a essa estratégia.
- Em zonas de uso misto, pode ser considerada a possibilidade de utilização da estratégia das “fachadas ativas”, que permitem conexão física e visual entre os pedestres e os térreos das edificações, de forma a tornar o espaço público mais vivo, atrativo e seguro.
- A cidade mostra potencial para implantação de infraestrutura para pedestres e ciclistas, o que pode melhorar muito a acessibilidade em certas áreas. Além disso, pode incentivar a mobilidade ativa e reduzir a necessidade de uso do automóvel. Isso pode colaborar para solucionar o problema de trânsito enfrentado em Torres.
- É interessante que seja considerada a integração entre diferentes tipos de mobilidade, facilitando o deslocamento das pessoas, como por exemplo, para que possam fazer parte do seu trajeto de bicicleta e parte de ônibus (ou outros). Para isso é necessário o desenvolvimento de infraestrutura adequada, contando com espaço para o deslocamento e mesmo para guardar bicicletas (ou outro).
- Em algumas áreas que possuem maior concentração de estabelecimentos comerciais, com grande circulação de pedestres e que sofrem com problema de congestionamento de veículos, pode ser considerada a possibilidade da proibição de circulação de alguns tipos de veículos. Essa estratégia pode qualificar o espaço urbano para o pedestre e ao mesmo tempo desincentivar o uso do automóvel.
- Com relação à intenção de implantar estacionamento pago nas vias do centro e proximidades, é preciso considerar que isso incentiva o uso carro. Com a oferta, as pessoas sabem que existe estacionamento no local, o que acaba atraindo mais veículos e contribuindo para aumentar congestionamentos na área. Outras opções podem ser consideradas, como oferecer estacionamentos mais afastados do centro, não trazendo os veículos para a área, mas oferecendo outras possibilidades de mobilidade com qualidade.
- A definição da hierarquização viária, que ainda não existe no Município, é fundamental para o planejamento, em especial às definições de uso e ocupação do solo.

### 4.3 IMPACTO ECONÔMICO

Torres é considerada a capital da sub-regional com maior influência demográfica e econômica. O PIB da cidade é de cerca de R\$ 1,3 bilhão, sendo que 64,6% do valor adicionado advém dos serviços – principalmente por ser um centro de atratividade turística - na sequência aparecem as participações da administração pública (19,7%), da indústria (19,7%) e da agropecuária (2,8%). O PIB per capita da cidade é de R\$ 32,7 mil, superior a pequena região de Torres (R\$ 28,4 mil), mas inferior do estado (R\$ 42,4 mil).

Conforme CARAVAVELA (2022), neste ano, até o mês de junho, foram registradas 3,3 mil admissões formais e 3,5 mil desligamentos, resultando em um saldo negativo de -178 novos trabalhadores. Este desempenho é superior ao do ano passado, quando o saldo foi de -372. Pelas nossas projeções, o mês atual de agosto deve apresentar um saldo de 170 empregos, já para o próximo mês indica valores próximos a 136. Até julho de 2022 houve registro de 181 novas empresas em Torres, sendo que 21 atuam pela internet. No ano de 2021 inteiro, foram registradas 286 empresas. No último mês, 27 novas empresas se instalaram, sendo 3 com atuação pela internet. Este desempenho é maior que o mês anterior (24).

Em dados anteriores a este exercício fiscal, estudos realizados pelo SEBRAE (2020) demonstram que na composição do mercado por setor há prevalência comercial e de prestação de serviços, 1004 e 1441 microempresas respectivamente.

Figura 85 - Composição de mercado de Torres, segundo número de funcionários em 2019.

Setor	Microempresa	Pequena Empresa	Média e Grande Empresa
Indústria de Transformação	182	5	
Construção Civil	186	5	
Comércio	1.004	56	4
Serviços	1.441	86	11
Agropecuária, Extração Vegetal,		11	
<b>Total</b>	<b>2.824</b>	<b>152</b>	<b>15</b>

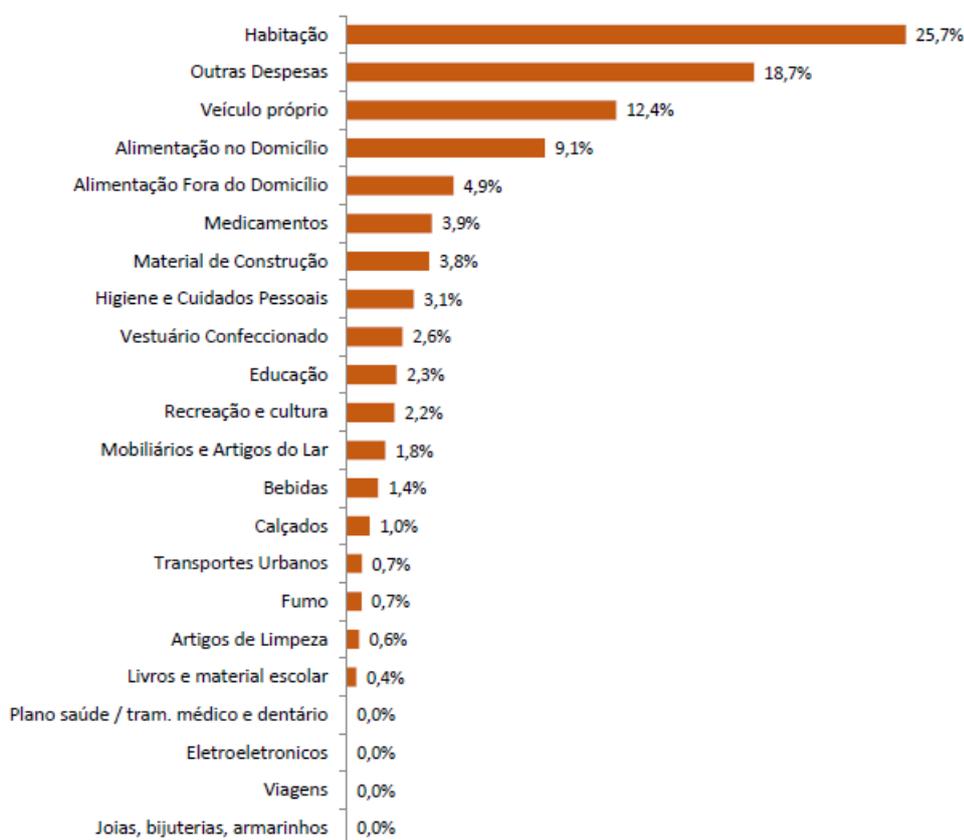
Fonte: Perfil Cidades Gaúchas – Torres. SEBRAE (2020)

Na participação do número de empresas no setor prevalece o setor de serviços com 51%, Indústria de transformação e construção civil 6% cada, comércio 36%, agropecuária e extração vegetal, caça e pesca 0%. Na participação dos setores no Valor Adicional (VA) do município, a administração é responsável por 16,6%, serviços e comércio com 71,8%, indústria com 9,6% e agropecuária com 2,0% (SEBRAE, 2020).

Em relação aos segmentos de maior participação no número de empresas, destacam-se pela ordem: (i) serviços combinados para apoio a edifícios (321), 10,73%; (ii) comércio varejista de produtos novos não especificados anteriormente e de produtos usados (293), 9,80%; (iii) restaurantes e outros serviços de alimentação e bebidas (221), 7,39%; (iv) comércio varejista de equipamentos de informática e comunicação (123) 4,11%; (v) comércio varejista não especificado (117), 3,91%; (vi) construção de edifícios (102), 3,41%; (vii) comércio varejista de material de construção (98), 3,28% (SEBRAE, 2020).

Conforme o potencial de consumo urbano por tipo de despesa, destaca-se a habitação com 25,7%, outras despesas 18,7%, veículo próprio 12,4%, seguido de outras despesas conforme imagem abaixo.

Figura 86 - Potencial de consumo urbano por tipo de despesa em 2020.



Fonte: Perfil Cidades Gaúchas – Torres. SEBRAE (2020)

Em relação ao Valor Adicional (VA) Fiscal, entre 2009 e 2019, o município de Torres possuía o valor de R\$ 148,45 milhões para R\$ 425,85 milhões. As despesas destes valores estão alocadas da seguinte forma: (i) outros: 49,24%, (ii) educação 24,92%; (iii) saúde 18,23%; (iv) urbanismo 4,53%, (v) legislativa 2,5%. O restante é dividido em desporto, lazer, segurança pública, cultura, habitação, transporte, saneamento (SEBRAE, 2020).

Em relação ao Índice de Desenvolvimento Socioeconômico (IDESE) - 2018 o município está no patamar “médio”, posição de 309<sup>a</sup> no estado com nota de 0,7405.

#### **4.4 DIAGNÓSTICO INSTITUCIONAL, DE GESTÃO E DE FINANCIAMENTO**

O planejamento e a gestão (regulamentação, administração e fiscalização) da mobilidade e transporte público urbano devem ser realizados pelo governo municipal, ambos têm, direta ou indiretamente, um grande impacto na qualidade de vida da população e no meio ambiente natural e construído. Em relação à qualidade de vida da população, a mobilidade e o transporte público influenciam diretamente na qualidade de vida dos usuários do sistema e, indiretamente, na ocupação e uso do solo, na eficiência da infraestrutura pública, na segurança viária, etc.

A falta de planejamento e gestão municipal compromete a eficiência e a qualidade do sistema da mobilidade e transporte, bem como prejudica a qualidade de vida da comunidade e o meio ambiente. Reflexos da ineficiência do sistema são a sobre/baixa oferta de serviços, a utilização de veículos de tamanho inadequado, desordem da circulação e estacionamento, engarrafamentos em hora pico, etc. O comprometimento da qualidade se manifesta pelo atendimento precário nas regiões com menor densidade populacional e nos períodos de menor demanda, veículos antigos (idade média muito alta), total falta de integração e racionalidade da rede de linhas, ausência de informações aos usuários, alta frequência de acidentes, falta de conforto nos pontos de parada, etc.

No Brasil, o planejamento e gestão da mobilidade e do sistema de transporte público são atividades de responsabilidade dos municípios. Sendo assim cabe, pois, à administração municipal estabelecer regras, normas de operação e fiscalizar o cumprimento das mesmas, a fim de garantir a oferta de um serviço de boa qualidade com uma tarifa justa para os usuários (Ferraz, 2004).

O Plano de Mobilidade Urbana é um documento técnico normativo que têm como resultado final: a regulação e regulamentação do sistema do transporte coletivo; o gerenciamento da mobilidade, para o qual este plano disponibiliza para os gestores públicos um conjunto de projetos e ações que possam melhorar ou cambiar padrões de comportamento da população em favor de uma mobilidade chamada de sustentável. Por esse motivo e dada a importância da implementação do plano, é de vital importância o fortalecimento institucional que a prefeitura deverá ter para cumprir com esses objetivos assinalados.

Entende-se que o fortalecimento institucional se consegue através de modificações técnico-administrativas na estrutura organizacional da prefeitura as quais se pode sintetizar nos

itens a seguir:

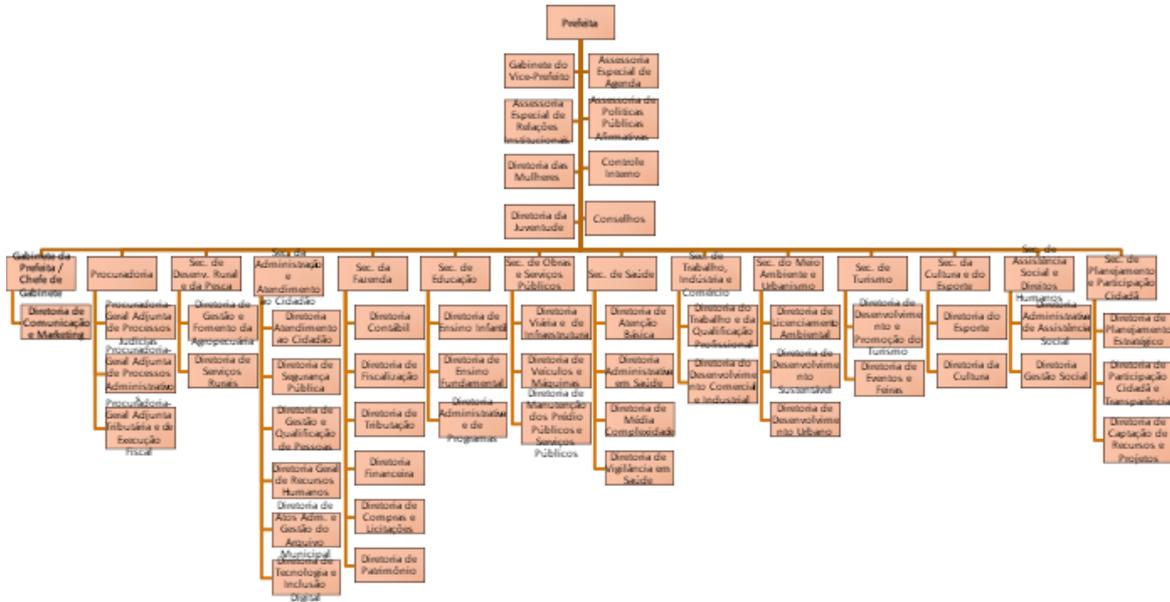
- Reorganização administrativa do sistema de planejamento e gestão da mobilidade/transporte (processos e procedimentos, estruturação organizacional e funcional-câmbios no organograma);
- Dimensionamento do pessoal técnico no organograma organizacional de tal forma que possam se cumprir minimamente com as funções de planejamento e gestão da mobilidade/transporte;
- Capacitação e treinamento dos funcionários técnicos;
- Coordenação entre as unidades administrativas da prefeitura para a realização de projetos e ações do plano

#### ***4.4.1. Análise organizacional e funcional da Prefeitura de Torres/RS***

A estrutura organizacional da prefeitura de Torres teve modificações nos últimos anos, passando de 12 secretarias e procuradoria e 28 gerências e 1 assessoria a uma nova estrutura de funcionamento, que de acordo com a Lei Ordinária Municipal N° 4597 de 06/12/2013 que dispõe sobre a estrutura organizacional, o funcionamento e a gestão dos serviços da Prefeitura de Torres/RS, passou a ter 14 secretarias, procuradoria e gabinete; 44 diretorias; 07 coordenadorias e 3 assessorias especiais.

De acordo com este organograma existem 3 secretarias que deveriam estar articuladas e trabalhando de forma coordenada nas funções de planejamento e gestão da mobilidade e transporte urbano, sendo as seguintes: Secretaria de Obras e Serviços Públicos; Secretaria de Meio Ambiente e Urbanismo e a Secretaria de Planejamento e Participação Cidadã, as quais podem ser identificadas na figura 88.

Figura 87 - Organograma



Nas figuras a seguir são apresentados os organogramas das três (3) secretarias envolvidas direta ou indiretamente com os processos de planejamento e gestão da mobilidade/transporte urbano.

Figura 88 - Secretaria de Obras e Serviços Públicos



Figura 89 - Secretaria do Meio Ambiente e Urbanismo



Figura 90 - Secretaria de Planejamento e Participação Cidadã



Da análise dos processos e de relacionamento interno da prefeitura de Torres/RS se pode dizer que deverá existir coordenações entre ambas secretarias (3) com maior ou menor intensidade para dar respostas a projetos e ações decorrentes do plano de mobilidade. A Lei 4597/2013 outorga para a Secretaria de Obras e Serviços Públicos funções vinculadas ao transporte público de passageiros.

O diagnóstico institucional se realizará tomando em consideração o cumprimento das funções de planejamento, gestão e fiscalização da mobilidade e transporte público.

- A. Funções de Planejamento:** O Planejamento é um processo cíclico, prático e dinâmico, o que garante continuidade, havendo uma constante retroalimentação de situações propostas, resultados e soluções sob uma participação multidisciplinar e tomada de decisões de forma contínua.

O Planejamento da mobilidade urbana e do sistema de transporte público de passageiros deve ser realizado em conjunto e de forma coordenada com o planejamento urbano (ocupação do solo, sistema viário, trânsito, localização de serviços públicos, etc.)

Na Lei 4597/2013, no organograma funcional e no manual de funções não se identificam claramente as funções de: planejamento estratégico, tático e operacional. O planejamento estratégico, entre outros objetivos, definirá os modos de transporte (privados e públicos) e o desenho das redes de mobilidade e sua integração; localização das rotas do transporte coletivo e suas estações e terminais, assim como os do transporte não-motorizado, etc.

Da análise se pode intuir que o planejamento estratégico é realizado, em parte, pela Secretaria de Planejamento e participação cidadã que através da diretoria de planejamento estratégico tem como função os aprimoramentos do plano diretor urbano, enfocada no âmbito do desenvolvimento urbano (usos do solo, densidades, etc.), mas esta diretoria não desenvolve planos, estudos e/ou projetos vinculados à mobilidade urbana nem do sistema do transporte

coletivo.

O planejamento tático contempla a escolha dos veículos, a definição dos itinerários das linhas, a seleção dos locais onde serão implantados as estações e os terminais, a definição do sistema de integração físico, operacional e tarifaria. O planejamento operacional corresponde à programação da operação: número de veículos usados em cada linha e nos diversos horários, horários, frequências, etc. Em geral, essas atividades são desenvolvidas no nível de gestão do sistema, com a supervisão da área de planejamento.

**B. Funções de Gestão e Fiscalização:** a gestão da mobilidade e do sistema de transporte coletivo envolve a realização das atividades de regulamentação, administração, programação da operação e fiscalização.

De acordo à Lei Municipal Nº 4728/2014 se identifica as funções de gestão do sistema de transporte urbano exercidas pela Secretaria Municipal de Obras e Serviços Públicos, através da Direção Viária e de Infraestrutura e Coordenaria de trânsito. Essas funções ficam explicitadas nos seguintes itens:

- Controlar e fiscalizar o trânsito e o transporte coletivo municipal;
- Fiscalizar a situação documental dos motoristas, operadores, veículos e máquinas com a averiguação de habilitações;
- Planejar, projetar, regulamentar e operar o trânsito de veículos, pedestres, animais e promover o desenvolvimento da circulação e da segurança de ciclistas;
- Controlar os serviços externos contratados pelo Município;
- Fazer cumprir a legislação e as normas de trânsito, no âmbito municipal;
- Fiscalizar se os veículos estão em condições de trafegar, principalmente no quesito segurança;
- Implantar, manter e operar o sistema de sinalização, os dispositivos e os equipamentos de controle viário;
- Coletar dados estatísticos e elaborar estudos sobre os acidentes de trânsito e suas causas;
- Planejar o sistema e a sinalização viária;
- Estabelecer, em conjunto com os órgãos de polícia ostensiva de trânsito, as diretrizes para o policiamento ostensivo de trânsito;

- Autorizar a realização de obras e eventos que interfiram na livre circulação de veículos e pedestres, de acordo com o regulamento pertinente;
- Credenciar os serviços de escolta, fiscalizar e adotar medidas de segurança relativas aos serviços de remoção de veículos, escolta e transporte de carga indivisível;
- Implantar as medidas da Política Nacional de Trânsito e do Programa Nacional de Trânsito;
- Promover e participar de projetos e programas de educação e segurança de trânsito de acordo com as diretrizes estabelecidas pelo CONTRAN;
- Planejar e implantar medidas para redução da circulação de veículos e reorientação do tráfego, com o objetivo de diminuir a emissão global de poluentes;
- Registrar e licenciar, na forma da legislação, ciclomotores, veículos de tração animal;
- Conceder autorização para conduzir veículos de propulsão humana e de tração animal;
- Articulação com os demais órgãos do Sistema Nacional de Trânsito no Estado, sob coordenação do respectivo CETRAN;
- Vistoriar veículos que necessitem de autorização especial para transitar e estabelecer os requisitos técnicos a serem observados para a circulação desses veículos;
- Gerir a Junta Administrativa de Recursos e Infrações de Trânsito - JARI;
- Gerenciar a concessão e fiscalização de linhas de ônibus e de táxi;
- Fiscalizar o nível de emissão de poluentes e ruído produzidos pelos veículos automotores ou pela sua carga;
- Elaborar planos de ação fiscal, contemplando inclusive a seleção aleatória dos fiscalizados;
- Implantar sistema de estacionamento rotativo nas vias, com ou sem cobrança de taxa;
- Integrar-se a outros órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito para fins de arrecadação e compensação de multas impostas na área de sua competência, com vistas à unificação do licenciamento, à simplificação e à celeridade das transferências de veículos e de prontuários dos condutores de uma para outra

unidade da Federação.

#### 4.4.2. Análise da Alocação dos Recursos Humanos para as funções de planejamento e gestão da mobilidade

Atualmente a análise dos recursos humanos disponíveis para o cumprimento das funções de planejamento, gestão e fiscalização da mobilidade e do sistema de transporte coletivo está baseada nos dados disponibilizados no seguinte link: [https://e-gov.betha.com.br/transparencia/01037-137/con\\_quadropessoal.faces](https://e-gov.betha.com.br/transparencia/01037-137/con_quadropessoal.faces)

Os funcionários públicos da prefeitura de Torres/RS em total respondem por um potencial de cargos criados de 5.815 e 983 cargos efetivamente preenchidos, tal e como se apresenta no seguinte quadro 3.

Quadro 3 - Distribuição de Vagas e Cargos de Servidores da Prefeitura de Torres/ RS

Tipo de Cargo	Total Vagas			Organograma
	Criadas	Preenchidas		
Cargo Efetivo	5387	886	886	Servidor efetivo
			0	Efetivo com cargo comissionado
Cargo Comissionado	112	83	83	Servidor comissionado
			0	Efetivo com cargo comissionado
Cargo político	316	14	14	Agente político
<b>Total</b>	<b>5815</b>	<b>983</b>	<b>983</b>	

Fonte: [https://e-gov.betha.com.br/transparencia/01037\\_137/con\\_quadropessoal.faces](https://e-gov.betha.com.br/transparencia/01037_137/con_quadropessoal.faces)

A secretaria de Obras e Serviços Públicos conta com 59 funcionários, 10 funcionários comissionados e 1 cargo político que corresponde ao atual secretário de Obras.

Um dos componentes nos quais se estrutura a gestão municipal é a fiscalização. Este setor dá suporte para que o planejamento do trânsito e transporte seja executado de forma correta e assim as ações e/ou medidas de trânsito e transporte visem uma melhoria da mobilidade e qualidade do transporte coletivo.

Segundo o Guia Básico para a Gestão Municipal de Trânsito do DETRAN/2016, se define o seguinte: a fiscalização de trânsito é uma atividade visada pela população e que exerce influência direta sobre a imagem do órgão ou entidade executivo municipal de trânsito, que deverá obedecer aos seguintes critérios para a constituição de um corpo de agentes civis municipais:

- concurso público para seleção de pessoal com perfil adequado à função de operação e fiscalização de trânsito;

- treinamento e capacitação de pessoal selecionado mediante cursos e estágios;
- credenciamento e designação dos agentes de operação e fiscalização por meio de portaria, relacionando nominalmente cada agente.

Com base no artigo 23º do CTB, é possível que a fiscalização seja feita também pela PM, conforme convênio firmado entre o órgão de trânsito do Município e o Estado. O convênio deve definir a forma de trabalho e de relacionamento dos policiais militares com a autoridade municipal de trânsito.

Recomenda-se que o número de agentes de fiscalização seja de um agente para cada 1.000 ou 2.000 veículos. Os agentes de fiscalização civis e os policiais militares credenciados não multam, somente autuam, isto é, registram no Auto de Infração de Trânsito (AIT) a infração cometida.

Para poder determinar ou apontar melhorias na gestão pública no que tange à fiscalização e usando uma metodologia empírica, se estabeleceram as seguintes hipóteses de trabalho:

- Existem correlações estatísticas entre as variáveis: a) Total população x Número total de Veículos e b) Total Veículos x Total Agentes/Fiscais de Trânsito Municipal.

Para testar essas relações se escolheram um conjunto de cidades do estado de RS (10 cidades) de diversos tamanhos populacionais (pequenas, médias e grandes) como uma pequena amostra estatística, sem a robustez como para que os resultados sejam determinativos, mas que sim possam apontar tendências de comportamento das variáveis envolvidas (trânsito e agentes/fiscais de trânsito), as quais são apresentadas no quadro 4.

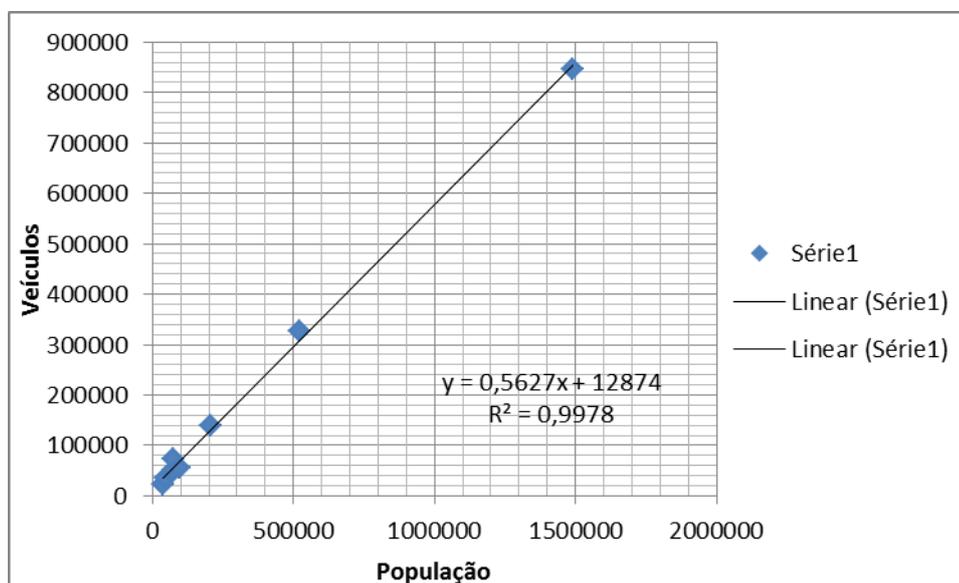
Quadro 4 - Base de dados de cidades de RS com variáveis de mobilidade

Cidades	População	Veículos	A. Trânsito
Torres	39381	23720	4
Osorio	46815	34192	0
Campo Bom	69981	44348	18
Farroupilha	73758	51181	1
Santana de Livramento	75647	73569	39
Guaiba	98331	55096	16
Passo Fundo	206103	138595	70
Caxias do Sul	523716	327718	75
Porto Alegre	1492530	845218	470

Fonte: IBGE, DAER e pesquisas diretas nas prefeituras RS

Testando a primeira correlação entre as variáveis população x veículos, os resultados encontrados são os seguintes:

Gráfico 89 - Correlação entre variáveis População x Veículos – 10 cidades de RS

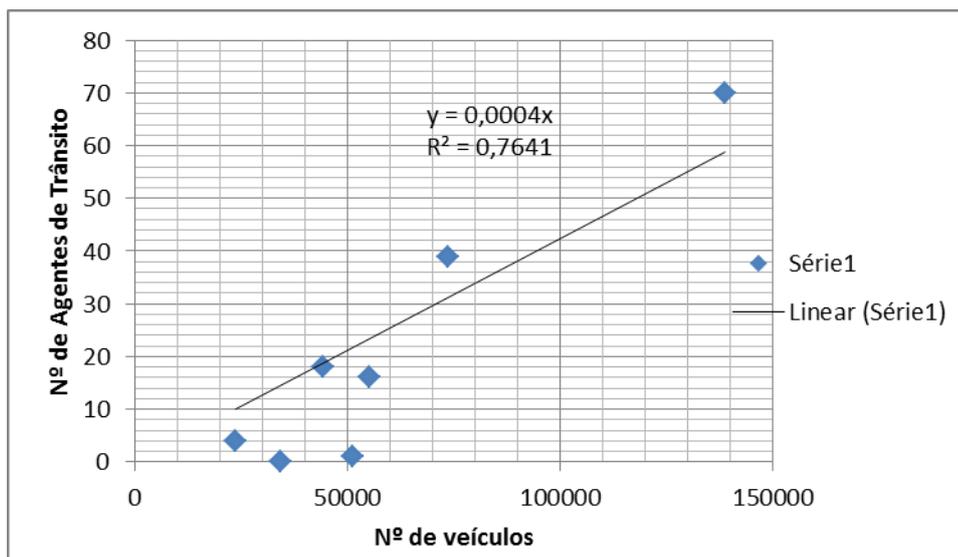


Dados ajustados para uma equação da reta com um coeficiente de determinação  $R^2$  de 0,99.

Foi testada a seguinte hipótese de relação entre as variáveis de Número Total de Veículos x Número Total de Agentes/ fiscais de Fiscalização de Trânsito. Para a análise desta relação se procedeu a expurgar os dados relativos das cidades de Porto Alegre e Caxias do Sul, por considera-los como *outliers*, isto é, dados que se diferenciam drasticamente do conjunto de dados analisados e que provavelmente irão causar impactos na interpretação dos resultados.

O resultado encontrado com esses ajustes na amostra de dados nós apresenta um valor de  $R^2$  de 0,7641, tal e como pode ser apreciado na figura 6. Considera-se que esse valor de coeficiente de determinação estatística ainda é bom para poder explicar as relações das variáveis em análise.

Gráfico 90 - Correlação entre variáveis Veículos x N° de Agentes de Fiscalização



Para poder explicar se o atual número de agentes/fiscais de trânsito e transporte de Torres/RS são os suficientes como para poder enfrentar as atuais/futuras demandas de mobilidade e transporte, para o qual se usa a equação da reta, com a seguinte formulação:  $Y=0,0004x$

Os seguintes resultados que se apresentam a continuação são empíricos e podem ser resumidos no seguinte quadro 5:

Quadro 5 - Cenários para dimensionar o número de agentes de trânsito

Referências para o cálculo da variável agente de trânsito	Valores
Guia Denatran-2016 (1000 veículos x agente de trânsito) <sup>1</sup>	23
Guia Denatran-2016 (1000 veículos x agente) <sup>1</sup>	12
Valor médio das cidades (veículos x agentes de trânsito)	8
Valor recomendado pela equação da reta	9

(1) Número total de veículos de Torres/RS = 23.720

Considerando o cenário atual e para o curto prazo os valores apresentados no quadro 5 sugerem um déficit de 4 agentes no cenário mais real e de 19 agentes no cenário ideal.

## 4.5 ASPECTOS URBANOS E DE ORDENAMENTO TERRITORIAL

Neste item, buscou-se diagnosticar aspectos urbanos e de ordenamento territorial que afetam a mobilidade do município de Torres, através da análise de políticas, planos e programas municipais, além de outras leis e decretos municipais. Foram identificados instrumentos, levantados os pontos relevantes contidos em cada um, identificados os atores envolvidos e realizados apontamentos. A análise também considerou o conteúdo dos instrumentos em relação aos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS), que fazem parte da chamada “Agenda 2030” da Organização da Nações Unidas (ONU), e ao Desenvolvimento Orientado ao Transporte Sustentável (DOTS), que se trata de uma estratégia de planejamento. Ao final, são apresentados alguns casos de cidades que implantaram políticas de mobilidade urbana consideradas exemplares.

### 4.5.1 Contexto Federal

Antes de adentrar no conteúdo do Município de Torres, são apresentados sucintamente o Estatuto da Cidade e a Política Nacional da Mobilidade Urbana, como a base legislativa brasileira referente ao desenvolvimento urbano e à mobilidade urbana.

A Constituição Federal de 1988 possui um capítulo sobre a Política Urbana, que prevê uma série de instrumentos para a garantia, no âmbito de cada município, do direito à cidade, da defesa de da função social da cidade e da propriedade e da democratização da gestão urbana. A **Lei Federal nº 10.257, de 10 de julho de 2001**, chamada de **Estatuto da Cidade**, regulamenta os arts. 182 e 183 da Constituição e estabelece diretrizes gerais da Política Urbana.

O Estatuto contempla um conjunto de princípios e diversos instrumentos para atingir as finalidades desejadas. Delega para cada município, a partir de um processo público e democrático, a explicitação clara dessas finalidades. O Estatuto oferece ferramentas para o desenvolvimento de uma Política Urbana local, que através da elaboração dos Planos Diretores, determinará os instrumentos a serem utilizados e sua forma de aplicação.

Portanto, cabe aos Municípios aplicar as diretrizes gerais da Política Urbana, de acordo com as suas especificidades e realidade local, devendo para isso constituir uma ordem legal urbana própria e específica, tendo como instrumentos fundamentais a Lei Orgânica Municipal e o Plano Diretor. As diretrizes gerais da Política Urbana estabelecidas no Estatuto da Cidade são, para os municípios, as normas balizadoras e indutoras da aplicação dos instrumentos. O Poder Público somente estará respeitando o Estatuto da Cidade quando os instrumentos

previstos forem aplicados com a finalidade de atender às diretrizes gerais (ROLNIK; SAULE JÚNIOR, 2002).

A **Lei Federal nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012**, institui a **Política Nacional de Mobilidade Urbana** (PNMU), em atendimento à determinação constitucional que a União institua as diretrizes para o desenvolvimento urbano, incluindo transporte, além de tratar de questões da Política Urbana estabelecida pelo Estatuto da Cidade. Nela são definidos e classificados os modos e serviços de transporte, além de exemplificadas infraestruturas de mobilidade urbana que compõem o Sistema Nacional de Mobilidade Urbana. Estas infraestruturas devem sempre estar inter-relacionadas com um planejamento sistêmico para que produzam benefícios efetivos e proporcionais aos recursos empregados, pois apenas aumentar o investimento em infraestrutura não garante a melhoria da mobilidade urbana (MINISTÉRIO DAS CIDADES, 2013).

A PNMU estabelece princípios, objetivos e diretrizes, que orientam a elaboração de normas municipais com o intuito de promover o acesso universal à cidade, por meio do planejamento e da gestão democrática do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana. Conforme a PNMU, é exigido que os municípios com população acima de 20 mil habitantes desenvolvam seus planos de mobilidade urbana integrados aos planos diretores ou nele inseridos, com a intenção de planejar o crescimento das cidades de forma ordenada.

Os princípios tratam de conceitos abrangentes que podem servir como base para elaboração de novas normas a respeito do assunto, ou seja, leis, decretos ou outros atos administrativos. A PNMU tem como princípios:

- Acessibilidade universal;
- Desenvolvimento sustentável das cidades, nas dimensões socioeconômicas e ambientais;
- Equidade no acesso dos cidadãos ao transporte público coletivo;
- Eficiência, eficácia e efetividade na prestação dos serviços de transporte urbano;
- Gestão democrática e controle social do planejamento e avaliação da Política Nacional de Mobilidade Urbana;
- Segurança nos deslocamentos das pessoas;
- Justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do uso dos diferentes modos e serviços;
- Equidade no uso do espaço público de circulação, vias e logradouros;
- Eficiência, eficácia e efetividade na circulação urbana.

As diretrizes da PNMU são orientações sobre os caminhos a seguir para que sejam atingidos os objetivos. As diretrizes da PNMU são:

- 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;
- Prioridade dos modos de transportes não motorizados sobre os motorizados e dos serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado;
- Integração entre os modos e serviços de transporte urbano;
- Mitigação dos custos ambientais, sociais e econômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas na cidade;
- Incentivo ao desenvolvimento científico-tecnológico e ao uso de energias renováveis e menos poluentes;
- Priorização de projetos de transporte público coletivo estruturadores do território e indutores do desenvolvimento urbano integrado;
- Integração entre as cidades gêmeas localizadas na faixa de fronteira com outros países sobre a linha divisória internacional.

Os objetivos da PNMU definem a visão de futuro para o país. A partir do comprometimento dos governos e sociedade para a implementação desta política será possível reduzir as desigualdades sociais e melhorar as condições urbanas de mobilidade e acessibilidade. Os objetivos da PNMU são:

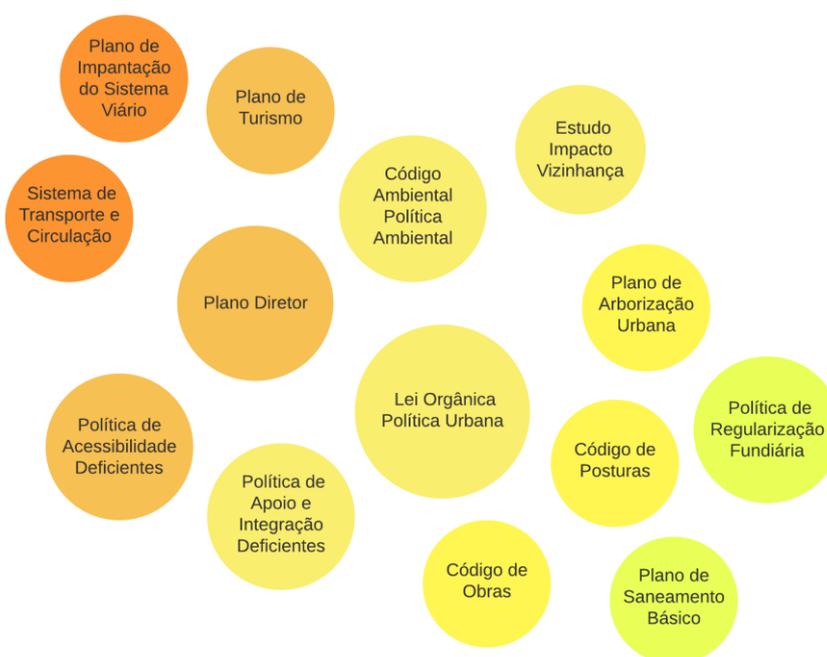
- Reduzir as desigualdades e promover a inclusão social;
- Promover o acesso aos serviços básicos e equipamentos sociais;
- Proporcionar melhoria nas condições urbanas da população no que se refere à acessibilidade e à mobilidade;
- Promover o desenvolvimento sustentável com a mitigação dos custos ambientais e socioeconômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas nas cidades;
- Consolidar a gestão democrática como instrumento e garantia da construção contínua do aprimoramento da mobilidade urbana.

Os municípios têm o importante papel de planejar e executar a Política de Mobilidade Urbana e organizar e prestar os serviços de transporte público coletivo. Existem diversos mecanismos para que os municípios implementem os princípios e diretrizes e cumpram os objetivos estabelecidos na Lei 12.587/2012. Merecem destaque: o controle da demanda por viagens de automóveis e o estímulo ao uso de modos não motorizados e transporte público coletivo. É importante aumentar a oferta de serviços e infraestruturas com qualidade, segurança e acessibilidade. Como exemplo, é possível mencionar: oferta de rede cicloviária segura e bem sinalizada, calçadas acessíveis, transporte público confortável, confiável, acessível e com baixo custo aos usuários (MINISTÉRIO DAS CIDADES, 2013).

#### 4.5.2 Contexto Municipal -Torres

Para analisar os aspectos urbanos e de ordenamento territorial do Município de Torres, foram identificados políticas, planos e programas municipais, além de outras leis e decretos municipais. A imagem a seguir mostra quais os principais instrumentos municipais que possuem relação com a mobilidade urbana em Torres.

Figura 91 - Principais instrumentos do Município de Torres relacionados com a mobilidade urbana (na cor laranja os que possuem relação mais próxima)



Fonte: Go Projetos

No decorrer do texto são apresentadas algumas definições para contextualizar os principais instrumentos e, na sequência, esses e outros instrumentos são comentados.

*A LEI ORGÂNICA tem caráter constitucional e é o instrumento maior de um município, que contém os diversos princípios que norteiam a vida da sociedade e trata do desenvolvimento dos poderes públicos e dos direitos fundamentais.*

A **Lei Orgânica** (1990, com emendas posteriores) define os objetivos fundamentais do Município de Torres, que são: construir uma sociedade livre, justa e solidária; promover o bem comum de todos os munícipes; erradicar a pobreza e a marginalização e reduzir as

desigualdades sociais (art. 3º). A Lei apresenta as atribuições do Município de Torres, dentre as quais estão (art. 12): organizar e prestar os serviços públicos, como o transporte coletivo, de caráter essencial; disciplinar os serviços de carga e descarga; regulamentar a utilização dos logradouros públicos, determinando itinerário e pontos de parada dos transportes coletivos; conceder, permitir ou autorizar os serviços de transportes coletivos, de táxi e semelhantes; sinalizar as vias urbanas municipais, bem como regulamentar e fiscalizar sua utilização. Em consonância com tais atribuições, o Município possui leis, decretos, normativas e outros instrumentos relacionados ao transporte e à mobilidade urbana.

*A POLÍTICA URBANA é Executada pelo Poder Público municipal, conforme diretrizes gerais da Lei nº 10.257/2001 (Estatuto da Cidade), e tem o objetivo de ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e garantir o bem-estar de seus habitantes.*

A Lei Orgânica apresenta a **Política Urbana**, que contém como princípios na prestação de serviços de transporte público (art. 188): segurança e conforto dos passageiros, garantindo acesso à pessoas com deficiências e/ou limitações físicas; prioridade a pedestres e usuários dos serviços; tarifa social, assegurada a gratuidade aos maiores de sessenta e cinco anos; proteção ambiental contra a poluição atmosférica e sonora; integração entre sistemas e meios de transportes e racionalização de itinerários; participação das entidades representativas da comunidade e dos usuários, no planejamento e na fiscalização dos serviços.

A Política Urbana Municipal enfatiza o transporte público, dada a sua importância fundamental para o atendimento da necessidade de deslocamento na vida diária da população. De forma assertiva, os princípios consideram o bem-estar dos usuários; o controle de impactos ambientais; a integração entre diferentes meios de transporte; e a participação da comunidade no planejamento.

Conforme sua Política Urbana, o Município deve “promover planos e programas setoriais destinados a melhorar as condições do transporte público, da circulação de veículos e da segurança do trânsito” (art. 189). Salienta-se que a mobilidade é tratada como transporte de veículos e trânsito, sem abranger, ao menos de maneira explícita e ampla, a bicicleta, o pedestre e outros meios de deslocamento.

Alinhada à Política Urbana, pode-se citar a **Lei nº 2.460, de 04 de outubro de 1990**, que estabelece a **isenção de passagens no sistema de transporte coletivo (ônibus) no Município para pessoas com mais de 65 anos**. Também alinhado, um avanço importante para contribuir com a segurança das mulheres é a **Lei nº 5.093, de 21 de janeiro de 2020**, que institui

a "Parada Segura", com obrigatoriedade de o motorista de transporte coletivo parar o veículo dentro do seu itinerário, no horário das 21h às 6h, para que possa desembarcar. No entanto, é importante mencionar que na prática, atualmente o serviço de transporte não opera nesse horário.

*O CÓDIGO DE OBRAS é um instrumento que permite à Administração Municipal exercer o controle e a fiscalização do espaço edificado e seu entorno, garantindo a segurança e a habitabilidade das edificações, através do estabelecimento de normas e condições para construção/modificação/demolição.*

O **Código de Obras** de Torres (Lei nº 3.375, de 14 de dezembro de 1999, com alterações posteriores) define exigências para as construções no Município e, no que tange à mobilidade urbana, são relacionadas principalmente ao passeio público e vagas de estacionamento, abordando também questões de acessibilidade universal. A responsabilidade é dos proprietários em executar e dar manutenção às calçadas em frente aos seus lotes. Já à Prefeitura, cabe a aprovação desses projetos e a fiscalização. Exige-se um padrão mínimo de conforto e segurança para as calçadas, considerando sua continuidade, nivelamento, uso de materiais apropriados, e espaços destinados à diferentes funções. Também está definido em lei a necessidade de implantação de rampas para pedestres nos passeios de lotes de esquina.

Com relação aos rebaixes de meio-fio, a Lei regra para que estes não sejam de extensão excessiva, garantindo que existam espaços para estacionamento em frente aos lotes. Cabe salientar que, no caso de edificações destinadas a postos de abastecimento, não há um limite claro para o número de rebaixes permitido, o que pode resultar em situações não desejadas quando considerado o bem-estar do pedestre. A continuidade do meio-fio no passeio público é importante, pois garante mais segurança ao pedestre, tanto pela diminuição os trechos de perigo pela passagem de veículos e mesmo pela sensação de orientação e segurança que a calçada com prioridade de pedestre proporciona.

Outro ponto a ser mencionado é em relação aos recipientes para receber lixo, pois a Lei não deixa claro se podem ou não ser instalados sobre o passeio público. O ideal é que esses elementos sejam instalados dentro do lote, com acesso pela calçada, principalmente em passeios públicos de largura limitada, de forma a não interferir e prejudicar os deslocamentos das pessoas nas calçadas.

Complementarmente ao Código de Obras, a **Lei nº 4621, de 13 de janeiro de 2014**, impõe obrigações em relação aos **cuidados com terrenos**, como a construção de calçada no

passeio público. Define que se o proprietário não fizer, o Município poderá executar e cobrar os valores (definidos em lei). É válido ressaltar que a existência e a manutenção de calçadas são fundamentais para permitir a acessibilidade nas vias públicas.

De forma complementar ao que é definido em lei a respeito de passeios públicos, foi desenvolvido um manual para dar orientações importantes baseadas em normas, boas práticas de desenho urbano e acessibilidade universal apresentados de maneira de fácil entendimento. Trata-se do **Manual de Diretrizes Urbanística para Passeios Públicos**, elaborado pela Secretaria de Planejamento e Participação Cidadã da Prefeitura de Torres, em 2019. Este documento é de consulta interna e orientativa para os técnicos municipais. É uma excelente forma de levar informação clara para responsáveis técnicos e proprietários de lotes, facilitando o projeto (e posterior execução) de calçadas de qualidade. Bons passeios públicos incentivam o deslocamento a pé (em pequenas e médias distâncias) para pessoas de diferentes faixas etárias e com diferentes características físicas; reduzem seus gastos com transporte; aumentam o bem-estar da população que passa a caminhar ao ar livre (principalmente se o espaço urbano for agradável); garantem mais segurança aos pedestres e evitam acidentes.

*O CÓDIGO DE POSTURAS contém as medidas de polícia administrativa a cargo do Município em termos de higiene, ordem pública e funcionamento de estabelecimentos, definindo relações entre o Poder Público e os habitantes.*

O **Código de Posturas** (Lei nº 51, de 4 de março de 1949, com alterações posteriores) também estabelece responsabilidades com relação ao passeio público para proprietários e Prefeitura, assim como algumas regras de como estes devem ser. No entanto, o foco da lei é reger condutas dos indivíduos e, no que tange a mobilidade, principalmente com relação ao uso logradouros públicos. As regras são importantes para garantir conforto e segurança aos pedestres e também para organizar o trânsito de veículos.

*O CÓDIGO AMBIENTAL MUNICIPAL é complementar ao federal e estadual e trata das aplicações de sanções administrativas mais adequadas à realidade local. Nele é definida a Política Ambiental do Município, com as suas diretrizes e forma de aplicação, que deve abranger todas as ações possíveis na área da preservação da qualidade ambiental.*

O **Código Ambiental Municipal** (Lei nº 30, de 19 de novembro de 2010, com alterações posteriores) dispõe sobre a **Política Ambiental** de Torres, seu planejamento,

implementação, execução e controle, visando a relação do Poder Público com os cidadãos e instituições públicas e privadas, fixando objetivos e normas básicas para a proteção e melhoria da qualidade de vida da população (art. 1º).

O Código Ambiental determina como de interesse local diminuir os níveis de poluição atmosférica e sonora. Apesar do texto não relacionar essas questões com a mobilidade urbana, sabe-se que os transportes podem causar impactos ao ambiente e às pessoas. Ainda de acordo com o Código, o Município, por intermédio do órgão ambiental executor, deve exercer o controle da poluição e estabelecer padrões de qualidade ambiental para aferição e monitoramento de poluição atmosférica e sonora, além de definir, implantar e operar o sistema de monitoramento ambiental municipal. O monitoramento de impactos ambientais (como emissões de gases na atmosfera e da propagação de ruídos, dentre outros) causados pelo sistema de transporte, auxiliam no planejamento e ação para garantir um sistema mais sustentável e menos agressivo ao meio-ambiente, proporcionando também mais qualidade de vida para a população.

Com relação ao controle de poluição sonora, a **Lei nº 3.586, de 01 de novembro de 2001**, dispõe sobre **ruídos, sons excessivos ou incômodos**, disciplina as emissões sonoras, proibindo diversas ações consideradas perturbadoras do sossego e bem estar público. No entanto, os ruídos emitidos por meios de transporte, por exemplo, não são considerados. Tais ruídos podem ser negativos, causando impactos físicos e psicológicos às pessoas, tanto nas moradias, nos meios de transporte e no espaço público. Já o **Decreto nº 2, de 10 de janeiro de 2007**, complementa a mencionada lei com questões procedimentais.

*O ESTUDO DE IMPACTO DE VIZINHANÇA é um instrumento para autorizar a construção ou funcionamento de empreendimentos ou atividades (definidos pelo Plano Diretor ou por lei municipal) com potencial de gerar impactos negativos no entorno. Nos casos aplicáveis, é necessário avaliar a mudança do tráfego e da população do entorno, dentre outros critérios definidos pelo município.*

A **Lei complementar nº 23, de 26 de novembro de 2009**, dispõe sobre a elaboração do **Estudo de Impacto de Vizinhança (EIV)**. No que diz respeito à mobilidade urbana, é exigido que seja avaliado o impacto da construção/instalação de empreendimentos em relação à geração de tráfego e demanda de transporte coletivo durante o uso do empreendimento. O EIV deve ser avaliado por equipe multidisciplinar e conter as proposições de medidas destinadas a compatibilizar o empreendimento com a vizinhança (medidas compensatórias ou

mitigadoras).

O que define a necessidade de elaboração do EIV para um empreendimento é sua área construída, de acordo com o uso. Tal parâmetro permite que situações de empreendimentos que não se enquadram pela área, mas que podem causar impacto na mobilidade do local, não apresentem o Estudo. O EIV é importante pois evitar que existam grandes impactos ambientais (que afetam a mobilidade) com a implantação de empreendimentos. O **Decreto nº 7, de 08 de fevereiro de 2010**, dispõe sobre questões procedimentais do EIV.

O **Decreto nº 253, de 22 de agosto de 2014**, institui a **Câmara Municipal de Compensação Ambiental**, órgão de caráter deliberativo, vinculado ao órgão ambiental, que tem dentre suas finalidades: definir, executar e fiscalizar o cumprimento das medidas compensatórias, decorrentes dos EIA/RIMA e EIV/RIV. Já o **Decreto nº 139, de 13 de julho de 2016**, aprova o regimento interno da referida Câmara.

A **Lei nº 4.487, de 16 de agosto de 2012**, institui a **Política Municipal de Apoio e Integração das Pessoas com Deficiência**, que tem dentre seus objetivos (art. 4º): assegurar o pleno exercício dos direitos individuais e sociais, acesso em todos os serviços oferecidos à comunidade, a integração das ações dos órgãos e das entidades públicas e privadas nas diversas áreas, incluindo o transporte. Dentre as diretrizes (art. 8º), está a garantia da acessibilidade das pessoas com deficiência aos lugares públicos e privados. A Lei 4.487/2012 também **cria o Conselho Municipal das Pessoas com Deficiência e o Fundo Municipal das Pessoas com Deficiência**.

A coordenação geral da Política Municipal de Apoio e Integração das Pessoas com Deficiência é de responsabilidade do órgão gestor da assistência social no Município e tem a participação do Conselho Municipal das Pessoas com Deficiência. Cabe salientar que a Política promove integração de diversas áreas e, portanto, é fundamental que o desenvolvimento de planos, programas e ações nos diferentes temas, a considerem e estejam alinhados.

A **Política Municipal de Acessibilidade de Pessoas com Deficiência**, instituída pela Lei nº 5.049, de 10 de maio de 2019, é complementar à política de apoio e integração das pessoas com deficiência. Tem como objetivo assegurar o direito de igualdade de oportunidades e condições de acessibilidade ao meio físico edificado e aos transportes (além das tecnologias da informação e de comunicação) para a população (art. 1º).

Considerando a mobilidade urbana, a lei define obrigações do Município. Com relação a elementos de urbanização, as obrigações são (sempre aplicando normas técnicas específicas no que couber): planejamento e urbanização de vias e espaços de uso público concebidos e

executados de forma que sejam acessíveis; os espaços existentes devem ser adaptados por ordem de prioridade; projeto e traçado de elementos de urbanização como calçadas, itinerários, passagens de pedestres e entradas e saídas de veículos seguindo normas técnicas; calçadas de vias pavimentadas também devem ser pavimentadas; reserva de vagas de estacionamento para deficientes em vias e espaços públicos próximos aos acessos de circulação de pedestres (art. 6º ao art. 11).

Com relação às calçadas e passeios, são obrigações do Município: elaborar plano de rotas acessíveis compatíveis com o Plano Diretor, com passeios a serem implantados ou reformados para garantir acessibilidade a todas as rotas existentes, inclusive as que concentrem os focos geradores de maior circulação de pedestres (art. 12). Algumas definições presentes na lei: as calçadas devem ser rebaixadas junto as travessias de pedestres, sinalizadas com ou sem faixa, com ou sem semáforo, e sempre que houver foco de pedestres (art. 13); todas as calçadas existentes devem ser adaptadas ou reformadas para atender as normas de acessibilidade da ABNT (art. 14). É importante salientar que cabe ao Município fiscalizar e garantir as condições adequadas das calçadas, de forma a manter a trafegabilidade de pedestres com segurança e independência (art. 15).

Com relação ao transporte, o Município de Torres deve garantir acessibilidade no transporte público municipal (transporte coletivo urbano, transporte escolar, táxi, fretamento, transporte turístico, transporte náutico ou qualquer modalidade de concessão), atendendo as normas de acessibilidade da ABNT (art. 21). Na área de transporte coletivo público, um dos aspectos que cabe ao Município é que terminais, estações e pontos de parada estejam preparados para atender deficientes (art. 22).

As políticas municipais de apoio e integração das pessoas com deficiência e de acessibilidade de pessoas com deficiência estão alinhadas com a política urbana municipal no que se relaciona ao transporte público. Além disso, considerando a mobilidade de maneira geral, tais políticas também estão alinhadas quando considerado o bem-estar da população.

Ainda alinhadas às políticas para pessoas com deficiência, pode-se citar três leis:

(a) **Lei nº 2.224 de 07 de julho de 1986**, que autoriza o Poder Executivo a **isentar de pagamento** em qualquer espécie **de transporte coletivo**, dentro do Município, **para pessoas com deficiência**: importante para garantir a acessibilidade ao transporte, considerando que muitas vezes os deficientes estão em contextos socioeconômicos de dificuldades;

(b) **Lei nº 5.249, de 23 de março de 2022**, que dispõe sobre a **permissão para embarque e desembarque de passageiros com deficiência** ou mobilidade reduzida **fora dos**

**pontos e das paradas oficiais do transporte coletivo** público municipal: importante para garantir mais conforto e segurança aos deficientes, considerando que muitas vezes os trajetos realizados por eles não oferecem acessibilidade adequada;

(c) **Lei nº 3.913, de 29 de junho de 2005**, que dispõe sobre a **reserva de vagas para deficientes em estacionamentos públicos e privados**: importante para garantir o acesso a lugares, pois apenas os estacionamentos disponibilizados em vias públicas podem não ser suficientes, dadas as distâncias e quantidade.

*O PLANO DIRETOR é o instrumento básico de um processo de planejamento municipal para a implantação da política de desenvolvimento urbano, norteando a ação dos agentes públicos e privados, através do estabelecimento de regras, parâmetros, incentivos e instrumentos.*

O **Plano Diretor** vigente do Município de Torres, instituído pela **Lei nº 2.902, de 12 de julho de 1995** (com alterações posteriores), trata do ordenamento territorial através do instrumento de zoneamento para controle do uso e ocupação do solo e de dispositivos de controle das edificações. O tema da Paisagem Urbana recebe importância, já que são apresentadas medidas para sua preservação, proteção e valorização. Dentre elas, apresentam alguma relação com a mobilidade urbana: preservação e revitalização dos espaços urbanos de interesse paisagístico ou cultural; estabelecimento de normas para sinalização; implantação de arborização; padronização do mobiliário urbano; definição do tipo de pavimentação dos passeios públicos.

O Plano Diretor apresenta um capítulo sobre o Sistema Viário, no qual se limita na definição de aspectos a serem considerados na elaboração do Plano Viário (traçado das vias, sua hierarquização e definição de perfis transversais, além de recuos viários para alargamentos). Com relação ao zoneamento, o Plano define que o Município deve promover a implantação de infraestrutura nos Corredores de Comércio e Serviços (concentração dessas atividades ao longo de vias principais) através do planejamento e implantação de rede de transportes públicos e sistema viário, além de planos e programas de execução de obras, visando a predominância do tráfego de pedestres e o estacionamento de veículos nesses locais. Apesar do tema de Sistema Viário ser mencionado no Plano, este é tratado em lei específica. A **Lei nº 2.902/1995** também cria o **Sistema Municipal de Planejamento** e institui o **Departamento de Planejamento Municipal** e o **Conselho do Plano Diretor**.

A abordagem do Plano Diretor utilizada não contempla o planejamento do Município de forma ampla, considerando as Políticas e Planos Setoriais em conjunto. Como consequência, no que diz respeito ao tema de Mobilidade Urbana, as ações do Município foram ocorrendo de forma fragmentada no passar dos anos, mais para atender demandas pontuais da cidade, do que desenvolvendo um planejamento de forma estratégica.

Atualmente (julho de 2022), está em andamento a **Revisão do Plano Diretor** do Município de Torres, ainda não aprovado na Câmara de Vereadores, mas já elaborado. A empresa teve acesso ao texto proposto, de março de 2022, o qual foi analisado. Considerando sua estruturação, a proposta segue a mesma linha do Plano Diretor vigente, mas foram adicionados diversos instrumentos urbanísticos da Lei Federal 10.257, de 10 de julho de 2001 (Estatuto da Cidade). O zoneamento e os parâmetros de edificação foram revistos e sofreram alterações. Em relação à mobilidade urbana, não foram percebidos avanços em relação ao Plano Diretor vigente.

A **Lei nº 3.066, de 20 de dezembro de 1996**, que dispõe sobre o **Parcelamento do Solo** para fins urbanos no Município, apresenta em seu Capítulo III de normas urbanísticas, a Seção III sobre as vias de comunicação. Define do que se tratam as vias principal, secundária e local e os padrões de gabarito viário a serem seguidos conforme cada caso, considerando largura de passeios, faixa de rolamento e a largura total mínima. Também define declividades e altura de meio-fio. Apesar da classificação de vias, a Lei não contém informações sobre quais vias do Município possuem cada gabarito.

O **Decreto nº 33, de 02 de março de 2022**, institui, regulamenta e disciplina a **Política de Regularização Fundiária** no Município. Para regularização dos núcleos urbanos informais, há necessidade de desenvolver um projeto urbanístico, que contenha adequação e qualificação da mobilidade, da acessibilidade e da infraestrutura desses locais. Em áreas consolidadas, dependendo da configuração das moradias no local, podem haver limitações para realizar adequações. No planejamento do Município como um todo, é importante considerar a existência desses núcleos, suas necessidades e impactos em termos de mobilidade urbana.

Conforme definido na **Lei nº 3.374, de 14 de dezembro de 1999** (com alterações posteriores), o **Sistema Municipal de Transporte Público e Circulação** é a função urbana responsável pela circulação de pessoas, veículos e mercadorias no Município de Torres (art. 1º). Dentre as atribuições do Poder Público Municipal (através do órgão municipal de trânsito) estão: regulamentar e fiscalizar a prestação dos serviços de transporte de passageiros; conceder e extinguir concessões, intervir na prestação dos serviços; garantir o equilíbrio econômico-

financeiro dos serviços, reajustando as tarifas; planejar, projetar, regulamentar e operar o trânsito de veículos, pedestres, ciclistas, e de animais; implantar, manter e operar os sistemas de sinalização e equipamentos de controle viário; cumprir e fazer cumprir as normas do Código de Trânsito Brasileiro; zelar pela boa qualidade dos serviços; estimular o aumento da qualidade, da produtividade e da preservação do meio ambiente.

Ainda conforme a Lei nº 3.374/1999, constituem modos de transporte os diversos tipos de veículos, motorizados ou não, que circulam em qualquer dos elementos integrantes do Sistema Viário Municipal (art. 2). O Sistema Viário Municipal é o conjunto de vias públicas do município, considerando o leito por onde circulam os veículos, os passeios e demais áreas de circulação de pedestres, as áreas públicas de estacionamento e manobra de veículos, acostamentos de ruas e estradas, espaços públicos elevados ou subterrâneos de circulação (art. 3º).

Integram o Sistema Municipal de Transporte Público e de Circulação de Torres (art. 6º): os usuários; o órgão municipal de trânsito; a Junta Administrativa Recursos de Infrações (JARI); os concessionários, representando as pessoas físicas ou jurídicas, públicas ou privadas, delegatárias do Poder Público Municipal para a execução dos serviços de transporte público de passageiros. Os serviços de transporte público de passageiros classificam-se em (art. 12): coletivos; seletivos (seletivo direto, lotação e turístico); individuais (subdivididos em comum e turístico); especiais (escolar e fretado).

A Lei nº 3.374/1999 define o regime de concessão dos serviços de transporte, os encargos das concessionárias, as normas de prestação de serviços para garantir o mínimo de qualidade no atendimento à população. É importante mencionar que a maneira como os serviços de transporte público é oferecida tem impacto direto na mobilidade, pois devem atender às demandas da população com eficiência, conforto e segurança, além de incentivar a mobilidade através de modos mais sustentáveis. Se o serviço de transporte público for de qualidade, mais pessoas irão utilizá-lo.

**O Conselho Municipal de Trânsito**, criado pela **Lei nº 3.751, de 7 de julho de 2003**, tem caráter consultivo e de apoio ao órgão executivo de trânsito do Município. Tem as seguintes atribuições: planejar, propor e definir normas para o trânsito nas áreas de circulação, parada, estacionamento, sinalização, operação de carga e descarga, circulação de pedestres, ciclistas e veículos de tração animal; definir, de acordo com as diretrizes do Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano, a classificação das vias no âmbito Municipal; praticar atos relativos ao trânsito no Município para sua melhoria, eficiência e funcionalidade; promover, coordenar

e participar de projetos e campanhas de educação de trânsito; opinar sobre consultas ou questões de trânsito submetidas à sua apreciação; zelar pelo cumprimento das normas de trânsito. A referida Lei define a composição do Conselho, já o **Decreto nº 61, de 2 de dezembro de 2003**, define seu **regimento**. É importante frisar que a definição da classificação das vias (uma das atribuições do conselho) deve ser baseada em critérios técnicos a partir de estudos adequados.

O **Plano de Implantação do Sistema Viário**, instituído pelo **Decreto nº 337, de 17 de novembro de 2014**, define de forma objetiva e pontual: o sentido de determinadas vias; espaços privativos junto aos estacionamentos em vias públicas para taxi, Brigada Militar e fiscalização municipal; área de calçada; regras para locais de embarque/desembarque de mercadorias; instalação de bicicletários em áreas públicas pré-estabelecidas, com projeto elaborado pela Prefeitura; instalação de abrigos de ônibus conforme projeto técnico municipal; localização de paradas de ônibus ao final da quadra; instalação de rotatórias e dispositivos de redução de velocidade em locais específicos; implantação de sinalização; locais para estacionamento de motos; implantação de malha cicloviária; implantação de rotas de emergência (ambulância, Corpo de Bombeiros, Brigada Militar); estacionamento pago como instrumento do sistema viário.

É importante mencionar que o referido Plano foi elaborado em conjunto, por técnicos da Município de Torres e entidades representativas como ULBRA, ASENART, CREA, IAB-Núcleo Torres e Fundest. De forma positiva, a construção de propostas com participação da sociedade leva a soluções mais assertivas para atender às necessidades e anseios da população.

O Plano de Implantação do Sistema Viário define ações a serem executadas pelo Poder Público, a partir de demandas da cidade, para melhorias no sistema viário. De forma positiva, é considerada a implantação de vagas de estacionamento para diferentes finalidades, de projetos de melhoria para o trânsito de veículos automotores e implantação de malha cicloviária. Atende necessidades pontuais focadas no sistema viário para veículos automotores e bicicleta, mas sem valorizar e definir infraestruturas específicas para o pedestre. Uma grande deficiência do Plano de Implantação do Sistema Viário é não contemplar definições sobre hierarquia viária no Município, principalmente porque o Plano Diretor e outras leis também não contemplam essa questão.

A empresa não teve acesso ao anexo do Decreto nº 337/2014 na íntegra, até a presente etapa de trabalho, no qual constam todas as informações mencionadas mapeadas no território do Município. Por esse motivo, a análise aqui apresentada foi realizada de forma geral e sem considerar o sistema viário em si com as intervenções propostas no Plano.

O Município de Torres possui diversas leis e decretos referentes ao uso do espaço público que, de forma geral, tem o objetivo de organizar a cidade para garantir o bom funcionamento do trânsito de veículos e pedestres e também um ambiente urbano agradável para as pessoas. A seguir serão apresentados esses instrumentos.

O **Decreto nº 38, de 01 de dezembro de 1997**, institui o **estacionamento pago na Praia da Guarita**. Considerando que o local atrai grande número de pessoas, cobrar o estacionamento é uma forma de desestimular o estacionamento de veículos naquele local, evitando impactos negativos. Além disso, desestimula o uso do carro para quem tem a possibilidade de ir a pé ou de bicicleta.

A **Lei nº 3.364, de 06 de dezembro de 1999**, disciplina o **tráfego e o estacionamento de veículos de tração animal** no perímetro urbano. É definida a obrigatoriedade de sinalização no veículo que permita sua visualização por outros veículos. A permissão de tráfego desse tipo de veículo atende uma necessidade da população que não tem acesso a outros meios de transporte ou mesmo que necessitam deles para exercer atividades de trabalho. No entanto, em relação ao trânsito nas áreas centrais da cidade, pode não ser interessante a presença desses veículos.

O **Decreto nº 1, de 04 de janeiro de 2002**, **proíbe estacionamento, parada ou permanência de veículos** e meios de transporte, de todas as espécies, **com finalidade de exposição ou venda de produtos nas vias públicas** do município no período de dezembro a março. O regramento contribui para organizar o espaço público e evitar problemas de trânsito de veículos e pedestres no período de alta temporada, quando a população do Município se eleva em grande número. Por outro lado, de forma complementar é interessante que exista um local disponibilizado para esses comerciantes exporem/venderem seus produtos, favorecendo o trabalho desse grupo e contribuindo para a economia local.

A **Lei nº 4.736, de 05 de dezembro de 2014**, dispõe sobre o **comércio ambulante e a prestação de serviços ambulantes nos logradouros públicos**, de forma itinerante (com mercadorias junto ao corpo ou em veículo não motorizado) ou em ponto móvel (com apoio de equipamentos desmontáveis/removíveis ou veículos automotivos ou não). A lei define a necessidade de autorização e regras para o exercício das atividades. Algumas das proibições são: estacionar nas vias, salvo autorização especial, impedir ou dificultar o trânsito nas vias e transitar pelos passeios públicos conduzindo volumes de grande porte. Tais regras são importantes para organizar o espaço público e para que o comércio ambulante não prejudique o trânsito de pedestres e veículos. É válido mencionar que a necessidade de espaços para a

realização dessas atividades é comum em diversas cidades e que, quando os locais designados não têm o mesmo movimento de pessoas que nos locais centrais ou outros onde há a proibição, as regras tendem a não serem cumpridas.

O **Decreto nº 263, de 16 de dezembro de 2016, autoriza a utilização de espaço público para exposição de artigos e peças produzidas por artesãos nômades/hippies** de caráter artesanal e transitório. As atividades podem ser exercidas somente **em um espaço definido** na Praça Pinheiro Machado, sendo proibido o uso de qualquer outro local da cidade como praças e calçadas. É válido mencionar que, com organização para não prejudicar o trânsito de pessoas e veículos, os expositores podem contribuir para espaços públicos mais vivos com presença de pessoas circulando e aproveitando o espaço público, além de promover cultura e produtos locais.

O **Decreto nº 193, de 25 de outubro de 2019, regulamenta o comércio ambulante de hortifrutigranjeiros** oriundos de produção própria, para os produtos da época, nas vias e nos logradouros públicos previsto na já citada Lei nº 4.736/2014, e de acordo com o Plano Municipal de Desenvolvimento Rural de Torres (aprovado pelo Decreto nº 282, de 30 de dezembro de 2016).

A **Lei nº 4.242, de 24 de agosto de 2009, dispõe sobre o trânsito e uso de bicicletas, skates, triciclos, patinetes, patins e similares nas vias públicas** do Município. A lei disciplina o uso da bicicleta no trânsito (com regras, proibições e penalidades para infratores) e proíbe o trânsito de bicicletas, skates, triciclos e patinetes sobre calçadas e passeios públicos.

A **Lei nº 4.787, de 13 de abril de 2015, autoriza o Poder Executivo a conceder de forma onerosa determinados espaços públicos para o uso de bicicletários.**

O **Decreto nº 268, de 27 de dezembro de 2019, regulamenta a utilização da infraestrutura de mobilidade urbana para exploração do serviço de compartilhamento de bicicletas e patinetes**, sem estação física, por meio de plataforma tecnológica em vias e logradouros públicos. O Decreto dispõe regras para a utilização dos equipamentos, define responsabilidades para empresas que oferecem o serviço, para os usuários e para o Poder Público). O compartilhamento desses equipamentos tem sido cada vez mais comum nas cidades, portanto esse serviço atende a uma demanda emergente da população referente à mobilidade urbana, seja para passeio ou para deslocamentos cotidianos. Salienta-se que, para o uso das bicicletas e patinetes, é fundamental espaços apropriados para circulação e para estacionamento, de modo a garantir conforto e segurança dos usuários e dos pedestres. É interessante que esses modos de transporte sejam integrados a outros modos convencionais.

O **Decreto nº 48, de 22 de dezembro de 1997, proíbe a entrada na cidade de caminhões** do tipo "carreta" ou outros com mais de 5 toneladas, exceto os de propriedade de residentes na cidade e que tenham garagem ou estacionamento. As definições auxiliam na organização do trânsito desse tipo de veículo nas principais vias da cidade através de horários específicos.

A **Lei nº 5.193, de 19 de agosto de 2021, disciplina a circulação e o estacionamento em vias públicas do Município por veículos destinados ao turismo**, como ônibus de excursão, micro-ônibus, motorhomes, trailers e outros veículos de grande porte. A lei define a necessidade de credenciamento dos veículos para circular e uma taxa a ser paga por isso, a proibição de estacionamento nas vias públicas, praças e outros locais não autorizados e define penalidades para infratores. Os valores arrecadados de multas vão para o Fundo Municipal do Turismo FUNTUR (70%) e Fundo Municipal de Trânsito FUNTRAN (30%). Tal planejamento e regramento é fundamental para garantir que não ocorram impactos negativos desses veículos no espaço público, principalmente em alta temporada, dado ao grande número de veículos na cidade. O uso dos valores arrecadados nos fundos para investimento em turismo e trânsito, são uma forma de aproveitar e direcionar esses recursos para qualificar a cidade.

A **Lei nº 2.975, de 19 de março de 1996**, autoriza o Poder Executivo a disciplinar a **colocação de placas, anúncios, mesas, cadeiras e assemelhados nas calçadas** de passeio de pedestres em frente a estabelecimentos comerciais. Esse uso é permitido apenas em passeios com larguras superiores a 3 metros, para não prejudicar o tráfego de pedestres, o conforto e a estética urbana. Já o Decreto nº 313, de 21 de outubro de 2014, regulamenta a citada Lei, definindo os estabelecimentos permitidos (cafeterias, lanchonetes, bares e sorveterias) e a área máxima de utilização em 50% do passeio próximo a testada do lote, deixando livre o restante do espaço próximo ao meio-fio. Permitir a utilização das calçadas para colocação de mesas e cadeiras pode ser bastante positivo para a cidade, já que estimula as pessoas a permanecerem no espaço público, dando mais vitalidade a estes lugares e influenciando positivamente na sensação de segurança nessas áreas.

O **Plano de Arborização Urbana**, instituído pelo **Decreto nº 113, de 10 de abril de 2014**, apresenta orientações sobre a possibilidade (ou não) de implantação de arborização, considerando largura do passeio público, em conjunto com outros aspectos (edificações, redes aéreas e outros equipamentos urbanos), além de orientações sobre porte e espécies vegetais indicados conforme tipo de local a ser implantado. Trata-se de um instrumento de planejamento para implantação da política de plantio, preservação, manejo e expansão da arborização urbana.

A arborização tem impacto na mobilidade urbana, pois pode tornar os passeios mais agradáveis (seja pela sombra e diminuição da temperatura, quanto pela beleza), estimulando as pessoas a caminhar pelas ruas. Também é importante que a arborização seja adequada, para não causar problemas nos passeios públicos, na rede elétrica e outras infraestruturas.

O **Plano Municipal de Saneamento Básico**, instituído pelo **Decreto nº 78, de 17 de março de 2014**, trata a respeito de sistemas de abastecimento de água, esgotamento sanitário, sistema de gestão, limpeza urbana e resíduos sólidos. Além disso, estabelece metas para mapeamento e planejamento da drenagem urbana. Conforme apresentado no Plano, o Município ainda não possuía estudos e projetos relacionados à drenagem e manejo de águas pluviais na área urbana. Problemas relacionados à falta de saneamento podem impactar na mobilidade urbana, como por exemplo problemas com falta de drenagem nas vias causam impactos quando há alagamentos ou mesmo com o acúmulo superficial de água durante as chuvas, o que dificulta o trânsito de veículos e pedestres.

No que se relaciona ao tema de mobilidade, o **Plano Municipal de Educação**, instituído pela **Lei nº 4.804, de 24 de junho de 2015**, estabelece metas para fomentar a qualidade da educação básica, tendo como estratégia o transporte gratuito e de qualidade para os estudantes. Isso é fundamental para permitir acessibilidade à escola e evitar evasão de estudantes.

O **Plano Municipal de Turismo**, instituído pela **Lei nº 5.137, de 09 de dezembro de 2020**, define diretrizes, objetivos e estratégias para o Turismo em Torres, apresentando pontos fortes e fracos identificados do Município. Relacionados à mobilidade e transportes, os pontos fracos citados são: mobilidade urbana no geral, dificuldade nos acessos para a cidade e pontos turísticos (especialmente durante eventos na cidade), devido a muitos carros, poucos estacionamento, falta de orientação aos visitantes; única via de entrada na cidade; ruas em más condições, com buracos; alagamentos em alguns pontos da cidade; iluminação pública deficitária ou insuficiente; transporte público ineficiente; falta de ciclovia, e vias/locais para skate e roller/patins; falta de bicicletários.

A mobilidade urbana e o turismo impactam diretamente um no outro. A mobilidade é fundamental para favorecer o turismo, ao mesmo tempo que o turismo atrai pessoas que impactam na estrutura existente. O Plano de Turismo expõe que uma das demandas estruturais do município é de infraestrutura. Há necessidade do aprimoramento do sistema viário para melhorar a mobilidade urbana, de modo a reduzir engarrafamentos, melhorar o estado geral das vias e permitir acesso mais fácil aos pontos turísticos. Um dos principais resultados esperados e desejados pela comunidade em relação ao turismo é a melhora de infraestrutura.

O Plano Municipal de Turismo apresenta estratégias para o turismo relacionadas à mobilidade, direta ou indiretamente. Uma das ações estratégicas é a implementação do Plano de Mobilidade para trazer soluções a demandas existentes e qualificar a cidade. Pretende-se realizar a estruturação para o turismo através da melhoria de acesso ao município e aos atrativos turísticos; melhoria nos meios de transporte, na sinalização turística e de trânsito; oferta de estacionamentos. No entanto, o foco para solução de mobilidade é relacionado ao transporte automotor, em resolver demandas de trânsito a partir de soluções viárias e estacionamentos. Não há menção sobre priorização de pedestres.

Os desafios do setor público apresentados no Plano de Turismo são: mobilidade urbana; trânsito; estacionamento; ciclovias; rotas alternativas; municipalização do trânsito; sinalização turística e viária; recursos e investimentos de infraestrutura; qualificação técnica; transporte alternativo e sustentável.

O **Programa Adote um Ponto de Ônibus**, instituído pela **Lei nº 5.228, de 29 de dezembro de 2021**, tem como objetivo incentivar e promover a construção, recuperação, manutenção e proteção dos abrigos de ônibus através da adoção, com recursos de empresas localizadas em Torres, instituições públicas e privadas através de termo de cooperação. A Lei define regras para publicidade dessas empresas ou instituições nos abrigos e exige que seja seguida a norma de acessibilidade NBR 9050 da ABNT no projeto/execução. Como Torres tem a característica de não possuir abrigos, o Programa se mostra positivo considerando que a iniciativa privada pode contribuir na construção e ampliação do número de abrigos de ônibus. A existência de abrigos de passageiros para transporte coletivo torna a espera dos usuários mais confortável e segura. É importante que exista um projeto padrão, adaptável conforme necessidades específicas de cada local, como forma de manter a unidade do conjunto, ser de fácil identificação pelas pessoas e favorecer a estética urbana.

A **Lei nº 5.181, de 06 de julho de 2021**, institui a **Semana Municipal do Ciclista e o Dia do Passeio Ciclístico**. A Semana, a ser realizada anualmente no período de 06 a 12 de dezembro, tem como objetivo de difundir o uso da bicicleta como meio de transporte e prática de exercício físico e atividade de lazer; buscar possíveis soluções para a viabilização de vias exclusivas para os ciclistas, trazendo melhorias para o trânsito; conscientização da importância e respeito entre ciclistas, motoristas e pedestres. O Dia do Passeio Ciclístico foi designado no dia 10 de dezembro. O passeio Ciclístico oferece a possibilidade de familiarização das pessoas com a bicicleta e incentiva o uso pela cidade. De forma positiva, a Lei formaliza os eventos anuais no Município para incentivar o uso da bicicleta. Mais pessoas usando a bicicleta como

meio de transporte pode significar menos carros nas ruas da cidade. O calendário oficial de eventos do Município de Torres para o ano de 2022 (aprovado pela Lei nº 5.262, de 20 de abril de 2022) conta com o Passeio Ciclístico, no entanto, não conta com a Semana Municipal do Ciclista.

O **Programa Transforma Torres** (Lei nº 5.177, de 1º de julho de 2021 e alterações posteriores - Plano Plurianual do Município de 2022 a 2025) é um pacote de obras de infraestrutura urbana e turística, para qualificação de diversas áreas da cidade, que contempla requalificação de canteiros, de praças e de importantes lugares turísticos; pavimentação de vias; implantação e melhorias de espaços de contemplação da paisagem e de academias ao ar livre e playgrounds; obras de drenagem; melhorias na iluminação pública; instalação de faixas elevadas para travessia de pedestres; dentre outras. Essas ações são muito positivas, pois tornam o espaço urbano mais adequado, agradável e atrativo para moradores e turistas.

A análise do conteúdo dos documentos apresentados evidenciou a necessidade de um Plano de Mobilidade Urbana para o Município de Torres, para que o tema seja abordado de forma ampla e estratégica, para planejamento de ações de curto, médio e longo prazo. O planejamento integrado entre transporte, trânsito, sistema viário e com foco no pedestre, permite a Prefeitura melhorar a qualidade de vida dos cidadãos, assim como qualificar a cidade para o Turismo.

#### ***4.5.3 Objetivos de Desenvolvimento Sustentável - ODS***

A Agenda 2030 é um pacto global assinado durante a Cúpula das Nações Unidas, no ano de 2015, pelos 193 países membros. A agenda é composta por 17 objetivos, desdobrados em 169 metas, com foco em superar os principais desafios de desenvolvimento enfrentados por pessoas no Brasil e no mundo, promovendo o crescimento sustentável global até 2030.

A partir do conteúdo analisado sobre Torres, é possível relacionar diversos dos aspectos abordados a Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS) da Agenda 2030. De maneira geral, os anseios do Município de Torres na questão de mobilidade urbana estão relacionados mais diretamente a um ODS e duas de suas respectivas metas:

- **ODS 11 – Cidades e comunidades sustentáveis:** tornar as cidades e os assentamentos humanos inclusivos, seguros, resilientes e sustentáveis.
  - Meta 11.2: proporcionar o acesso a sistemas de transporte seguros, acessíveis, sustentáveis e a preço acessível para todos, melhorando a segurança rodoviária por meio da expansão dos transportes públicos, com especial atenção para as