

5.2 DINÂMICA MUNICIPAL

a. Configuração do território

A zona urbana do município apresenta-se dividida no sentido leste-oeste por barreiras físicas relevantes como a Rodovia Presidente Dutra, Rodovia Oswaldo Cruz, Rodovia Carvalho Pinto, linha ferroviária e o linhão de energia. Desta maneira, os principais desconfortos para o munícipe é a travessia segura e acessível destes obstáculos, já que a cidade segue se expandindo para além delas.

A área rural, por sua vez, apesar de apresenta maior extensão em área, possui densidade demográfica expressivamente menor.

O território de 625,9 km² é subdividido entre 23 (vinte e três) bairros (Ver Mapa 5), porém o bairro Centro se destaca por ser o principal polo atrativo de viagens dentro do município, principalmente pela predominância do uso do solo comercial. Os bairros em seu entorno se estabelecem como residenciais, mas, devido à dimensão extensa e espraçada da cidade, a maioria deles conta com vias que atuam como subcentralidades que suprem necessidades rápidas dos moradores do bairro em que está inserido. (Ver Mapa 6)

Apesar dos nomes dos bairros, os taubateanos mantêm a tradição de mencionar os nomes dos loteamentos como referências espaciais. Esta denominação também é utilizada pela municipalidade, nas placas de orientação de tráfego e em itinerários dos transportes coletivos. (Ver Mapa 7)

No que diz respeito à mobilidade, esse fator de dependência pelos serviços e comércios oferecidos majoritariamente no centro, dentro de uma cidade espraçada que tende a se desenvolver, causa uma problemática na organização das redes de transporte público e infraestrutura para os não motorizados. Somado a este fato, destaca-se a cultura do uso de veículos particulares, por ainda ser o tipo de modal que oferece maior conforto e flexibilidade. Desta forma, para os munícipes, as reestruturações viárias ainda são uma das pautas mais mencionadas ao se tratar de mobilidade, refletindo no aumento da taxa de motorização.

A configuração espraçada de Taubaté vem se acentuando devido ao parcelamento de terras na área rural, atualmente incorporado como área de expansão urbana, com o surgimento de novos loteamentos e empreendimentos geradores de tráfego.

b. Conformação da Área Central

O Centro de Taubaté ainda preserva as características de ocupação inicial, que direcionaram o povoamento da cidade durante quase dois séculos, pouco adequadas às necessidades de um núcleo urbano com mais de 300.000 habitantes.

Organizado em um traçado ortogonal, que orientou a constituição da cidade, o Centro apresenta ruas estreitas que passaram a ser ocupadas por uma frota crescente de veículos. O mesmo ocorre com as calçadas, cujas larguras variam entre 1,00m e 1,20m e ainda sofrem interferências da presença de postes, lixeiras, mobiliário urbano e outros objetos colocados pelos comerciantes, obstruindo a passagem. Pequenos trechos de via, nas proximidades da Igreja Matriz, foram transformados em calçadão, configurando poucos espaços onde a circulação de pedestres é favorecida.

A predominância do uso do comercial de caráter popular e de serviços se reflete em fachadas com excesso de apelo visual, o que gera perda de destaque e visibilidade do patrimônio histórico e arquitetônico, que passa por um processo de deterioração, com a descaracterização de edificações e fachadas tradicionais, demolição das construções originais e ampliação dos recuos em partes das quadras.

Ao mesmo tempo, a escassez de uso residencial configura a área como uma porção do território sem movimentação de veículos e pessoas fora do horário comercial.

No que se refere à distribuição espacial das atividades econômicas, equipamentos, serviços e administração pública, a estrutura urbana está concentrada na Área Central, exceto nas atividades industriais.

c. Ferrovia e Rodovia Presidente Dutra

A ferrovia, implantada no final do século XIX, estimulou o uso industrial e configurou a paisagem urbana ao longo do seu eixo. Com a sua progressiva substituição pelo transporte rodoviário, muitas dessas edificações estão hoje desocupadas, degradadas ou subutilizadas, e parecem fora do contexto urbano no qual se inserem, não agregando valor ao tecido urbano.

O crescimento da área urbanizada para além dos trilhos colocou a ferrovia como uma barreira no sentido leste – oeste, difícil de ser transposta. Essa transposição é feita pelos veículos que se utilizam de viadutos e túneis que apresentam indícios de satura-



ção e que se integram ao sistema viário em vias secundárias com reduzida capacidade de fluxo. Quanto aos pedestres as transposições são feitas de forma precária, expostos a riscos em passarelas inadequadas ou passagens em nível, sem cancelas, mal sinalizadas e circundadas por comércio irregular.

A construção da Rodovia Presidente Dutra, na década de 1950, criou mais uma barreira a ser transposta para a articulação intraurbana do território municipal, estimulando a ocupação ao longo do seu eixo nos sentidos leste e oeste.

Entre as duas barreiras, ferrovia e rodovia, está a parte mais nobre de Taubaté, onde se encontram as melhores condições de infraestrutura, habitações, vetores de verticalização e adensamento relevante. Nesta região encontram-se os principais polos de atração de viagens para trabalho e acesso a comércio e serviços.

Recentemente, um movimento de verticalização mais próximo à rodovia e a construção de um shopping center indicam uma nova inserção da Via Dutra como parte da estrutura viária urbana do município.

O crescimento de atividades ao longo da rodovia e a extensão da área urbanizada em direção ao sul, demandam uma crescente demanda de transposição dessa barreira, criando pontos de tráfego intenso e de congestionamento. A configuração das soluções viárias não favorece o a segurança e a fluidez do tráfego, com passagens confusas, poucas faixas de rolamento ou apenas um sentido de circulação e retornos distantes, algumas vezes associados ao cruzamento com outras rodovias

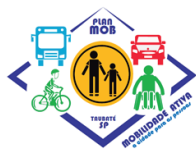
As poucas alternativas de transposições para pedestres e ciclistas na rodovia, na forma de passarela e poucas passagens feitas em nível, prejudicam ainda mais a acessibilidade dos usuários de transporte não motorizado e das pessoas com mobilidade reduzida.

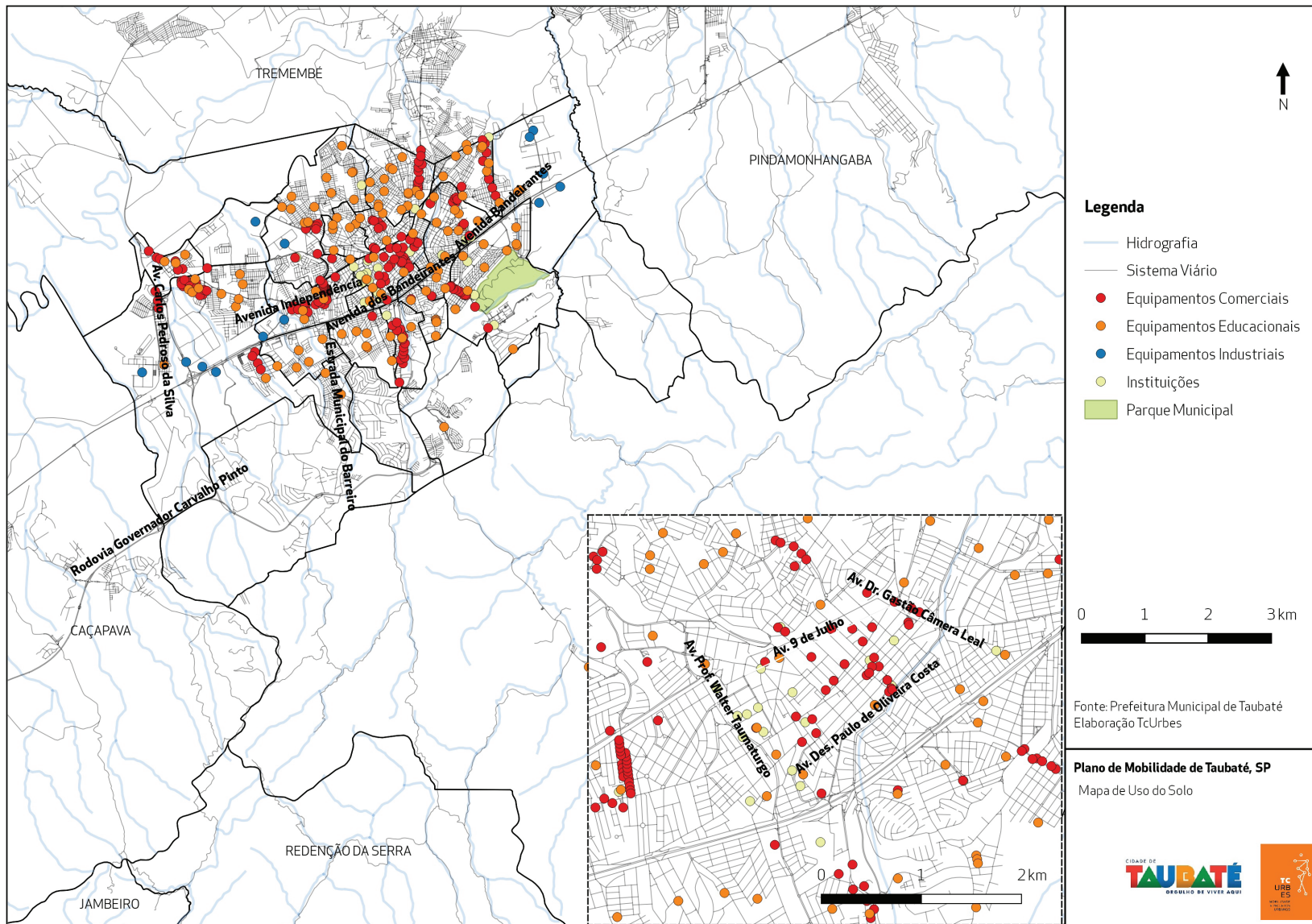


Foto 5: Mercado Municipal de Taubaté
Fonte: TcUrbes, 2019



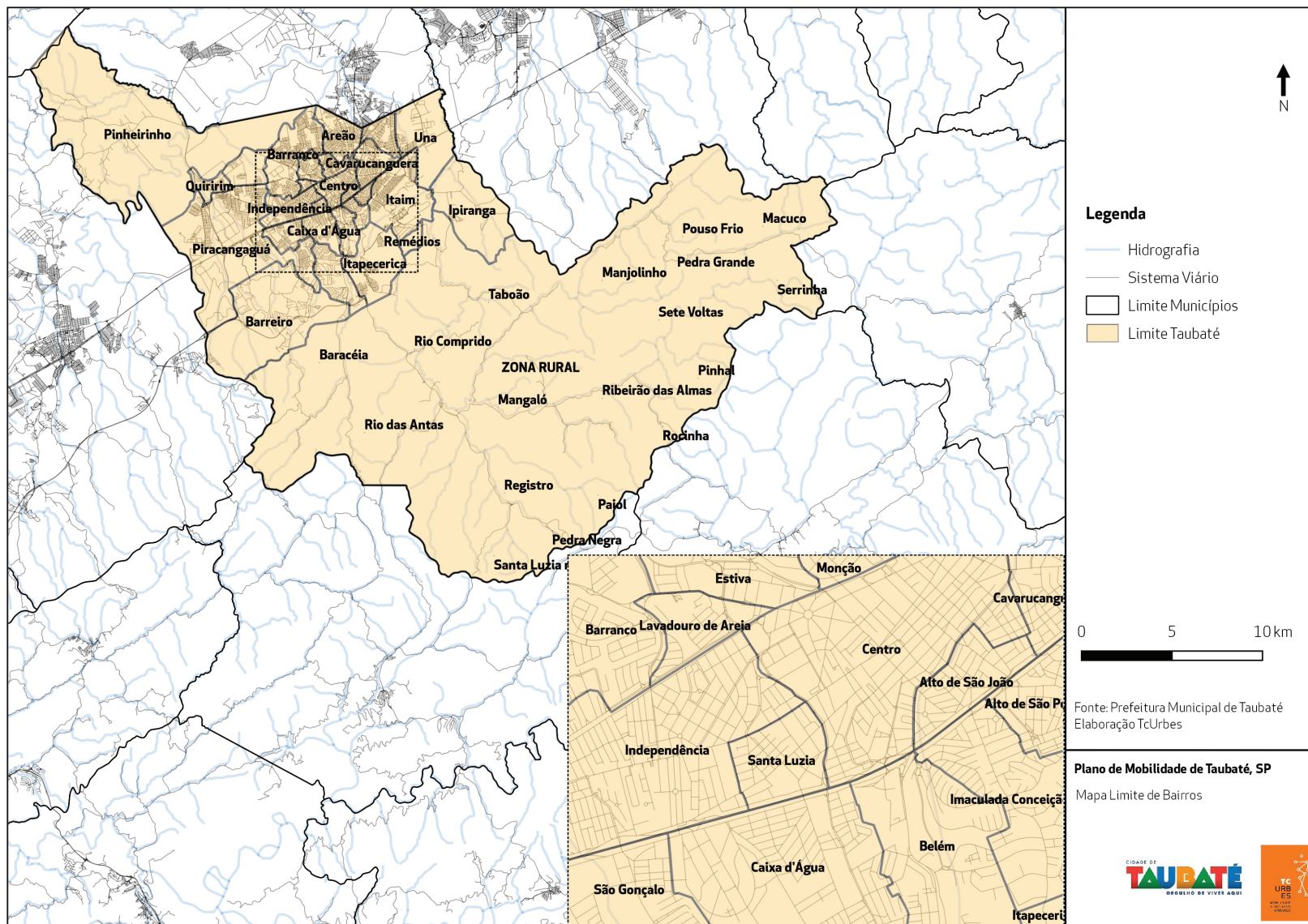
Foto 6: Feira da Barganha
Fonte: Prefeitura Municipal de Taubaté, 2019



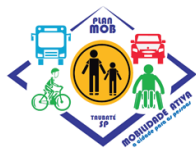


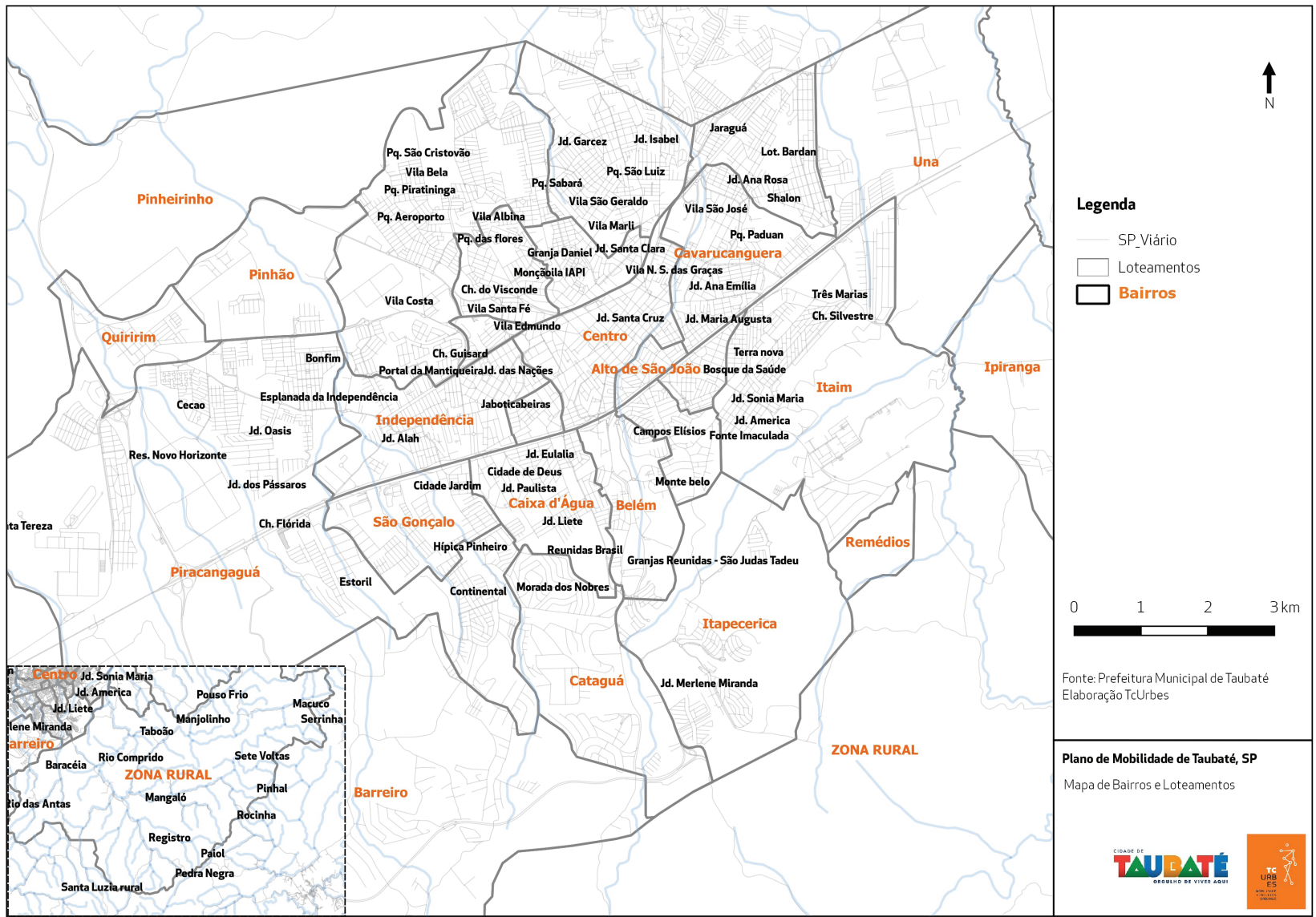
Mapa 6: Mapa de Uso do Solo
 Fonte: Elaborado por TcUrbes, 2019





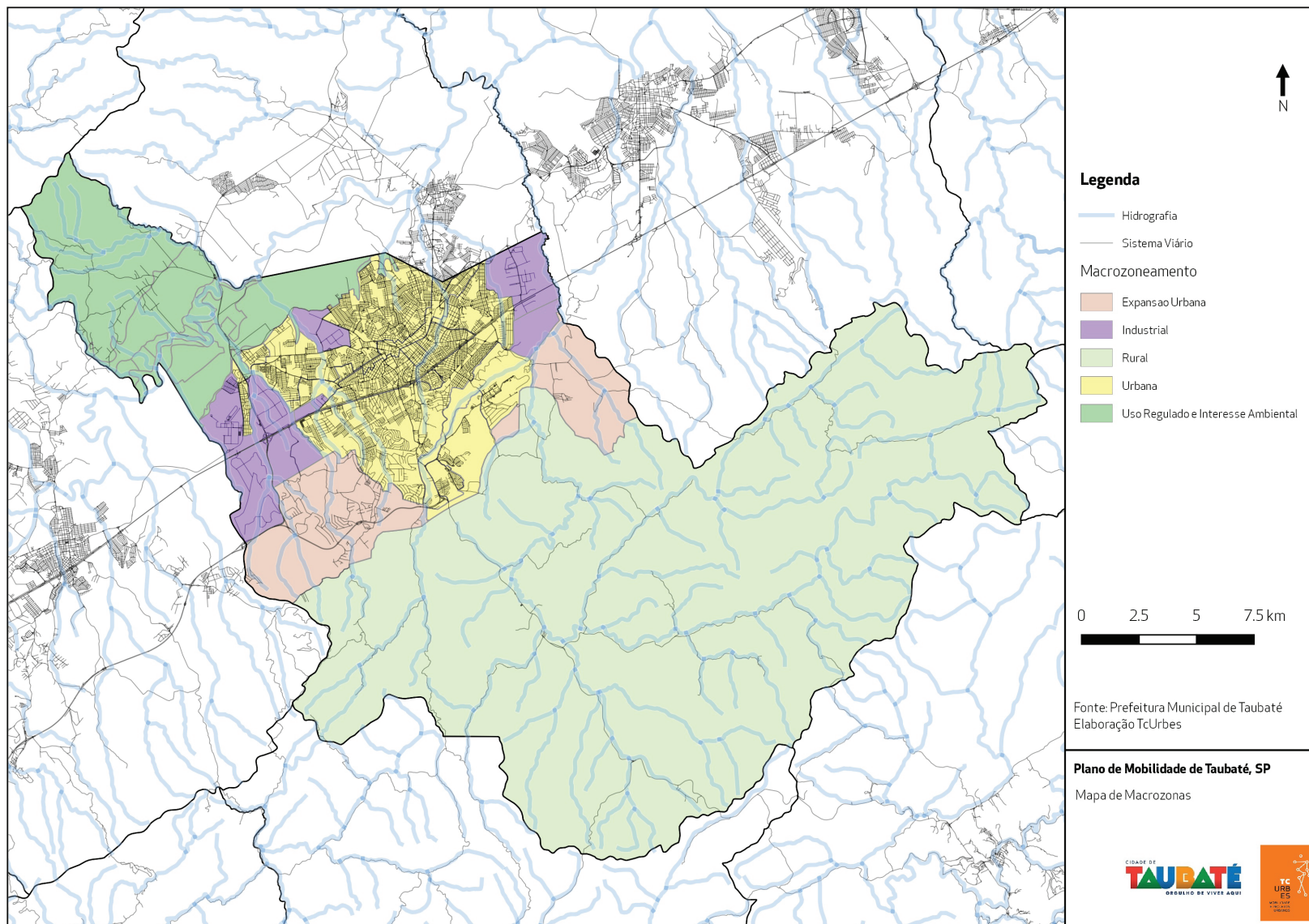
Mapa 7: Mapa de Limite de Bairros
Fonte: Elaborado por TcUrbes, 2019



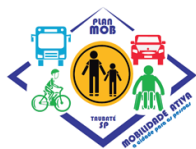


Mapa 8: Relação Bairros e Loteamentos
 Fonte: Elaborado por TcUrbes, 2019





Mapa 9: Macrozonas
Fonte: Elaborado por TcUrbes, 2019



d. Atividades urbanas

Devido à dinâmica comercial mencionada, e à característica espalhada do município, o bairro Centro é o local aonde se concentram comércios e serviços, dentre eles o Mercado Municipal (Mercadão) e os calçadões, que possuem fluxo constante de pedestre durante todos os dias da semana. Somando-se a isso, aos finais de semanas a dinâmica comercial se intensifica pela ampliação da área do mercado e pela presença da feira da barganha (popularmente conhecido como “breganha”) e, desta forma, a circulação viária se altera nas sextas, sábados e, principalmente, domingo.

O foco do Mercado é a venda de produtos alimentícios, enquanto as pequenas lojas e ambulantes do entorno vendem peças de vestuário. A feira, por sua vez, vende os mais diversificados produtos, desde antiguidades até utensílios de cozinha, porém tudo reaproveitado ou já utilizado. Essa diversificação é explicada pela sua história de quase um século, sendo que originalmente surgiu em razão do fluxo de troca e hoje predominam as vendas de produtos, que pode ser encontrado listados no site oficial da feira.

Taubaté também possui relevância turística dentro do estado de São Paulo, principalmente pela presença histórico cultural do Sítio do Pica-pau Amarelo, já que o autor, Monteiro Lobato era natural de Taubaté. Também se destaca as produções cinematográficas de Amácio Mazzaropi, ator e cineasta que produziu diversos filmes na cidade.

O bairro do Quiririm (antigo distrito) é turisticamente conhecido por seus traços culturais italianos, pois foi fundada por imigrantes provenientes da Itália durante os anos de economia cafeeira. Desta maneira, o bairro possui a tradicional Festa da Colônia de Quiririm que representa a cultura italiana no local.

Além disso, atualmente se desenvolve no município o turismo religioso e rural, com visitas programadas a pontos históricos tanto na área rural como a igrejas e situadas na área urbana, principalmente no centro da cidade.

Essa intensa atividade turística e em pleno desenvolvimento demanda por vagas de estacionamento e locais para embarque e desembarque de passageiros na região central da cidade, local com pouca oferta e com intensa movimentação de veículos.

e. . Atividades Industriais

A presença da Rodovia Dutra induziu a existência de equipamentos industriais implementados de maneira linear na extensão da rodovia, já que o tráfego pela mesma é

contínuo e facilitado para veículos motorizados de grande porte. O fluxo contribuiu também para que se consolidassem avenidas significativas de acessos a bairros, a partir das rodovias como a Avenida Carlos Pedroso e as vias marginais municipais Dom Pedro I e dos Bandeirantes.

Na origem do município, após a inauguração das rodovias, instalou-se fábricas importantes, como Volkswagen e Ford, que atraíram pessoas, geraram empregos na região e impulsionaram para uma configuração espalhada do município. Surgem, nesse cenário, bairros industriais no município, entre eles: Una I, Una II e Piracangagua. Esses distritos industriais foram contemplados recentemente com obras de requalificação viária através do Programa Desenvolve São Paulo, com a reconstrução do pavimento, sinalização viária e demais dispositivos de infraestrutura.

Taubaté possui também outras regiões onde estão instaladas empresas em funcionamento, em obras e com projetos de construção, tais como Parque Aeroporto e São Gonçalo. O fato de algumas dessas regiões também possuir uso diferenciado, apresentando equipamentos institucionais e residenciais, acaba sendo cenário de conflito entre tráfego de veículos motorizados, por conta de suas vias largas e de alta velocidade, e grande circulação de pedestres, inclusive em entroncamentos viários como Avenida Carlos Pedroso da Silveira e Rodovia Floriano Rodrigues Pinheiro (rodovia de uso intenso pelo acesso rápido a região central). A tendência de conflitos de uso entre indústrias e domicílios residenciais onde tem ocorrido uma evolução da região urbana sobre as áreas industriais, especialmente as ocupações em lotes menores, e no entorno de grandes empresas, como Ford e Alstom, em função da sua capacidade de geração de incômodos, especialmente no que se refere a tráfego e a ruído.

f. Vetores de Expansão Urbana

Com a publicação no novo Plano Diretor através da LC 412/17 houve a ampliação da macrozona de expansão urbana do município, principalmente na direção sul da cidade (Ver Mapa 8).

Apesar da forte polaridade exercida pela região central do município, que, para fins de entendimento, indicamos como sendo o bairro Centro e alguns circunvizinhos (Independência, Santa Luzia, etc.), outros bairros tem atraído a instalação de novos loteamentos, porém ainda sem planejamento para novos equipamentos públicos.



Existe uma grande adversidade ao se tratar de vetores de expansão urbana em Taubaté, tendo em vista que eram parte da zona rural. Muitas glebas foram parceladas e vendidas de maneira ilegal, iniciando um processo de ocupação das áreas rurais e, conseqüentemente, gerando a demanda por transporte público, transporte escolar, serviços etc., fator que dá início ao processo de urbanização sem planejamento.

A partir da regulamentação da área de expansão, o local tornou-se espaço com potencial para novos empreendimentos. Os novos loteamentos estão sendo implantados ao lado sul da Rodovia Presidente Dutra, dentro da macrozona apropriada, fator que acentuará a descontinuidade sentido norte-sul, sendo necessária a previsão e implantação de novos estabelecimentos comerciais, de serviços e/ou institucionais. A lacuna de projetos para equipamentos nessas áreas pode ser explicada devido à escassez de recursos para contratar mão de obra qualificada, como professores e médicos, por exemplo e também devido ao alto custo operacional de tais instalações.

Embora novos loteamentos forneçam contrapartidas para o município, como o caso de redes cicloviárias e infraestruturas para o transporte público, faz necessário um planejamento de forma macrorregional, garantindo assim sua conectividade e integração com a infraestrutura existente.

g. Pólos Geradores de Tráfego (PGT)

O Polo Gerador de Tráfego é um empreendimento que, de acordo com o Plano Diretor de 2017, representa um empreendimento com concentração de fluxo, que gera algum tipo de impacto no sistema viário. No caso de Taubaté, a lei especifica os pré-requisitos para um empreendimento ser classificado como PGT, como por exemplo, o impacto na circulação de pedestres e na carga e descarga. Mas, na prática além das tipologias listadas no Plano, há outros tipos de equipamentos que impactam intensamente e de maneira direta no tráfego do município.

Há a necessidade de regulamentação desse tema, de forma que seja possível definir claramente o procedimento de aprovação e licenciamento de novas atividades PGT. Esse regramento será tratado dentro dessa revisão do Plano de Mobilidade.

Existem atividade PGT já implantadas e em funcionamento na cidade, em destaque, apresentam-se algumas instituições educacionais mais significativas, tanto particulares

como públicas: Colégio Idesa, Jardim das Nações, Objetivo, Escola Luiz Augusto, Escola Simone Santos, Escola Ezequiel e SEDES. (Vide Mapa 9)

A SEDES possui circulação significativamente acentuada, por estar localizada internamente à um parque. A mesma situação ocorre nas unidades da UNITAU, espalhadas pelo perímetro da cidade, que oferecem aulas no período da matutino, integral e noturno. Desta maneira, no início e no fim do período da manhã e no final de tarde, o tráfego de veículos se intensifica e cria congestionamentos nos trechos próximos a estas instituições.

As instituições religiosas são também classificadas como polos geradores de tráfego, principalmente pela necessidade de estacionar no local. As instituições que fazem parte da “rota da fé” na região central se destacam no fluxo de pessoas: Catedral de São Francisco de Chagas e Santuário Diocesano de Santa Terezinha, principalmente.

Os equipamentos de usos destinados à saúde também propiciam conflitos entre modais, impactando de alguma maneira no fluxo viário, principalmente o Hospital Regional do Vale do Paraíba, acarretando na saturação da via, principalmente por veículos particulares em busca de vagas de estacionamento e nos horários de pico. Neste ponto também há desavenças em relação aos veículos estacionados no bordo da via, pois muitas vezes obstruem a entrada para o hospital e para o UPA, utilizando também tais áreas para as operações de embarque e desembarque.

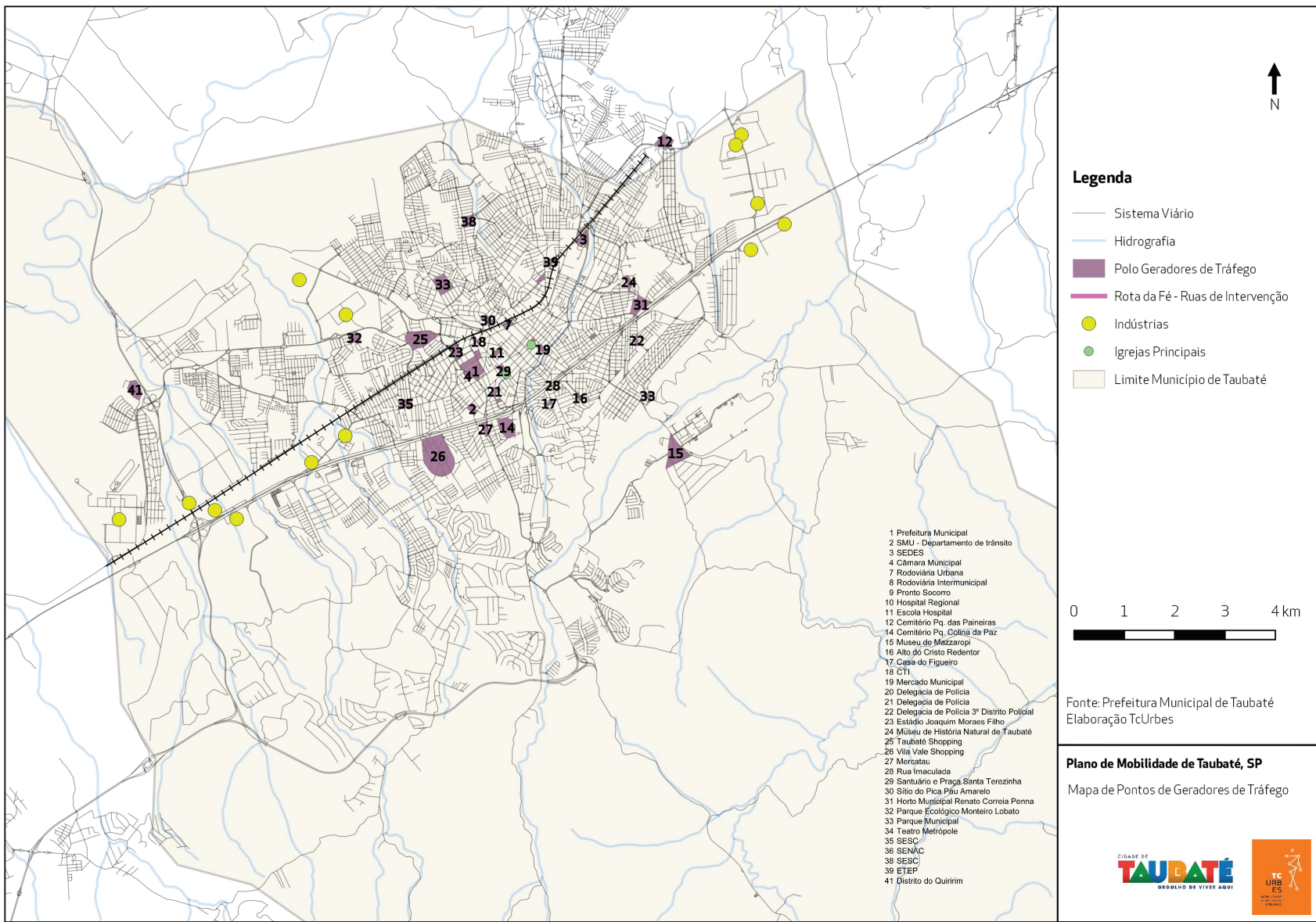
Comercialmente, o Mercado Municipal (Mercadão), incentiva fluxo significativo de veículos e pedestres na Área Central, configurando-o como PGT, juntamente com os dois calçadões e o shopping popular.

A dinâmica pedonal da área impacta diretamente no fluxo de veículos particulares e transportes coletivos, pela circulação de uma quantidade alta de taubateanos no local.

Há a necessidade de implantação do sistema público rotativo de vagas de estacionamento (zona azul), de forma a atender a demanda por vagas de estacionamento nesses locais, bem como adequações viárias de forma a retirar o fluxo de passagem dessas regiões.

Além destes, Taubaté possui equipamentos que se configuram como PGTs apenas aos finais de semana, como é o caso do Mercado Municipal (Mercadão), Feira da Breganha, Sítio do Pica-Pau Amarelo; Hotel Fazenda Mazzaropi; e Casa do Figureiro, que demandam da infraestrutura viária para embarque e desembarque, estacionamentos e geram tráfego de pedestre.





Mapa 10: PGT's
Fonte: Elaborado por TcUrbes, 2019





Foto 7: Entrada para pedestres - Sítio do PicaPau Amarelo
Fonte: TcUrbes, 2019



Foto 8: Casa do Figureiro
Fonte: TcUrbes, 2019

h. Gestão da mobilidade

A pasta de mobilidade urbana foi instituída em 2013 através da LC 332/13 que criou a Secretaria de Mobilidade Urbana.

À Secretaria de Mobilidade Urbana compete estudar, planejar, supervisionar, fiscalizar e prestar serviços em todos os assuntos referentes a vias públicas, trânsito e transportes; planejar, regulamentar, implantar, administrar, controlar e fiscalizar o serviço público de transporte coletivo de passageiros, sob quaisquer de suas modalidades, assumindo a sua operação nas hipóteses previstas na Lei Orgânica Municipal ou em legislação complementar ou ordinária; compete, ainda, a essa Secretaria, aprovar as obras ou medidas de adequação do sistema viário e qualquer empreendimento que possa gerar ou alterar fluxos de transportes ou trânsito no Município.

A Secretaria de Mobilidade Urbana é composta por:

I - Departamento de Trânsito:

- a) Área de Planejamento de Trânsito;
- b) Área de Controle de Trânsito;
- c) Área de Estradas Vicinais.

II - Departamento de Transportes Públicos:

- a) Área de Planejamento Operacional de Transportes;
- b) Área de Operação e Fiscalização de Transportes.

III - Departamento de Mobilidade Urbana:

- a) Área de Mobilidade Urbana.

IV - Assessoria Especial de Educação para o Trânsito.

Ao Departamento de Trânsito compete normatizar, controlar e fiscalizar a operação dos estacionamentos regulamentados, bem como integrar-se a outros órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito, para fins de arrecadação e compensação de multas, além de planejar, coordenar, normatizar e controlar as ações de fiscalização de trânsito, aplicação de penalidades e julgamento de recursos interpostos, em consonância com o previsto na Lei Federal nº 9.503, de 23 setembro de 1997, e demais leis pertinentes.

À Área de Planejamento de Trânsito compete planejar, projetar, regulamentar e operar o trânsito de veículos, de pedestres e de animais, em parceria com o Centro de Controle de Zoonoses, e promover o desenvolvimento da circulação e da segurança do ciclista, coletar dados estatísticos e elaborar estudos sobre acidentes de trânsito e suas causas.