



**ATA DA NONA REUNIÃO DA
CÂMARA COMUNITÁRIA DE MOBILIDADE E ACESSIBILIDADE
DO CONSELHO DA CIDADE
- ORDINÁRIA -
7 de dezembro de 2010**

1 No sétimo dia de dezembro de dois mil e dez reuniu-se a Câmara Comunitária de Mobilidade e
2 Acessibilidade do Conselho da Cidade, às oito horas, na Sala de Reuniões da Fundação Instituto
3 de Pesquisa e Planejamento para o Desenvolvimento Sustentável de Joinville – IPPUJ, no
4 prédio central da Prefeitura, à Rua Hermann August Lepper nº 10, Bairro Saguazu, cidade de
5 Joinville, Santa Catarina, para a nona reunião, em caráter ordinário, atendendo à convocação do
6 coordenador Vladimir Tavares Constante e do Presidente do Conselho da Cidade, arquiteto Luiz
7 Alberto de Souza, para tratar da seguinte pauta: a) Leitura do edital de convocação; b) Leitura e
8 aprovação da ata da reunião anterior; c) Relato da última reunião do Conselho Consultivo e
9 Deliberativo; d) Discussão sobre o tema mobilidade e ordenamento territorial; e) Assuntos
10 Gerais. No início da reunião o coordenador explicou que o tema principal não seria uma
11 apresentação, e sim uma discussão do que está sendo trabalhado no Ippuj, a questão da nova
12 Lei de Ordenamento Territorial e o Plano de Mobilidade (Sistema Viário e Transporte) no
13 município, e ressaltou que esses dois assuntos devem ser pensados juntos. Disse que essa
14 discussão é de suma importância, pois há que se decidir os rumos e fórmulas a aplicar, tirar
15 dúvidas e ajudar no direcionamento do trabalho do Ippuj. Com a palavra, o conselheiro Marcel
16 Virmond Vieira disse ter trazido alguns mapas de diagnóstico do Plano Diretor para
17 instrumentalizar a reunião. Falou que o uso do solo, transporte coletivo e circulação viária
18 formam um conjunto importante na promoção da cidadania, e quanto mais perfeita estiver
19 estabelecida essa relação, mais perfeito será o acesso à cidadania. Como se dá esse acesso?
20 Marcel lembrou alguns dos resultados da Pesquisa Origem-Destino, e ressaltou a locomoção por
21 automóvel, de ônibus e a pé. Num comparativo de Joinville com outras cidades, comentou que
22 no uso de bicicleta estamos cerca de seis vezes acima da média nacional. Em seguida Marcel
23 explicou como funciona o transporte coletivo, as linhas tronco-alimentadoras, as linhas
24 perimetrais e os alimentadores. Informou que há quase dez mil horários, cerca de quarenta
25 horários por dia em cada linha, e aproximadamente quatro milhões de passageiros são
26 transportados por mês. O conselheiro Alcides Antônio Bertoli Júnior ressaltou que Joinville é
27 uma cidade industrial “mesmo”, e é o empresário que sustenta, com o vale transporte, o sistema
28 coletivo. Disse que doze por cento dos usuários são não pagantes, e Almir Schelbauer
29 comentou que nesse índice não estão incluídos carteiros, bombeiros e policiais, pois não
30 passam pela catraca. Marcel disse também que a média de passageiros por viagem é de
31 dezessete pessoas, e a faixa de acessibilidade em noventa e nove por cento do município é de
32 quinhentos metros, inclusive na área rural. Falou sobre a extensão da rede viária, e disse que a
33 velocidade média dos ônibus é de pouco mais de dezoito quilômetros por hora, e disse que o
34 trajeto que antes levava quarenta e cinco minutos, na linha troncal Norte-Sul, depois da
35 implantação dos corredores de ônibus caiu para trinta minutos. Marcel comentou que o
36 transporte coletivo serve como indicador, e comentou que a cidade é a mesma, o sistema viário
37 é o mesmo, mas o número de carros aumenta vertiginosamente, e isso está gerando um colapso
38 do sistema em todas as cidades brasileiras, e Joinville não é exceção. Investe-se de quatro a
39 cinco vezes mais para atender ao transporte individual, ou seja, para quarenta por cento das
40 viagens investe-se oitenta por cento dos recursos, e para sessenta por cento das viagens
41 investe-se vinte por cento dos recursos, conforme dados da ANTP, Agência Nacional de
42 Transporte Público. Marcel mostrou no mapa que não há conectividade entre os loteamentos e
43 os bairros da cidade, não há ruas de ligação, e o modelo de crescimento de Joinville apresenta
44 uma descontinuidade da malha, saturação viária e conflitos gerados pela expansão do
45 aeroporto, a barreira da BR-101, espraiamento, conflito da ferrovia, ciclovias existentes, morros,
46 hidrografia, vazios urbanos e deslocamentos centralizados. Mostrou também no mapa as
47 diretrizes da mobilidade. Marcel disse que no Plano Cicloviário estão previstos duzentos e



48 oitenta e cinco quilômetros, e desses já foram feitos mais de oitenta quilômetros; com isso,
49 estamos em quarto lugar no Brasil (ficando atrás apenas de Curitiba, Brasília e Rio de Janeiro).
50 Disse que todas as vias arteriais estão recebendo ciclovias. Quanto à priorização do transporte
51 coletivo, estamos instalando corredores e faixas exclusivas. Até o momento há dez quilômetros
52 executados, e o objetivo é chegar a trinta e três quilômetros até dois mil e doze. Quanto à
53 mobilidade *versus* uso do solo, Marcel disse que o planejamento urbano tradicional manda que o
54 adensamento ocorra próximo aos principais eixos viários. Quanto menos o cidadão tiver que se
55 locomover, melhor será a cidade, e se puder fazer o percurso à pé, melhor ainda. Vladimir
56 comentou que até a década de setenta o objetivo era separar a zona industrial da zona
57 residencial, o que gerou deslocamentos de até trinta quilômetros, o que é muito ruim e dificultou
58 muito fazer o trajeto a pé ou de bicicleta. Mas o fato é que temos uma cidade construída nesses
59 moldes. Joinville atende ao que é o princípio básico, a questão legal contempla o pensamento,
60 só não contempla a questão da densidade. Para comparar, a média de habitantes por hectare
61 em Joinville é de vinte; em Bogotá a média é de cento e oitenta. O planejamento clássico não
62 deu certo em Joinville. O potencial construtivo causa aumento artificial no valor da terra e
63 expulsa o comprador. Marcel disse que o potencial construtivo não vira densidade, mas que
64 ocorre o contrário; a especulação imobiliária vai contra a densidade. Nós temos uma população
65 que deve chegar a setecentos mil habitantes em vinte ou trinta anos, e utilizamos o padrão
66 americano de ocupação, ou seja, horizontal. Vladimir lembrou que esse assunto não se
67 esgotaria nessa reunião. Mostrou o mapa de macrozoneamento urbano, recém aprovado. Disse
68 que fala em adensamento urbano, cujo ideal seria ter maior densidade no centro e menor nas
69 áreas mais distantes. Disse que o Mapa do Plano Viário de setenta e três é diferente do que foi
70 feito e existe hoje, com ruas que não se relacionam, parece um “jogo de varetas”. O modelo
71 atual trouxe a diversidade de usos, mas não a densidade. Vladimir falou que não chega a dez
72 por cento o que foi executado do Plano Viário de setenta e três, e que acredita nesse modelo de
73 adensamento do uso. Disse ainda que se deve dar prioridade ao transporte público e aos meios
74 de transporte não motorizados, e para que isso aconteça será necessário que se crie mais
75 algumas restrições. Marcel chamou atenção para a dúvida: Qual a melhor ferramenta para
76 atingir uma maior densidade? Antes se pensava que era o potencial construtivo, mas não deu
77 certo. O valor do terreno leva projetos como o Programa Minha Casa Minha Vida, por exemplo,
78 para bairros como o João Costa. Disse que está em estudo o Potencial Regressivo, ideia que
79 não foi implantada em nenhum lugar ainda, e que há muito estoque de terras na cidade. O
80 conselheiro Alcides perguntou se há alguma restrição na nova lei dos condomínios horizontais
81 em áreas nobres, e Vladimir respondeu que será o tamanho, pois não poderão ser maiores do
82 que uma quadra, e que o muro deverá ser invertido; hoje se criaram guetos, fechados, sem
83 relação com a cidade. Marcel disse que a cidade ideal tem vitalidade urbana. Alcides disse que
84 Joinville, diferente das outras cidades, tem carregamento num só sentido; em determinados
85 horários o ônibus vai cheio e volta vazio, o fluxo da cidade tem um sentido só. Isso é ruim, pois a
86 ocupação média dos assentos é de quatorze pessoas por dia. Precisamos criar uma mobilidade
87 maior, diminuir os deslocamentos, fazer vários centros. Se não for assim, a cidade não vai
88 aguentar. As funções básicas devem estar em cada bairro. Vladimir disse que aposta muito no
89 Parque da Ajorpeme, no final da zona sul. Marcel comentou que o parque provavelmente está
90 situado longe porque o terreno é mais barato. O conselheiro Emerson Siqueira perguntou se não
91 seria interessante fazer o contrário, ou seja, não incentivar a ocupação do centro, deixar como
92 está, e incentivar a descentralização. Marcel lembrou que a lógica às vezes não funciona na
93 prática. Alcides sugeriu que sejam desapropriadas as grandes áreas verdes nas áreas centrais
94 para transformá-las em bens públicos, parques e praças, que fazem falta na cidade. Marcel
95 disse que o modelo de alto potencial construtivo privilegia a grande empresa e dificulta o
96 pequeno empreendedor. É por isso que as grandes empresas, que vêm de fora, ficam com as
97 melhores áreas, e os empreendedores locais ficam nas áreas mais distantes. Esse é um aspecto
98 do desenvolvimento econômico que deve ser pensado. Outra coisa a ser levada em conta é que
99 existe a ideia do direito adquirido. Marcel disse que o Potencial Regressivo não custa nada e não



100 faz diferença para quem usa o terreno para morar; o especulador, contudo, terá que empreender
101 logo ou passar adiante. Essa ideia é uma alternativa para o IPTU Progressivo. O conselheiro
102 Anderson Perin de Jesus comentou que a lógica do sistema viário *versus* adensamento era boa,
103 mas inverteu, no caso de cidades projetadas, como Blumenau e Curitiba. Marcel lembrou que
104 Potencial é algo artificial; não adianta poder construir dezoito pavimentos se não houver
105 ocupação para tudo isso. Alcides disse que ao lado do Hotel Tannenhoff vão ser construídas
106 torres de escritórios, com quatrocentas salas, e Marcel disse que essas quatrocentas salas não
107 ocupam dez por cento do potencial da rua. Lembrou ainda que quem faz a cidade é o mercado.
108 Anderson disse defender a ideia de que a cidade deve ser descentralizada; que existam centros
109 regionais que evitem deslocamentos. Marcel lembrou que a Pesquisa de Origem-Destino
110 encontrou quarenta e três centralidades. Vladimir ressaltou que a PUC, veio para o lugar certo,
111 bem como o Guímbala, a Anhanguera, o Cefet e a Tupy estão no lugar certo. Marcel disse que
112 não se pode estimular o adensamento da cidade espalhando, porque não vamos conseguir uma
113 densidade de ocupação alta o suficiente para dar uma sustentabilidade dos equipamentos
114 urbanos, da rede de transportes, da rede de serviços públicos, e o instrumento para isso talvez
115 não seja o Potencial Construtivo. Alcides perguntou sobre a questão da conurbação de Joinville
116 e Araquari, no Bairro Itinga, e Marcel respondeu que essa questão é complicada, porque se lá o
117 terreno é mais barato é onde as pessoas vão comprar; precisamos encontrar a ferramenta certa
118 para direcionar o desenvolvimento do vetor. Vladimir comentou que há meses estão estudando
119 sobre a nova Lei de Ordenamento Territorial, e ainda não há consenso de que irá atender a
120 questão da mobilidade. É necessário atender as diretrizes do Plano Diretor para a mobilidade
121 (não motorizados sobre motorizados, transporte coletivo sobre o individual, fluidez com
122 segurança), e o modelo criado se choca com o Plano Diretor. O modelo ideal é bom, mas
123 teremos que criar as condições para que aconteça, trabalhar em cima disso. Há uma série de
124 interesses econômicos envolvidos, e temos que ter ciência disso. O horizonte do Plano Diretor é
125 para vinte anos, e estamos sempre fazendo revisões sistemáticas. Quanto à questão do
126 adensamento temos que saber qual o crescimento populacional provável, e trabalhar com esse
127 dado. O acesso a bens de consumo afeta diretamente; há um equilíbrio do PIB, Produto Interno
128 Bruto, o que é ótimo para a cidade. O transporte coletivo deveria ser integrado com os modos
129 não motorizados de transporte. Vladimir disse que deveria ter o dobro de pessoas utilizando o
130 transporte coletivo, e um terço a menos utilizando o transporte individual. Disse que onde
131 deveria haver densidade não há, o Potencial Construtivo não garantiu atingir a densidade
132 desejada, o mercado não permitiu, e não há como mudar o mercado; temos que aprender a
133 jogar como ele joga. Nada mais havendo a tratar, às dez horas o coordenador Vladimir Tavares
134 Constante deu por encerrada a reunião. Fica registrado que os conselheiros Eduardo Bartniak
135 Filho, Eneida Fernandes Barbosa Arraes, Marcos Fortes Santos de Bustamante, Mário César
136 Mendes de Sant'Ana, Rodrigo João Fachini e Sérgio Luiz Celestino da Silva justificaram sua
137 ausência nesta reunião. Eu, Patrícia Rathunde Santos, Secretária Executiva do Conselho da
138 Cidade, lavrei a presente ata, que vai assinada pelo coordenador, por mim e pelos conselheiros
139 presentes. Joinville, sete de dezembro de dois mil e dez.

Vladimir Tavares Constante
Coordenador da Câmara Comunitária de
Mobilidade e Acessibilidade do Conselho da Cidade

Patrícia Rathunde Santos
Secretária Executiva



Assinatura dos conselheiros presentes nesta reunião

PODER PÚBLICO		SOCIEDADE CIVIL	
TITULAR	SUPLENTE	TITULAR	SUPLENTE
<u>Valderi Ferreira da Silva</u>	- ausente - Joerg Kaulich	- ausente - José Raulino Esbiteskoski	<u>Anderson Perin de Jesus</u>
I - Entidades Empresariais			
- ausente - Eduardo Bartniak Filho	- ausente - Charles Henrique Voos	<u>Alcides Antônio Bertoli Júnior</u>	- ausente - Marcos Antônio Joriatti
II - Entidades de trabalhadores			
- ausente - Sérgio Luiz Celestino da Silva	- ausente - Fabiane Suel de Borba	<u>Emerson Siqueira</u>	- ausente - Eneida Fernandes Barbosa Arraes
III - Entidades profissionais, acadêmicas e de pesquisa			
<u>Vladimir Tavares Constante</u>	<u>Marcel Virmond Vieira</u>	<u>Vanderlei Pedro Quintino</u>	- ausente - Mário César Mendes de Sant'Ana
IV - Organizações não Governamentais (ONG's)			
- ausente - Rosicler Ravache	- ausente - Rodrigo João Fachini	- ausente - Marcos Fortes Santos de Bustamante	- ausente - Cléia Aparecida Clemente Giosole
V - Movimentos Sociais			

Joinville, 7 de dezembro de 2010

This document was created with Win2PDF available at <http://www.daneprairie.com>.
The unregistered version of Win2PDF is for evaluation or non-commercial use only.