



ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL
PREFEITURA MUNICIPAL DE MONTENEGRO

Gabinete do Prefeito

CÂMARA MUNICIPAL DE MONTENEGRO	
Proc. Nº. 219 - P 062113	
Em 11	de 07 de 2013

Ofício 547/2013-GP

Montenegro, 11 de julho de 2013.

Assunto: Mensagem Justificativa do projeto de lei n.º 62/2013

Senhora Presidente:

Encaminho o projeto de lei anexo que dispõe sobre o Sistema Viário no Município de Montenegro.

O sistema viário de uma cidade deve ser compreendido por analogia a um organismo vivo em permanente crescimento. Para *alimentar* esse fenômeno é preciso haver caminhos por onde circulam todos os elementos necessários à manutenção da vida, tal como o sangue que percorre as artérias de um corpo. Os fluxos de deslocamento têm maior volume num determinado ponto de origem e a partir daí ocorre uma capilarização que se estende aos limites do sistema, num processo de distribuição-captção e comunicação. Porém, no caso de um desenho viário urbano nem todos os caminhos partem obrigatoriamente do mesmo ponto, visto que o parcelamento de glebas em lotes e quadras configuradas pela abertura de novas ruas pode acontecer simultaneamente em diferentes lugares da cidade por conta das iniciativas individuais. Somente a racionalidade do planejamento é capaz de dar um sentido lógico a esse conjunto de vias na medida em que estabelece uma escala a ser seguida pelos diversos empreendimentos imobiliários, interligando umas às outras de forma integrada. Assim é, por exemplo, que uma avenida pode atender a vários loteamentos, até atingir sua máxima capacidade. A partir daí a funcionalidade do sistema poderá ficar comprometida e o *corpo* sofrer uma redução generalizada de eficiência, o que deve ser evitado.

Da situação demonstrada acima decorre a classificação das vias urbanas numa hierarquia em termos de seu dimensionamento. A importância de cada categoria é dada, em última análise, pelas medidas mínimas que o projeto de loteamento deve observar, segundo a autoridade municipal estabelece em razão de uma visão ampliada de desenvolvimento da cidade como um todo. Vias *Estruturais* ou *Conectoras* ou *Locais*, como o próprio nome indica, têm características correspondentes a uma determinada função que cada qual deve desempenhar no contexto da mobilidade espacial. Em Montenegro já tivemos a experiência de um modelo concebido para comportar um grande aumento populacional, por ocasião do Projeto CURA. Mesmo não se confirmando tal crescimento quanto ao número de habitantes, o crescimento proporcionalmente muito maior da frota de veículos constatado nos últimos anos acabou por justificar, hoje, as dimensões das vias executadas naquela época. Resta, porém, uma pendência urbanística que o novo sistema viário proposto espera reverter, ao menos, parcialmente: transcorridos mais de 30 anos, segmentos de avenidas que até os dias atuais não foram abertas em terras que continuam impedidas de parcelamento por conta desta *reserva* devem ser abolidas, enquanto projeto.

À sua Excelência a Senhora
Vereadora Rosemari Almeida
Câmara Municipal de Vereadores
Montenegro/RS

Recebido em 11.07.13,
às 11h57min.
O

"DOE ÓRGÃOS, DOE SANGUE: SALVE VIDAS"
MONTENEGRO CIDADE DAS ARTES



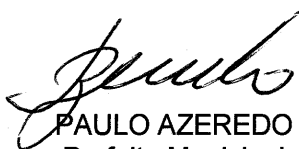
ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL
PREFEITURA MUNICIPAL DE MONTENEGRO
Gabinete do Prefeito

Também é importante destacar que, ao contrário de um ser vivo, os fluxos de transporte não se auto-organizam perfeitamente ao ritmo da natureza e carecem, portanto, de gerenciamento, caso da racionalidade do planejamento já mencionada. A autoridade deve monitorar constantemente a direção e a intensidade do trânsito, visto que um sistema viário não apenas se expande horizontalmente do centro para a periferia em decorrência do parcelamento do solo, mas muito se altera na medida da densificação de zonas já consolidadas forçadas a absorver o crescimento da frota de veículos particulares, os quais demandam por espaço e saturam as ruas centrais, principalmente. Não é à toa que a Lei de Zoneamento recomenda um número máximo de pavimentos de modo a manter a verticalização sob controle, bem como a Lei do Código de Obras exige a criação de vagas de estacionamento no interior do próprio lote a ser edificado. Para situações como esta – em áreas já congestionadas pelo tráfego excessivo – uma lei viária por si só pouco tem a oferecer em termos de soluções a curto prazo. Apenas ao longo do tempo, conforme as construções forem aprovadas de acordo com novos recuos frontais, poderá haver a possibilidade de alargamento de ruas.

Assim sendo, futuramente outras medidas serão necessárias para dar suporte ao projeto de lei que ora se propõe, caso do Plano Municipal de Mobilidade e Acessibilidade previsto pelo novo Plano Diretor, enfatizando modalidades de transporte coletivo e alternativo poupadores de espaço, de energia e de custos em geral.

Para outras informações anexo o processo administrativo n.º 5837/2013.

Atenciosamente,


PAULO AZEREDO
Prefeito Municipal