

DIRETRIZES ELEGÍVEIS À IMPLANTAÇÃO DE SISTEMA DE ESTACIONAMENTO ROTATIVO PAGO NAS VIAS E LOGRADOUROS PÚBLICOS DO MUNICÍPIO DE BARREIRAS.

APRESENTAÇÃO

Este documento tem o fito de apresentar as diretrizes elegíveis à proposta de implantação de *Sistema de Estacionamento Rotativo Pago* nas vias e logradouros do espaço urbano do município de BARREIRAS-BA. Resulta da pesquisa e análise documental, coleta de dados em campo e análise de dispositivos legais vinculados ao tema.

1.1 Sobre a Zona Azul

A multiplicidade das atividades de uma área urbana é responsável pelos deslocamentos de veículos na malha viária. Os motivos de viagem mais significativos são aqueles relacionados ao trabalho, às compras, à prestação de serviços e ao lazer.

O tipo de atividade, comercial ou de serviços e a sua natureza, definem a característica de uso do solo da quadra e o tipo da demanda por estacionamento, a dimensão da vaga e o tempo de permanência nas vias da região, podendo ser de curta, média, ou longa duração. Desta maneira, é importante o reconhecimento pontual das características de cada tipo de atividade responsável pela demanda de estacionamento.

Enquanto os deslocamentos devido ao motivo trabalho são caracterizados pela regularidade do horário de chegada, periodicidade e por longo tempo de permanência do veículo estacionado, aqueles realizados por motivo compras, prestação de serviços, educação e lazer apresentam como peculiaridades a aleatoriedade das chegadas e saídas e o curto/médio tempo de permanência.

Apesar das diferentes características das demandas de estacionamento, é certo que em qualquer caso os veículos necessitarão de uma área na via pública, ou fora dela, para a sua permanência. A ocorrência de interferências negativas à fluidez do tráfego devido ao elevado número de manobras de veículos na tentativa de estacionar e a circulação lenta devido à procura de vagas, indicam que existe carência de vagas para a acomodação dos veículos que demandam aquela região.

A ausência de medidas que compatibilizem os mais variados interesses dos usuários das vias é responsável pela ocorrência de inúmeras infrações de trânsito, sendo as mais comuns:

- * Estacionar sobre faixa de pedestre;
- * Estacionar em frente à guia rebaixada, ponto de ônibus;

- * Parada e/ou estacionamento em fila dupla;
- * Parada e/ou estacionamento sobre a calçada;
- * Parada e/ou estacionamento irregular em locais com estacionamento regulamentado;
- * Parada e/ou estacionamento em local proibido;
- * Carga e descarga de mercadorias em local proibido.

Para resolver essas questões existem os vários tipos de estacionamento rotativo pago, tipo Zona Azul, que podem ser adotados para oferecer facilidades aos motoristas e possibilitar um estacionamento adequado às características do local e a um maior número de usuários, de acordo com a especificidade do uso do solo.

INTRODUÇÃO

O desenvolvimento e crescimento das cidades e de seu contingente populacional associados à massificação da produção e oferta de veículos automotores, dentre outros fatores, têm contribuído ano a ano, para o aumento da frota veicular, especialmente no espaço urbano. Este fenômeno abrange de forma generalizada tanto as grandes capitais, quanto os demais municípios, refletindo diretamente em todo o sistema de mobilidade urbana.

Congestionamento de vias, morosidade no deslocamento, desgaste prematuro de pavimentação e a grande dificuldade de encontrar uma vaga para estacionar, são consequências crescentes que desafiam a criatividade e a capacidade do Gestor Público em conceber e implementar soluções viáveis que minimizem os impactos negativos desse fenômeno.

É cada vez maior o tempo de procura por vagas na região central das cidades e suas adjacências, visto que nos locais de grande fluxo, muitas delas são ocupadas por longos períodos de tempo, causando prejuízos e transtornos ao cidadão, ao comércio local, bancos, escolas, hospitais e prestadores de serviços públicos, em um cenário de dificuldade e complexidade de ampliação do número de vagas de estacionamento nesses espaços.

Essa tendência cada vez mais crescente, justificou a disposição da Administração Pública Federal em insculpir na *Lei 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro - CTB, em seu artigo 24, inciso X*, autorização para que os órgãos e entes executivos de trânsito nos municípios promovam no âmbito de sua circunscrição, a implantação, operação e manutenção de estacionamentos do tipo *Rotativo Pago* nas vias, imputando-lhes providenciar os meios e recursos necessários para o cumprimento de tal autorização.

Nesse diapasão, o sistema de estacionamento rotativo emerge não como mecanismo arrecadatório, mas sim como alternativa capaz de aliviar a demanda, vez que limita o número de horas de utilização, garantindo a democratização de acesso ao espaço público destinado a estacionamento para aqueles que necessitem utilizá-lo por breve espaço de tempo.

Ainda à luz da argumentação posta, registra-se que a consequência do crescimento da população urbana é dentre outros, a degradação na mobilidade. E neste caso, o aumento tão somente da infraestrutura não gera solução. Haverá ainda a necessidade da Administração

Pública Municipal implementar estratégias que impactem positivamente na circulação viária da malha urbana, proporcionando à população melhor qualidade de vida e menor custo de locomoção.

É cenário recorrente que o índice de disponibilidade de vagas de estacionamentos diminui proporcionalmente ao crescimento das cidades, ensejando a implantação de solução que contemple a rotatividade na ocupação das vagas existentes, técnica utilizada em diversas partes do mundo, sob a denominação de *Estacionamento Rotativo do tipo "Zona Azul"*. O sistema em tela, possibilita a utilização onerosa de vias e logradouros públicos para o estacionamento de veículos em locais pré-determinados, por período limitado de tempo, mediante o pagamento de tarifa definida pelo poder concedente.

O Estacionamento Rotativo do tipo *"Zona Azul"*, é um sistema que regula o tempo de permanência do veículo no estacionamento, limitando-o na maioria das vezes à permanência máxima de duas horas nos locais de grande fluxo, assegurando a rotatividade no uso de vagas, proporcionando maior acesso àqueles que precisam desse espaço, vez que regula de forma democrática a taxa de ocupação de vagas existentes.

Em nosso país, São Paulo é a capital pioneira no uso dessa modalidade de estacionamento, utilizando-o há mais de três décadas. Operou inicialmente com cartelas impressas, comercializadas manualmente por agentes e pontos de vendas distribuídos ao longo dos logradouros e praças. Atualmente opera com sistema misto, disponibilizando em áreas exclusivas e crescentes, sistema digital, via aplicativo para celulares denominado *"Zona Azul Digital"*

Ao Longo dos anos, o modelo empregado nas atividades operacionais, comercialização e de controle de estacionamentos do tipo *"Zona Azul"* tem evoluído, incorporando as novas facilidades tecnológicas.

Atualmente registra-se expressivo número de cidades adotando o método de comercialização misto, envolvendo tanto pontos físicos de vendas e controle humano presencial, quanto as novas tecnologias de informação e comunicação, a exemplo de São Paulo, repise-se, cujo modelo efetua a venda e controle do acesso ao estacionamento via dispositivos eletrônicos e celulares com aplicativo específico, proporcionando maior comodidade agilidade, segurança, controle e racionalização de custos.

No que se refere à modalidade de oferta e exploração do serviço, a maioria das cidades têm ofertado o serviço via outorga onerosa de concessão à ente privado, sob condição regulatória que assegure e afira eficiência na prestação do serviço público e capacidade financeira, técnica e administrativa do prestador, assegurados em contrato de concessão, com cláusula de *"Reversibilidade dos Bens"* vinculados à concessão, nas hipóteses de sua extinção.

Sobre o instituto da *"Reversibilidade dos Bens"* faz-se mister trazer à baila, que a concessão em comento, por se tratar de um serviço público, impõe ao ente outorgante (no caso o município), o dever de assegurar a continuidade na sua prestação.

Hely Lopes Meireles (1997, p. 349) assevera que o princípio da continuidade ou permanência "[...] *impõe serviço constante na área e período de sua prestação*".

Para Carvalho Filho (2001, p. 296) o princípio da continuidade:

"[...] indica que os serviços públicos não devem sofrer interrupção, ou seja, sua prestação deve ser contínua para evitar que a paralisação provoque como às vezes ocorre, colapso nas múltiplas atividades particulares".

Reversão de bens, segundo a doutrina de Carvalho Filho (2001, p. 361) "[...] é a transferência dos bens do concessionário para o patrimônio do concedente em virtude da extinção do contrato".

Hely Lopes Meireles (1997, p.352) pondera que:

"[...] segundo a doutrina dominante, acolhida pelos nossos tribunais, a reversão só abrange os bens de qualquer natureza, vinculados à prestação do serviço. Os demais, não utilizados no objeto da concessão, constituem patrimônio privado do concessionário, que dele pode dispor livremente e, ao final do contrato não está obrigado a entrega-los, sem pagamento, ao concedente. Assim é porque a reversão só atinge o serviço concedido e os bens que asseguram a sua adequada prestação".

Por fim, há de se asseverar que o principal motivo para a existência do instituto da reversibilidade de bens é garantir a continuidade da prestação do serviço. A sua aplicação se restringe à concessão de serviço público. O intuito é garantir que, em caso de extinção da concessão (por advento do termo contratual, anulação, encampação, caducidade ou rescisão), o novo operador (concessionário), ou até mesmo o próprio município, disponha de bens para prestar o serviço, de modo que a continuidade não seja prejudicada.

O inserto em comento, demonstra que determinados bens privados podem receber tratamento especial pela legislação, dentre outros motivos, pela atividade essencial a que estão vinculados, o que não significa que tais bens percam a característica de bem privado, elementos que resultam em segurança jurídica tanto para o outorgante, quanto para o outorgado nas relações vinculadas à concessão.

Retornando à esteira do tema central desta Introdução, registra-se com base nas soluções adotadas atualmente em diversas cidades, que o sistema de prestação de serviços de estacionamento Rotativo Pago, do tipo denominado "**Zona Azul**" e seus similares, materializam-se de forma crescente, como a opção de melhor viabilidade para as cidades que buscam solução para atender a demanda por vagas de estacionamento em regiões de expressiva concentração e densidade de veículos automotores.

Isto posto, passar-se-á à descrição da fundamentação das diretrizes à implantação do *Sistema de Estacionamento Rotativo Pago* nas vias e logradouros públicos do município de BARREIRAS, buscando sempre a convergência entre a literalidade do regramento legal sobre o tema e a sua finalidade.

FUNDAMENTAÇÃO

Prima facie, faz-se mister registrar que a Constituição Federal em seu *Título VII, Capítulo II*, cuidou com zelo de atribuir ao município a execução da política de desenvolvimento urbano. A Carta Magna em seu art. 82, ordenou como objetivo para o tema, *o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e a garantia do bem-estar de seus habitantes*.

Não é por outra, senão esta, a razão da promulgação da Lei Nº 10.257, de 10 de julho de 2001, denominada "*Estatuto da Cidade*", cujo escopo regulamenta os artigos 182 e 183 da Carta Constitucional, fixando normas de ordem pública e interesse social que regulam o uso do espaço urbano em prol do bem coletivo; da segurança e do bem-estar dos cidadãos.

Dessa forma, há de se repisar que na mesma toada, o Legislador cuidou de insculpir na *Lei 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro - CTB*, em seu artigo 24, inciso X, autorização para que os órgãos e entes executivos de trânsito nos municípios promovam no âmbito de sua circunscrição, a implantação, operação e manutenção de estacionamentos do tipo "*Rotativo Pago*" nas vias públicas, dando amparo legal ao provimento dessa iniciativa na cidade de BARREIRAS

Na mesma esteira, a Lei Nº 10.257, de 10 de julho de 2001- *Estatuto da Cidade* também traz em seu bojo a gênese do amparo legal à implantação do Sistema de Estacionamento Rotativo nas vias e logradouros do Município, conforme registramos a seguir:

"[...] Art. 2º A política urbana tem por objetivo ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e da propriedade urbana, mediante as seguintes diretrizes gerais:

.....

V – oferta de equipamentos urbanos e comunitários, transporte e serviços públicos adequados aos interesses e necessidades da população e às características locais;"

.....

*"[...] Art. 39. A propriedade urbana cumpre sua função social quando atende às exigências fundamentais de ordenação da cidade expressas no **plano diretor**, assegurando o atendimento das necessidades dos cidadãos quanto à qualidade de vida, à justiça social e ao desenvolvimento das atividades econômicas, respeitadas as diretrizes previstas no art. 2º desta Lei."*

.....

*"[...] Art. 40. O **plano diretor**, aprovado por lei municipal, é o instrumento básico da política de desenvolvimento e expansão urbana."*

O PLANO DIRETOR URBANO - PDU DO MUNICÍPIO DE BARREIRAS

Alinhado com o preceito legal definido no art. 40 da Lei Nº 10.257, de 10 de julho de 2001- *Estatuto da Cidade*, O Plano Diretor do Município de BARREIRAS, instituído pela Lei Municipal Nº 651/2004, apresenta como Objetivo Geral:

"[...] Art.2º Constitui objetivo geral do PDU normatizar o crescimento da Cidade e do Município, com base nos princípios do desenvolvimento sustentável, preservando as suas características geoambientais e buscando a melhoria do padrão de qualidade de vida de todos, principalmente no que se refere a emprego e renda, educação, saúde, tecnologia, cultura, habitação, transporte, esporte, lazer, entretenimento, segurança

pública e aos serviços públicos em geral, de forma a reduzir as desigualdades que atingem as diferentes camadas da população e zonas do município, promovendo a equidade e combatendo as exclusões.

Na mesma esteira o Documento "RT2" de composição do PDU, constata que:

"[...] O sistema viário de Barreiras não apresenta, de maneira geral, uma definição de hierarquização clara, que permita identificar as diversas funções que deve desempenhar." RT2 (2004, p.33).

"[...] São também escassas as áreas delimitadas para estacionamentos sem pavimentação, e o estacionamento de veículos se faz de modo desordenado, fortuito e ao longo das vias, atrapalhando o trânsito, principalmente nas ruas estreitas." RT2 (2004, p.33)

"[...] O principal problema neste AU, em processo de degradação incipiente, está relacionado ao trânsito de veículos pesados e à transferência das atividades comerciais para as imediações da rodovia BR-242, na saída para Salvador." RT2 (2004, p. 53)

Ainda na mesma direção das diretrizes traçadas pelo PDU para o Município de BARREIRAS, impõem-se registrar que o item **"6.4. DIRETRIZES PARA O SISTEMA VIÁRIO, CIRCULAÇÃO E TRANSPORTES"** RT2 (2004, p. 91), assevera que a *estratégia de estruturação urbana para o sistema viário e de circulação envolve intervenções continuadas em três estágios, priorizando-os quanto a urgência de implementação em curto, médio e longo prazo.*

À luz da estratégia retro mencionada, a implementação de estacionamento tipo **"Zona Azul"** nas vias que cortam a área central da cidade, foi pontuada à época no PDU como ação estratégica a ser implementada no curto prazo.

Cabe ressaltar que se àquela época, o tema já requeria tomada de decisão no curto prazo, quiçá hoje, decorridos quase 15 anos da constatação. Inconteste o registro de que ao longo desse tempo o cenário degradou-se exponencialmente, ante o crescimento da frota associado à expansão e o desenvolvimento da cidade.

Destarte, conforme restou assente à luz dos fundamentos até aqui tecidos, faz-se mister trazer à baila, que o *Plano Diretor Urbano – PDU* do Município de BARREIRAS, instrumento basal da política de desenvolvimento e expansão urbana, cuja gênese está lastreada constitucionalmente, dá azo e contempla em seu bojo como ação de curto prazo, a implantação de estacionamento *Rotativo Pago*, do tipo denominado **"Zona Azul"**, como solução viável para ordenamento do tema **"Estacionamento"** nas vias urbanas de expressivo fluxo de veículos automotores no Município.

NORMAS E CÓDIGOS

Durante os levantamentos e medições para elaboração do presente relatório, foram observadas as normas e códigos aplicáveis ao serviço em pauta, tendo as especificações da ABNT (Associação Brasileira de Normas Técnicas) e os dispositivos legais e infra legais abaixo relacionadas considerados como elementos base para a consolidação e interpretação dos dados obtidos, bem como para propor quaisquer soluções ou serviços eventuais:

1. Constituição Federal em seu *Título VII, Capítulo II*;
2. Lei Federal Nº 8.666, de 23 de junho de 1993 – Lei das Licitações;
3. Lei Federal Nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995 – Lei das Concessões;
4. Lei Federal Nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 – Código Brasileiro de Trânsito;
5. Lei Federal Nº 10.257, de 10 de julho de 2001- Estatuto da Cidade
6. Lei Orgânica do Município de BARREIRAS;
7. Lei Municipal Nº 651, de 16 de novembro de 2004 - Plano Diretor Urbano – PDU do Município de BARREIRAS.
8. Resolução CONTRAN nº 304, de 18 de dezembro de 2008 - Vagas de estacionamento destinadas exclusivamente a veículos que transportem pessoas portadoras de deficiência e com dificuldade de locomoção.
9. Lei Federal nº 10.098, de 19 de dezembro de 2000, que dispõe sobre normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência e com dificuldade de locomoção
10. Lei n.º 10.741/03 (Estatuto do Idoso) e Resoluções 302 e 303, ambas do CONTRAN

CARACTERÍSTICAS PRINCIPAIS DO MUNICÍPIO

CARACTERÍSTICAS GERAIS.

O Município de Barreiras, está localizado a oeste do estado da Bahia, a 863 quilômetros de Salvador e a 643 da capital Federal Brasília, possui área de 7.859 Km² e população¹ estimada de 157.638 habitantes com densidade de 19,49 hab./Km².

É o município mais populoso da Região Oeste, o décimo primeiro da Bahia e o décimo oitavo entre os municípios mais populosos do interior do Nordeste. A cidade é cortada pelo *Rio Grande*, principal afluente da margem esquerda do *Rio São Francisco*, e é atravessada por três rodovias federais, BR 020, BR 135 e a BR

¹Fonte: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/ba/barreiras/panorama>

242 compoendo o principal entroncamento rodoviário da região. Faz fronteira com os municípios de Luís Eduardo Magalhães, São Desidério, Cristópolis, Angical, Riachão das Neves, Formosa do Rio Preto, Novo Jardim (TO) e Ponte Alta do Bom Jesus (TO); materializando-se como importante polo de desenvolvimento econômico e de intensa atividade comercial da região, sua economia está consolidada em pilares constituídos pelo setores do Agronegócio, Agroindústria, Comércio, Mineração, Indústria metalúrgica, Beneficiadoras de grãos, Refrigerantes Embalagens plásticas dentre outros. Possui forte potencial turístico. Nos últimos anos passou por expressivo incremento no setor imobiliário e da construção civil.

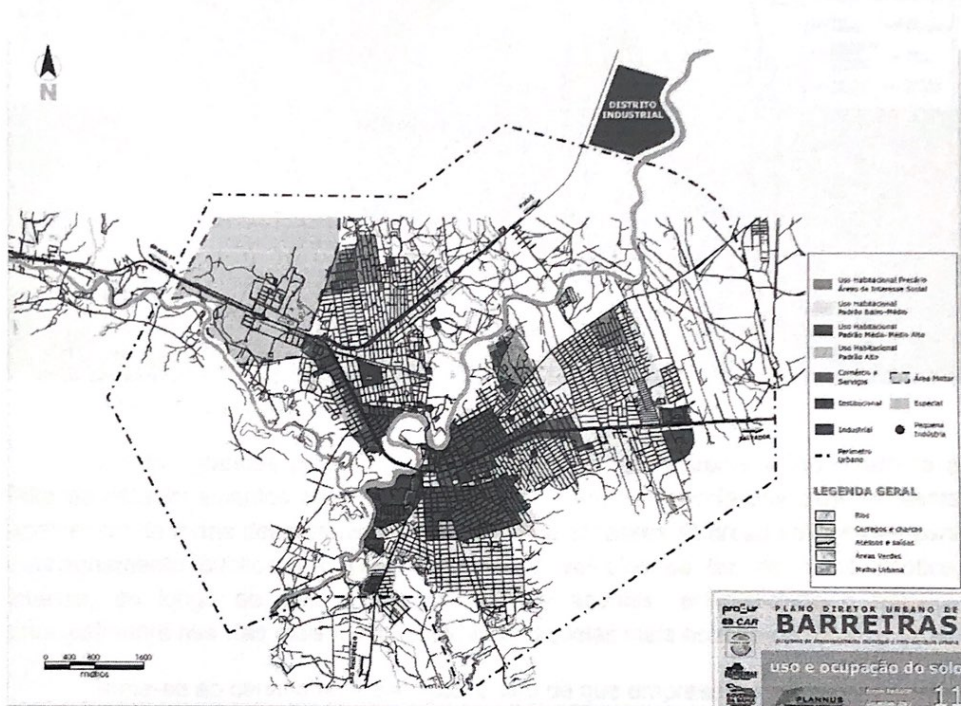


Fig-1 - Mapa de uso e ocupação do solo, onde as áreas de comércio e serviços do centro são as áreas onde são mais graves os problemas causados pela ausência de estacionamentos ordenados.

REDE VIÁRIA.

O sistema viário de Barreiras não apresenta, de maneira geral, uma definição de hierarquização clara, que permita identificar as diversas funções que deve desempenhar. Esta falta de definição deve-se em grande parte, à descontinuidade da maioria das vias, dificultando sua classificação em termos de importância. São poucos os exemplos de vias contínuas, como as ruas José Bonifácio, Doutor Haroldo Cavalcante e Rui Barbosa, as avenidas José Braz de Azevedo, Maria Quitéria e Castelo Branco, e a Estrada Velha de Angical que é de extrema importância na hierarquização da malha viária urbana, ligando o centro até às proximidades do Loteamento Buritis.

As rodovias que cortam a cidade apresentam características bem diferenciadas do restante da malha viária, assumindo funções estruturantes. A maior parte das vias

internas é pavimentada, tal qual sua área central e, apresentam algum grau de hierarquização.

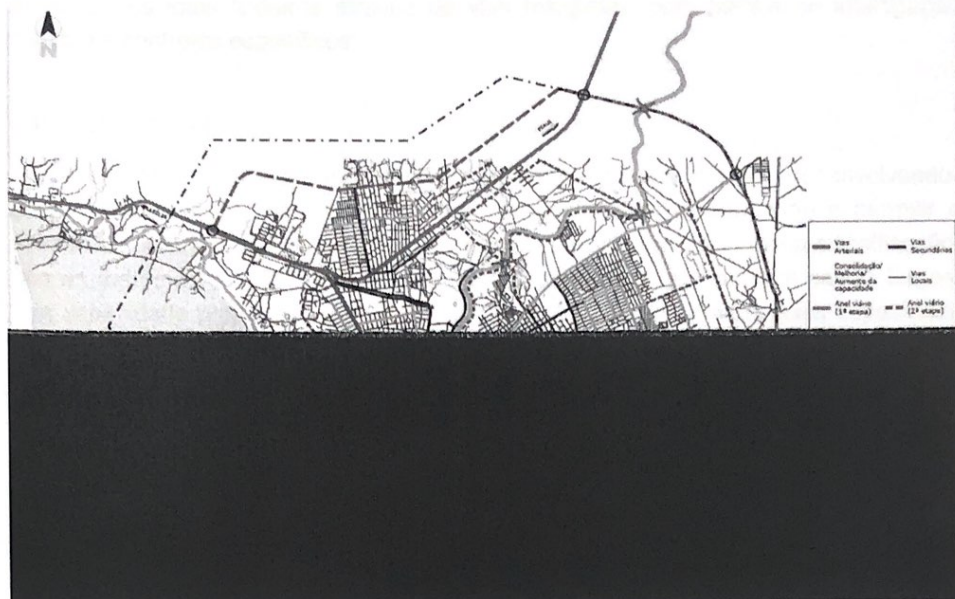


Fig-2 - Sistema Viário representado no PDU de Barreiras

Um dos grandes problemas levantados quanto ao sistema viário refere-se à falta de estacionamentos claramente definidos. Como na maioria das cidades, estes acontecem de forma desordenada e irregular. São escassas as áreas delimitadas para estacionamento público e o estacionamento de veículos se faz de modo caótico, intenso, ao longo de vias e nas calçadas adjacentes, atrapalhando o trânsito, principalmente nas vias mais movimentadas e naquelas mais estreitas.

Some-se ao cenário em descrição, o fato de que empresários e funcionários do setor de comércio, serviços e das áreas institucionais que trabalham no centro da cidade, estacionam seus veículos ao longo das vias, ocupando as vagas existentes durante todo o horário de expediente comercial, dificultando o acesso dos consumidores ao comércio local, e aos órgãos municipais de serviços por falta de vagas para estacionar.

Alie-se à isso a falta de segurança no trânsito, à precariedade de sinalização viária e à descontinuidade do próprio sistema. Resultando em um trânsito caótico de veículos pesados, carros de passeios, bicicletas, motos e pedestres, agravado pela escassez de sinalização viária adequada e eficiente.

Nos termos insculpidos no PDU, instituído pela Lei Municipal Nº 651/2004, a rede viária do Município está planejada em vias hierarquizadas nas seguintes categorias:

VERIFICAR PARA COLOCAR IMAGENS DAS VIAS DA CIDADE

As Vias Arteriais têm a função de atender ao volume de tráfego interurbano, apresentando elevado padrão de fluidez, assegurado por suas características físicas e acessos aos lotes lindeiros através de vias marginais, com pontos de interligação sujeitos a controles específicos;

Vias marginais (VM):

As vias Marginais têm a função básica de auxiliar as vias arteriais, desenvolvendo-se paralelas a estas, de forma a possibilitar-lhes melhor desempenho e permitir o acesso às propriedades lindeiras. As principais vias enquadradas nessa classificação, são as marginais às BR's 020 e 242. São pavimentadas, apresentam caixas largas, boa capacidade projetada de absorção do fluxo de veículos, porém, essa capacidade resta limitada, ante ao uso indiscriminado e sem controle de suas margens como estacionamento de veículos e ao seu estreitamento em determinados pontos.

Vias secundárias (VS):

Têm a função de atender às maiores demandas do tráfego intraurbano, assegurando sua fluidez e adequadas condições de acesso e circulação, conciliando os tráfegos de passagem e local. Na Zona Central e adjacências, são pavimentadas, apresentam caixas largas, boa capacidade projetada de absorção do fluxo de veículos, porém, essa capacidade resta limitada, ante ao uso indiscriminado e sem controle de suas margens como estacionamento de veículos. As principais vias enquadradas nessa classificação, são as Ruas José Bonifácio; Rui Barbosa; Castelo Branco e outras.

Vias locais (VL):

Têm a função básica de permitir o acesso às habitações e demais atividades complementares, dentre estas, constata-se que existem aquelas que possuem dimensões de caixa normal e boa capacidade de escoamento de tráfego, igualmente comprometida pelo estacionamento indiscriminado em suas margens; e aquelas outras, com baixa capacidade de absorção do fluxo de veículos, face à reduzida dimensão de suas caixas.

Vias de pedestres (VP):

São destinadas exclusivamente à circulação de pedestres; são estreitas e dentro das principais áreas comerciais, feiras e estádio de futebol.

Ciclovias (CV):

As ciclovias e ciclo-faixas são destinadas exclusivamente à circulação de bicicletas e equivalentes não motorizados. Os modernos conceitos de formação de políticas públicas para consolidação do modelo de *idades sustentáveis*, têm exigido dos Gestores Públicos atenção especial para este eco sistema viário, em especial nas localidades exógenas às grandes metrópoles. Barreiras, reúne características bastante favoráveis à expansão dessa modalidade de via, a níveis que poderão refletir favoravelmente à locomoção e estacionamento na Zona Central e adjacências, além de impactar positivamente ao meio ambiente, vez que reduz o consumo de combustíveis fósseis e o índice de lançamento de poluentes na atmosfera.

A Cidade graças à sua planicidade, ao seu traçado e ordenamento viário, reúne características favoráveis à implementação de ciclovias em modelo integrado, bidirecional na modelagem de Ciclovia Urbana destinada à cobrir ruas e logradouros residenciais periféricos em direção à Zona Central, integrada à modelagem de Ciclovia Parque, assim denominada aquela implantada no contorno da cidade.

TRÂNSITO

Barreiras conforme dados oficiais do Denatran registrou em novembro de 2017 75.478 veículos, incluindo tratores e caminhões pesados. Desse, excluindo-se tratores e caminhões pesados, estima-se que 68.533 veículos, trafegam no perímetro urbano ante as necessidades e características de seus condutores naquele espaço metropolitano.

Adicione-se a este número a estimativa de 20% como frota flutuante e visitante, totalizando destarte, 82.239 veículos elegíveis como frota circulante no espaço urbano do Município.

Ademais, impende registrar que esse cenário clama de forma crescente por soluções nos segmentos de educação e segurança no trânsito, sinalização e estacionamento dentre outros de relevante importância.

Constatação em campo pontua que o quesito "Estacionamento" na Zona Central e adjacências do Município, registra em dias úteis, expressivo congestionamento, fruto tanto da procura maior que a oferta de vagas, quanto da forma desordenada na qual os veículos estacionam ao longo das vias, impactando negativamente na fluidez do trânsito nessas áreas em cenário caótico.

Incontestemente registrar que esse quesito clama à Gestão Municipal a implementação de políticas públicas, de curto prazo, que resultem em solução eficiente, visando o bem-estar do munícipe, usuários e visitantes, além de impactar positivamente nas atividades comerciais e de negócios que operam no espaço urbano em comento.

FROTA DE VEÍCULOS

Dados oficiais do DENATRAN, apontam que a frota de veículos do Município, é composta conforme quadro abaixo2:

2 Fonte: <http://www.denatran.gov.br/index.php/estatistica/610-frota-2017>

Frota de Veículos de Barreiras Nov. 20172	
Tipo de Veículo	Quantidade
Automóvel	27.303
Caminhonete	8.089
Caminhoneta	1.805
Utilitário	791
Subtotal	37.988
Motocicleta	23.925
Motoneta	6481
Ciclomotor	122
Triciclo	17
Subtotal	30.545
Caminhão	2.536
Micro-ônibus	204
Ônibus	483
Subtotal	3.223

Tabela - 1 - Frota de Veículos do município de Barreiras

NOTA:

Para classificação de veículos, quanto ao tipo, o Código de Trânsito Brasileiro - CTB adota as seguintes definições:

1. Automóvel: veículo automotor destinado ao transporte de passageiros, com capacidade para até oito pessoas, exclusive o condutor;
2. Camioneta: veículo misto destinado ao transporte de passageiros e carga no mesmo compartimento;
3. Caminhonete: veículo destinado ao transporte de carga com peso bruto total de até três mil e quinhentos quilogramas;
4. Utilitário: veículo misto caracterizado pela versatilidade do seu uso, inclusive fora de estrada.

Com base nos dados pontuados pelo Denatran, conforme tabela acima, partindo-se da premissa de que os veículos que circulam com maior frequência nas áreas de maior fluxo da cidade, são os Automóveis, Caminhonetes, Caminhonetas, Motocicletas, Motonetas, Ciclomotor e Triciclo, pode-se afirmar que a frota elegível à este estudo totaliza no mínimo em:

ESTIMATIVA DA FROTA DE VEÍCULOS	
Automóvel; Caminhonete; Caminhoneta; Utilitário	37.988,00
Motocicleta; Motonetas; Ciclomotor e Triciclo	30.545,00
Frota Flutuante [estimativa de 20% de (a) e (b)]	13.706,00
Frota Total	82.239,00

Tabela - 2 Estimativa da Frota de veículos