A VOZ DA SERRA

Publicado em 18/12/2023 - 11:31

Falta de vagas para estacionar nas ruas: um eterno problema em Nova Friburgo

Para piorar o cenário, à medida em que vagas somem, mais e mais casarões antigos vão sendo derrubados para dar lugar a estacionamentos privados

por Jornal A Voz da Serra

Na intensa correria do dia a dia, um grande e bem antigo problema enfrentado pelos motoristas em Nova Friburgo é a dificuldade para encontrar vagas para estacionar nas ruas do centro da cidade. Com o passar dos anos, essa dificuldade já começa a ser observada também em alguns bairros e distritos. Na Avenida Alberto Braune, praças Dermeval Barbosa Moreira, Getúlio Vargas e vias adjacentes, encontrar uma vaga para estacionar o carro é quase um milagre.

Ao longo das vias que logo pela manhã, já estão com as vagas para estacionamento lotadas, também é possível observar uma infinidade de irregularidades. Dezenas de carros em filas duplas obstruindo a saída de outros veículos e vagas reservadas aos mais variados órgãos e instituições e aos portadores de deficiência sendo ocupadas indiscriminadamente por veículos comuns, sem o adesivo que caracteriza a condição do condutor. Nem a recente criação das vagas de curta-duração, que permite o estacionamento de veículos com o pisca-alerta acionado por 20 ou 30 minutos tem ajudado.

Veículos e mais veículos

De acordo com o Detran-RJ, em 2022 foram emplacados 139.448 mil veículos em Nova Friburgo. E em 2023, até novembro, foram emplacados 141.404 mil veículos. "Está tudo muito complicado e a tendência é piorar pelo visto. É notório o crescimento de veículos na cidade e o espaço, infelizmente, continua o mesmo. A prefeitura não faz nada relevante para melhorar esse ‘câncer’ que cresce cada vez mais. Às vezes chegamos antes das 7h da manhã e já não encontramos mais vagas devido a tantos carros estacionados”, afirmou um comerciante.

Motocicletas também têm que seguir as leis de trânsito

Muitos motoristas acabam trocando o automóvel por motocicletas pela facilidade de locomoção e estacionamento. Porém, é possível ver diariamente motoqueiros andando sem capacete, fazendo retornos proibidos, atravessando faixas de pedestres e parando em cima da calçada.

Problema crônico

Grande parte das vagas hoje é demarcada para motocicletas, carros de aplicativo, táxis, idosos, caminhões de carga, veículos de serviço, hotéis e até trailers para venda de lanches. Sem contar as caçambas de entulho.

Trata-se de uma tendência moderna, mundial, mas aqui com um agravante: na contramão de cidades mais sustentáveis, Nova Friburgo está longe de oferecer um sistema de transporte coletivo exemplar, e muito menos uma rede eficiente de ciclovias que facilite a vida sem automóvel.

Para piorar o cenário urbano, à medida em que vagas somem, mais e mais casarões antigos, que antes compunham o patrimônio ambiental de nossa cidade, vão sendo derrubados para dar lugar a estacionamentos privados.

Bicicleta: uma opção saudável, mas faltam ciclovias

As bicicletas estão cada vez mais presentes nas ruas de Nova Friburgo e do país de uma forma geral, mas os dados ainda parecem aquém do observado. Segundo dados da Bicycle-Guider, há mais de um bilhão de bikes mundo afora, sendo 40 milhões só no Brasil. Mas, de acordo com dados do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Ipea), apenas 7% dos brasileiros usam a bicicleta como meio de transporte principal.

Apesar disso, pesquisa realizada pela Strava (aplicativo que permite registrar número de pedaladas, corridas e outras atividades físicas) mostrou que, em 2021, aumentou o uso das bicicletas como meio de transporte em diversas cidades

Copyright © Clipclap 2026.

do país. Curitiba-PR foi a cidade com o maior acréscimo, 31% maior em comparação com 2019. Em segundo lugar ficou a cidade do Rio de Janeiro, com uma elevação de 25%. Em seguida vêm Porto Alegre-RS, com 24%; Belo Horizonte-MG, com 20%; e Florianópolis-SC, com 16%.

De acordo com o artigo 247 do Código de Trânsito Brasileiro (CTB), a bicicleta é um veículo (de propulsão humana) e o ciclista, por este motivo, quando está pedalando, deve respeitar todas as regras de trânsito, como semáforos, sinalização e circulação na mão correta de direção. Alguns equipamentos de segurança são obrigatórios, como campainha, sinalização noturna e espelho retrovisor do lado esquerdo. Quando não existir faixa exclusiva ou ciclovia, a circulação precisa ser feita no sentido dos carros, pelas laterais das ruas.

A circulação em calçadas só pode ser feita com autorização e sinalização do poder público, bem como é proibido conduzir passageiros fora do assento especial destinado a esse fim. “Quando eu morava na capital utilizava minha bicicleta para fazer todas as minhas tarefas diárias, mas infelizmente, aqui em Friburgo isso não é possível por falta de interesse do governo. É muito arriscado disputar espaço com veículos. O correto mesmo seria aumentar o número de ciclovias na cidade”, esclareceu uma leitora.

A longa espera pelo estacionamento rotativo pago que nunca sai do papel

Grande parte da população acredita que a cobrança pelo estacionamento rotativo nas ruas ajudaria a resolver os problemas do trânsito e da falta de vagas em Nova Friburgo. “Essa é uma das promessas que vários candidatos propõem e que nunca sai do papel, pois o fato de cobrar para estacionar estimula a rotatividade de veículos nas vagas”, esclareceu uma lojista.

Em anos anteriores, com o objetivo de organizar o estacionamento na área central, já tiveram gestões que implantaram o estacionamento rotativo. No entanto, na época, a falta de vagas ainda era frequente e motivo de reclamação dos motoristas.

Uma nova implantação de um estacionamento rotativo sempre esteve presente nas promessas de campanha de governo da cidade, incluindo gestões anteriores. Enquanto isso, motoristas enfrentam dificuldades para estacionar e, na maioria das vezes, não veem outra saída a não ser pagar os rotativos privados.

“Com o retorno da cobrança pelo estacionamento rotativo , o ‘rodízio’ de vagas será maior. Tem muita gente que para o carro e deixa o dia inteiro para trabalhar, por exemplo. Pagando, as pessoas vão acabar evitando esse tipo de comportamento”, disse uma aposentada.

Relembre a polêmica do estacionamento rotativo

Em 2015, o então prefeito Rogério Cabral apresentou uma proposta de terceirização do estacionamento rotativo. Na época, houve forte oposição, através do movimento “Eu não vendo minha cidade”, criado pelo então deputado estadual, Wanderson Nogueira, que colheu mais de 20 mil assinaturas e defendia a organização do estacionamento rotativo, mas sem a privatização nos moldes apresentados.

CONTINUA DEPOIS DA PUBLICIDADE

A proposta do governo era a criação de vagas fixas em número permanente e determinado no Centro, Olaria, Conselheiro e Ponte da Saudade; percentual de divisão de 90% para a empresa vencedora, 5% para a empresa de ônibus a título de compensação tarifária e apenas 5% para a prefeitura. O movimento também criticava a falta de geração de empregos, uma vez que o sistema proposto era de autosserviço.

“A organização de estacionamento é fundamental, mas sem que a cidade perca a sua liberdade de planejamento urbano, sem prejuízos ao comércio e que se tenha um projeto que contemple a geração de empregos e/ou complementação de renda, como era o garoto CEU (Comissão de Entidades Unidas), que até o início dos anos 90,

oferecia oportunidades aos estudantes no contraturno escolar para a cobrança do estacionamento. Ou seja, o estacionamento rotativo não pode ser apenas de medida arrecadatória, mas de organização do trânsito e para a inclusão social”, é o que Wanderson Nogueira argumentava à época.

Desde então não houve mais nenhuma iniciativa de implantação do estacionamento rotativo na cidade e uma das defesas é que antes é necessário finalizar o plano de mobilidade urbana. Porém, há grande contradição, já que o atual governo não esperou o plano de mobilidade urbana ficar pronto para delimitar números e locais das vagas de curta duração.

Copyright © Clipclap 2026.

Por isso, há quem diga que uma coisa não anula a outra e esperar o plano de mobilidade para organizar o estacionamento é empurrar para frente algo que precisa ser feito com urgência.

Plano de Mobilidade Urbana

Conforme noticiado por A VOZ DA SERRA, em setembro deste ano um estudo para elaboração do Plano de Mobilidade Urbana foi apresentado aos membros que integram a Frente Empresarial de Classe do município (FEC). A apresentação foi feita pela Secretaria Municipal de Ordem e Mobilidade Urbana (Smomu) e pela empresa Gasini Engenharia, contratada pela Prefeitura de Nova Friburgo, para elaboração do plano.

Na ocasião, a FEC conheceu alguns detalhes do plano que é uma ferramenta de planejamento para o futuro da mobilidade urbana de Nova Friburgo nos próximos dez anos. De acordo com a Lei Orgânica Municipal, o Plano de Mobilidade Urbana deve priorizar a cidade para as pessoas e para o bem coletivo, estabelecendo normas sustentáveis e valorizando os espaços públicos.

Plano Diretor

Em 2019, foi aprovada e sancionada em Nova Friburgo uma lei complementar que dispõe sobre as normatizações relacionadas ao macrozoneamento ambiental e o zoneamento urbano do município. O zoneamento é o instrumento de planejamento que institui as regras de uso e ocupação do solo, para as áreas urbanas, ambientais e rurais, com o objetivo de orientar o desenvolvimento da cidade de forma eficiente, integrada, sustentável e justa.

Mas, com a aprovação da lei complementar de 2019, que teve participação popular, através de audiências públicas, para definir os parâmetros de construção de todo o município além de determinar as diversas zonas urbanas, ambientais e rurais, entidades denunciam a dificuldade para estimular o desenvolvimento urbano.

Conforme já publicado por A VOZ DA SERRA em maio de 2023, de acordo com o vereador Joelson do Pote, presidente da Comissão de Meio Ambiente e da Comissão Especial Mista de Análise e Estudos de Projetos da Área Urbanística de Nova Friburgo, ambas da Câmara Municipal, os mapas traçados para demarcar e criar as macrozonas do município, sem observância de critérios técnicos ou razoabilidade, que caracterizam, sobretudo, as Zonas de Proteção Ambiental (ZPAM) e Zonas de Agricultura (ZAG), destacam-se dispositivos legais que restringem em muito o desenvolvimento urbano e rural, assim como prejudica sobremaneira o consagrado “direito de propriedade” de muitos dos contribuintes.

Novo projeto enviado à Câmara

No final do ano passado, a prefeitura enviou à Câmara de Vereadores um novo Projeto de Lei Complementar para modernização das normatizações municipais relacionadas ao macrozoneamento ambiental e o zoneamento urbano de Nova Friburgo, de 2019. Esse projeto levou também como base os estudos da Comissão Especial Mista de Análise e Estudos de Projetos da Área Urbanística de Nova Friburgo, da qual fazem parte representantes da Câmara Municipal, do Conselho Regional de Engenharia e Agronomia do Rio de Janeiro (Crea-RJ); Conselho de Arquitetura e Urbanismo (CAU); Conselho Regional de Corretores de Imóveis do Rio de Janeiro (Creci-RJ); Associação dos Engenheiros e Arquitetos de Nova Friburgo (Aeanf), Ordem dos Advogados do Brasil (OAB) e Ministério Público do Estado do Rio de Janeiro (MPRJ).

Entre os integrantes da Comissão está o diretor da Associação de Engenheiros e Arquitetos de Nova Friburgo (Aeanf), Daniel Cardoso. De acordo com ele, na época, a etapa de revisão do Plano Diretor e do código de obras, ainda estava em andamento, visando propor aperfeiçoamentos para pontos específicos da chamada lei 131, sancionada em 2019, como os que agem diretamente nas diretrizes e incentivos voltados à produção de unidades habitacionais.

“Desde que se criou a comissão para revisão do código de obras, em abril de 2022, a intenção é agilizar, corrigir falhas, regulamentar e, principalmente, atualizar dados necessários para implantação de novas ocupações. Estamos em constante debate com os órgãos públicos para que se faça essa revisão da melhor forma”, explicou.

Para o engenheiro Marcelo Jaccoud, representante do Crea-RJ na comissão, as áreas delimitadas para construção estão impedindo o desenvolvimento da cidade.

O que diz o projeto de lei complementar

Copyright © Clipclap 2026.

O Projeto de Lei Complementar de 2019 enviado pela prefeitura à Câmara Municipal estava em tramitação na casa legislativa. Já passou pela Comissão de Meio Ambiente, presidida pelo vereador Joelson do Pote, onde recebeu emendas. Há casos de pessoas com loteamentos legalizados previamente na prefeitura, que passaram a ser impedidas de construir com a aprovação e sanção da lei complementar de 2019, pois a área foi determinada como Zona Preservação Permanente (Zepan).

No projeto de lei complementar, enviado pelo Executivo, no ano passado, um dos pontos é a regulamentação para os lotes provenientes de parcelamentos de solo aprovados ou protocolados anteriormente à publicação da lei e os situados em áreas periurbanas.

Para o vereador Joelson do Pote, a mudança da lei complementar de 2019 é de suma importância, pois muitas áreas que estavam em curso de desenvolvimento foram significativamente afetadas, tendo sido negada a continuidade de vários projetos, bem como arquivados diversos processos em andamento no município.

https://avozdaserra.com.br/noticias/falta-de-vagas-para-estacionar-nas-ruas-um-eterno-problema-em-nova-friburgo

Veículo: Online -> Site -> Site A Voz da Serra - Nova Friburgo/RJ

Copyright © Clipclap 2026.