

006/2022

OS 019

PLANO DE MOBILIDADE URBANA
Município de Saquarema

Zoneamento de Tráfego – Produto 7

DADOS DO CONTRATO	3
APRESENTAÇÃO	5
CONTEXTUALIZAÇÃO	5
OBJETIVO	5
MACROZONEAMENTO	6
Macrozoneamento Plano Diretor	6
Distritos	9
Bairros	10
Ocupação Urbana	10
Macrozoneamento Proposto	12
ZONEAMENTO DE TRÁFEGO	18
ANÁLISES SOCIOECONÔMICAS	23
População e Densidade Populacional	23
Renda	25
CONCLUSÃO	26



DADOS DO CONTRATO

Contrato nº: 006/2022

Concorrência Pública: Nº005/2021

Processo Administrativo Nº7.361/2021

Objeto do Contrato: SERVIÇOS DE CONSULTORIA ESPECIALIZADA PARA APOIO À GESTÃO, CONTEMPLANDO A ELABORAÇÃO DE ESTUDOS TÉCNICOS, RELATÓRIOS, MODELAGENS E PROJETOS NECESSÁRIOS À IMPLANTAÇÃO, OPERAÇÃO, MANUTENÇÃO, GERENCIAMENTO, SUPERVISÃO E ASSESSORAMENTO TÉCNICO DOS PROGRAMAS, PROJETOS E OBRAS DA PREFEITURA MUNICIPAL DE SAQUAREMA, VISANDO O ESTABELECIMENTO DE ALIANÇAS PÚBLICO-PRIVADAS, PARCERIAS PÚBLICO-PRIVADAS, CONCESSÕES, OPERAÇÕES URBANAS CONSORCIADAS COM FOCO NO DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO, URBANO E REGIONAL, NO MUNICÍPIO DE SAQUAREMA.

Objeto da OS

O serviço tem como objetivo a realização do **Plano de Mobilidade Urbana** do município de Saquarema conforme disposições da Lei Federal 12.587/2012 e em conformidade com Plano Diretor Municipal de Desenvolvimento Sustentável, instituído na Lei Complementar 71/2021 e com a Lei Orgânica do Município de Saquarema de 05 de abril de 1990.





ZONEAMENTO DE TRÁFEGO

Produto 7

Plano de Mobilidade Urbana de Saquarema.

Saquarema- RJ
Mês Ref. Setembro 2022



Apresentação

O presente **Zoneamento de Tráfego - Produto 7** é parte integrante dos Produtos a serem apresentados na elaboração do Plano de Mobilidade Urbana do município de Saquarema, conforme disposições da Lei Federal 12.587/2012 e em conformidade com Plano Diretor Municipal de Desenvolvimento Sustentável, instituído na Lei Complementar 71/2021 e com a Lei Orgânica do Município de Saquarema de 05 de abril de 1990.

Contextualização

O zoneamento é um instrumento no qual consiste em fazer uma divisão territorial da cidade em subáreas para fins de análises do território. Suas diretrizes consideram aspectos relativos à demanda de serviços e infraestrutura de transportes bem como nas características de uso e ocupação do solo.

O mapeamento das zonas de tráfego é de suma importância, e vem sendo contemplado nos estudos de Planos de Mobilidade. Esse mapeamento subsidia o entendimento acerca dos padrões de mobilidade da área de estudo e dos percalços enfrentados no dia a dia da mobilidade da população.

As subdivisões apresentadas a seguir contribuirão para a consolidação das zonas de tráfego e, conseqüentemente, das macrozonas. Utilizou-se a delimitação de setores censitários, bairros e distritos, bem como a ocupação urbana a partir dos dados disponíveis no Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE). Além disso, foi utilizado o macrozoneamento instituído no Plano Diretor Municipal de Desenvolvimento Sustentável, instituído na Lei Complementar Nº 71/2021

Objetivo

O objetivo deste relatório é apresentar o zoneamento de tráfego elaborado para o Plano de Mobilidade Urbana de Saquarema. Além disso, será apresentado o macrozoneamento específico elaborado para o Plano.



Macrozoneamento

As Macrozonas são formadas por um grupo de zonas e bairros com características semelhantes relacionadas à ocupação, à cultura, à economia, ao meio ambiente e à infraestrutura urbana.

O macrozoneamento é o primeiro nível de definição espacial para a elaboração do Plano de Mobilidade Urbana do município de Saquarema. Nos itens a seguir serão apresentadas as premissas adotadas para elaboração do mesmo, ressaltando-se que todas elas foram atendidas em aproximadamente todas as delimitações das macrozonas.

Macrozoneamento Plano Diretor

Na concepção do macrozoneamento e posteriormente das zonas de tráfego, foi utilizado o macrozoneamento instituído no Plano Diretor Municipal de Desenvolvimento Sustentável, instituído na Lei Complementar Nº 71/2021.

O macrozoneamento é o primeiro nível de definição das diretrizes espaciais do Plano Diretor de Desenvolvimento Sustentável de Saquarema. Este macrozoneamento condiciona o uso e a ocupação do solo no território municipal, em concordância com as estratégias de política urbana, fixando as regras fundamentais de ordenamento do território com o objetivo de definir diretrizes para a integração entre as áreas aptas à ocupação humana.

O macrozoneamento do Plano Diretor representado na Figura 1, levou em consideração a estrutura urbana e regional do Município de Saquarema, sendo seu território dividido em 12 (doze) Macrozonas:

Macrozonas Urbanas:

1. Macrozona Urbana de Saquarema (MZUS);
2. Macrozona Urbana de Bacaxá (MZUB);
3. Macrozona Urbana de Jaconé (MZUJ);

Macrozonas de Expansão Urbana:

4. Macrozona de Expansão Urbana de Saquarema (MZEUS);
5. Macrozona de Expansão Urbana de Bacaxá (MZEUB);
6. Macrozona de Expansão Urbana de Sampaio Correia (MZEUSC);



Macrozonas Rururbanas:

7. Macrozona Rururbana de Bacaxá (MZRUB);
8. Macrozona Rururbana de Jaconé (MZRUI);

Macrozonas Rurais:

9. Macrozona Rural de Bacaxá (MZRBI);
10. Macrozona Rural de Sampaio Correia (MZRSC);

Macrozonas Ambientais:

11. Macrozona Ambiental de Sampaio Correia (MZASC).
12. Macrozona Ambiental de Vilatur (MZAV);

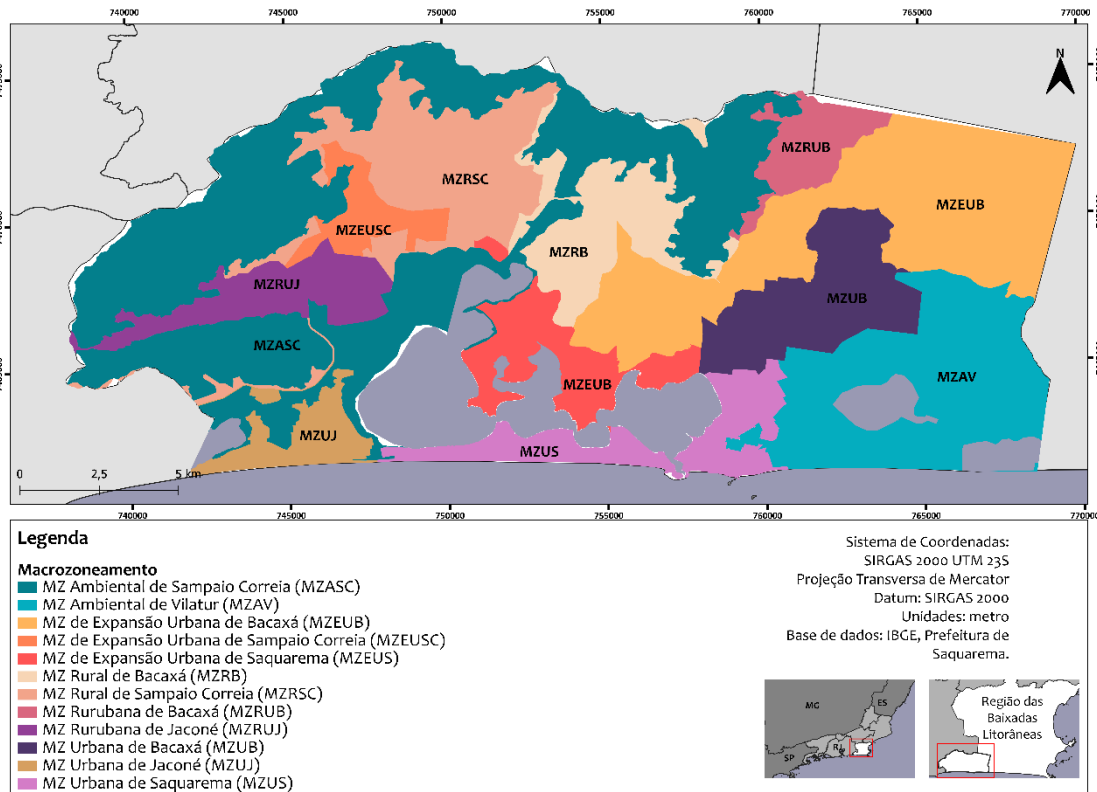


Figura 1 - Macrozoneamento do Plano Diretor

As **Macrozonas Urbanas** são zonas caracterizadas pela diversidade de usos, maior densidade, alta ocupação de usos residenciais, comércio, serviços e institucionais. Isto é, são áreas em que se incentiva o uso misto de forma a reduzir a dependência das áreas centrais, promovendo a descentralização das atividades e, conseqüentemente, reduzindo a demanda por deslocamentos de média e longa distâncias. Tem-se o aumento da densidade urbana, aproveitando melhor a oferta de infraestrutura e serviços existentes, em especial de transportes. O aumento da densidade, em especial em áreas subutilizadas, libera espaços para a consolidação



de áreas públicas de lazer e preservação, nos quais a população poderá usufruir das particularidades ambientais existentes no município. São áreas onde o patrimônio cultural, quando for o caso, deve ser protegido.

As **Macrozonas de Expansão Urbana** têm por característica a ausência ou a precariedade de infraestrutura e acesso a serviços públicos que impedem a adequada ocupação. No entanto, quando sanadas essas deficiências, essas áreas servirão à expansão do tecido urbano, permitindo seu progressivo adensamento e o atendimento aos direitos de cidadania dos seus moradores.

De forma geral, essa macrozona tem o objetivo de dar suporte ao desenvolvimento urbano integrado do município, garantindo equilíbrio entre oferta e demanda de serviços e infraestrutura. O desenvolvimento deve acontecer de forma estruturada, orientando e dando suporte a novas centralidades, garantindo uma mobilidade urbana sustentável e respeitando as questões ambientais. Outro aspecto importante dessa macrozona está associado ao controle e requalificação, coibindo a ocupação irregular e promovendo a regularização fundiária e a construção de habitações de interesse social.

As **Macrozonas Rururbanas** se caracterizam por áreas intermediárias entre locais com características urbanas e locais com designação rural. São espaços de amortização entre os usos rurais e urbanos. Nelas deve haver um equilíbrio entre estes usos, evitando a ocupação irregular e garantindo a preservação ambiental. Devem ser estimuladas formas alternativas de atividades que considerem as particularidades locais, como a agricultura familiar ou o agro turismo, bem como o uso de novas tecnologias e tecnologias vernaculares para promoção e integração com outros setores de atividades.

As **Macrozonas Rurais** se diferenciam das Macrozonas Rururbanas por serem áreas onde as atividades, predominantemente, estão voltadas ao setor primário. São áreas não-urbanizáveis e não localizadas dentro do perímetro urbano. Além das atividades rurais diretamente associadas, são áreas voltadas à recuperação e manejo ambiental, de forma sustentável. Sua ocupação deve se dar de forma a promover atividades de acordo com a aptidão do solo. O incentivo às atividades rurais vai desde o agronegócio ao turismo rural, mas também de práticas associadas à vocação local na produção de orgânicos.

Por fim, tem-se as **Macrozonas Ambientais**. São caracterizadas por Unidades de Conservação destinadas à preservação e proteção do patrimônio ambiental, que têm como características a significativa biodiversidade, existência de nascentes,



arborização de relevância ambiental, entre outras. Sua ocupação e exploração deve estar em acordo com legislação ambiental e órgão de controle ambiental.

Distritos

Consistem em unidades administrativas internas ao município, são cadastrados no banco de dados do IBGE as unidades que possuem representação cartográfica e que são encaminhados à instituição pelo poder público municipal.

O município de Saquarema é constituído de 3 (três) distritos: Saquarema, Bacaxá e Sampaio Correia, a Figura 3 apresenta essa divisão e a classificação viária do município.

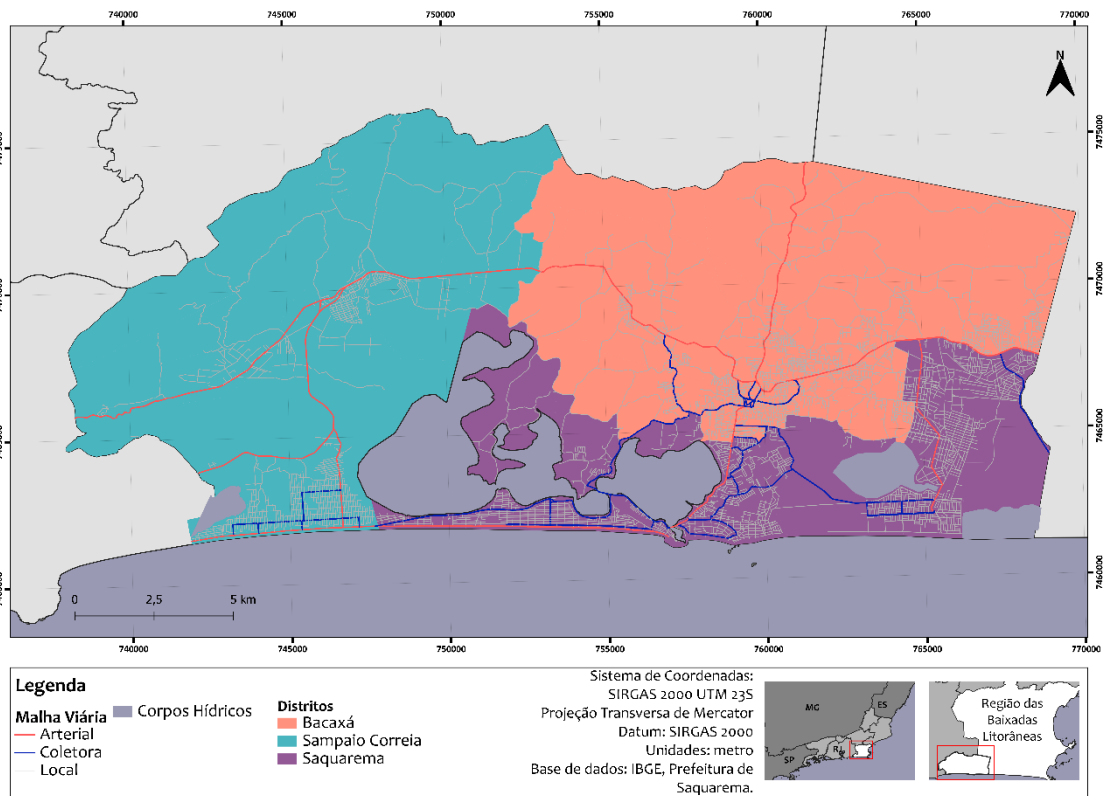


Figura 2 - Distritos de Saquarema e Classificação Viária

No distrito de Saquarema está situada a sede do município e todos os prédios da administração pública municipal: Prefeitura, Câmara de Vereadores, Fórum, Ministério Público, Defensoria Pública, Sede da OAB, Conselho Tutelar, Delegacia Legal. Além de abrigar a Igreja Matriz de Nossa Senhora de Nazareth e as praias mais conhecidas da cidade.

O distrito de **Bacaxá** é composto pelo centro comercial de Saquarema. Por fim, o distrito **Sampaio Correia** é o segundo maior do município em termos de extensão e onde está localizado o polo industrial de Saquarema.



Bairros

O abairramento define a divisão de bairros do território municipal de acordo com a sua identidade reconhecida pelos moradores. Os bairros são áreas compartimentadas que compõem um município, cujas características estão associadas ao processo de formação do local e às pessoas que nele habitam.

A Figura 4 apresenta as delimitações de bairro propostas pelo Plano Diretor Municipal de Desenvolvimento Sustentável, instituído na Lei Complementar N° 71/2021.

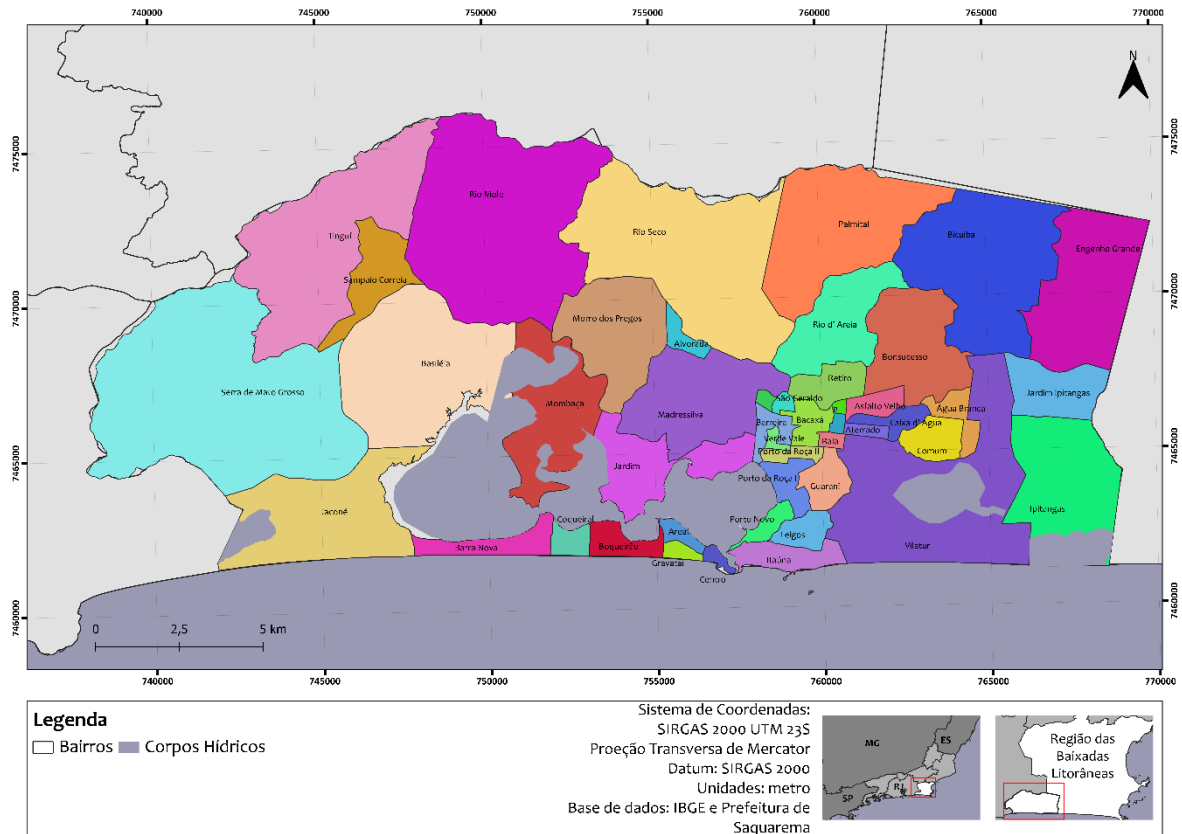


Figura 3 – Bairros

Ao todo, de acordo com o abairramento proposto pelo Plano Diretor Municipal de Desenvolvimento Sustentável, são reconhecidos oficialmente 46 (quarenta e seis) bairros, cada um deles possui as suas particularidades, e essas estão especialmente associadas à sua ocupação e ao local em que se encontram.

Ocupação Urbana

A ocupação urbana está em acordo com a camada de setor censitário proveniente do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - IBGE. A Figura 4 apresenta a ocupação urbana do ano de 2010, no qual a divisão considerava apenas dois critérios: Área rural e Área urbana.



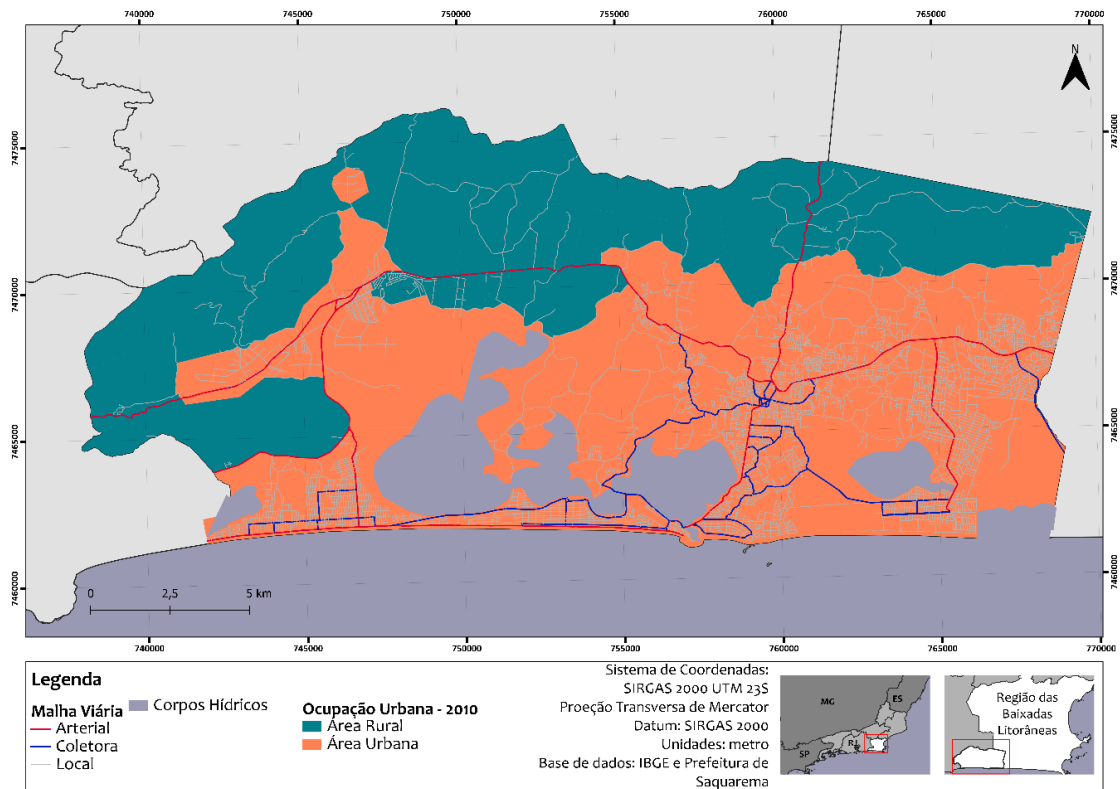


Figura 4 – Ocupação Urbana de 2010

A Figura 5 apresenta a atualização da ocupação urbana para o ano de 2020. Pode-se perceber que os critérios de ocupação mudaram, sendo a Área Urbana subdividida em duas: Área Urbana de Baixa Densidade (semiurbana) e Área Urbana de Alta Densidade (urbana).



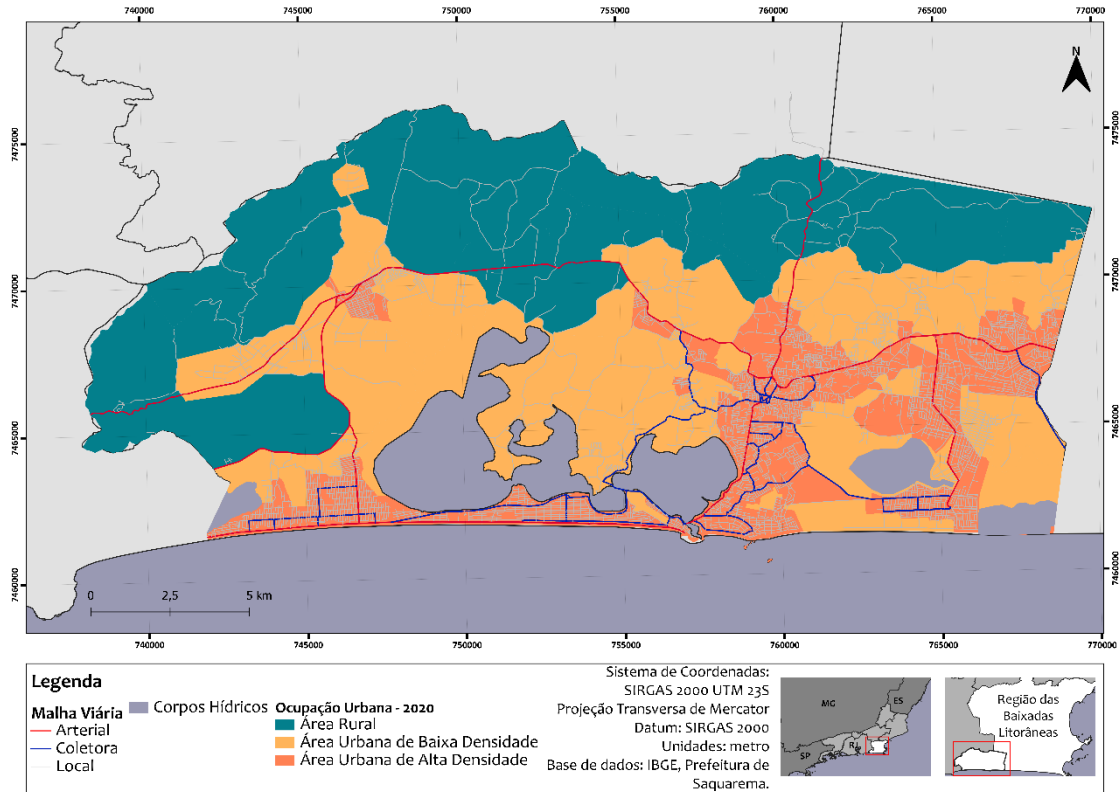


Figura 5 - Ocupação Urbana de 2020

É possível concluir que, atualmente, além da área litorânea de Jaconé, Saquarema Centro e Itaúna, há regiões em Bacaxá e Sampaio Correia que concentram áreas de mais alta densidade populacional, além de regiões lindeiras às vias arteriais no leste do município. Já a área rural se concentra a norte e a oeste, nas regiões mais extremas de Sampaio Correia e Bacaxá.

Macrozoneamento Proposto

O macrozoneamento elaborado para o Plano de Mobilidade Urbana do município de Saquarema. Ele se deu a partir da junção de setores censitários (Figura 6), formando ao todo 8 (oito) macrozonas (Figura 7): Bacaxá Rural, Bacaxá Central, Itaúna, Jaconé, Madressilva/Mombaça, Sampaio Correia, Saquarema Litorânea e Vilatur.

- 1 – Saquarema Litorânea: região litorânea entre a lagoa e a praia, de característica residencial;
- 2 – Jaconé: localizado a oeste, no limite com Maricá, sendo um centro comercial e residencial;
- 3 – Itaúna: entre a região litorânea e Bacaxá, sendo uma região de uso misto, embora de característica mais residencial;
- 4 – Vilatur: Localizado a leste, na divisa com Araruama, de característica urbanística de uso mais residencial;



- 5 – Bacaxá Central: área mais adensada do distrito de Bacaxá, sendo uma região de uso misto;
- 6 – Madressilva/Mombaça: região central às margens da lagoa e a Rodovia Amaral Peixoto;
- 7 – Sampaio Correia: abrange o distrito de Sampaio Correia;
- 8 – Bacaxá Rural: área rural do distrito de Bacaxá.

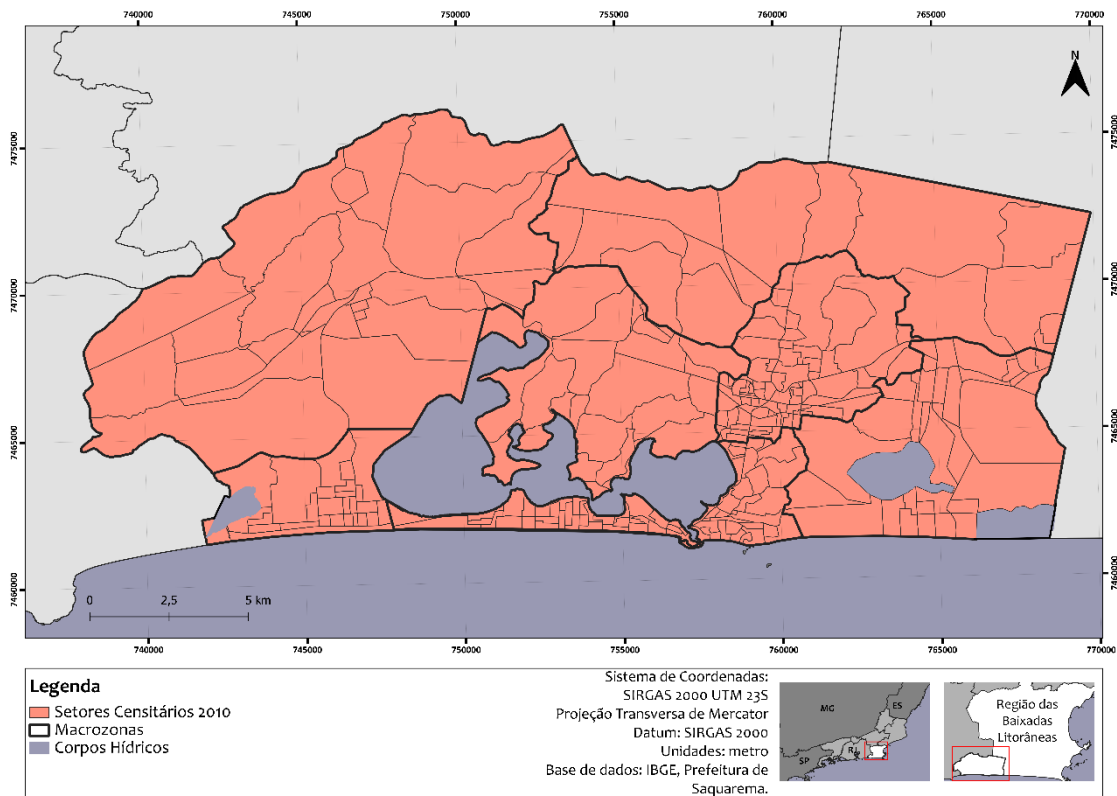


Figura 6 – Formação das Macrozonas do Plano de Mobilidade Urbana do município de Saquarema a partir dos Setores Censitários.

Fonte: Elaborado pelo próprio autor.



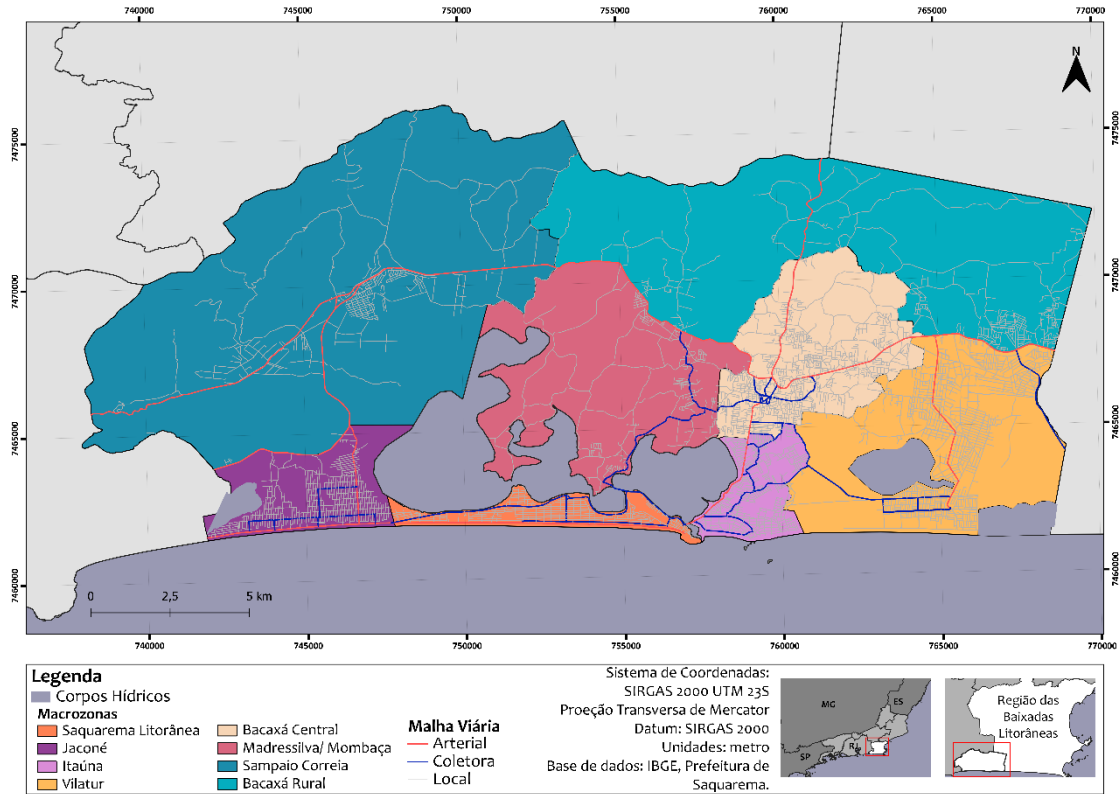


Figura 7 – Macrozoneamento Plano de Mobilidade Urbana do município de Saquarema.

Fonte: Elaborado pelo próprio autor.

O macrozoneamento buscou seguir as diretrizes estruturais estabelecidas nas divisões territoriais de referência. Essas correspondências serão apresentadas a seguir.

A Figura 8 apresenta a sobreposição do macrozoneamento com a do Plano Diretor do município de Saquarema.

Observa-se uma correspondência entre as duas unidades territoriais. O objetivo do macrozoneamento proposto foi agregar as macrozonas do Plano Diretor de forma a respeitá-las principalmente na região central do município. No entanto, em alguns locais não foi possível, visto que, em alguns locais, as macrozonas do Plano Diretor não respeitam as delimitações dos setores censitários, diferentemente do macrozoneamento proposto.



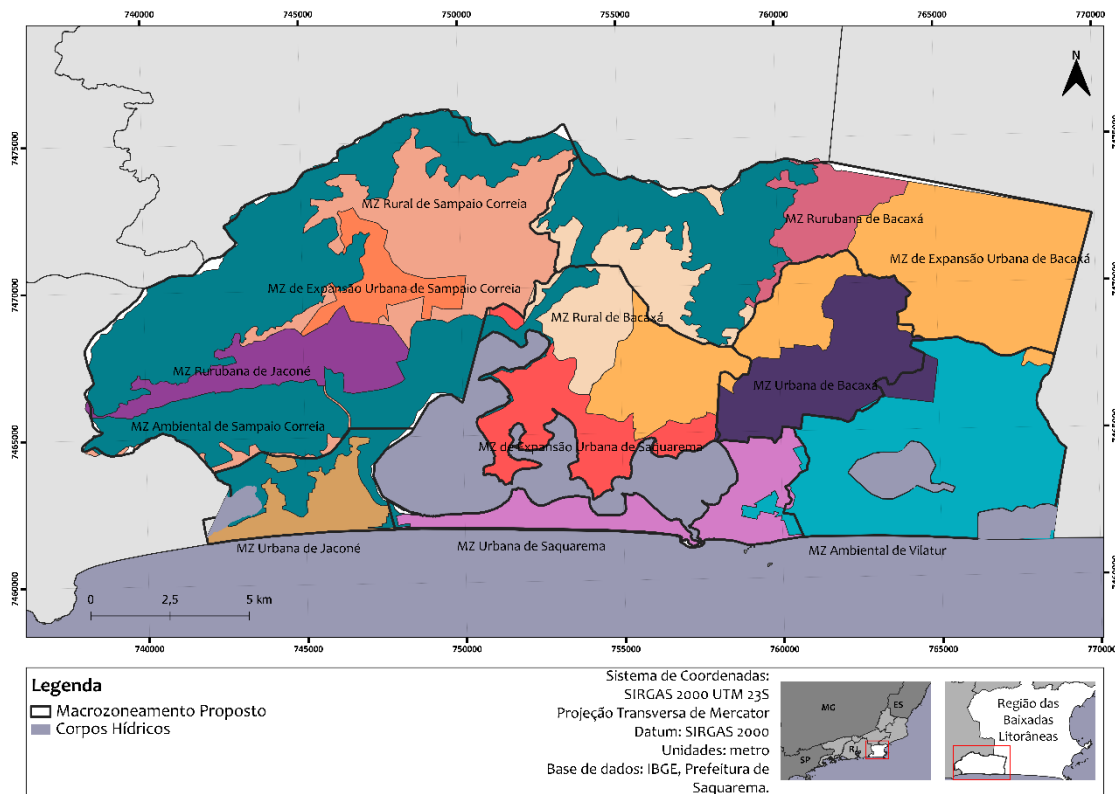


Figura 8 – Macrozoneamento Plano Diretor e Macrozoneamento Proposto.

Fonte: Elaborado pelo próprio autor.

Em seguida, na Figura 9, apresenta-se a sobreposição do macrozoneamento com as delimitações dos distritos do município. Observa-se que a divisão distrital foi respeitada em sua maioria, exceto nas macrozonas 4 e 6, isso se deu pelo processo de ocupação ainda vigente e pela identificação diferenciada que os habitantes dessas áreas têm em relação ao seu pertencimento.

Já a Figura 10 apresenta as delimitações de bairros juntamente com as macrozonas propostas. Essa diferença decorre do tipo de uso e ocupação de cada um desses territórios e da identificação que a população tem com os mesmos.

Com relação aos bairros, é possível observar que o abairramento proposto no Plano Diretor de Saquarema foi respeitado em sua totalidade. As diferenças causadas nos entornos das lagoas são devido a diferente definição das áreas alagadas em cada arquivo geográfico.



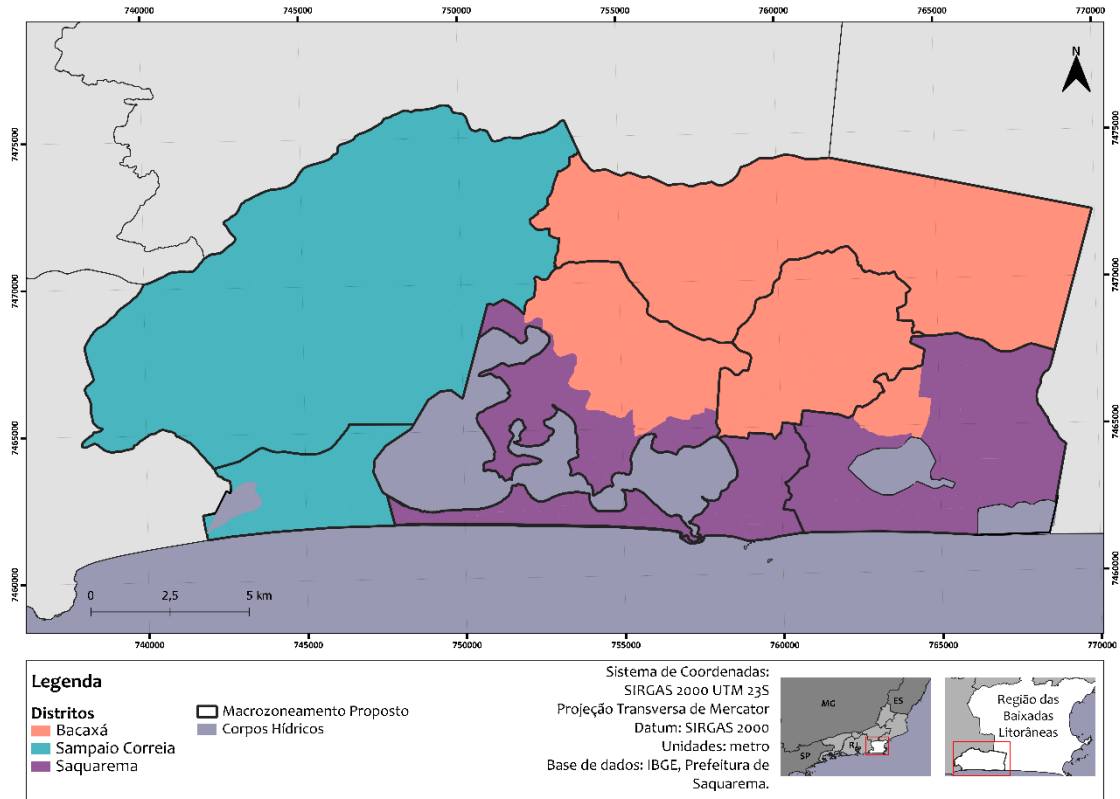


Figura 9 – Macrozoneamento Proposto e distritos

Fonte: Elaborado pelo próprio autor.

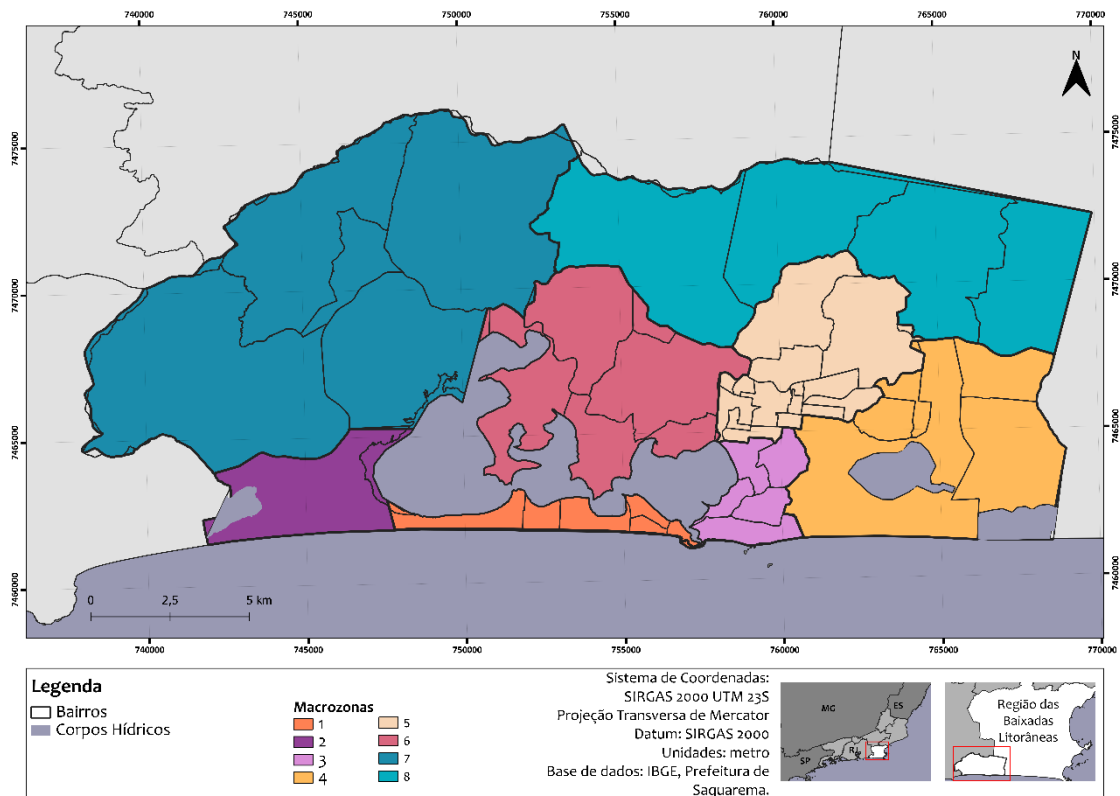


Figura 10 – Macrozoneamento Proposto e bairros

Fonte: Elaborado pelo próprio autor.



A Figura 11 apresenta a correspondência em relação ao critério de ocupação urbana do IBGE do ano de 2020. Para a elaboração das macrozonas agregaram-se os espaços que possuíam características semelhantes de uso e ocupação do solo, procurando respeitar ao máximo esta divisão proposta pelo IBGE.

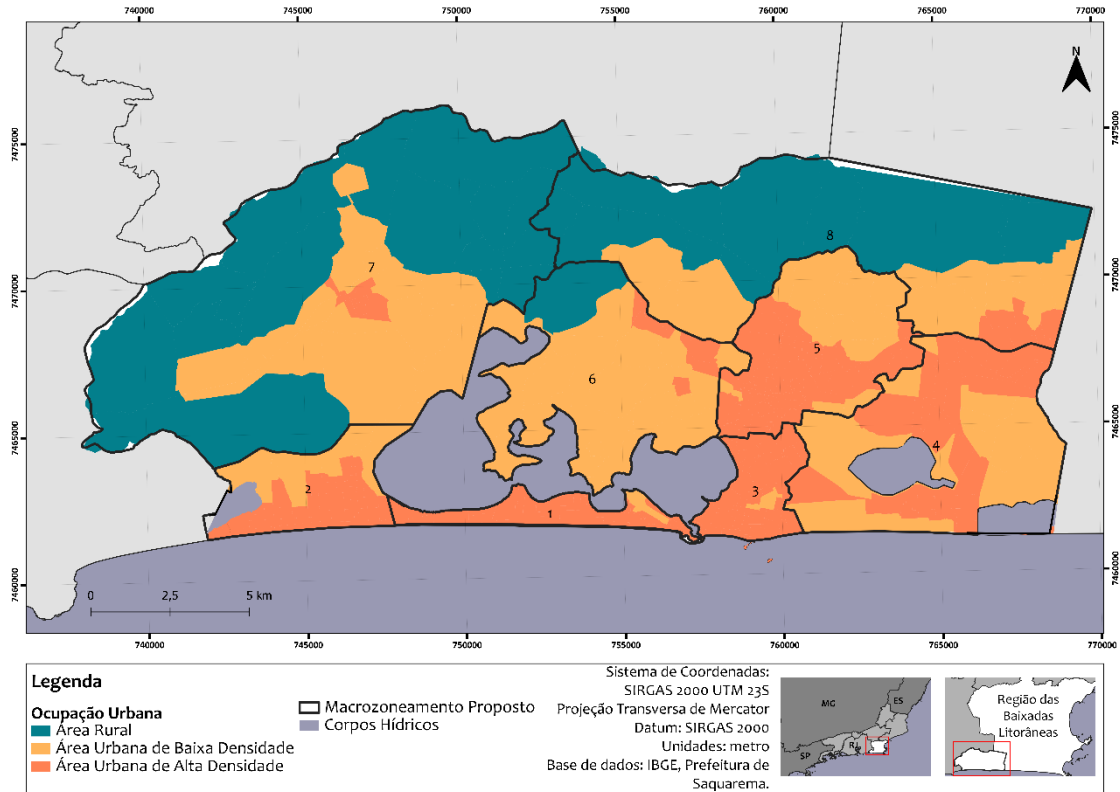


Figura 11 – Macrozoneamento Proposto e Ocupação urbana

Fonte: Elaborado pelo próprio autor.

Conclui-se que a construção do macrozoneamento para o Plano de Mobilidade Urbana do Município de Saquarema respeitou as principais divisões territoriais do município, sejam administrativas ou de análise socioeconômica e demográfica. As diferenças apresentadas são mínimas e são decorrentes da não compatibilização das unidades de referência com os setores censitários do IBGE ou da busca por uma melhor divisão espacial para análise da mobilidade urbana do município. As macrozonas são inteligíveis para administração pública bem como para a população, o que facilitará a identificação geográfica na análise e a caracterização socioespacial dos deslocamentos.

A seguir será apresentado o zoneamento de tráfego, que foi elaborado a partir das macrozonas propostas.



Zoneamento de Tráfego

Na elaboração do zoneamento de tráfego para o Plano de Mobilidade Urbana do município de Saquarema, foram utilizados todos os levantamentos realizados e fornecidos pela municipalidade acrescidos dos setores censitários do IBGE utilizado no Censo 2010 e do macrozoneamento instituído no Plano Diretor Municipal de Desenvolvimento Sustentável, instituído na Lei Complementar Nº 71/2021. A partir dos dados como o sistema viário municipal e o uso e ocupação do solo, é possível refletir sobre as territorialidades do município e seus reflexos sobre os deslocamentos municipais e intermunicipais,

A Figura 12 apresenta as 31 (trinta e uma) zonas de tráfego propostas. As zonas são consequência da subdivisão de cada macrozona proposta conforme as divisões de ocupação urbana do CENSO de 2020 e do abairramento. Para obter essa delimitação das zonas foi necessário agrupar os setores censitários, de forma a coincidi-los com as delimitações supracitadas.

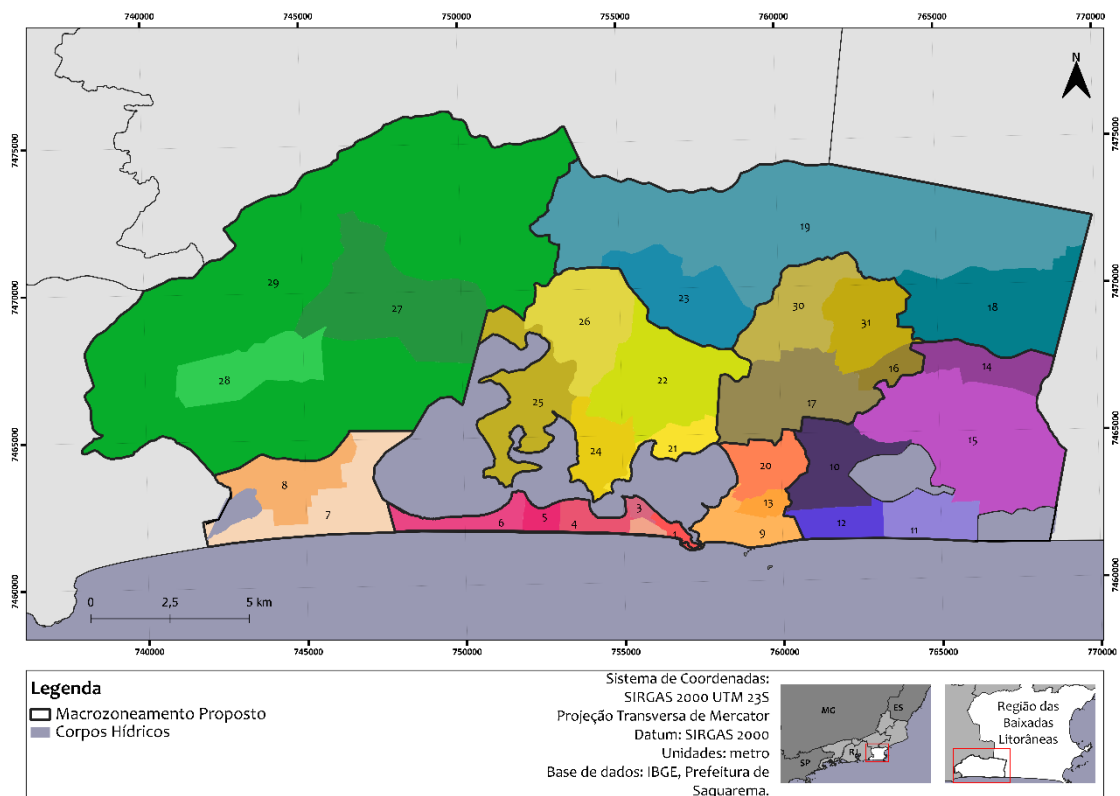


Figura 12 – Zonas de Tráfego Propostas

Fonte: Elaborado pelo próprio autor.

Este método de geração de zonas a partir dos setores censitários é importante devido às projeções que serão utilizadas nos próximos produtos. As projeções têm como



referência o histórico de pesquisas desenvolvidas pelo IBGE e servem para definição de um cenário tendencial.

Além da referência espacial aos setores censitários, é importante que as zonas de tráfego sejam homogêneas internamente. Ou seja, a junção dos setores censitários para a construção das zonas de tráfego considerou que cada setor pertencente a uma zona de tráfego tivesse estrutura urbana e características sociodemográficas similares (esses dados serão apresentados no próximo capítulo).

A Tabela 1 apresenta os nomes de cada zona de tráfego segundo numeração apresentada no mapa da Figura 11.

Tabela 1 – Descrição das Zonas de Tráfego

Macrozona	Zona
1 – Saquarema Litorânea	1 – Saquarema – Comercial
	2 – Gravataí – Urbano
	3 – Aviação
	4 – Boqueirão – Urbano
	5 – Coqueiral – Urbano
	6 – Barra Nova – Urbano
2 – Jaconé	7 – Jaconé – Urbano
	8 – Jaconé – Rural
3 – Itaúna	9 – Itaúna – Urbano
	13 – Leigos – Semiurbano
	20 – Porto da Roça – Semiurbano
4 – Vilatur	10 – Vilatur – Rural
	11 – Vilatur – Urbano
	12 – Vilatur – Rural
	14 – Jardim Ipitangas – Urbano
	15 – Ipitangas/Vilatur – Semiurbano
5 – Bacaxá Central	16 – Bonsucesso – Semiurbano
	17 – Bacaxá – Urbano
	30 – Rio da Areia – Semiurbano
	31 – Bacaxá – Semiurbano



6 – Madressilva/Mombaça	21 – Jardim – Rural
	22 – Madressilva – Semiurbano
	24 – Jardim – Semiurbano
	25 – Mombaça – Semiurbano
	26 – Morro dos Pregos – Rural
7 – Sampaio Correia	27 – Sampaio Correia – Urbano
	28 – Sampaio Correia – Semiurbano
	29 – Sampaio Correia – Rural
8 – Bacaxá Rural	18 – Engenho Grande – Urbano
	19 – Bacaxá – Rural
	23 – Rio Seco – Semiurbano

Fonte: Elaborado pelo próprio autor.

Por fim, para se ver a correspondência das zonas de tráfego à ocupação urbana segundo o IBGE 2020 e ao abairramento, são apresentadas as Figuras 13 e 14 respectivamente.

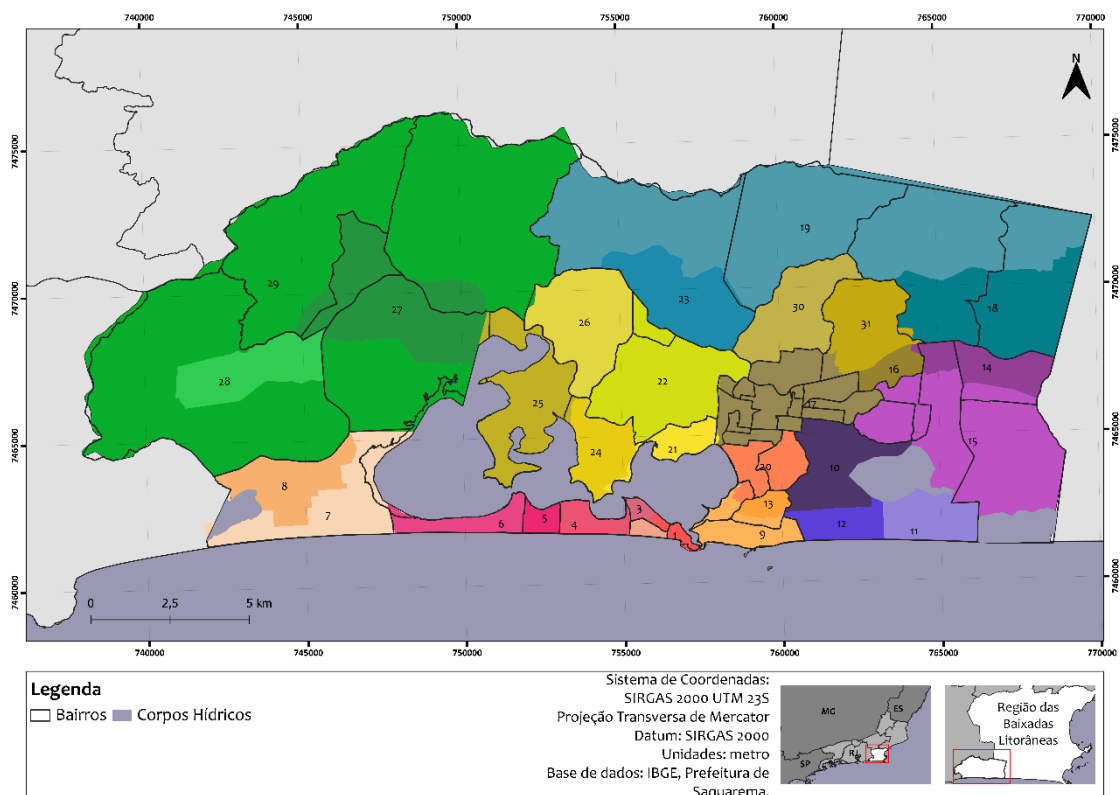


Figura 13 – Bairros e Zonas de Tráfego

Fonte: Elaborado pelo próprio autor.



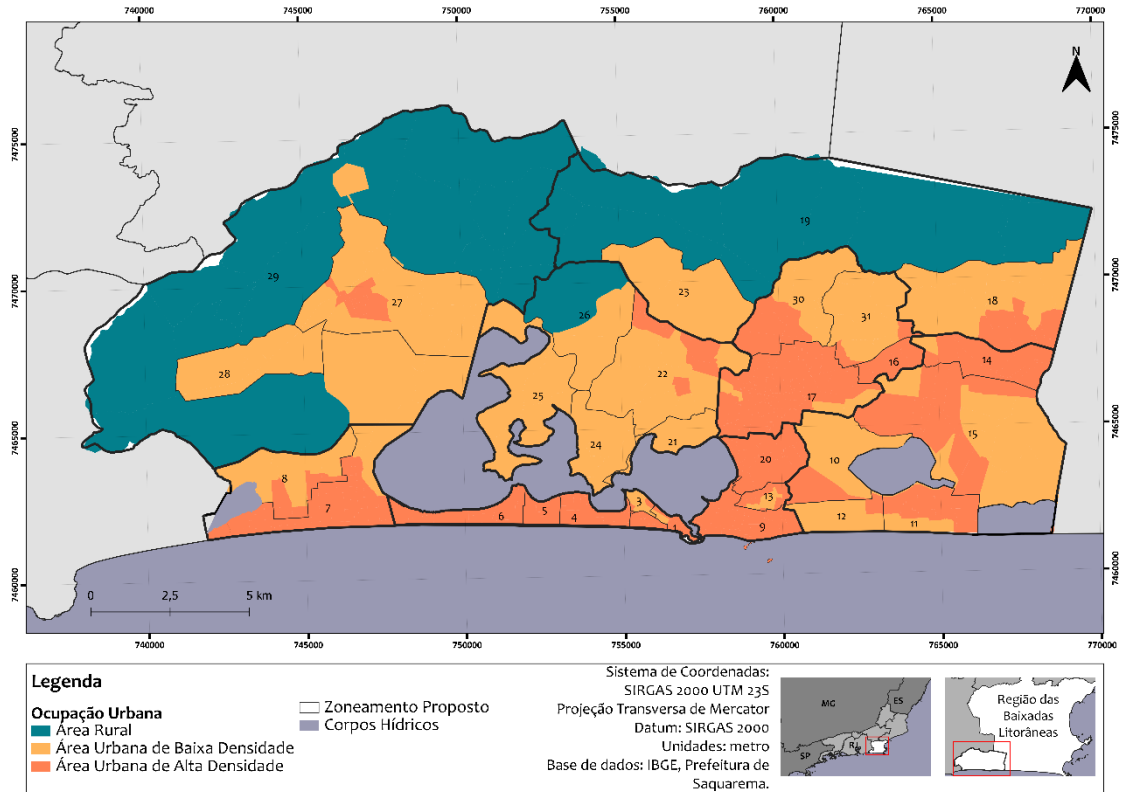


Figura 14 – Ocupação Urbana 2020 e Zonas de Tráfego

Fonte: Elaborado pelo próprio autor.

As Tabelas 2 e 3 apresentam as correspondências entre Macrozonas, Zonas de Tráfego e Ocupação Urbana ou entre Macrozonas, Zonas de Tráfego e Ocupação Urbana e Bairros respectivamente.

Tabela 2 – Bairros por zona de tráfego

Macrozona	Zona	Ocupação Urbana - 2020
1	1	Centro
1	2	Gravataí
1	3	Areal (Aviação)
1	4	Boqueirão
1	5	Coqueiral
1	6	Barra Nova
2	7	Jaconé
2	8	Jaconé
3	9	Itaúna, Porto Novo
4	10	Vilatur
4	11	Vilatur
4	12	Vilatur
3	13	Leigos
4	14	Vilatur, Jardim Ipitangas
4	15	Vilatur, Ipitangas, Comum, Água Branca
5	16	Bonsucesso



Macrozona	Zona	Ocupação Urbana - 2020
5	17	Porto da Roça II, Verde Vale, Barreira, São Geraldo, Marina, Bacaxá, Raia, Fátima, Aterrado, Caixa D'água, Asfalto Velho, Retiro, Bonsucesso, Condado de Bacaxá, Parque Marina
8	18	Engenho Grande, Bicuíba
8	19	Engenho Grande, Bicuíba, Palmital, Rio Seco
3	20	Guarani, Porto Novo, Porto da Roça I
6	21	Jardim
6	22	Madressilva, Alvorada
8	23	Rio Seco
6	24	Jardim
6	25	Mombaça
6	26	Morro dos Pregos
7	27	Sampaio Correia, Basiléia, Rio Mole, Tinguai
7	28	Serra de Mato Grosso
7	29	Sampaio Correia, Basiléia, Rio Mole, Tinguai, Serra de Mato Grosso
5	30	Rio D'Areia
5	31	Bonsucesso

Fonte: Elaborado pelo próprio autor.

Tabela 3 – Ocupação urbana (2020) por zona de tráfego

Macrozona	Zona	Ocupação Urbana - 2020
1	1	Alta densidade
1	2	Alta densidade
1	3	Alta densidade; Baixa densidade
1	4	Alta densidade
1	5	Alta densidade
1	6	Alta densidade
2	7	Alta densidade
2	8	Alta densidade; Baixa densidade
3	9	Alta densidade
4	10	Alta densidade; Baixa densidade
4	11	Alta densidade; Baixa densidade
4	12	Alta densidade; Baixa densidade
3	13	Alta densidade; Baixa densidade
4	14	Alta densidade; Baixa densidade
4	15	Alta densidade; Baixa densidade
5	16	Alta densidade
5	17	Alta densidade; Baixa densidade
8	18	Alta densidade; Baixa densidade
8	19	Rural
3	20	Alta densidade



Macrozona	Zona	Ocupação Urbana - 2020
6	21	Baixa densidade
6	22	Alta densidade; Baixa densidade
8	23	Baixa densidade
6	24	Baixa densidade
6	25	Baixa densidade
6	26	Baixa densidade; Rural
7	27	Alta densidade; Baixa densidade
7	28	Baixa densidade
7	29	Rural
5	30	Alta densidade; Baixa densidade
5	31	Alta densidade; Baixa densidade

Fonte: Elaborado pelo próprio autor.

Análises Socioeconômicas

Fatores socioeconômicos influenciam diretamente nos padrões de mobilidade da população. O macrozoneamento, bem como o zoneamento de tráfego, além de ser uma divisão territorial consequência de uma unidade espacial conhecida e perceptível aos tomadores de decisão e à população (distritos, bairros etc.), está relacionada às características sociodemográficas homogêneas.

Nesse sentido, a partir dos dados provenientes do IBGE, principalmente do Censo Demográfico de 2010, foram geradas análises de população e renda que também subsidiaram a concepção do macrozoneamento e das zonas de tráfego para o Plano de Mobilidade Urbana do município de Saquarema.

População e Densidade Populacional

Há uma concentração de população na área central do município, se estendendo e tendo continuidade através das zonas de Itaúna – Urbano, Porto da Roça – Semiurbano, Bacaxá – Urbano, Madressilva – Semiurbano, e Rio da Areia – Semiurbano. Embora zonas de tráfego se destaquem como Jaconé – Urbano e Sampaio Correia – Urbano estes estão mais dispersos e não apresentam continuidade na ocupação, conforme mostrado na Figura 15. Percebe-se, de forma geral, que esse resultado tem relação direta entre o contingente populacional e a classificação da ocupação segundo o Censo Demográfico 2020 apresentados nas Figura 5 e Figura 14.



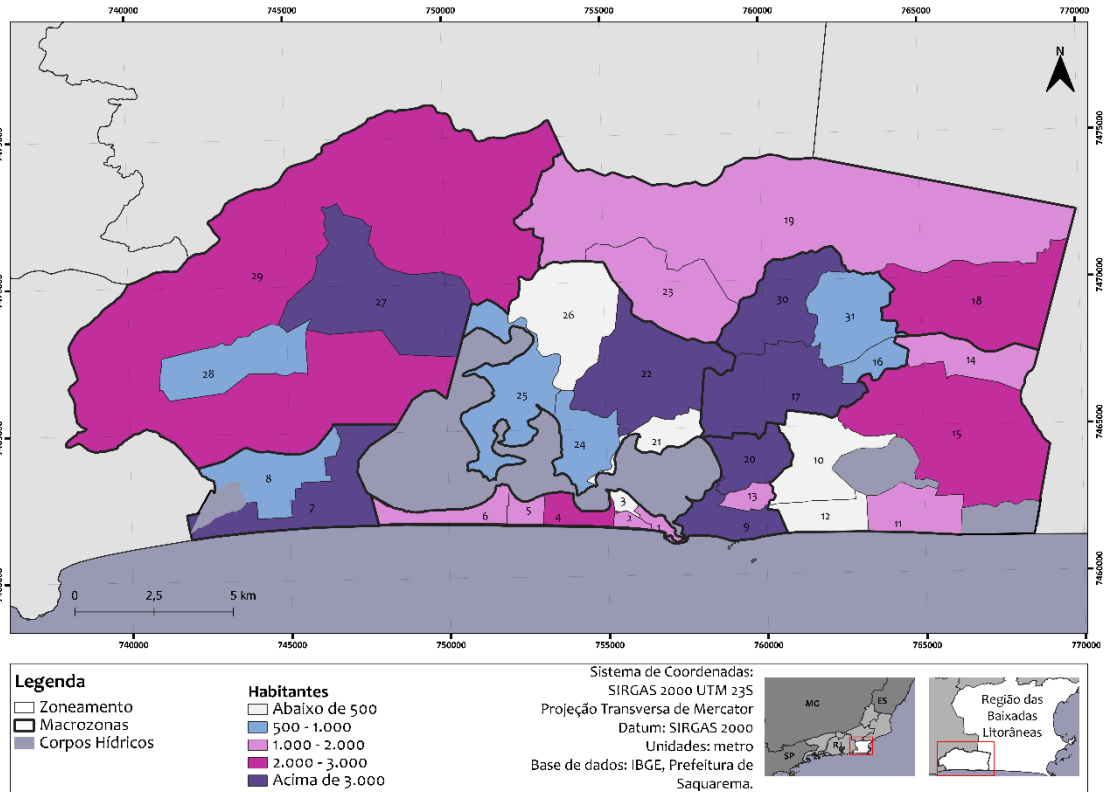


Figura 15 – População por Zona de Tráfego

Fonte: Elaborado pelo próprio autor.

Isto também se reflete na concentração, ou seja, na densidade populacional (Figura 16). As zonas com maior número de habitantes também são as mais povoadas. Há destaque para o eixo litorâneo Leste-Oeste, que parte da zona de Jaconé – urbano até Itaúna – Urbano, e sua continuidade norte-sul até Bacaxá – Urbano.

Apesar de Jaconé, Itaúna e Bacaxá serem mais populosas, essa densidade tem pouca relação com a verticalização e mais com a não vacância e não ocupação de parte do território. Saquarema é caracterizado por um perfil de ocupação mais horizontal, sendo poucos locais com a presença de prédios.



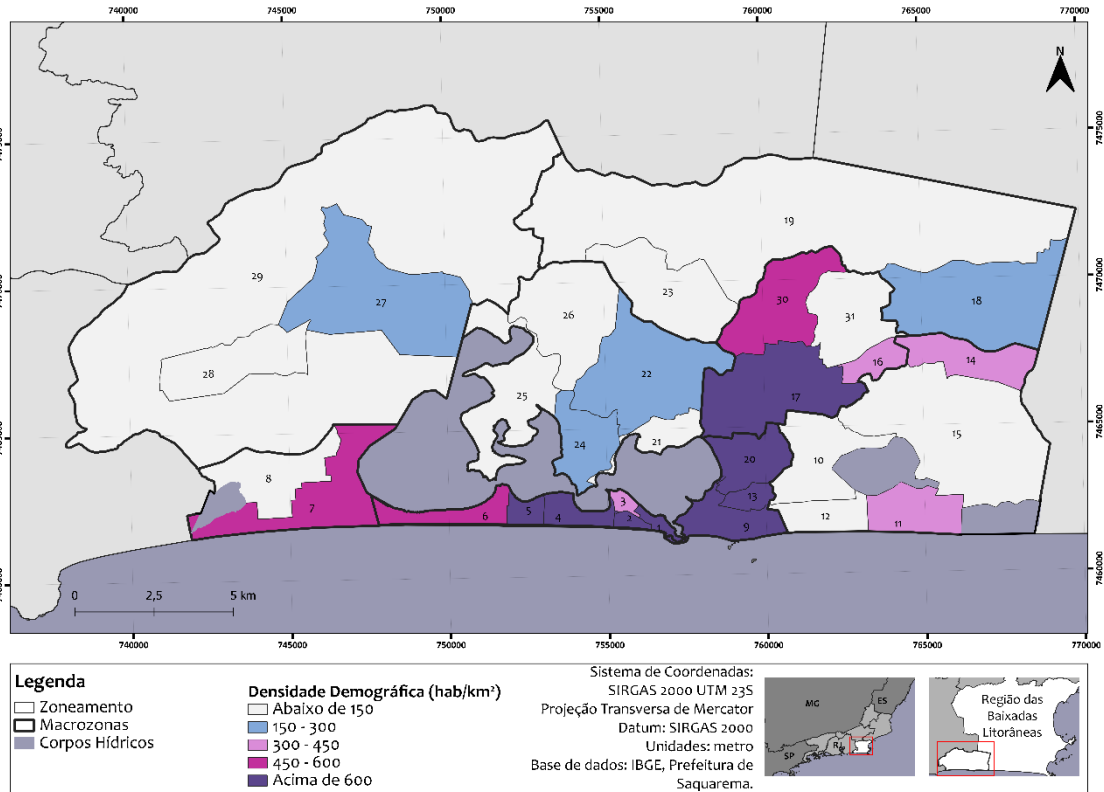


Figura 16 – Densidade Populacional por Zona de Tráfego

Fonte: Elaborado pelo próprio autor.

Renda

A Figura 17 mostra a divisão da renda mensal média em reais por zona de tráfego do município de Saquarema.

Percebe-se de forma geral uma melhor renda na faixa litorânea e no entorno de Bacaxá. Há maior concentração de renda nas zonas próximas ao Centro e Itaúna. As zonas mais afastadas dessas áreas, em especial com ocupação urbana de baixa densidade e rurais, apresentam renda mensal média inferior a R\$1.000,00.



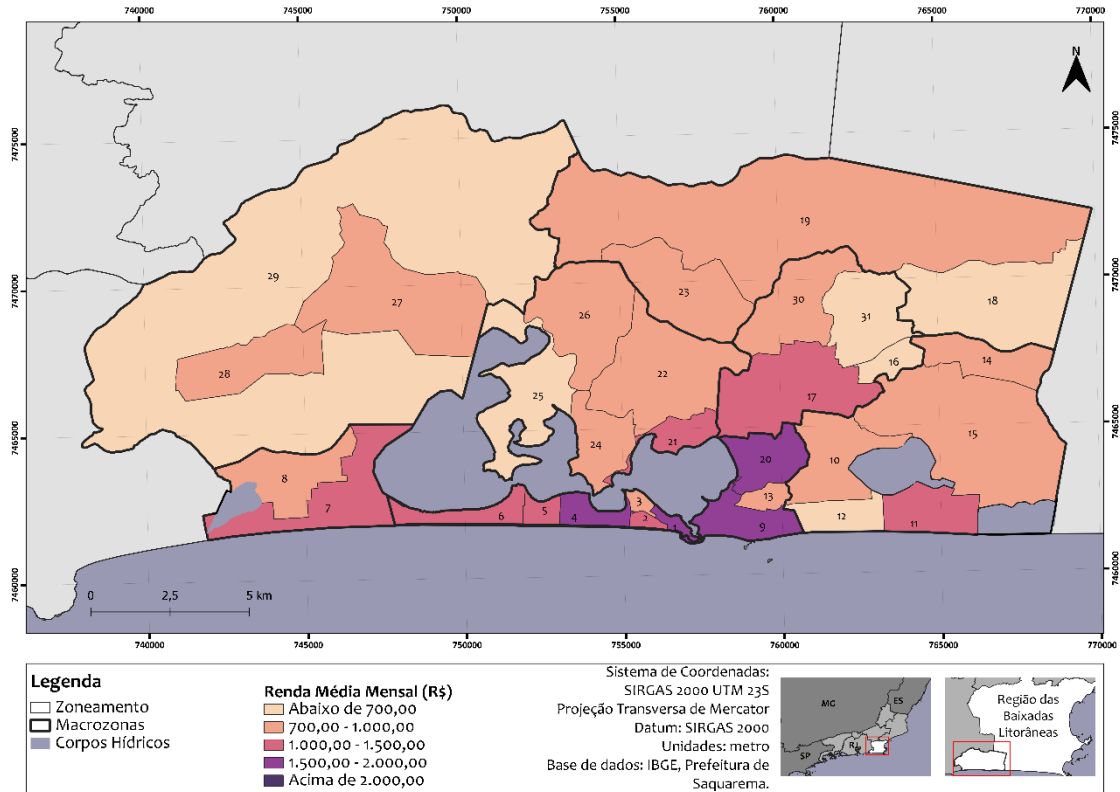


Figura 17 – Renda mensal média em reais por zona de tráfego.

Fonte: Elaborado pelo próprio autor.

Conclusão

No planejamento de transportes, o estudo das zonas de tráfego tem a finalidade de estabelecer a quantidade de fluxo gerado pelos movimentos básicos, de origem e destino, para melhor avaliar o desenvolvimento econômico e de uso do solo local. Ao qualificar os fluxos, é possível identificar as centralidades e suas conexões, ver o nível de integração e dependência entre as zonas e, assim, reorientar o desenvolvimento em prol da avaliação da descentralização e diversificação de atividades.

Os levantamentos a serem realizados, bem como a sistematização de toda a base georreferenciada de dados, sejam eles quantitativas ou qualitativas, terão como referência essas unidades espaciais, inclusive a expansão da amostra das pesquisas.

Portanto, o zoneamento de tráfego proposto para o Plano de Mobilidade Urbana do município de Saquarema deve auxiliar e orientar as ações do Poder Público. Ao considerar unidades territoriais representativas em termos socioeconômico, demográfico e cultural, o zoneamento analisa aspectos relativos ao desenvolvimento urbano. Avalia-se, a partir das estruturas do território e sua ocupação, o equilíbrio



entre a oferta de infraestrutura e serviços de transportes em relação à demanda de viagens de pessoas e mercadorias.

Sua construção parte da análise de unidades espaciais administrativas e de planejamento, mas não se limita a elas. Extrapola o caráter estritamente normativo dos zoneamentos tradicionais para incorporar aspectos sociodemográficos e culturais.

Dito isto, torna-se não somente uma estrutura espacial para avaliar a situação atual da mobilidade urbana do município, mas uma referência nas tomadas de decisão futuras. Em outras palavras, atua como uma base para definição de diretrizes e ações espaciais a serem obedecidas pelo Poder Público à medida que o plano é implementado.

