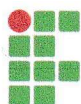


INSTITUTO FEDERAL DE EDUCAÇÃO, CIÊNCIA E TECNOLOGIA DE GOIÁS
CAMPUS APARECIDA DE GOIÂNIA
CURSO DE BACHARELADO EM ENGENHARIA CIVIL

MÁRCIO PAIM PAMPLONA FERNANDES

**ANÁLISE DA OCUPAÇÃO IRREGULAR DO RECUO
FRONTAL DE EDIFICAÇÕES COMERCIAIS EM
APARECIDA DE GOIÂNIA**

APARECIDA DE GOIÂNIA
2021



INSTITUTO FEDERAL
Goiás

MINISTÉRIO DA EDUCAÇÃO
SECRETARIA DE EDUCAÇÃO PROFISSIONAL E TECNOLÓGICA
INSTITUTO FEDERAL DE EDUCAÇÃO, CIÊNCIA E TECNOLOGIA
PRÓ-REITORIA DE PESQUISA E PÓS-GRADUAÇÃO
SISTEMA INTEGRADO DE BIBLIOTECAS

TERMO DE AUTORIZAÇÃO PARA DISPONIBILIZAÇÃO NO REPOSITÓRIO DIGITAL DO IFG - ReDi IFG

Com base no disposto na Lei Federal nº 9.610/98, AUTORIZO o Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia de Goiás, a disponibilizar gratuitamente o documento no Repositório Digital (ReDi IFG), sem ressarcimento de direitos autorais, conforme permissão assinada abaixo, em formato digital para fins de leitura, download e impressão, a título de divulgação da produção técnico-científica no IFG.

Identificação da Produção Técnico-Científica

- | | |
|--|---|
| ☐ Tese | ☒ Artigo Científico |
| ☐ Dissertação | ☐ Capítulo de Livro |
| ☐ Monografia – Especialização | ☐ Livro |
| ☐ TCC - Graduação | ☐ Trabalho Apresentado em Evento |
| ☐ Produto Técnico e Educacional - Tipo: _____ | |

Nome Completo do Autor:

Matrícula:

Título do Trabalho:

Autorização - Marque uma das opções

1. ☒ Autorizo disponibilizar meu trabalho no Repositório Digital do IFG (acesso aberto);
2. ☐ Autorizo disponibilizar meu trabalho no Repositório Digital do IFG somente após a data ____/____/____ (Embargo);
3. ☐ Não autorizo disponibilizar meu trabalho no Repositório Digital do IFG (acesso restrito).

Ao indicar a opção **2** ou **3**, marque a justificativa:

- ☐ O documento está sujeito a registro de patente.
☐ O documento pode vir a ser publicado como livro, capítulo de livro ou artigo.
☐ Outra justificativa: _____

DECLARAÇÃO DE DISTRIBUIÇÃO NÃO-EXCLUSIVA

O/A referido/a autor/a declara que:

- i. o documento é seu trabalho original, detém os direitos autorais da produção técnico-científica e não infringe os direitos de qualquer outra pessoa ou entidade;
- ii. obteve autorização de quaisquer materiais inclusos no documento do qual não detém os direitos de autor/a, para conceder ao Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia de Goiás os direitos requeridos e que este material cujos direitos autorais são de terceiros, estão claramente identificados e reconhecidos no texto ou conteúdo do documento entregue;
- iii. cumpriu quaisquer obrigações exigidas por contrato ou acordo, caso o documento entregue seja baseado em trabalho financiado ou apoiado por outra instituição que não o Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia de Goiás.

Ap de Goiânia, 17/03/21
Local Data

Márcio Paim Romplana Fernandes
Assinatura do Autor e/ou Detentor dos Direitos Autorais

MÁRCIO PAIM PAMPLONA FERNANDES

**ANÁLISE DA OCUPAÇÃO IRREGULAR DO RECUO
FRONTAL DE EDIFICAÇÕES COMERCIAIS EM
APARECIDA DE GOIÂNIA**

Trabalho de conclusão de curso de graduação apresentado Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia de Goiás – Campus Aparecida de Goiânia como requisito parcial para a obtenção de título de Bacharel em Engenharia Civil e desenvolvido na linha de pesquisa Planejamento Urbano, Transportes e Mobilidade: Mobilidade Urbana sob orientação do Prof.º Esp. Álvaro Pereira do Prado Neto.

APARECIDA DE GOIÂNIA

2021



INSTITUTO FEDERAL
Goiás

MINISTÉRIO DA EDUCAÇÃO
SECRETARIA DE EDUCAÇÃO PROFISSIONAL E TECNOLÓGICA
INSTITUTO FEDERAL DE EDUCAÇÃO, CIÊNCIA E TECNOLOGIA DE GOIÁS
CÂMPUS APARECIDA DE GOIÂNIA

TERMO DE APROVAÇÃO

MÁRCIO PAIM PAMPLONA FERNANDES

ANÁLISE DA OCUPAÇÃO IRREGULAR DO RECUO FRONTAL DE EDIFICAÇÕES COMERCIAIS EM APARECIDA DE GOIÂNIA

Trabalho de conclusão de curso de graduação apresentado ao Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia de Goiás – Câmpus Aparecida de Goiânia como requisito parcial para a obtenção do título de ANÁLISE DA OCUPAÇÃO IRREGULAR DO RECUO FRONTAL DE EDIFICAÇÕES COMERCIAIS EM APARECIDA DE GOIÂNIA e desenvolvido na linha de pesquisa sob orientação do Esp. Álvaro Pereira do Prado Neto.

Aprovado em 25 de 02 de 2021

BANCA EXAMINADORA:

(assinado eletronicamente)

Esp. Álvaro Pereira do Prado Neto

(assinado eletronicamente)

Me. Rosinete Fernandes Bandeira

(assinado eletronicamente)

Dr. Paulo Augusto Diniz Silva

Documento assinado eletronicamente por:

- Paulo Augusto Diniz Silva, PROFESSOR ENS BASICO TECN TECNOLÓGICO, em 05/03/2021 18:33:34.
- Rosinete Fernandes Bandeira, PROFESSOR ENS BASICO TECN TECNOLÓGICO, em 04/03/2021 08:15:03.
- Alvaro Pereira do Prado Neto, PROF ENS BAS TEC TECNOLÓGICO-SUBSTITUTO, em 03/03/2021 19:50:20.

Este documento foi emitido pelo SUAP em 19/02/2021. Para comprovar sua autenticidade, faça a leitura do QRCode ao lado ou acesse <https://suap.ifg.edu.br/autenticar-documento/> e forneça os dados abaixo:

Código Verificador: 132074

Código de Autenticação: 90fbf91ecd



ANÁLISE DA OCUPAÇÃO IRREGULAR DO RECUO FRONTAL DE EDIFICAÇÕES COMERCIAIS EM APARECIDA DE GOIÂNIA¹

Márcio Paim Pamplona Fernandes, Instituto Federal de Goiás - IFG
pamplona.fernandes@hotmail.com

RESUMO

A urbanização é o processo de ocupação do espaço urbano que por vezes é acelerado e desordenado, o que resulta, dentre outros problemas, em construções irregulares, algumas das quais ocupando toda a área do terreno até em vários pavimentos. No caso específico de edificações com uso comercial, a ocupação do recuo frontal, anteriormente destinado a vagas de estacionamento para os clientes, influencia diretamente no comércio, já que impede o acesso rápido e direto ao estabelecimento. Este trabalho tem o objetivo de analisar este e outros efeitos da ocupação irregular do recuo frontal de edificações comerciais em Aparecida de Goiânia. A análise parte da apresentação de alguns conceitos e da apresentação das legislações vigentes sobre o assunto. São propostos alguns cenários de ocupação do recuo frontal e também de regularidade da edificação, buscando determinar a intensidade de interferência no comércio e também no trânsito da região, por fim é apresentado os procedimentos de fiscalização de construções quanto ao recuo frontal.

Palavras-chave: *Ocupação irregular. Recuo frontal. Edificações comerciais. Aparecida de Goiânia.*

ABSTRACT

Urbanization is the process of occupation of urban space that is sometimes accelerated and disordered, which results, among other problems, in irregular constructions, some of which occupy the entire area of the land even on several floors. In the specific case of buildings for commercial use, the occupation of the frontal retreat, previously intended for parking spaces for customers, directly influences the commerce, since it prevents quick and direct access to the establishment. This work aims to analyze this and other effects of the irregular occupation of the frontal retreat of commercial buildings in Aparecida de Goiânia. The analysis starts with the presentation of some concepts and the presentation of the current legislation on the subject. Some scenarios of occupation of the frontal retreat and also of regularity of the building are proposed, seeking to determine the intensity of interference in the commerce and also in the traffic of the region. Finally, the construction inspection procedures regarding the frontal retreat are presented.

Keywords: *Front indentation. Commercial buildings. Urban mobility. Aparecida de Goiânia.*

¹Fernandes, M. P. P. **Análise da Ocupação Irregular do Recuo Frontal de Edificações Comerciais em Aparecida De Goiânia.** Aparecida de Goiânia: IFG, 2021.

1. INTRODUÇÃO

A urbanização é um processo da evolução humana, e é no qual espaços naturais são estruturados resultando em aglomerados de edificações e pessoas originando os grandes centros urbanos. Tal crescimento é um fator positivo para o desenvolvimento das sociedades e da humanidade, contudo deve-se observar, planejar e regular tal processo a fim de priorizar o bem-estar das pessoas e minimizar os aspectos negativos.

A concentração populacional nas cidades que compõem as regiões metropolitanas e a consequente necessidade de mobilidade associada ao aumento do uso dos veículos automotores tem resultado em baixa qualidade de vida (ABDALA; PASQUALETO, 2013).

Segundo o professor Donald Shoup, especialista mundial em estacionamento, cerca de 30% do trânsito no centro das grandes cidades é formado por automóveis à procura de vagas gratuitas ou de estacionamento barato na rua (LING, 2017, p. 87).

Assim sendo, a análise da ocupação irregular do recuo frontal em edificações comerciais, por vez direcionado a vagas de estacionamento de veículos, está também interligada a mobilidade da região.

A Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, instituiu as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana que é o instrumento da política de desenvolvimento urbano de que tratam o inciso XX do art. 21 e o art. 182 da Constituição Federal, objetivando a integração entre os diferentes modos de transporte e a melhoria da acessibilidade e mobilidade das pessoas e cargas nos Municípios

A política de desenvolvimento urbano, executada pelo Poder Público municipal, conforme diretrizes gerais fixadas em lei, tem por objetivo ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e garantir o bem-estar de seus habitantes (BRASIL, 1988, Art. 182).

2. REFERENCIAL TEÓRICO

2.1 A Origem dos Recuos

Segundo Ling (2017), a exigência de recuos ou afastamentos entre edificações ou em relação à calçada é obrigatório em grande parte dos planos urbanísticos brasileiros. A principal justificativa técnica desta regra é a garantia de insolação e ventilação adequadas, tanto nos ambientes internos da edificação como no espaço público remanescente. Tal prática tem como embasamento conceitos sanitaristas, o principal deles é a teoria do miasma. Acreditava-se que o “ar ruim” chamado, então, de “miasma”, gerado pela ausência de ventilação e insolação era o principal causador de doenças.

Em decorrência desse conceito sanitarista os planos urbanísticos foram pensados para evitar a aglomeração urbana o máximo possível e, entre suas medidas, tentar garantir um espaçamento mínimo entre edificações.

Novas teorias determinaram com clareza que a proliferação de doenças era fruto da falta de saneamento que contaminava a água e favorecia a proliferação de pestes em centros urbanos, e não a simples proximidade de pessoas ou de construções.

Ainda em defesa da obrigatoriedade dos recuos, nesse caso o frontal, utiliza-se o argumento de preservá-lo para futuras desapropriações, objetivando o alargamento da via. Contudo, é entendimento de especialistas que o alargamento viário favorece o uso do transporte individual (LING, 2017).

Há ainda o argumento, ainda no caso do recuo frontal, de que tal recuo estaria destinado a alocação de vagas de estacionamento indispensáveis em edificação de uso comercial.

2.2 O Estacionamento e o Código de Trânsito Brasileiro

A Lei nº 12.587 estabelece que, dentre outras infraestruturas de mobilidade urbana, temos os estacionamentos como umas das ferramentas para a manutenção de tal mobilidade.

Ling (2017) diz que é comum, no planejamento urbano brasileiro, a exigência de um número mínimo de vagas de estacionamento para cada tipo de edificação. Tais vagas possibilitariam aos motoristas a saída mais rápida da via pública, evitando congestionamentos, e também que evitariam a utilização das mesmas como estacionamento. Segundo estudo realizado pela USP, um quarto de toda a área construída de São Paulo é destinada a estacionamentos.

A obrigatoriedade de vagas para estacionamento funciona, na prática, como um estímulo para os moradores comprarem automóveis. Isso ocorre porque os moradores estão investindo no carro – ou melhor, no espaço para guardá-lo – no próprio ato da compra do imóvel. Logo, residentes que optam pelo transporte coletivo, pela bicicleta ou por andar a pé são obrigados a pagar pela vaga de estacionamento quando compram ou alugam um imóvel em um edifício aprovado em legislações mais recentes (LING, 2017, p. 44).

A política de gratuidade de estacionamento tem como resultante o mau uso do espaço público destinado a estacionamento. As vagas gratuitas acabam por ser usadas por quem chega cedo, deixando o carro o dia todo no local e ocupando uma vaga importantíssima para outras pessoas que chegam ao longo do dia e precisam dela (LING, 2017).

Além disso, uma das principais variáveis consideradas pelos motoristas quando optam por ir de carro a determinado destino é saber se há estacionamento. Se o poder público oferece vagas gratuitas, ele está, indiretamente, subsidiando e promovendo o carro particular em detrimento dos demais meios de transporte ou, inclusive, de usos alternativos do espaço público (LING, 2017, p. 87).

O Código de Trânsito Brasileiro (CTB, 1997), define como estacionamento a imobilização de veículos por tempo superior ao necessário para embarque ou desembarque de passageiros. E ainda que o logradouro público é o espaço livre destinado pelo Município para à circulação, parada ou estacionamento de veículos, ou à circulação de pedestres, tais como calçada, parques, áreas de lazer, calçadões. E que o trânsito de veículos sobre passeios, calçadas e acostamentos, só poderá ocorrer para que se adentre ou se saia dos imóveis ou áreas especiais de estacionamento.

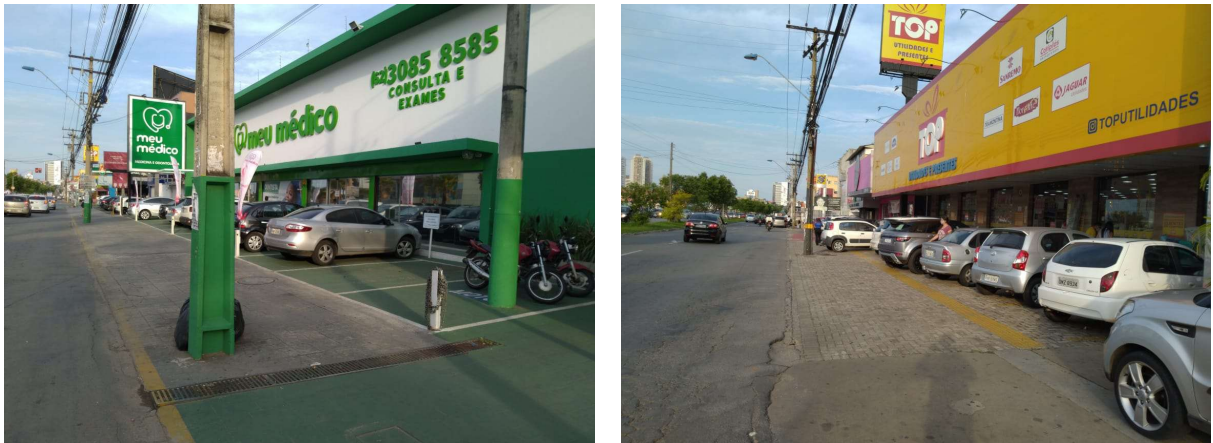
Em seu artigo 93 estabelece ainda que, nenhum projeto de edificação que possa transformar-se em pólo atrativo de trânsito poderá ser aprovado sem prévia anuência do órgão ou entidade com circunscrição sobre a via e sem que do projeto conste área para estacionamento e indicação das vias de acesso adequadas.

A Resolução 302 (CONTRAN, 2008) em seu artigo 1º define que as áreas destinadas ao estacionamento específico, regulamentado em via pública aberta à circulação, são estabelecidas e regulamentadas pelo órgão ou entidade executiva de trânsito com circunscrição sobre a via. E ainda que:

Área de estacionamento rotativo é a parte da via sinalizada para o estacionamento de veículos, gratuito ou pago, regulamentado para um período determinado pelo órgão ou entidade com circunscrição sobre a via (CONTRAN, 2008, Art. 2º, Inciso VI).

E que é vedado destinar parte da via para estacionamento privativo de qualquer veículo em situações de uso não previstas nesta Resolução. Os estacionamentos de recuo frontal, onde há o rebaixo total do meio-fio, Figura 1, não podem ter suas vagas caracterizadas como privativas, já que o rebaixo impede que os motoristas estacionem paralelamente às calçadas.

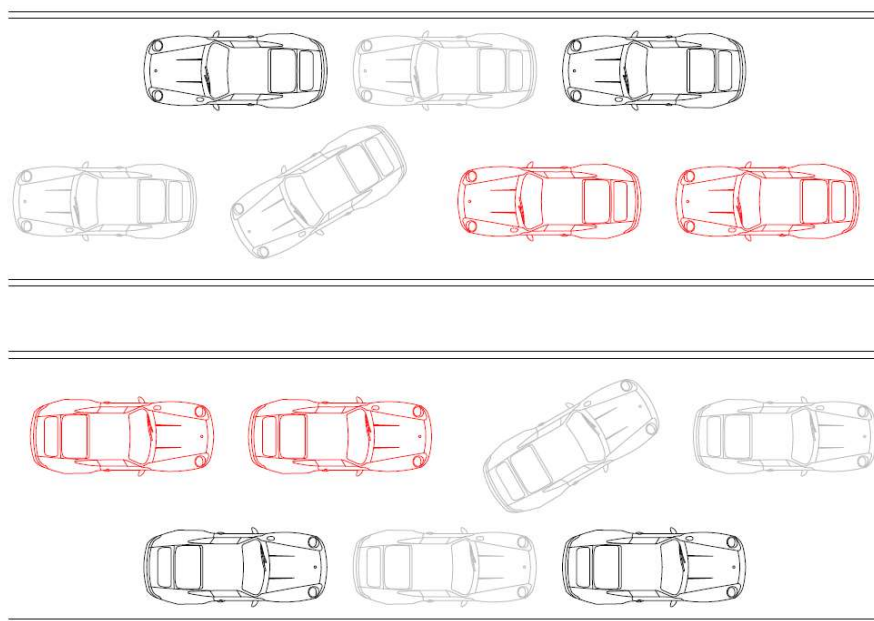
Figura 1 - Vagas de estacionamento não privativas em função do rebaixo total do meio-fio



Fonte: Elaborado pelo Autor, 2020.

Ainda Segundo a Resolução 302 do CONTRAN, a área de estacionamento rotativo, devidamente sinalizada sobre parte da via, é regulamentado pelo órgão de trânsito municipal. Assim sendo, cabe ao órgão, a proibição de parar e estacionar a qual está ligada diretamente a uma análise das condições da via e seu respectivo fluxo de veículos. Na maioria das vezes, tal proibição é decorrente de um alto trânsito de veículos associado a procura por estacionamento, acarretando o bloqueio da via quando da baliza dos veículos ao estacionar, conforme ilustra a Figura 2.

Figura 2 - Argumento técnico para a proibição de parar e estacionar.



Fonte: Elaborado pelo Autor, 2020.

A Proibição pode decorrer também da necessidade de implantação de corredores exclusivos de ônibus, a qual está ligada diretamente a política de mobilidade urbana do município, em Aparecida de Goiânia não existe um plano de mobilidade vigente.

2.3 O Estacionamento e a Legislação Municipal

A Lei Complementar Nº 124, 14 de dezembro de 2016, que instituiu o Plano Diretor de Aparecida de Goiânia, diz que a via urbana é composta, dentre outros elementos, de faixa de

veículos que é o conjunto da área de circulação dos veículos, pista de rolamento mais o espaço destinado ao estacionamento.

O recuo frontal é um dos parâmetros urbanísticos reguladores do uso e ocupação do solo, e é definido como sendo distância mínima perpendicular entre a parede frontal da edificação, incluindo o subsolo, em relação ao alinhamento ou, quando se tratar de lote lindeiro a mais de um logradouro público, todos os alinhamentos, conforme tabela específica.

A Lei Complementar Nº 152, 09 de outubro de 2018, que instituiu os instrumentos de controle de uso e ocupação do solo de Aparecida de Goiânia, em seu artigo 28, diz todas as edificações deverão prever vagas de estacionamento e áreas de carga e descarga de acordo com a atividade econômica desenvolvida, conforme ao disposto em tabela específica, exceto organizações religiosas e demais exceções estabelecidas.

Existe ainda a possibilidade de efetuar convênios ou locação com estacionamento de veículos ou áreas compatíveis para carga e descarga num raio máximo de 300 m (trezentos metros), desde que instaladas em atividade compatível com estacionamento de veículos ou edifício garagem, desde que apresentado contrato em vigência de convênio ou de locação da área utilizada para estacionamento também na renovação de alvará.

E ainda que as atividades comerciais com potencial de polo atrativo de trânsito bem como os empreendimentos residenciais acima de cinquenta unidades devem apresentar anuência do Órgão de Trânsito do Município.

Tabela 1 - Dimensões de vagas e faixas de acesso e manobra

Tipo de Veículo	Vaga de estacionamento Exigências mínimas em metros			Faixa de acesso e Manobra à vaga	
	Altura (H)	Largura (L)	Comprimento (C)	0 a 45°	46° a 90°
Carro	2,25	2,40	4,80	3,00	4,80
Acessibilidade	ABNT NBR 9050 e alterações			3,00	4,80
Moto	2,25	1,00	2,00	1,20	2,00

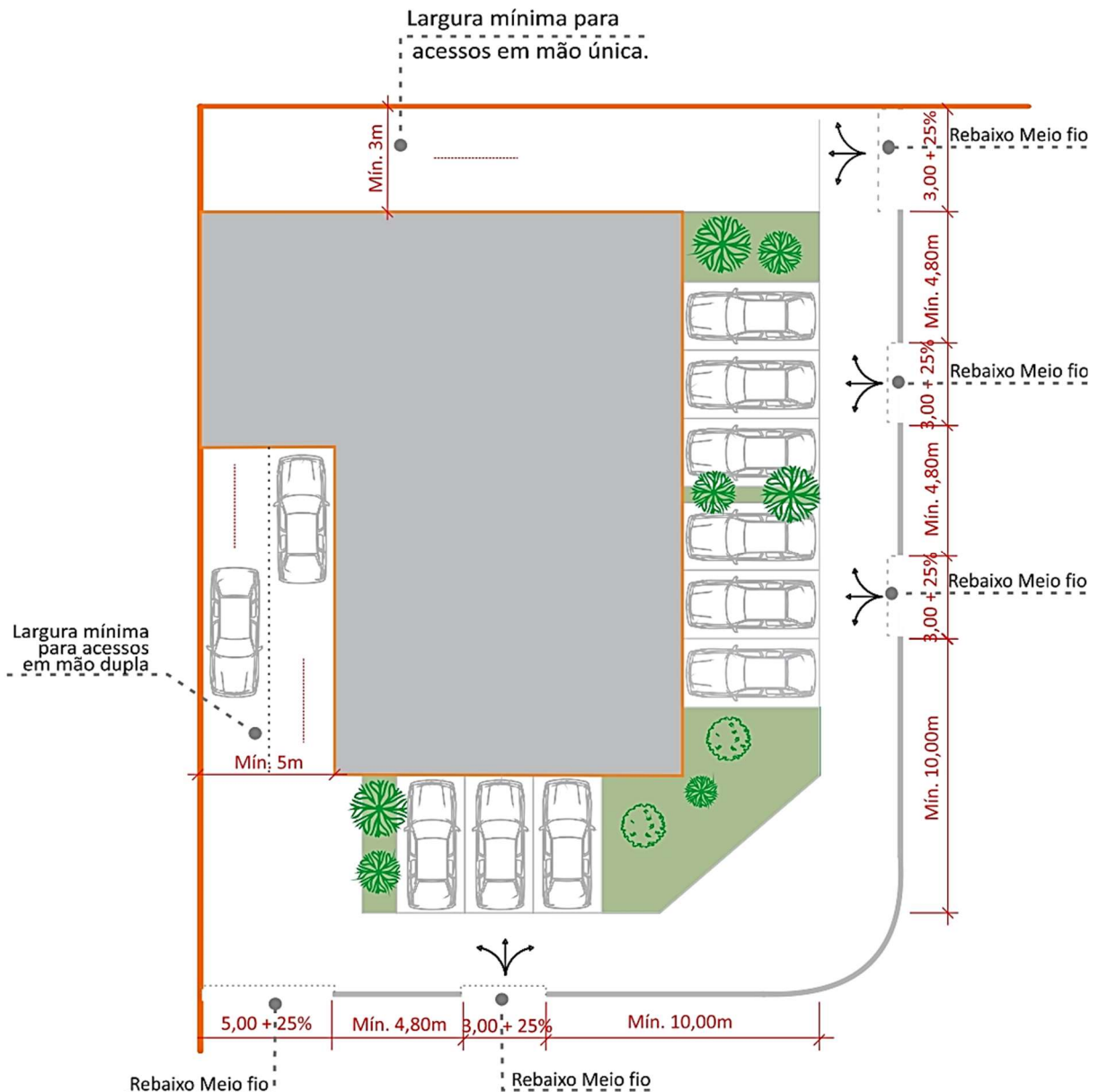
Fonte: Elaborado pelo autor - **Aparecida de Goiânia**, 2020.

A Lei Complementar Nº 171, 21 de novembro de 2019, que Institui o Código de Obras e Edificações do Município de Aparecida de Goiânia, em seu artigo 182, determina que as vagas para estacionamento de veículos serão dimensionadas em função do tipo de veículo e os espaços de manobra e acesso em função do ângulo formado pelo comprimento da vaga e a faixa de acesso, respeitadas as dimensões mínimas, estabelecidas na Tabela 1.

Ainda segundo a Lei, para análise do espaço destinado ao estacionamento ou garagem deverá ser apresentada planta da área ou pavimento com a demarcação das guias rebaixadas, acessos, corredores de circulação, espaços de manobra, sentido de fluxo, numeração de vagas, arborização e vagas individualizadas. Os acessos aos estacionamentos, Figura 3.

A Legislação Municipal é complexa e composta inclusive de exceções e casos especiais, não sendo objetivo deste trabalho a análise total da norma vigente. Cada terreno tem sua própria identidade, denominada pela municipalidade de Uso do Solo, a qual deve ser solicitada anteriormente ao início do projeto de arquitetura, por não afirmar que deve ser antes mesmo de adquirir o terreno, principalmente quando se tratar da construção de edificação com atividade específica.

Figura 3 - Acesso às vagas de estacionamento

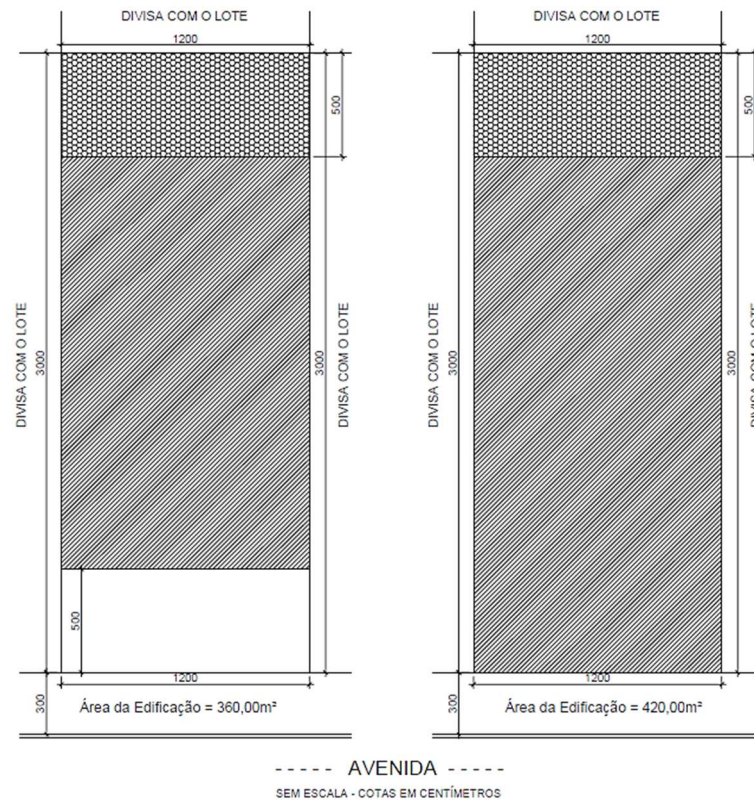


Fonte: Aparecida de Goiânia, 2019.

3. METODOLOGIA

A análise da ocupação irregular do recuo frontal de edificações comerciais em Aparecida de Goiânia parte-se de cinco cenários propostos, os quais não levam em consideração a atividade econômica da edificação comercial nem observa a relação de vagas por metro quadrado como previsto nos Plano Diretor e no Uso e Ocupação do Solo. A edificação fictícia está sobre um terreno com área de 360,00 metros quadrados, com forma retangular ortogonal, são 12 metros de largura e 30 metros de comprimento com uma calçada de largura de 3,00 metros. Na Figura 4 temos duas edificações comerciais em 2 pavimentos, uma dentro da regularidade do código de edificações e obras assegurando os recuos obrigatórios e outra edificação irregular ocupando totalmente o recuo frontal.

Figura 4 - Edificações comerciais em 2 pavimentos

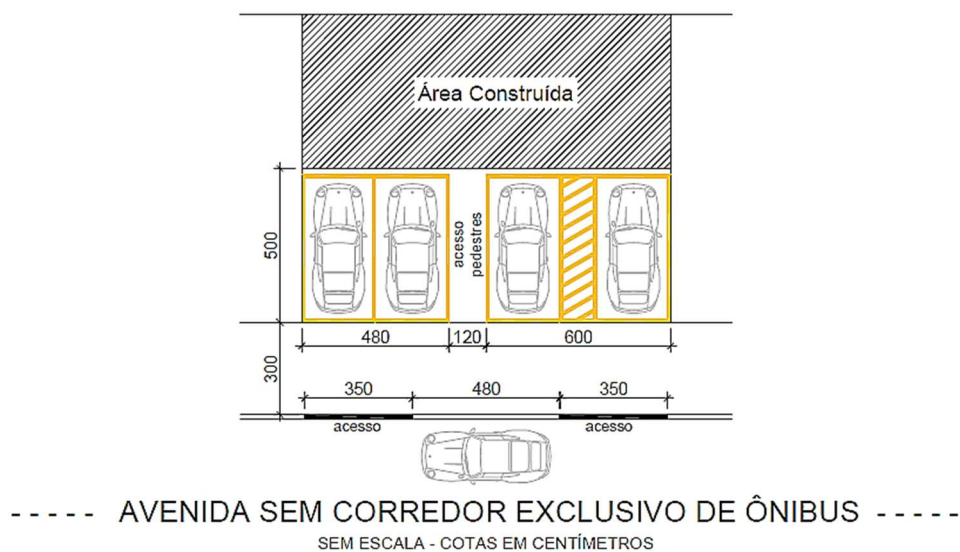


Fonte: Elaborado pelo Autor, 2020.

3.1 Cenário I

Neste cenário, Figura 5, temos a regularidade da edificação com o respeito aos recuos obrigatórios, inclusive ao frontal. É permitido pelo órgão competente estacionamento rotativo na via. Assim sendo, há a garantia de um total de 05 (cinco) vagas de estacionamento, sendo 04 (privativas) e 01 (um) rotativa, sendo uma para PcD.

Figura 5 - Cenário I

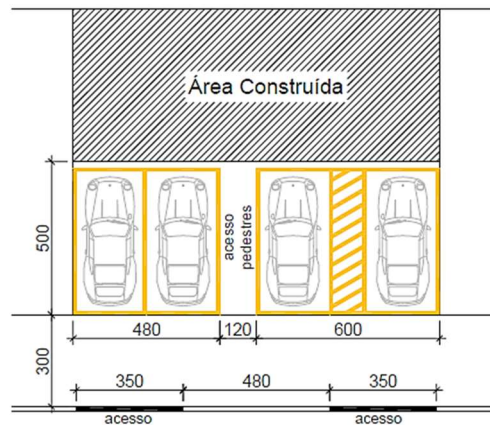


Fonte: Elaborado pelo Autor, 2020.

3.2 Cenário II

Neste cenário, Figura 6, temos a regularidade da edificação com o respeito aos recuos obrigatórios, inclusive ao frontal. Não é permitido pelo órgão competente estacionamento rotativo na via. Assim sendo, há a garantia de um total de 04 (cinco) vagas privativas de estacionamento, sendo uma para PcD.

Figura 6 - Cenário II



----- AVENIDA COM CORREDOR EXCLUSIVO DE ÔNIBUS -----
OU COM PROIBIÇÃO DE PARAR E ESTACIONAR

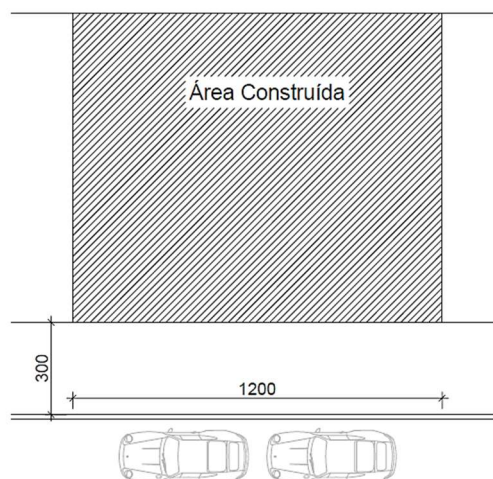
SEM ESCALA - COTAS EM CENTÍMETROS

Fonte: Elaborado pelo Autor, 2020.

3.3 Cenário III

Neste cenário, Figura 7, temos a irregularidade da edificação com o desrespeito aos recuos obrigatórios, inclusive, ao frontal. É permitido pelo órgão competente estacionamento rotativo na via. Assim sendo, há a garantia de um total de 02 (dois) vagas rotativas de estacionamento, sem vaga para PcD.

Figura 7 - Cenário III



----- AVENIDA SEM CORREDOR EXCLUSIVO DE ÔNIBUS -----

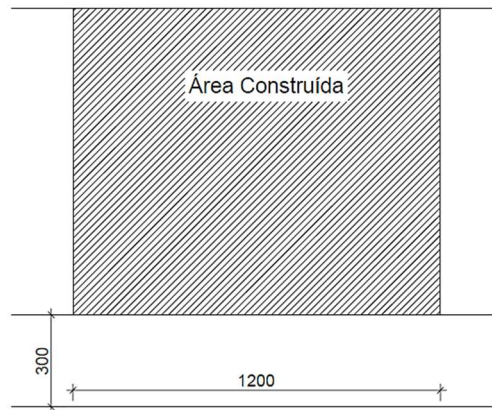
SEM ESCALA - COTAS EM CENTÍMETROS

Fonte: Elaborado pelo Autor, 2020.

3.4 Cenário IV

Neste cenário, Figura 8, temos a irregularidade da edificação com o desrespeito aos recuos obrigatórios, inclusive, ao frontal. Não é permitido pelo órgão competente estacionamento rotativo na via. Assim sendo, não há a garantia de nenhuma vaga de estacionamento, sem vaga para PcD.

Figura 8 - Cenário IV



----- AVENIDA COM CORREDOR EXCLUSIVO DE ÔNIBUS -----
OU COM PROIBIÇÃO DE PARAR E ESTACIONAR

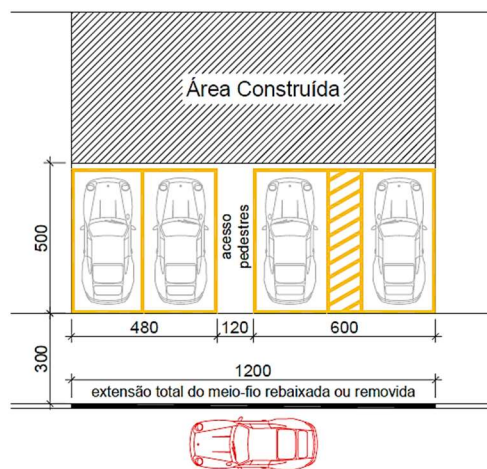
SEM ESCALA - COTAS EM CENTÍMETROS

Fonte: Elaborado pelo Autor, 2020.

3.5 Cenário V

Neste cenário, Figura 9, temos a regularidade da edificação com o respeito aos recuos obrigatórios, inclusive, ao frontal. Assim sendo, há a garantia de um total de 04 (quatro) vagas rotativas de estacionamento, sendo uma para PcD. Tais vagas não são privativas, apesar de estarem em área privativa, já que segundo a Resolução 302 do CONTRAN os estacionamentos sobre o recuo frontal, onde há o rebaixo total do meio-fio, não podem ser vagas, já que o rebaixo impede que o estacionamento em paralelo a via.

Figura 9 - Cenário V



----- AVENIDA SEM CORREDOR EXCLUSIVO DE ÔNIBUS -----

SEM ESCALA - COTAS EM CENTÍMETROS

Fonte: Elaborado pelo Autor, 2020.

4. A FISCALIZAÇÃO E O RECUO FRONTAL

4.1 Fiscalização de Obras

O quadro de fiscalização de obras de Aparecida de Goiânia trabalha basicamente sob duas formas, ativamente, quando da realização de rondas ostensivas e passivamente, quando das denúncias ou processos.

A infração já existe pelo simples falta de Alvará de Construção, que é um documento emitido pelo Município, especificamente pela Secretaria Municipal de Planejamento e Regulação Urbana (SMPRU) autorizando o início da construção, posteriormente a apresentação do projeto de arquitetura, documentação de propriedade, anotação de responsabilidade técnica culminando em abertura de processo específico, sendo um breve resumo do procedimento.

No caso específico de construções irregulares sobre o recuo frontal, seja por denúncia ou vistoria espontânea, o servidor fiscal aborda o contribuinte no local, realiza o levantamento da área em questão, por meio de um croqui, e expede três documentos conforma manual de procedimentos da fiscalização, sendo eles: o Termo de Embargo, o Auto de Infração e por último uma Intimação para demolição imediata da área sobre o recuo frontal.

Já em construções regulares, quando da vistoria de habite-se, o servidor fiscal realiza a conferência dos recuos, quantidade de vagas (locação, demarcação e identificação) e espaçamento dos rebaixos de meio-fio (acesso de veículos), se tais parâmetros estão em concordância com o projeto anteriormente aprovado. Cabendo ação coercitiva somente em caso de discordância ao projeto aprovado e/ou infração a lei vigente.

As construções irregulares sobre o recuo frontal, são definitivamente o ponto crítico na regulação e fiscalização de obras em Aparecida de Goiânia. A ocupação do recuo frontal, por muito das vezes objeto de acréscimo é frequente, seja pela cobertura para utilização como vaga de garagem e/ou lazer em edificações residenciais, seja como parte da área construída em edificações comerciais.

4.2 Fiscalização de Trânsito

O estacionamento nas vagas sobre o recuo frontal deve ter característica de rotatividade, permitindo assim, que as mesmas sejam utilizadas pelo máximo de clientes possível. É necessário o comprometimento dos responsáveis dos estabelecimentos quanto a proibição do uso permanente das vagas pelos veículos de funcionários.

Cabe também a fiscalização, por parte da autoridade de trânsito municipal, apesar das vagas terem característica privativa, fiscalizar o respeito a exclusividade das vagas destinadas aos idosos e PcD, segundo legislação específica.

5. CONCLUSÃO

No referencial teórico foram apresentados conceitos e legislações pertinentes a análise da questão. Foram apresentadas leis no âmbito federal e municipal, a legislação municipal é mais abrangente, já que cabe ao município tal regulação e fiscalização.

Mediante a observação dos cenários propostos ficou evidenciado numericamente o prejuízo quanto a ocupação irregular do recuo frontal, por parte da edificação, quanto a oferta de vagas de estacionamento. É inquestionável o obstáculo gerado ao cliente quanto ao acesso rápido e direto ao estabelecimento comercial.

Em contrapartida há questionamentos quanto ao incentivo do deslocamento com veículos individuais quando da facilidade de acesso a uma vaga de estacionamento, indo na contramão ao princípio do transporte coletivo, um dos pilares da manutenção da mobilidade urbana.

O Município de Aparecida de Goiânia tem a autoridade para legislar, regular e fiscalizar a questão da ocupação do recuo frontal e a oferta das vagas de estacionamento sobre o mesmo, como também quanto as questões de trânsito e da priorização do transporte coletivo, cabendo a proposição de políticas que favoreçam a manutenção da qualidade da mobilidade urbana no município.

Este trabalho é uma breve análise das leis vigentes e ao descumprimento das mesmas, há outros fatores a serem devidamente composto, observados e analisados em um maior grau de complexidade.

Mediante ao exposto e a legislação vigente far-se-á necessário associar a urbanização a políticas que estabeleçam uma relação equilibrada entre o desenvolvimento urbano e a manutenção da qualidade de vida dos habitantes.

REFERÊNCIAS

- ABDALA, I. M. R.; PASQUALETTO, A. **Índice de Mobilidade Urbana Sustentável em Goiânia como ferramenta para políticas públicas**. Cad. Metrop., São Paulo, v. 15, n. 30, pp. 489-511, dez 2013. Disponível em: <<https://www.scielo.br/pdf/cm/v15n30/2236-9996-cm-15-30-0489.pdf>>. Acesso em: 24 out. 2020.
- APARECIDA DE GOIÂNIA. **Lei Complementar Nº 124, de 14 de dezembro de 2016**. Institui o Plano Diretor e estabelece princípios, políticas, estratégias e instrumentos para o desenvolvimento municipal, o uso, a ocupação e o parcelamento do solo urbano, o sistema viário e para o cumprimento da Função Social da Cidade e da Propriedade no Município de Aparecida de Goiânia e dá outras providências. Disponível em: <<https://webio.aparecida.go.gov.br/diariooficial/download/566>>. Acesso em: 24 out. 2020.
- _____. **Lei Complementar Nº 152, de 09 de outubro de 2019**. Institui os instrumentos de controle de uso e ocupação do solo do Município de Aparecida de Goiânia. Disponível em: <<https://webio.aparecida.go.gov.br/diariooficial/download/1010>>. Acesso em: 24 out. 2020.
- _____. **Lei Complementar Nº 171, de 21 de novembro de 2019**. Institui o Código de Obras e Edificações do Município de Aparecida de Goiânia e dá outras providências. Disponível em: <<https://webio.aparecida.go.gov.br/diariooficial/download/1287>>. Acesso em: 24 out. 2020.
- BRASIL. **Constituição da República Federativa do Brasil de 1988**. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm>. Acesso em: 24 out. 2020.
- _____. **Lei Nº 9.503, de 23 de setembro de 1997**. Institui o Código de Trânsito Brasileiro. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L9503Compilado.htm>. Acesso em: 24 out. 2020.
- _____. **Lei Nº 10.257, de 10 de julho de 2001**. Regulamenta os arts. 182 e 183 da Constituição Federal, estabelece diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/leis_2001/l10257.htm>. Acesso em: 24 out. 2020.
- _____. **Lei Nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012**. Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana; revoga dispositivos dos Decretos-Leis nºs 3.326, de 3 de junho de 1941, e 5.405, de 13 de abril de 1943, da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, e das Leis nºs 5.917, de 10 de setembro de 1973, e 6.261, de 14 de novembro de 1975; e dá outras providências. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/l12587.htm>. Acesso em: 24 out. 2020.
- _____. **Resolução CONTRAN 302, de 18 de dezembro de 2008**. Define e regulamenta as áreas de segurança e de estacionamentos específicos de veículos. Disponível em: <https://www.gov.br/infraestrutura/pt-br/assuntos/transito/conteudo-contran/resolucoes/resolucao_contran_302.pdf>. Acesso em: 24 out. 2020.
- LING, A. **Guia de Gestão Urbana**. São Paulo: BEÍ, 2017. Disponível em: <<https://drive.google.com/file/d/1wwbF38KHqyzzRa3QU7Okt8IsHNxs8j5o/view>>. Acesso em: 24 out. 2020.



**INSTITUTO FEDERAL
DE EDUCAÇÃO, CIÊNCIA E TECNOLOGIA**
Goiás

MINISTÉRIO DA EDUCAÇÃO
SECRETARIA DE EDUCAÇÃO PROFISSIONAL E TECNOLÓGICA
INSTITUTO FEDERAL DE EDUCAÇÃO, CIÊNCIA E TECNOLOGIA DE
GOIÁS

Documento Digitalizado Público

Versão Final - TCC

Assunto: Versão Final - TCC

Assinado por: Matheus Souza

Tipo do Documento: Documentos

Situação: Finalizado

Nível de Acesso: Público

Tipo do Conferência: Cópia Simples

Documento assinado eletronicamente por:

- **Matheus Pereira de Souza, ASSISTENTE EM ADMINISTRACAO**, em 19/03/2021 19:07:24.

Este documento foi armazenado no SUAP em 19/03/2021. Para comprovar sua integridade, faça a leitura do QRCode ao lado ou acesse <https://suap.ifg.edu.br/verificar-documento-externo/> e forneça os dados abaixo:

Código Verificador: 147708

Código de Autenticação: c8916a85ea

