

MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL: UM ESTUDO DA REGIÃO CENTRAL DE MONTES CLAROS - MG

Autores: EMERSON SOARES SILVA, NARCISO FERREIRA DOS SANTOS NETO, HERCULYS SOARES MAIA, HELENA MAÍRA DE OLIVEIRA, MOISEIS ALVES DA CRUZ

Introdução

O espaço urbano ao longo do tempo vem passando por significativa modificação devido as necessidades, anseios, desejos e contradições da sociedade, a sua estrutura retrata o período histórico e as atividades introduzidas nesses espaços. Os modelos e funções de cada área da cidade são definidas por relações políticas, econômicas e culturais que influenciam na qualidade de vida da população. Devido as formas de desenvolvimento urbano e as políticas de transporte escolhida, surgiu nas cidades os problemas de conflitos do tráfego e da mobilidade que, conseqüentemente, repercute em distorções que impossibilita a obtenção da sustentabilidade. Com a finalidade reverter o contexto instaurado e garantir a acessibilidade e a mobilidade no espaço urbano de maneira sustentável, é necessário a tomada de algumas medidas. Entre as quais se destacam a prioridade dos deslocamentos em transporte coletivo em relação aos automóveis particulares, atividade que incentivem os deslocamentos utilizando os meios de transporte não motorizados como a bicicleta, criação de espaços exclusivos e/ou adequados para pedestres e ciclista, promover mudança de cultura e conceito em relação aos deslocamentos e medidas para a educação e a segurança no trânsito. Nas cidades de porte médio como Montes Claros – MG fica evidente a prioridade ao veículo particular, e a prioridade desse modal em relação aos demais na região central contribui para a baixa eficiência das infraestruturas dos outros usos de tráfego, não existe ciclovias nessa região, o que expõe os ciclistas há um risco grande de se envolverem em acidentes, o transporte coletivo é ineficiente, existem calçadas estreitas, esburacadas, com obstáculos físicos e ineficiência da fiscalização no transporte de mercadorias. Dessa forma, presenciamos a uma realidade em que é necessária a mobilidade urbana sustentável, baseado nos preceitos de uso do solo que incorpore as necessidades da mobilidade, a restrição do uso do veículo privado e a promoção do transporte público. No entanto, o que se observa é a popularização do automóvel particular, os baixos investimentos nos meios de transporte coletivos e não motorizados. Diante disso, o presente trabalho tem por objetivo apresentar as divergências existentes entre as políticas governamentais e as ações efetivadas na área central da cidade de Montes Claros - MG, no que tange a mobilidade urbana sustentável.

Mobilidade Urbana

A demanda por transportes é uma demanda derivada, já que está relacionada à satisfação de necessidades como trabalho, estudos, lazer, saúde, movimentação de bens, dentre outras. Conseqüentemente a mobilidade é uma necessidade cotidiana, por estar ligada à execução de ações que se localizam com frequência em diferentes espaços geográficos. Segundo o Caderno de Referência para Elaboração de Plano de Mobilidade Urbana (PlanMob), o termo mobilidade urbana traz em si uma mudança de paradigma, uma nova forma de tratar o que tradicionalmente era visto de forma isolada: trânsito, logística, infraestrutura viária. Mobilidade, além de transporte, agrega uma visão ampla sobre a movimentação de pessoas e bens na cidade, chamando à responsabilidade os polos geradores de viagens ao reunir, no seu conceito, “todos os modos e todos os elementos que produzem as necessidades desses deslocamentos” (Ministério das Cidades, 2007).

Mobilidade Urbana Sustentável

A mobilidade urbana sustentável pode ser definida como o resultado de um conjunto de políticas de transporte e circulação que visa proporcionar o acesso amplo e democrático ao espaço urbano, através da priorização dos modos não- motorizados e coletivos de transporte de forma efetiva, integrada, que não gere segregações espaciais, socialmente inclusiva e ecologicamente sustentável. Ou seja: baseada nas pessoas e não nos veículos.

Mobilidade na área central de Montes Claros – MG

As áreas centrais, de modo geral são lugares que concentram as atividades urbanas mais importantes, como as econômicas e administrativas, bem como áreas de lazer, cultura e atendimento médico hospitalar implicando a necessidade de uma completa rede de infraestrutura. Além disso, ao mesmo tempo, apresentam grande Acessibilidade e conflito pelo uso do espaço da cidade. A aglomeração de serviços, comércio e os meios de transporte, contribuíram para modificação da área central em um ponto de privilégio em relação aos deslocamentos humanos e, portanto, de maior acessibilidade na cidade.

Nas áreas centrais é intensa a circulação de pessoas e bens, já que as mesmas exercem grande atração, e necessitam de sistemas de transportes que atendam a demanda de fluxos gerados, com o objetivo de minimizar os conflitos da circulação viária. Devido aos aspectos culturais e econômicos, conserva-se na área central o privilégio ao tráfego de veículos e deixa em segundo plano a questão com a mobilidade dos pedestres, transportes coletivos e transportes não os motorizados.

Transporte de Cargas Conflitos na Mobilidade

As características das áreas centrais apresentam infraestrutura inadequada devido ao aumento da população, intenso desenvolvimento comercial e à grande atração dos investimentos econômicos. Com o objetivo de minimizar os problemas advindos da atração e concentração planejou intervenções adaptativas, que permitiu amenizar a contradição entre o ímpeto das grandes empresas e a realidade histórica. Para Sanches J. (2008) a carga urbana apesar da sua importância no apoio à vida econômica das cidades, o transporte desse tipo de produto na maioria das vezes se encontra em um papel secundário nas prioridades do planejamento das cidades. A logística urbana não preocupa somente mobilidade da carga de mercadorias, no entanto, a incoerência fica claro ao verificar a busca das intervenções urbanas na malha viária, que tende a priorizar este serviço, como por exemplo as intervenções preferencialmente deverão servir aos os caminhões por serem considerados como maiores geradores de tráfego; a remoção das barreiras físicas e equipamentos viários, pois dificultam o trânsito dos veículos de cargas; priorizar o estacionamento em determinadas áreas urbanas.

Mobilidade de Pessoas na Área Central de Montes Claros – MG

O deslocamento em áreas centrais, na maioria das cidades brasileiras, sempre esteve aliado à sensação de desconforto devido ao mau uso do espaço urbano e falta de infraestrutura adequada e isso se deve ao desordenado e acelerado crescimento urbano no Brasil essa situação contribuiu também para forçar a criação de novos bairros e centralidades, devido aos incentivos financeiros e políticas públicas voltadas para essas áreas. Percebe-se que não há prioridade aos pedestres, a maioria das calçadas não possuem infraestrutura adequada (estreitas, desniveladas, com inúmeros obstáculos físicos e vendedores ambulantes) e no planejamento semafórico em alguns locais o tempo e insuficiente para a travessia de pedestres. Mesmo conhecido os benefícios do uso da bicicleta os riscos de acidentes são desvantagens, observa-se que, não apenas na área central, mas em toda a cidade, praticamente não existe ciclovias e estacionamentos para bicicletas suficientes para atender à demanda. Quanto aos usuários do transporte coletivo, não existe prioridade para a circulação desse modal de transporte, como também sistemas de informação ao usuário, o que eleva o risco das pessoas que usufruem desse tipo de transporte se envolverem em acidentes. Além disso, os usuários também citaram os problemas com a superlotação, atraso no cumprimento dos horários, ônibus sujo e mal conservados, tarifa elevadas e pontos de parada sem infraestrutura, cuja realidade não condiz com os conceitos de mobilidade sustentável. O acentuado fluxo de veículos na região central provoca congestionamentos em horário de pico, aumento da poluição do ar e sonora, e da quantidade de espaços destinados ao automóvel se comparado aos pedestres e ciclistas em relação ao número de usuários.

Material e métodos

Para a realização desse estudo primeiramente foi realizado uma pesquisa bibliográfica com a finalidade de recolher informações teóricas e conhecimento prévios sobre o tema. O objeto do estudo foi a região central da cidade de Montes Claros – MG, focando nas Ruas Doutor Santos e Camilo Prates no trecho compreendido entre as Praças Doutor Carlos Versiane e a Praça Coronel Ribeiro tendo como método a pesquisa de campo, a coleta de dados foi realizado no período de 14 a 18 de agosto de 2017 por 5 pesquisadores que ficou individualmente nas interseções onde se realizou a contagem volumétrica de carros, pessoas e bicicletas com o objetivo de levantar a quantidade de tráfego nessa região. Já no dia 22 de agosto de 2017 realizou pesquisa de opinião com 150 usuários, com o intuito de conhecer as maiores dificuldades encontradas pelos usuários daquela região. Esses dados foram posteriormente analisados e tabulados através do software Microsoft Excel.

Resultados e discussão

Analisando os resultado observa se que a circulação na área central acontece o conflito entre o transporte de



carga e de pessoas, nota-se que não há prioridade aos pedestres conforme já mencionado com a má conservação das calçadas, tempo insuficientes para travessia nos locais que possui semáforos, os ciclistas não possui ciclovias como também locais apropriados para estacionar, o transporte público é ineficiente e o automóvel recebe a prioridade pelo tráfego tendo a maior parte dos espaços urbanos destinado a eles. Na contagem volumétrica constatou que na região do estudo há um tráfego médio diário de 983 ciclistas, 18.420 pessoas e 4.327 veículos, quanto a pesquisa de opinião verificou que 37% considera as ruas estreitas, 29% dificuldade de encontrar local para embarque e desembarque das mercadorias e 22% as condições ruins dos pavimentos. Esses resultados se deve as condições físicas do centro da cidade que ainda em grande parte preserva características da época de sua fundação. Quanto aos pedestres as maiores reclamações são as condições das calçadas que são consideradas estreitas por 43%, 31% dos obstáculos físicos incluindo os vendedores ambulantes que dificulta a locomoção pelas calçadas é 19% do tempo de travessia nos semáforos. No que tange aos ciclistas a falta de ciclovias para 52% é a maior dificuldade encontrada para se locomover no centro da cidade, seguida por 26% da falta de locais apropriados para estacionar suas bicicletas. O transporte coletivo os usuários os atrasos dos ônibus com 33% é a principal reclamação dos usuários, 30% ônibus lotado e 17% considera o preço da tarifa elevada. Conforme os resultados apresentados percebem se que há necessidade de introduzir medidas com a finalidade de minimizar os conflitos no trânsito e implantação de uma mobilidade urbana sustentável como preconizado pela Secretaria Nacional de Transportes e da Mobilidade Urbana com objetivo de melhorar a qualidade de vida.

Considerações finais

Com a finalidade de contribuir, mas não de encerrar as discussões realizadas, acredita-se que as ações a serem seguidas na relação entre áreas centrais e mobilidade urbana de uma forma geral, é a busca da sustentabilidade, compreendida como a realização de deslocamentos sem comprometer o meio ambiente e a qualidade de vida, aproveitando o espaço da melhor forma possível. Dessa forma, as ações devem prever a criação de atrativos capazes de conter a expulsão da população residente nesses locais, através da promoção da diversidade de usos e de atividades, incluindo a reutilização de espaços públicos e edificações deterioradas ou subutilizadas, bem como a melhoria da infraestrutura dos equipamentos e serviços urbanos. Os diversos agentes que circula na área central de Montes Claros - MG ocorre de forma conflituosa, demonstrando a necessidade de definição das prioridades na circulação do sistema viário. Dessa maneira, deve se em primeiro lugar priorizar o pedestre, em segundo, o ciclista e, em terceiro, o transporte público por meio dos ônibus. Além disso, na circulação de cargas é importante e necessário aumentar a fiscalização para que as leis municipais sejam efetivamente cumpridas. Além disso, a busca pela sustentabilidade, as ações de mobilidade voltadas para as áreas centrais, em particular o caso de Montes Claros, devem garantir também o acesso das pessoas com mobilidade reduzida. Dessa maneira conclui se que, melhorar a qualidade da mobilidade urbana na área central e a minimização dos conflitos entre os agentes que utiliza as vias passa necessariamente pelo avanço conceitual sobre sustentabilidade urbana no contexto do sistema viário, da circulação de pessoas e bens, do transporte público através de ônibus, bem como a redução do volume de veículos no centro, que atualmente apresenta um número significativo. Essas modificações devem ir ao encontro à implantação de sistemas intermodais, focado no transporte não motorizado.

Agradecimentos

Agradecemos a Universidade Estadual De Montes Claros – Unimontes pelo apoio financeiro e o setor de pesquisa em transporte e logística do departamento de engenharia civil pelo suporte e orientação.

Referências bibliográficas

BRASIL. Ministério das Cidades. Caderno de Referência para a Elaboração de Plano de Mobilidade Urbana. Brasília: MCidades, 2007.

Decreto-Lei nº10.257, de 10 de julho de 2001. Dispõe sobre o Estatuto da Cidade. Brasília, 2001.

Realização:



SECRETARIA DE
DESENVOLVIMENTO
CIENTÍFICO, TECNOLÓGICO
E INOVAÇÃO SUPERIOR



Apoio:



FERREIRA, W. R. Áreas Centrais Congestionadas :A questão dos pedestres – um estudo de caso-Dissertação de Mestrado, Publicação TU. DM 01^o/997.

Brasília: Departamento de engenharia civil, Universidade de Brasília, 1997. 152p.

MINISTÉRIO DASCIDADES. Mobilidade e desenvolvimento urbano. Brasília: MCidades, 2006..

SANCHES J, P. F. Logística de Carga Urbana: uma análise da realidade brasileira. Tese de Doutorado, Campinas: Unicamp, 2008.