

EXPANSÃO URBANA E SEUS EFEITOS NA MOBILIDADE E ACESSIBILIDADE: APONTAMENTOS PARA A CIDADE DE UIRAUNA-PB

¹*Maria Alanya da Costa Oliveira*

Estudante de Engenharia Civil, UFERSA
alanya.oliveira@gmail.com

²*Antonio Alexsandro Neves*

Estudante de Arquitetura e Urbanismo, UFERSA
alexneves.2013@hotmail.com

³*Antonio Ferreira da Silva Neto*

Estudante de Arquitetura e Urbanismo, UFERSA
antonio95ferreira@hotmail.com

⁴*Msc. Antônio Carlos Leite Barbosa*

Doutorando (UFRN); Orientador, UFERSA
antonio.leite@ufersa.edu.br

GT: DINÂMICA URBANO – REGIONAL

Resumo:

As cidades brasileiras nos últimos cinquenta anos têm passado por várias mudanças e uma delas foi em termos de quantidade populacional, isso tem implicado em alguns problemas urbanos excepcionalmente no setor espacial. Nos grandes centros, bem como nas cidades médias e pequenas o crescimento urbano vem apresentando falhas na acessibilidade e mobilidade devido a falta de fiscalização eficiente, contribuindo dessa forma com um cenário negativo para a qualidade de vida dos habitantes independente de sua dimensão territorial. Neste sentido, o objetivo principal deste trabalho é mostrar através de uma reflexão e estudo os impactos da expansão urbana na mobilidade no pequeno município de Uiraúna/Paraíba, em decorrência do processo de expansão urbana nos últimos dez anos. A metodologia usada foi baseada em pesquisa documental onde foi possível identificar o aumento de transportes, que de acordo com a população tem sido o motivo para a deficiência na acessibilidade, como também uma pesquisa de campo aos locais de maior movimentação e aglomeração desses veículos e pessoas. Como resultado foi obtido o seguinte: Aumento no número de motocicletas e outros veículos os quais em dez anos, a frota entre carros e motos em Uiraúna passou de 1.669 para 4.045 com aumento de 142%. Portanto, as consequências têm sido desastrosas no que se refere à segurança e qualidade de vida dos seus habitantes pois os pedestres passam a dividir uma mesma via entre os veículos arriscando a vida, muitas vezes causando estresse aos pedestres e até mesmo aos condutores devido a poluição sonora, entre outros.

Palavras-chave: mobilidade urbana, municípios, qualidade de vida.

0.1 Introdução

Os estados brasileiros possuem características regionais diversas com municípios de tamanhos, populações e culturas ímpares, mas independentemente dessas diferenças quando se fala de cidades brasileiras é possível reconhecer que há municípios mesmo com poucos anos de emancipação política quase sempre se tem estrutura física muito antiga, com o passar dos anos vem sendo percebido que essa estrutura já não é suficiente para um bom convívio dos seus habitantes em termos de espaço para os seus deslocamentos, com isso tem se tornado comum o processo de municipalização do trânsito, objetivando a descentralização do mesmo e repassando aos municípios a competência de administrar o trânsito local.

De acordo com (PROGRAMA BRASILEIRO DE ACESSIBILIDADE URBANA, pg. 31, 2006) “O Governo Federal é o agente articulador e proponente de apoio às políticas de promoção da acessibilidade ao espaço urbano, mas é no âmbito dos municípios que ocorre a tomada de decisão e as ações executivas dessas políticas.” Graças a um processo de municipalização do trânsito que em conformidade com a Lei 9.503, de 23 de setembro de 1997 (CTB) que descentralizou essas funções, atualmente os municípios são apontados como o principal responsável pelas decisões e medidas cautelares das políticas de acessibilidade por ser a esfera de governo mais próxima do cidadão que pode efetivar alguns procedimentos como o planejamento, projeto, implantação e fiscalização dessas medidas possibilitando assim uma melhor qualidade na mobilidade.

A Inserção de zonas exclusivas de estacionamentos para pessoas deficientes, sinalização tanto vertical quanto horizontal das vias públicas, monitoramento do trânsito por agentes capacitados e orientação para motoristas e pedestres a fim de evitarem acidentes, entre outras obrigações são exemplos de ações a serem executadas a partir do planejamento e necessidade local. Neste sentido, este trabalho tem como objetivo, mostrar os impactos da expansão urbana na mobilidade no município de Uiraúna, Paraíba, Brasil, apontando um estudo reflexivo dos principais conflitos na mobilidade através da análise visual da cidade.

0.2 Acessibilidade nas cidades: dever da gestão municipal

Quando se fala em acessibilidade e urbanização logo o cidadão é visto como parte indispensável nesse processo, de acordo com o (PROGRAMA BRASIL ACESSIVEL, 2004) ele é o indivíduo que possui obrigações perante a sociedade mas possui também vários direitos e um dos principais o acesso a circulação, neste sentido para que haja Acessibilidade é necessário que, segundo a (NBR 9050:2004) “haja a possibilidade e condição de alcance, percepção e entendimento para utilização com segurança e autonomia de edificações, espaço, mobiliário e equipamento urbano”.

De acordo com o (Anteprojeto de lei da política nacional de mobilidade urbana, Ministério das Cidades, 2. ed, 2005) a Mobilidade Urbana “É um atributo das cidades e se refere à facilidade de deslocamentos de pessoas e bens no espaço urbano. Tais deslocamentos são feitos através de veículos, vias e toda a infraestrutura (vias, calçadas, etc.) que possibilitam esse ir e vir cotidiano.

O Pedestre é aquele que se mobiliza a pé, e segundo a (PNMUS, 2004), “Caminhar é a forma mais antiga e básica de transporte humano”, e apesar de a infraestrutura de passeios públicos ser relativamente barata, a maioria das cidades brasileiras não se preocupa em acomodar os pedestres nas calçadas com o mesmo empenho em que se preocupa em acomodar os veículos nas vias. E o pedestre que é o elemento básico que usufrui desse tipo de deslocamento acaba sofrendo pela falta desse elemento de mobilidade. Elementos esses indispensável para um bom funcionamento entre as cidades e seguranças dos seus habitantes.

O Governo Federal é o principal articulador dos projetos que regem o país, mas não é essa esfera que está mais perto do cidadão e dos seus problemas, pensando nisso é que vem sendo depositado nos últimos anos mais essa responsabilidade a Administração pública local que é o Processo de Municipalização que segundo a (PBAU, 2004) “visa estimular, dá autonomia e apoiar os governos municipais a desenvolver ações que garantam a acessibilidade para pessoas, aos sistemas de transportes, equipamentos urbanos e a circulação em áreas públicas”, garantindo assim comodidade para os seus habitantes.

Para subsidiar o trabalho utilizou-se o método fenomenológico na observação do cotidiano urbano através da percepção ambiental do espaço subjacente à pesquisa qualitativa, além da compilação de dados bibliográficos e levantamento de campo com o uso de imagens, mapas e registro fotográfico, evidenciando principais áreas conflitantes entre pedestres e veículos. Como recorte espacial, o município de Uiraúna localizado no “Alto sertão”, região Oeste da Paraíba Figura 1.



***Figura 01** - Mapa do estado da Paraíba, em destaque o município de Uiraúna.

Fonte: adaptado de cprm.gov

Com uma quantidade de moradores da Zona Urbana aproximadamente em 10.349 habitantes, e como uma cidade fronteira que faz conexão com outros pequenos municípios devido a existência de um comércio variado e atrativo, a cidade de Uiraúna vem passando por grandes problemas com relação a mobilidade urbana, e mesmo com o processo de municipalização pouco tem sido feito para tal melhoria.

O escopo da pesquisa de campo foi a centro da cidade de Uiraúna, durante os meses Junho e Julho do corrente ano e sempre nos finais de semana através de registro fotográficos, tendo como base as principais ruas onde há um maior fluxo de pessoas e veículos e as quais tem sido foco de grande discussão pelos moradores locais e externos pois com o aumento da frota de veículos e a falta de definição das vias tem causado muitos transtornos entre os pedestres e os condutores, além disso todas essas ruas dão acesso não somente ao centro comercial da cidade mas algumas delas às rodovias estaduais e federais que interliga a cidade com outros municípios limítrofes.

0.3 Resultados e discussões

No intuito de compreender os conflitos no tocante a mobilidade urbana no Uiraúna-PB, e ainda mediante a pesquisa de campo, constatou-se os seguintes resultados: Aumento no número de motocicletas que em 2002 era de 974 motos, no entanto em 2012 município apresentou crescimento de 208%, totalizando 3001 motos. Em dez anos, a frota entre carros e motos em Uiraúna passou de 1.669 para 4.045 veículos com aumento de 142% (DETRAN, 2012). Observou-se que a partir desse

incremento no trânsito, a condução de veículos automotores tornou-se preocupante, deflagrando os seguintes problemas: Falta de malha asfáltica em ruas que poderiam dar fluidez ao tráfego; Pouca sinalização horizontal e vertical; Falta de planejamento afim de definir quais ruas devem ter sentido único ou mão dupla; Faltam semáforos nos cruzamentos das principais vias e precariedade na fiscalização o que tem colaborado para consequências desastrosas no que se refere à segurança e qualidade de vida dos seus habitantes.

Com a falta de fiscalização das áreas de circulação a situação tem se tornado desfavorável quanto a essa ação, o que é possível ver nas figuras acima expostas. Em todas as áreas há uma ocupação indevida tanto dos veículos quanto de outros meios que de alguma forma intervém na mobilidade, na Figura 2 Rua Euclides Fernandes pode-se ver uma aglomeração de carros parados desordenadamente devido à falta de um estacionamento público, carros também em movimento dividindo o espaço com outros meios de transportes e até mesmo com pedestres colocando em risco a vida dos mesmos.

Essa falta de estacionamento público faz com que os motoristas coloquem os veículos em qualquer lugar que encontre vazio, e isso independente de ser via pública ou não, e isso causa um certo transtorno, que atinge não somente outros veículos que passam pelo local, mas também pedestre que precisam passar desse espaço para seus deslocamentos.



Figura 02 - Aglomeração de carros tanto em movimento quanto parado em uma das principais vias.

Fonte: Acervo da autora, 2016

A via pública é identificada pela área destinada a circulação de pessoas e veículos delimitada pelas calçadas, as pistas de veículos, os canteiros centrais, etc, sendo necessário seu uso para comodidade pública, o que não é visto na Figura 3, Travessa Francisca Vieira Costa onde mais uma vez a falta de um estacionamento público induz os condutores ao erro ao estacionarem seus

meios de transportes (motos) num local onde seria para o deslocamento de pedestre uma vez que é um local onde há comércios e, além disso, os próprios comerciantes colocam alguns dos seus produtos nas calçadas e até mesmo na rua impedindo a passagem dos pedestres.



Figura 03 - Ocupação do espaço para deslocamento de pedestres por motos.
Fonte: Acervo da autora, 2016

As barreiras são qualquer obstáculos que limita ou impeça o acesso ou circulação com segurança, observando a Figura 4, Rua João Pinto uma das principais vias de acesso aos bairros residenciais e rodovias estaduais e federais que interligam a cidade local as cidades circunvizinhas, pode-se observar uma certa barreira urbanística obstruindo uma boa parte do espaço de uso público, a qual tem uma boa parte de sua extensão ocupada por carros estacionados usando o espaço indevidamente e, além disso, comerciantes locais ainda usam parte da via em frente aos seus comércios para uso de tendas.



Figura 04 - Principal via de acesso parcialmente ocupada por carros estacionados e tenda comercial.
Fonte: Acervo da autora, 2016

Assim como na análise anterior é possível ver mais uma vez barreiras urbanísticas limitando o fluxo nas vias públicas na Rua Capitão Israel, Figura 5 onde é também uma das principais vias de acesso da cidade sendo ocupada mais uma vez por estacionamentos incorretos e desordenados estreitando a avenida e colocando vidas de pedestres em risco, pois os mesmos dividem o espaço para se deslocar de um lado a outro sem ter uma faixa de pedestre ou outro meio que lhe traga segurança no deslocamento.



Figura 05 - Carros estacionados em plena via, tornando o espaço estreito para o tráfego entre os mais variados meios de transportes

Fonte: Acervo da autora, 2016

Normalmente a calçada é o local mais conveniente para o deslocamento de pedestre e alguns pontos específicos devem ser considerados em sua construção como possuir superfície regular, firme, estável e sem impedir a fluidez de quem a usufrui o que não condiz com a realidade das Figuras 6, Rua Francisco Euclides Fernandes e Figura 7, Rua Major José Fernandes as quais mostram calçadas com superfícies em desníveis e com obstruções como postes colocados erroneamente estreitando a calçada, além de materiais divulgativos dos comércios existentes e a instalação de telefonia móvel conhecido também como “orelhões” de forma a interromper o uso total do fluxo nas calçadas.



Figura 06 - Obstrução do fluxo de pedestre devido ocupação de “orelhões” e material divulgativo nas calçadas.
Fonte: Acervo da autora, 2016



Figura 07 - Obstrução do fluxo de pedestre devido a colocação errônea dos postes na calçadas, diminuindo o espaço para a passagem.
Fonte: Acervo da autora, 2016

Diante do exposto é possível ver que o pequeno município de Uiraúna já enfrenta muitos problemas de mobilidade e acessibilidade e o alvo não tem sido somente os pedestres, mas toda a população que usufrui do perímetro urbano de alguma forma para seus deslocamentos, faltam rampas para deficientes físicos nas calçadas que levam aos comércios e até em repartições públicas, estacionamentos público e para pessoas com mobilidade reduzida, faixas de pedestres, sensibilização da sociedade, capacitação dos profissionais do trânsito, entre outras ações. Embora o processo de municipalização em que responsabiliza o município a executar projetos que facilitem a mobilidade dos seus habitantes dando-lhe uma melhor qualidade no deslocamento e

consequentemente de vida já esteja em vigor, o projeto em Uiraúna ainda passa por fase de planejamento e será feito por etapas, pois a prefeitura não tem condições financeiras para realizar tudo de uma só vez.

Serão implantadas 204 placas de sinalização por toda cidade, além da sinalização horizontal com a pintura das faixas de pedestres, das rotatórias, entre outras, inclusive serão construídas novas rotatórias em alguns cruzamentos importantes na cidade. Também serão definidos os pontos onde ficarão os veículos alternativos que fazem linha para outras cidades circunvizinhas, e do mesmo modo com os moto-taxistas os quais terão pontos definidos.

0.4 Conclusão

O crescimento das cidades tem se tornado algo comum uma vez que o Brasil tem se mostrado um país cada dia mais urbano, porém esse crescimento devido à falta de planejamento por parte dos órgãos públicos tem contribuído para uma má formação das cidades e consequentemente em sua mobilidade, pois a estrutura física ainda antiga e a existência de barreiras econômicas e sociais tem dificultado ainda mais a execução de projetos para sua melhoria, diante desse exposto encontra-se a cidade de Uiraúna no sertão Paraibano, a qual nos últimos 10 (dez) anos vem crescendo tanto em população quanto em aumento de transportes, verificou-se através de uma pesquisa qualitativa que a frota entre carros e motos em Uiraúna passou de 1.669 para 4.045 veículos, um aumento de 142% na sua frota (DETRAN, 2012), porém esse crescimento tem se tornado um problema para os seus habitantes no que se refere a mobilidade urbana.

Embora os municípios tenha recebido poder administrativo para planejar e executar projetos para melhoria nesse aspecto, o município em questão ainda não tem sido beneficiado com a execução, pois todo o processo ainda está em fase de planejamento, e o que vinha ocorrendo ainda continua sem solução, são situações precárias quanta a mobilidade por falta de definições de vias de mão única ou dupla, rampas de acesso, passarelas de pedestres, semáforos, estacionamento público, entulhos de construção obstruindo a via pública, calçadas tendo partes ocupadas por “orelhões” entre outros objetos interrompendo o uso total pelos pedestres, carros estacionados em plena via, entre outras ações que venha favorecer a população segurança e mais qualidade de vida.

Referências bibliográficas

NIGRO Matteo. **A MOBILIDADE SUSTENTÁVEL: VALORES E CONFLITOS NA TRANSFORMAÇÃO DO ESPAÇO URBANO.** Disponível em: >
<http://periodicos.uesb.br/index.php/ascmpa/article/viewFile/3737/3422>< Acesso em 13 de Julho, 2015

BRASIL, Ministério das Cidades, **Programa Brasileiro de Acessibilidade Urbana – Brasil Acessível,** 2004. Disponível em:
><http://www.conder.ba.gov.br/ckfinder/userfiles/files/Brasil%20Acessivel%20-%20Caderno%202.pdf>< Acesso em 25 de Setembro, 2015

DENATRAN, **Código de Transito Brasileiro e Legislação Complementar em vigor.** 2008. Disponível em:
>http://www.denatran.gov.br/publicacoes/download/ctb_e_legislacao_complementar.pdf< Acesso em: 13 de Julho, 2015

Prefeitura Municipal de Uirauna. **Dados Técnicos,** 2013. Disponível em:
><http://uirauna.pb.gov.br/dados-tecnicos/>< Acesso em: 13 de Julho, 2015

MONTES, Evaldo. **O que vai mudar com o Transito Municipalizado em Uirauna.** 2014. Disponível em: ><http://onordesteemfoco.blogspot.com.br/2014/01/pbo-que-vai-mudar-com-o-transito.html>< Acesso em: 13 de Julho, 2015

BARBOSA, Fabio. **Uiraúna: Frota de veículos aumenta 142% em 10 anos.** 2012. Disponível em: >http://cofemac.com.br/index.php?option=com_content&view=article&id=6281:frota-de-veiculos-aumenta-e-cresce-o-problema-do-transito&catid=67:painel-2-urauna-< Acesso em: 13 de Julho, 2015

BARBOSA, Fabio. **Frota de Veiculo na Paraiba.** 2012. Disponível em:
>http://cofemac.com.br/images/stories/arquivos/frota-pb_cofemac.pdf< Acesso em: 13 de Julho, 2015.

CTB (1998). **Código de Trânsito Brasileiro,** Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1998

*BELTRÃO, Breno Augusto; MORAIS, Franklin de; MASCARENHAS, João de Castro et al. **Diagnóstico do Município de Uirauna**. Recife. Ministério de Minas e Energia. Setembro 2005. Disponível em: <http://www.cprm.gov.br/rehi/atlas/paraiba/relatorios/UIRA212.pdf> >Acesso em 24 de Setembro, 2015