

**Curso de Gestão da Mobilidade Urbana
Ensaio Crítico - Turma 10**

Análise das condições de vitalidade da área central de Juiz de Fora com foco na mobilidade urbana

Carlos Eduardo Meurer (*)

1. INTRODUÇÃO

No Brasil atual ganham importância política, econômica e demográfica as cidades médias. No interior dessas cidades, as áreas centrais expressam espaços onde coexistem usos comerciais e residenciais, com uma organização sócio-espacial bastante complexa.

A degradação de áreas urbanas centrais é um fenômeno bastante comum em cidades que adquirem um porte grande ou mesmo médio. As áreas centrais começam a ser substituídas por outras regiões da cidade na função de centro de negócios, de atração de investimentos e de consumo de setores mais abastados.

Os estudos dos fenômenos que levam à degradação das áreas centrais e dos processos de revitalização das mesmas têm ocupado um importante lugar na compreensão da dinâmica urbana contemporânea (dada a frequência e a abrangência que eles têm conhecido). Identificar e entender os fenômenos urbanos presentes atualmente nas Áreas Centrais passa a ser extremamente relevante para inibir / reverter processos de deterioração de espaços públicos e privados.

2. ASPECTOS E TENSÕES QUE INFLUENCIAM A ATUAL DINÂMICA URBANA DA ÁREA CENTRAL – MOBILIDADE URBANA

Sem a pretensão de se esgotar os fatores que retratam a atual situação vivenciada pela Área Central da cidade de Juiz de Fora apresenta-se o tema mobilidade urbana, que, ao ser analisado e refletido, pode auxiliar na abordagem e entendimento das funções e das demandas dessa área central, possibilitando a partir daí, subsídios para o desenvolvimento de uma política urbana com inclusão social na Área Central e a democratização do uso dos seus espaços públicos (indo muito além de um simples resgate do perfil de um centro econômico).

O tema mobilidade urbana mostra-se essencial para uma leitura mais rica e abrangente sobre a situação atual da Área Central de Juiz de Fora. Os problemas do transporte urbano em Juiz de Fora, e que se revelam mais fortemente na área central da cidade, são a queda da mobilidade e acessibilidade, a degradação das condições ambientais, os congestionamentos e retenções frequentes, principalmente nos horários de pico, e os altos índices de acidentes de trânsito.

A ausência de planejamento e controle que ordenem o uso e ocupação do solo acaba por deixar que o desenho da cidade seja resultante exclusivamente de forças de mercado, que tendem a investir nas áreas de maior atratividade, frequentemente com graves impactos ambientais e sobre o sistema de circulação local.

Resumidamente, pode-se dizer que, relativamente ao sistema de transporte coletivo, a melhoria da qualidade ambiental na Área Central passa necessariamente pela: eliminação ou diminuição dos ônibus convencionais circulando nos principais trechos

das principais avenidas que a cortam, substituindo-os por tecnologias de maior capacidade; diminuição significativa da poluição sonora e da emissão de poluentes atmosféricos na Área Central e em outros corredores viários; aumento de capacidade, de conforto e segurança nas plataformas de embarque / desembarque do sistema de transporte coletivo urbano; melhoria dos níveis de eficiência operacional e de confiabilidade do sistema de transporte coletivo urbano.

Relativamente às condições gerais do tráfego na Área Central observa-se uma carência de intervenções no sentido de ampliação da capacidade viária; implantação de obras de artes especiais que possibilitem transposições ferroviárias e sobre o Rio Paraibuna como instrumentos para utilização da grande capacidade viária ociosa existente no binário da Avenida Brasil (para transformá-lo no principal corredor estrutural do município); implantação de soluções de circulação e de engenharia de tráfego que visam melhorar os sistemas viários e de circulação que objetivem a retirada do tráfego de passagem do centro da cidade; e controle da circulação dos veículos de carga para compatibilizá-la com as necessidades dos demais veículos e com as limitações ambientais e do sistema viário.

Em função da grave restrição de capacidade viária presente na Área Central de Juiz de Fora é necessária uma atenção especial com relação ao estacionamento, parada e carga / descarga nas vias dessa região. É notória a existência de muitos conflitos frente à capacidade viária reduzida. Motoristas desobedecendo à regulamentação existente e dando voltas para encontrar vagas disponíveis, formação de filas duplas, utilização das calçadas e de locais proibidos para a parada e o estacionamento de veículos. A obstrução do fluxo de ônibus e de veículos na via junto a pólos de comércio e serviço e precárias condições de segurança aos motoristas e pedestres são exemplos importantes vivenciados hoje no centro.

Paralelamente e complementarmente às ações para distribuir ou racionalizar o uso das vias, é necessária uma discussão sobre estacionamento, parada e carga / descarga fora das vias. Percebe-se na Área Central um déficit considerável de vagas de estacionamento para veículos particulares. Nos últimos anos vários lotes vagos na Área Central que, na busca por valorização imobiliária ou no aguardo da viabilização de determinados empreendimentos, eram utilizados como estacionamentos, foram definitivamente ocupados, agravando ainda mais o quadro.

Os pedestres são muito vulneráveis no trânsito e no caso de Juiz de Fora, correspondem à maioria das mortes nos acidentes de trânsito. Mesmo assim, o pedestre, principalmente na Área Central, vem tendo seu direito de ir e vir paulatinamente cerceado em favor dos outros atores do sistema de tráfego e ambiente urbano. Os perigos potenciais são evidentes, principalmente nos locais em que os fluxos de pedestres e veículos não têm seus espaços e tempos claramente definidos, com vias em mau estado de conservação ou travessias não adequadamente sinalizadas.

Percebe-se na Área Central a inexistência de uma política pública municipal destinada a garantir igual acessibilidade a todos os ambientes, atendendo às diferentes características e necessidades do ser humano. É necessário proporcionar condições de acesso das pessoas portadoras de deficiência, ou com mobilidade reduzida, aos prédios públicos e privados, vias e espaços públicos, transportes e mobiliário urbano, eliminando barreiras arquitetônicas e assegurando assim a inclusão social.



ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS-ANTP

3. CONSIDERAÇÕES FINAIS

A Área Central de Juiz de Fora expressa um espaço onde coexistem usos bem diversificados comerciais e residenciais, com uma organização sócio-espacial bastante complexa, e que, ao passar pela valorização e conseqüente especulação imobiliária, configura-se num espaço dotado de moradias, estabelecimentos comerciais, e de prestação de serviços, e de boa infra-estrutura urbana, recebendo grande circulação de veículos e fluxos de pessoas, mercadorias e capitais, que possibilitam o consumo e a dinâmica econômica desse espaço.

A degradação de áreas urbanas centrais é um fenômeno bastante comum em cidades que adquirem um porte grande ou mesmo médio. As áreas centrais começam a ser substituídas por outras regiões da cidade na função de centro de negócios, de atração de investimentos e de consumo de setores mais abastados.

A análise e a reflexão do tema mobilidade urbana pode auxiliar na abordagem e entendimento das funções e das demandas dessa Área Central, possibilitando estabelecer subsídios para o seu desenvolvimento a partir de uma política urbana com inclusão social nessa área e a democratização do uso dos seus espaços públicos, indo muito além de um simples resgate do perfil de um centro econômico.

() Carlos Eduardo Meurer atua como Engenheiro Civil na Prefeitura de Juiz de fora*