

Curso de Gestão da Mobilidade Urbana

Ensaio Crítico - Turma 5

Efeitos da transição das cidades pequenas para porte médio - Impacto negativo ao Transporte Público pela formação dos subcentros de forma não planejada

Alexandre Lima (*)

Introdução

Com a evolução do quadro econômico brasileiro, as cidades estão passando por processo de transição de categoria, pequenas para médias ou médias para grandes. As pequenas e médias cidades, são atualmente os elos mais frágeis no assunto Mobilidade Urbana, dada a escassez de recursos públicos para montagem órgão tecnologicamente e tecnicamente estruturados, destinados a gestão das cidades. Essa incapacidade de planejamento de médio e longo prazo, em especial nas pequenas cidades, no momento de transição para categoria de médias, tem provocado problemas sérios na operação do trânsito e transporte e principalmente nos fatores que interferem diretamente da gestão da mobilidade, em especial na definição do zoneamento, no uso e ocupação do solo.

Distribuição das cidades pequenas e médias

As pequenas e médias cidades brasileiras, possuem uma distribuição muito peculiar, onde geralmente o maior percentual das atividades de negócios, estão concentradas em uma região, e as moradias dos munícipes estão localizadas em áreas distantes e periféricas.

Essa distribuição, produz um distanciamento grande, entre a origem e o destino das pessoas, levando a grande dependência dos modos de transportes motorizados, sejam por meio do Transporte Público ou individual, uma vez, que entre a saída de sua residência e a chegada ao destino, existe um grande corredor radial a ser vencido em todas as suas pretensões de deslocamentos.

Também podemos afirmar, que essa injusta distribuição das cidades, produz elevados custos econômicos e sociais, pois eleva em demasia os preços das tarifas de transporte público, custo com combustível, aumento poluição, entre outros.

Transição de categoria – impactos econômicos e sobre a mobilidade

Nas cidades em processo de transição da categoria pequena para média, fomentado

pelo o crescimento gradativo da população, da aquisição de veículos individuais e a falha no planejamento e escassez nos investimentos em infraestrutura de transporte, houve o agravamento da questão de mobilidade urbana, pois as cidades passarão a conviver com constates engarrafamentos, nos principais corredores de acesso aos centros, em virtude da necessidade de deslocamento da população, da periférica para um mesmo ponto comum, atraídas pelas atividade de negócios.

Com o aquecimento econômico do país, os centros das cidades, também passarão a sofrer com a escassez de espaços para abrigar novas atividades, provocando o aumento da especulação imobiliária, pois os antigos “donos das terras” atuais “donos dos imóveis”, observando o desequilíbrio entre “oferta x demanda” de novos espaços, encontraram um terreno fértil para enriquecimento pessoal, por meio dos ganhos financeiros proveniente dos altos alugueis e taxas cobradas.

Com a especulação imobiliária em alta, aliada a dificuldades da população na realização dos deslocamento bairros x centros, ocasionado pela baixa velocidade comercial, baixa qualidade do transporte público e os elevados custos, a população, como forma de melhoramento na qualidade de vida, passaram a utilizar com maior frequência os pequenos empreendimentos comerciais instalados próximos as residências.

Formação subcentros

Os empreendedores ao identificar essa mudança, a trataram como uma grande oportunidade de mercado, uma vez, que as análises de mercado indicavam uma redução do custo de instalação e manutenção dos empreendimentos, já que essas regiões, estavam livre da especulação imobiliária e com espaços ociosos, que possibilitavam a edificação. Esse novo estímulo, inseri a periferia no desenvolvimento econômico, com a produção riquezas e serviços, de modo, que surge os subcentro.

No aspecto da mobilidade urbana, os subcentros surgem totalmente desestruturados, sem aplicação das boas práticas de planejamento urbano, galgado apenas, nas demandas de mercado, uma vez, que a falta de planejamento estratégico fechou os olhos dos administradores sobre essa evolução.

As orientações legais que limitavam e organizavam uso do solo, eram omissas ao fenômeno, portanto, não foram tomadas ações limitadora ou estruturante, de forma que esses novos polos atratores, apresentavam falhas estruturais, não oferecendo como exemplo área para estacionamento de veículos, sem o devido afastamento do leito carroçável, uma vez, que muitos desses imóveis guardavam características residenciais, e calçadas estreitas é insuficiente aos aumento da circulação dos pedestres.

Neste cenário temos o leito carroçável sendo utilizado como área de estacionamento e circulação indevida de pedestres, já que as calçadas foram postas na condição de complemento do empreendimento, gerando conflitos intensos e pondo em risco a integridade física das pessoas.

Com isso, houve uma redução da capacidade da fluidez e conseqüente piora dos índices de trafegabilidade, reduzindo a velocidade comercial, em principal, do



ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS-ANTP

Transporte Público, já penalizado com os problemas nos corredores radiais e centros, agora inserida no mesmo contexto, as periferias.

Apesar de muitas das vezes os subcentros, serem postos como elemento importante, visando o inibição dos deslocamento, mas sem o devido planejamento, podem ser um gerador de problemas para a mobilidade urbana.

Formação subcentro – Impacto Transporte Público

O maior prejudicado nesse cenário foi o Transporte Público, que além da efetiva falta de prioridade, os obstáculos foram aumentados, reduzindo ainda mais a velocidade comercial e conseqüente eficiência o serviço.

Diante das reclamações quanto a péssima qualidade do serviço, e a incapacidade técnica de administrar o problema, vários municípios, utilizaram da política do “colocar mais ônibus” ou aumento de oferta, sem qualquer estudo de impacto.

Apesar de uma quantidade maior de ônibus, isso não foi traduzido em melhora no serviço, pois os fatores negativos da desorganização estrutural “raptaram” essa possibilidade.

Os municípios passarão a ter um serviço de transporte público ineficiente, de baixa qualidade e caro para o bolso da população.

Conclusão

Os Municípios terão de rever suas ferramentas de planejamento, estruturando os departamentos de trânsito, transportes, planejamento urbano e de licenciamento de obras e empreendimentos.

Os subcentro, deverão receber investimento em infraestrutura alargamento de ruas, construção de novas ruas e calçadas assim como, exigir dos empreendimentos obras estruturantes complementares, tais como: construção de estacionamento, alargamento de calçadas, reforma de prédios, visando adequação ao volume de visitantes, evitando assim, que as calçadas tornem-se continuidade do empreendimento.

Também é fundamental a modernização e efetiva aplicação e fiscalização da legislação que tratar do uso e ocupação do solo, sob pena, das pequenas e médias cidades, crescerem sob o julgo do caos total, que inibirá os investimentos, tornando-as inviáveis economicamente.

Com ações tais como: advento de faixas e corredores exclusivos, troncalização dos corredores radiais de transportes e integração operacional e tarifária, o Transporte Público obterá a efetiva priorização que necessita, tornando-o atrativo, confortável, mais barato, sendo um instrumento eficiente na democratização o espaço público.

()Alexandre Lima, Atualmente responsável pelo Departamento de Transporte Público da CPTRANS.*