

MOBILIDADE URBANA NO MUNICÍPIO DE PRESIDENTE PRUDENTE

Paulo Arquimedes Silva Prata¹
Ronaldo Coissi Sanches²

RESUMO: O presente trabalho tem como objetivo analisar as políticas públicas e o projeto de mobilidade urbana, para entendermos as reais necessidades dos municípios de Presidente Prudente e as dificuldades de implantação das ações necessárias. Para tanto, atentamos para iniciativas já consolidadas no mundo e no Brasil, fazendo uma leitura atemporal, onde voltamos aos primórdios do início das sociedades, desta forma conseguimos conceituar urbanismo e mobilidade urbana de forma científica e concreta.

Palavras-chave: mobilidade, plano diretor, urbanismo, segregação.

1 INTRODUÇÃO

Para entendermos o Plano de Mobilidade que está em fase de implementação no Município de Presidente Prudente fizemos uma análise histórica da evolução das cidades como critério para urbanização.

O comparativo com o âmbito internacional em leitura de notícias e artigos sobre ações pontuais para melhoria na mobilidade dos países: Japão, Estados Unidos, França, Suécia e Inglaterra.

Fora trabalhado a conceituação de mobilidade urbana, para cientificação da compreensão que temos. A partir daí, afunilamos o assunto e dissertamos acerca das políticas e ações públicas efetivas ou não das cidades que tomamos como modelo: São Paulo e Curitiba.

A escolha dessas cidades se deu por se tratarem de exemplos de metrópoles que cada qual com sua característica de destaque, sendo São Paulo escolhida pela importância socioeconômica e Curitiba por ser precursora notória de mobilidade urbana.

¹ Discente do 3º termo do Curso Engenharia Civil do Centro Universitário “Antônio Eufrásio de Toledo” de Presidente Prudente, São Paulo.

² Discente do 3º termo do Curso Engenharia Civil do Centro Universitário “Antônio Eufrásio de Toledo” de Presidente Prudente, São Paulo.

O enfoque no município de Presidente Prudente, mediante pesquisa na legislação vigente, no projeto em si de Mobilidade Urbana, que está em discussão pública, para gerar uma consciência crítica e indicar os prós e contras relacionando com as necessidades dos moradores das regiões envolvidas.

2 BREVE HISTÓRICO

Para melhor entendermos este conteúdo vamos voltar no tempo. Há milhares de anos, as coletividades humanas começaram a viver em espaços relativamente pequenos, aumentando, destarte, a densidade demográfica.

As atividades econômicas foram se concentrando a espaços, denominados cidades. À medida que a população se concentrou nestas áreas relativamente pequenas, as formas espaciais, as estruturas, organização econômica e social apropriadas para o modo de vida rural foram rompidos e substituídos por novos padrões, relacionamentos, atitudes, onde essas formas e estruturas deviam ser adaptadas às necessidades urbanas.

Essas mudanças ficaram restritas à cidade e foram experimentadas somente por aqueles que residem na cidade, no entanto, com o passar do tempo, foram difundidas e adotadas também pela população que vive nas áreas rurais.

O processo se expandiu tanto que o conjunto da sociedade passa a ser dominado por valores, expectativas e estilos de vida urbanos. Este processo de mudança comportamental e relacional é reconhecido como urbanização.

Logo, urbanização é o processo de afastamento das características rurais de um lugar ou região, para características urbanas. Geralmente, está associado ao desenvolvimento da civilização e da tecnologia. Não consiste apenas no crescimento das cidades. Sua ocorrência acontece mediante um conjunto de mudanças que irão se expressar tanto na paisagem urbana da cidade como no comportamento e estilo de vida das pessoas.

Salientamos que a urbanização tem aspecto espacial. Resulta da modificação social e econômica substancial que embasam o desenvolvimento do próprio capitalismo.

As teorias urbanas, genericamente, reconhecem que a cidade representa uma nova escala e qualidade de organização socioeconômica.

O conceito de urbanização existe em todos os países, e ganhou força depois da I Guerra Mundial, objetivando fazer com que as zonas habitacionais fossem dotadas de espaços verdes, de centros culturais, esportivos e entre outras facilidades.

Os problemas urbanísticos nas cidades são antigos. Desde a Idade Antiga. Consta que à época de Nero³, onde Roma não precisava de que o Imperador ateasse fogo à cidade para que se consumisse pelas chamas, porque seus bairros eram apinhados, reunindo condições favoráveis para ocorrências de incêndios, visto que existiam milhares de velas, lareiras, fornos de cozinhas e oficinas em meio a quilômetros contínuos de madeira seca com um bom fluxo de oxigênio⁴.

Ainda, neste contexto, donos de imóveis costumavam “tocar” fogo para expulsar inquilinos, erguer blocos de apartamentos menores e mais numerosos (quaisquer semelhanças com nossas favelas não é mera coincidência).

Ressalta-se que eram muito comuns os incêndios, pois o primeiro corpo de bombeiros, que se tem registro, surgiu em Roma dois séculos antes do império de Nero. Tratava-se de vigias urbanos que sua tarefa era avisar quando avistasse os focos de incêndios e apagá-los com baldes e panos molhados.

Narloch complementa:

“Criado por Júlio Cesar em 59 a.C., a lei previa exceções: oficiais do governo, sacerdotes e carroças utilizadas em obras de prédios públicos podiam rodar o dia todo. Como não havia um acordo sobre a mão das ruas, era comum o motorista mandar um assistente correr na frente, até o fim da rua para segurar o tráfego.”

(...)

“Com a ajuda de Severo, um arquiteto com um nome adequado, o governo impôs regras de urbanismo para prevenir incêndios. Os novos prédios não poderiam dividir paredes entre si, e o primeiro andar de todos eles deveria ser construído em pedra, sem madeiras. Também passou a ser obrigatória a construção de pórticos na frente dos edifícios e pátios abertos no interior dos blocos, aonde chegaria a água vinda dos aquedutos.

³ Século III a.C.

⁴ Narloch, Leandro. Guia Politicamente Incorreto da História do Mundo. Editora Leya: 2013, p. 22

Resta certo, tratava-se do que conhecemos hoje como Plano Diretor ou de um Código de Obras.

3 AFINAL, O QUE É MOBILIDADE URBANA?

Sendo mobilidade a facilidade em mover-se e, urbano, aquilo que é inerente à cidade, ou seja, civilizado, concluímos que mobilidade urbana é tudo aquilo acerca do deslocamento de pessoas dentro do perímetro urbano.

Permite a todo cidadão efetivar seu direito de ir e vir como bem entender, cuja obrigação é dos municípios desde a vigência da Lei 12.587, em 04 de janeiro de 2012.

Os modais alternativos de transporte deverão ser implantados, remodelando e otimizando a circulação nas cidades e de acordo com o Estatuto da Cidade⁵ e os Planos Diretores dos diversos municípios brasileiros deverão abranger inclusive as áreas rurais.

4 POLÍTICAS REGULADORAS NO MUNDO

Congestionamentos, poluição e ineficiências causadas pelo aumento do uso do transporte individual motorizado não são comuns apenas em países subdesenvolvidos e em desenvolvimento. Vários países – Holanda, França, Austrália e Inglaterra – afirmam que a mobilidade urbana é cada vez mais imprescindível, haja vista a situação insustentável dos dias atuais.

Na França, por exemplo, a tarifa do transporte público cobre apenas 30% dos custos operacionais. Já na Suécia, observou-se que a média dessa tarifa pública nacional teve aumento real superior a 98% em relação aos valores praticados em 1986.

Dentre várias políticas e iniciativas a respeito da melhoria no fluxo viário, reconhecemos a iniciativa da antiga capital japonesa de Quioto⁶, pela luta a favor da redução de emissões de carbono no ar e foi sede para a assinatura do Protocolo que leva seu nome, aberto em 1997, vigorando internacionalmente, a partir de 16 de fevereiro de 2005.

⁵ Lei 10.257 de 10 de julho de 2001.

⁶ Substituída por Tóquio em 1868, por enfraquecimento político.

Tratado internacional que abrange compromissos mais rígidos para a redução da emissão dos gases que agravam o efeito estufa.

Para tanto, os ônibus da cidade operam em 100% (cem por cento) utilizando energia elétrica, sendo responsável a companhia chinesa BYD⁷, caracterizando um marco nas ações de melhoria da qualidade do meio ambiente local e exemplo mundial.

Os ônibus elétricos já foram testados no Brasil nas seguintes cidades: São Paulo, Rio de Janeiro, Salvador, Palmas, Curitiba, Distrito Federal, Goiânia, Campinas, Sorocaba e Piracicaba.

E Londres reduziu 40% dos acidentes de trânsito, nos últimos 12 anos, segundo pesquisa do departamento de economia da Lancaster University, apontando a criação de taxas nos congestionamentos da capital inglesa como o principal motivo.

A alteração do valor cobrado de £5 (cinco libras esterlinas) para £11.50 (onze libras esterlinas e cinquenta centavos de libra) neste período, resultou na diminuição drástica apresentada anteriormente do número de carros circulando e comprovou que a medida mudou o comportamento dos motoristas.

Analisaram os números de acidentes ocorridos na área em que a taxa é cobrada. Anteriormente à medida, o índice era de 12,4 por cada um milhão de milhas dirigidas (cerca de 1,6 milhão de quilômetros). Desde sua implementação, houve a queda de 2,6 acidentes por milhão de milhas dirigidas.

Cabe ressaltar que a Metropolitan Transportation Authority⁸ anunciou que irá implantar porta-bicicleta na parte dianteira dos ônibus urbanos na região metropolitana de Nova Iorque, diante da campanha promovida pela Bike and Bridges⁹ (Bicicletas e Pontes), intencionando, assim, facilitar o acesso das bikes em pontes e viadutos da região.

O departamento pretende estender a rede cicloviária em 80 quilômetros ao ano, medida que vai ampliar em muito as possibilidades de deslocamento pela região.

⁷ Build Your Dreams Company Limited.

⁸ MTA, empresa pública norte-americana, responsável pelo transporte público, abrangendo Nova Iorque e Connecticut.

⁹ Associação sem fins lucrativos que promove trilhas recreativas no Estado de Indiana, dos Estados Unidos da América.

5 NO BRASIL

Para este trabalho, analisamos os parâmetros das cidades de São Paulo e Curitiba devido à expressividade econômica e populacional nacional da primeira e ao exemplo efetivo de mobilidade urbana que se demonstrou na segunda.

O sucesso na implantação de políticas e ações que geram efetiva mobilidade depende de planejamento. Daí a necessidade de fazer um estudo sério e pesquisas acerca da densidade demográfica e fluxo de pessoas que circulam na região.

No Brasil houve a preferência pelo transporte rodoviário desde 1934, direcionando os esforços para construção de rodovias pelo país, entendimento que persiste até os dias atuais.

E o que parecia ser a solução se tornou o problema de hoje. Dados do IPEA¹⁰, em 2013, demonstram que São Paulo só perde para Xangai em tempo de deslocamento, onde das dez primeiras cidades, cinco são brasileiras.

De acordo com a Fundação Getúlio Vargas, a cidade de São Paulo perdeu quarenta bilhões de reais, em 2012, por causa do tempo gastado no trânsito.

As internações, por motivos respiratórios agudos equivalem ao número 27.000 (vinte e sete mil) somente em 2011, cujos gastos extrapolam os R\$ 31.000.000,00 (trinta e um milhões de reais).

É evidente que este sistema está saturado e gera inúmeros malefícios, os quais, citamos anteriormente. Com a Lei 12.587/2012 foram fixadas diretrizes nacionais para o trabalho que os municípios têm que desempenhar, incluindo São Paulo.

Neste aspecto, vemos a iniciativa de rodízio dos carros pelos finais de placa, uma tentativa de diminuir a quantidade de veículos particulares nas vias urbanas, visionando diminuição dos congestionamentos. Ainda a feitura do rodoanel (que nunca acaba, e de vez em quando algum trecho cai!) para desafogar o trânsito e retirar dele a circulação de grandes veículos do centro expandido da capital.

¹⁰ Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada.

A criação de corredores especiais para ônibus e, mais atuais ciclomotores, destina-se a diminuir o tempo de locomoção do paulistano.

Curitiba é a melhor capital do país em mobilidade urbana. Segundo levantamento, o tempo médio de deslocamento diário das pessoas para o trabalho ou ensino é de 52 minutos, entretanto em outras cidades esse tempo aproxima-se de uma hora, ou até mais.

A cidade é pioneira na implantação de sistemas de BRT (Bus Rapid Transit¹¹), criado em 1974, pelo arquiteto Jaime Lerner, é um sistema de transporte coletivo de passageiros, tem corredores exclusivos para circulação de seus ônibus e tem prioridade de ultrapassagem no trânsito.

Contudo o sistema sente os efeitos da saturação do sistema. Problemas de logística e controle de tráfego fazem com que as linhas se atrasem muito, como a falta de sincronismo dos semáforos

6 PRESIDENTE PRUDENTE

Para combatermos o déficit habitacional, o município conta com o financiamento por parte da União, por meio de programas como o PAC Minha Casa Minha Vida¹². A prefeitura doa uma respectiva área dentro do seu perímetro urbano a ser destinada para construção das moradias subsidiadas pelo programa social.

Porém, em vez de acabar com os grandes vazios urbanos existentes no município de Presidente Prudente, cuja infraestrutura está pronta para atender as necessidades básicas do munícipe.

Ferindo o Princípio da Função Social da Propriedade e não exercendo o dever de desapropriação de áreas mediante comprovada utilidade pública, remeteu-se ao extremo sudoeste o Conjunto Habitacional Ana Jacinta e ao noroeste o Complexo Habitacional, que inclui os bairros Cremonezzi, João Domingos Neto e Tapajós, dificultando a inclusão econômica, social e cultural da população que ali se fixou.

¹¹ Transporte Rápido por Ônibus.

¹² Programa do Ministério do Planejamento, que constrói moradias para famílias de baixa renda, lançado em 2009, que conta com algum tipo de contrapartida efetuada pelos municípios beneficiados, a exemplo do Programa Minha Casa Minha Vida, a doação dos terrenos, loteados.

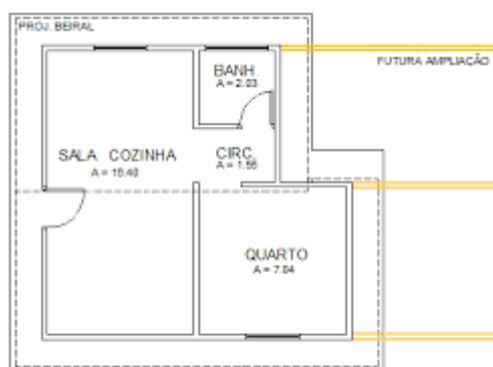
Neste íterim, essas pessoas se veem encarcerados, segregados socioespacialmente dentro desses núcleos habitacionais, não sendo coerente com o constante do Projeto de Mobilidade Urbana do Município de Presidente Prudente¹³.

Este estudo apresenta as necessidades do município, atuais e posteriores, com projeção para 15 anos, que precisão ser implantadas pelos gestores, porque não podemos repetir o erro de uma geração, como houve no loteamento Ana Jacinta (1992).

O bairro que hoje contém amplo comércio e infraestrutura, era demasiadamente afastado, havia falta de transporte público, asfalto, serviços de saúde e uma moradia bastante reduzida (figura 1).

A respeito das moradias e mobilidade urbana é mister salientarmos o relato dos funcionários do serviço de transporte na saúde municipal quando expõem que as macas não entram nas residências ou quando entram, não chegam até outros compartimentos que não sejam a sala ou cozinha.

Com mobilidade urbana reduzida, onde observamos apenas uma entrada e saída do bairro acima citado, havendo readequação do viaduto de



PLANTA BAIXA

acesso, contudo não criou outra possibilidade de tráfego, estrangulando o trânsito, mesmo estando sobre a rodovia SP 501 (Júlio Budisk).

Acesso idêntico é constatado no noroeste do perímetro urbano, quais os núcleos citados não se interligam a outros bairros, sua entrada-saída é a vicinal Raimundo Maiolini, que em horários de pico se torna caótico, para fluir com os residentes dos quatro distritos municipais (Montalvão, Floresta do Sul, Eneida e

¹³ Disponibilizado virtualmente pelo site do município de Presidente Prudente, o Relatório Técnico e seus cinco anexos, estudo realizado por Edson Marchioro.

Ameliópolis), Jardim Morada do Sol, Jardim Francisco Belo Galindo e os já supracitados (figura 2).



Não há unidades de saúde, creches, escolas, posto policial, farmácia, posto de gasolina, mercados ou padarias dificultando o acesso da população aos bens de consumo, que necessitam se deslocar para outras localidades – muitas vezes centrais – para usufruir de serviços essenciais.

7 CONCLUSÃO

O Plano Diretor do Município tem que dar atenção aos acessos viários integrados desses bairros superpopulosos para reverter a segregação imposta pelo benefício de moradia própria.

Relativo ao tempo de deslocamento centro-bairro, constata-se o dispêndio de aproximadamente 20 (vinte) minutos com veículo particular, de transporte urbano aproximadamente 40 (quarenta) minutos, ou seja, inadequado para a densidade demográfica municipal.

As obras pertinentes ao Plano de Mobilidade do Município estão concentradas em regiões pontuais, preterindo outras opções intermodais que

poderia estar interligadas conforme o projeto, exemplo a famigerada ciclovia apelidada na cidade de “ciclovia da morte”¹⁴.

As mudanças de paradigmas que devem ocorrer são profundas. Medidas que diminuem o uso do carro, direta ou indiretamente, terão que vencer certa resistência por parte de alguns cidadãos e dos gestores municipais. Sobretudo porque a melhoria geral do transporte depende delas.

Devemos olhar nossa cidade com atenção merecida, mesmo sendo eleita a 13ª (décima terceira) cidade em qualidade de vida¹⁵, tem muito para melhorar e fazer jus ao título.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

BRASIL. **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. Diário Oficial da República Federativa do Brasil. Brasília, DF, 17 jul. 2001.

BRASIL. **LEI Nº 12.587, DE 03 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. Diário Oficial da República Federativa do Brasil. Brasília, DF, 4 jan. 2012. Disponível em <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/l12587.htm>. Acesso em 29/05/2016.

CARLI, Maria Fernanda Nechochetko. **O USO DA BICICLETA PARA ALÉM DO ESPORTE: MOBILIDADE URBANA NAS CIDADES.** F09. In: Congresso de Ciências da Comunicação na Região Sul, 13., 2012, Chapecó, SC. Publicado por: Universidade Tuiuti do Paraná, Curitiba, PR.

CASTILHO, José Roberto Fernandes. **REVITALIZANDO ESPAÇOS MORTOS: Pio-Pardo encabeça proposta de tornar trilhos abandonados na área central em espaços atrativos ao lazer. PIO-PARDO.** Presidente Prudente, 05/2016, nº42, pp. 10 e 11.

DA SILVA, Regina Celly Nogueira, MACÊDO, Celênia de Souto. **A URBANIZAÇÃO MUNDIAL.** Natal, RN: UNIDIS-Grad, 2009.

¹⁴ Relacionado ao acidente ocorrido em 17 de setembro de 2015, que resultou na morte de Márcio Rosa, ao cair com sua moto nos dispositivos de concreto que separam a ciclovia das demais faixas de rolamento.

¹⁵ Portal Sempre Família.

KAHN, Suzana. **REFLEXÕES SOBRE SUSTENTABILIDADE URBANA**. Net, Ciência e Cultura, São Paulo, Vol. 67, nº1, Jan/Mar: 2015. Disponível em <http://cienciaecultura.bvs.br/scielo.php?pid=S0009-67252015000100002&script=sci_arttext>. Acesso em 03/06/2016.

MOBILIZE BRASIL. Desenvolvido pela Associação Abaporu. Apresenta: **MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL**. Disponível em <<http://www.mobilize.org.br/sobre-o-portal/mobilidade-urbana-sustentavel>>. Acesso em 31/05/2016.

NARLOCH, Leandro. **GUIA POLITICAMENTE INCORRETO DA HISTÓRIA DO MUNDO**. São Paulo, SP: Editora Leya, 2013, 352 p.

POSITIVO CONSCIENTE. Desenvolvido pela Universidade Positivo, Apresenta: **CURITIBA AINDA É EXEMPLO DE MOBILIDADE URBANA?** Disponível em <<http://www.up.edu.br/blogs/positivo-consciente/2015/09/17/curitiba-ainda-e-exemplo-de-mobilidade-urbana/>>. Acesso em 03/06/2016.

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE PRESIDENTE PRUDENTE. **Plano municipal de habitação de interesse social**. Presidente Prudente, SP, 2014. Disponível em <<file:///C:/Users/Fabiana/Downloads/PlanoMunicipaldeHabitDeInteresseSocial.pdf>>. Acesso 02/06/2016.

PREFEITURA MUNICIPAL DE PRESIDENTE PRUDENTE. Secretaria de Planejamento, Desenvolvimento Urbano e Habitação. Notícias. Presidente Prudente, SP: 2016. Disponível em <<http://www.presidenteprudente.sp.gov.br/site/noticias.xhtml?uni=13>>. Acesso em 05/06/2016.

PRESIDENTE PRUDENTE. **LEI COMPLEMENTAR 152, DE 10 DE JANEIRO DE 2008**. Disponível em <file:///C:/Users/Fabiana/Downloads/LC152_08%20.pdf>. Acesso em 29/05/2016.

PRESIDENTE PRUDENTE. **LEI COMPLEMENTAR 153, DE 10 DE JANEIRO DE 2008**. Disponível em <<http://www.presidenteprudente.sp.gov.br/site/Documento.do?cod=612>>. Acesso em 29/05/2016.

Revista NTUrbano. Editorial de Jan/Fev de 2015, nº13. Disponível em <<https://www.ntu.org.br/novo/upload/Publicacao/Pub635629598079065291.pdf>> Acesso em 05/06/2016.

LEITÃO, Sérgio. RUBIM, Bárbara. **O PLANO DE MOBILIDADE URBANA E O FUTURO DAS CIDADES**. Estudos Avançados. vol.27, nº79, São Paulo, 2013. Disponível em <http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0103-40142013000300005>. Acesso em 03/06/2016.

SCARINGELLA, Roberto Salvador. **A CRISE DA MOBILIDADE URBANA EM SÃO PAULO**. São Paulo em Perspectiva. São Paulo vol.15, nº1, Jan/Mar: 2001. Disponível em

<http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0102-88392001000100007>. Acesso em 31/05/2016.

SOUZA, Gabriela Binatti. **A MOBILIDADE POR BICICLETA NA POLÍTICA NACIONAL DE MOBILIDADE URBANA.** Disponível em <http://files-server.antp.org.br/_5dotSystem/userFiles/EnsaioCriticos/Turma11/Gabriela%20Binatti.pdf>. Acesso em 05/05/2016.

TATTO, Jilmar Augustinho. **MOBILIDADE URBANA EM SÃO PAULO: APLICAÇÃO DE SOLUÇÕES IMEDIATAS E EFICAZES.** 2015. f163. Dissertação (Mestrado em Ciências) – Escola Politécnica da Universidade de São Paulo, 2015.

WILHEIM, Jorge. **MOBILIDADE URBANA: UM DESAFIO PAULISTANO.** São Paulo, SP. 2013. Disponível em < file:///C:/Users/Fabiana/Downloads/68699-90760-1-PB.pdf>. Acesso em 18/05/2016.