

PEDESTRE, O PRETERIDO NO CONTEXTO DA MOBILIDADE URBANA: UM ESTUDO DE CASO DA CIDADE DE BOM DESPACHO – MG*

Hudson Silva Oliveira**

Resumo: O presente estudo trata de algumas variáveis essenciais à mobilidade urbana de forma eficiente e eficaz, criando condições favoráveis para o deslocamento de pessoas e veículos, desenvolvendo uma breve contextualização sobre o tema e seus benefícios aos pedestres na cidade de Bom Despacho-MG, em construir um ambiente mais propício para o deslocamento dos pedestres, na busca de sugestões, recomendações e ideias em torno do assunto. Este estudo demonstra e comprova como a contribuição de todos que se utilizam do meio urbano pode auxiliar o mesmo em seu processo de locomoção, levando em consideração a pouca atenção que lhe é atribuída e o pouco reconhecimento pelos governantes desta cidade. Para tanto, buscou-se textualizar uma revisão bibliográfica, os conceitos de mobilidade urbana e um contexto atual da cidade em estudo e como resultado final apresentou suas diretrizes para este meio. Sendo assim, tem-se como objetivo, avaliar as dificuldades que os pedestres enfrentam no cotidiano para se deslocarem a pé na área central desta cidade. Faz-se necessário, então, considerar todas as variáveis que influenciam neste processo, ressaltando que os meios de administração deste município, é parte decisiva na responsabilidade da formação social e psicológica do pedestre. Assim sendo, pretende-se discorrer sobre discussões em torno de vários autores, apresentando situações em torno da mobilidade urbana, sua legislação e normatização, o transporte, a acessibilidade e as melhorias a serem aplicadas em prol do engendramento humano dentro do contexto urbano.

Palavras-Chave: Mobilidade Urbana. Pedestre. Bom Despacho-MG.

1 INTRODUÇÃO

Esta pesquisa tem como foco discorrer sobre a mobilidade urbana no conjunto de seus meios, sob o ponto de vista do crescimento e urbanização das cidades, a viabilidade da real necessidade dos municípios se readequarem dentro do contexto “trânsito”, sob pena de sofrerem um estrangulamento e consequente instalação do caos no que se refere a locomoção das pessoas, seja como pedestres, seja como usuários das vias como condutores ou passageiros dos diversos tipos de transporte. Algumas cidades já implantaram as diretrizes da mobilidade urbana, contudo, é importante observar certas nuances, a exemplo dos impactos que isto pode trazer para a cidade. Neste contexto será abordado um estudo das condições enfrentadas pelo pedestre no deslocamento a pé no espaço geográfico da cidade de Bom Despacho-MG.

* Artigo apresentado como trabalho de conclusão de curso da Especialização em Gestão de Trânsito da Universidade do Sul de Santa Catarina. Orientador: Prof. José Onildo Truppel Filho, Mestre. Palhoça - SC, 2017.

** Acadêmico do curso Especialização em Gestão de Trânsito da Universidade do Sul de Santa Catarina e também formado no Curso Superior de Segurança no Trânsito. Endereço eletrônico: xxxxxx

O objetivo geral do presente trabalho é avaliar as dificuldades que os pedestres enfrentam no cotidiano para se deslocarem a pé na área central de Bom Despacho/MG. Para tanto, será realizado um levantamento bibliográfico sobre o tema a fim de sanar o problema através de ideias propostas por teóricos acerca do assunto. E em seguida usa-se como critério para a solução do problema a observação dos pedestres na área central da cidade.

O presente trabalho será construído e analisado a partir de objetivos específicos e para tanto, se buscará conhecer a legislação e a normatização que regula a mobilidade; demonstrar as diretrizes da cidade de Bom Despacho-MG; avaliar as dificuldades enfrentadas pelos pedestres e, por fim, as medidas elaboradas que possa auxiliá-los em sua locomoção, fazendo uma discussão de ideias para um desenvolvimento da mobilidade urbana.

A partir dessa assertiva, sabe-se que a capacidade da cidade de Bom Despacho-MG em observar os pontos negativos de sua mobilidade urbana são grandes e os órgãos públicos tem voltado sua percepção para o bom andamento da cidade. Diante dessa necessidade exposta surge o seguinte questionamento: quais as dificuldades enfrentadas pelas pessoas que utilizam o modo de deslocar a pé na área central de Bom Despacho/MG?

Este estudo é uma pesquisa bibliográfica que, por intermédio de estudiosos do tema, cuja leitura de obras e artigos em busca da elucidação do problema, permitiu partir-se de uma premissa geral, que trata de novos métodos propostos e avaliados através de um meio de observação, onde notou-se dificuldades do pedestre em sua locomoção, principalmente na área central da cidade de Bom Despacho-MG, para uma premissa específica, qual seja, a indicação de melhorias a serem aplicadas à região central da cidade.

Visando fundamentar a pesquisa, Marconi e Lakatos (1996), diz que a pesquisa bibliográfica proporciona o exame de um tema sob um novo enfoque, ao confrontar diferentes interpretações com a análise do cenário atual, não se tratando de repetições do que já foi dito ou escrito sobre determinado assunto.

Em relação ao objeto, a pesquisa poderá ser considerada exploratória, pois a mesma ocorre “quando há pouco conhecimento sobre a temática a ser abordada”, (BEUREN, 2004, p. 80).

Adotou-se a técnica de pesquisa documental e bibliográfica, tendo como base informações colhidas em consultas a livros, artigos científicos, periódicos e a rede mundial de computadores – internet. Materiais já publicados fornecerão subsídios à elaboração de material, contendo informações novas, tomados aqueles como pressupostos.

Para isso, o trabalho será estruturado em cinco capítulos, a saber: introdução, a mobilidade urbana, as diretrizes da mobilidade urbana na cidade Bom Despacho-MG, os pedestres e as vias públicas em Bom Despacho-MG, medidas que podem facilitar o deslocamento dos pedestres e, por fim, serão apresentadas as considerações finais, às quais se chegaram a partir da realização do presente trabalho.

Todavia, este estudo justificou-se pela escolha de um tema que tem contribuição pelos aspectos intrínsecos que se vê nas cidades sob a ótica de mobilidade urbana. Trata-se de um tema atual que nem sempre é de acesso e interesse a todos, mas para a cidade é necessário, pois apresenta qualidades de locomoção para que não ocorra um caos no trânsito.

2 MOBILIDADE URBANA

Quando se fala em mobilidade urbana logo se pensa em pedestres e em como se dá essa locomoção, sabendo-se que o trânsito existe na vida de todos desde o princípio do mundo. A necessidade de locomoção das pessoas por amplas áreas, conduzindo outros pertences existe há muitos séculos, fazendo com que o homem aperfeiçoe cada vez mais estes meios. Assim sendo, quando as percepções do tempo e espaço são introduzidas à vida social e isso se dá em uma constante transformação, compreende-se a necessidade de um espaço urbano que seja voltado para as ações de seus agentes e o seu controle dos diferentes tipos de mobilidade, podendo serem observadas nas palavras do autor:

Poder-se-ia assim pensar que existiria uma sinonímia entre transporte e mobilidade, pois o fato de mover-se de um ponto a outro implica em deslocamento no espaço. Contudo, apesar de serem dois conceitos que evidentemente guardam articulação constante, pois para ter mobilidade necessita-se de transportes, eles não aparecem como sinônimos: transporte como deslocamento rotineiro implica em fluxos, ou seja, deslocamentos somente no espaço físico-geográfico, enquanto que mobilidade trata dos deslocamentos também no espaço físico-social, implica em interações sociais, implica na possibilidade e efetividade de deslocamentos no espaço, vira mobilidade quando possibilita uma implicação com a possibilidade de movimentar-se em âmbitos sociais diferentes até uma mobilidade social. (KLEIMAN, 2011, p.2-3).

A citação acima justifica o conceito delineado à mobilidade urbana, ou seja, percursos do dia-a-dia nos cercos de espaço entre trabalho e casa, promulgando assim a eficácia das variações urbanas, determinando desta forma, as contribuições de bom acesso à cidade.

A mobilidade pode, então, ser atribuída como um recurso social importante e integrante da sociedade, isto é, diretamente relacionado ao deslocamento de pessoas entre as diferentes hierarquias sócio espaciais. Assim os fatores principais que vão interferir diretamente na mobilidade que envolve, principalmente, a renda, mas também o tipo de ocupação laboral, gênero, idade, e,

igualmente o tipo de modal de transporte existente em cada lugar. Tais fatores socioeconômicos diferenciam e determinam as condições de cada pessoa ou grupo social de se movimentar pelo espaço urbano (KLEIMAN, 2011, p. 5).

Contudo, percebe-se a influência da mobilidade urbana para o desenvolvimento de centros urbanos mais acessíveis para todos, abrangendo maiores diversidades acima de tudo e aperfeiçoando o relacionamento humano, conforme consta na citação abaixo:

A mobilidade urbana é um atributo das cidades e se refere à facilidade de deslocamento de pessoas e bens no espaço urbano. Tais deslocamentos são feitos através de veículos, vias e toda a infra-estrutura (vias, calçadas, etc.) [...] É o resultado da interação entre os deslocamentos de pessoas e bens com a cidade. (MINISTÉRIO DAS CIDADES, 2007, p. 13).

Para se ter uma amplitude de bem-estar dentro da mobilidade urbana é necessário que haja um entrosamento acerca daquilo que a cidade e o que a mesma possa propiciar aos indivíduos em termos de qualidade de vida, as quais podem ser utilizadas de forma coletiva. Ribeiro & Ribeiro (2013, p. 9) afirmam “que se constitui e se realiza no plano coletivo, daí o sentido do urbano na determinação do bem-estar. ”

Ribeiro & Ribeiro (2013, p. 13) acrescentam ainda que quando se considera a mobilidade em toda sua dimensão urbana, assumindo características peculiares, admite-se que a qualidade de vida das pessoas de um determinado espaço urbano, tomam novas formas em razão das disponibilidades dos deslocamentos do seu cotidiano, como se pode observar:

As formas precárias e insuficientes de deslocamento asseguradas por um sistema de mobilidade ineficiente gerariam efeitos contrários aos ganhos de renda obtidos pelos trabalhadores na atual conjuntura de geração de emprego. (RIBEIRO & RIBEIRO, 2013 p.234).

Buscando o aprimoramento da Mobilidade Urbana nota-se que mesmo os deslocamentos sendo feitos de forma individualizada, o meio coletivo em que se encontra as ocupações que permitem esta mobilidade devem ser respeitadas, sendo que, tal circulação dependerá desta base disponibilizada para a coletividade. Contudo o meio urbano deve contribuir para o bem-estar desta movimentação, como recomenda o Ministério das Cidades:

O crescimento desordenado das cidades produz reflexos negativos sobre os transportes urbanos e leva a cidades menos acessíveis para todos os habitantes. Uma política de investimentos que não favorece o transporte público e uma política de uso do solo que não leve em conta a mobilidade urbana contribuem para o aparecimento de um número cada vez maior de veículos particulares nas ruas, agravando os congestionamentos e gerando uma pressão política por maior capacidade de tráfego das avenidas, túneis e viadutos. (MINISTÉRIO DAS CIDADES, 2007, p. 11).

De acordo com Ribeiro & Ribeiro (2013) a mobilidade urbana vem sofrendo grandes impactos em consequência do aumento dos deslocamentos, isto devido ao cres-

cimento de empregos que vem surgindo nas áreas centrais das cidades, tendo como agravado a precariedade do sistema de transporte público, afetando diretamente no bem-estar desta locomoção.

Pela transparência exposta do referido autor, a crise da mobilidade urbana afeta todo um grupo de pessoas que utilizam deste meio de transporte, principalmente os menos favorecidos, levando em conta o tempo perdido nesta transição, pois estes deslocamentos tornam-se impraticáveis pelos impedimentos encontrados durante o trajeto.

2.1 TRANSPORTE E ACESSIBILIDADE

O desenvolvimento tecnológico que abrange o mundo transforma a cidade, antes industrial, em uma cidade de informação e de conhecimento. Os centros de decisões antes fixos, agora acompanham os fluxos de movimento, rumo à globalização. Abandona-se um ambiente determinado pela espacialidade dos lugares, e a evidência de um ambiente determinado pela espacialidade dos fluxos de informação. (AMOÊDA, 2003, p. 253).

Sendo assim, o termo acessibilidade vem ganhando importância neste mundo do conhecimento, que vem se adaptando com uma visão voltada a eliminar obstáculos físicos e formular adaptações no transporte coletivo para o atendimento de todas as pessoas. Kleiman (2011, p. 4) afirma que “quando se faz referência a acessibilidade, expressa desta forma a capacidade de ter um lugar a ser alcançado a partir de lugares com diferentes localizações geográficas e configurações sociais”.

Entende-se que acessibilidade é vista na atualidade como meio de locomoção, não só para pessoas portadoras de necessidades especiais, mas para todos os indivíduos da sociedade, sendo um dos subsídios de fundamental importância para o funcionamento da mobilidade urbana, não se resumindo apenas nas locomoções centrais, como também na utilização de vários meios de transportes. A acessibilidade seria a qualidade de deslocar-se de um ponto ou de uma área sem ou com redução de barreiras na comunicação dos componentes de um sistema espacial. (KLEIMAN, 2011, p. 4).

Como meio mais comum de acessibilidade encontra-se a locomoção realizada a pé, em todos os centros, seja qual for seu porte. Este é o meio mais utilizado, mesmo sendo realizado de forma complementar ou total. Entretanto, observa-se grande dificuldade das pessoas em suas caminhadas e deslocamentos nas cidades, principalmente daqueles que tem restrição por alguma necessidade especial:

A acessibilidade de pessoas com restrição de mobilidade não se resume à possibilidade de entrar em um determinado local ou veículo, mas na capacidade de se deslocar pela cidade, utilizando os vários sistemas modais de

transporte organizados a partir de uma rede. Nas calçadas, os pontos mais sensíveis estão nos cruzamentos e na conservação do piso (DUARTE, LIBARDI & SÁNCHEZ, 2007, p. 21 e 22).

Em todos os centros a acessibilidade é garantida pela Constituição da República Federativa do Brasil de 1988 – CRFB/88, garantindo respeito e comodidade ao acesso de todas as pessoas e de veículos.

Aliado a acessibilidade, acompanha-se o transporte, onde é visualizado por todos como meio mais rápido de locomoção, desde que seja feito com total segurança e de forma organizada:

O objetivo dos transportes trata-se de, por meio de movimentos, reduzir as distâncias, vencer descontinuidades, sejam físico-geográficas ou econômicas, pois o modo de produção capitalista impõe movimentos de deslocamentos rotineiros e superpostos permanentes entre todos seus movimentos de produção e consumo. A atividade de transporte, aquilo que ele vende, é reduzir distâncias conectando, aproximando pontos, articular atividades e ações, distribuir mercadorias, serviços, prover a possibilidade de necessária da força de trabalho ao Capital, propiciar deslocamentos para as áreas de residência, comércio e entre estas. [...] Enfim, transportar é deslocar-se no espaço (KLEIMAN, 2011, p. 2).

O autor apresenta o transporte dentro do contexto da mobilidade, como ferramenta de locomoção, tendo como função a facilidade da mesma, pois é através dessas que se analisam os fatos relacionados ao fluxo dos centros urbanos.

2.2 LEGISLAÇÃO SOBRE MOBILIDADE

No Brasil as regras do trânsito são regidas por leis e estas direcionam ferramentas e condições para o desenvolvimento dentro de um padrão de segurança que seja atribuído em todos os campos da circulação de pedestres e automóveis, priorizando o bom fluxo nos centros urbanos. “A Lei 9.503, de 23/09/1997, comentada em seus 341 artigos, harmoniza instrumentos e qualidades para a circulação entre bens e pessoas”. (BRASIL, 1997).

O trânsito no Brasil sofre com o crescimento avançado nos centros urbanos, impulsionando também um alto índice de acidentes em todos os seus aspectos. No que se refere ao Código de Trânsito Brasileiro – CTB (Lei nº 9.503/1997), muitas das leis visam o aperfeiçoamento da mobilidade urbana no momento que se trata da circulação de pessoas e veículos motores e automotores, tendo o apoio de engenheiros e pessoas ligadas ao trânsito na busca de novas técnicas e organização da movimentação de veículos automotores, bicicletas e pedestres.

Um autor que debate o assunto trânsito determina uma visão mais social, veja-se:

O trânsito é uma disputa pelo espaço físico, que reflete uma alteração pelo tempo e pelo acesso aos equipamentos urbanos, é uma negociação, dadas às características de nossa sociedade, não se dá entre pessoas iguais: a disputa pelo espaço tem uma base ideológica e política; depende de como as pessoas se vêem na sociedade e de seu acesso real ao poder. (VASCONCELOS, 1988, p. 34)

Diante disso se verifica no trânsito momentos de disputa entre os transeuntes e aqueles de posse de veículos automotores, gerando assim comportamentos convenientes a si próprio, por isso a necessidade das aplicações das leis de trânsito.

Para o CTB o trânsito é “a utilização das vias por pessoas, veículos e animais, isolados ou em grupos, conduzidos ou não, para fins de circulação, parada, estacionamento e operação de carga e descarga” (BRASIL, 1997).

Em decorrência da passagem dos anos, o trânsito foi modificando em um artifício de grande relevância para o dia-a-dia das pessoas, exaltando os seus meios de transportes. Sendo assim, avalia-se que qualquer meio de locomoção é de grande contribuição para as pessoas se transportarem entre suas origens e destinos.

Assim descreve o *caput* do art. 2º da Lei nº 12.587/2012:

A Política Nacional de Mobilidade Urbana tem por objetivo contribuir para o acesso universal à cidade, o fomento e a concretização das condições que contribuam para a efetivação dos princípios, objetivos e diretrizes da política de desenvolvimento urbano, por meio do planejamento e da gestão democrática do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana. (BRASIL, 2012).

Esta lei estabelece princípios, diretrizes e objetivos, os quais devem nortear a preparação de normas municipais, além de auxiliar com metodologias que devem ser implantadas pelos municípios em conformidade com a União, Estados e Distrito Federal. São as chamadas políticas públicas.

De modo a contribuir para o desenvolvimento urbano foi criada a Lei nº: 12.587/2012 exemplificando seus princípios, diretrizes e objetivos, assim sendo o artigo que segue reafirma os princípios da lei, abrangendo a acessibilidade, o desenvolvimento, a segurança, sua eficiência e eficácia perante a sociedade, como se segue:

Art. 5º A Política Nacional de Mobilidade Urbana está fundamentada nos seguintes princípios:

- I - acessibilidade universal;
- II - desenvolvimento sustentável das cidades, nas dimensões socioeconômicas e ambientais;
- III - equidade no acesso dos cidadãos ao transporte público coletivo;
- IV - eficiência, eficácia e efetividade na prestação dos serviços de transporte urbano;
- V - gestão democrática e controle social do planejamento e avaliação da Política Nacional de Mobilidade Urbana;
- VI - segurança nos deslocamentos das pessoas;
- VII - justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do uso dos diferentes modos e serviços;
- VIII - equidade no uso do espaço público de circulação, vias e logradouros; e
- IX - eficiência, eficácia e efetividade na circulação urbana.

O art.6º da mesma lei, já abrange de forma ampla suas diretrizes, orientando e controlando o uso do solo, dando autonomia para sua integração, prioridade, incentivo e sua integração entre seus modos, como se segue na citação abaixo.

Art. 6º A Política Nacional de Mobilidade Urbana é orientada pelas seguintes diretrizes:

- I - integração com a política de desenvolvimento urbano e respectivas políticas setoriais de habitação, saneamento básico, planejamento e gestão do uso do solo no âmbito dos entes federativos;
- II - prioridade dos modos de transportes não motorizados sobre os motorizados e dos serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado;
- III - integração entre os modos e serviços de transporte urbano;
- IV - mitigação dos custos ambientais, sociais e econômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas na cidade;
- V - incentivo ao desenvolvimento científico-tecnológico e ao uso de energias renováveis e menos poluentes;
- VI - priorização de projetos de transporte público coletivo estruturadores do território e indutores do desenvolvimento urbano integrado; e
- VII - integração entre as cidades gêmeas localizadas na faixa de fronteira com outros países sobre a linha divisória internacional.

E por fim o artigo 7º consolida seus objetivos, no que tange suas reduções, promoções e consolidações dos mesmos, em busca do aprimoramento da mesma, assim fica epigrafado na citação que se segue:

Art. 7º A Política Nacional de Mobilidade Urbana possui os seguintes objetivos:

- I - reduzir as desigualdades e promover a inclusão social;
- II - promover o acesso aos serviços básicos e equipamentos sociais;
- III - proporcionar melhoria nas condições urbanas da população no que se refere à acessibilidade e à mobilidade;
- IV - promover o desenvolvimento sustentável com a mitigação dos custos ambientais e socioeconômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas nas cidades; e
- V - consolidar a gestão democrática como instrumento e garantia da construção contínua do aprimoramento da mobilidade urbana.

Sendo assim, a partir desta base, observou-se dentro deste convívio os interesses públicos e privados, reafirmando a necessidade de seguir as leis impostas pelo CTB (1997), onde o trânsito é visto como deslocamento de veículos e pedestres, com regras a serem seguidas para a manutenção da integridade dos mesmos.

Ressalta-se ainda que o grande problema não é a preparação de política e projetos de leis, o mais complexo é a mudança desta legislação em atuação do exercício prático, entretanto esse problema de consonância entre os meios políticos intercessores deste fato social.

O QUADRO 01 elucida que entre União, Estados e Municípios há diferenças nas ações de mobilidade urbana e existem formas diferentes entre eles, de fazer com que suas atribuições estabeleçam responsabilidade das três entidades na solução de problemas comuns da mobilidade urbana.

Quadro 01 – Atribuições dos entes federativos para a mobilidade urbana.

UNIÃO	ESTADOS	MUNICÍPIOS
-Assistência técnica e financeira aos Estados, DF e municípios; -Capacitação e desenvolvimentos das instituições nos Estados, DF e municípios; -Desenvolver o Sistema Nacional de Informações da Mobilidade Urbana; -Fomentar projetos de grande e média capacidade nas aglomerações urbanas e regiões metropolitanas; -Apoiar ações coordenadas entre Municípios e Estados em áreas conturbadas.	-Prestar os serviços de transporte público coletivo intermunicipais de caráter urbano; -Garantir a integração dos serviços nas áreas que ultrapassam os limites de um Município.	-Planejar, executar e avaliar a Política de Mobilidade Urbana; -Promover a regulamentação dos serviços de transportes urbano; -Capacitar pessoas e desenvolver instituições; -Prestar os serviços essenciais de transporte público coletivo urbano.

Elaborado pelo autor
Fonte: Lei nº 12.587 de 2012

Baseado neste feito a política nacional de mobilidade urbana contemplará seus princípios, objetivos e diretrizes da lei em evidência, seguindo a ordem de Município, Estados e União, adotando suas atribuições definidas conforme QUADRO 01.

O objetivo do Projeto de Lei é configurar um novo modelo - o da mobilidade urbana para a cidade sustentável – marcando soluções de dificuldades na busca de elucidá-los sem danos das competências de cada esfera de governo, deixando claro que compete aos demais o direito de atender as obrigações do meio em conformidade a Lei Maior.

3 AS DIRETRIZES DA MOBILIDADE URBANA NA CIDADE BOM DESPACHO/MG

A mobilidade urbana vem se tornando um dos fundamentais desafios das cidades, com o grande fluxo de veículos aumentando, a situação da locomoção em consonância com a falta de planejamento urbano vem se agravando, originando danos na

ocorrência de acidentes no trânsito. Os centros urbanos se modificam dentro daquilo que já existe, surgindo assim um novo cenário, havendo desta forma mudanças no decorrer do tempo, na construção de um moderno panorama e seu ambiente urbano.

O planejamento urbano é traduzido como um grande desafio moderno, haja vista que sua complexidade perante as dificuldades decorrentes, exigem uma máxima percepção da realidade vivida. Duarte comenta sobre o assunto:

Na história das cidades, até o advento da cidade industrial, a circulação urbana manteve-se circunscrita à mobilidade natural dos corpos humanos, ou à força de tração dos animais empregados no transporte de pessoas e cargas. A manutenção desse estágio tecnológico com relação à velocidade dos deslocamentos, durante milhares de anos, produziu uma relativa invariância dos padrões geométricos utilizados por diversas culturas no agenciamento e dimensionamento do desenho de ruas, lotes, quadras e praças ao longo da história. (DUARTE, 2006, p.46).

Pode-se compreender então que as ruas da cidade foram, em um primeiro instante, adaptadas para o trânsito de charretes e animais que transportavam pessoas e mercadorias. No entanto, com o passar dos tempos, foram se adaptando os novos meios de transportes, aqueles que fizessem com mais facilidade os percursos, de descerem e subirem ladeiras, e assim as vias de locomoção foram sendo ajustadas para receberem os automóveis, separando as vias de carros e aquelas onde circulariam pessoas e com o tempo as mudanças foram tomando conta das cidades.

Dentro de um cenário de mudanças da gestão urbana, é de grande contribuição o envolvimento de toda equipe para preparação de uma idealização estratégica, na busca de arquitetar um plano completo na qualidade vida de todos e na recuperação do meio ambiente. Souza (2004, p. 46), apresenta planejamento como “a preparação para a gestão futura, buscando-se evitar ou minimizar problemas e ampliar margens de manobra”.

Assim sendo, através de uma gestão urbana e de suas ferramentas, será admissível a idealização de um centro urbano construído em um ambiente benéfico e em grande evolução de crescimento. Na citação abaixo Lopes retrata sobre esta evolução:

(...) a evolução rápida e profunda da sociedade, em um mundo globalizado cheio de incertezas e problemas, em que inusitadas oportunidades aparecem em um ambiente altamente competitivo, em que a identidade se torna difusa e não localizada, exige a construção de uma nova cidade. (...) A cidade intencional é a cidade pensada, projetada e construída de forma a potencializar as oportunidades e reduzir as ameaças, buscando desenvolver os seus pontos fortes e reforçar os seus pontos fracos, dentro de uma visão de futuro gerada pelo desejo da sociedade, em um esforço coletivo de ação e realização. (LOPES, 1998, p. 21).

Os grandes desafios para estruturação deste ambiente começam a serem direcionados em vários espaços do planeta, alavancando desta forma a construção de cidades, que se formam em grandes centros urbanos de movimentação, desta forma surgiu Bom Despacho-MG, no ano de 1911, uma cidade que cresceu gradativamente.

Para que o município de Bom Despacho-MG continue crescendo e proporcione inovações impostas pelas demandas de crescimento dos grandes centros urbanos, é imprescindível o uso de novas metodologias que trabalhem a obrigação de se terem um planejamento eficaz. Seguir o Estatuto da cidade é conduta de todos os seus dirigentes, sabendo-se que este define uma grande quantidade de normas e princípios que norteiam a política municipal, onde se tem como objetivo coordenar o desenvolvimento urbano, garantindo o bem-estar de todos.

Figura 01 – O Centro de Bom Despacho-MG



Fonte: Autor da Pesquisa (2017)

Bom Despacho-MG tem a atenção de pessoas que buscam uma vida melhor, por conta das oportunidades de trabalho que a cidade oferece, e a urbanização contribui para um crescimento de forma natural de várias regiões do município.

A cidade vem formatando e aprimorando suas diretrizes para a construção de um centro urbano que dê mais oportunidades de deslocamento a todos os usuários, atendendo ao verdadeiro conceito de acessibilidade, conforme se verifica no QUADRO 02.

Quadro 02 – Diretrizes da mobilidade urbana de Bom Despacho – MG

- | |
|--|
| <p>I- Promover a união entre as políticas de uso e ocupação do solo e de mobilidade urbana, levando-se em conta a interdependência entre ambas, minimizando os problemas do ponto de vista da qualidade de vida, da sustentabilidade ambiental, da equidade na apropriação da cidade e dos custos sociais e econômicos.</p> <p>II - Promover a integração das políticas públicas de transporte público, trânsito e uso e ocupação do solo, administradas de forma coordenada pelos diversos órgãos que compõem a administração municipal.</p> <p>III - Implementar instrumentos na Lei de Uso e Ocupação do Solo, que evitem a segregação, principalmente da população de baixa renda, sem obrigar de deslocamentos desnecessariamente extensos e dispendiosos.</p> <p>IV - Promover a atuação integrada dos órgãos executivos de trânsito com órgãos de</p> |
|--|

planejamento, desenvolvimento urbano e de transporte público.

V - Estimular o adensamento nas regiões providas de infraestrutura de transporte e restringir a expansão horizontal da malha urbana.

VI - Estabelecer critérios na Lei de Parcelamento do Solo para implantação de um sistema viário articulado entre todas as regiões e hierarquizado, contendo, vias arteriais, coletoras e locais.

VII - **Estimular a mobilidade e a acessibilidade a todos os cidadãos, propiciando as condições necessárias para sua locomoção no espaço público, de forma a assegurar plenamente o direito constitucional de ir e vir, e possibilitando deslocamentos ágeis, seguros, confortáveis, confiáveis e econômicos.**

VIII - **Priorizar, no conjunto de políticas de transporte e circulação, a mobilidade das pessoas** e não dos veículos, o acesso amplo e democrático ao espaço urbano e os meios de transporte coletivos bem como os não motorizados.

IX - Promover a qualificação contínua do órgão municipal de transportes e trânsito, aprimorando e avaliando a sua gestão.

X - Implementar a melhoria do sistema de transporte coletivo, mediante a criação de condições para a implantação de rede multimodal, integrando os sistemas de capacidade de baixa, média e alta.

XI - Organizar o sistema de transporte coletivo na forma de uma única rede, com os diversos modos de transporte integrados física, operacional e tarifariamente, independente de quem os opera.

XII - Implementar melhorias na infraestrutura e serviços (rodovias, estradas, sistemas de transporte coletivo público) nos deslocamentos intramunicipais como intermunicipais no âmbito do Município.

XIII - **Melhorar as condições das viagens a pé, por meio de tratamento dos passeios e vias de pedestres, eliminação de barreiras arquitetônicas, tratamento paisagístico adequado e tratamento das travessias do sistema viário.** (Grifamos)

Elaborado pelo autor

Fonte: Prefeitura Municipal de Bom Despacho-MG (2010)

O QUADRO 02, elabora as diretrizes da mobilidade, onde corrobora seus pareceres para elaboração do plano de mobilidade urbana proposta pela cidade, neste conjunto as mesmas são direcionadas por um trabalho realizado que distinguiu classe e tamanho da cidade. Tais diretrizes foram definidas com condições hierárquicas, permitindo sua comparação com diferentes cidades.

A diretrizes procuram direcionar medidas para otimização do fluxo de desenvolvimento entre pessoas e veículos, em harmonia com a busca sustentável do meio ambiente e da qualidade de vida nos centros urbanos.

Considera-se de grande contribuição a melhoria da qualidade dos serviços prestados pelo sistema de transporte público oferecido pela cidade, por isso é preciso contar com uma gama de envolvidos para que o mesmo obtenha o desenvolvimento almejado, como o poder público, as empresas operadoras do serviço e os usuários deste serviço. O QUADRO 03, menciona suas diretrizes:

Quadro 03 – Do sistema de transporte público de Bom Despacho – MG

I - Planejar o transporte coletivo público integrado ao sistema viário e o uso e ocupação do solo.

II - Priorizar os investimentos e o uso do sistema viário urbano para o pedestre e os meios de transporte coletivo, principalmente, nas situações de conflito com o transporte individual e de carga.

III - Promover a criação de redes de transportes coletivos públicos multimodais integrados.

IV - Ampliar a intermodalidade nos deslocamentos urbanos, estimulando a integração do transporte público com o transporte individual e os meios não motorizados.

V - Ampliar a oferta de infraestrutura viária, com privilégio para o transporte coletivo, buscando o estabelecimento de corredores prioritários.

VI - Incrementar o transporte coletivo público com a criação de linhas circulares e inter bairros, como forma de diminuir o percurso realizado pela população nas regiões da cidade.

VII - Incrementar o transporte coletivo público, sempre que possível com a criação das linhas troncais e alimentadoras (sistema tronco alimentador), como forma de racionalizar o sistema na área central.

VIII - Garantir o acesso do transporte coletivo e de veículos de serviço às áreas ocupadas por população de baixa renda.

IX - Identificar os locais e implantar terminais ou estações de integração ou de conexão da rede de serviços de transporte coletivo, em bairros e/ou na área central.

X - Implantar e melhorar os abrigos, junto aos pontos de paradas de embarque e desembarque do transporte coletivo urbano, buscando proporcionar aos usuários mais conforto e segurança e informação.

XI - Implantar ciclovias, ciclofaixas, bicicletários e paraciclos, estimulando o uso de bicicletas como meio de transporte.

XII - Promover a construção de locais adequados para estacionamento de veículos e de bicicletas, próximos à estações, terminais e outros pontos de acesso ao sistema de transporte coletivo. (Grifamos)

Elaborado pelo autor

Fonte: Prefeitura Municipal de Bom Despacho-MG (2010)

As dificuldades para o desenvolvimento do transporte público dentro das cidades são grandes e dependem de um processo de planejamento e visão, com a finalidade de fazer com que este se torne a mais completa alternativa de deslocamento para seus usuários. O QUADRO 03 elabora suas diretrizes em busca da melhor forma de oferecer o serviço e satisfação do bem comum.

Seguindo a estrutura de diretrizes, se apresenta no QUADRO 04 (abaixo), o desenvolvimento para o sistema viário, fazendo sua consolidação para a garantir junto à mobilidade regional uma integração aos centros urbanos locais.

Quadro 4 – Do sistema viário de Bom Despacho – MG

I - Priorizar a mobilidade e acessibilidade das pessoas considerando os usuários mais frágeis do trânsito, como: crianças, idosos, pessoas com deficiências.

II - Promover estudos quanto à classificação e hierarquização do sistema viário urbano.

III - Promover a melhoria nas condições físicas e de sinalização do sistema viário, **considerando calçadas e passeios.**

IV - Promover análise pormenorizada da situação da área central e de corredores viários comerciais, **principalmente, em relação ao uso das calçadas**, aos níveis de saturação e às condições de estacionamento.

V - Implantar modificações físicas em vias públicas em processo de saturação ou com

níveis insatisfatórios de segurança, aumentando sua capacidade ou especializando sua função, através da construção de faixas exclusivas para ônibus, bicicletas e calçadas.

VI - Desestimular a circulação de veículos particulares **priorizando o transporte coletivo e os pedestres na área central;**

VII - Proceder análises de reorganização viária para a separação de fluxos de passagem e de acesso local à área central.

VIII - **Garantir o uso do espaço público priorizando o pedestre**, solucionando ou minimizando conflitos existentes entre a circulação à pé e trânsito de veículos e oferecendo qualidade na orientação, sinalização e no tratamento urbanístico de áreas preferenciais para o seu deslocamento.

IX - **Alargar as calçadas da área central** com a retirada dos estacionamentos de veículos.

X - Promover o tratamento adequado das calçadas com a eliminação de barreiras arquitetônicas e implantação de rebaixamento de guias **para garantir segurança nas caminhadas e acessibilidade.**

XI – Garantir o atendimento da legislação municipal de mecanismos que exijam a construção, manutenção e melhoria de calçadas e passeios.

XII - **Fomentar a construção de vias exclusivas para pedestres e ciclistas.**

XIII - Eliminar a circulação de veículos de tração animal na área central e regiões adjacentes.

XIV - Disciplinar a circulação de veículos de propulsão humana e de tração animal.

XV - Otimizar o nível de fluidez e segurança das vias da cidade com a melhoria da pavimentação.

XVI - Promover a adoção de conteúdos curriculares relativos à educação para o trânsito, nos termos do CTB nas escolas municipais. (Grifamos)

Elaborado pelo autor

Fonte: Prefeitura Municipal de Bom Despacho-MG (2010)

Para se conseguir um sistema viário adequado e que funcione de acordo com o que a cidade propõe é de grande contribuição que se atine para um projeto de vias futuras, como um eixo de conexão entre as partes. O QUADRO 04 elaborou suas diretrizes no intuito de minimizar as dificuldades encontradas pelos gestores, afim de mapear e consentir vindouros deslocamentos provocados pelo crescimento populacional.

O presente capítulo abordou as diretrizes da mobilidade urbana na cidade de Bom Despacho – MG e o seu papel no planejamento de melhorias para o trânsito de veículos e pessoas. Foram apresentadas suas diretrizes visualizando um planejamento participativo, gerando modificações no meio urbanístico na sua transformação e evolução.

4 OS PEDESTRES E AS VIAS PÚBLICAS EM BOM DESPACHO/MG

As vias públicas consideradas no município de Bom Despacho-MG indicam um bom estado de distribuição e conservação, grande parte se encontram em bom estado de iluminação e arborização o que garante uma grande segurança para o pedestre. Segundo a Prefeitura Municipal (2017) em torno de 10 quilômetros de vias da área central de Bom Despacho – MG, se encontram iluminadas e arborizadas.

Segundo a Prefeitura Municipal (2017), Bom Despacho-MG é a única cidade, entre as 77 do Centro-Oeste Mineiro, que está preparando um Plano de Mobilidade Urbana (PMU). “Essa iniciativa é ótima e coloca o município na frente dos demais”, afirma o Luiz Felipe, arquiteto urbanístico da Secretaria de Estado de Desenvolvimento Regional, Políticas Urbanas e Gestão Metropolitana (Sedru).

Em se tratando de mobilidade urbana dentro da cidade em estudo, observa-se que calçadas é um item primordial a ser estudado, pois é por elas que os pedestres se deslocam. As administrações municipais, segundo Vasconcellos, valorizam prioritariamente a construção da pista de rolamento deixando de lado os passeios:

A primeira constatação da falta de prioridade para o ato de caminhar é a decisão de atribuir ao proprietário do lote a responsabilidade de cuidar das calçadas. Esta decisão expõe a realidade de que o ato de caminhar não é considerado um assunto público, mas privado. Consequentemente, toda a engenharia viária foi desenvolvida com atenção exclusiva à pista de rolamento dos veículos. (VASCONCELLOS, 2014, p. 99)

Gil (2005), correlata que ponderar a deficiência de uma pessoa como uma característica qualquer e considerar que as dificuldades que esta pessoa com deficiência enfrenta são o resultado do ambiente despreparado e para recebe-la é a forma mais racional para a busca de soluções adequadas para todos.

O autor também afirma a necessidade de se ter calçadas em boas condições que atendam pessoas portadoras de necessidades especiais. O Código Trânsito Brasileiro – CTB – em seu artigo 1º, faz uma distinção entre calçada e passeio, conforme discriminado abaixo:

CALÇADA - parte da via, normalmente segregada e em nível diferente, não destinada à circulação de veículos, reservada ao trânsito de pedestres e, quando possível, à implantação de mobiliário urbano, sinalização, vegetação e outros fins.

PASSEIO - parte da calçada ou da pista de rolamento, neste último caso, separada por pintura ou elemento físico separador, livre de interferências, destinada à circulação exclusiva de pedestres e, excepcionalmente, de ciclistas. (BRASIL, 1997)

O mobiliário da cidade que se encontra na construção de uma constante melhoria, o que os gestores têm mostrado a medida do tempo.

Por Bom Despacho-MG ser uma cidade bastante arborizada, a conservação dos passeios é boa, e os comerciantes os mantem bem limpos e nivelados, haja vista, perceber também que isto favorece o comércio local. O único problema visto são os tamanhos dos mesmos, pois são passeios antigos, e com o crescimento da cidade, com o tempo se tornaram estreitos

Em relação à fiscalização dos passeios, o serviço fica por conta da Secretaria de Segurança e Trânsito da Prefeitura, e a ocorrência daqueles que infringirem a lei são autuados pelos fiscais.

5 MEDIDAS QUE PODEM FACILITAR O DESLOCAMENTO DOS PEDESTRES

Em se tratando de melhorias que podem ser aplicadas para a mobilidade e acessibilidade dos pedestres, os gestores analisam de uma forma que nem sempre agradam os que utilizam dos meios de transporte a pé, o que as vezes é sempre uma falta de percepção destes com a sociedade.

Percebe-se a necessidade de aplicar as Diretrizes para a Mobilidade Urbana da Cidade (Quadro 2) e do Sistema Viário (Quadro 4) com mais eficácia, na busca da situação ótima para a cidade.

Assim relaciona-se melhorias a serem aplicadas para a cidade de Bom Despacho-MG:

- 1) Implantação e manutenção de calçadas, alargando-se os passeios, melhoria de travessias e de acessos a estabelecimentos públicos;
- 2) O traçado das ruas deve priorizar o pedestre e desestimular a alta velocidade dos veículos;
- 3) Garantir a iluminação de vias proporcionando deslocamento seguro;
- 4) Garantir através de um manual técnico o uso de técnicas e diretrizes para implantação dos passeios do mobiliário urbano.

Ficam claras as necessidades e em contrapartida as medidas que podem ser analisadas e trabalhadas em prol da população para um melhor desenvolvimento de todo o meio, sendo este um breve apontamento de outros meios que podem ser melhorados para viabilizar a boa e segura locomoção dos pedestres na cidade de Bom Despacho-MG.

6 CONSIDERAÇÕES FINAIS

No presente trabalho observa-se que o desempenho dos pedestres é muito abrangente no âmbito urbano, pois influencia a locomoção em todos os espaços, contundo envolve todo o desenvolvimento dos centros urbanos. Dentro deste contexto, trouxe para este trabalho um ponto para reflexão, que se acredita não parar por aqui, de que a lo-

comoção bem estruturada, apresenta contribuições significativas para a qualificação e formação como objeto de estudo para a mobilidade urbana.

A mobilidade urbana exerce suas funções de maneira interdisciplinar atendendo todo o contexto urbano, começando pelos pedestres, os condutores de veículos e a administração da cidade. É um meio em ascensão, que vem contribuindo de forma muito vantajosa para as cidades. A mobilidade urbana exerce um papel de grande contribuição para a cidade, intervindo em todos os fatores ligados às dificuldades de locomoção. Ela instiga a ampliação de inclusões de pessoas com dificuldades de locomoção, institui conexões por meio de metodologias compatíveis com cada pessoa que se encontra debilitada para se auto conduzir nos grandes centros urbanos.

O referido trabalho teve como objetivo geral avaliar as dificuldades que os pedestres enfrentam no cotidiano para se deslocarem a pé na área central de Bom Despacho-MG, sendo exemplificados e debatidos com sugestões de melhorias.

Discorrendo sobre os objetivos específicos deste trabalho observou-se pontos sobre a legislação e a normatização que regula a mobilidade urbana, além da opinião dos escritores a respeito do assunto, sendo os pontos importantes debatidos.

Em seguida foram demonstradas as diretrizes da mobilidade urbana na cidade Bom Despacho-MG, seja com foco no sistema de transporte público ou no sistema viário da cidade.

O terceiro objetivo era o de avaliar as principais dificuldades enfrentados pelos pedestres na utilização da via pública no município de Bom Despacho-MG, se pelas más condições dos passeios, o mobiliário urbano mal posicionado, entre outros. Esse foi difícil de conceber, pois foi necessário se fazer uma observação no local, para se colocar a real situação da mobilidade urbana para os pedestres na área central da cidade.

E por fim o quarto e último objetivo foi sugerir medidas que possam melhorar o deslocamento dos pedestres na cidade de Bom Despacho-MG, sendo citadas quatro medidas para um melhor aproveitamento da área e maior segurança dos pedestres em seus deslocamentos na área central da cidade.

Sugere-se estabelecer metas claras quanto a esta problemática e o alvo que se pretende atingir, envolvendo todo o âmbito urbano, com opções de novos estudos sobre este tema, dada a contribuição no crescimento e desenvolvimento da área central da cidade de Bom Despacho-MG. Cidade esta que vem se desenvolvendo e se destacando na região centro-oeste do estado em relação à mobilidade urbana.

Espera-se que este trabalho tenha contribuído com algumas discussões em torno da mobilidade urbana, em busca de enfrentar este desafio para toda população de Bom Despacho-MG, que usa a área central da cidade como meio de locomoção.

REFERÊNCIAS

BEUREN, Ilse Maria (Org.). **Como Elaborar Trabalhos Monográficos em Contabilidade: Teoria e Prática**. 2. ed. São Paulo: Atlas, 2004.

BRASIL. **Lei nº 9.503, de 12 de setembro de 1997. Institui o Código de Trânsito Brasileiro**. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/L9503Compilado.htm. Acesso em: 06 Dez. 2016.

_____. **Lei nº 12.587, de 03 de janeiro de 2012. Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana**. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/12587.htm Acesso em: 26 Jan. 2017.

_____. MINISTÉRIO DAS CIDADES. Secretaria Nacional de Transporte e Mobilidade Urbana. **PlanMob** – construindo a cidade sustentável. In: Caderno de Referência para Elaboração de plano de Mobilidade Urbana. Brasília, 2007. Disponível em www.cidades.gov.br/images/stories/ArquivosSEMOB/Biblioteca/LivroPlanoMobilidade.pdf. Acesso em: 18 Jan. 2017

DUARTE, Fábio; SÁNCHEZ, Karina; LIBARDI, Rafaela. **Introdução à Mobilidade Urbana**. Curitiba: Juruá, 2007

DUARTE, Cristóvan Fernandes. **Forma e Movimento**. Rio de Janeiro: Viana & Mosley: Ed. PROURB, 2006.

GIL, Antônio Carlos. **Como elaborar projetos de pesquisa**. 4ª ed. São Paulo: Atlas, 2007.

KLEIMAN, M. **Transportes e mobilidade e seu contexto na América Latina**. In: Estudos e Debates nº 61. Rio de Janeiro: IPPUR: UFRJ, 2011.

LOPES, Rodrigo. **A cidade intencional: o planejamento estratégico de cidades**. Rio de Janeiro: Mauad, 1998.

MARCONI, Marina de Andrade; LAKATOS, Eva Maria. **Técnicas de Pesquisa: Planejamento e execução de pesquisas; Amostras e técnicas de pesquisa; Elaboração, análise e interpretação de dados**. 3. ed. São Paulo: Atlas, 1996.

RIBEIRO, Luiz Cesar de Queiroz; RIBEIRO, Marcelo Gomes (Org.). **IBEU: Índice de Bem-Estar Urbano**. Rio de Janeiro: Letra Capital, 2013.

SOUZA, M. L. Mudar a cidade: uma introdução crítica ao planejamento e à gestão urbanos. 3.ed., Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2004.

VASCONCELOS, Eduardo. **O que é trânsito**. São Paulo: Brasiliense, 1985.

_____. **Políticas de Transporte: a construção da mobilidade excludente**, Barueri, 2014.