

Modalidade do trabalho: Ensaio teórico

Evento: XXI Jornada de Pesquisa

PROBLEMAS CAUSADOS PELA FALTA DE MOBILIDADE URBANA EM VIAS PÚBLICAS¹

Roberto Petri Brandão², Lucas Cassiano Hemsing Ritter³, Leonardo Alessio Gottfried⁴, Tarcisio Dorn De Oliveira⁵.

¹ Trabalho apresentado na disciplina de Urbanismo do Curso de Engenharia Civil/UNIJUI.

² Acadêmico do Curso de Engenharia Civil/UNIJUI roberto_brandaobtr@yahoo.com.br

³ Acadêmico do Curso de Engenharia Civil/UNIJUI lucasr.ritter@gmail.com

⁴ Acadêmico do Curso de Engenharia Civil/UNIJUI gottfried360@hotmail.com

⁵ Professor do Curso de Engenharia Civil/UNIJUI tarcisio_dorn@hotmail.com

Introdução

Sabe-se que nas grandes cidades brasileiras, durante os horários de pico, existe uma tendência ao congestionamento nos principais corredores de tráfego, onde nos últimos anos, milhões de pessoas têm perdido dinheiro e tempo por causa desse problema urbano (BERTINI, 2005). Neste cenário, a mobilidade urbana, termo recente, dado pela Lei Federal 12.581 (BRASIL, 2012), deve-se figurar como objeto de prioridade da administração pública. Segundo a referida Lei, a mobilidade urbana diz respeito à facilidade de deslocamentos de pessoas e bens no espaço urbano, onde para tanto, estes deslocamentos são feitos utilizando-se de veículos, vias e toda a infraestrutura que possibilitam esse ir e vir cotidiano.

Mobilidade urbana é o resultado da interação entre os deslocamentos de pessoas e bens com a cidade, como por exemplo, a disponibilidade de meios e infraestrutura adequados para os deslocamentos de pessoas e bens numa área da cidade. Do mesmo modo, uma área que se desenvolve vai necessitar de meios e infraestrutura adequada para os deslocamentos das pessoas e bens naquele local (MINISTÉRIO DAS CIDADES, 2005).

Segundo Zmitrowicz (2002), a infraestrutura urbana, por sua vez, tem como objetivo final a prestação de um serviço, pois, por ser um sistema técnico, requer algum tipo de operação e algum tipo de relação com o usuário. O sistema de infraestrutura urbana consiste em um conjunto de subsistemas técnicos setoriais, sendo eles Subsistema Viário, Energético, de Drenagem Pluvial, de Abastecimento de Água, de Esgotos Sanitários e de Comunicações. Assim, o Subsistema Viário é composto de uma ou mais redes de circulação, de acordo com o tipo de espaço urbano, sendo complementado pelo subsistema de drenagem de águas pluviais, que assegura o uso sob quaisquer condições climáticas (ZMITROWICZ, 2002).

Este ensaio teórico tem como objetivo realizar apontamentos e reflexões sobre os impactos dos congestionamentos, enfrentados por usuários do sistema viário, nos horários de pico do trânsito.

Metodologia

Modalidade do trabalho: Ensaio teórico

Evento: XXI Jornada de Pesquisa

A presente pesquisa tem como base o referencial teórico extraído de outros estudos que foram realizados sobre esse a temática. Conhecendo o que os principais pesquisadores têm a dizer sobre o assunto, pode-se reunir as informações mais relevantes e montar um próprio entendimento, onde a mobilidade urbana é um assunto amplo e as teorias abordadas nesse artigo aplicam-se a grande parte dos casos de problemas de transito, salvo casos em que haja um fator especial.

Resultados e discussões

Chegar ao destino em horário de pico demanda de um tempo adicional ao tempo previsto para o trajeto. Este tempo extra é um dos mais agravantes aspectos dos congestionamentos. Para Scaringella (2001), o problema da mobilidade urbana reflete sobre o possível travamento total do trânsito nas grandes cidades brasileiras.

A média de congestionamentos nos grandes centros urbanos tem aumentado consideravelmente. O crescimento da frota de veículos na cidade de Ijuí e região, conforme demonstrado no quadro 01, é espantoso, gerando uma elevação na demanda por vias de circulação.

	2012	2013	2014	2015
Ijuí	45.334	48.866	51.998	54.316
Santo Ângelo	39.701	42.235	44.446	46.292
Cruz Alta	30.052	32.280	34.300	35.878
Panambi	23.963	26.091	28.868	28.823

Quadro 1: Crescimento da frota na cidade de Ijuí e região

De acordo com Dows (2004), o aumento do número de carros é muito maior do que a construção de ruas e avenidas, uma característica do sistema de transporte em muitas cidades. A grande razão desse aumento são as medidas promovidas pelas montadoras e pelo governo. Eles têm investido na promoção e financiamento de veículos. Como resultado, há uma tendência de as pessoas quererem viajar sozinhas, o que aumenta cada vez mais os congestionamentos.

Para Bertini (2005), não há uma definição universal de congestionamento, porém uma via pode ser considerada congestionada se a velocidade média estiver abaixo da capacidade para a qual foi projetada. Em uma via, cuja velocidade de projeto é de 50 quilômetros por hora, considera-se congestionada se a média da velocidade estiver abaixo desse valor (BERTINI, 2005).

O congestionamento pode variar pela demanda (dia da semana, eventos especiais, feriados) e velocidade (áreas urbanas, tempo, horário de pico), que também pode variar em função do tipo de coordenação semafórica, da eficiência da fiscalização, ou ainda das condições topográficas (IPEA, 1998). Em sociedades modernas, existe um padrão que faz com que muitas pessoas precisem locomover-se no mesmo horário. Este padrão se dá devido aos horários comerciais e escolares

Modalidade do trabalho: Ensaio teórico

Evento: XXI Jornada de Pesquisa

serem muito próximos quanto ao seu horário de entrada e saída. O resultado dessa concentração de pessoas viajando no mesmo tempo durante os horários de pico sobrecarrega as vias públicas e causa grandes congestionamentos (BERTINI, 2005).

Downs (2004), afirma ainda, que os congestionamentos causam dois grandes problemas sociais: perda de tempo e dinheiro. Deve-se calcular um tempo adicional, em função do trânsito, ao tempo de viagem e, além disso, calcular a possibilidade de aumento no consumo de combustível, pois o atraso de mercadorias resulta em uma redução da produtividade do país e aumento do preço do transporte tornando ineficientes os transportes de mercadorias e bens, tendo o transportador a função de planejar adequadamente as rotas de entregas (DOWNS, 2004).

Entre os custos relacionados ao meio ambiente em virtude dos congestionamentos, Ploeg e Pelhekke (2008) citam: barulho devido ao trânsito pesado, emissões adicionais de fumaça na atmosfera, riscos à população com o transporte de cargas perigosas e barreira causada pelas ruas congestionadas. Entretanto, a utilização do automóvel para o indivíduo traz inúmeros benefícios. Porém, os governantes precisam incluir na quantificação dos custos os impactos decorrentes da sua utilização massiva para a sociedade.

As políticas para o transporte público promovem noções de solidariedade, integração e inclusão, além de reduzirem consideravelmente os custos urbanos (IPEA, 1998). E à medida que o automóvel baratear, maior será o preço para a sociedade, pelo aumento do congestionamento e da poluição.

Considerações finais

O congestionamento nas principais cidades brasileiras é um problema que vem se agravando nos últimos anos, resultando em perda de tempo, dinheiro e piora na qualidade do ar. Muitos indivíduos não percebem que o preço do individualismo está fazendo os congestionamentos aumentarem consideravelmente.

O aumento do congestionamento implica em custos expressivos e a tendência é que continue aumentando, pois a frota está em constante expansão. Sendo assim, um eficiente planejamento urbano deve existir e, no caso brasileiro, ser implementado a qualquer custo.

Os congestionamentos aumentam a emissão de poluentes, trazendo malefícios para a sociedade que vive no entorno das áreas congestionadas. Conviver com congestionamentos é uma realidade para a maioria das metrópoles mundiais, mas a interrupção dos fluxos de trânsito deve ser evitada a todo custo.

Palavras-chave: Trânsito; Congestionamento; Horário de Pico.

Referências bibliográficas

BERTINI, Roberto L. You Are the Traffic Jam: An examination of Congestion Measures. 85th Annual Meeting of the Transportation Research Board, Washington, D.C. November, 2005.
BRASIL, Lei nº 12.587, de 3 de janeiro 2012.

Modalidade do trabalho: Ensaio teórico

Evento: XXI Jornada de Pesquisa

DENATRAN - Departamento Nacional de Transportes. Frota por Município. Disponível em:<<http://www.denatran.gov.br/frota2015.htm>>. Acesso em: 06 mar. 2016.

DOWNS, Anthony. Still stuck in traffic: coping with peak-hour congestion. Brookings Institution Press: Washington, D.C., 2004

IPEA, Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada: Associação Nacional de Transportes Públicos – ANTP Redução das deseconomias urbanas com a melhoria do transporte público: relatório síntese. São Paulo: IPEA, 1998.

MINISTÉRIO DAS CIDADES, Mobilidade Urbana é Desenvolvimento Urbano, Brasil, novembro de 2005.

PLOEG, Frederick Van Der; POELHEKKE, Steven. Globalization and the Rise of MegaCities in the Developing World. CESIFO WORKING PAPER Nº 2208 Category Trade Policy February 2008. Munich Germany

SCARINGELLA, Roberto Salvador. A crise da mobilidade urbana em São Paulo. São Paulo em Perspectiva, 2001.

ZMITROWICZ, W. Planejamento Territorial Urbano, São Paulo: EPUSP, 2002. (Texto Técnico da Escola Politécnica da USP, Departamento de Engenharia de Construção Civil, TT/PCC/24)