

O PLANO DE MOBILIDADE URBANA E SUAS AÇÕES NO DESENVOLVIMENTO DE UMA CIDADE MÉDIA.

Autores: Natássia Marques Arruda¹; Francisco Clébio Rodrigues Lopes²

¹Mestrado em Geografia, PROPGEIO, UVA; E-mail: natassiaarq@gmail.com

² Professor Adjunto de Geografia, PROPGEIO, UVA; E-mail: clebiolopes@yahoo.com.br

Resumo: O Plano de Mobilidade Urbana norteia a política de mobilidade de cada município. Através dele são sugeridas intervenções adequadas, em relação aos serviços de transportes públicos, às vias, à rede cicloviária, entre outros. O trabalho investigou a implantação do TranSol no que concerne à mobilidade e acessibilidade ao sistema de atividades urbanas na cidade, através do cotidiano da população de um bairro periférico em Sobral. A pesquisa tem caráter exploratório-descritivo da realidade, composta por pesquisa documental e bibliográfica, levantamento de dados primários e secundários, entrevistas com roteiro semiestruturado, registros fotográficos e pesquisa de campo. Conclui-se que o planejamento urbano voltado à mobilidade urbana proporciona aos indivíduos uma melhor qualidade de vida, acesso eficiente à cidade e contribui para a defesa do meio ambiente.

Palavras-chave: Plano de mobilidade urbana; Planejamento urbano; Cidade média; Sobral.

INTRODUÇÃO E OBJETIVOS

O intenso crescimento dos automóveis particulares e a poluição crescente ao meio ambiente fazem com que o planejamento de mobilidade urbana seja ainda mais relevante para a sociedade, independentemente do tamanho de suas cidades.

A cidade de Sobral, pelo seu porte populacional e territorial, pode ser considerada conceitualmente, no seu processo do crescimento urbano, como tendo características semelhantes às das grandes cidades do país, apesar de ser uma cidade média. Em contrapartida, teve seu Plano de Mobilidade tardio, desenvolvido apenas em 2017.

O presente trabalho procurou investigar e compreender as políticas/intervenções públicas no que concerne à mobilidade e acessibilidade ao sistema de atividades urbanas na cidade. Neste sentido, buscou entender o processo de segregação e exclusão espacial e a relevância da equidade e sustentabilidade no sistema de mobilidade urbana da cidade, partindo do princípio da importância do papel dos transportes, em geral, e do sistema de transportes públicos (STP), em particular, o Transporte Urbano de Sobral (TranSol) para atender às necessidades cotidianas da população de um bairro periférico.

Os objetivos específicos do trabalho são: investigar a implantação do Plano de Mobilidade Urbana de Sobral e sua eficiência. Além de analisar a eficácia do sistema de transportes decorrente da implantação do TranSol (Transporte Urbano de Sobral) a partir

de 2020, em relação ao bairro em estudo, o bairro Cidade Dr José Euclides, mais conhecido como Terrenos Novos, em Sobral.

Trata-se de uma pesquisa de caráter exploratório-descritivo da realidade baseada em pesquisa bibliográfica e documental, levantamento de dados primários e secundários sobre o STP da cidade de Sobral, entrevista semiestruturada, visitas em órgãos públicos e pesquisa de campo.

MATERIAL E MÉTODOS

Para Gil (2002), a pesquisa *exploratória* é flexível, envolve pesquisa bibliográfica, análise de exemplos e entrevistas com pessoas que tiveram experiências práticas com o problema pesquisado. Já a pesquisa *descritiva*, tem por objetivo estudar as características de um fenômeno ou de uma determinada população/grupo, utilizando coleta de dados através de questionários e observações sistemáticas, incluindo as opiniões, as atitudes e as crenças da população. Assim, a junção das duas formas de pesquisa (descritiva e exploratória) é realizada por pesquisadores sociais preocupados com diagnósticos adequados que permitam implementar soluções eficazes aos problemas abordados.

A metodologia da pesquisa envolveu o levantamento de dados primários e secundários sobre o sistema de transportes públicos da cidade de Sobral, com prioridade para o TranSol. Na pesquisa de campo, ocorreu a observação crítica e aplicação de entrevista semiestruturada com os moradores do bairro Cidade Dr. José Euclides Ferreira Gomes Júnior. As entrevistas apontaram, pela perspectiva dos moradores, quais são as carências e as frustrações em relação à circulação urbana.

RESULTADOS E DISCUSSÃO

A cidade de Sobral passou por uma intensa modernização a partir da década de 1990. Com isto, grandes investimentos foram alocados para a infraestrutura, ocasionando um rápido crescimento da cidade. Holanda (2010) revela que, ao longo dos anos, a cidade atraiu novos investimentos, impactando a circulação de pessoas em busca de trabalho e para outros fins. Observamos que são os setores de comércio e de serviços que têm forte papel na dinâmica da cidade de Sobral, seguido pela atividade industrial.

De acordo com Abate (2020), há um caráter dialético entre a mobilidade e a estruturação das cidades. Segundo este autor, “a estruturação das cidades, além de condição para a mobilidade urbana, também é expressão dela” (ABATE, 2020, p. 171).

Na cidade de Sobral, operam dois modais principais de transportes públicos: o Veículo Leve sobre Trilhos (VLT) e as linhas de ônibus do TRANSOL. O VLT começou a operar em outubro de 2014 e é composto por duas linhas: a Norte e a Sul. Já o TranSol é recente, começou a operar em 2020. Atualmente, conta com 9 rotas de ônibus e mais de 200 paradas.

O Plano de Mobilidade Urbana (PlanMob) de Sobral foi elaborado e concluído apenas em 2017. Nele, é divulgado o baixo número de passageiros no transporte coletivo (apenas 5%), o que pode refletir problemas de segregação espacial. No plano, foi diagnosticado que os modais mais utilizados pela população eram os modais particulares motorizados: carro e moto.

Além disso, foi constatado alguns problemas do transporte coletivo urbano da cidade. O STP era deficiente, restrito a poucos bairros, não havendo a adesão de usuários. Além disso, havia a previsão da integração tarifária das linhas de ônibus públicos com o VLT que, até hoje, ainda não foi executado.

O bairro de estudo, o bairro José Euclides, tem uma população com mais de 19 mil habitantes em uma área de 6,77 km². Apresenta-se como um dos bairros de maior densidade da cidade. No bairro, ocorre o que Silva e Lopes (2020) chamam de “aglomerado de exclusão”, por conta de “não terem tão bom acesso à cidade quanto os moradores de outros centros, nem possuem as mesmas condições sociais e econômicas” (SILVA e LOPES, 2020, p.16).

A distribuição de terras do bairro foi feita de forma desordenada, sem um planejamento adequado de terraplanagem e sem saneamento básico (SOBRAL, 2021). O terreno que embasa o bairro tem topografia irregular, com elevada declividade e há ruas desprovidas de pavimentação. Porém, neste ano de 2023, está havendo uma melhora na sua infraestrutura urbana, com a implantação de pavimentação e esgotamento sanitário.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O olhar para a mobilidade urbana tardia impactou por muitos anos a qualidade de vida da população de Sobral, principalmente, os habitantes de bairros periféricos, pela alternância dos valores no serviço de topics e vans e pela falta de organização do serviço. Por exemplo, as paradas não eram definidas, eram solicitadas por cada usuário.

Sabemos que a estrutura de mobilidade da cidade é radial; isto é, ocorre dos bairros para o Centro e vice-versa. Porém, mesmo havendo o VLT, como um modal potencialmente eficiente na cidade, as linhas de ônibus do TranSol se sobressaem por alguns fatores. Permitem o acesso a mais pontos da cidade, além da conexão entre os bairros, que não eram atendidos pelas linhas (norte e sul) do VLT, complementando o sistema de transporte público urbano. Além disso, a tarifa é acessível à população, comparada ao deslocamento por mototáxi, um dos principais meios de deslocamento dos moradores do bairro, antes da implantação do TranSol.

Das nove rotas (8 rotas nomeadas e 1 alternativa: a Cohab 3, que também passa pelo bairro Vila União) do TranSol, três passam pelo bairro objeto de estudo. Assim, averiguamos que a cultura do mototáxi, antes bastante forte na cidade, devido à sua praticidade e por ser mais rápido no deslocamento da população e, também, pelo fato que antes da sua implantação, não existia o acesso eficiente do transporte público no bairro.

Observamos que, após a implantação do TranSol, houve uma maior adesão de usuários ao transporte público atual da cidade, por permitir o acesso a mais pontos da cidade, do que o VLT, e pela tarifa acessível à população, identificado pela lotação dos ônibus no bairro, principalmente, em horários de pico, no início da manhã e no final da tarde. Porém, destacamos que a lotação ocorre mais pelo tamanho do ônibus, já que a maioria são micro-ônibus, com capacidade para 50 pessoas. Observamos que alguns veículos já apresentam desgastes em sua estrutura. Além disso, as paradas não atendem todos os moradores do bairro, que precisam caminhar longos percursos e os horários dos ônibus, em cada parada, não são condizentes com os horários que estão indicados no aplicativo do sistema: o MobSol.

Apesar desses fatos, percebemos que o planejamento urbano voltado à mobilidade urbana proporciona para os indivíduos uma melhor qualidade de vida, acesso eficiente à cidade e contribui para a defesa do meio ambiente, em relação à poluição atmosférica gerada pelo crescente número de automóveis particulares.

AGRADECIMENTOS

À Fundação Cearense de Apoio ao Desenvolvimento Científico e Tecnológico pelo financiamento da pesquisa.

REFERÊNCIAS

ABATE, A.A. (I)mobilidade e (in)acessibilidade urbanas: Um estudo a partir das práticas espaciais de consumo dos cidadãos residentes no Conjunto Habitacional "João Domingos Netto" em Presidente Prudente – SP. **Revista Espaço em Revista**, Goiânia, v. 22, n. 2, p. 165-189, 2020.

GIL, A.C. **Como elaborar projetos de pesquisa**. 4ª edição. São Paulo: Atlas S.A, 2002.

HOLANDA, V.C.C.de. **Modernizações e Espaços Seletivos no Nordeste Brasileiro**. Sobral: Conexão Lugar/Mundo, 2007. 254 f. Tese (Doutorado em Geografia Humana) – Departamento de Geografia da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Sociais, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2007.

SILVA, L.L e LOPES, F.C.R. O território sobralense e os aglomerados de exclusão na cidade média. **Revista Equador**, Piauí v. 9, n. 3, p.189 – 208, 2020.

SOBRAL. **Plano de Mobilidade Urbana de Sobral**. Relatório Final. Secretaria das Cidades. Sobral, 2017.