

# PLANO DE MOBILIDADE URBANA: VIABILIDADE DE REESTRUTURAÇÃO URBANA PELOS SISTEMAS DE TRÂNSITO E TRANSPORTE

## INTRODUÇÃO

O atual contexto urbano das cidades brasileiras é resultado de um processo de produção do espaço que recebe influência da conjuntura da globalização no mundo contemporâneo. Este processo, marcante para a ordem mundial desde o início da década de 1990, foi recebido de diferentes maneiras pelos mais variados modelos de urbanidades, sendo que nas cidades da América Latina suas conseqüências fizeram-se sentir em maior intensidade negativa, isto devido às características do ordenamento urbano encontrado nas cidades dos países em desenvolvimento. Tais localidades não se mostraram preparadas para esta nova dinâmica social, econômica e cultural; o que foi ratificado anteriormente, com o rápido processo de urbanização latino-americano, o qual foi intensificado por um expressivo êxodo rural e, conseqüentemente, um vertiginoso crescimento da população urbana dessas cidades, que, estruturalmente se apresentavam notoriamente despreparadas. Os países europeus assistiram a um processo de esvaziamento do campo e urbanização de seu espaço, mais lento daquele ocorrido na América Latina, o que permitiu a estes uma organização gradual, melhor planejada, com um número menor de problemas estruturais.

Sendo assim, percebe-se claramente que as particularidades presentes nos países desenvolvidos e em desenvolvimento, desempenharam-se como moldadoras e limitantes da estruturação urbana das cidades. A industrialização acentuou ainda mais a importância de um modelo urbano coerente com as necessidades econômicas que passaram a vigorar, dando origem a uma enormidade de características novas que interferiram no desenho urbano das cidades, dentre as quais se destaca a intensidade e rapidez das relações socioeconômicas que se processam no mundo atual. Diante disso, o sistema de transporte urbano por ônibus, responsável pela principal forma de mobilidade inter e intra-urbana, via sua importância crescer consideravelmente à medida que as cidades ganhavam em território.

As conseqüências destes problemas estruturais acentuaram-se ainda mais com a nova dinâmica assumida pela ordem mundial após o início do processo de globalização. O intenso crescimento das cidades, acompanhado pelo aumento da população e de suas necessidades urbanas fizeram com que novas maneiras de pensar e promover o ordenamento urbano no sentido de conciliar expansão territorial, qualidade de vida e equilíbrio ambiental se mostrassem necessárias.

A configuração urbana brasileira apresenta-se atraente para o planejamento, pois ostenta entre seus núcleos urbanos uma quantidade significativa de cidades médias, as quais agregam relevância no que diz respeito a indicadores sociais, culturais, econômicos e detêm 24,4% da população brasileira. Neste sentido, a presente pesquisa tem por objetivo verificar a viabilidade do planejamento e gerenciamento da mobilidade urbana nas cidades que se encontram com porte médio, sendo isto por meio de políticas que atuem diretamente no sistema de transporte urbano de forma sustentável, para que estas urbes se insiram no mundo contemporâneo de forma competitiva e, concomitantemente, proporcione aos seus habitantes melhor qualidade de vida.

A partir das conclusões retiradas da análise da realidade urbana das cidades dos países latino-americanos, a pesquisa em questão justifica-se ao propor um modelo de reestruturação urbana alcançada por meio do sistema de transporte alicerçado por políticas públicas elaboradas e implantadas sob a perspectiva de uma **mobilidade**

**urbana sustentável**, ou seja, comprometida com um crescimento urbano compatível com um meio ambiente equilibrado, com o escopo da criação de algo entendido como um verdadeiro bem público, produzido com a participação da comunidade, por meio de uma concepção de governabilidade dos órgãos públicos responsáveis pelo ordenamento do espaço urbano.

A pesquisa foi realizada por meio de estudo de caso de duas cidades mineiras, Araguari e Ituiutaba<sup>1</sup>, ambas localizadas na Mesorregião do Triângulo Mineiro e Alto Paranaíba, pois a caracterização destes municípios justifica a escolha de acordo com parâmetros estabelecidos pelo objetivo da pesquisa, que considera como classificação para cidades médias aquelas que possuem população compreendida entre 100 e 500 mil habitantes. Tem-se explícito o levantamento de dados relacionados à população e a economia das cidades, assim como a respeito da evolução da frota de veículos. Posteriormente, em um segundo momento da pesquisa, serão elaborados índices correspondentes a estes dados para que diferenças e singularidades das cidades pesquisadas sejam expostas e os resultados sejam utilizados para investigação da efetividade das atuais políticas públicas, ou mesmo para serem utilizadas como subsídios para concepção e implantação de futuras ações.

## **RESULTADOS E DISCUSSÃO**

A complexa dinâmica observada atualmente nos espaços urbanos a nível mundial, tem modificado constantemente a maneira de pensar, compreender, planejar e viver dos cidadãos em relação às cidades contemporâneas. Tais modificações estão estritamente ligadas à preocupação em conciliar, sustentavelmente, a intrínseca relação existente entre desenvolvimento econômico e preservação ambiental, ou seja, resultados obtidos através de formas de produção e distribuição de produtos comprometidas com o conceito de sustentabilidade. Tais implicações fizeram com que os sistemas de transporte das cidades assumissem relevante importância no que diz respeito aos deslocamentos intra-urbanos.

Diante deste contexto os espaços urbanos foram criados e adensados de formas e intensidades distintas, de acordo com o cenário político-econômico ao qual os mesmos pertenciam e as suas respectivas imposições estruturais. Essas particularidades são encontradas de forma clara a partir da análise dos processos de urbanização ocorridos nos países desenvolvidos e naqueles em vias de desenvolvimento. Constatou-se que é notório o gradual e ordenado processo de urbanização dos países de economia sólida e desenvolvida, sendo que aqueles que se encontram em desenvolvimento foram responsáveis por um crescimento urbano acelerado e desarticulado, não condizente como os princípios de uma cidade compacta, construída sob a perspectiva de um policentrismo em rede.

Neste momento da discussão faz-se interessante e oportuno concluir que, ao mesmo tempo em que a configuração urbana das cidades apresenta-se como resultado das políticas públicas, empreendidas por seus respectivos governos ao longo dos anos, as mesmas são expressivos condicionantes dos resultados a serem obtidos pelas diversas formas de crescimento implementadas pelos próprios.

---

<sup>1</sup> Apesar de não apresentar população total superior a 100 mil habitantes, o município de Ituiutaba (MG) foi utilizado como um dos objetos de estudo, pois, segundo a taxa de crescimento de 1,19% ao ano, o mesmo ultrapassará este número em um período de sete anos; além de apresentar funções urbanas e demais fatores que o colocam como destino domiciliar de pessoas que residem nos municípios limítrofes de menor expressão.

A análise é ratificada pela interdependência e velocidade exigida pela atual conjuntura internacional em relação às formas de transporte de mercadorias e circulação de pessoas envolvidas em negociações que objetivam proporcionar melhor crescimento econômico. Desta forma, a produção e reprodução dos espaços urbanos devem estar em sintonia com a nova ordem mundial, atendendo suas exigências no que diz respeito ao planejamento e organização de suas dinâmicas intra-urbanas. Freitas (2007, p. 23) colabora para o entendimento desta análise ao colocar que

Este processo faz com que a intuição não possa encontrar espaço nos modelos de planejamento adotados por nossas cidades, urge então a necessidade por órgãos públicos específicos acerca do planejamento territorial urbano. As cidades, principalmente aquelas localizadas em países em desenvolvimento, terão que adotar o planejamento enquanto processo contínuo e alicerçado por uma visão sistêmica, que considere todas as partes do sistema urbano, pois só assim alcançará um ordenamento do território comprometido com a qualidade de vida urbana de seus cidadãos.

Nesta mesma perspectiva de análise, em relação às novas urbanidades, Santos (1993, p. 96), ainda no final do século XX conclui que

O planejamento urbano-regional atual não mais comporta fórmulas prefabricadas, nem pode admitir a utilização de teorias historicamente superadas. É na própria história contemporânea, história conjunta do mundo e dos lugares, que nos devemos inspirar, tanto para entender os problemas, como para tentar resolvê-los.

O Brasil não se inseriu nesta nova perspectiva de produção de espaços urbanos, pois encontrou sérias dificuldades para que se formulasse uma política urbana clara ao longo de todo conturbado século XX, este, marcado pela inconstância de seus governos nacionais e, conseqüentemente, pela descontinuidade das propostas e planos. O resultado de algumas ações pontuais ao longo dos anos foi certamente devastador para as cidades brasileiras, pois o crescimento acelerado foi fortemente influenciado pela especulação imobiliária, sendo este processo permeado pela ausência de planejamento urbano, o que ocasionou um crescimento espraiado das cidades, fruto da constante permissão de loteamentos nas periferias, ou seja, não compactos com o tecido urbano e completamente alijados das infra-estruturas necessárias, além de criar um déficit habitacional referente às famílias de baixa renda, classe social que não foi beneficiada pelos recursos federais.

Ainda segunda a urbanização brasileira, esta, segundo Santos (1993), de modo geral, a partir do século XVIII, tem seu início, porém de maneira prematura, atingindo sua maturidade um século após, conseguindo até a década de 1920 acompanhar os países europeus no que diz respeito à organização de suas cidades (SANT'ANNA, 1991). Contudo, o êxodo rural impulsionou a taxa de urbanização brasileira, e esta atingiu 5% já na década de 1940, distanciando-se da taxa européia e aumentando a população residente nas cidades do país, alteração que ao mesmo tempo em que exigia uma priorização do transporte público no foco de seu planejamento e políticas públicas urbanas, era acompanhada pelo incentivo da utilização do transporte particular.

Tais características influenciaram fortemente a geografia das cidades brasileiras, fazendo com que estas se apresentem de maneira injusta para com seus habitantes, pois,

o espaço urbano encontra-se desestruturado, sem exercer sua função social, o que é refletido negativamente na qualidade de vida dos moradores.

Diante destas colocações, constata-se que o Brasil, assim como os países em desenvolvimento latino-americanos, permitiu - por meio de um descaso claro para com a elaboração e implantação de políticas públicas referentes aos espaços urbanos - que seu particular processo de urbanização se materializasse de forma a produzir espaços urbanos desestruturados, não preparados para incorporar a dinâmica urbana e econômica imposta pela globalização do espaço e suas implicações estruturais. Com isso, o processo de urbanização brasileiro se fez de forma acelerada, concentrada e intensa, com contribuição significativa de sua estrutura agrária, a qual impulsionou a rápida evasão da população do campo em direção às cidades, que, conseqüentemente, não se apresentavam preparadas para receber expressivo contingente populacional. Processos estes, que se fizeram presentes mesmo em um país de extensão continental.

Coerentemente, essas modificações no espaço urbano, assim como as relações advindas das mesmas, tornaram necessários conceitos e ações inéditos para o tratamento das questões urbanas atuais. A principal alteração apresentada foi a complexidade das relações sociais que se perpetuam nas urbes, as quais, paulatinamente, são incorporadas pelas cidades brasileiras creditando à estas virtudes e problemas originados pela influência mundial recebida. De acordo com Lopes (1998, p. 38) “a característica principal deste processo é a primazia do global sobre o local na busca de vocações e especializações urbanas”. Neste sentido, verifica-se por parte dos órgãos públicos pertinentes às cidades, das universidades e da iniciativa privada, a criação de alternativas que respondam positivamente as exigências impostas às cidades enquanto locus de concentração de pessoas, produção e circulação de bens e mercadorias.

Cria-se um novo desafio, pois ao mesmo tempo em que a população nas cidades aumenta e a necessidade por maiores e diferentes formas de mobilidade se apresenta pujantemente, o espaço urbano se torna algo cada vez mais raro e sua utilização onerosa, uma vez que cada vez mais é densamente ocupado. Diante desta realidade tem-se a necessidade de se planejar estes espaços no sentido em que proporcionem oportunidades de maneira igualitária aos seus ocupantes, ou seja, fazer com que as cidades sejam espaços propícios para a manifestação da justiça social, onde os benefícios e os ônus decorrentes do processo de urbanização, oriundos do usufruto destes espaços, atinjam aos cidadãos em seu cotidiano por meio de uma justa distribuição, com total parcimônia.

Assim, a democracia apresenta-se como atributo chave a ser proporcionada e vivenciada nas diferentes formas de urbanidades, contínua responsabilidade do governo às preferências de seus cidadãos, estes, politicamente iguais. O Estado deve incentivar e obrigar a preferência pelo interesse público, combatendo o exclusivo poder da técnica, para que o mesmo não faça valer a tecnocracia, impondo em suas ações um sentido para a sociedade dentro de uma ordem democrática. Neste sentido, o Brasil, já no século XXI, empreendeu um forte sinal de avanço no que se refere à sua política urbana, criando bases legais para a mesma através da aprovação do texto do Estatuto da Cidade. O documento (2005, p. 26) expõe o contexto em que o mesmo foi aprovado.

Se nos países de primeiro mundo, que já haviam estabelecido um patamar básico de urbanidade e inclusão de suas cidades, o impacto da crise do Estado gerou a necessidade de revisão das práticas de planejamento, entre nós o desafio é ainda mais complexo. Sob o contexto de privatização dos serviços públicos, desmonte de máquina pública e corte nos gastos sociais, a necessidade de construção de uma

nova ordem urbanística, redistributiva e incluyente, é ainda mais urgente.

O Estatuto da Cidade tem por objetivo principal intervir de forma eficaz nesta realidade, com uma proposta de reconstrução da ordem urbanística sob novos princípios. Inovações em relação aos métodos e concepções devem ser implantadas com políticas que atuem em três campos principais: um conjunto de instrumentos de natureza urbanística, para que as formas de uso e ocupação do solo sejam induzidas e não somente normatizadas; uma concepção de gestão democrática das cidades que tenha, efetivamente, a relevante contribuição da participação direta da comunidade nos processos decisórios e, por último, a ampliação das possibilidades de regularização das posses urbanas, que se situam na conflitante fronteira entre o legal e o ilegal.

Dentre as inúmeras mazelas urbanas, o caso específico de urbanização brasileiro tem em sua configuração uma característica singular no que se refere à expressividade numérica e econômica das cidades médias, as quais apresentam estrutura e funções urbanas passíveis de correção, ordenamento e controle, são de relevante importância para o equilíbrio da rede urbana em que se encontram e apresentam vários índices representativos no que se refere à qualidade de vida de seus habitantes. Tem-se, por exemplo, o crescimento populacional e econômico, no que diz respeito à diversificação e à concentração de atividades comerciais e de serviços; oferta de empregos; existência de redes de transporte, comunicação e informação modernas; influência na organização econômica regional, maior equilíbrio interurbano a partir da redução do fluxo migratório em direção às metrópoles, entre outros fatores. (SOARES *et al*, 2004). Atributos que, planejados sob uma ótica sistêmica, potencializarão não somente a economia nos níveis local, regional e nacional, como também a qualidade de vida dos cidadãos.

São as cidades que se enquadram na classificação de porte médio, aquelas que apresentam uma malha urbana passível de um ordenamento coerente com as funções que as mesmas necessitam desempenhar para o desenvolvimento das atividades sociais, econômicas e culturais de sua população. Sendo assim, estas constituem verdadeiro objeto de desejo dos profissionais comprometidos com um planejamento urbano que se configure enquanto processo, por meio da elaboração, implantação e revisão de planos urbanísticos permeados por uma legislação que se proponha compatibilizar expansão urbana, crescimento econômico e equilíbrio ambiental.

Percebe-se que nas cidades médias o planejamento urbano assume um caráter sistêmico, diferentemente daquele verificado nas grandes cidades e metrópoles brasileiras, onde se tem na verdade, uma enormidade de conflitos urbanos tratados como fragilidades pontuais na paisagem da cidade. Perde-se assim a noção do todo devido à urgência apresentada pelas conseqüências estruturais destes acontecimentos na dinâmica urbana.

De acordo com o apresentado anteriormente, as cidades médias são extremamente importantes para que um maior equilíbrio interurbano seja alcançado, isto através da redução do fluxo migratório que estas proporcionam em direção aos grandes centros urbanos, devido aos fatores atrativos que apresentam no que diz respeito à qualidade de vida. Todavia este equilíbrio será proporcionado, e melhor obtido, por meio de um comprometimento com o ordenamento da estrutura urbana destas cidades. As ações que implicam neste fim apresentam-se cada vez mais importantes no cenário urbano brasileiro, pois embora os municípios que possuem faixa de população entre 100 e 500 mil habitantes representem apenas 3,9% (Tabela 1) do total do país, os mesmos detêm 24,4% do total da população brasileira (Tabela 2), sendo que 25,7% do PIB

(Produto Interno Bruto) foi gerado por este grupo (Gráfico 1), o que também denota uma importante representatividade no quadro econômico do Brasil.

A representatividade de 3,9% no total de municípios brasileiros expressa pelos 217 que se encontram nesta faixa de população, apesar de pouco expressiva em números absolutos, apresenta-se bastante significativa a partir da análise do processo da urbanização brasileira, o qual se desenvolveu ao longo do extenso território nacional dando origem a uma maioria de municípios de pequeno porte. Freitas *et al* (2006, p. 45) ao tratar esta temática coloca que

Historicamente, a urbanização brasileira, entendida como processo socioeconômico e político, ocorreu de forma desigual e concentrada, em relação à distribuição espacial das pessoas e dos equipamentos urbanos.

Como reflexo desse processo, ocorreu no Brasil, desde o seu início, a formação de núcleos urbanos desigualmente distribuídos no território; grandes centros concentradores das mais importantes funções urbanas; incipiente presença de núcleos intermediários e pequenos núcleos com precária infra-estrutura.

A Tabela 1 ratifica a relevância desta representatividade, pois nela verifica-se que apenas 36 municípios (0,7%) encontram-se com um contingente populacional maior do que 500 mil habitantes, sendo que 95,5% dos municípios possuem população até 100 mil habitantes, entre estes aproximadamente 81% não atingem ao menos 20 mil.

Estes índices são resultados de uma conjuntura que se mostrou presente no país desde a década de 1970, momento no qual, ainda segundo Freitas *et al* (2006, p. 45), tem-se “o aumento no registro de crescimento nos centros intermediário e formação de novos núcleos urbanos de pequeno porte, decorrentes principalmente dos fluxos migratórios”.

**Tabela 1** – Brasil: números de municípios por faixas de tamanho da população

Faixas da população (hab.)	Nº de municípios	%
Menos de 100 mil	5.311	95,5
De 100 a 500 mil	217	3,9
De 500 mil a 1 milhão	22	0,4
Mais de 1 milhão	14	0,3
<b>Total</b>	<b>5.564</b>	<b>100,0</b>

**Fonte:** Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - IBGE (Estimativa 2007).

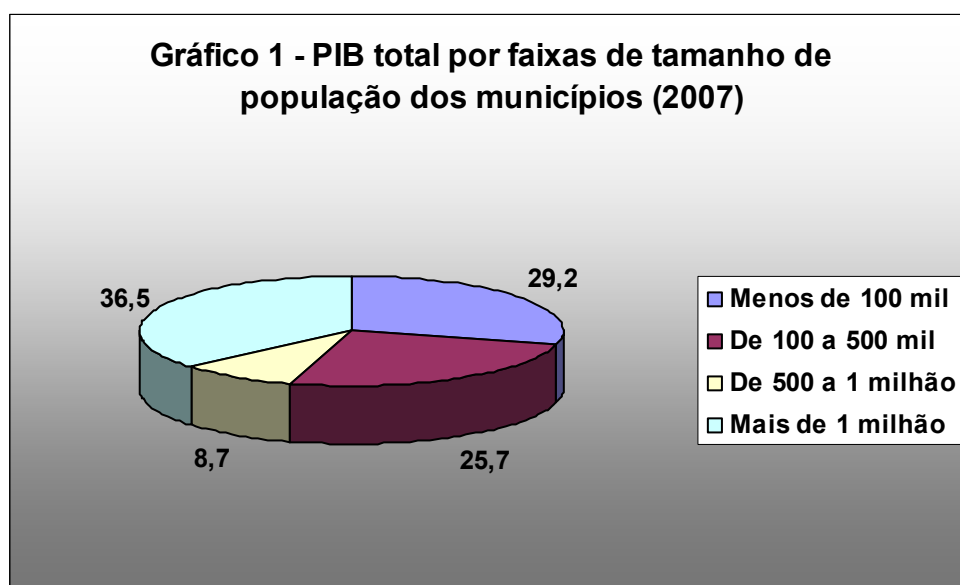
Já no que diz respeito à análise do atual cenário populacional brasileiro, os municípios de médio porte, ao responderem por 24,4% da população que neles tem seu local de residência, denotam uma revelação interessante do ponto de vista estatístico e também ao considerarmos a vocação do fluxo migratório do país. Estes 217 municípios congregam menos 4,8% habitantes do que os 36 municípios nos quais se incluem aqueles de grande porte e as metrópoles brasileiras, que detêm 29,2% do total da população, o que credita às estas classes analisadas, importância similar em relação à população total. Isto indica uma distribuição populacional desigual e concentrada, como discutido anteriormente.

**Tabela 2** - Brasil: população total por faixas de tamanho da população

Faixas da população (hab.)	Habitantes	%
Menos de 100 mil	85.352.834	46,4
De 100 a 500 mil	44.828.145	24,4
De 500 mil a 1 milhão	15.308.624	8,3
Mais de 1 milhão	38.500.108	20,9
<b>Total</b>	<b>183.989.711</b>	<b>100,0</b>

**Fonte:** Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - IBGE (Estimativa 2007).

O Gráfico 1 faz notar o vigor econômico dos municípios de porte médio, ao indicar que este grupo é responsável por 25,7% do Produto Interno Bruto (PIB) do país. Vários são os fatores determinantes para o alcance desta relevante posição no quadro econômico das cidades brasileiras, dentre os quais se destacam a própria estrutura organizacional urbana das mesmas, a qual apresenta redes de transporte, comunicação e informação modernas, complementadas por um sistema de transporte eficiente e passível de modernização a custos razoáveis; além da expressiva oferta de empregos proporcionada pela concentração de atividades comerciais e de serviços.



**Fonte:** Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - IBGE (Estimativa 2007).

Esta conclusão faz-se relevante ao estudo da mobilidade urbana, pois a quantidade de viagens urbanas realizadas (índice de mobilidade), e a distribuição das viagens entre os diversos modos de transporte - a distribuição modal - dependem também do nível de desenvolvimento econômico da cidade, além de outros fatores como a sua topografia, o clima, a cultura, a qualidade e o custo do transporte público por ônibus, como das condições existentes para os deslocamentos a pé e de bicicleta.

Neste sentido, as cidades a serem analisadas são relevantes objetos de estudo para compreensão da mobilidade urbana, pois estão inseridas em uma região do país de representativa prosperidade econômica, sendo estas escolhidas estrategicamente como sede de importantes centros educacionais e industriais, como também de grandes empreendimentos econômicos e instituições públicas das diversas instâncias administrativas.

Tais características implicaram em um crescimento populacional urbano bastante representativo ao longo das últimas décadas, sendo que Araguari e Ituiutaba apresentaram nos últimos 30 anos da contagem populacional, respectivamente, 86% e 77% de aumento da população urbana e 33% e 70% de redução da população rural (Tabelas 3 e 4). Crescimento este que se coloca como um alerta e desafio para o planejamento municipal e, principalmente, para o gerenciamento da mobilidade urbana, para que as novas necessidades de deslocamento, surgidas devido ao desenvolvimento socioeconômico, sejam atendidas de forma eficiente e igualitária para os vários meios de locomoção de acordo com as novas demandas surgidas.

**Tabela 3 - Araguari (MG): população residente**

Anos	Urbana	Rural	Total
1970	49.741	13.627	63.368
1980	74.270	9.253	83.523
1991	82.103	9.180	91.283
2000	92.389	9.130	101.519
2007	-	-	106.403

**Fonte:** Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE).

**Tabela 4 - Ituiutaba (MG): população residente**

Anos	Urbana	Rural	Total
1970	47.114	17.542	64.656
1980	65.153	9.094	74.247
1991	78.205	6.372	84.577
2000	83.589	5.234	88.823
2007	-	-	92.727

**Fonte:** Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE).

Um dos maiores impactos sofridos pelas cidades médias diz respeito às conseqüências originadas devido a constante evolução da frota de veículos em circulação. Este aumento faz com que novas alternativas sejam necessárias para disciplinar o uso de veículos no sentido de minimizar suas influências no sistema de transporte e também no meio ambiente.

O aumento da frota de veículos é impulsionado por uma série de fatores, dentre os quais se destacam os baixos juros oferecidos nos financiamentos pelas concessionárias nas negociações no mercado brasileiro; a baixa qualidade do transporte público por ônibus na maior parte das cidades do país e o fetiche do cidadão brasileiro em adquirir este meio de transporte, o que é verificado pelo crescimento vertiginoso da produção e importação de veículos pelas concessionárias.

Com base nos dados da Tabela 5, verifica-se que o município de Araguari apresentou, em um período de cinco anos, crescimento de 43,9% da frota de veículos em circulação, já em relação à Ituiutaba, este acréscimo foi da ordem de 56,6% no mesmo período. Os dados abaixo são preocupantes, pois demonstram que, se este crescimento se mantiver constante, em uma escala de tempo de mais cinco anos, a frota de ambas as cidades poderá duplicar, o que agravará uma série de externalidades, como maior poluição e, conseqüentemente, baixa qualidade ambiental urbana.



**Tabela 5 - Araguari e Ituiutaba (MG): evolução da frota de veículos**

<b>Municípios</b>	<b>2003</b>	<b>2004</b>	<b>2005</b>	<b>2006</b>	<b>2007</b>	<b>2008</b>
Araguari	30.640	32.484	34.690	36.741	39.850	44.077
Crescimento (%)	-	6,0	6,8	5,9	8,5	10,6
Ituiutaba	24.627	26.380	28.342	31.122	34.652	38.563
Crescimento (%)	-	7,1	7,4	9,8	11,3	11,3

**Fonte:** Departamento Nacional de Trânsito (DENATRAN).

Outro fator preocupante é o aumento do número de acidentes de trânsito que certamente será constatado, conseqüência considerada por vários pesquisadores como a maior externalidade do sistema de transporte nos países em desenvolvimento. Os acidentes, tratados enquanto uma causa de morte não natural, perpetuam-se nas cidades de todo mundo como um problema de saúde pública que passa a exigir maior atenção por parte dos setores envolvidos, pois a evolução do problema prejudica substancialmente a sociedade em vários níveis, dentre eles o social e até mesmo o econômico.

Para Vasconcellos (2005, p. 86) os acidentes de trânsito são responsáveis por perdas pessoais e também econômicas, atingindo vários setores das cidades e, conseqüentemente, contribuem para o aumento da insegurança no trânsito dos países em desenvolvimento. Segundo este

Os acidentes de trânsito causam um enorme custo às sociedades, em termos pessoais e econômicos. No primeiro caso, estão a dor e o sofrimento das pessoas acidentadas e de seus parentes e amigos. No segundo caso, estão as perdas materiais e de tempo das pessoas, os custos hospitalares, as perdas de produção para a sociedade e os custos do governo para atender os feridos, reorganizar o trânsito e repor a sinalização danificada. As estimativas internacionais desses custos mostram que são muito elevados, da ordem de 2 a 3% do PIB de cada país.

Vasconcellos (2005, p. 81) colabora também para o entendimento do contexto dos acidentes de trânsito no cenário dos países em desenvolvimento, dentre eles o Brasil e, ao mesmo tempo, alerta para as proporções que o problema está alcançando. Em suas palavras

Nos países em desenvolvimento, o problema do acidente de trânsito tem aumentado de gravidade desde aos anos 70, quando vários países tornaram-se dependentes do transporte motorizado em geral e dos automóveis em particular. O problema está atingindo proporções de epidemia.

Percebe-se assim, que a estrutura urbana de nossas cidades, na maior parte dos casos, não se apresenta com capacidade para permitir que sociedade se desloque com eficiência e segurança. Este é um enorme desafio às cidades brasileiras diante do constante processo de urbanização que as leva a um revigoramento de suas atividades e acabam por tornar a configuração territorial cada vez mais complexa.

Esta complexidade sócio-territorial, também presente nas cidades médias de forma inicial, causa um verdadeiro desequilíbrio na área central, a qual é responsável

por uma forte atração por parte da população. Com isso, tem-se um aumento muito expressivo da necessidade de deslocamento, uma vez que esta localidade se apresenta como o foco de maior atração e geração de serviços e consumos.

Diante desta realidade e dos desafios que são colocados às administrações públicas dos municípios em análise, percebe-se que estes, no entanto, têm demonstrado preocupação e também desenvolvido ações no que se refere à legitimação de suas políticas públicas urbanas, de maneira que estas proporcionem as bases legais para a elaboração e implantação de projetos urbanísticos.

Estas iniciativas são observadas, no caso do município de Ituiutaba, no texto do capítulo 2 da Lei Orgânica Municipal (1995), que trata da política urbana. Segundo o artigo 88 do referido documento

A política de desenvolvimento urbano, executada pelo Poder Público Municipal, conforme diretrizes fixadas em lei, tem por objetivo ordenar o pleno desenvolvimento das funções da cidade e seus bairros, dos aglomerados urbanos e garantir o bem-estar de seus habitantes.

Ainda de acordo com a mesma lei, todavia, em relação às competências municipais, em seu artigo 16, no inciso IX, a administração pública municipal se compromete a “promover, no que couber, adequado ordenamento territorial, mediante planejamento e controle do uso, do parcelamento e da ocupação do solo urbano”.

Já no que diz respeito ao município de Araguari, este tem como principal instrumento de política urbana o Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano (PDU). Este documento é definido em seu capítulo 1, no artigo 1º da seguinte maneira:

O PDU - Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano é o instrumento global e estratégico de implantação da política municipal de desenvolvimento econômico, social, urbano e ambiental do Município de Araguari, integrando o processo de planejamento e gestão municipal e vinculando todos os agentes públicos e privados.

Entende-se que na articulação dos espaços urbanos o processo de gestão deve ser implantado para que se tenha maior objetividade, menos gastos públicos desnecessários e uma maior convergência de esforços com o foco em um determinado fim que beneficie a comunidade no desempenho de suas atividades cotidianas. De acordo com o artigo 3º seguinte do PDU em questão

Entende-se por sistema de planejamento e gestão o conjunto de órgãos, normas, recursos humanos e técnicos, visando coordenar as ações dos setores públicos e privados e da sociedade em geral, bem como integrar os diversos programas setoriais, dinamizando e modernizando a ação governamental.

Assim, com a materialização destas medidas, torna-se menos oneroso a garantia de justiça social por parte do poder público, isto por meio da transferência para a coletividade da valorização imobiliária advinda das novas formas de produção do espaço urbano.

Estas informações vêm ratificar a necessidade da interdependência entre crescimento econômico e o ordenamento da cidade no sentido de atribuir ao espaço urbano maior racionalidade no que diz respeito à sua expansão, para que os deslocamentos intra-urbanos e as relações sociais e econômicas sejam desenvolvidos de

maneira eficaz, desonerando assim a administração pública em relação aos gastos públicos para elaboração e implantação de políticas urbanas. Ferraz e Torres (2001, p. 96) colaboram com esta colocação ao afirmarem que

Também é importante que o planejamento do transporte urbano seja realizado em conjunto com o planejamento do crescimento e do desenvolvimento da cidade, pois transporte e ocupação/uso do solo são atividades intimamente relacionadas. A ocupação e o tipo de uso do solo influem na demanda por transporte; a existência de transporte induz um aumento da ocupação do solo e influi no tipo de uso do mesmo.

O crescimento populacional demonstrado anteriormente implica em uma série de fatores transformadores da dinâmica dos transportes e dos deslocamentos pertinentes à cidade, dentre os quais se destacam os índices socioeconômicos, o tipo de uso e ocupação do solo, a expansão da malha urbana em casos específicos, o aumento da frota de veículos e dos acidentes de trânsito, além da alteração no motivo de deslocamento da população.

Equilíbrio este que será alcançado com a elaboração e implantação de políticas públicas urbanas de natureza sistêmica e complementares em relação às diferentes áreas sociais, econômicas e culturais. Este cenário mostra-se condizente com o conceito de mobilidade urbana norteador do Ministério das Cidades (2006, p. 1), pois para os fins do campo de ação da Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana, vinculadas a este ministério,

A mobilidade é um atributo associado à cidade; corresponde à facilidade de deslocamento de pessoas e bens na área urbana. Face à mobilidade, os indivíduos podem ser pedestres, ciclistas, usuários de transportes coletivos ou motoristas; podem utilizar-se do seu esforço direto (deslocamento a pé) ou recorrer a meios de transporte não-motorizados (bicicletas, carroças, cavalos) e motorizados (coletivos e individuais).

Ainda segundo a publicação do Ministério das Cidades (2006, p.19)

Vista dessa maneira, a mobilidade, muito além de ser uma questão apenas das condições de deslocamento e de uso de meios de transporte, traduz relações dos indivíduos com o espaço - seu local de vida - com os objetos e meios empregados para que o deslocamento aconteça, e com outros indivíduos. É, portanto, produto de processos históricos que refletem características culturais de uma sociedade.

Conclui-se assim que a mobilidade urbana quando adotada para sua implantação e desenvolvimento das cidades, a mesma deve ser concebida por meio de uma abordagem sistêmica, que tenha como foco principal as pessoas, os bens produzidos e suas formas de deslocamento intra-urbano. Este é um dos pontos essenciais relacionado ao conceito de mobilidade urbana, pois se esta abordagem é preterida em relação aos sistemas de transporte urbano, tem-se o foco induzido à oferta e infra-estrutura. A mobilidade urbana deve ser caracterizada levando em consideração todas as suas dimensões: demanda, oferta, acessibilidade, responsabilidade ambiental, desenvolvimento econômico e urbano, como também inclusão social.

A partir desta compreensão, esta transformação imposta ao espaço, assim como esta dinâmica que se faz presente nas “inéditas” cidades brasileiras e, até mesmo mundiais, é condição inerente para um ordenamento urbano comprometido com as necessidades das futuras gerações, as quais reivindicarão e implementarão novas funções urbanas complementares às atuais que, paulatinamente, estão se modificando nas urbanidades. As cidades de Araguari e Ituiutaba não se colocam exteriores a este processo, pois a nova ordem mundial, imposta pela globalização, exige mudanças conceituais e governamentais de todas as localidades, para que se tenha maior equilíbrio urbano e o estabelecimento de um modo de vida sustentável.

## CONCLUSÕES

Neste momento da pesquisa, faz-se interessante colocar que as cidades médias se apresentam no cenário urbano brasileiro de forma substancialmente relevante em vários aspectos, com maior destaque para os seguintes setores: populacional e econômico. No caso específico de Araguari e Ituiutaba, a caracterização das cidades em relação a estes atributos, as coloca como objetos de estudo através do qual se pode, com clareza, identificar em qual situação encontra-se a mobilidade urbana nestes espaços, em que momento elas se inserem no planejamento e gerenciamento desta, assim como a maneira que os respectivos órgãos de gerência absorvem o conceito de mobilidade enquanto equidade para os cidadãos nos deslocamentos no espaço urbano, proporcionada de forma ambientalmente sustentável.

A análise proposta permite expor as maiores conseqüências para as cidades médias em relação à falta de gestão do sistema de transporte urbano, ou seja, os impactos oriundos da visão restrita no que diz respeito ao uso e ocupação do solo nas cidades deste porte. O planejamento dos sistemas viário, de circulação e de transporte de passageiros - componentes do sistema de transporte urbano - deve-se fazer valer por meio de diretrizes e leis urbanísticas que, primeiramente, sejam elaboradas de acordo com a compreensão dos deslocamentos necessários e exigidos por pessoas e bens nas cidades médias atuais.

Assim, pode-se concluir no atual estágio da pesquisa, que as cidades de Araguari e Ituiutaba colaboraram e agregaram mais valor ao entendimento da mobilidade urbana nas cidades médias, e contribuirão, a partir de uma base de dados mais abrangente e verificações, a ser obtida ao longo do desenvolvimento do estudo - como a extensão das respectivas malhas urbanas; o uso e ocupação do solo; a caracterização da frota de veículos; a mensuração dos acidentes de trânsito; a estrutura dos órgãos públicos gerenciadores do sistema de transporte urbano; os principais modais, motivos e volume de deslocamentos - para compreensão destes espaços urbanos e também produção de conhecimento para subsidiar as futuras políticas públicas referentes ao ordenamento urbanístico de forma coerente com a competitividade exigidas das cidades, todavia de forma equilibrada e sustentável.

## REFERÊNCIAS

ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS. **Transporte Humano**. ANTP, 1997.

BRASIL. **Estatuto da cidade**: guia para implementação pelos municípios e cidadãos: Lei n. 10.257, 10 de julho de 2001 que estabelece diretrizes gerais de política urbana. Brasília: 3 ed. Câmara dos Deputados, Coordenação de Publicações, 2005.

CAMPOS FILHO, C. M. **Cidades Brasileiras: seu controle ou o caos.** São Paulo: 2.ed. São Paulo: Studio Nobel, 1992.

CORRÊA, Roberto Lobato. **O espaço urbano.** São Paulo: Ática, 1989.

DEPARTAMENTO NACIONAL DE TRÂNSITO. **Código de Trânsito Brasileiro.** Lei n. 9.503, 23 de setembro de 1997. Brasília: DENATRAN, 1997.

DEPARTAMENTO NACIONAL DE TRÂNSITO. **Frota de veículos.** Disponível em: <<http://www.denatran.gov.br/>>. Acesso em: 07 dez. 2008.

FERRAZ, A. C. P.; TORRES, I. G. E. **Transporte Público Urbano.** São Carlos. RiMa, 2001.

FERREIRA, Denise Labrea. **Análise do planejamento urbano de Uberlândia, MG.** 1994. 132f. Dissertação (Mestrado em Transportes). Universidade de Brasília, Brasília, 1994.

FERREIRA, F. W. **Planejamento sim e não: um modo de agir num mundo em permanente mudança.** Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1979.

FERRAZ, A. C. P.; TORRES, I. G. E. **Transporte público urbano.** São Carlos: Rima, 2001. 367 p.

FREITAS, M. de P. **Avenida João Naves de Ávila: análise, caracterização e espacialização dos acidentes de trânsito ocorridos nos anos de 2004, 2005 e 2006.** Uberlândia: UFU, 2007. (Relatório de Estágio Supervisionado). 119 p.

FREITAS, M. de P. et. al. **Pequenas cidades do cerrado mineiro: reflexões sobre suas diversidades e particularidades socioespaciais. Ensaio geográficos.** Uberlândia: UFU/PET, 2006.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Dados populacionais e econômicos.** Disponível em: <<http://www.ibge.gov.br/>>. Acesso em: 15 dez. 2008.

LOPES, R. **A Cidade Intencional: o Planejamento Estratégico de Cidades.** 2. ed. Rio de Janeiro: Mauad, 1998. 181 p.

MINISTÉRIO DAS CIDADES. **Mobilidade e desenvolvimento urbano.** Brasília: MCidades. 2006.

MESQUITA, A. P.; SILVA, H. Q. da. **As Linhas do Tecido Urbano: O sistema de transporte e a evolução urbana de Uberlândia-MG.** Uberlândia: Roma, 2006. 234 p.

MOTA, Suetônio. **Planejamento urbano e preservação ambiental.** Fortaleza: UFC, 1981.

OLIVEIRA, Hélio Carlos M. et al. **Cidade média e desenvolvimento regional: uma análise dos papéis de Araguari e Uberlândia na rede urbana do Triângulo Mineiro (MG).**

In: SIMPÓSIO INTERNACIONAL SOBRE CIDADES MÉDIAS, 2., 2006, Uberlândia. Anais... Uberlândia: IG/UFU, 2006, p. 1-14. 1 CD-ROM.

RESENDE, Vera. **Planejamento urbano e ideologia**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1982.

ROLNIK, Raquel. Plano Diretor e função social da propriedade. In: **Estatuto da cidade**: o compromisso com o espaço urbanizado. Curitiba: Iparde, 1992.

SANT'ANNA, José Alex. **Reordenamento Urbano pelo Transporte**. Texto para discussão. Brasília. Divisão de Editoração e Divulgação/IPEA: 1991.

SANTOS, M. **A urbanização brasileira**. São Paulo: Hucitec, 1993.

SOARES, Beatriz Ribeiro et al. **Dinâmica urbana na bacia do rio Araguari (MG) – 1970-2000**. In: LIMA, Samuel do Carmo; SANTOS, Rosselvelt José (Org.). *Gestão ambiental na bacia do rio Araguari: rumo ao desenvolvimento sustentável*, Uberlândia: UFU/IG, Brasília: CNPq, 2004, p. 125-161.

VASCONCELLOS, E. A. **A Cidade, o Transporte e o Trânsito**. São Paulo: Prolivros, 2005. 127 p.

VASCONCELLOS, E. A. **Transporte urbano nos países em desenvolvimento: reflexões e propostas**. São Paulo: Editora Unidas, 1996. 284 p.

VASCONCELLOS, E. A. **Transporte urbano, espaço e equidade**: Análise das políticas públicas. 3. ed. São Paulo: Annablume, 2001. 218 p.