

AS TRANSFORMAÇÕES DO ESPAÇO URBANO CENTRAL DE TERESINA-PI, PROVOCADAS PELOS ESTACIONAMENTOS PRIVADOS DE VEÍCULOS AUTOMOTIVOS

Charlene de Sousa e Silva
Mestranda em Desenvolvimento e Meio Ambiente
charmenegoe@hotmai.com

Raimundo Wilson Pereira dos Santos
Prof. Doutorando do Depto. de Geografia e História/ UFPI
wilson.ufpi@yahoo.com.br

RESUMO

Este artigo trata das transformações sofridas no espaço urbano de Teresina-PI, provocadas pelos estacionamentos privados de veículos automotivos, representando as alterações socioambientais desse espaço provenientes das mudanças em suas formas, funções, estruturas e processos ao longo do tempo histórico. Teresina cidade inicialmente edificada na proximidade da confluência do rio Poti com o Parnaíba tornou-se capital do estado do Piauí e sede das decisões políticas, econômicas e administrativas, configurando-se num espaço polarizador do desenvolvimento estadual. O fato de exercer a função de sede administrativa estimulou as atividades comerciais e de serviços que assumiram importância na promoção da urbanização do Estado. A cidade de Teresina-PI acompanhou um crescimento radiocêntrico e aos poucos foi ganhando uma maior infraestrutura, relacionada ao setor de saneamento básico, iluminação elétrica, asfaltamento das ruas e ampliação da rede viária; tais fatores foram responsáveis pela maior concentração populacional, desenvolvimento econômico e expansão urbana. Desde sua fundação apresenta um crescimento contínuo, progressivo, acelerado e desigual. O objetivo deste estudo consiste em analisar as recentes transformações ocorridas no espaço urbano central da cidade de Teresina-PI, ocasionadas pela construção de estacionamentos automotivos privados. A pesquisa considerou uma área de 1,7 Km² circunscrita no Bairro Centro da cidade de Teresina-PI. Foram catalogados 135 estacionamentos e aplicado formulários em 41% desse total. Foi possível observar que a expansão urbana da capital, o surgimento de subcentros aliado ao aumento de automóveis e estacionamentos têm contribuído para a descaracterização arquitetônica de Teresina. A existência de um grande número de estacionamentos privados no centro da cidade de Teresina-PI está associada diretamente ao aumento do número de automóveis e conseqüentemente, ao aumento de emissões de gases poluentes que comprometem o bem-estar social e ecológico dos cidadãos. Muitas cidades são hoje irrespiráveis e Teresina, infelizmente, está caminhando para esse destino, sem falar no caos do tráfego, congestionamentos e motoristas cada vez mais estressados. O que vem ocorrendo na maioria das cidades brasileiras, com o processo de expansão urbana é uma verdadeira decadência de suas áreas centrais nas quais os prédios históricos sofrem continuamente descaracterização interna acompanhada da deterioração de suas fachadas, mediante poluição visual, reformas e demolições. Seguindo essa tendência, Teresina tem vivenciado a desvalorização de seu centro histórico que vem perdendo gradativamente o prestígio.

Palavras-chave: Evolução urbana. Automóveis. Estacionamentos. Problemas ambientais.

Eixos Temáticos: Dinâmica Urbana e Processos da interação sociedade-natureza

INTRODUÇÃO

A realidade sócioespacial urbana de Teresina-PI e sua dinâmica, no que tange o patrimônio histórico-cultural fizeram surgir o interesse pela pesquisa, em que a preocupação quanto à manutenção da identidade e do bem-estar socioambiental dos cidadãos, foi à força motriz que impulsionou o estudo.

Especificamente, esse trabalho evidencia os impactos (positivos e negativos) socioambientais provocados pela proliferação de estacionamentos automotivos privados no centro de Teresina, enfatizando os fatores que contribuíram para a (re) construção e (re) produção dessa área.

O interesse em analisar a realidade que envolve o recorte espacial referenciado, emanou da relevância que essa área apresenta no cenário urbano da capital, do próprio Estado e de alguns estados vizinhos, nos âmbitos político-culturais e socioambientais. Nesse sentido, o objetivo do estudo consiste em analisar as recentes transformações ocorridas no espaço urbano central de Teresina-PI, ocasionadas pela construção de estacionamentos automotivos privados. Para o alcance desse objetivo buscou-se enfatizar a evolução urbana da cidade, sua importância na geoeconomia regional, as funções exercidas nesse espaço, relacionando-as ao cotidiano dos cidadãos e apontando os impactos positivos e negativos provocados pelos estacionamentos automotivos no centro da cidade, interpretando-os quanto os aspectos sócio-históricos, econômicos e ambientais.

Bezzon (2005) diz que, um trabalho científico deve investigar com rigor metodológico, um problema relevante para a comunidade acadêmica e sociedade em geral, contribuindo para a construção e evolução da ciência. Desse modo o presente estudo partiu inicialmente de um embasamento teórico, com a utilização de autores que tratam da temática do espaço urbano, dentre eles: Carlos (2002), Corrêa (2002), Coelho (2001), Macedo (2001), Santos (1994), Santos (2005), Souza (2005), além da leitura e análise de livros, revistas, artigos, dissertações e monografias.

Em um segundo momento foi realizada a delimitação espacial da área de estudo que contemplou parte do Bairro Centro da cidade, devido à importância histórico-cultural e socioeconômica que a mesma compreende desde sua fundação.

Após essa etapa partiu-se para a pesquisa direta por meio da catalogação dos estacionamentos existentes na área delimitada, aplicação de formulários em parcela destes, realização de registros fotográficos, bem como análise dos registros, dos mapas e imagens de satélite da área.

EVOLUÇÃO DO ESPAÇO URBANO DE TERESINA

Discorrer sobre a evolução urbana de Teresina requer uma reflexão a respeito da urbanização do Piauí.

A transferência da capital do Piauí, de Oeiras para Teresina, resultou num maior desenvolvimento do Estado, em especial da nova capital.

Teresina, cidade estrategicamente nomeada para sediar a capital do Estado, configura-se numa área onde a comunicação interestadual é mais viável, além de assumir importância nas decisões administrativas, políticas e econômicas.

Sobre esse aspecto, Franco (1983, p.68) afirma que “Teresina nasceu de um pequeno povoado para cumprir uma destinação importante na vida política, econômica e social do Estado”.

O fato de exercer a função de sede administrativa contribuiu para estimular as atividades comerciais e de serviços. Teresina passa então a comandar o processo de criação de

novos municípios no Estado, assumindo a responsabilidade sobre a evolução urbana do Piauí de modo mais intenso.

Inicialmente as influências da nova capital ocorreram de forma modesta. Somente a partir dos anos de 1940, houve uma acentuação gradativa do processo de expansão urbana em nível estadual e local, que se acelerou a partir de 1950, período fundamental para a construção da atual configuração do espaço urbano de Teresina. Contudo, só a partir das décadas de 1960 e 1970 é que a capital começou a ganhar expressão como pólo de atração populacional.

A nova capital do Estado apresentou-se, inicialmente, com um traçado planejado, onde os cruzamentos de suas ruas formavam ângulos retos. Esse traçado geométrico foi representado graficamente pela primeira vez em 1855.

Sobre essa organização, Costa Filho (2002, p.30, 31) documenta:

Apesar do controle da Coroa portuguesa, no sentido de direcionar o traçado das cidades e vilas, a história da urbanização no Brasil, tem indicado que a espontaneidade foi a regra, ruas estreitas e tortuosas, demonstram que foram as habitações que lhes fixaram o traçado e a largura, sem que obedecessem a nenhum plano urbanístico, crescendo ao deus-dará. No Piauí, a área central das cidades de Oeiras, Campo Maior e Parnaíba, podem ser tomadas como exemplo, pois correspondem ao sítio inicial da vila. No caso da Vila Nova do Poti, o traçado urbanístico é resultado de um plano pré-estabelecido com suas ruas regularmente traçadas, em forma de tabuleiro de xadrez, seus construtores tinham noção exata do que faziam.

O Estado, como principal agente produtor e consumidor do espaço geográfico, foi o grande responsável pela construção, ocupação e ordenação da cidade de Teresina. Os prédios históricos erguidos no início da construção do município obedeciam a um padrão colonial e sediavam instituições públicas, moradia das elites governamentais, comerciais e fazendeiros da época, além de armazéns às margens do rio Parnaíba, na Avenida Maranhão, zona portuária importante.

Muitos dos prédios situados nessa área foram descaracterizados e/ou demolidos, e outros se encontram em péssimo estado de conservação. Algumas dessas edificações deram lugar a outras atividades comerciais e de prestação de serviços, como por exemplo, os de estacionamentos automotivos.

No período entre a década de 1940 a 1970, a expansão da cidade ocorreu primeiramente na direção norte e, posteriormente, nas direções leste-nordeste e sul-sudeste.

As décadas de 1970 e 1980 marcaram o crescimento da cidade de Teresina alavancada pela implementação de projetos habitacionais financiados pelo Banco Nacional de Habitação – BNH e executados pela Companhia de Habitação do Piauí – COHAB-PI, atual Agência de Desenvolvimento Habitacional – ADH.

A intensificação dos fluxos migratórios para a capital, em razão de uma série de melhorias infra-estruturais, fez surgir muitos problemas de ordem política, socioeconômica e ambiental e a necessidade de uma maior intervenção no espaço, concretizada através da elaboração e implantação de estudos, de planos e códigos de postura para a ordenação e normatização do crescimento da cidade.

No entanto, mesmo após o estabelecimento desses planos, as condições de vida dos teresinenses não apresentaram melhorias significativas, a sociedade via-se agora segregada sócioespacialmente. A proliferação das favelas e o aparecimento de condomínios de luxo na década de 1980 representavam na cidade as desigualdades de renda.

O crescimento acelerado de Teresina em sua área urbana tem associação direta com o elevado número de imigrantes oriundos da zona rural do próprio município e principalmente dos municípios do Piauí, Maranhão, Pará e Ceará.

Teresina configura-se como um pólo de atração populacional devido apresentar serviços de saúde e educação de qualidade, além de possuir infraestrutura energética, viária, e habitacional satisfatória em âmbito local. Desde sua fundação, apresenta, portanto, um crescimento contínuo, progressivo, acelerado e desigual.

A produção e reprodução do espaço urbano pelos agentes imobiliários refletem a lógica de mercado a que estes estão submetidos, implantando na cidade novas centralidades e necessidades de novos serviços em áreas segregadas sócioespacialmente (condomínios, shoppings centers, verticalização e novos conjuntos habitacionais). Contudo, mesmo em razão desse processo de descentralização, Teresina ainda aglutina no seu centro uma série de atividades econômicas, políticas e sociais importantes para dinâmica da sociedade e do espaço geográfico piauiense e para os demais Estados circunvizinhos.

O CENTRO DE TERESINA E AS MUDANÇAS PROVOCADAS PELOS ESTACIONAMENTOS AUTOMOTIVOS

A cidade pode ser analisada enquanto objeto de estudo da ciência geográfica, através das dinâmicas históricas e socioeconômicas que nela ocorrem.

As contradições socioeconômicas se revelam no espaço urbano por intermédio das relações culturais e de produção. Nesse aspecto, o estudo da construção e ocupação da cidade de Teresina torna perceptível que o processo de centralização é um retrato dessas relações.

Embora a expansão horizontal de Teresina tenha ocorrido de modo bastante intenso nos últimos 50 (cinquenta) anos, fazendo com que surgissem vários núcleos de produção e consumo nos bairros (subcentros); tradicionalmente, o centro dessa cidade ainda se configura como o principal aglutinador de atividades comerciais, financeiras e de prestações de serviços em geral.

A organização espacial que fez e faz do centro da capital do estado do Piauí uma zona de convergência social e econômica importante, é fruto da ação dos agentes sociais que atuam constantemente num processo de reorganização espacial através da incorporação contínua de novas atividades ao longo do tempo.

Sobre a importância da Área Central, Corrêa (2002, p. 38) considera que: “De fato a Área central constitui-se no foco principal não apenas da cidade, mas de sua hinterlândia. Nela concentram-se as principais atividades comerciais de serviços, da gestão pública e privada, e os terminais de transportes inter-regionais e intra-urbanos”.

O surgimento da Área Central de acordo com Corrêa (2002) está associado ao desenvolvimento do capitalismo industrial, onde a ação dos proprietários dos meios de produção foram os responsáveis pela criação de uma área de maior acessibilidade dentro da grande cidade, atraindo por sua vez, lojas, escritórios, meios de transportes e pessoas para o trabalho e para o consumo.

Em razão dos processos de mudanças que ocorrem nas áreas centrais, o conjunto arquitetônico que compreende o centro de Teresina vem ano após ano, perdendo suas características.

Fatores como expansão comercial e imobiliária, o crescimento da indústria da construção civil e as deficiências das políticas de incentivo à cultura e preservação ambiental, têm contribuído para a descaracterização acelerada do patrimônio histórico da capital, que sofre agressão constante das tendências modernizantes nas suas formas, funções, estrutura e processos.

Neste sentido, Santos (2005, p. 41) faz uma interpretação das categorias de análise da organização do espaço geográfico discutidas por Milton Santos.

As normas que são sociais se relacionam às ações exercidas por indivíduos que têm a sua atuação em uma dada sociedade mediatizada pelos objetos geográficos naturais e artificiais, podendo produzir novas formas, representativas de novas funções modificadas através de processos relativos a uma determinada estrutura sócio-econômica.

A respeito da questão políticas públicas voltadas para a preservação do patrimônio histórico da cidade, a Prefeitura Municipal de Teresina através da Fundação Cultural Monsenhor Chaves, órgão ligado à Secretaria de Planejamento do Município, realizou várias tentativas de catalogação e caracterização dos prédios antigos no Bairro Centro. Foi publicado em 1998 um Inventário de Proteção do Acervo Cultural do Piauí, tomando como base a Lei nº 1939 de 16 de agosto de 1988, mas segundo o responsável pela Divisão de Patrimônio Cultural da Fundação Monsenhor Chaves, nada foi feito nos últimos dez anos decorridos. As alegações mais recorrentes para explicar esse fato, residem na falta de recursos humanos tecnicamente qualificados e recursos financeiros suficientes.

O atual prefeito de Teresina Sílvio Mendes de Oliveira Filho, aprovou e sancionou a Lei nº 3.602 de 27 de janeiro de 2006, que dispõe sobre a preservação e o tombamento do Patrimônio Cultural do Município, e dez meses depois através da Lei complementar nº 3.563 de outubro de 2006, são criadas zonas de preservação ambiental acerca da proteção de bens de valor cultural. Essa última Lei institui normas de preservação ambiental e de proteção de bens de valor cultural, apresentando em seus anexos a descrição dos perímetros das zonas de preservação ambiental, bem como a relação dos imóveis (endereço) cujas fachadas devem ser preservadas.

Para comprovar que há ineficácia dos órgãos fiscalizadores no cumprimento das leis, pode-se observar abaixo que as Figuras 01 e 02 demonstram a construção de um estacionamento que destruiu parcialmente um imóvel que deveria ter sido preservado.



Figura 01: Foto do Prédio localizado na Rua Coelho Rodrigues Nº 1296 na década de 1970. Fonte: Gomes (1992).

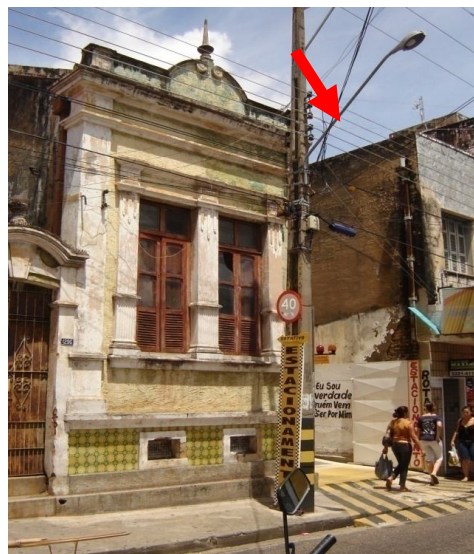


Figura 02: Foto do Prédio localizado na Rua Coelho Rodrigues Nº 1296 em 2008. Fonte: Santos (2008).

Veja que nas figuras acima as setas indicam o local onde ocorreu a modificação nas fachadas.

Ambas as Leis, não admitem a alteração dos imóveis representados na página anterior. A realidade que se vê ao andar pelas ruas do centro de Teresina, observando, é que não só esses imóveis, mas muitos outros sofreram diversas modificações em suas formas e funções.

Veja o que a Lei de Preservação e Tombamento do Patrimônio Cultural do Município de Teresina diz a esse respeito:

O poder público municipal deve promover garantir e incentivar a preservação, conservação, proteção, tombamento, fiscalização e execução de obras ou serviços, visando à valorização do patrimônio cultural do município.

Compete ao poder público Municipal:

I – a implementação da política de proteção e valorização do patrimônio cultural; e

II – a promoção contínua da conscientização pública para a conservação do patrimônio cultural.

Os bens tombados não podem ser destruídos, demolidos ou mutilados, nem sem prévio parecer do Conselho Municipal do Patrimônio Cultural de Teresina e expressa autorização da Prefeitura Municipal, serem reparados, pintados ou restaurados, sob pena de multa de 100% (cem por cento) do valor da obra (Lei 3.602 de 27.12.2006, art. 3, 4 e 14).

É de competência também dessa Lei a autorização para a instituição do Conselho Municipal do Patrimônio Cultural de Teresina, um órgão de assessoria da Prefeitura, que periodicamente deveria proceder à vistoria dos bens tombados. Como esse órgão ainda não foi criado, ficam a cargo da Secretária Municipal de Planejamento e Coordenação essas atribuições, porém as dificuldades impostas são muitas para realização dessas funções e recaem no que já foi exposto nesse item quanto à falta de recursos humanos e financeiros.

O CENTRO DE TERESINA, AS RELAÇÕES COM OS ESTACIONAMENTOS AUTOMOTIVOS E O MEIO AMBIENTE

O ambiente urbano surgiu das transformações praticadas pela sociedade sobre a natureza. Santos (1994, p.50) se refere à cidade como “um meio ambiente construído, que é retrato da diversidade das classes, das diferenças de renda e dos modelos ambientais”.

Para entendimento dos problemas ambientais de uma cidade, faz-se necessário à compreensão da história da produção e modelo de desenvolvimento urbano empregado, bem como, entender que problemas como violência urbana, pobreza e segregação espacial e degradação ambiental têm uma razão cultural e natural para ocorrerem em um determinado ambiente urbano. Contudo, tais problemas não atingem igualmente todos os espaços urbanos, muitos menos toda população urbana. Há, na verdade, uma suscetibilidade espacial e uma seletividade social para a ocorrência de tais fenômenos. A respeito disso Souza (2005, p.85), conclui:

[...] atividades que geram impactos negativos podem ser maléficas, devido ao próprio impacto, para uma enorme parcela da sociedade, mas não para todos, caso contrário não seriam praticadas; se o são, é porque há quem lucre, e às vezes muitíssimo, com elas.

Com relação à consideração de Souza, pode-se citar como exemplo, o sistema ineficiente, antiecológico e caro do tráfego no Brasil, que prioriza o uso de veículos particulares de transportes. Um reflexo de planejamentos e mentalidades políticas falhas, além da poderosa influência da indústria automobilística e seus interesses.

A exagerada prioridade que se dá aos transportes particulares (automóveis), imbuídas do discurso de comodidade, conforto, segurança, flexibilidade e rapidez, acabam por mascarar os elevados custos econômicos e ecológicos associados a essa modalidade de transporte.

E o curioso é que essa opção deformada, que privilegia a parcela da população que possui automóvel particular, acaba, no fundo, sendo ruim para quase todos, até mesmo para a classe média: não apenas devido aos custos ecológicos, ou porque o custo econômico maior pesará nos bolsos dos contribuintes em geral, mas também porque os engarrafamentos, cada vez mais insuportáveis, irão afetar a quase totalidade da população (SOUZA, 2005, p.87).

Souza, ao fazer essa observação demonstra o caos gerado pela crescente motorização das populações urbanizadas que acarretam conseqüências sociais e ambientais tanto em escala local, regional, nacional e global.

Mesmo assim os motoristas parecem dispostos a pagar o preço pelo mal necessário (MACEDO, 2001).

No caso específico de Teresina esse processo é crescente. A cidade tem o centro como o espaço de maior aglutinação de atividades comerciais e de serviços diversos, apresentando um fluxo muito intenso de automóveis pelas ruas de seu núcleo histórico, o que vem causando inúmeras modificações de ordem formal e funcional das estruturas arquitetônicas que contam a história da capital do Piauí desde sua fundação (Figuras 3 e 4).



Figura 03: Fotos da Rua Senador Teodoro Pacheco no período da Fundação de Teresina (em destaque) e em 1970.

Fonte: Gomes (1992).



Figura 04: Fotos da Rua Senador Teodoro Pacheco em 2008.

Fonte: Autora (2008).

As figuras acima demonstram as alterações já citadas no parágrafo anterior principalmente no que tange às funções. Observe que na Figura 03 a mesma edificação abrigou no período de fundação da Capital o Armazém Bom Marchê que comercializava variados produtos (de alimentos a manufaturados), a Papelaria Recife em 1970 e atualmente comporta a Farmácia Big Ben e um estacionamento para veículos automotivos como indica a seta na Figura 04.

A existência de um grande número de estacionamentos privados no centro da cidade está associada diretamente ao aumento do número de automóveis e conseqüentemente, o aumento de emissões de gases poluentes que comprometem o bem-estar social e ecológico dos cidadãos. Muitas cidades são hoje irrespiráveis e Teresina, infelizmente, está caminhando

para esse horroroso destino, sem falar no caos do tráfego, congestionamentos e motoristas cada vez mais estressados.

Cada vez mais novas avenidas rasgam o tecido urbano para permitir o fluxo de um número sempre crescente de carros particulares e, com sua construção, quarteirões inteiros são derrubados e com eles áreas públicas. Tal processo gera modificações profundas na vida cotidiana, pelas mudanças que são impostas aos trajetos, ao ritmo dos passos, às possibilidades do encontro e do acaso. Nesse processo, se diluem ou se destroem os referenciais urbanos indispensáveis à manutenção da identidade entre o cidadão e a cidade cada vez mais marcados por uma relação espaço-temporal dominada pela mercadoria (CARLOS, 2002, p.181-182).

O que vem ocorrendo na maioria das cidades brasileiras, com o processo de expansão urbana, é uma verdadeira decadência de suas áreas centrais nas quais os prédios históricos sofrem continuamente descaracterização interna acompanhada da deterioração de suas fachadas, mediante poluição visual (excesso de placas, faixas, toldos, falta de manutenção), reformas e demolições.

Teresina tem vivenciado a desvalorização de seu centro histórico e paulatinamente o prestígio desse espaço está sendo perdido.

[...] o comércio mais chique e os serviços mais refinados que antes lá se encontravam concentrados, tendem a deixá-lo em troca de outros locais buscando maior proximidade com os consumidores de alto poder aquisitivo (SOUZA, 2005, p.63).

Depreendendo a afirmação de Souza, que faz referência a idéia de que os centros urbanos brasileiros atuais são também na maioria, lugares onde o caos impera (no trânsito, no conforto, na segurança e na beleza), e de onde foge tudo que é bom, os melhores comércios e serviços; os subcentros têm roubado a cena, não somente os de alto e médio status, mas também os populares localizados nas periferias das grandes cidades.

O agravamento dos problemas sociais e ambientais urbanos ocorreu por meio de uma omissão pelos governos em relação aos planejamentos e mecanismos de gestão urbana.

Mas, somente, planos não bastam, fazem-se necessários investimentos financeiros pesados e uma fiscalização e aplicabilidade das leis de maneira eficaz para a resolução de tais problemas.

No caso da melhoria no trânsito, vários países já realizam campanhas para diminuir o tráfego de automóveis e os efeitos da poluição por eles provocados, como por exemplo, construção de calçadas para pedestres, ciclovias, rodízio de automóveis, melhorias no sistema de transporte coletivo rodoviário, ferroviário e metroviário.

Infelizmente o Brasil pouquíssimo se encaixa no perfil desses países, pelo contrário, no país são freqüentes os investimentos para ampliação das áreas de circulação de automóveis (diminuição de calçadas, construção de viadutos, túneis, alargamento de ruas e avenidas).

Toledo (2004, p. 186) afirma que no Brasil, “carros e cidades travam uma batalha de morte, que até o momento têm dado favorecimento aos carros”.

Não obstante empresários e até proprietários de prédios antigos observando que estava surgindo e ampliando-se um nicho de mercado no campo dos estacionamentos automotivos, passaram a adquirir terrenos em áreas estrategicamente situadas ou demolir antigos prédios para investirem em um novo ramo de prestação de serviços.

O processo de expansão urbana, principalmente no caso de Teresina que é bastante horizontalizado e o zoneamento espacial da cidade criou dificuldades de locomoção no

interior da mesma. A população precisa se locomover até o local de trabalho, moradia, estudo e outros, criando problemas de estrutura viária, do transporte coletivo e do tráfego, onde o aumento populacional só os agrava.

Quanto maior a população maior a demanda por automóveis, transporte coletivo, e conseqüentemente maior a poluição sonora, atmosférica, os problemas de saúde associados (estresse, problemas respiratórios, de audição) e a procura de áreas para estacionar.

Em Teresina, segundo informações do chefe do Departamento de Engenharia de Trafego da Superintendência Municipal de Transportes e Trânsito, a cidade tem uma adição em sua frota de 1000 (mil) veículos por mês. Do número total de veículos uma grande parte tem como destino o centro da cidade, adicionando a esse número, podem-se considerar os automóveis das cidades que fazem parte da Grande Teresina (União, Timon, Demerval Lobão, Altos José de Freitas, Currealinho, Monsenhor Gil e outras). (Tabela 01).

Tabela 01- Frota de automóveis do estado do Piauí
até dezembro de 2007

Capital	Interior	Estado
102.494	37.479	139.973

Fonte: Adaptado de DETRAN/Prodepi, (2008).

Na cidade de Teresina a venda de carros cresceu vertiginosamente, a acessibilidade ao automóvel ampliou-se acompanhando uma tendência nacional de financiamentos em longo prazo e de facilidades nas condições de pagamento. Atualmente, 73% (setenta e três por cento) da frota de veículos automotores do Estado está concentrada na capital, significando uma enorme pressão por novos espaços para trafegar e estacionar, criando-se um conjunto de problemas sociais e ambientais na cidade.

Para atender essa demanda os governantes atuais têm se empenhado em minimizar os problemas do tráfego na cidade e os empresários têm cada vez mais investido na criação de novos estacionamentos automotivos privados, no entanto tal esforço não tem satisfeito as reais necessidades, ou seja, a demanda é maior que a oferta.

Durante a pesquisa, realizou-se a catalogação de todos os estacionamentos automotivos privados existentes na área delimitada para estudo no centro da capital. Foram contabilizados 135 (cento e trinta e cinco) estacionamentos, onde se aplicou formulários em 41% desse total, resultando em 55 (cinquenta e cinco) estabelecimentos visitados.

A área selecionada para a realização da pesquisa apresenta dimensões de 1,7 Km² e corresponde aproximadamente 45% (quarenta e cinco por cento) da área do Bairro Centro, que é de 3,8 Km², segundo informações do setor Processamento de Dados da Prefeitura Municipal de Teresina - PRODATER.

Compreendido dentro do Bairro Centro, o perímetro da área de estudo é formado pelos cruzamentos da Avenida Maranhão, com a Rua Benjamin Constant, seguindo no sentido Sul até a Rua Olavo Bilac; no sentido leste até a rua 1º de Maio e no sentido norte até a Rua Benjamin Constant, daí segue no sentido oeste até o ponto inicial. (Figura 05).

Considerou-se o perímetro demonstrado na Figura 05, a seguir, dentro da área do Bairro Centro porque é nele que se aglutinam as principais atividades comerciais e de prestação de serviços, já relatadas nesse artigo.



Figura 05: Localização e delimitação espacial da área da pesquisa no Centro de Teresina-PI.

Fonte: Adaptado de Google Earth (2008).

Diagramador: Igor José Monteiro Soares

Os proprietários de estacionamentos situados no centro de Teresina concordam que houve um aumento bastante considerável no número de automóveis da cidade nos últimos dez anos. A demanda por esse serviço cresceu de tal forma que eles nem se queixam da concorrência com outros estabelecimentos próximos, como também dos estacionamentos situados nas vias públicas, uma vez que os estacionamentos geralmente ficam lotados durante grande parte do dia. Devido à grande demanda alguns donos dos imóveis já pensam em construir edifícios-garagem, tendência dos grandes centros urbanos.

As modalidades oferecidas pelos estacionamentos são: rotativo (cobram por hora), mensal (cobram mensalidade) e rotativo/mensal que oferece conjuntamente as duas modalidades anteriores. A maioria apresenta alvará para funcionamento (69%), entretanto, não foi possível precisar, quanto desse total encontra-se atualizado, tanto por falta de informações seguras por parte dos administradores dos estacionamentos, quanto pelo órgão público municipal que fiscaliza esses estabelecimentos; mas é possível afirmar que nem todos os estacionamentos catalogados na pesquisa encontram-se cadastrados na Prefeitura.

Aproximadamente, média de vagas por estacionamento pesquisado é de 36,4%, cujo maior número de vagas (1495) são ofertadas pela modalidade rotativo/mensal, que representa 80% (oitenta por cento) dos estacionamentos (Tabela 02).

Tabela 02 - Modalidade de serviços prestados e o número de vagas nos estacionamento privados no centro de Teresina-PI

Modalidade de serviços	Quantidade de estacionamentos	%	Nº de vagas	Média de vagas/modalidade
Rotativo	6	11	375	62,50
Mensal	5	9	131	26,20
Rotativo/Mensal	44	80	1495	34,00
Total	55	100	2001	-

Fonte: Pesquisa direta, fev/março (2008).

Levando em conta o fluxo médio diário total de veículos por estacionamentos, que é de 282 (duzentos e oitenta e dois) e o número de automóveis da Capital, seriam necessários haver, aproximadamente 364 (trezentos e sessenta e quatro) estacionamentos nos moldes dos atuais existentes, para abarcar toda a demanda, isso desconsiderando os automóveis do município do interior e do eixo que compreende a Grande Teresina e de outros Estados que periodicamente destinam-se para a Capital e seu centro.

Essa enorme demanda pode ser explicada pela existência de inúmeros carros estacionados nas ruas, avenidas e praças do centro de Teresina, mesmo com o surgimento e ampliação crescente de novos estacionamentos.

A crescente motorização das populações urbanizadas e os problemas no tráfego têm chamado à atenção de especialistas, pesquisadores e governos sobre suas conseqüências para a sociedade, à saúde humana e o meio ambiente.

Analisando essas conseqüências, Macedo (2001, p.306), afirma que elas:

Ocorrem tanto em escala local com as deseconomias [...] Resultantes dos congestionamentos, quanto em escala regional, com os conflitos econômicos resultantes da disputas entre Estado e município pelas indústrias automobilísticas (tais como guerras fiscais) e em escala global, com as emissões de poluentes contribuindo para o agravamento das mudanças climáticas do planeta.

O excesso de automóveis em circulação é a principal causa de congestionamentos nas cidades brasileiras, e no Piauí essa realidade está representada no Gráfico 01.

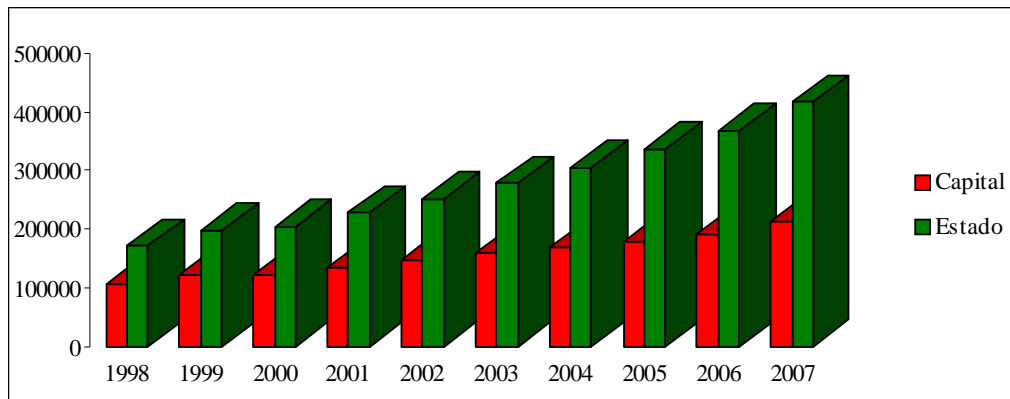


Gráfico 01: Evolução da Frota de veículos do Piauí, mostrando a crescente motorização no Estado e Capital.

Fonte: DETRAN-PI/PRODEPI (2008).

Verifica-se que o Gráfico 01 demonstra a crescente motorização no Estado e Capital em que o número de automóveis em Teresina representa 25% (vinte e cinco por cento) de toda a frota de veículos do Piauí, um número, portanto bastante significativo.

Em Teresina, notifica-se a não existência de estudos diagnósticos sobre a emissão e controle da poluição gerada pelos automóveis particulares por parte dos órgãos públicos, que deveriam desenvolver um trabalho desse tipo. Implica-se dizer, então, que há uma falha nas políticas de gestão e planejamento ambientais que ainda não encararam esse fato como um sério problema, visto que os veículos automotores são as principais fontes de poluição do ar nas áreas urbanas.

O preço pago pela motorização é alto demais e os que menos se beneficiam com o automóvel são os que mais se oneram com as consequências provocadas por esse fenômeno. É preciso redefinir a relação entre acessibilidade e mobilidade.

Inúmeras políticas governamentais refletem os interesses do mercado, estimulando o crescimento da indústria automobilística. É importante considerar se os resultados advindos dessas medidas implicam em benefícios socioambientais ou privilegiam apenas os interesses individuais. A sustentabilidade não pode virar uma mercadoria. Meio ambiente, desenvolvimento e transportes, devem ser tratados com políticas públicas integradas, incluindo a educação para o alcance da conscientização e cidadania da população.

CONCLUSÃO

Teresina, como as demais cidades brasileiras enfrenta atualmente um grande desafio, que requer encontrar um modelo racional de desenvolvimento. Desafio este que se amplia mediante as dificuldades de gestão urbana e de satisfação das necessidades de sua sociedade.

É grande a atração que a cidade de Teresina exerce sobre a população dos municípios mais próximos, configurando-se como um centro polarizador de bens e serviços. O processo de urbanização da cidade continua acelerado e se expandindo acima da capacidade de atender às demandas sociais.

Desde sua fundação, em 1852, a Capital do Piauí seguiu um plano estrutural e um zoneamento urbano que delimitavam sua estrutura viária, a localização das instituições públicas, os padrões residenciais, as atividades comerciais e até mesmo na localização de serviços de caráter especial, como o cemitério por exemplo. No entanto esses planos tornaram-se obsoletos à medida que a cidade foi crescendo, fazendo-se necessário a implementação de novos e mais eficientes programas de políticas públicas voltados para a questão urbana.

A concentração de atividades no centro urbano, definida por um modelo radiocêntrico de urbanização gerou um congestionamento de pessoas e interesses em um único pólo. Mesmo com o desenvolvimento dos subcentros, o núcleo central da cidade ainda é o principal destino dos teresinenses e de tantas outras pessoas que dele dependem.

Dessa forma Teresina, enfrenta um processo semelhante àquele vivenciado por grande parte das cidades brasileiras, devido um intenso ritmo de urbanização em que o não planejamento da expansão da cidade obstaculiza o alcance de um modelo de desenvolvimento socioambiental sustentável.

A busca pela sustentabilidade no meio ambiente urbano só é possível se a cidade passar a ser vista numa concepção social, onde a mesma é um espaço construído por meio de modelos políticos, econômicos e culturais, com a participação de todos em prol de interesses coletivos e individuais em que a presença do poder público é fundamental como mediador desse processo.

É dever e direito de toda a sociedade a participação e responsabilidade na delimitação e desenvolvimento de um almejado modelo sustentável, que respeite a capacidade de suporte da natureza possibilitando e garantindo um estágio de bem-estar social e de qualidade de vida da população. É imprescindível, para o alcance de uma vida socioambiental equilibrada que primeiramente, as concepções de mundo e de vida que nós temos sejam mudadas.

Conceitos cristalizados que naturalizam o meio ambiente e colocam o homem como grande vilão para sua preservação devem ser esfacelados. “É preciso trocar as lentes”; homem e natureza não pertencem a mundos opostos, pelo contrário, é da relação entre sociedade e suas culturas, com os elementos físicos e biológicos que se define o meio ambiente.

Olhando por esse ângulo é possível ver que os impactos gerados pela interação entre homem e natureza, numa relação espaço-temporal, nem sempre são negativos, e que pode

existir, sim, uma relação harmoniosa entre esses elementos criando espaços ambientalmente saudáveis e justos.

A criação e a credibilidade nesses cenários só são possíveis com a adoção, dentre outras, de eficientes políticas públicas de educação ambiental que ajudem na formação de novas atitudes e comportamentos, contribuindo para a formação de indivíduos providos de uma consciência sócioecológica.

A problemática abordada na pesquisa tratou dos aspectos da cidade de Teresina enquanto espaço vivido, e que nele a busca pela satisfação das necessidades da sociedade vem transformando-o de modo que não há uma prioridade à identidade cultural. É necessário vivenciarmos novas práticas orientadas por uma postura que nos ajudem a respeitar e valorizar as naturezas, culturas e identidades de modo sensível e ético.

É comum nos depararmos com pessoas que em seus diálogos, renegam o passado ou excluem-se das “novidades”. A intolerância ao desconhecido e a pretensão de eliminar o que já existiu, é algo que deve ser combatido, uma vez que o ideal de equilíbrio reside na implementação e consolidação de um novo pacto entre homem e natureza, principalmente nos espaços urbanos, os mais habitados.

O problema é que ainda vivemos numa sociedade marcada pela competitividade, muitas vezes desigual, em que grupos com maior força política e econômica acabam sobrepondo seus interesses corporativos em detrimento dos interesses coletivos, utilizando-se, inclusive, de discursos fascinantes para muitas pessoas que se deixam cair nas armadilhas do mercado e acabam alimentando ainda mais o lucro desses grupos sociais.

Faz-se necessário, portanto, a adoção de eficientes políticas públicas integradas que visem à resolução desses problemas. Que os planos diretores que venham a surgir não encarem os problemas urbanos (saúde, transporte, meio ambiente, emprego, saneamento, segurança, habitação, etc..) de Teresina como casos isolados, independentes e efêmeros e, que os gestores e habitantes do município sejam, acima de tudo, sensíveis para perceber que o a qualidade de vida é um direito e desejo de todos. Afinal o alcance da justiça socioeconômica, ambiental e cultural só é possível com atitudes, comportamentos e ações disciplinadas de todos para todos.

REFERÊNCIAS

BEZZON, Lara Crivelaro (org.). **Guia prático de monografias, Dissertações e Teses:** elaboração e apresentação. 3. ed. (ver. e ampl.). Alínea. Campinas: SP, 2005. p. 17 – 25.

CARLOS, Ana Fani Alessandri. O consumo do espaço In: _____. (org.). **Novos Caminhos da Geografia** – São Paulo: Contexto, 2002 – (Caminhos da Geografia).

CORRÊA, Roberto Lobato. **O Espaço Urbano**. 4. ed. São Paulo, SP: Ática, 2002. p. 5-40.

COSTA FILHO, Alcebíades. Sob o signo das águas a gênese urbana do piauiense. In: **Scientia et spes:** revista do Instituto Camilo Filho – v.1, n.2 (2002) – Teresina-PI: ICF, 2002 – semestral. p.15-34.

DETRAN-PI/PRODEPI. **Frota de veículos do Piauí de 1998 – 2007**. Disponível em: <<http://www.pi.gov.br>>. Acesso em: 20 mar

FRANCO, José Patrício, **Capítulos da História do Piauí**. Teresina, 1983. [s.n.].

GOMES, José Airton Gonçalves. In: **Teresina: Ontem e Hoje**. Teresina, Fundação Cultural Monsenhor Chaves, 1992. Duas fotos p&b (escaneadas em dez/2007) .

GOOGLE EARTH.Imagem:Centro de Teresina-PI. Disponível em <[http //earth.google.com](http://earth.google.com)>. Acesso em: 18 mar. 2008.

MACEDO, Laura Valente de. Problemas Ambientais Urbanas causados pelo Trânsito na Região Metropolitana de São Paulo – (RMSP). In: GUERRA, Antonio Texeira; CUNHA, Sandra Baptista da (orgs). **Impactos Ambientais Urbanos**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2001.

PMT. **Lei de Preservação e Tombamento do Patrimônio Cultural do Município de Teresina**. Lei Nº 3602 de 27 de dezembro de 2006. Disponível em <<http://www.teresina.pi.gov.br>> Acesso em: 13 de mar. 2008.

SANTOS, Raimundo Wilson Pereira dos. Uma foto digital color. 2008.

_____. **Desenvolvimento rural e organização do espaço no vale do Tremedal – Parnarama/MA, Brasil**. 2005. Dissertação. (Mestrado em Desenvolvimento e Meio Ambiente). Universidade Federal do Piauí. Teresina - PI, 2005.

SANTOS, Milton. **A Natureza do Espaço**. São Paulo: Hucitec. 1994.

SOUZA, Marcelo Lopes de. **ABC do desenvolvimento urbano**. 2 ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2005.

TOLEDO, Roberto Pompeu de. Carro e Cidade: uma Guerra de morte. In: **Revista Veja**, 17 de novembro de 2004.