

**UNIVERSIDADE ESTADUAL DE MATO GROSSO DO SUL
UNIDADE UNIVERSITÁRIA DE JARDIM
COORDENAÇÃO DO CURSO DE LICENCIATURA EM
GEOGRAFIA**

LUIZ CARLOS XIMENES ROMEIRO

**MOBILIDADE URBANA NA ÁREA CENTRAL DE
JARDIM -MS**

**JARDIM – MS
2015**

LUIZ CARLOS XIMENES ROMEIRO

**MOBILIDADE URBANA NA ÁREA CENTRAL DE
JARDIM – MS**

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado à
Coordenação do Curso de Geografia da Universidade
Estadual de Mato Grosso do Sul, Unidade
Universitária de Jardim, como pré-requisito para
obtenção do grau de Licenciado em Geografia.

**JARDIM – MS
2015**

FICHA CATALOGRÁFICA

Elaborada pelo Serviço Técnico de Biblioteca e Documentação

UEMS – Jardim

ROMEIRO, Luiz C X

Mobilidade Urbana na área central de Jardim – MS/ Luiz Carlos Ximenes
Romeiro- Jardim – MS, 2015

TCC (Graduação) Universidade Estadual de Mato Grosso do Sul

Orientador: Prof Me. Elvis dos Santos Mattos

1. urbanização
2. Produção das cidades
3. Mobilidade Urbana
4. Trânsito .
5. indústria automobilística.

É concedida à Universidade Estadual de Mato Grosso do Sul, permissão para publicação e reprodução de cópias deste trabalho de Conclusão de Curso (TCC) somente para propósitos acadêmicos e científicos, resguardando-se a autoria do trabalho.

Luiz Carlos Ximenes Romeiro

TERMO DE APROVAÇÃO

LUIZ CARLOS XIMENES ROMEIRO

MOBILIDADE URBANA NA ÁREA CENTRAL DE JARDIM – MS

Trabalho de Conclusão de Curso aprovado como requisito parcial para obtenção do grau de Licenciado em Geografia, da Universidade Estadual de Mato Grosso do Sul, pela seguinte Banca Examinadora:

Orientador: Prof. Me. Elvis dos Santos Matos

Coord. do Curso de Geografia, UEMS
Profa. Dra.

Coord. do Curso de Geografia, UEMS
Prof. Me. Igor Gomes

Jardim, 25 de novembro de 2015

DEDICATÓRIA

Dedico este trabalho aos meus pais Mártir Romeiro Aristimunha e Laurentina Ximenes Romeiro pelo incentivo à educação e exemplos de caráter e honestidade ensinados em todos os momentos desta e de outras caminhadas. Em especial, as minhas filhas Ana Carla Rodrigues Romeiro e Luciani Vietczinski Ximenes a quem procuro ser espelho de vida.

AGRADECIMENTOS

Agradeço primeiramente a Deus, pois, na fé me faz crer na concepção da vida, sendo meu refúgio e meu amparo espiritual para as conquistas materiais.

Ao meu Orientador Prof. Me. Elvis dos Santos Matos, pelo suporte, incentivo, direcionamento e aprendizado. Também pela compreensão, paciência e profissionalismo dispensado a minha pessoa no sentido de proporcionar subsídios para alcançar o resultado final deste trabalho.

À todos os professores que contribuíram com seus respectivos conhecimentos para que minha formação intelectual se tornasse um pouco mais avançada. Em especial a professora Dra. Sandra Cristina de Souza pelas conversas muito produtivas que nos orientam para os percalços da vida.

Aos meus colegas de trabalho da polícia militar que supriram minha ausência nos horários de aula, bem como aos superiores hierárquicos que me permitiram tal afastamento durante as jornadas de 24 horas nos plantões, compreendendo a importância da busca pelo conhecimento.

Agradeço também a todas as pessoas que passaram pela minha vida neste período e que ainda de maneira discreta e anônimas, contribuíram de maneira positiva sempre incentivando para que eu pudesse concluir esta etapa.

MEU MUITO OBRIGADO!!!.

EPÍGRAFE

“ Se produzirmos os veículos eles, terão de construir as estradas.”

(Henry Ford)

MOBILIDADE URBANA NA ÁREA CENTRAL DE JARDIM - MS

RESUMO

O objetivo dessa pesquisa é possibilitar uma afirmação a partir de um embasamento teórico sobre a existência de deficiências na mobilidade urbana na cidade de Jardim – MS, em particular na área central, ou seja, a área delimitada como objeto de análise deste trabalho. E a partir de tal afirmação, analisar as causas que as ocasionam.

Para tanto recorreremos ao estudo do processo histórico de construção das cidades, evolução e urbanização, bem como a expansão das atividades econômicas, sobretudo da indústria automobilística. Ainda, estudos que nos levam a compreender melhor a estruturação do trânsito. Legislação através de seus variados mecanismos, como: Processo de produção e urbanização das cidades, Estatuto das Cidades, Plano Diretor, Código de Trânsito Brasileiro. Enfim, uma gama de objetos que nos permitam registrar por escrito uma idéia mais próxima da realidade proposta para o assunto em discussão.

Palavras-chave: Urbanização; Produção das cidades; Mobilidade Urbana; Trânsito; indústria automobilística.

MOBILIDADE URBANA NA ÁREA CENTRAL DE JARDIM - MS

ABSTRACT

The objective of this research is to enable a claim from a theoretical basis for the existence of deficiencies in urban mobility in the city of Garden - MS, particularly in the central area, ie the area bounded as analyzed in this work. And from this statement, analyzing the causes that cause.

For this we turn to the study of the historical process of construction of cities, development and urbanization and the expansion of economic activities, especially the automotive industry. Still, studies that lead us to better understand the structure of the traffic. Legislation through its various mechanisms such as: Process of production and urbanization of cities, the City Statute, Master Plan, the Brazilian Traffic Code. Finally, a range of objects that allow us to record in writing a closer idea of the reality proposed to the subject under discussion.

Keywords: urbanization; Production of cities; Urban mobility; Traffic;. Auto Industry.

LISTA DE FIGURAS

Figura 01 - Evolução da urbanização brasileira	16
Figura 02 - Crescimento e projeções da população brasileira	18
Figura 03 – Crescimento urbano no Centro Oeste brasileiro	19
Figura 04 – Qualidade de vida em Campo Grande – MS	23
Figura 05 – Crescimento populacional de Jardim – MS	26
Figura 06 – Evolução populacional brasileira	33
Figura 08 – Frota de veículos de Guia Lopes da Laguna.....	40
Figura 09 – Frota Jardim	41
Figura 10 – Mapa estadual veículos por cidade	42
Figura 11 - Acidente de trânsito Jardim - MS área central	43
Figura 12 - Condutores no cruzamento de ruas na área central de Jardim - MS.....	43
Figura 13 – Cruzamento Rua 1º de Maio com Av. Duque de Caxias	44
Figura 14 – Ocupação espaço viário área central.....	44
Figura 15 – Ocupação espaço viário área central	44
Figura 16 – Ocupação espaço viário área central	45

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

CTB – Código de Trânsito Brasileiro

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística

DETRAN – Departamento de Trânsito

ANFAVEA – Associação Nacional de Fabricantes de Veículos Automotores

DENATRAN – Departamento Nacional de Trânsito

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO.....	13
Capítulo 1 - Considerações Sobre a Urbanização Brasileira	15
Capítulo 2 – A Produção das Cidades e a Problemática Urbana	25
Capítulo 3 – Mobilidade Urbana em Jardim – MS, análise da circulação e fluxo de veículos na área central da cidade, Quadrilátero que concentra o maior fluxo de automóveis	30
Capítulo 4 – Apresentação e Análise do Resultado.....	36
CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	46
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....	49
APÊNDICE	51

INTRODUÇÃO

Neste trabalho, realizamos um estudo sobre a mobilidade urbana e os problemas de trânsito associados à organização espacial da cidade de Jardim, Mato Grosso do Sul. Para isso, utilizaremos como recortes intra-urbanos, da área central, mais especificamente o recorte composto pelo quadrilátero composto pela ruas primeiro de maio, av. Duque de Caxias, Mal. Rondon e quatorze de maio, onde se concentram maiores pólos geradores de tráfego, comércio, bens e serviços da área central da cidade de Jardim – MS.

Notamos intensa movimentação de pessoas e veículos, incluindo motocicletas e bicicletas e de pessoas que circulam a pé que se movimentam em suas relações sociais e de trabalho. Como aporte científico, utilizamos como metodologia, a avaliação de fontes documentais diretas e indiretas através de uma revisão bibliográfica geral de diversos autores que abordam o processo de produção do espaço e a segregação sócio- espacial urbana.

Assim como à aferição de bibliografia específica de livros, artigos, Estatuto das Cidades, Código Brasileiro de Trânsito, jornais, revistas, dissertações de mestrado e teses de doutorado apresentado em outras localidades, adaptando à realidade da cidade de Jardim, considerando as devidas proporções. Através de entrevistas com a autoridade de trânsito no município, agentes fiscalizadores, comandante da polícia militar, gestores imobiliários, usuários da rede viária, Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), gerência de Planejamento Urbano de Jardim, cartórios de registros de imóveis e a Caixa que é o banco administrador dos recursos públicos para infraestrutura urbana e o prefeito municipal,

Buscamos identificar as causas fundamentais destes problemas de mobilidade e as implicações na vida cotidiana da cidade. Nesse sentido foi feita a análise de documentos existentes na Prefeitura Municipal de Jardim e no Instituto de Planejamento Municipal (IPLAM) e através do Plano Diretor e a Lei Orgânica, possibilitando perceber as possíveis transformações na legislação para o beneficiamento do aumento de licitações de construções e quais os locais mais privilegiados pelos agentes, o que consequentemente agrava o processo de segregação.

Exploramos concepções importantes sobre a cidade, o processo de produção e organização do espaço urbano, bem como apontar para outras situações que

eventualmente ocorram e que não contemplem a proposta inicial propiciando assim, uma vertente para futuras avaliações científicas. Realizamos uma rápida apresentação do município de Jardim, tratando do seu processo de desenvolvimento socioespacial destacando ainda o cenário do uso e da ocupação e parcelamento do solo urbano da cidade.

No capítulo 1 será destinado as considerações gerais sobre a urbanização brasileira. Seguido pelo capítulo 2 tratando da Produção das cidades e a problemática urbana e o capítulo 3 discutindo a mobilidade urbana de Jardim – MS em especial a área central, quadrilátero composto das principais vias urbanas que é o recorte específico para análise deste trabalho.

Capítulo 1

1. CONSIDERAÇÕES SOBRE A URBANIZAÇÃO BRASILEIRA

Após séculos mantendo se como um país eminentemente agrário, o Brasil que até então concentrava suas atividades econômicas na agricultura, inicia um processo de urbanização, o qual ocorre de maneira muito rápida e tem início marcante na década de 1950. Neste sentido, algumas regiões apresentam maior destaque, como é o caso do Recôncavo Baiano. De maneira que a metrópole marca presença sobre a colônia, ou seja, constitui se um centro administrativo e comercial. (Santos, 2005).

Com a corrida pelo ouro em Minas Gerais no século XVIII ocorre uma movimentação urbana a qual proporciona a origem de cidades com porte consideráveis para seu tempo. Formando uma elite urbana, tendo em vista que suas atividades econômicas não tinham relação com setor agrícola. Santos (2005).

Outro momento de retomada da urbanização de acordo com Maricato (2001) acontece na década de 1930, sendo o principal período de mudança de foco dos investimentos estatais, passando a investir pesado em infraestrutura para industrialização, diz que na década de 1950 ocorre uma nova etapa desse processo, com a produção de bens duráveis e de bens de produção. Fato, que provoca mudanças no modo de vida dos consumidores de maneira muito significativa, incidindo diretamente nas cidades, ocasionando uma profunda transformação desde a ocupação do solo urbano até o interior da moradia.

A industrialização pós década de 1950 substitui as importações e motiva a imposição de uma nova realidade, onde o urbano é o principal foco da população brasileira. Seguindo essa tendência de crescimento podemos observar melhor o crescimento urbano a população, conforme a figura 1 demonstra, onde em apenas 70 anos, cerca de 84% da população brasileira passou a viver em cidades. Enquanto a população rural, reduziu para cerca de 16% de toda a população brasileira.

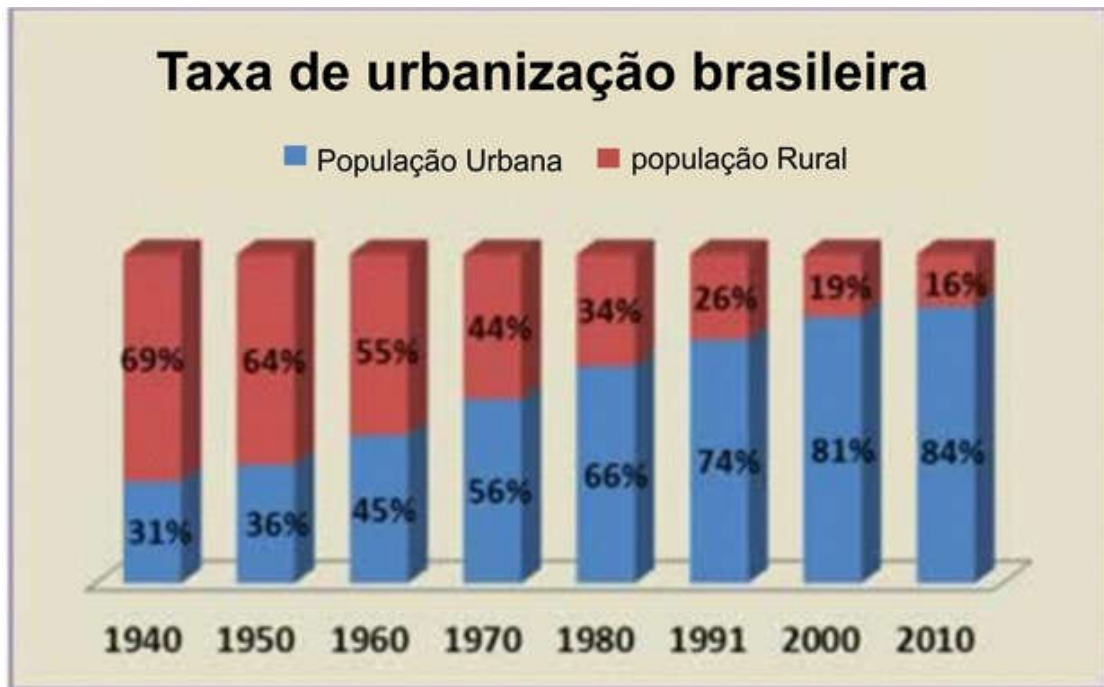


Figura 1: urbanização brasileira (Fonte: IBGE)

De acordo com Milton Santos (2001) o Brasil deixa de ser agrícola no final da década de 1960, quando a sua população urbana perpassa os 50%. O motivo destas mudanças é a mecanização das atividades de plantio e colheita no campo, que expulsa enormes contingentes de trabalhadores rurais, sendo atraídos pelas oportunidades oferecidas na indústria urbana e acesso a saúde, educação e empregos.

Para Santos (2005) o aumento da mecanização nas áreas agrícolas ocasionou o êxodo rural, associado a altas taxas de natalidade em detrimento a taxa de mortalidade, contribuindo para um aumento populacional sem precedentes no país.

Conforme (BERNARDES, 2006) o crescimento urbano brasileiro que acompanha o cenário mundial ocasionado por questões políticas e econômicas, surpreenderam os municípios despreparados e desordenados. O que causou inúmeros problemas sociais e ambientais no que se refere as necessidades básicas desses migrantes.

A urbanização brasileira tem relação com vários fatores e consequências, dentre elas estão o desenvolvimento econômico, ocasionado pela substituição das importações através da industrialização aumentando o mercado interno de consumo, aumentando o Produto Interno Bruto (PIB). Estes fatores de crescimento do mercado de trabalho, geram muitas vagas de empregos urbanos, transformando os trabalhadores em assalariados. Ocasionalmente dessa forma a divisão social do trabalho. Ocorre o

deslocamento populacional desses trabalhadores, alterando a estrutura demográfica do país e do processo de urbanização.

Temos neste o início do processo de segregação socioespacial com um modelo econômico concentrador de renda e população que são mal remunerados. O resultado dessa concentração de renda faz surgir uma estrutura urbana fragmentada e aumento das periferias urbanas. Caiado (2002)

O dinamismo econômico da década de 1970, passa a perder força na década de 1980 que amplia o setor informal com a geração da informalidade nas empresas capitalistas.

Para atender a crescente parcela populacional urbana, o poder público implementou políticas habitacionais com a criação do Banco Nacional de Habitação integrado ao Sistema Nacional de Habitação, porém a classe média, que era a classe que mais crescia nas cidades, foi quem obteve maior benefício, pois a concentração de renda foi fator de impedimento ao acesso de muitos a moradia. Esse sistema só funcionou bem, durante o período em que o país apresentou taxas de crescimento econômico consideráveis.

Mas o crescimento demográfico associado a recessão econômica ocorridos nas décadas de 1980 e 1990, influenciaram no Produto Interno Bruto (PIB) tornando os inviáveis perante ao novo quadro de demandas na infraestrutura e na geração de empregos. Essa redução na renda per capita só aumenta a desigualdade que já existia, concentrando a pobreza nas cidades. Sobretudo na Região Sudeste do Brasil, onde ocorre historicamente a maior concentração populacional brasileira.

Na década de 1980 o crescimento das cidades médias modifica o padrão de crescimento das cidades, com o aumento das cidades entre 100 mil e 500 mil habitantes, cujas taxas de crescimento superam as metrópoles. De acordo com Santos (2005) a redução dos custos na produção, com mão de obra e impostos formam fatores que influenciaram diretamente na importância das áreas metropolitanas. Porém, não diminuindo sua importância, mas, reafirmando as como centro de decisões com uma maior circulação de informações.

A conformação espacial urbana sofre o reflexo do desenvolvimento econômico nacional em suas diferentes etapas, cujo início ocorre a partir da década de 1950 com o início do processo de urbanização. Conforme Fernanda Zuquim (2006),

Para Fernanda Zuquim (2006)

O desenvolvimento metropolitano veio, portanto, acompanhado de problemas sociais e ambientais, tais como a falta de moradias e favelização, a carência de infra-estrutura urbana, o crescimento da economia informal, a poluição, o trânsito, a periferização da população pobre e ocupação de áreas de mananciais.

Já de acordo com Caiado (2002) o poder público é conivente com o crescimento imobiliário de forma ilegal, intercalando-se em atender as demandas por habitação pela classe pobre e também aos interesses do capital imobiliário pelos lucros.

Com base no que descrevemos até agora, podemos verificar que a urbanização brasileira, no cenário mundial, obteve destaque, pois passa de uma condição de país rural para urbano num período de 50 anos. Além de passar por um grande crescimento populacional, de forma acelerada, o que concentrou mais e mais pessoas dentro das áreas urbanas.

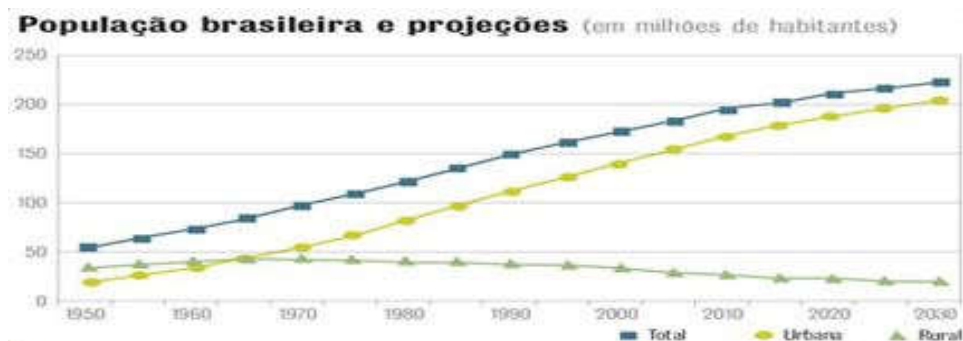


Figura 2: População brasileira e projeções. Fonte: ONU

Em 1970, 56% dos brasileiros moravam em áreas urbanas. Na atualidade são 80% e até o ano de 2050, segundo estimativas da Organização das Nações Unidas (ONU), 90% se concentrarão em grandes centros e a população nacional girará em torno de 200 milhões de pessoas. Isso significa que as aglomerações urbanas devem receber 63 milhões de novos habitantes nos próximos 44 anos. Apesar de o crescimento acontecer em praticamente todo o território nacional, esse crescimento ocorre de forma bastante desequilibrada.

Atualmente, os moradores urbanos se concentram em nove regiões metropolitanas. As maiores tendem a permanecer grandes, e outras tendem a surgir pela lógica da concentração populacional urbana.

A expansão econômica pode ter sido um dos principais motivos que levaram o Centro-Oeste a registrar as maiores taxas de aumento populacional das últimas três décadas. Campo Grande (MS), Cuiabá (MT), Goiânia (GO) e Brasília (DF) foram as capitais que mais cresceram no país entre 1970 e 2000.

É inegável que o incremento populacional dessa região foi importante para equilibrar o processo de urbanização brasileiro, revertendo a tendência histórica de concentração no Sudeste. Por outro lado, esse fenômeno de crescimento acentuado na região Centro-Oeste, requer atenção para que as situações adversas classificadas como verdadeiras tragédias urbanas em nível nacional, como poluição dos recursos hídricos e do ar, desmatamento, déficit de moradias, congestionamento de veículos, moradores de rua, violência, enchentes e desmoronamentos não se repitam.

A cidade que mais cresceu, em termos populacionais, nas três últimas décadas, foi Campo Grande - MS. Em 1970, a capital do Mato Grosso do Sul contava 140 mil habitantes. Em 2000, eram 663 mil, quase cinco vezes mais. Cuiabá viu sua população aumentar de 226 mil para 1 milhão e, em Goiânia, o salto foi de 450 mil para 1,6 milhão no mesmo período. No Distrito Federal e no seu entorno, os moradores somavam 761 mil em 1970. Em 2000 eram 2,9 milhões. Somente essas quatro áreas abrigaram 4,7 milhões de habitantes adicionais nos últimos 30 anos. Acolhem quatro vezes mais gente hoje do que em 1970. Suas taxas de crescimento populacional variaram de 4,3% a 5,2% ao ano, enquanto a média nacional foi de 2,7%.

As cinco cidades cuja população mais cresceu entre 1970 e 2000

Cidades	Região	1970	2000	Crescimento anual (em %)
Campo Grande	Centro-Oeste	140.233	663.621	5,2
Cuiabá	Centro-Oeste	226.437	1.051.183	5,1
Brasília	Centro-Oeste	761.961	2.965.951	4,5
Goiânia	Centro-Oeste	450.538	1.651.691	4,3
Manaus	Norte	534.060	1.865.901	4,2

Figura 3: As cinco cidades cuja população mais cresceu entre 1970 e 2000 (Fonte: IPEA)

O diagnóstico foi apresentado no estudo "Um exame dos padrões de crescimento das cidades brasileiras", realizado pelo Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Ipea) em conjunto com o Banco Mundial (Bird) e a Universidade Brown, nos Estados Unidos. Dados do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) mostram que de 1985 a 2003 o Produto Interno Bruto (PIB) da região cresceu 103%. Quase o dobro da média nacional registrada no mesmo período, de 55%. Na safra 2002/2003, a produção de soja foi responsável por 1,4 milhão de hectares em Campo Grande. O milho cobriu 708 mil hectares e o trigo 90 mil hectares. Em 1997, a agropecuária representava 1,66% do PIB de Campo Grande. Três anos depois respondia por 1,97% do PIB.

Raquel Rolnik, secretária nacional de programas urbanos do Ministério das Cidades em 2006 diz que:

Esse movimento de interiorização da urbanização era esperado e teve início com a inauguração de Brasília. Nesse sentido, o resultado do estudo não é surpreendente, pois o processo migratório veio com a expansão da oferta de emprego, e uma das maiores motivações da migração é a busca por trabalho.

Daniel da Mata, pesquisador e um dos autores do estudo do Ipea, lembram que a evolução do Centro Oeste, que passou a ser também área de processamento do agronegócio atraiu a indústria de transformação, além dos setores de alimentação e bebidas, o comércio varejista e atacadista e os serviços de transporte e logística.

De acordo com a pesquisa do Ipea, os indicadores sugerem que a atração de novos residentes resulta da necessidade de atendimento à demanda por serviços na fronteira agrícola em rápida expansão.

Rodolfo Vaz de Carvalho, secretário municipal de agronegócio de Campo Grande em 2006 diz que:

O governo e a prefeitura têm realmente uma iniciativa agressiva para atrair novos investimentos por meio de incentivos fiscais. A prefeitura chega a doar áreas, dependendo do volume de investimento. O agronegócio foi de fato o grande esteio do estado de Mato Grosso do Sul, e mais especificamente de Campo Grande, entre 1970 e 2000, e a circulação de riquezas atrai pessoas.

Para Ermínia Maricato, professora da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo (FAU) da Universidade de São Paulo (USP) que durante quase três anos foi secretária executiva do Ministério das Cidades. Os centros urbanos do Centro Oeste ainda são

agradáveis e têm qualidade de vida,mas padecem de um mal que um dia vai cobrar seu preço.

Ermínia Maricato (2006) diz:

A urbanização está ocorrendo de forma dispersa. Isso significa terra ociosa e, portanto, cara, o que expulsa gente para a periferia e eleva o custo da infraestrutura urbana. A urbanização em curso no Centro-Oeste caminha para uma segregação que vai, em algum momento, se traduzir em violência e conflitos.

O modelo paulistano e de muitas outras metrópoles não deveria ser reproduzido, estima-se que cerca de 33% dos pobres brasileiros vivam em grandes centros do Sudeste. Concentram-se também nas regiões metropolitanas 80% dos que vivem em favelas e a tendência é de que o país tenha um número crescente de metrópoles, das 123 regiões analisadas pelo Ipea, somente três metrópoles estavam na faixa de 2 milhões de habitantes em 1970 e no ano de 2000 esse número saltou para dez metrópoles.

Nem tudo converge para as grandes cidades, em 1970, nas aglomerações urbanas do Brasil com média de 4 milhões de habitantes, a indústria empregava 31% das pessoas e o setor de serviços 58%. Nas regiões metropolitanas menores, com média de 130 mil habitantes, naquele mesmo ano, 19% da população trabalhava na indústria e 47% na prestação de serviços.

Para 2010, a estimativa é de que, nas maiores cidades, 22% dos trabalhadores estejam em indústrias e 76% nos serviços. Nas menores cidades a indústria deverá ter em seus quadros 26% da população, enquanto o setor de serviços empregará 69%. Assim com o desenvolvimento do sistema urbano a indústria tende a se deslocar das grandes cidades para a periferia e depois para cidades menores.

O trabalho "Um exame dos padrões de crescimento das cidades brasileiras" mostra que esse movimento acontece porque a indústria procura sempre custos, como salários, aluguéis e matérias primas mais baixos, além de um posicionamento logístico de qualidade.

Segundo Daniel da Mata (2006):

Em 2010, cerca de 80% da população dos grandes centros urbanos do Brasil estará empregada no setor de serviços, o que indica a descentralização da indústria e a mudança da fonte principal de emprego dos habitantes das maiores cidades. Embora o setor de serviços cresça tanto nas grandes como nas pequenas aglomerações, a indústria cai nas primeiras, mas cresce de forma considerável nas de menor porte.

Para Daniel da Mata, um dos autores do trabalho “Um exame dos padrões de crescimento das cidades brasileiras”, os países desenvolvidos já passaram por essa transição e o movimento no Brasil só agora começa a ser notado e essa tendência também indica que a dinâmica do sistema urbano no Brasil apresenta um processo de diversificação crescente nas grandes cidades e de maior especialização econômica naquelas de porte médio. Em relação ao setor secundário, o volume de mão de obra empregada diminui com o aumento do tamanho das cidades.

O professor Carlos Roberto Azzoni da Faculdade de Economia, Administração e Contabilidade (FEA) da Universidade de São Paulo (USP) diz:

A indústria está se deslocando para cidades mais baratas, mas ainda próximas dos grandes centros, o que não colabora para a redução da desigualdade espacial e territorial brasileira. Desta forma é possível explicar porque cerca de 80% da população urbana ainda se concentra em nove ou dez regiões metropolitanas.

De acordo com o pensamento do professor Azzoni, algumas mudanças contribuíram para esse movimento. Hoje com o avanço das telecomunicações, é possível controlar tudo a distância e os processos produtivos estão mais padronizados e automatizados. Para ela a fábrica e a “inteligência” da empresa pode ficar em localizações distintas, conforme o que lhes melhor convir. Já o setor de serviços fica concentrado perto aos seus centros consumidores, ou seja, em centros urbanos.

Marta Lúcia da Silva Martinez, diretora de urbanismo do Instituto Municipal de Planejamento Urbano (Planurb), de Campo Grande, informa que dos 760 mil habitantes da cidade, por volta de 12 mil estão em favelas, proporção bastante inferior à registrada em São Paulo. Os dois maiores problemas detectados na cidade foram o transporte público e a política de habitação. Desde 1936, Campo Grande tem um plano diretor constantemente revisado. Como a população está espalhada, os custos de infraestrutura são altos.

Martinez (2006) explica que está sendo revista a política habitacional de Campo Grande – MS para motivar a ocupação das áreas ociosas e disponíveis, como forma de diminuir os vazios urbanos da cidade.



Figura 4: Indicadores da qualidade de vida em Campo Grande - MS

Fonte: Ipeadata (2014)

Em 2001, foi aprovado o Estatuto da Cidade, Lei que regulamenta a política urbana é uma Lei que visa atribuir aos municípios a obrigação de cumprir sua função social, garantindo qualidade de vida aos moradores e sustentabilidade à existência da urbe.

Maricato (2006) diz:

Se o estatuto da fosse aplicado, o Brasil poderia ser completamente diferente. Mesmo assim é importante lembrar que, além de colocá-lo em prática, é preciso dar o direito de as pessoas morarem nas cidades.

A Lei denominada Estatuto das Cidades entre outras medidas, prevê a garantia do direito à terra urbana, à moradia, ao saneamento ambiental, à infraestrutura urbana, ao transporte e aos serviços públicos, ao trabalho e ao lazer. Prevê também a gestão democrática na formulação, na execução e no acompanhamento de planos, programas e projetos de desenvolvimento urbano e mais, a cooperação entre os governos, a iniciativa privada e os demais setores da sociedade no processo de urbanização e a oferta de equipamentos e comunitários o Brasil teria cidades perfeitas se, para criá-las bastasse o arcabouço legal.

Um dos vários pontos positivos e factíveis do estatuto é a exigência de que as cidades tenham um plano diretor, um instrumento básico da política de desenvolvimento do município. "Estamos incentivando a criação de planos Brasil afora. Atualmente, 1.000 municípios estão elaborando seu plano pela primeira vez" diz Rolnik.

A secretária explica que as cidades com mais de 20 mil habitantes, ou que fazem parte de aglomerações urbanas, têm até outubro do ano de 2012 para aprovar seus planos. Os municípios turísticos, mesmo que não atinjam o número mínimo de habitantes estipulados em vinte mil ou aqueles que sofrem algum tipo de impacto

ambiental, também são obrigados a fazer seus planos, mas ainda não têm prazo definido para aprovação.

Como disse o geógrafo Milton Santos em seu livro “As cidades nos Países Subdesenvolvidos”, "tanto do ponto de vista da organização regional como do ponto de vista da organização interna, a cidade é, enfim, uma autêntica e total representação da região a que preside e do mundo com o qual comercia".

Capítulo 2

A PRODUÇÃO DAS CIDADES E A PROBLEMÁTICA URBANA

Conforme Sposito (1994, p. 32), “... é muitas vezes difícil pensar que em algum período da história as cidades não existiram.”. Pois o cotidiano do cidadão o envolve de tal modo, que sua percepção do local onde vive não consegue conceber as relações de suas vivências fora do espaço, como a cidade. Todas as cidades, entretanto, tiveram sua gênese e foram produzidas pelas relações de trabalho que as sociedades travaram em seu seio, para que se possa compreender o estágio atual de cada cidade, é imprescindível estudar sua história e seus processos.

Entender a cidade de hoje, aprender quais os processos que dão conformação à complexidade de sua organização e explicam a extensão da urbanização neste século, exige uma volta às suas origens e a tentativa de reconstruir, ainda que de forma sintética, sua trajetória. (SPOSITO, 1994, p. 11).

Isolado, o homem sente-se desarmado; por isso liga-se espontaneamente a um grupo. Incorporado ao grupo, ele sente pesar sobre si o constrangimento de disciplinas inevitáveis, mais em troca, fica protegido em certa medida contra a violência, a doença, a fome, almeja melhorar sua moradia e satisfazer também sua profunda necessidade de vida social.

Eles surgiram em diversas áreas e em diversos tempos, dando origem as cidades atuais com suas características oriundas de circunstâncias particulares: defesa militar, descobertas científicas, administrações sucessivas, recursos naturais, recursos econômicos, desenvolvimento progressivo das comunicações e dos meios de transportes.

E, para unir estes aglomerados, surgem os caminhos que, por sua vez, são superados progressivamente pelas estradas de rodagem e pelas estradas de ferro, com o objetivo de transportar pessoas e mercadorias. (BENAKOUCHE, 1995).

De modo que, partindo dessa premissa, verificamos que o surgimento das cidades, bem como seu desenvolvimento, originam se nas necessidades sociais do ser humano, apresentando características provenientes de situações específicas, independente de localização e tempo.

Formando se, a partir de áreas que atendam suas necessidades de sobrevivência e que se encontram na natureza como por exemplos as margens de rios, os quais servem para saciar a sede, regar culturas e também como meios de ligações como outros conglomerados, ou seja, como um caminho que interliga comunidade.

A cidade de Jardim surge especificamente no ano de 1957, onde de início era um posto militar para os militares responsáveis pela construção da rodovia que ligaria as cidades de Aquidauana a Porto Murtinho e posteriormente passou a vilarejo depois a distrito e enfim se consolidando como cidade e atualmente é considerada uma cidade pólo da região Sudoeste do estado de Mato Grosso do Sul por suas relações com as cidades que compõem esta microregião ou seja, Porto Murtinho, Caracol, Bela Vista, Guia Lopes da Laguna, Nioaque e Bonito.

Desta forma, ela configurou-se como a maioria das cidades nacionais, em sua constituição urbana predominante a partir do processo do êxodo rural, aqui já esclarecido. Jardim passa por esse período segundo Gomes por volta da década de 1970, o que provoca profundas mudanças na cidade, tanto em termos populacionais como em termos de infra-estrutura.

Crescimento populacional do município de Jardim - MS, subdividida por zonas a partir de 1970.

Jardim	Décadas	1960	1970	1980	1991	2000	2010
	População Rural	-	3.358	2.784	1.724	1.589	1.605
	População Urbana	-	7.102	11.038	17.601	20.953	22.741
	População Total	6.061	10.460	13.822	19.325	22.542	24.346

Figura 05 – Crescimento populacional do município de Jardim - MS, subdividida por zonas a partir de 1970.

Fonte: GOMES, 2012.

O gráfico apresentado demonstra como a população de Jardim – MS também seguiu o processo nacional de urbanização, com uma grande parcela populacional concentrada dentro da área urbana da cidade, com uma parcela rural não expressiva.

Em revisão inicial citamos Dupuy (apud BENAKOUCHE, 1995, p. 55) na qual observa fatos da evolução humana do ponto de vista tecnológico, dizendo: “existe primeiro uma técnica e depois seu efeito social ou espacial”.

Já na Carta de Atenas (2008, p. 01) relata que: “A vida só se desenvolve na medida em que são conciliados os dois princípios contraditórios que regem a personalidade humana: o individual e o coletivo”.

O binômio acessibilidade e trânsito está intrinsecamente relacionada a mobilidade urbana. Basta começar a conduzir pelas ruas de qualquer cidade, independentemente do seu tamanho ou classificação hierárquica que logo perceberemos o problema da organização no trânsito. São diversas categorias de veículos em intensa movimentação, num indo e vindo incessante para atender suas diversas atividades de trabalho, lazer, estudos. (Sposito, 1994)

E aí que ocorre o problema, pois o meio de transporte utilizado não encontra organização estrutural para atender tal demanda. Ou seja, a infraestrutura oferecida não supre a necessidade com a construção de vias de acesso, sinalização adequada, oferta de meios alternativos coletivos de transporte, enfim, medidas de planejamento adequados à forma estrutural da cidade, com ações efetivas de gerenciamento de tráfego.

Toda essa problemática moderna ocasionada pelo crescimento expansivo dos meios de transporte fazem parte de um contexto urbano somado a acessibilidade deficitária pela falta organizacional no desenvolvimento das cidades tornam se diretamente fator de influência da qualidade de vida nos centros urbanos.

Mesmo com uma considerável existência de informações relativas a mobilidade urbana, há necessidade de intensificar pesquisas sobre como está o trânsito de veículos, pedestres, ciclistas, motociclistas, enfim os meios utilizados para deslocamento na área urbana da cidade de Jardim – MS.

Em “Dilemas Urbanos Novas abordagens sobre a cidade” (Carlos e Lemos, 2003) é possível observar a ausência de uma discussão que contemple o assunto da mobilidade urbana, fato que permite perceber como o tema é recente e apresentando carência em referência teórica.

A própria discrepância entre as residências e o locais de trabalho, fruto da segregação sócio espacial das classes, tornam-se problemas que só evoluem no decorrer dos anos no sentido de influenciar em questões como a qualidade de vida das pessoas e na mobilidade urbana.

Nas grandes cidades umas das situações que colaboram de maneira significativas para uma mobilidade eficiente é o desenvolvimento desigual entre as regiões urbanas.

Enquanto o Centro proporciona um número maior de empregos, os bairros por sua vez não ofertam um número suficiente para que ocorra um equilíbrio sócioespacial de mão de obra. Ou seja, ocorre um desequilíbrio organizacional do espaço e das atividades diversas, como comércio, serviços e lazer.

Em Jardim percebe-se esse desnível da seguinte maneira: área comercial, de serviços e de lazer concentram se basicamente na área central da cidade. Embora houvesse uma discussão que contemplasse tal situação, durante a elaboração do Plano Diretor do Município, que foi implementado no ano de 2012. Onde se apresenta proposta de zoneamento urbano.

A situação desfavorável na mobilidade da área em questão é consequência de um planejamento ineficaz por parte do poder público e de seus gestores. Ainda que pese as condições impostas pelo processo de construção das cidades. Em particular as interioranas, como é o caso de Jardim.

As discussões sobre o assunto, inicia se em nível nacional e de forma verticalizada chega até nós, ou seja, em âmbito municipal, inclusive com medidas efetivadas pelo legislativo federal e alguns municípios, além de programas já existentes no Ministério das Cidades e tornando desafios importantes para prefeituras do país. Tornando este tema muito oportuno e interessante para apontar as condições de mobilidade na cidade de Jardim – MS uma vez que a cidade se insere neste novo modelo de situação no trânsito, com cada vez mais veículos ocupando as ruas.

No entanto, apesar de correntes de pensamentos apontarem para a inviabilidade do modelo existente e sugerirem uma saída estrutural de ordem coletiva, por entenderem que a infraestrutura urbana, não consegue acompanhar o crescente número de veículos, além dos danos ao meio ambiente, apontando para a necessidade de uma reavaliação da circulação na cidade, diminuindo a circulação automotora, ou seja, menos dependente do automóvel.

O automóvel se consolida como o principal produto da indústria no século XX e seu processo de produção com crescimento cada vez mais acentuado, fazendo com esse processo capitalista de crescimento de mercado, com metas mais e mais elevadas a cada ano, promovida pela majoração de lucro deixa de equilibrar o processo de produção e a infraestrutura necessária.

Fato este, que nos conduz a pensar que a forma de governo com a qual convivemos atualmente é quem irá ditar como será o futuro. E que cada vez mais, somos influenciados a seguir modelos importados de ações. Tudo é claro, devido à expansão de um modelo globalizado, o qual avança desenfreado sob a área econômica, cultural e social.

Tornando dessa maneira o processo urbano indispensável e a urbanização nasce da necessidade das pessoas de conviver de forma que possam suprir suas demandas nas áreas de comunicação e integração social. E esta, por sua vez, torna se precursora dos meios de ligação do atual modelo de mobilidade urbana.

Dentre outros meios de ligações com estes aglomerados estão o surgimentos de estradas de ferro e rodovias, para servir de caminhos por onde serão transportadas as mercadorias e as pessoas. E nesta perspectiva de condicionar a indústria automobilística ao surgimento de novos caminhos, Henry Ford disse “se fabricarmos os carros, eles haverão de construir estradas”.

Capítulo 3

MOBILIDADE URBANA EM JARDIM-MS: ANÁLISE DA ÁREA CENTRAL DA CIDADE COMO PÓLO GERADOR DE TRÁFEGO.

Com a intensificação do processo de urbanização em escala mundial, com índices cada vez mais representativos independente da localização dos países em que tem origem há variações somente no que diz respeito à velocidade desse processo, como também de que maneira os governos nacionais, se organizam institucionalmente e estruturalmente para prover as cidades com regras e equipamentos responsáveis por ordenar o espaço urbano.

Um ordenamento urbano bem desenvolvido é uma característica essencial para que a população tenha uma qualidade de vida considerada. Portanto autores como Sposito e Santos, defendem em suas obras, que a produção espacial não pode ocorrer de forma indiscriminada, interferindo diretamente sobre a mobilidade e a qualidade de vida da população que fica sujeita a falta de medidas ou a medidas mal planejadas e insuficientes por parte dos governantes.

Ocorrem diferentes formas de preparação das cidades para a inclusão do processo de expansão urbana, e de sua interferência nas necessidades sociais e formas de deslocamentos nos países desenvolvidos e nos em desenvolvimento. A preparação das cidades para o processo de urbanização deveria ser considerado em nível global, já que o adensamento populacional urbano também é.

Em conjunto a esse processo, tem-se o surgimento de inúmeros fatores que exigem uma reorganização a nível nacional, capaz de incorporar nas agendas dos municípios, os mecanismos para um maior controle das consequências da urbanização, um exemplo já citado no primeiro capítulo é o plano diretor das cidades. Com uma legislação própria para o controle e regulamentação do espaço urbano.

Com a obrigatoriedade da criação e instalação de um plano diretor municipal, fica implícito que para o governo federal é papel dos municípios a atuação sobre o controle e organização do espaço urbano, pois atuam em uma escala que permite um controle direto sobre os processos que interferem no cotidiano urbano.

Sendo os principais temas de preocupação destes projetos as questões ambientais e a mobilidade urbana, relacionados aos baixos índices de qualidade dos sistemas de

transporte público, já que estes dois temas são diretamente afetados com a intensificação da urbanização.

Como consequência de um processo de urbanização constante, pode-se afirmar, que os índices relacionados aos problemas urbanos alcançaram níveis cada vez mais alarmantes, uma vez que a sustentabilidade necessária para uma satisfatória qualidade de vida é colocada em risco, assim é afirmado por Freitas (2010).

O referido autor também avalia que o planeta já é um planeta de cidades, considerando que no ano de 1999 quase todos os países do mundo possuíam uma taxa de urbanização em torno dos 50%. Segundo ele se formos projetar o índice de urbanização mundial para o ano de 2030, teríamos como resultado um planeta “eminentemente urbano”, com um urbano que se traduziria em “um processo de desenvolvimento e expansão não equilibrados, mas sim polarizados em alguns pontos.” (p. 50)

A característica da predominância urbana e não equilibrada citada pelo autor, pode ser evidenciada em grande cidades de países em desenvolvimento, justificadas pela falta ou inexistência de políticas públicas e infraestruturas, capazes de garantir uma organização urbana de qualidade, que consiga promover a mínima qualidade de vida para a população.

Sendo assim, o poder público passa a ser agente do crescimento urbano de uma forma desorientada e problemática, onde a população de forma geral acaba estabelecida em regiões desfavorecidas em termos urbanísticos, não possuindo um acesso direto e de qualidade aos meios sociais básicos.

É perceptível que a população migra para a cidade como forma de ter maiores possibilidades de acesso à saúde, educação, emprego. Desta forma é necessário entendermos que o processo de urbanização é natural e aceitável, necessitando unicamente que o poder público contribua para o bom desenvolvimento do processo urbano.

Com o intenso ritmo do crescimento populacional que ocorreu no passado, as cidades brasileiras foram incapazes de fornecer todas as vertentes básicas do desenvolvimento urbano: como exemplo a melhoria da qualidade de vida e o aumento da justiça social.

O contexto urbano atual das cidades brasileiras é resultante da produção do espaço que foi influenciado pela conjuntura da globalização do mundo. Esse marcante processo foi recebido de maneiras diferentes pelos variados modelos urbanos adotados.

Nas cidades latino-americanas, as consequências deste processo influencia de forma negativa mobilidade urbana. Fato ocorrido devido às características do ordenamento urbano localizado nas cidades dos países em desenvolvimento.

Esses países não estavam preparados para a nova dinâmica social, econômica e cultural que foi estabelecida pelo rápido processo urbanizador latino americano. Esse processo urbanizador foi intensificado pelo êxodo rural, o que promoveu um crescimento da população urbana das cidades que estruturalmente estavam despreparadas para receber o alto contingente populacional provindo das áreas rurais.

O fato que diferencia totalmente o modelo de urbanização brasileiro para os países europeus, que passaram pelo mesmo exôdo rural durante o período da Revolução Industrial, foi a maior atenção por partes destes países para as políticas públicas voltadas para a organização do espaço e uso e ocupação do solo.

Esse diferencial europeu, permitiu a criação de infraestrutura que fossem condizentes com o transporte público e a demanda populacional, visto que este foi voltado para os deslocamentos de pedestres e ciclistas. Em consequência, ocorreu uma organização gradual e melhor planejada com um menor número de problemas estruturais, já que ocorria um equilíbrio nos deslocamentos urbanos.

O diferencial na transição dos países lationamericanos e o europeu foi o período dessa transição que ocorreu na Europa num período que se estendeu por cerca de 150 anos, porém em territórios brasileiros por exemplo esse período é mais curto, ocorrendo no período de aproximadamente 50 anos, ou seja, o que a Europa levou um século e meio para desenvolver aqui na latino america esse prazo diminuiu em cem anos para que o poder público pudesse desenvolver planejamentos efetivos para suprir a necessidade dessa população migrante, isso é um fator que merece consideração.

Desta forma um fator permeia as cidades brasileiras após este processo de êxodo, o exponencial crescimento populacional dentro de pouco período de tempo, aliado a inexistência de infraestrutura urbana, tornou as cidades (principalmente os grandes centros nacionais, como São Paulo e Rio de Janeiro), como lócus de insalubridade e de baixa qualidade de vida, expondo os cidadãos aos mais variados riscos.

O crescimento urbano brasileiro iniciado a partir da década de 1940, não levou o governo federal priorizar um transporte público planejado, junto da falta de políticas públicas urbanas, com o agravante do incentivo para a utilização do transporte

particular, que ocorria devido ao processo recente de industrialização nacional, desta forma tentando fomentar o desenvolvimento da mesma.

Segundo Freitas (2010) outro fator que agravou o problema urbano foi a forma como as pessoas que migraram foram recebidas nas cidades brasileiras, com a população de baixa renda isolada em certas regiões, ficando sem acesso aos direitos sociais básicos para o atendimento de necessidades primordiais, como educação, saúde e emprego.

A tabela apresentada a seguir, permitirá expressar em números o exponencial crescimento urbano que o Brasil passou em quase oito décadas.

Anos	Pop. Total	Pop. Urbana
1940	41.326.000	10.891.000
1950	51.944.000	18.783.000
1960	70.191.000	31.956.000
1970	93.139.000	52.905.000
1980	119.099.000	82.013.000
1991	150.400.000	115.700.000
2000	169.872.856	137.925.238
2008	194.227.984	163.539.962

Figura 6 - Evolução populacional total e urbana brasileira entre 1940-2008
Fonte: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE).

Santos já chamava a atenção ao crescimento exponencial urbano já em 1993, onde ele faz a seguinte fala

Entre 1940 e 1980, dá-se a verdadeira inversão quanto ao lugar de residência da população urbana brasileira. Há meio século atrás (1940), a taxa de urbanização era de 26,35%, em 1980 alcança 68,86%. Nesses quarenta anos, triplica a população total do Brasil, ao passo que a população urbana se multiplica por sete vezes e meia.

De acordo com os dados podemos calcular um aumento de 63,1% na população brasileira entre os anos de 1980 e 2008. O que representa outro crescimento importante para a urbanização nacional. O que mais chama atenção quando analisados estes dados é o crescimento populacional ocorrido no período de 28 anos, no qual o índice de urbanização da mesma chega a 84,2%.

Não foi foco do planejamento urbano nacional a forma de uso e ocupação dos solos, desta forma foi ignorado a necessidade de acesso aos equipamentos sociais

necessários para o exercício da cidadania. Desta forma, a mobilidade dessa população, comodada nas periferias, foi comprometida devido ao desequilíbrio ocorrido na má distribuição dos equipamentos urbanos.

O que demanda maiores gastos com deslocamentos, pois sobrecarrega o transporte público, arcando com altos custos para atender localidades com dificuldades de acesso, as áreas concentradoras destes equipamentos. Os maiores agravantes são as distâncias que se intensificam pelos vazios urbanos, a dificuldade de tráfego nos sistemas dos loteamentos que não foram planejados para receber transporte público, aliados aos demais problemas operacionais, encontrados na periferia que aumentam os custos do transporte público.

A urbanização corresponde também a temática da mobilidade urbana de forma sustentável. Perante o cenário de desenvolvimento social e econômico do país, é necessário que seja estabelecido também os aspectos ambientais. Com o problema de mobilidade ou a falta dela, o urbano vai estar diretamente ligado a problemas ambientais, causados pela falta de mobilidade.

Principalmente após a retomada do crescimento econômico brasileiro, o número de motorização individual cresceu fortemente. Desta forma, o acesso urbano fica ainda mais prejudicado, impedindo uma mobilidade eficiente e que reduza os riscos ambientais. Tanto que o próprio governo federal classifica a situação como insustentável, no que se refere a proteção ambiental, como no atendimento as necessidades de deslocamento urbano.

Perante as necessidades de mudanças nos padrões atuais de mobilidade, considerando que as cidades tornem-se mais justas e sustentáveis foi aprovada uma Lei Federal nº 12.587 de 2012, ela trata da Política Nacional de Mobilidade Urbana, onde pode ser encontrados princípios, diretrizes e instrumentos fundamentais para o processo de transição.

Segundo esta lei, os modos de transporte públicos serão priorizados, além da integração da política de desenvolvimento urbanos com as políticas setoriais de habitação, ocorrerá a mitigação dos custos ambientais, sociais e econômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas, o incentivo ao desenvolvimento científico-tecnológico ao uso de energias renováveis, restrição e controle de acesso e circulação, monitoramento e controle das emissões de gases do efeito estufa.

O governo federal considera que com essa legislação voltada diretamente a mobilidade sustentável, conseguirá de fato, ter um maior controle sobre a falta de mobilidade e uma política ambiental que funcione efetivamente.

Urbanização e o direito a mobilidade urbana.

Quando falamos em mobilidade, estamos nos referindo tanto no ato de deslocamento como de um significado social e cultural desse deslocamento. A capacidade de deslocamento de um cidadão urbano, está condicionada a uma série de fatores como: acesso físico ao modo de transporte; condições físicas do indivíduo; e custo econômico, composto pelo valor da tarifa e custo de oportunidade do tempo de deslocamento. A combinação desses elementos que determina as possibilidades que os indivíduos vão ter no acesso aos equipamentos e serviços urbanos essenciais (educação e saúde), trabalho e lazer (BRAND, D'ÁVILA, 2012).

Desta forma podemos ver a mobilidade como uma articulação através de redes de rotinas, recursos, necessidades, interesses, expectativas, papéis produtivos e reprodutivos dos grupos relacionados entre si por vínculos estabelecidos em suas vivências diárias. Desta forma, essas redes transpassam a base física de estruturas e ligações, permitindo assim um relacionamento físico e social com os elementos urbanos que promove a solidarização urbana. Jirón (2012)

Jirón (2012) ressalta que a restrição a mobilidade é reflexo das desigualdades sociais existentes na sociedade e representadas também nas cidades, pois ocorre um acesso diferenciado aos espaços de educação, emprego, saúde, lazer. Desta forma, a cidade apresenta a segregação por classe social de forma marcante, concentrando o acesso facilitado às classes mais abastadas, enquanto as de menor poder aquisitivo, não conseguem muitas vezes o acesso aos serviços, ou os têm de forma insuficiente ou insatisfatória.

Capítulo 4

APRESENTAÇÃO E ANÁLISE DE RESULTADOS

A intervenção da engenharia de tráfego, bem como com os investimentos necessários em sinalização, ordenamento e infra-estrutura viária para garantir uma mobilidade segura, rápida, eficiente e, sobretudo de livre escolha do cidadão, ou seja, da maneira que decidir se locomover para suas atividades cotidianas, trabalho, lazer, estudos ou compras.

Para compreendermos o termo mobilidade utilizaremos neste capítulo o entendimento de Cardoso e Matos (2008), arrolando este conceito ao grau de dificuldade que um indivíduo possui para alcançar a acessibilidade. Desta forma, a mobilidade garante o bom desempenho da cidade em relação à circulação de mercadorias e pessoas, além de gerar um respeitável meio de inclusão social.

Para uma análise real através de trabalho de campo, verificamos através de observações que os horários do “rush”, nas principais vias centrais da cidade de Jardim, ocorrem em três momentos distintos que são: entre as 10:30h até 11:45h, das 12:40h até 15:00h e, posteriormente a partir das 17:00h até as 18:15h.

Estes compreendem os horários principais de entrada e saída do trabalho e das escolas que se encontram na região da cidade, tanto no período matutino quanto no vespertino. Portanto entendemos que as vias tem que possuir capacidade suficiente para a mobilidade principalmente nestes horários que compreendem a principal movimentação pelas mesmas da frota de veículos que aumenta substancialmente neste período de tempo.

Coincidem também com o funcionamento dos cinco bancos, cuja, agências bancárias estão localizadas no perímetro analisado. Temos ainda a situação de outros estabelecimentos geradores de fluxos, tais como agências de serviços públicos como: correios, receita federal, prefeitura, cartórios de registro de imóveis e também principais lojas de departamentos, como: Gazin, Pernambucanas, Romera e dos demais comércios de vestuário e gêneros alimentícios.

De acordo com informações prestadas pelo senhor José Recaldes, diretor administrativo do Núcleo de Trânsito do Município de Jardim – MS, através de entrevista concedida. existem em andamento levantamentos técnicos para a viabilização de aumento no número de vagas de estacionamento para automóveis na

área central da cidade, ou seja, na área que compreende o espaço objeto de estudos neste trabalho.

Porém, apesar dessa informação, não nos foi disponibilizado o projeto técnico real. Caso, que nos leva a crer que não passa de mera intenção, permanecendo apenas no campo das idéias.

Será proposta segundo ele, a execução de um projeto que tornaria as ruas 1º de maio, Marechal Rondon e Dr. Ari Coelho de Oliveira em sentido único ou seja binária. Relatou ainda, que houve um estudo técnico com relação a instalação de semáforo nos pontos críticos. Porém, não foi possível pelo fato de ir de encontro a legislação que orienta a utilização deste equipamento em fluxos maiores, ou seja, com um trânsito de cerca de 60 (sessenta) veículos por minuto, o que não foi constatado naquela via.

Para ele a saída para enfrentar a situação da lentidão na circulação dos veículos, sobretudo nos horários de pico, seria a construção de rotatórias (ilhas), segundo prevê o Código de Trânsito Brasileiro (CTB). E que a mesma já está em andamento, em parceria do município com o setor de engenharia de tráfego, do órgão estadual de trânsito, DETRAN/MS.

Citou como referência para a cidade de Jardim, o modelo executado na cidade de Sidrolândia – MS, onde ocorre a mesma situação de uma rodovia federal passar no centro da cidade.

Perguntado ao entrevistado, se o poder público municipal detém uma estatística que aponta o número de vagas de estacionamento existentes atualmente, bem como quantas seriam necessárias, informou que não dispõe dessa informação, pois não há qualquer estudo que aponte tais números até a presente data.

Disse que recentemente foi executado um plano que organiza e estipula locais para estacionamento para motocicletas como cerca de 200 (duzentas) vagas regulamentadas. Todas na área central. Sendo que alguns destes locais estão inseridos no espaço objeto desse trabalho. O qual, apesar de estar centrado em automóveis, é importante descrever esta informação, ou seja considerar a criação e regulamentação de vagas de estacionamentos para motocicletas, afinal motos também tem sua participação muito evidente no tráfego pelas vias das cidades.

Sobre o critério para criação das referidas vagas de estacionamento para motocicletas, disse que foram analisados os locais onde se percebia maior concentração das mesmas, ou seja, na área de comércio. E que ficou estabelecido, que estas vagas

seriam próximas dos cruzamentos de ruas, pelo fato de serem veículos que não atrapalham a visibilidade de condutores que se aproximam de cruzamentos das ruas.

Com relação as Rodovias que cruzam o perímetro urbano, praticamente dividindo a cidade em duas grandes regiões. São as rodovias federais, a BR 060 e BR 267 e que no perímetro urbano se fundem, absorvendo o fluxo de veículos em uma única pista. Importante observar a situação destas rodovias na ligação da cidade de Jardim a Bela Vista – MS e Jardim a Porto Murtinho – MS respectivamente. Ressaltamos que ambas cidades fazem fronteira com o país vizinho, Paraguai.

Há de se considerar ainda, uma peculiaridade que torna se, um agravante quanto a relação do fluxo desta rodovia. É o período da entressafra de grãos, atividade forte nas cidades próximas. Pois, devido a existência de uma mineradora, (CALCÁRIO) há um aumento significativo de carretas transitando por esta via no perímetro urbano, o que produz consequências desfavoráveis para a fluidez do trânsito da cidade, por exemplo uma fila de carretas que são veículos grandes e pesados enfileirados circulando pela rodovia, causa perda de tempo e riscos de acidentes para os veículos menores.

Apuramos através de consulta ao escritório local da referida mineradora, que o número de carretas que circulam no período de produção, chega a ultrapassar 300 (trezentos) caminhões. O que efetivamente causa impacto considerável para a realidade local.

Pudemos observar ainda que não há estacionamentos privados na área em estudo, porém há locais onde poderiam ser explorados por prestadores de serviços no ramo ou até mesmo por iniciativa do poder público em sistema de parcerias com propensos empreendedores que estejam interessados na atividade descrita neste parágrafo.

O que se percebe atualmente, é que as vagas de estacionamentos são em sua maioria ocupadas por funcionários e proprietários dos comércios e prestadores de serviços que estão instalados nesta área. Fazendo com que os demais usuários, fiquem um tempo maior circulando em busca de lugares para estacionar e realizar suas tarefas.

Também há entradas de muitas garagens de residências, o que torna menor ainda a possibilidade de estacionamento. Aumentando a circulação dos automóveis pelas ruas escolhidas para serem analisadas neste trabalho. Isto é justificável porque apesar da organização urbana através de leis, um plano diretor que incentiva a organização comercial e residencial, ainda persiste a situação. Haja vista, que a expansão das cidades

se deu de maneira desordenada, sobretudo as interioranas como é o caso de Jardim – MS.

Ou seja, uma questão cultural de que o comércio fique no centro dividindo espaço com residências que resistem em não ceder as mudanças comportamentais do sistema urbano. Sobre o número de veículos que circulam na cidade é notável a crescente expansão.

Para entendermos melhor a dinâmica de veículos e sua conseqüente interferência na mobilidade da cidade, buscamos informações junto ao órgão de registro de veículos automotores, onde segundo o senhor Fernando Tomassini Pleutin. Gestor da agência do Detran no município de Jardim, atualmente se emplacam em torno de 12 veículos novos por mês no município, ou seja uma média de 120 por ano. Isso sem contar o movimento interno que contempla os veículos usados e que são comercializados e transferidos para o município.

Esse fluxo soma aproximadamente mais uns 400 veículos por ano. Os números são aproximados porque não há uma estatística que assegure a informação correta. Há somente o quantitativo da frota geral emplacada no município, a frota do município conta atualmente com cerca de 12000 veículos.

A seguir apresentamos números nacionais como quadro comparativo do cenário nacional e local.

Produção de autoveículos													
Unidades	2014												Total Ano
	Jan	Fev	Mar	Abr	Mai	Jun	Jul	Ago	Set	Out	Nov	Dez	
Total	237.288	#####	272.754	#####	281.355	215.934	252.712	264.608	300.845	-	-	-	2.384.214
Veículos leves	221.081	#####	255.210	#####	265.272	205.204	237.445	249.780	286.280	-	-	-	2.244.357
Automóveis	175.263	#####	200.263	#####	202.643	159.851	179.618	193.938	218.926	-	-	-	1.742.860
Comerciais leves	45.818	55.503	54.947	56.224	62.629	45.353	57.827	55.842	67.354	-	-	-	501.497
Caminhões	13.776	15.174	13.844	12.314	12.695	8.190	12.316	11.969	11.786	-	-	-	112.064
Semileves	204	256	182	306	153	155	240	40	191	-	-	-	1.727
Leves	2.963	3.039	2.642	1.969	2.087	1.558	3.059	2.970	2.420	-	-	-	22.707
Médios	1.051	1.019	880	736	676	428	689	721	563	-	-	-	6.763
Semipesados	4.727	4.725	4.873	4.828	5.653	3.184	3.864	4.199	4.333	-	-	-	40.386
Pesados	4.831	6.135	5.267	4.475	4.126	2.865	4.464	4.039	4.279	-	-	-	40.481
Ônibus	2.431	3.750	3.700	3.395	3.388	2.540	2.951	2.859	2.779	-	-	-	27.793
Rodoviário	360	647	682	433	416	477	684	540	640	-	-	-	4.879
Urbano	2.071	3.103	3.018	2.962	2.972	2.063	2.267	2.319	2.139	-	-	-	22.914

Figura 07 – produção nacional de veículos automotores no ano de 2014
Fonte: ANFAVEA (2014)

A análise da tabela apresentada acima nos permite verificar o quanto a indústria automobilística produziu no ano de 2014, embora salientamos que os dados apresentados se reportam apenas até o mês de setembro, ou seja, faltando três meses para o término do ano. Porém ainda assim, percebemos que é uma quantia grande de veículos produzidos e que serão colocados em circulação nas cidades.

Considerando que Jardim, devido a seu porte recebe uma quantidade considerável de automóveis por ano, pois fora os 120 veículos novos, tem os usados que provêm de outras localidades e não fizeram parte deste levantamento da unidade do Detran da cidade. A seguir demonstraremos nos gráficos a frota que tem movimentação quase que constante dentro do perímetro urbano da cidade de Jardim, já que englobam a própria cidade tema desta pesquisa, bem como, Guia Lopes da Laguna, que possui uma ligação direta com a mesma.

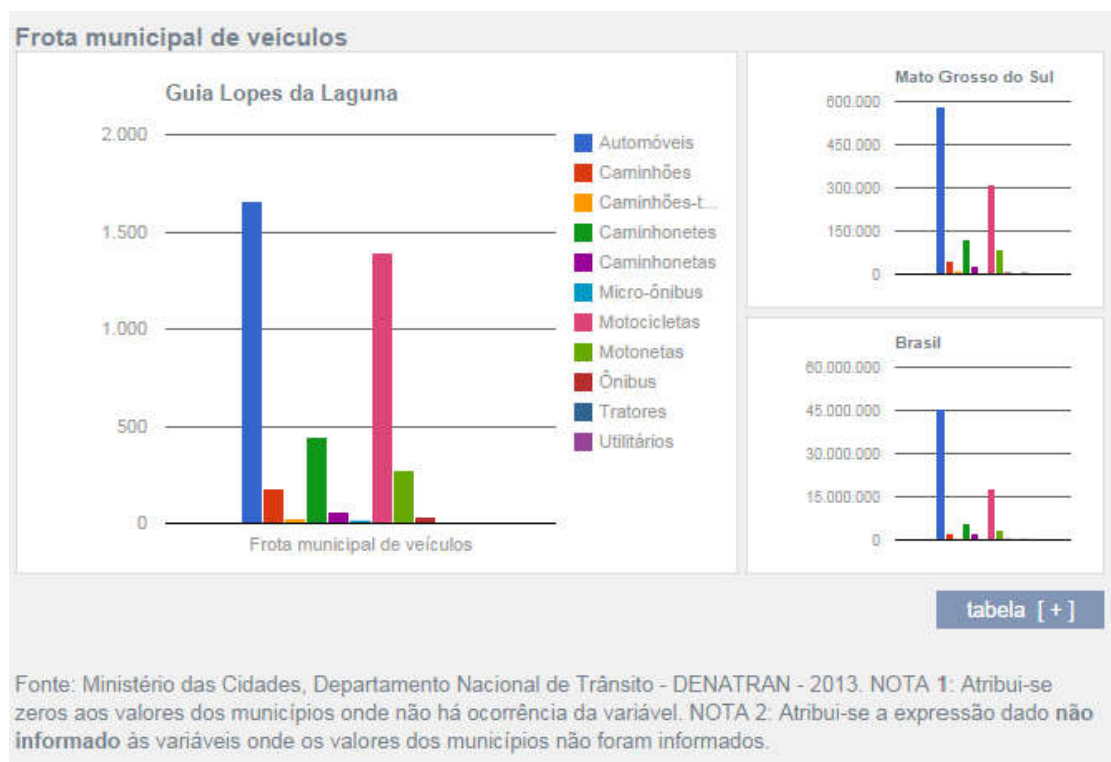


Figura 8 – frota total de veículos do município de Guia Lopes da Laguna – MS
Fonte: IBGE (2013)

Este gráfico é relevante, pelo motivo de que as duas cidades Jardim e Guia Lopes, terem uma particularidade significativa do ponto de vista geográfico, são cidades conurbadas e que mantém relações de comércio e de serviços, enfim, de atividades gerais de maneira como se utilizassem o mesmo espaço urbano.

A circulação dos veículos de Guia Lopes tem de ser considerada no espaço urbano da cidade de Jardim. O que torna um acréscimo na frota do referido município.

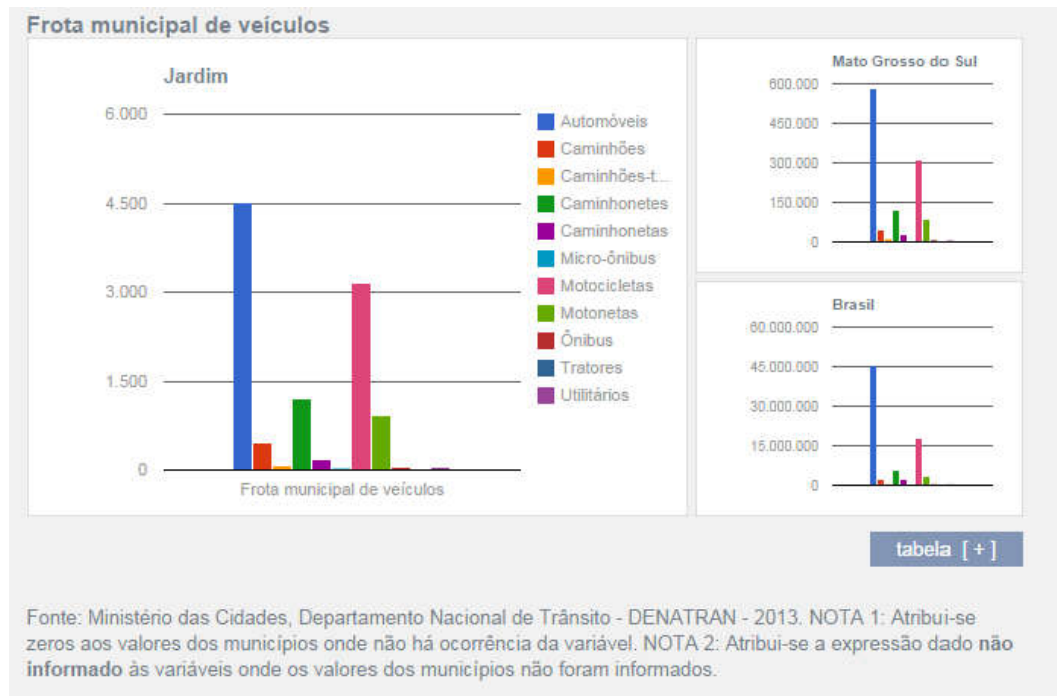


Figura 9 – frota total de veículos do município de Jardim – MS
Fonte: IBGE (2013)

O gráfico exposto acima, nos permite visualizar e comparar o número de veículos automotores que compõe a frota do município de Jardim – MS, com o do estado e Mato Grosso do Sul e do Brasil.

Por sua quantidade populacional, podemos considerar que Jardim, possui uma frota considerável de veículos automotores, somando com os veículos da cidade de Guia Lopes da Laguna e demais veículo que fazem passagem diariamente nas ruas centrais da cidade, esse número torna-se expressivo. O que acaba por diminuir consideravelmente a mobilidade urbana da região central da cidade, pois as vias principais ficam sobrecarregadas com o tráfego intenso de automotores, principalmente nos horários de “rush”, comum a todas as cidades em maior ou menor grau.

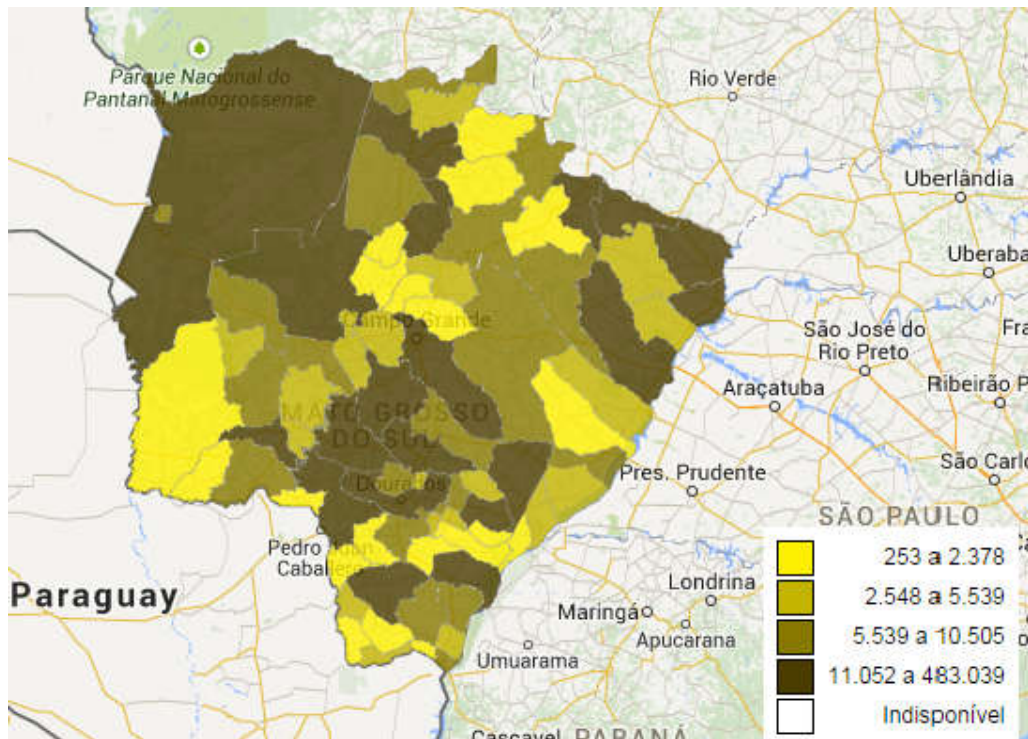


Figura 10 – Mapa do Estado de Mato Grosso do Sul com número de veículos por cidade no cenário Estadual

Fonte: IBGE (2013)

O mapa acima nos proporciona uma visão geral das cidades no contexto estadual e suas participações na frota veicular. Percebemos que de acordo com as respectivas legendas, as cores mais claras predominam, ou seja, representam um menor número de veículos ou uma frota menor.

Neste cenário, a cidade de Jardim se insere dentre as cidades com maior participação no que se refere ao número de veículos. Aparecendo com a legenda mais escura, figurando no cenário estadual como sendo uma cidade que detém uma frota veicular importante se comparando as cidades maiores e mais importantes do estado de Mato Grosso do Sul.

Os principais problemas de mobilidade encontrados durante a pesquisa, foram os acidentes de trânsito, causados principalmente pela falta de sinalização das principais vias da cidade e do intenso tráfego nas mesmas.



Figura 11 –Acidente de trânsito no cruzamento da Rua 1º de maio com a BR 267/060 – Centro da Cidade de Jardim - MS.

Fonte: Acervo próprio autor

A foto em análise retrata um acidente de trânsito ocorrido no cruzamento da Rua primeiro de maio com a Rodovia. Fato freqüente que preocupa as autoridades. Esta também é uma situação levantada na realização deste trabalho. A questão da segurança na mobilidade urbana neste local.



Figura 12 – Condutores no cruzamento da Rua 1º de maio com Av. Duque de Caxias área central da cidade de Jardim – MS

Fonte: Acervo próprio do autor

A imagem em análise nos permite sobretudo, um olhar do ponto de vista do pedestre. Onde a sinalização que deveria proporcionar a segurança durante a circulação não está sendo respeitada conforme Código de Trânsito Brasileiro.

Os condutores avançam a faixa de pedestres, parando sobre as mesmas na expectativa de atravessarem a avenida Duque de Caxias. O fator da sinalização foi tratado neste trabalho em forma de questionário aplicado aos condutores usuários das vias em análise.



Figura 13 – Cruzamento da Rua 1º de maio com Av. Duque de Caxias área central da cidade de Jardim – MS – Interdição policial por motivo de acidente de trânsito
Fonte: Acervo próprio autor

A imagem a cima retrata a intervenção da autoridade de trânsito, bem como o ordenamento do fluxo durante a ocorrência de mais um acidente de trânsito no cruzamento da Rua primeiro de maio com a BR. Acidentes de trânsito são freqüentes neste cruzamento. E as causas dos referidos acontecimentos perfaz todo o detalhamento explanado até o momento na presente pesquisa.



Figura 14 – Ocupação do espaço viário por automóveis na área central - Av. Duque de Caxias – Jardim – MS
Fonte: Acervo próprio do autor



Figura 15 - A ocupação do espaço viário pelos automóveis na cidade de Jardim – MS
Fonte: Acervo próprio do autor

A circulação de veículos na área central da cidade de Jardim tem se tornado um problema freqüente como demonstra nas imagens acima. De forma que, com o aumento

considerável no número de automóveis, somados a uma provável falta de acompanhamento de políticas públicas e de infra estrutura nas vias urbanas, com intervenções e planejamentos de engenharia de tráfego torna o problema cada vez mais perceptível no centro de Jardim. Sobretudo na área escolhida para análise desta pesquisa.



Figura 16 - ocupação do espaço viário pelos automóveis na cidade de Jardim – MS – Área Central
Fonte: Acervo próprio do autor

A imagem demonstra a situação encontrada pelos condutores ao se circular na área central de Jardim. Congestionamentos são formados, o tempo no trânsito se estende, enfim, a mobilidade é prejudicada. E com o grande crescimento de veículos nas ruas, vimos que a frequência de ocasiões como a do exemplo acima tem sido maior.

O problema com a mobilidade urbana deixou de ser específico das grandes cidades e passou a figurar também na paisagem das pequenas cidades, evidentemente considerando as respectivas proporções.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

De posse das informações necessárias, a qual buscamos no decorrer do desenvolvimento deste trabalho, concluímos que este, nos permite subsídios suficientes para afirmar que existe um problema de mobilidade na área escolhida, a qual é objeto dessa pesquisa.

Este embasamento teórico apurado, nos permite concluir que a causa da deficiência na mobilidade, não pode ser atribuída apenas ao crescimento exorbitante de automóveis. Colocando - o na condição de vilão.

Porém, há, de se considerar a disseminação extraordinária o sistema automobilístico de maneira rápida. Cujas justificativas são naturais. Considerando o fator status ao qual o automóvel proporciona. Condicionando ainda a sensação de liberdade e independência.

Outro fator que vale lembrar, é que opções políticas de desenvolvimento nacional tenham contribuído para impulsionar o uso do automóvel. Como percebemos no primeiro capítulo, onde nos remete ao processo histórico.

Percebemos ainda, pelo embasamento teórico do processo de construção da cidade e de toda sua evolução até os dias atuais, que vários são os fatores que contribuem para uma mobilidade urbana deficitária.

Dentre os quais podemos nominar alguns: Como, planejamento urbano, legislação, engenharia de tráfego, processo histórico de construção das cidades, enfim, todos estes ligados diretamente a ausência de atuação do poder público.

A ausência de atuação do poder público é considerado de fundamental importância, pois, é que administra os recursos que deveriam ser aplicados no setor. E também fomentar qualquer iniciativa, que poderia englobar a iniciativa privada. Incentivando este setor a formar parcerias, por exemplo.

Tais parcerias, seriam no intuito de promover investimento privados na criação de vagas para estacionamentos e em outras diversas ideias e projetos, os quais poderiam advir de uma gestão democrática. Permitindo reunir opiniões, desde o mais conceituado técnico a opinião simples do cidadão, leigo, porém, importante por ser quem utiliza e sofre os reflexos do problema.

Neste sentido invocamos o Estatuto Cidade que de maneira verticalizada tenta sanar os problemas de organização espacial do municípios, com mecanismos como o Plano Diretor, mas que são ideias apenas do ponto de vista teórico.

Criando a perfeição na vida urbana. Mas, esquecendo de considerações importantes de relações particulares e muito peculiares de cada cidade, bem como de seus respectivos processos histórico de construção e expansão.

Pois, conforme orienta a Lei nº 10.257/2001, denominada Estatuto das Cidades o trânsito de Jardim - MS é de competência da municipalidade.

Neste sentido, é oportuno registrar os períodos transitórios pelo qual o município de Jardim - MS passa no que se refere a administração, ou seja, em menos de uma década, ou aproximadamente pelo tempo de duas gestões/mandatos chefiaram o executivo 05 (cinco) prefeitos diferentes.

Tal fator é preponderante, haja vista que cada qual, constituem suas equipes, com suas ideias, com planos de governo diferentes o que naturalmente direcionam suas ações com maior ênfase para determinado setor.

E vale lembrar que a mobilidade urbana, embora seja um problema recentemente reconhecido pelas atuais administrações, convenhamos, não tem atraído como sendo um assunto prioritário.

E por este fator, tem se tornado um grande adversário do crescimento urbano. Ocasionalmente prejuízos significativos para variados setores, sobretudo para a economia, causados por problemas de saúde com a violência no trânsito o desperdício de tempo e pela qualidade de vida em geral.

Esta pesquisa nos qualifica também perceber que a cidade de Jardim - MS se divide em duas grandes regiões populosas, tendo como eixo central de expansão as margens das Rodovias Federais 060 e 267.

Nessa condição, identificamos também uma das principais causas para o agravamento da situação no polo gerador do conflito, ou seja, o quadrilátero escolhido como objeto de estudo neste trabalho.

Há de se ressaltar que o perímetro escolhido acolhe todo o fluxo da cidade pelo fato de concentrar as atividades comerciais principais, ou seja, pólos geradores de tráfego. Não só de ciclistas, motociclistas, pedestres e veículos, sobretudo este último que figura como o topo da pirâmide do complexo. Nos quais se inserem também os caminhões que na ocasião colaboram de maneira considerável ao realizar manobras para carga e descarga de mercadorias no comércio e prédios públicos.

Outra situação que nos faz refletir a participação do poder público nesta organização, não havendo um ordenamento organizacional para estas atividades, ou seja como horários específicos.

Atribuir o problema de mobilidade urbana na cidade de Jardim - MS, mais especificamente na área escolhida como objeto de análise para realização desta pesquisa, tão somente no crescimento da frota veicular seria um equívoco.

Portanto, dentre os fatores levantados no referencial teórico, o que nos direciona para uma conclusão mais aproximada da causa do problema é sem dúvida a ação antrópica, pois, dela parte todas as demais.

Então podemos perceber que existe sim uma situação adversa na mobilidade urbana na área central da cidade de Jardim - MS, assim como nas grandes cidades, resguardadas as devidas proporções. E a causa encontram se em sucessivas falhas de planejamento urbano.

O que é justificável pelo próprio processo de construção das cidades. Mas que podem perfeitamente serem atenuados de maneira muito significativa e permita um impacto menos danoso na forma atual.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- BERNAKOUICHE, R.; CRUZ, R. S. **Avaliação monetária do meio ambiente**. São Paulo: Makron Books, 1995.
- BERNARDES, C.; MARCONDES, R. **Sociologia Aplicada a Administração**. 6. Ed. São Paulo: Saraiva, 2006.
- BRAND, P.; D'ÁVILA, J. **Los Metrocables y el 'urbanismo social': dos estratégias complementarias**. Em: **D'ÁVILA, Julio. Movilidad Urbana & Pobreza: Aprendizajes de Medellín y Soacha, Colombia**. The Development Planning Unit, UCL | Facultad de Arquitectura, Universidad Nacional de Colombia, Medellín, 2012
- BRINCO, R. Caracterização Geral da região Metropolitana de Porto Alegre (RMPA). In: FEE. **Como anda a metrópole**. Porto Alegre. FEE. 2006
- CAIADO, A. S. **Desconcentração Industrial Regional no Brasil (1985-1998): pausa ou retrocesso?** Instituto de Economia/UNICAMP (Tese de Doutorado), Campinas, 2002.
- CARDOSO, L.; MATOS, R.E.S. **Acessibilidade Urbana e Exclusão Social: novas relações, velhos desafios**. 2002
- FREITAS, M. de P. **Mobilidade Urbana Sustentável e a sua viabilidade em cidade médias: estudo de referência de Araguari/MG**. Dissertação de Mestrado apresentada a Universidade Federal de Uberlândia. 2011. 315 p.
- JIRÓN, Paola. **La importancia de la experiencia de movilidad en la planificación del transporte. Aprendizajes de Santiago de Chile** Em: **D'ÁVILA, Julio. Movilidad Urbana & Pobreza: Aprendizajes de Medellín y Soacha, Colombia**. The Development Planning Unit, UCL | Facultad de Arquitectura, Universidad Nacional de Colombia, Medellín, 2012
- MARICATO, 2001
- LEMOS, C. A. C. **O que é Arquitetura**. São Paulo: Brasiliense, 2003.
- ROLNIK, S. **Cartografia Sentimental**. Porto Alegre: Editora da UFRGS, 2006.
- SANTOS UFRGS. **Geógrafo, filósofo, revolucionário e brasileiro**. Milton Santos na UFRGS. In: UFRGS. *Jornal da universidade*, ano IV, n. 41. Porto Alegre: 2001
- SANTOS, M. **Da totalidade ao lugar**. São Paulo: Edusp, 2005.
- SPOSITO, M. P. **O povo vai à escola**. O povo vai à escola São Paulo: Loyola, 1984

ZUQUIM, G. **Diversidade Beta da Comunidade de Pteridófitas de Florestas de Terra-Firme da Amazônia Central**. Dissertação (mestrado) – INPA/UFAM, Manaus, 2006.

APÊNDICE

UNIVERSIDADE ESTADUAL DE MATO GROSSO DO SUL
CURSO DE LICENCIATURA EM GEOGRAFIA
UNIDADE DE JARDIM – MS

Questionário individual para avaliação da satisfação de condutores com a mobilidade na área de estudo.

Nome do Entrevistado Data ___/___/___

1. Qual sua atividade de trabalho?
2. Com que frequência utiliza o espaço da área central?
3. Qual a finalidade de vir ao centro?
4. Qual horário utiliza as vias da área central da cidade?
5. Qual o meio de transporte utilizado para realizar seu deslocamento até esta área da cidade ?
6. Qual seu nível de satisfação com o trânsito aqui na área central da cidade de Jardim.
() Ótimo () Bom () Regular () Péssimo
6. Em sua opinião existe alguma deficiência na circulação de veículos na área central de Jardim? Se, sim, assinalar uma das opções indicadas.
() Sim
() Não
() Sinalização ineficiente
() Sinalização eficiente
() Falta de Espaço para estacionamento
() Vagas de estacionamento são suficientes
8. Dê sua opinião sobre a circulação de veículos na área central de Jardim.