

MOBILIDADE URBANA EM PEQUENAS CIDADES – A EXPERIÊNCIA DE SACRAMENTO/MG.

Camilla Ferreira Gouveia

Graduada em Geografia – Universidade Federal de Uberlândia – UFU.
camillaufugeo@yahoo.com.br

William Rodrigues Ferreira

Professor Doutor da Universidade Federal de Uberlândia – UFU.
wferreira@ufu.br

Resumo

O transporte coletivo é um importante componente da mobilidade urbana na era atual, pois influencia diretamente a qualidade de vida da população das cidades, fazendo parte do dia a dia de grande parte da população que se desloca para efetuar várias atividades. Ele também contribui para o desenvolvimento da cidade e interfere em sua organização espacial e social. Assim, conhecer as características do perfil do Sistema de Transporte Urbano é de fundamental importância. Nessa perspectiva, o presente trabalho tem por objetivo diagnosticar e analisar o sistema de transporte urbano da cidade de Sacramento – MG, com intuito de propor melhorias no que tange o planejamento urbano e a mobilidade urbana dos cidadãos Sacramentanos.

Palavras-chave: Sacramento – MG; Transporte público; mobilidade urbana; ônibus

URBAN MOBILITY IN SMALL TOWNS - THE EXPERIENCE OF SACRAMENTO/ MG.

Abstract

The Public transportation is an important component of urban mobility in the current era, it directly influences the quality of life of the cities as part of everyday life for most of the population goes to perform various activities. He also contributes to the development of the city and interferes with their social and spatial organization. Thus, identifying the characteristics of the profile of the urban transport system is of fundamental importance. From this perspective, this study aims to diagnose and analyze the transportation system of the city of Sacramento - MG, with a view to proposing improvements in regard to urban planning and urban mobility of citizens Sacramentanos.

Key-words: Sacramento – MG; Public Transportation; urban mobility; bus.

Introdução

O transporte coletivo é um serviço essencial e influencia diretamente a qualidade de vida da população das cidades, fazendo parte do dia a dia de grande parte da população que se desloca para efetuar várias atividades. Ele também contribui para o desenvolvimento da cidade e interfere em sua organização espacial e social. Assim, conhecer as características do perfil do Sistema de Transporte Urbano é de fundamental importância.

Segundo Nunes (2005), o sistema de transporte urbano tem um papel importante no cenário econômico e social do país, garantindo a mobilidade da população nas cidades, sendo necessário, desse modo, um estudo mais aprofundado em relação ao transporte público oferecido pelo município de Sacramento no intuito de assegurar a mobilidade das mercadorias e da população.

Nessa perspectiva, o presente trabalho também vem discutir a questão da mobilidade urbana a partir da variável **transporte público por ônibus** em pequenas cidades, dando ênfase à cidade de Sacramento, localizada em Minas Gerais, mais precisamente na mesorregião denominada Triângulo Mineiro/Alto Paranaíba.

Assim, esse trabalho teve como objetivo entender como se dá o processo de mobilidade urbana em cidades pequenas, como é possível obter melhores condições de vida e deslocamento dos cidadãos sem deixar de lado a qualidade de vida, pretendendo-se, com isso, instigar os órgãos competentes à criação de políticas públicas que melhorem as condições de mobilidade da população.

Contudo, os objetivos propostos nesta pesquisa somente foram alcançados devido à metodologia utilizada. Assim, cabe destacar que o trabalho metodológico iniciou-se com a pesquisa bibliográfica, onde buscou-se estudar os conceitos de mobilidade urbana, Transporte Urbano e Planejamento Urbano. Na sequência foram realizadas entrevistas junto à Secretaria de Trânsito e Transporte e Prefeitura Municipal, além disso, concomitantemente realizou-se análise da legislação municipal condizente à questão em foco, que abrangem o planejamento e a mobilidade urbana. Por sua vez, as visitas de campo também foram procedimentos metodológicos essenciais para o conhecimento da dinâmica urbana de Sacramento e a conclusão do artigo em questão.

Cidades brasileiras

Para entender como se dá o planejamento urbano e como os meios de transportes se desenvolvem na cidade é necessário antes discutir o contexto em que essas cidades crescem. A cidade existe desde tempos remotos sempre foi e ainda é um lugar de convívio social, de circulação e de trocas de experiências e, segundo Resende (1982, p.19) A cidade surge como um local de reprodução dos meios de produção, entretanto, foi somente a partir do capitalismo, que a cidade passou a desempenhar importante função, aumentando a circulação de pessoas e mercadorias no seu interior.

De acordo com Bridi e Soares (2003), a cidade se torna o palco das trocas comerciais, das áreas residenciais, das atividades produtivas e administrativas, criando espaços diferenciados, conforme a distribuição dos equipamentos e edificações, se condicionando, inclusive, às relações de apropriação e ocupação pelos diversos grupos sociais de seus territórios. Há que se ressaltar, entretanto, que as cidades não são homogêneas. Os espaços geográficos vão sendo moldados de forma diferenciada entre si, o que resulta em uma heterogeneidade nos modos de vida.

No caso brasileiro, a extensão do território e as diversidades regionais impedem que haja uniformidade na rede de cidades, em sua hierarquização e mesmo em suas funcionalidades. Fica evidente que a urbanização brasileira foi orientada pela modernização do campo - que retirou um grande contingente populacional desse local e colocou-os dentro da cidade, ocorrendo, deste modo, uma nova organização do espaço urbano, por meio da implantação de sistemas de transportes, de meios de comunicação e da oferta de serviços.

Nesse sentido é possível afirmar que o sistema urbano brasileiro diversificou-se ao longo das décadas, permitindo o surgimento e a refuncionalização de diversos centros urbanos, além disso, suas funcionalidades deixaram de ser diretamente ligadas à hierarquização urbana pré-existente, possibilitando a geração de novos fluxos e a manutenção das relações espaciais tradicionais, rearranjando, portanto, o padrão da rede urbana. (ENGEL, 2004).

O que se presencia atualmente é a existência de um meio urbano composto por uma arquitetura de contínuas casas, prédios, ruas e avenidas e de diferentes culturas onde coexistem diversos tipos de relacionamentos.

Contudo, assim como as demais cidades dos países em desenvolvimento, as cidades brasileiras apresentam graves problemas de mobilidade e, conseqüentemente, de qualidade de vida decorrentes de fatores sociais, políticos e econômicos. A própria paisagem reflete a desigualdade existente entre classes e cidades e no que tange à malha urbana, em muitos casos, as vias são antigas e mal planejadas, com dimensões restritas que não têm capacidade para atender a demanda atual, que é a busca por uma mobilidade ágil e eficiente.

De acordo com Soares (1997), essas diferenciações entre os centros urbanos são gerados pelos efeitos acumulados das práticas de vários agentes sociais que produzem atividades diversificadas, que se transformam constantemente e de forma desigual.

A palavra cidade, no Brasil, adquire um sentido político-administrativo definida pelo IBGE como a localidade onde está sediada a prefeitura municipal, sendo constituída pela área urbana do distrito-sede estabelecido pela lei municipal. Desse modo, os centros urbanos podem ser identificados a partir de um recorte populacional, onde as pequenas cidades são aquelas com população estimada em até 100 mil habitantes (IBGE 2007).

De acordo com Bridi e Soares (2003), as pequenas cidades têm uma trajetória pouco vasta na literatura geográfica, a qual vem privilegiando estudos sobre médios e grandes centros urbanos, o que se deve ao fato de que as grandes aglomerações sempre despertaram mais atenção pela concentração de pessoas, contradições sociais, atividades modernas e meios difusores de idéias e ideologias, elementos esses que se reproduzem em diferentes escalas pelo restante do território brasileiro.

Nota-se que só recentemente as pequenas cidades têm sido pauta em eventos científicos, trabalhos de dissertação e teses de Geografia. As dificuldades apresentadas à análise dessa temática são muitas, haja vista que a diversidade da realidade socioespacial do país e das próprias pequenas cidades, bem como a carência de parâmetros para a definição e caracterização desses espaços e de estudos de cunho teórico-metodológico, são claramente perceptíveis. Diante dessa diversidade apresentada, faz-se necessário analisar cada município individualmente.

É importante ponderar que embora os núcleos de pequeno porte demográfico tenham uma participação inferior em relação aos demais no total da população brasileira, eles compõem o maior número de cidades no país, representando 72,6% dos municípios

brasileiros, o que merece, desse modo, estudos mais aprofundados quanto à configuração e urbanização desses lugares (BRIDI; SOARES, 2003).

O conceito de cidade local foi utilizado por Milton Santos na década de 1970 e vem sendo discutido e repensado desde então, por outros autores. Esse mesmo autor cria uma hierarquia urbana, propondo a seguinte classificação: cidades locais, cidades regionais, metrópoles incompletas e metrópoles completas, sendo que, para ele, as cidades de um mesmo nível recorreriam às cidades de nível superiores, em busca de bens e serviços que não tivessem condições de produzir (SANTOS, 1979b).

Santos (1979b) afirmou ainda que as pequenas cidades, ou cidades locais, como ele denomina, exercem influências estritamente locais e possuem níveis urbanos elementares, mas que são fundamentais para os seus entornos próximos, visto que as mesmas têm um conjunto de equipamentos voltados para o mundo rural ao mesmo tempo que estão integradas às médias e grandes cidades.

O autor alega ainda que a pequena cidade apresenta possibilidades limitadas de criar atividades modernas devido ao tamanho reduzido de seu mercado e também por causa do caráter monopolizador das atividades regionais das médias e grandes cidades. Cabe ressaltar, entretanto, que, atualmente, as trocas ocorrem sem necessariamente seguir um nível hierárquico, como é o caso de relações *cidades locais* e *metrópoles*, ou *cidades médias* e *campo*.

No contexto de uma cidade, o transporte é um fator essencial, tanto para o deslocamento de seus cidadãos e mercadorias, quanto para a evolução e estruturação urbana. Ele desempenha papel fundamental para que as relações sociais e econômicas possam se desenvolver com maior ou menor intensidade e é por meio dele que o homem se apropria do meio. O transporte faz parte da dinâmica da cidade e, portanto, deve ser planejado adequadamente, a fim de evitar transtornos futuros na vida dos cidadãos.

O planejamento de transportes define também como se dará a mobilidade urbana. A mobilidade urbana é entendida aqui como o deslocamento de pessoas e bens no espaço urbano, utilizando veículos, vias, a infra-estrutura de trânsito e transportes, serviços de transportes e o sistema de circulação de trânsito. Assim, a infra-estrutura adequada aos meios de circulação permite o deslocamento de pessoas e mercadorias, bem como os veículos e os serviços que serão ofertados.

Desse modo, no que tange à mobilidade de mercadorias e pessoas, torna-se necessário a existência de um planejamento do transporte eficiente, visando o deslocamento de mercadorias e, principalmente, da população, com uma melhor distribuição e locomoção dentro da malha urbana.

Torna-se necessário que haja um planejamento urbano conciliado com o planejamento de transporte para que a circulação se torne acessível a todos, haja vista que a inexistência de planejamento de transporte compromete a eficiência e a qualidade do transporte como um todo, prejudica a qualidade de vida da comunidade e ainda provoca a desordem econômica do sistema. Assim, as atividades de planejamento são essenciais para garantir a qualidade e a eficiência do serviço de transporte. (FERRAZ e TORRES, 2001).

Entretanto, o que se percebe ao longo dos anos é que o automóvel tem sido privilegiado no sistema viário brasileiro e nos planejamentos urbano e de transporte. O automóvel se transformou no meio prioritário de deslocamento, contribuindo, assim, para que as pessoas pudessem adquiri-lo em maior quantidade. Assim, as atuais políticas públicas urbanas buscam atender à circulação dos carros, em detrimento do transporte coletivo, resultando em situações preocupantes na circulação geral haja vista que sem um eficiente planejamento de trânsito e transporte não há condições das pessoas circularem.

É papel do planejamento organizar o espaço urbano, desenvolvendo-o e reproduzindo-o, e cabe ao poder público municipal a elaboração e execução do Planejamento Urbano, visando, sobretudo, a melhoria da qualidade de vida da população. Porém, na maioria das vezes, o mesmo representa os interesses discordantes do que beneficiaria a sociedade como um todo.

No Brasil, o Planejamento Urbano apresenta em seu contexto falhas quanto à atuação do Estado sobre as cidades, principalmente nos campos de saneamento, transportes e habitação. E não existe apenas um modelo de planejamento urbano: este se apresenta na forma de Zoneamento, Planos Setoriais, Planos Diretores e outros. Na história dos planejamentos, cabe ressaltar que os planos sempre foram elaborados ao longo das décadas, mas, em sua maioria, privilegiava e ainda privilegia as áreas centrais ou locais onde habitam uma população de média e alta renda, o que acaba causando mais desigualdades sociais.

Para que o planejamento urbano se torne eficaz é preciso que cada cidade construa seus planos de acordo com as suas características próprias. Cada cidade possui sua

especificidade, devendo o plano se adequar a essas características, abordando as necessidades da cidade e de sua população. Não se deve copiar planos de outros município, já que isso não resultará em melhorias.

Para Nunes (2005), dentre as diferentes formas de planejamento existentes, o Poder público necessita dar atenção ao sistema de Transporte Urbano, que está carente de investimentos e de planejamento. A mobilidade e circulação de pessoas e mercadorias se encontram em situações precárias de segurança, necessitando de políticas públicas que visem melhorar a qualidade de vida do usuário.

Planejamento de Transporte Urbano

Cada pessoa possui uma necessidade particular que a leva a fazer determinado roteiro durante o seu deslocamento. Porém, cada um utiliza o espaço público de forma diferente, podendo deslocar-se de forma individual ou coletiva, e a maneira como a população faz uso desse espaço acaba por acarretar conflitos no sistema de circulação urbana.

Percebe-se, enquanto profissional geógrafo, que está capacitado para analisar e propor estudos e planos acerca da estruturação e mobilidade urbana, que o crescimento do transporte individual e o descaso com o transporte público afetam diretamente essa mobilidade, visto que o uso constante de veículos privados em detrimento do transporte coletivo aumenta as possibilidades de congestionamentos das vias, poluição ambiental e acidentes de trânsito.

Nota-se que faltam políticas públicas que priorizem o uso do transporte coletivo e os transportes não motorizados, como, por exemplo, as bicicletas, haja vista que as atuais políticas estão direcionadas ao uso do automóvel. Mas, além disso, a falta de articulação entre as políticas de transporte, trânsito e uso do solo também afetam a mobilidade urbana, uma vez que, muitas vezes, os planos são documentos fechados e isolados uns dos outros.

É necessário que o Planejamento Urbano, por meio do Plano Diretor, Plano de Mobilidade Municipal, Estatuto da Cidade e outros instrumentos providencie a melhora da mobilidade e da circulação de mercadorias e pessoas dentro de um município.

De acordo com a Associação Nacional de Transportes Públicos - ANTP (2002), para obter êxito no trânsito e transporte, a administração municipal deve, entre outros: definir uma política integrada de desenvolvimento urbano e de trânsito e transportes; criar mecanismos

que possam garantir a implantação dos projetos que concretizarão essa política; e trabalhar com a opinião da comunidade envolvida, que, em suma, é a que mais necessita e entende os problemas da cidade.

Assim, a criação e a estruturação de um órgão para exercer o planejamento e o controle de trânsito e transporte são, portanto, providências básicas que a Prefeitura deve tomar, tendo em vista as necessidades de deslocamento da população com segurança e confiabilidade. A finalidade do Órgão de Gerência, que trata das questões do trânsito e do transporte público, é organizar, disciplinar e fiscalizar os serviços dos diferentes tipos de transportes e também a circulação de veículos e pedestres.

Planejamento de Transporte Público

O Transporte público, de forma geral, é um dos elementos fundamentais para o desenvolvimento de uma sociedade. Seu desenvolvimento em anos recentes, as perspectivas abertas ao desenvolvimento tecnológico neste setor, fazem do transporte um elemento ativo e progressista, com aperfeiçoamento sistemático.

De acordo com Vasconcellos (2005), desde a promulgação da Constituição Federal de 1988, os municípios passaram a ter responsabilidade direta sobre a organização do seu transporte público local, de modo que cabe ao poder público municipal planejar e administrar as transformações urbanas, visando melhorar o sistema viário urbano, que, de acordo com Nunes (2005), representa cerca de 20% do espaço nas cidades. Ao se planejar o transporte é preciso considerar a acessibilidade, os níveis de serviços de transporte, a segurança, a fluidez e a qualidade ambiental, devendo incluir ainda todos os agentes participantes do espaço urbano.

Como a Constituição Federal é clara quanto à responsabilidade do município na organização e prestação do serviço local de transporte coletivo, cabe à prefeitura o cumprimento dessa determinação constitucional, seja ele de forma direta ou indireta.

De acordo com Vasconcellos (2005), para que o transporte público tenha seu funcionamento adequado e eficiente, é preciso contar com extensos sistemas de comunicação completos, rápidos, precisos e perfeitamente articulados, de forma que a população e as mercadorias possam se deslocar por todo o território sem nenhum obstáculo e a preços acessíveis.

Além disso, a ausência de um bom sistema de transporte constitui-se num dos principais fatores dos pontos de repressão ao desenvolvimento. E, de acordo com Torre (2002), é preciso contar com extensos sistemas de comunicação completos, rápidos, precisos e perfeitamente articulados, de forma que a população e as mercadorias possam se deslocar por todo o território sem nenhum obstáculo e a preços acessíveis; praticamente, em termos oficiais, a única preocupação relativa ao transporte público se limita à eficiência, entendendo este termo na sua mais ampla acepção.

Ao longo das décadas, estabeleceram-se no Brasil condições que favoreceram o uso do automóvel, enquanto que os sistemas de transporte público se tornaram insuficientes para atender a demanda crescente, tendo vivenciado crises contínuas, mesmo com alguns investimentos importantes em determinados locais. O fato é que o motorista de veículo particular se considera com muito mais direito à circulação que os outros participantes do trânsito, sendo eles pedestres ou usuários de transportes público.

Diante da cultura automobilística se criam circunstâncias em que a política de vias públicas não leva em consideração a qualidade de vida urbana nem prioriza os outros meios de transportes, como, por exemplo, o transporte coletivo. O resultado disso é o elevado uso do automóvel, provocando congestionamentos prejudiciais à circulação de todos os meios de transporte, aumentando os custos de operação de veículos coletivos e o desconforto dos seus usuários.

Todavia, os problemas de trânsito e circulação não são exclusividades das cidades grandes. Independente do porte do município, os conflitos urbanos podem existir, sendo necessário, desse modo, realizar um planejamento de trânsito e transporte para tratar dos problemas surgidos no meio urbano.

Embora o sistema de transporte público urbano enfrente uma grave crise, este serviço ainda possui grande importância no espaço urbano, sendo necessário para uma parcela significativa da população que depende dele para se locomover e realizar suas atividades. Desse modo, planejar o transporte público é de extrema importância na tentativa de buscar soluções para a sua melhoria e eficiência. Porém, para se planejar o transporte público, é importante que se conheça a realidade do lugar e se tenha o conhecimento técnico e gerencial apurados.

Segundo o Caderno de Referência para a elaboração de um Plano de Mobilidade Urbana:

A consolidação de sistemas de transportes inclusivos, sustentáveis e de qualidade do ponto de vista econômico e ambiental passa necessariamente pelo planejamento urbano e regional integrado, pela priorização do transporte coletivo, do pedestre e dos modos não motorizados, pela restrição ao uso do automóvel e pela participação e conscientização da sociedade. A prioridade para o transporte público e os modos não motorizados devem ser encarados como elementos fundamentais da preservação ambiental, inclusão social, desenvolvimento econômico e geração de emprego e renda (PLANMOB, 2007, p.67).

Sabe-se que os ônibus constituem o meio de transporte público coletivo que apresenta maior flexibilidade quanto às possibilidades de deslocamentos, permitindo operação bastante simples e investimento inicial relativamente pequeno. De um modo geral, o ônibus possui o custo passageiro/quilômetro mais baixo entre as modalidades de transporte. Além desse custo ser bastante reduzido, o ônibus apresenta a vantagem de ocupar menos espaço nas vias públicas que os transportes individuais, em relação à sua capacidade de transporte.

Branco (1990) exemplifica:

[...]Um ônibus que carrega 30 pessoas substitui 30 automóveis porque cada automóvel carrega geralmente só uma pessoa, raramente carrega duas. Vê-se, pois, que um ônibus, mesmo sem altas tecnologias de controle deve emitir menos poluentes que um automóvel, se considerados o seu potencial poluidor, dividido pelo número de pessoas que transporte. Ou seja, o coletivo polui muito menos que o automóvel [...]

Além disso, segundo Branco (1990), um ônibus não tem o tamanho de 30 automóveis; isso significa que ocupa menos espaço nas ruas, descongestionando o tráfego e elevando a velocidade média do próprio tráfego. A figura 01 representa o quanto o ônibus é importante para descongestionar o tráfego, além de ser mais ambientalmente correto, haja vista que polui menos em comparação com o carro.

Os ônibus permitem ainda o deslocamento de pessoas de baixa renda que não têm condições de comprar seu próprio veículo e constituem-se em uma importante alternativa para quem não pode dirigir, tais como adolescentes, além, é claro, da inclusão social que esse veículo permite ao possibilitar que qualquer cidadão circule pela cidade. O transporte público coletivo possibilita, dessa forma, melhorar a qualidade de vida da população e a eficiência da circulação nas cidades.

Vale destacar que o transporte coletivo urbano também tem a função de proporcionar uma alternativa de transporte em substituição ao automóvel, visando a melhoria da qualidade

de vida da comunidade mediante a redução da poluição ambiental e do número de acidentes. (FERRAZ e TORRES, 2001). Para esses mesmos autores, o meio de transporte coletivo por ônibus diminui ainda a necessidade de investimentos em ampliação do sistema viário, estacionamentos, sistemas de controle de tráfego e outros.

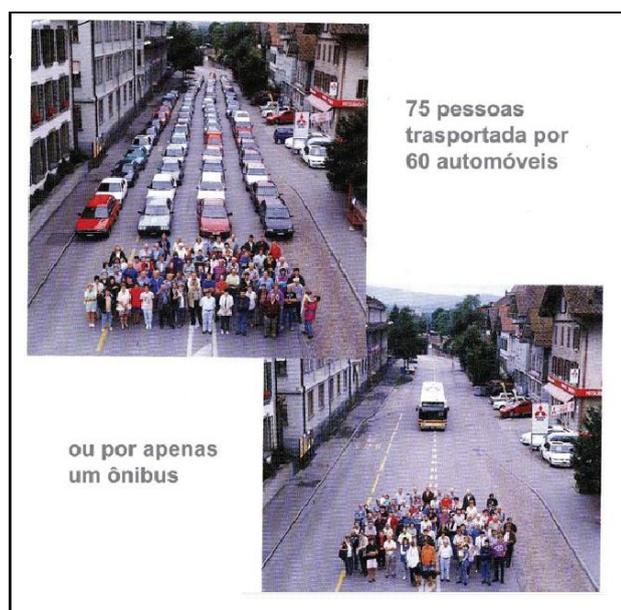


Figura 01: Capacidade do ônibus em relação ao carro particular.

Fonte: PLANMOB, 2007.

A Associação Nacional de Transportes Públicos - ANTP (2002) nos revela que mais de 75% dos brasileiros residiam no ano de 2002 em áreas urbanas, e desses, a maioria depende do transporte coletivo para deslocar-se, pois seu custo é menor. Ainda segundo a ANTP, dos cerca de 200 milhões de deslocamentos existentes por dia no país, o transporte público é responsável por mais de 60% dos deslocamentos mecanizados nas cidades brasileiras.

Segundo dados da Associação Nacional de Empresas de Transportes Urbanos – NTU (2009), o transporte público urbano é responsável pelo deslocamento de 59 milhões de passageiros diariamente. Somente o segmento de ônibus atende 92% da demanda de transporte público coletivo, gerando, aproximadamente, 500.000 empregos diretos, com uma frota de, aproximadamente, 105.000 veículos.

Assim, o acesso das pessoas às atividades necessárias à vida cotidiana depende, em parte, do funcionamento adequado do transporte coletivo. Em áreas isoladas, o transporte

público deve ser ofertado mesmo com custo operacional elevado, pois também faz parte da inclusão social. Dessa forma, se faz urgente investimento em um transporte público coletivo de qualidade.

Nascimento (2000) afirma que o transporte público coletivo é o principal meio de locomoção da maioria da população de uma cidade e, como tal, é importante que ele atenda todos os bairros. Percebe-se que o transporte está entre os serviços urbanos de consumo coletivo que são indispensáveis no planejamento das cidades. Os usuários dos serviços de transporte público coletivo urbano, por sua vez, são constituídos, em sua maioria, por pessoas de baixa renda, que realizam seus deslocamento majoritariamente para o trabalho ou escola.

Diante do exposto, se fez necessário analisar e avaliar a dinâmica da mobilidade urbana de Sacramento a partir da variável **Transporte Público por ônibus**.

Resultados e Discussões

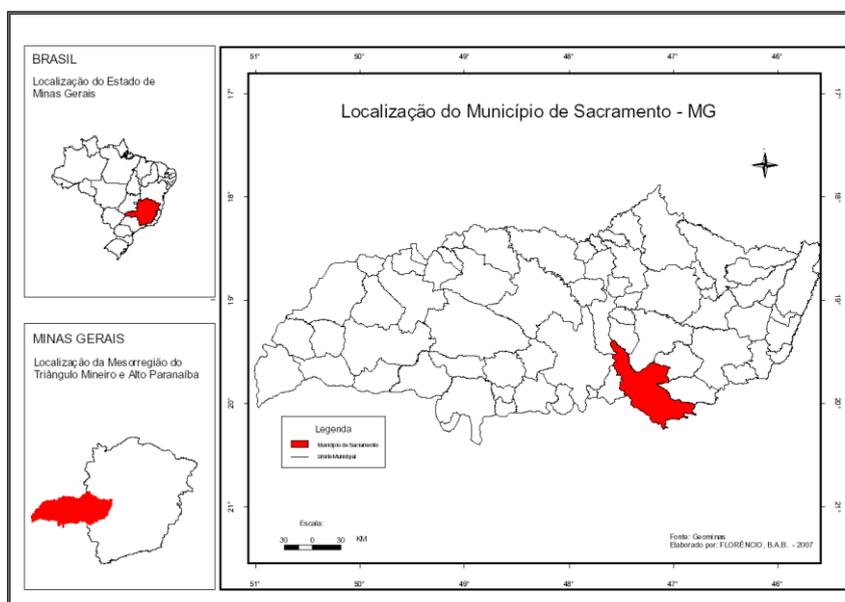
Sacramento - Caracterização

O município de Sacramento foi criado em 13 de setembro de 1870, mas somente em 5 de Abril de 1892 este se torna um município autônomo e independente. Está localizado no Triângulo Mineiro (Cf. mapa 02), e tem como municípios limítrofes Uberaba, Conquista, Delfinópolis, Ibiraci, São Roque de Minas, Nova Ponte, Santa Juliana, Perdizes, Araxá, Tapira, Rifaina (SP), Pedregulho (SP) e Aramina (SP). A área do município em questão é de 3.080,4 km² e sua população estimada é de 21.334 habitantes de acordo com os dados do IBGE (2000), sendo que, deste total, 15.890 (74,48%) habitantes viviam na zona urbana e os outros 5.444 (25,52%) habitantes residiam na zona rural.

No que tange à hidrografia, o município é cortado pelos Rios Araguari, Rio Grande a represa Jaguará. A área urbana de Sacramento está inserida na bacia do Ribeirão Borá, que é afluente do Rio Grande.

Segundo dados da Prefeitura Municipal (2009), Sacramento possui uma diversidade econômica baseada em quatro grandes pilares, sendo: Agricultura, Pecuária, Indústria e Turismo. Atualmente, o setor rural tem como principais produtos o milho, o sorgo, a batata e a cana-de-açúcar. A pecuária, especialmente a leiteira, se destaca na economia do município, uma vez que produzia em 2009, em média, 280.000 litros\dia. O setor industrial está voltado

para a agroindustrialização, sendo o Laticínio Scala um exemplo evidente desse setor. Dentre os atrativos Turísticos, “O Parque Nacional da Serra da Canastra”, a “Gruta dos Palhares” e o “Museu Histórico de Sacramento” merecem destaque.



Mapa 02: Localização do município de Sacramento – MG

Fonte: FLORENCIO, Beatriz Aparecida Bessa. Uberlândia, 2007.

Sacramento – Análise do Plano Diretor

Na perspectiva de um crescimento sustentável e ordenado, foi aprovado, no ano de 2006, o Plano Diretor Participativo de Sacramento. No seu conteúdo, o Plano Diretor em discussão aborda questões sobre indústria, educação, esporte, lazer, comércio, meio urbano e meio rural e disponibiliza um capítulo somente para a mobilidade no município.

É interessante observar que a lei tem por objetivo garantir ao cidadão as condições necessárias ao exercício da função urbana de circular, locomover-se, parar e estacionar e, para que isso se torne possível, exige que os governantes locais garantam, dentre outras coisas, a infra-estrutura de trânsito e transporte.

Assim como na maioria das cidades, são perceptíveis as deficiências na infra-estrutura viária de Sacramento, como, por exemplo, a inexistência de ciclovias. Porém no que se refere ao transporte público, a lei está sendo cumprida e garante à população o direito de ir e vir.

Sacramento – Transporte Público por ônibus

O município de Sacramento possui atualmente um sistema de transporte público por ônibus bastante utilizado e eficaz, contudo, foram necessárias muitas intervenções ao longo dos anos. O Plano Diretor do município, datado do ano de 2006, diz, em seu artigo 3º, parágrafo III, que é de responsabilidade do município prestar o serviço de transporte coletivo de passageiros, que tem caráter essencial, dentre outros serviços. Assim, o que se observa em Sacramento é o cumprimento do Plano Diretor nos dias atuais.

O sistema de Transporte Público por ônibus na cidade de Sacramento teve seu início no ano de 1986, quando uma empresa particular decidiu levar à cidade o sistema de ônibus. A empresa atuou até o ano de 1996 com apenas um ônibus na linha urbana e os elevados gastos com manutenção e baixo lucro fizeram com que o serviço fosse extinto. Contudo, a administração do ano seguinte – 1997 - solicitou o serviço e contratou a empresa que até hoje atua na cidade. Nesse sentido, a atual empresa denomina-se *Mar a Mar* e a partir do ano de 1997, passou a operar com duas linhas circulares no perímetro urbano.

Atualmente, a empresa ainda possui duas linhas circulares que operam das 06h00min às 18h30min e uma terceira linha alternativa que opera somente nos horários de pico. Os horários de pico foram estipulados pela *Mar a Mar*, sendo eles: 06h20min; 11h20min; 12h00min e 16h20min. A frota da empresa consiste em três ônibus convencionais (Cf. figura 02), com disponibilidade de 46 lugares, e um ônibus escolar, que atende às creches e pré-escolas da área urbana. Contudo, a partir do mês de novembro de 2009, a frota teve um aumento de mais dois ônibus, sendo que os ônibus que estavam em circulação ficaram apenas para reserva em caso de alguma urgência ou necessidade.



Figura 02: Ônibus de transporte público Urbano – Sacramento – MG.

Fonte: GOUVEIA, C. F. Setembro/2009.

Os dois ônibus que circulam durante o dia todo são denominados “A” e “B” e, apesar dessa diferenciação, os dois realizam o mesmo trajeto. Os ônibus realizam um trajeto com duração total de 1h00min, com intervalos de 30 minutos. Os veículos possuem pontos de parada especificados pela empresa *Mar a Mar* e abrangem um total de nove bairros, são eles: Centro, Perpétuo Socorro, Alto Santa Cruz, Conjunto Habitacional José Sebastião de Almeida (COHAB), Cajuru, João XXIII, Residencial Maria Rosa, Chafariz e Skaff.

Conforme figura 03, os ônibus apresentam lotação em alguns horários e a população usuária varia entre mulheres com crianças de colo, estudantes, trabalhadores e idosos.



Figura 03: Lotação do ônibus – Sacramento MG/ 2009

Fonte: GOUVEIA, C.F. Outubro 2009.

Por concentrar o maior número de comércios e serviços, como bancos, restaurantes, supermercados e escolas, a área central se destaca como o maior pólo gerador de viagem. Pode-se identificar no centro a Rodoviária da Cidade, a Santa Casa de Misericórdia e a Igreja Matriz, que atraem grande fluxo de veículos e pessoas. Contudo, por ser uma cidade espacialmente espalhada, existem nos bairros alguns pólos geradores de viagem, como pequenos mercados.

Em relação às formas de pagamento da tarifa, em Sacramento existem três tipos. O primeiro deles é o vale transporte comum (Cf. figura 04), denominado de Transporte Urbano de Sacramento – TUS, que atualmente possui valor de R\$1,50. Pagando esse valor, o passageiro pode percorrer todos os bairros. As linhas dos ônibus são operadas de modo que

qualquer passageiro possa retornar ao ponto de partida, caso seja necessário, sem pagar o valor de outra passagem.



Figura 04: Vale Transporte comum utilizado em Sacramento – MG.

Fonte: Empresa *Mar a Mar*/ Outubro 2009.

O segundo modelo é direcionado aos Estudantes e permite a realização da viagem gratuitamente. (Cf. figura 05). Estes possuem o benefício gratuito equivalente aos dias letivos e os passes escolares possuem data de validade no verso referente ao mês para o qual é concedido o benefício. Para utilizar o vale transporte escolar, os alunos necessitam estar uniformizados e só podem usar o serviço de segunda a sexta- feira, não sendo permitido aos mesmos utilizar o vale transporte aos sábados e domingos. Além disso, o aluno só pode usar no mês vigente, isto é, não é possível usar um passe de ônibus do mês de setembro, por exemplo, no mês de outubro.



Figura 05: Passe dos estudantes. Sacramento - MG.

Fonte: Empresa *Mar a Mar*/ Outubro 2009.

Além destes, a Superintendência de Assistência Social fornece aos cidadãos de baixa renda um passe de ônibus gratuito cuja finalidade é atender ao Programa PróJovem, programa esse de assistencialismo aos jovens de baixa renda; além do passe de ônibus PróJovem (Cf. figura 06), a assistência social distribui ainda os vales transporte para Tratamento de Saúde e Acompanhantes e outros. Esse vale transporte é distribuído somente para os cidadãos que comprovarem sua baixa renda e a não condição de arcar com despesas de transporte. Para

manter o controle das passagens que são distribuídas, a Superintendência realiza visitas técnicas regulares nas residências daquelas pessoas que afirmam ter baixa renda.



Figura 06: Passe de ônibus disponibilizado pela Assistência Social do Município de Sacramento – MG.

Fonte: Empresa *Mar a Mar*/ Outubro 2009.

A tabela 01 mostra o uso dos diferentes tipos de vales transportes entre os meses de janeiro e setembro de 2009 (Dados Coletados na sede da Empresa *Mar e Mar* em outubro de 2009). É possível observar que o número de estudantes que utiliza o ônibus urbano é corresponde a, aproximadamente, 50% do número total de usuários do serviço. Além disso, o número de usuários por mês é bastante elevado quando consideramos a população total do município, o que nos leva a concluir que o serviço de Transporte Público por ônibus em Sacramento têm grande importância no cotidiano dos cidadãos. As passagens referentes à Assistência Social só passaram a ser disponibilizadas a partir de maio de 2009.

Em Sacramento há ainda o cumprimento do Artigo 230, parágrafo 2º da Constituição Federal de 1988, que garante aos idosos com idade superior a sessenta e cinco anos a gratuidade nos transportes coletivos urbanos, ou seja, os idosos são isentos de pagarem tarifas de ônibus urbanos, sendo necessária apenas a apresentação de documento oficial com foto para comprovar a idade e, conseqüentemente, adquirir o benefício. Desse modo, não há na cidade de Sacramento o controle sobre a quantidade de idosos que utilizam o transporte público coletivo.

Tabela 01: quantidade de passes utilizados – Janeiro a Setembro/2009

Mês	Estudantes	Assistente social	TUS	Total
Janeiro	08	---	16.861	16.869
Fevereiro	10.028	---	15.229	25.257
Março	18.153	---	17.294	35.447
Abril	15.418	---	15.771	31.189
Mai	16.909	1.007	15.887	33.803
Junho	16.655	1.231	14.562	32.448
Julho	9.953	1.389	15838	27.180
Agosto	12.377	1.728	13.828	27.933
Setembro	17.162	2.021	14.298	33.481

Fonte: Empresa *Mar a Mar*. Outubro/2009.

No que tange à estrutura dos pontos de ônibus, é preciso ressaltar que na cidade em estudo os locais de parada dos ônibus são facilmente identificados, sendo que há dois tipos de sinalização: nos bairros centrais como o bairro do Rosário e Chafariz, os pontos de parada possuem estrutura metálica na coloração azul, com bancos de metal e proteção contra sol e chuva (Cf. figura 07), e nos bairros mais periféricos, os pontos de paradas são identificados apenas por uma placa em pontalete.

De acordo com o PLANMOB (2007), a topografia pode orientar o crescimento urbano e, até certo ponto, influenciar a escolha modal. Por exemplo, em cidades planas, o uso de bicicletas é favorável, mesmo para distâncias maiores. Contudo, em locais de topografia excessivamente acidentada, a urbanização tende a se acomodar às barreiras naturais, se expandindo nas direções mais favoráveis e moldando o sistema viário às curvas de nível.

A presença de barreiras naturais, como serras, também afeta a morfologia e a mobilidade urbana. A cidade de Sacramento possui um relevo levemente acidentado e uma malha urbana muito dispersa no espaço, fazendo com que as distâncias entre um bairro e

outro sejam elevadas. Durante visita à cidade foi possível constatar que os cidadãos sacramentanos, em sua maioria, não se deslocam a pé de um bairro ao outro devido à essa distância. Aqueles que não possuem veículo próprio utilizam o transporte público coletivo por ônibus para suprir suas necessidades de locomoção dentro da cidade. Contudo, não se pode dizer que a morfologia é a única causa da existência do Transporte Coletivo Urbano.



Figura 07: Estrutura do Ponto de parada dos ônibus, Sacramento – MG.

Fonte: GOUVEIA, C.F. Setembro/2009

Por fim, é necessário ressaltar que o Transporte público por ônibus na cidade de Sacramento é de suma importância para seus cidadãos, uma vez que esse serviço contribui para a dinamicidade da cidade e o cumprimento do direito de ir e vir cidadãos expressos na Constituição Federal.

Considerações

O transporte público é essencial, pois ele dinamiza a cidade, tornando as pessoas independentes. Essa afirmativa pode ser comprovada na cidade em estudo, uma vez que em Sacramento os cidadãos vivenciam essa dinâmica, exigindo, inclusive, um serviço de transporte público por ônibus de qualidade.

Além disso, fica evidente que as atividades de transporte e mobilidade, em todas as suas dimensões, constituem um setor que produz fortes impactos no meio ambiente, tanto diretamente, pela emissão de poluentes ou pelo efeito dos congestionamentos, quanto indiretamente, ao servir como fundamental elemento indutor do desenvolvimento econômico

e urbano. Contudo, ao se comparar o ônibus ao automóvel particular, percebe-se que o ônibus apresenta menor grau de poluição em relação ao carro haja vista que, enquanto são necessários cerca de 75 carros levar 150 passageiros, considerando que cada carro transporta em média 2 pessoas, enquanto que apenas dois ônibus conseguem transportar esse mesmo contingente de pessoas.

Percebe-se ainda que o ônibus apresenta risco de acidentes com feridos menor quando comparado aos acidentes de motos e carros particulares. Isso se deve porque os motoristas de ônibus realizam cursos freqüentemente com intuito de transportar pessoas com sucesso e segurança, evitando, desse modo, acidentes, contribuindo sobremaneira para a mobilidade urbana sustentável e segura.

Por fim, entende-se que a mobilidade urbana em Sacramento só é possível graças às políticas urbanas e o cumprimento dessas políticas, contribuindo, desse modo, para a melhoria na qualidade de vida dos usuários do serviço público por ônibus e da população como um todo.

Diante das condições observadas no município estudado, considera-se necessário que as pequenas cidades devem reavaliar a mobilidade urbana na perspectiva da sustentabilidade e da inclusão social, entendendo que os resultados influirão no desenvolvimento sócio-econômico e ambiental das mesmas, refletindo sobremaneira, na melhoria da qualidade de vida de seus cidadãos.

Referências

Agência Nacional de Transportes Públicos, ANTP. Disponível em <<http://antp.org.br>> Acesso em 18 de agosto de 2009.

Agência Nacional de Transportes Públicos, ANTP. **Dimensionamento de Linhas de ônibus** – Módulo 3 – Instruções Básicas. 1ª Ed. Junho de 1990.

ASSOCIAÇÃO NACIONAL DAS EMPRESAS DE TRANSPORTES URBANOS – NTU. **Desoneração dos Custos das Tarifas do Transporte Público Urbano e de Característica Urbana**. Abril de 2009. Disponível em: <<http://www.ntu.org.br>>. Acesso em outubro de 2009.

BRANCO, Gabriel Murgel. **O Proconve:** Alcance e dificuldades. In: Secretaria do Meio Ambiente. Meio Ambiente e Transporte Urbano. São Paulo, 1990.

BRASIL, Lei Federal nº 10.257, de 10/07/2001: Regulamenta os artigos 182 e 183 da Constituição Federal, estabelece diretrizes gerais da política urbana (Estatuto da Cidade) e da outras providências. Disponível em: < www.planalto.gov.br>. Acesso em outubro de 2009.

BRIDI, Juliana; SOARES, Beatriz Ribeiro. Transformações Sócio-Espaciais nas pequenas cidades do Triângulo Mineiro: Um estudo em Tupaciguara. In: II Simpósio Regional de Geografia. “Perspectivas para o Cerrado no século XXI”. Universidade Federal de Uberlândia – Instituto de Geografia. 26 a 29 de Novembro de 2003.

ENGEL, Amália Souza. **O papel das pequenas cidades frente à re-estruturação da rede urbana do Triângulo Mineiro: Monte Alegre de Minas.** 2004. Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação em Geografia) - Instituto de Geografia, da Universidade Federal de Uberlândia. 2004.

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

FLORÊNCIO, Beatriz Aparecida Bessa. **Análise das APPs Urbanas do Ribeirão Borá – Sacramento MG.** 2007, 79 p. Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação em Geografia) - Instituto de Geografia, da Universidade Federal de Uberlândia. 2007.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA – IBGE. Disponível em:<<http://www.ibge.gov.br/home/estatistica/populacao/contagem2007/MG.pdf>> Acesso em 10 de julho de 2009.

MARÇAL, Aline Rodrigues. **Urbanização e Ruralidades:** Estudo da Dinâmica Espacial entre o Rural e o Urbano do Distrito de Cruzeiro dos Peixotos – Uberlândia – MG. 2004. Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação em Geografia) - Instituto de Geografia, da Universidade Federal de Uberlândia.

NASCIMENTO, Mariana Alvarenga do. **O Corredor de Integração – Sudeste:** Melhoria na Qualidade de Vida em Uberlândia? Uberlândia, 2000.

NUNES, Jefferson Mamede. **O Transporte Urbano no Plano Diretor de Tupaciguara:** Caracterização e Proposta de Intervenção. Uberlândia, 2005.

PLANMOB - **Construindo a cidade sustentável**. Caderno de Referência para Elaboração de Plano de Mobilidade Urbana. Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana. Ministério das Cidades. 2007, Brasília – DF.

RESENDE, Vera. **Planejamento urbano e ideologia**: quatro planos para a cidade do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1982. 126 p.

SANTOS, M. **O espaço dividido** : os dois circuitos da economia urbana dos países subdesenvolvidos. Rio de Janeiro: Francisco Alves, 1979b. 345p.

SOARES, Beatriz Soares. Urbanização no cerrado mineiro: o caso do Triângulo Mineiro. In: SILVA, José Borzacchiello da.(org.) **A cidade e o Urbano**: Temas para debates. Fortaleza, EUFC, 1997, p.105 a 122.

SOARES, Beatriz Ribeiro; MELO, Nágela Aparecida. Revisando o Tema Pequena Cidade: Uma busca de caminhos metodológicos. In. MARAFON, Glaucio José; PESSÔA, Vera Lúcia Salazar (org.). **Agricultura, desenvolvimento e transformações socioespaciais**: reflexões interinstitucionais e constituição de grupos de pesquisa no rural e no urbano. Uberlândia: Assis Editora, 2008.

TORRE, Francisco de La. **Sistemas de Transporte Turístico**. Tradução: Cláudia Bruno Galvão. São Paulo. Ed. Roca, , 2002.

VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara de. **Transporte Urbano nos Países em Desenvolvimento**: Reflexões e propostas. 3ª Edição. São Paulo: Ed. Annablume, 2000.

_____. **A Cidade, o Transporte e o Trânsito**. São Paulo: Ed. Prolivros, 2005. p.10-59.