

PLANEJAMENTO E IMPLANTAÇÃO DA ZONA AZUL NA CIDADE DE TRÊS LAGOAS-MS

João Rubens de Lima

Graduando em Administração,
Faculdades Integradas de Três Lagoas – FITL/AEMS

Rayron Rodrigo Batista de Oliveira

Graduando em Administração,
Faculdades Integradas de Três Lagoas – FITL/AEMS

Ângela de Souza Brasil

Especialista em Gestão Financeira e Auditoria – FITL/AEMS;
Docente do Serviço Nacional de Aprendizagem Industrial – SENAI;
Docente das Faculdades Integradas de Três Lagoas–FITL/AEMS

RESUMO

O artigo em questão tem como objetivo analisar os métodos utilizados para a implantação da Zona Azul na área central de Três lagoas, como ocorreu o planejamento para esse tipo de serviço e para cumprir esse objetivo foi utilizado como metodologia a pesquisa bibliográfica. Esse tipo de cobrança já é comum em muitas cidades do Brasil e ainda gera uma certa desconfiança na cidade pois a população estava acostumada com as vagas gratuitas onde hoje existe uma taxa para poder estacionar. Embora as vagas não gerassem cobranças ocorria um outro fator que dificultava quem ali desejava estacionar seu automóvel, fator esse que foi predominante para a vinda da Zona Azul para Três Lagoas. Além do fluxo de consumidores que o centro da cidade recebe diariamente temos também os colaboradores do setor comercial, esse que na sua maioria dispõe de um automóvel para locomover-se e acabavam utilizando vagas por mais de oito horas a cada dia o que diminui a disposição de vagas para pessoas que iriam para o centro e ficariam por pouco tempo. Considerando esses fatores foi elaborado um planejamento urbano para tentar solucionar essa falta de vagas e aumentar o fluxo de automóveis onde há essa dificuldade de locomoção.

PALAVRAS-CHAVE: planejamento; planejamento de trânsito; plano diretor; zona azul.

INTRODUÇÃO

Devido ao aumento populacional e, conseqüentemente, o fluxo de automóveis que a cidade sofreu de alguns anos para cá foi desenvolvido um estudo ao qual foi analisada a situação da área central de Três lagoas. O fluxo na área central teve um aumento considerável e essa condição gerava transtorno as pessoas que por ali se locomoviam, hora apenas de passagem ou para compra de algum produto, serviço bancário ou até mesmo para algumas refeições haja vista que a maior parte do setor comercial está localizada nessa área. Partiu daí a necessidade de implementar a zona azul.

A área considerada zona azul não é a totalidade de ruas do centro da cidade, são aquelas onde o fluxo de veículos são maiores, serão um total de duas mil vagas, sendo 485 vagas para motos, 1409 para carros e 106 destinadas a idosos e deficientes físicos. A Prefeitura Municipal terá direito a 27,5% do valor arrecadado pela zona azul e 72,5% ficará com a prestadora de serviço (RADIO CAÇULA, 2016).

As opiniões quanto a essa implantação são diversas, algumas contrárias outras a favor, mas o que se viu quando foi anunciado que haveria essa cobrança foi uma rejeição automática da população da cidade, uma vez que em Três Lagoas não se tem a cultura de pagar por estacionamento a não ser em algum evento onde há a necessidade e talvez isso contribua para o alto índice de rejeição que a implantação desse tipo de serviço teve na cidade de Três Lagoas.

Este trabalho tem como finalidade analisar e conceituar através de pesquisa os motivos apresentados para que a implantação e a cobrança fossem validadas, analisar como está atualmente a aceitação da população três-lagoense e como estão enfrentando essa readequação introduzida pela Prefeitura Municipal.

2 METODOLOGIA

Para a elaboração do artigo optamos pela pesquisa exploratória pois esse tipo de pesquisa objetiva proporcionar maior familiaridade com o tema escolhido. De acordo com Gil (2007), a grande maioria dessas pesquisas envolve: (a) levantamento bibliográfico; (b) entrevistas com pessoas que tiveram experiências práticas com o problema pesquisado; e (c) análise de exemplos que estimulem a compreensão.

Essas pesquisas podem ser classificadas como pesquisa bibliográfica e estudo de caso (GIL, 2007), metodologia adotada para o desenvolvimento do deste trabalho em especial.

3 PLANO DIRETOR

O plano diretor tem por finalidade compreender todos os aspectos municipais e isso engloba transporte, lazer, mobilidade, ocupação de solos e outros. As áreas de expansão que o município possui concentram vários níveis de vulnerabilidade suportáveis que podem ser corrigidas com ações simples. A

evolução urbana acelerada que está acontecendo em Três Lagoas dá-se pela localização privilegiada em que se encontra. Embora essa aceleração urbana nos induza a imaginar que seria algo positivo para a cidade, notamos que na contramão do crescimento aparecem os vazios urbanos que são espaços não construídos e não qualificados como áreas livres no interior do perímetro urbano de uma cidade, essa situação é negativa para o município porque desta maneira não há como ter um crescimento planejado. Por isso, é extremamente necessária a criação do plano diretor para que sejam definidas as áreas de macrozonas. O macrozoneamento é o primeiro nível de definição das diretrizes espaciais do plano diretor, estabelecendo “um referencial espacial para o uso e a ocupação do solo na cidade, em concordância com as estratégias de política urbana” (BRASIL, 2002, p. 41).

A macrozona é formada por um grupo de zonas e bairros com características semelhantes relacionadas à ocupação, à cultura, à economia, ao meio ambiente e à infraestrutura urbana, são através delas que se determina como e onde será feita a expansão da cidade e otimizar a infraestrutura; isso só será possível através da análise de algumas variáveis como o traçado do contorno rodoviário, o ferroanel já existente e a costa fluvial (PREFEITURA MUNICIPAL DE TRÊS LAGOAS, 2016).

A importância de uma cidade possuir o plano diretor é promover a justa distribuição espacial da população e das atividades econômicas, sendo enquadrado o território do município e a área sob sua influência, com o intuito de evitar e corrigir as distorções do crescimento urbano. O plano diretor deve ser seguido conforme seu planejamento atentando para o benefício da cidade. Devem-se respeitar as características locais, pois se assim não for feito, poderá se tornar um grande obstáculo para o desenvolvimento local (PREFEITURA MUNICIPAL DE TRÊS LAGOAS, 2016).

4 PLANEJAMENTO DE TRÂNSITO

O trânsito se tornou um dos maiores problemas para a população. O acúmulo de veículos nas ruas causa prejuízos, estresse, acidentes e poluição, e tende a piorar nos próximos anos, caso não sejam adotadas políticas mais eficientes. O problema se deu ao aumento das pessoas nas cidades. A falta de planejamento urbano, aos incentivos à indústria automotora e ao maior poder de

consumo das famílias. Isso tudo provocou o que os especialistas chamam de crise de mobilidade urbana.

A má qualidade do transporte público e o incentivo ao consumo faz a população optar pelo transporte individual. De acordo com o Observatório das Metrôpoles, a frota de veículos nas metrôpoles brasileiras dobrou nos últimos dez anos, com um crescimento médio de 77% (UOL, 2012). O aumento de veículos no Brasil se deu pelo fato do governo contribuir para a redução de imposto, o aumento da renda da população, incentivos fiscais para as montadoras e principalmente a facilidade de crédito para compra de veículos.

O problema dos transportes está relacionado a outros que, em geral, são estudados em Geografia. Antes de tudo, é preciso inserir a questão do trânsito no interior dos problemas das grandes metrôpoles. Pode-se pensar no caso da cidade de São Paulo como um exemplo do problema no Brasil. Finalmente, vale a pena lembrar em uma das soluções de curto prazo que sempre é mencionada quando se fala do caos no trânsito, o pedágio urbano (UOL, 2012).

O trânsito nas grandes cidades se tornou uma das maiores dores de cabeça para a população. O acúmulo de veículos nas ruas causa prejuízos, estresse, acidentes e poluição, e tende a piorar nos próximos anos caso não sejam adotadas políticas mais eficientes. O caos no trânsito agravou-se nas últimas décadas graças à maior concentração de pessoas nas cidades, à falta de planejamento urbano, aos incentivos à indústria automotora e ao maior poder de consumo das famílias. Isso tudo provocou o que os especialistas chamam de crise de mobilidade urbana, que acontece quando o Estado não consegue oferecer condições para que as pessoas se desloquem nas cidades (SALATIEL, 2016).

Em se tratando de medidas a serem adotadas para reduzir os engarrafamentos é preciso taxar o uso de carros para tirar os veículos das ruas. Em Londres, por exemplo, cobra-se pedágio de quem quer ir ao centro da cidade, e o mesmo se torna gradativamente mais caro ao longo do dia, quanto mais carros vão ao centro, mais caro fica o pedágio (SERVERO, 2016).

O carro foi uma boa invenção, mas precisamos usá-lo menos, mas para isso é preciso mudar o pensamento das pessoas, porém ainda há um pensamento ou ideia de que carros são símbolos de status e isso acaba atrapalhando a mudança de pensamento que provavelmente virá com o tempo. Se você pode desfrutar de um

bom mecanismo de transporte público, verá que vale mais a pena investir o dinheiro de um carro em outras coisas. Mas ter um carro continua sendo útil. O problema do trânsito não é o carro, mas o uso excessivo que fazemos dele (SERVERO, 2016).

5 ZONA AZUL

A zona azul foi estabelecida com a finalidade de agradar a população três-lagoense que durante muito tempo reclamavam da dificuldade de não conseguirem estacionarem seus veículos com facilidade. Segundo o departamento de trânsito, cerca de 75 mil veículos circulam pela cidade (DETRAN, 2016). Muitos comerciantes aproveitavam das vagas para estacionarem seus veículos, isso gerava um conflito com clientes, que insatisfeitos com a ocasião procuraram junto com a prefeitura local soluções para o problema.

O estacionamento rotativo, ou zona azul, está previsto na Lei 9503, de 23 de setembro de 1997, que instituiu o Código de Trânsito Brasileiro em seu “Art. 24. Compete aos órgãos e entidades executivos de trânsito dos municípios, no âmbito de sua circunscrição X - implantar, manter e operar sistema de estacionamento rotativo pago nas vias”(CÓDIGO DE TRANSITO BRASILEIRO, 1997).

Foto 1. Zona azul na rua Paranaíba, região central da cidade de Três Lagoas, MS.



Fonte: Associação Comercial de Três Lagoas (2016, s.p.)

O sistema da Central Park tem como objetivo a democratização do espaço público, gerindo de forma inteligente as vagas para estacionamento veicular, assim todos têm vagas. O serviço é 100% seguro e integrado a internet, o que facilita o acesso do usuário ao sistema. Foi desenvolvido para oferecer ao usuário o máximo de comodidade e praticidade, através de várias formas de aquisição e utilização dos créditos e das vagas (Figura 1) (PREFEITURA MUNICIPAL DE TRÊS LAGOAS, 2016).

5.1 Objetivo da zona azul

Devido à população já pagar vários impostos, algumas partes são contra este tipo de serviço. Segundo o Guia Trânsito (2016), a zona azul pode trazer alguns benefícios para a população, tais como (i) equalização das vagas onde a demanda de carros é maior; (ii) incentivo ao uso do transporte público, devido a benefícios como economia de combustível, diminuição de fluxo de veículos, redução de acidentes no trânsito, sem falar que não precisa se preocupar com avarias quando estiver ausente; (iii) geração de empregos, considerando o lado social, este serviço nas grandes e médias cidades geram empregos, principalmente para jovens que estão à procura do primeiro e (iv) aumento da arrecadação, pois parte da mesma é destinada aos órgãos de trânsito. Quando não há vagas, gera-se um conflito, principalmente entre os comerciantes e consumidores que acham no direito de estacionarem em qualquer lugar. Além de ter seus custos também é uma ferramenta de engenharia do sistema de trânsito. (GUIA TRÂNSITO, 2016).

Aos deficientes físicos e idosos, este sistema ajuda por terem direito às vagas. Constantemente não encontram vagas para estacionar. Aos infratores cabem multas e até perda de pontos na carteira de habilitação (GUIA TRÂNSITO, 2016).

6 PLANEJAMENTO E IMPLANTAÇÃO DA ZONA AZUL

O planejamento para que Três Lagoas implantasse o estacionamento rotativo conhecido como zona azul deu-se há mais de dez anos, devido ao grande fluxo migratório que a cidade recebeu após a instalação de algumas empresas o que aumentou a demanda de pessoas de automóveis e motocicletas na cidade, além das vias de acesso a área central os estacionamentos que do centro comercial ou centro da cidade foram ficando cada vez mais difíceis de serem encontrados vagos,

pois além da população há também os colaboradores que ali trabalham. Diante dessa situação em 2.002 a Câmara Municipal aprovou a Lei número 1.795 no qual a autora a vereadora Vera Helena solicita a criação de áreas de estacionamento regulamentadas (RÁDIO CAÇULA, 2016).

Mediante essa solicitação e o apelo populacional a prefeita em exercício, Marcia Moura decidiu pela implantação da zona azul na área central da cidade. Após a decisão a favor da implantação foram definidas quais ruas iriam contar com a cobrança. Foi definido que inicialmente o perímetro seria entre as Ruas Elmano Soares, Paranaíba, João Carrato e Avenida Rosário Congro, onde foram constatadas através de estudos que essa área é a que recebe o maior fluxo de automotivos e onde se tinha mais dificuldade em encontrar um local para estacionar.

Foram destinadas à zona azul, 2.000 vagas para automóveis e 700 vagas para motocicletas, com tempo de permanência de no máximo 4 horas; horário de funcionamento das 8:00-17:00 horas, durante a semana, e nos sábados, das 8:00-13:00 horas; valor da tarifa a ser cobrado, de R\$ 1,60 por hora, para automóveis e veículos leves e R\$ 0,60 por hora, para motocicletas e motonetas. A arrecadação será dividida entre a empresa responsável pela manutenção da zona azul e a prefeitura municipal (27%) (PREFEITURA MUNICIPAL DE TRÊS LAGOAS, 2016). Abaixo, na figura 2, é possível visualizar no mapa o espaço destinado a zona azul.

Figura 1. Mapa da zona azul.



Fonte: Associação Comercial de Três Lagoas (2016, s.p)

A implantação do estacionamento rotativo começou a ser projetada em 2014 quando foi iniciado o processo licitatório para as empresas que se interessaram em conduzir esse tipo de serviço na cidade, foi aberto três licitações onde duas delas foram canceladas pela Prefeitura Municipal para readequar algumas questões e a outra por ordem da justiça.

Mediante esse impasse foi aberta uma quarta licitação em Abril deste ano em que a empresa Central Park foi a vencedora, empresa cuja sede encontra-se na cidade de Mogi-Mirim no estado São Paulo. A empresa Central Park teve que distribuir via folhetos e mídias alternativas e panfletos com informações sobre a cobrança contendo informações como; valor a ser pago por veículo, quais as ruas que haverá a cobrança, quais as penalidades sofridas por quem não pagar a taxa de estacionamento entre outras, a empresa também precisou instalar placas e pintar as faixas nos locais denominados Zona Azul.

A cobrança dos estacionamentos na área central de Três Lagoas teve início oficialmente no dia 1º de Agosto de 2016 e já podemos notar uma diminuição considerável no número de veículos e um aumento de vagas de estacionamento onde foi implantado a Zona Azul (RÁDIO CAÇULA, 2016).

7 CONSIDERAÇÕES FINAIS

A zona azul foi planejada para diminuir o fluxo de veículos na área central de Três lagoas e conseqüentemente aumentar o número de vagas para as pessoas que desejam ali estacionar por alguns minutos ou por algumas horas, esse planejamento partiu de opiniões da população da cidade juntamente com alguns especialistas nessa área de mobilidade urbana.

Nota-se que após dois meses de implantação da cobrança já há uma facilidade em encontrar uma vaga onde foi denominada como Zona Azul, essa facilidade vem de encontro com o que foi planejado pelos envolvidos nesse novo tipo de serviço que a cidade oferece, onde foi proposta a democratização do espaço público, gerindo de forma inteligente as vagas para estacionamento veicular.

REFERÊNCIAS

BRASIL, Código do Transito Brasileiro – Lei 9503, 1997.

BRASIL. Estatuto da cidade: guia para implementação pelos municípios e cidadãos. 2 ed. Brasília: Câmara dos Deputados, Coordenação de Publicações, 2002.

GIL, A.C. Como elaborar projetos de pesquisa. 4. ed. São Paulo: Atlas, 2007.

SALATIEL, José. Mobilidade urbana: como solucionar problemas de transito nas metrôpoles. Em:<<http://vestibular.uol.com.br/resumo-das-disciplinas/atualidades/mobilidade-urbana-como-solucionar-o-problema-do-transito-nas-metropoles.html>>. Acesso em: 27 de Set.2016.

SERVERO, Robert. O problema do transito não é o carro. Disponível em:<<http://oglobo.globo.com/sociedade/conte-algo-que-nao-sei/robert-cervero-doutor-em-planejamento-urbano-problema-do-transito-nao-o-carro-14494177>>. Acesso em: 26 de Set. 2016.

PREFEITURA DE TRÊS LAGOAS. Revisão do plano diretor de Três Lagoas. <<http://www.treslagoas.ms.gov.br/cidadao/plano-diretor/45/>>. Acesso em 26 de Set.2016.

RÁDIO CAÇULA. Três lagoas terá cobrança de zona azul daqui 30 dias. <http://www.radiocacula.com.br/noticias/cidades/tres-lagoas-tera-cobranca-de-zona-azul-daqui-30-dias>>. Acesso em 26 de Set. 2016.

PREFEITURA DE TRÊS LAGOAS. Começa nesta segunda feira cobrança de Zona Azul em Três Lagoas. Disponível em: <<http://www.treslagoas.ms.gov.br/noticia/comeca-nesta-segunda-feira-cobranca-de-zona-azul-em-tres-lagoas/12323/>>. Acesso em 27 Set. 2016.

RÁDIO CAÇULA. Zona azul inicia este mês, mas a cobrança passa a valer em agosto. Disponível em:<<http://www.radiocacula.com.br/noticias/reporter-news/campanha-educativa-da-zona-azul-inicia-este-mes-mas-a-cobranca-passa-a-valer-em-agosto>>. Acesso em 27 Set. 2016.