

Eixo Temático: Inovação e Sustentabilidade

MOBILIDADE URBANA EM PEQUENOS POLOS REGIONAIS: UM ESTUDO DE CASO NO MUNICÍPIO DE FREDERICO WESTPHALEN/RS

URBAN MOBILITY IN SMALL REGIONAL POLES: A CASE STUDY IN THE WESTPHALEN / RS FREDERICO MUNICIPALITY

Gabriela Saraiva Haubert e Josiele Maria Fão

RESUMO

O processo de desenvolvimento urbano das cidades Brasileiras está acontecendo de forma rápida e desorganizada. Essa realidade não ocorre mais somente em grandes centros mas também em municípios de pequeno porte. Essa problemática fica mais intensa em cidades que são consideradas pólos regionais. O objetivo deste trabalho se propõe a analisar as características de cidades polos regionais pelo viés da mobilidade urbana. Nesse sentido, é feito um estudo do caso da cidade de Frederico Westphalen – RS que se configura como um centro regional do Médio Alto Uruguai e que sofre com as consequências da mobilidade intra urbana. Ao final do estudo foi coletado os dados através de questionários aplicados na população de Frederico Westphalen e cidades visitantes e feito uma análise contrapondo a configuração atual da mobilidade do município com a percepção dos usuários.

Palavras-chave: Frederico Westphalen, Mobilidade Urbana, Polos Regionais.

ABSTRACT

The process of urban development of Brazilian cities is happening in a fast and disorganized way. This reality does not only occur in large centers but also in small municipalities. This problem becomes more intense in cities that are considered regional poles. The objective of this work is to analyze the characteristics of regional cities by the bias of urban mobility. In this sense, a study is made of the city of Frederico Westphalen - RS that is configured as a regional center of Middle High Uruguay and suffers with the consequences of intra - urban mobility. At the end of the study, data were collected through questionnaires applied to the population of Frederico Westphalen and visiting cities, and an analysis was made comparing the current configuration of the municipality's mobility with the perception of users.

Keywords: Frederico Westphalen, Urban mobility, Regional poles.

INTRODUÇÃO

O processo de desenvolvimento urbano das cidades Brasileiras está acontecendo de forma rápida e desorganizada. Essa expansão desenfreada é acompanhada da falta de planejamento e por consequência infraestrutura adequada para suprir as necessidades que vem junto dessas transformações. A aceleração do espraiamento das cidades traz diversos problemas urbanos e sociais. Um desses problemas é a mobilidade urbana, que é uma realidade em diversos municípios e que agora buscam soluções para frear esse fenômeno que veio junto da cidade moderna. “Nossas cidades foram, ao longo de décadas, construídas, reformadas e adaptadas para um modelo de circulação, hoje percebido como insustentável, fundado no transporte motorizado, rodoviário e individual: o automóvel” (PlanMob, 2007, p.40).

Essa realidade não ocorre mais somente em cidades grandes, consideradas pelo IBGE com população superior a 200 mil habitantes. Municípios de pequeno porte, que correspondem a 95% das cidades brasileiras (IBGE,2010), tem enfrentado dificuldades na mobilidade urbana por falta de planejamento e infraestrutura. Até o ano de 2014, o Estatuto das Cidades concedia obrigatoriedade dos Planos Diretores de Transporte e da Mobilidade (PDTM) apenas para cidades com mais de 500 mil habitantes. Em 2015, foi promulgada a Lei Federal nº 12.587/2012, que deternimou que municípios com mais de 20 mil habitantes se enquadrem dentro dessa obrigação com relação ao PDTM, exigindo assim que o poder público tomasse providencias em relação a mobilidade de suas localidades. Porém, cidades pequenas, que até então não tinham essa preocupação com a mobilidade local, já se encontravam em desordem e com tráfego intenso para sua territorialidade.

Essa problemática fica mais intensa em cidades que são consideradas pólos regionais. Gomes (2000), os fluxos e as trocas que acontecem em um lugar estruturado se dá pela valorização de mercadorias e serviços e é considerado o que se chama de região funcional. “A mobilidade urbana têm relação direta com as atividades econômicas” (Plano de Mobilidade, 2007), o que ocorre é uma dependência dos centros menores em relação aos maiores. “Neste sentido, o papel da cidade-polo tende a estar concentrado na oferta de bens e serviços, tanto à população desta cidade, como à população de sua área de influência” (GHIZZO, 2006, p. 111).

Nesse processo, cidades que se tornam “polos de atração” (ROLNIK, 1988) em diversas vezes não contém a estrutura necessária para receber um fluxo de intensidade no cotidiano da cidade, criando-se assim uma sobrecarga na estrutura viária urbana, principalmente em cidades pequenas e consideradas centros regionais.

Diante do exposto, este estudo se propõe a analisar as características de cidades polos regionais pelo viés da mobilidade urbana que comumente é afetada nessas localidades. Foi realizado um estudo do caso no município de Frederico Westphalen, localizada no norte do Estado no Rio Grande do Sul, esta que se configura como um centro regional do Médio Alto Uruguai e que sofre com as consequências da mobilidade intra urbana.

1. CIDADES COMO POLOS REGIONAIS

Cidades polos se caracterizam pela maior oferta de produtos e serviços em relação as suas cidades vizinhas, obtendo estruturas mais completas, podendo ser consideradas singulares por funções econômicas, de fluxos estratégicos, culturais, centros de saúde, entre outros. “Pelo seu porte, se colocam em condição de destaque no âmbito regional” (PMU, 2007, p.57).

Muitas vezes, conjuntos de cidades encontram-se distantes geograficamente de grandes metrópoles e acabam tendo que se organizar como pequenos polos para contribuir com o desenvolvimento da região. “As noções de polo e de região polarizada estão intimamente associadas com as ideias de urbanização e de industrialização” (SOUZA,2005, p.91).

Ainda dentro dessa concepção de polos regionais, compreende-se que regiões buscam novas formas de se desenvolver através de meios inovadores para manter um progresso econômico, social e cultural em suas localidades. Portanto, “o sucesso nas trajetórias de desenvolvimento de certas regiões será devido às suas capacidades intrínsecas de fabricar novos produtos, adotar novos processos produtivos, bem como configurações organizacionais e institucionais inovadoras” (SANTOS, 2002, p. 293).

Assim cria-se outro conceito de região inteligente, onde discussões e relações buscam meios de inovar por meio de dinâmicas e aprendizagem coletiva. Assim pode-se afirmar que:

As regiões inteligentes constituem territórios especialmente vocacionados e direcionados para reproduzir um conjunto de condições favoráveis à recriação de uma cultura de relação e de uma dinâmica coletiva de aprendizagem, tendo por referencial estratégico a produção de conhecimento e inovação, não se diferenciando, por esses aspectos específicos, do conceito já mais trabalhado de meio inovador (SANTOS, 2002, p. 301).

As noções de polo e de região inteligente estão associadas com as ideias de urbanização e de industrialização. As cidades regionais são vistas como centros urbanos e industriais e desta forma atraem populações vizinhas pela sua infra-estrutura, atividades de comércio, cultura e de prestação de serviços.

Um polo de crescimento pode constituir um polo de desenvolvimento apenas em relação à região onde está implantado, e da mesma maneira que esse movimento de cidades vizinhas e menores buscam serviços e recursos em cidades de maior porte (aqui caracterizadas como cidades polo), é uma vantagem econômica para o município, mas pode também desencadear outros problemas caso a cidade não esteja bem estruturada para servir essa população que frequenta a localidade. Esse fenômeno é muito comum nessas cidades, sendo mais comum o problema da mobilidade urbana, pois “para as cidades-polo, os principais problemas são a saturação e o congestionamento dos sistemas de transporte (sistema viário e de transporte público)” (PlanMob, 2007).

2. MOBILIDADE URBANA EM POLOS REGIONAIS

O aumento no número de automóveis nas cidades é cada vez mais significativo. Esse fator acaba por acentuar a falta de infraestrutura viária das cidades. Tal processo tem promovido grandes problemas com relação aos fluxos das cidades, principalmente em municípios pequenos, que correspondem a 95% das cidades Brasileiras (IBGE 2010), e não buscou desenvolvimento pensado de infraestrutura ao longo dos anos para atingir o progresso da cidade com um fluxo maior de meios de transporte e conseqüentemente tem levado diversas cidades a beira do caos.

Conforme Gehl (1935) foi no século XX que houve o ponto crítico das cidades, quando as relações sociais e o comportamento das pessoas influenciaram o sistema de transportes locais. “Nos esforços para lidar com a maré crescente de automóveis, todo espaço disponível na cidade era simplesmente preenchidos com veículos em movimentos e estacionados” (GEHL, 1936, p. 9). O volume de automóveis está totalmente relacionado à infraestrutura viária que cada local oferece, porém, quanto mais vias adicionais forem construídas maiores será o número de carros nas ruas.

Nesse contexto, observa-se que esse preenchimento de veículos em todos espaços das vias se dá em cidades de grande, médio e pequeno porte também. A cidade de médio porte tem

se desenvolvido dentro de suas possibilidades regionais e locais, e por consequência atingindo problemas viários semelhantes ao de cidades maiores.

As cidades de médio porte, que são caracterizadas com mais de 20.000 habitantes segundo o IBGE, comumente estão rodeadas de cidades menores e menos desenvolvidas. As cidades menores acabam por se apoiar nos municípios de médio porte, usufruindo dos serviços, produtos, bens e oportunidades que são gerados nessas localidades. Por consequência, essas cidades que se configuram como centralidades de determinadas regiões, são afetadas diretamente com o fluxo contínuo de pessoas de outras localidades que se deslocam, muitas vezes, diariamente para utilizar das melhores ofertas que essas cidades oferecem.

A grande concentração em cidades centrais, configuradas como polos e que costumam abastecer os demais municípios vizinhos, desencadeando problemas de mobilidade urbana, que somadas a população local torna o problema mais agravante. De acordo com Brasil (2004) o sistema viário é um local de constante disputa de diversos atores, tais como: pedestres, condutores e usuários de automóveis, caminhões, ônibus e motos, etc. Essa disputa é o que torna locais precários de planejamento problemáticos.

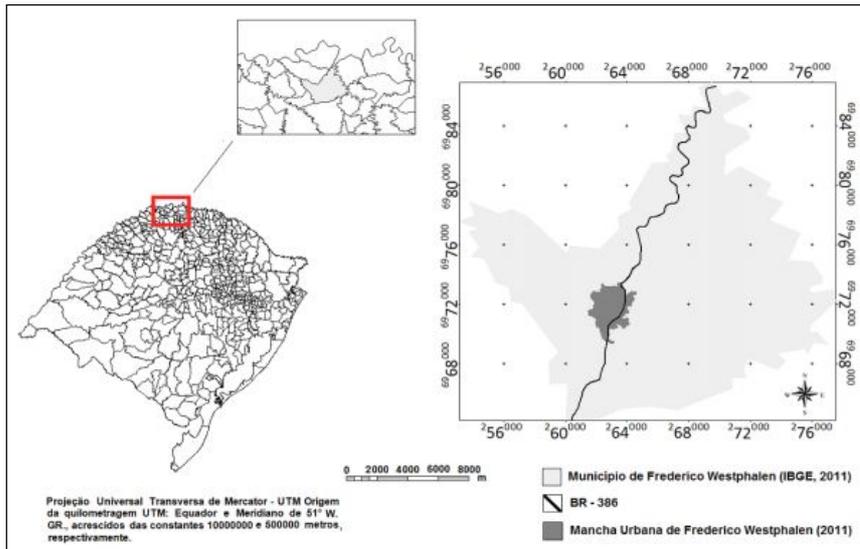
Segundo o Plano de Mobilidade (2007, p.58):

As cidades caracterizadas como polos regionais apresentam maior dinâmica interna, tanto nos fluxos internos como nas relações com os municípios vizinhos. Em função disto criam conexões intermunicipais mais fortes, que geram maior movimentação de pessoas e de mercadorias e que vão demandar uma estrutura pública por infraestrutura e serviços (terminais, rodovias, sistemas de transporte coletivo, etc.). Consequentemente, a gestão da mobilidade urbana tem que tratar tanto dos deslocamentos intra-municipais como intermunicipais no âmbito da região polarizada.

Essas conexões citadas no Plano de Mobilidade é o que mantem a economia da região em pleno desenvolvimento, em contrapartida é o que faz cidades que não tiveram a preocupação passada em pensar sua mobilidade estar lutando para achar novas formas de solucionar a questão no presente.

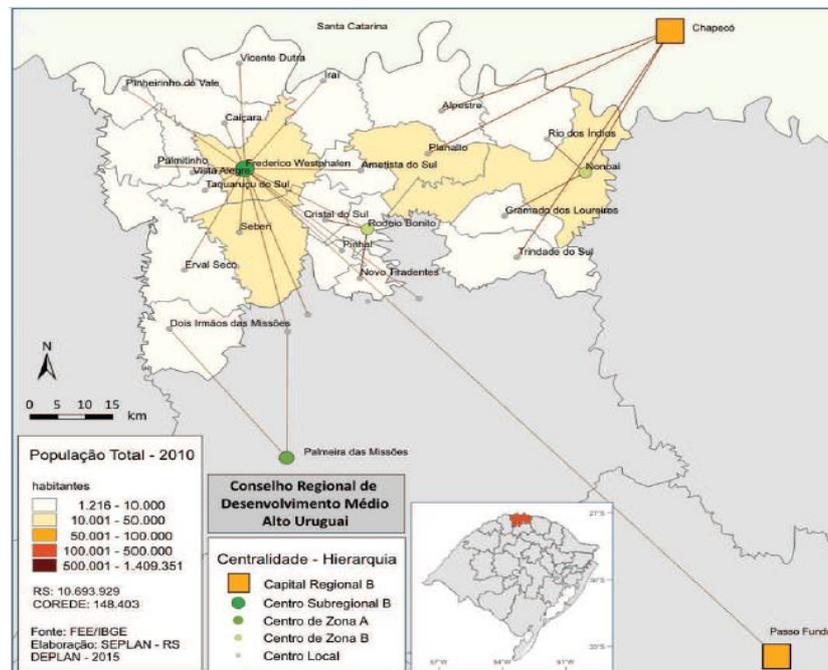
3. O CASO DE FREDERICO WESTPHALEN - RS

O município de Frederico Westphalen está situado no extremo Noroeste do Estado do Rio Grande do Sul, conforme Mapa 01, situado entre dois centros maiores Passo Fundo e Chapecó (SC), conforme Mapa 02, e está a uma distância 30km com a divisa do Estado de Santa Catarina e de 420 km da capital Porto Alegre. Possui uma população de 30699 habitantes, com uma área de 264,53 km² e sua densidade demográfica é de 108,85 hab/km² (IBGE,2016).



Mapa 01: Mapa de Localização município de Frederico Westphalen dentro do Estado do Rio Grande do Sul e mancha urbana dentro do limite municipal.
Fonte: BERTANI, BREUNIG, SPOHR, 2012

Frederico Westphalen pertence a região do Médio Alto Uruguai, sendo considerado um polo regional por ter 21 outros municípios dependentes (COREDE, 2015). Já em 2010 era considerada o maior centro da região (COREDE, 2015), é a cidade com maior número de indústrias, comércio e prestação de serviços, além de estar configurado como um polo educacional, devido o número expressivo de faculdades e universidades encontradas no município.



Mapa 02: Mapa da população total (2010) e hierarquia urbana (2007) no COREDE Médio Alto Uruguai
Fonte: Perfil Regional Médio Alto Uruguai (2015).

A cidade localiza-se às margens da BR 386, ficando parte da cidade dividida entre uma face e outra da via. É através delas que se dá o acesso principal ao município, sendo esse o canal principal de ligação entre o estado do Rio Grande do Sul e Santa Catarina. O município conta

com outros dois acessos pela BR 386, percebendo-se assim o espraiamento do território (Mapa 03).



Mapa 03: Os três acessos para Cidade de Frederico Westphalen – RS pela BR 386.
Fonte: Elaborado pela autora (2017).

Pode-se considerar que o município de Frederico Westphalen tem como vantagem a sua localização com relação a algumas outras cidades pertencentes à região do Médio Alto Uruguai, e neste sentido criou mais oportunidades para desenvolver-se. O município hoje configura-se como cidade polo regional pelo condensamento de atividades e pelo tráfego constante de pessoas dos municípios vizinhos para buscar essas atividades que existem em maior quantidade e qualidade na cidade.

A temporalidade desenvolvida pelos deslocamentos físicos é, portanto, o principal diferencial na contextualização da macromobilidade e/ou da micromobilidade física. A questão da escala espacial torna-se menos relevante, (...) salientamos que tem ocorrido uma aniquilação do espaço pelo tempo, quando os avanços nos meios de transportes e comunicação permitem que a barreira da distância seja cada vez mais minimizada. (GHIZZO, 2006, p.83)

Neste sentido, observa-se que os meios de transporte estão em constante evolução e chegam com mais facilidade as classes sociais antes desprivilegiadas, principalmente os automóveis. “Nos últimos dez anos, a frota de veículos no Brasil mais que dobrou, passando de 35,5 milhões em 2002 para 83,5 milhões em 2012 (aumento de 135%), enquanto a população cresceu 11% no mesmo período” (Revista A3, ed. 4, 2013).

Desta forma o que ocorre na região do Médio Alto Uruguai e principalmente na cidade de Frederico Westphalen é o que Ghizzo (2006) fala sobre a Mobilidade de Consumo, onde as populações atraídas pelas possibilidades dos centros maiores fazem deslocamentos pendulares que utilizam tempos curtos, que raramente ultrapassam um dia.

A flexibilidade dos automóveis e ônibus, comparada à rigidez dos sistemas ferroviários dominantes até então, permitiu vencer distâncias cada vez maiores em

tempos menores, facilitou a articulação entre os núcleos urbanizados vizinhos e estabeleceu novas relações comerciais e de negócios entre as cidades. Isto trouxe uma nova lógica para a circulação de bens e pessoas e provocou uma redistribuição espacial das atividades econômicas e das moradias (PlanMob, 2007, p.56).

Como consequência da polarização ocorrida no município, está a mobilidade urbana, principalmente na zona central da cidade. A movimentação pendular citada, que ocorre diariamente dos municípios da região para Frederico Westphalen tornou-se um agravante para a estrutura que a cidade possui, resultante da falta de planejamento ao longo dos anos. Assim como enfatiza o PlanMob (2007) “a gestão de um tema complexo como a mobilidade urbana implica em decisões e ações que têm forte impacto no cotidiano da cidade”. Essas decisões têm sido tomadas para o planejamento de novas áreas em expansão na cidade.

Com base no Plano Diretor do município, de 2008, as vias deveriam possuir 14 metros de largura, na última revisão ocorrida em 2010, essa dimensão foi estendida para 16 metros. Porém as zonas problemáticas da cidade com relação à mobilidade não foram planejadas para um alargamento de via no futuro, dessa forma, impedindo uma possível solução para essa questão.

A principal área que sofre diariamente com a questão de mobilidade e estacionamento é o centro da cidade, onde está localizado a maior parte do comércio e de serviços e por consequência onde se mantém boa parte da população e onde as pessoas dos municípios vizinhos utilizam. Essa área constitui um raio de 600 metros em torno da praça principal, que se encontra na Rua do Comércio, principal rua da cidade (Figura 01). Esse é o ponto específico de tráfego constante durante o dia.



Figura 01: Imagem de parte da Rua do Comércio da cidade de Frederico Westphalen -RS
Fonte: site <http://fredericowestphalen.webnode.com.br/>

Para acentuar o problema a avenida conta com canteiros centrais e postes de iluminação, diminuindo assim o tamanho da via e dificultando o acesso de alguns tipos de veículo. Uma das maneiras encontradas para amenizar a situação do tráfego na Rua do Comércio foi a implantação do artigo 4 da Lei Complementar N° 004/2015 que corresponde ao Código de Postura da cidade, onde fica proibida a passagem de veículos de grande porte, como caminhões e ônibus. A medida é respeitada com algumas ressalvas de pessoas que vem para a cidade e não tem essa informação. Porém não existe por parte do poder público uma fiscalização com relação a essa lei.

Além disso, a malha urbana da cidade não é completamente ortogonal e em pelo menos quatro pontos da zona central da cidade são encontrados cruzamentos com cinco ruas, contribuindo para que o fluxo da cidade aconteça lentamente.

Com tantos veículos em trânsito dentro de uma cidade mal estruturada para o uso constante e em massa de tantos automóveis, por consequência o local para estacionamento também não é suficiente para a demanda. Com o enfrentamento diário que a população tem com a dificuldade de encontrar lugares para estacionarem seus veículos, começaram a clamar por iniciativas do poder público a fim de encontrar uma solução.

Como resposta, as autoridades criaram um projeto de Lei para estabelecer um estacionamento rotativo nas áreas mais críticas da cidade, a fim de remediar a situação que se encontra. O projeto foi aprovado e hoje se configura na Lei nº 120/2015, de 2 de setembro de 2015 que foi aprovada em dezembro de 2016 pela Câmara de Vereadores Municipal.

A lei prevê que o estacionamento rotativo aconteça perante pagamento de tarifa, sendo destinadas a veículos automotores de passageiros, motocicletas, veículos de carga útil de até cinco toneladas e contêineres (caçambas) de coleta de entulho. O tempo de permanência no local será de até 2 horas e o horário de funcionamento será das 08h às 12h, de segunda-feira a sexta-feira, e das 13h30 minutos às 17h30 minutos.

4.1 A cultura local

Apesar de Frederico Westphalen se configurar como uma cidade polo regional ela continua se classificando como uma cidade pequena. Desta forma, com uma extensão territorial urbana baixa. Além disso, a cidade se concentra fortemente na região central, tanto em comércio e serviços como em moradias. Assim, considera-se que boa parte da população habita o centro e as redondezas da cidade, em um raio em torno de 1 km da região com maiores ofertas de consumo.

No entanto, a população tem a cultura de se locomover pela cidade na maioria das vezes de carro, em muitas ocasiões o utilizando para deslocamentos curtos. “A dependência das viagens motorizadas, por sua vez, se reflete em uma maior presença relativa da frota de veículos particulares (taxa de motorização)” (PlanMob, 2007, p.53). Esse fato contribui intensamente para o caos que se estabeleceu na mobilidade urbana da cidade.

5. METODOLOGIA

Para o estudo do presente artigo foi utilizado o método de revisão bibliográfica que segundo Martins e Theóphilo (2009), é necessária para a condução de qualquer pesquisa científica, para que ocorra o entendimento de um determinado assunto, tema ou problema tendo como base referências publicadas por outros autores.

No segundo momento da pesquisa foi elaborada uma pesquisa quantitativa através de questionários online, com foco na população da cidade de Frederico Westphalen e de outras cidades frequentadoras da mesma. O questionário conta com dez perguntas objetivas fechadas, podendo ser assinalada apenas uma das opções oferecidas.

A intenção dessa pesquisa é perceber os hábitos e a percepção dos usuários quanto a mobilidade da cidade de Frederico Westphalen. Segundo Martins e Theóphilo (2009), a pesquisa quantitativa é aquela em que os dados coletados possam ser quantificados e mensurados. Os dados são filtrados e organizados classificados e passíveis de interpretação.

Ao final desta pesquisa, com um número de 119 questionários (Anexo 1) respondidos, faz-se uma análise da percepção dos usuários em relação a mobilidade que ocorre dentro da cidade de Frederico Westphalen, com foco principal na área central do município, a fim de compreender o que levou a configuração atual da mobilidade da cidade ao que se encontra hoje.

6. RESULTADOS E DISCUSSÃO

A aplicabilidade dos questionários em usuários frequentes da estrutura urbana e viária da cidade de Frederico Westphalen veio com o objetivo de compreender de que forma se deslocam e as formas de locomoção, além de perceber as distâncias que se encontram do centro da cidade. Ao final do questionário foi questionado sobre a opinião com relação ao projeto de Lei aprovado dos Estacionamentos Rotativos.

Inicialmente pôde-se traçar o perfil das pessoas que responderam a pesquisa de forma a identifica-las. Dos 119 questionários respondidos 65 correspondem ao sexo feminino, que condizem a 54,6% dos entrevistados, enquanto o sexo masculino foram 54 respostas, correspondendo a 45,4% dos questionários.

Com relação a idade, o maior percentual de respostas foi de pessoas de 19 à 29 anos com 37,80%, seguido de 36,1% de 30 à 40 anos e em terceiro com mais percentual expressivo de 41 à 50 anos, resultando em 11,80%.

Em referência ao grau de escolaridade, o perfil dos usuários se sobressaiu em 47,9% dizendo ter ensino superior, seguindo de 24,4% com pós-graduação e 18,5% com ensino médio. Usuários com mestrado correspondem a 6,7% e com o menor percentual os que possuem doutorado resultando apenas 2,5% dos entrevistados.

No que diz respeito a renda dos usuários entrevistados, 43,2% expressaram ter ganho de um a três salários mínimos ao mês. Em segundo lugar, 30,3% dizem receber de três a seis salários mínimos. 10,1% dos entrevistados alegam receber de nove a doze salários mínimos e 7,6% recebem entre seis e nove salários mínimos e com menor percentual, apenas 5,9% ganham até um salário mínimo.

Os usuários responderam sobre qual a localidade que residiam atualmente. 90% dos entrevistados residem na cidade de Frederico Westphalen, enquanto 5% dizem morar na Região do Médio Alto Uruguai e os outros 5% dizem morar em outras cidades.

Quando questionados sobre qual o meio de transporte que mais utilizavam no decorrer da semana, 86,6% dos entrevistados responderam que é o carro. Com 10,1% a segunda resposta mais escolhida foi “outro” e apenas 2,7% disseram utilizar a moto ou o transporte público.

Ao perguntar o motivo da preferência pela utilização de tal meio de mobilidade, 54,5% disseram ser por comodidade, em sequência de 22,7% dizerem que falta alternativa na cidade e 15,1% alegarem não ter infraestrutura para utilizar outros meios. 5% dos entrevistados respondem “outro” e apenas 1,7% diz ser pelo custo.

Ao analisar as respostas dadas pelos entrevistados nas últimas duas perguntas é possível evidenciar o que já havia sido citado anteriormente, que grande parte da população faz o uso do carro como meio de locomoção e que em sua maioria o utiliza por comodidade.

Ao perguntar a distância média da sua residência até o centro da cidade, 29,4% dizem morar em média a 1 km de distância. 26,9% dizem residir a uma distância de 500 a 800 metros do centro da cidade. Já 22,7% demonstram morar até 100 e 400 metros do centro da cidade e 14,3% a mais que 2 km de distância. Somente 6,7% dos entrevistados dizem morar em outras cidades.

Quando indagados sobre a frequência com que visitam o centro da cidade, em especial a Rua do Comércio, 52,9% dos entrevistados dizem ir todos os dias até esse local. 22,7% manifestaram que vão de 2 a 3 vezes por semana até o centro. Já 13,4% dizem que vão ao centro da cidade com uma frequência maior que 3 vezes por semana e apenas 10,9% dizem frequentar menos que 2 vezes por semana o local.

Ao verificar as respostas adquiridas através do questionário, é possível perceber que pelo menos 89% dos entrevistados residem em torno ou menos de 1 km do centro da cidade. Somado as respostas de que pelo menos metade dos entrevistados vão todos os dias ao centro

e que quase 90% utiliza carro como meio de deslocamento, fica evidente que o congestionamento e a falta de estacionamentos para veículos no centro da cidade se esgota somente pela população local, sem contar a soma das populações vizinhas que vem até Frederico Westphalen em busca de comércios e serviços.

Como já relatado, existe uma questão cultural da população em se locomover em carros particulares em trajetos pequenos, considerando que a distância para se percorrer na cidade não são grandes.

Na última questão, os entrevistados foram perguntados sobre sua manifestação em relação ao Projeto de Lei aprovado em 2016 para a implantação do Estacionamento Rotativo na área central da cidade. 91,6% colocam-se a favor da medida. Apenas 5,9% dos entrevistados dizem ser contra a implantação do sistema e 2,5% dizem não ter conhecimento sobre o projeto.

7. CONCLUSÃO

A partir da revisão bibliográfica realizada para o presente estudo, a pesquisa do estudo de caso por meio de questionários foi possível observar que, com o passar dos anos a população brasileira conseguiu acesso com facilidade aos automóveis e por consequência, as cidades obtiveram uma invasão de carros em suas vias, que não se encontravam preparadas. Cidades consideradas polos regionais se desenvolvem ao longo dos anos sem uma preocupação com esse tipo de infraestrutura, não conseguindo dar suporte aos veículos que crescem em número através da população, além dos municípios vizinhos que acabam por visitá-las com frequência.

Essa falta de infraestrutura fica visível ao quando relatamos o problema da mobilidade urbana que ocorre nessas localidades, uma vez que os congestionamentos e a falta de estacionamento são problemas corriqueiros nesses municípios.

O que ficou claro no presente estudo é que além das políticas públicas não se preocuparem ao longo dos anos para tal demanda de veículos, é que não existe uma conscientização por parte das pessoas que habitam as cidades com relação ao uso moderado.

No estudo de caso da cidade de Frederico Westphalen essa realidade fica em destaque a partir das respostas dos moradores e visitantes da cidade, que assumem utilizar o carro apenas por comodidade e para percorrer pequenos percursos.

Nesse sentido, percebe-se que não existe a valorização do caminhar. O usuário despercebe a importância desse ato e deixou de ter consciência de que a problemática da mobilidade urbana que se encontra nas cidades é parte por hábitos culturais que existem nas populações.

Como resultado, o poder público encontrou como alternativa no caso de Frederico Westphalen, assim como em tantos outros, o Estacionamento Rotativo. Dessa forma, a população mais uma vez arca com os problemas que ela mesma causa, tendo que desembolsar valores para usufruir de um espaço que lhe seria de direito, porém, se usado com moderação.

Conclui-se que para haver uma solução para a questão da mobilidade urbana em polos regionais é preciso que o poder público tenha uma preocupação com o planejamento das vias e da expansão da cidade para evitar problemas futuros, além de haver fiscalização nas vias de maior tráfego e a implantação de meios de transporte coletivos de qualidade, dando a população a opção de se locomover de outras formas. Além do poder público, deve-se existir uma conscientização da população de que parte do trânsito tornou-se caótico na cidade é causado pelos usuários locais, que na maioria das vezes fazem uso do carro sem necessidade, podendo ser utilizados outros meios de transportes alternativos e os percursos curtos serem feitos a pé.

8. Referências

- BERTANI, Gabriel; BREUNIG, Fabio Marcelo; SPOHR, Renato Beppler. **Análise de crescimento da mancha urbana do município de frederico westphalen, rs-brasil através de imagens landsat 5 tm.** Revista Geografar. Curitiba,v.7, n.1, p. 68-83, jun./2012
- BRASIL. **Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012.** Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana.
- BRASIL. **Lei Municipal no 120/2015,** de 2 de setembro de 2015. Institui a regulamentação do Estacionamento Rotativo na cidade de Frederico Westphalen.
- BRASIL.Ministério das Cidades. 2004. **Plano Diretor Participativo: Guia para elaboração pelos municípios e cidadãos.** Brasília.(b).
- BRASIL, Ministério das Cidades (2005) – “**Mobilidade Urbana é Desenvolvimento Urbano**” – Ministério das Cidades, Brasília, 2005.
- BRASIL. Ministério das Cidades. Secretaria Nacional do Transporte e da Mobilidade Urbana. **PlanMob: Caderno de Referência para Elaboração de Plano de Mobilidade Urbana.** Brasília, 2007.
- CONSELHOS REGIONAIS DE DESENVOLVIMENTO DO RIO GRANDE DO SUL **Perfil Socioeconômico COREDE Médio Alto Uruguai.** Porto Alegre, 2015.
- CÔRREA, Roberto Lobato. **O espaço urbano.** São Paulo: Atica, 1989.
- GEHL, J. **Cidades para Pessoas.** Ed. Perspectiva, São Paulo, 2013.
- GHIZZO, M. R. **A Mobilidade do Consumo na cidade de Maringá-PR: o ensaio de uma noção** (2006). (Dissertação de mestrado); Programa de Pós Graduação em Geografia da Universidade Estadual de Maringá (PGE/UEM);
- IBGE. **Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística.**
- INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). **Perfil dos Municípios Brasileiros – 2012.** Rio de Janeiro: IBGE, 2013.
- MARTINS, Gilberto de Andrade; THEÓPHILO, Carlos Renato. **Metodologia da investigação científica para ciências sociais aplicadas.** 2 ed. São Paulo: Atlas, 2009.
- FREDERICO WESTPHALEN. **Lei municipal nº 4.183, 23 de abril de 2015.**Altera o Mapa de Zoneamento Urbano – Anexo IV, do Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado (PDDI) do Município e dá outras providências. Frederico Westphalen, 2015.
- FREDERICO WESTPHALEN. **Lei municipal nº 3.620, de 01 de dezembro de 2010.** Altera, suprime e adiciona dispositivos a Lei Municipal nº 3.286, de 27 de junho de 2008, que institui o Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado do Município, e dá outras providências. Frederico Westphalen, 2010.

ROLNIK, Raquel. **O que é Cidade**. São Paulo, Brasiliense, 1988.

SANTOS, Domingos. **Teorias de inovação de base territorial**. In: COSTA, José S. *Compêndio de economia regional*. Coimbra (Portugal): APDR – Associação Portuguesa para o Desenvolvimento Regional, 2002. p. 285-313.

SOUZA, Nali de Jesus. **Desenvolvimento econômico**. 5. ed. São Paulo: Atlas, 2005.