

# **MOBILIDADE URBANA E CIRCULAÇÃO DE VEÍCULOS EM ARACAJU**

**FRANÇA, Marcos Antonio Menezes**

[marcosdykodo@hotmail.com](mailto:marcosdykodo@hotmail.com)

**PEREIRA, Isaias**

[isaiaspereira@oi.com.br](mailto:isaiaspereira@oi.com.br)

**CUNHA, José Carlos Santos (Orientador)**

Licenciado em Geografia, Bacharel em Geografia Agrária, Especializado em Planejamento Regional, Mestre em Desenvolvimento e Meio Ambiente

Licenciatura Plena da Universidade Tiradentes – UNIT.

[jscunha@infonet.com.br](mailto:jscunha@infonet.com.br)

## **RESUMO**

Foi buscando analisar as condições em que se encontra a mobilidade e a circulação de veículos na cidade de Aracaju, que se idealizou o presente artigo, cidade esta que possui a segunda maior frota de automóveis por habitantes no país e que por isso busca-se compreender os efeitos deste grande número de veículos que circulam nas vias públicas, os problemas que afetam os usuários, os pontos críticos e a qualidade da sinalização vertical e horizontal, para assim embasar futuras pesquisas sobre o tema que visem solucionar estes problemas.

”A mobilidade urbana sustentável pode ser definida como o resultado de um conjunto de políticas de transporte e circulação que visa proporcionar o acesso amplo e democrático ao espaço urbano, através da priorização dos modos não-motorizados e coletivos de transporte, de forma efetiva, que não gere segregações espaciais, socialmente inclusiva e ecologicamente sustentável. Ou seja: baseado nas pessoas e não nos veículos” (caderno do Ministério das cidades, 2004, p13).

Sabendo-se que o trânsito é um dos maiores problemas da vida moderna, é natural que surjam estudos voltados para solucionar estes conflitos. Uma cidade planejada deveria ter uma melhor qualidade na sua mobilidade, mas o seu planejamento já tem mais de 150 anos, e a evolução tecnológica neste caso relacionado ao advento do automóvel, fez com que a defasagem deste planejamento refletisse principalmente no centro da cidade que foi onde a cidade surgiu, ainda na época dos carris, puxados por tração animal.

O crescimento populacional, e o grande número de veículos que hoje circula pelo espaço urbano de Aracaju tem crescido de tal maneira que preocupa os estudiosos para que os veículos fluam num menor espaço de tempo e que as atividades do dia-a-dia sejam realizadas de maneira mais confortável e , para assim se refletir na qualidade de vida que todos buscam. Para esta melhoria nas condições da mobilidade, observou-se o constante empenho do governo municipal através da SMTT, órgão responsável pela organização do trânsito e da solução dos seus problemas.

Medidas como instalação de radares e lombadas eletrônicas além do patrulhamento das vias feito com guardas de trânsito, têm dado resultados relevantes principalmente no que diz respeito á redução de acidentes.As principais zonas de congestionamento são citadas nesse artigo e identificam os problemas relacionados á expansão urbana da cidade e no sentido norte sul e que não possui vias suficientes para atender ao fluxo de veículos em determinados horários, surgindo assim problemas pontuais de congestionamentos.

**PALAVRAS-CHAVE :** Mobilidade urbana. Transporte coletivo. Tráfego. Trânsito.

# 1 INTRODUÇÃO

A mobilidade urbana é o conjunto de viagens dentro do sítio urbano realizada pela população utilizando-se de transporte coletivo ou particular para realizar as tarefas do seu dia-a-dia. Esta mobilidade ocorre em função da circulação de veículos que transportam pessoas e através destas mesmas pessoas como usuários do transporte ou como pedestre, compondo assim elementos do trânsito. O presente artigo refere-se a um estudo acadêmico sobre os problemas de mobilidade urbana e como se dá a circulação de veículos na cidade de Aracaju, analisando o crescimento deste fenômeno, causas e expectativas futuras. Para o desenvolvimento do estudo, definiu-se o seguinte objetivo geral: analisar problemas de mobilidade urbana e circulação de veículos em Aracaju. Como objetivos específicos: problemas com o crescimento populacional e do número de veículos que circulam pelas vias públicas. Para essa análise mediu-se a eficiência dos sinais verticais e horizontais, e a sua influência na redução de acidentes. Pesquisou-se sobre as ações governamentais no âmbito da educação e orientação para o trânsito, além de ter procurado identificar a eficiência das vias para o fluxo normal de veículos. Para nortear este trabalho, fez-se os seguintes questionamentos: O número de veículos por habitantes contribui para agravar os problemas do trânsito na cidade de Aracaju? Existem políticas públicas que visam melhorar a mobilidade e a circulação de veículos, e quais são estas políticas? A sinalização vertical e horizontal é eficiente para melhorar as condições da mobilidade? A pesquisa desses dados é importante, pois, permite vislumbrar os problemas que no futuro poderão agravar a situação dos que habitam esta cidade.

Com o intuito de detectar os problemas de mobilidade urbana e circulação de veículos fez-se pesquisa bibliográfica em livros, jornais, revistas e junto a repartições públicas, pesquisando

as fontes disponíveis para que pudessem embasar ainda mais este artigo. Além disso, levantou-se assim como as leis que regem este sistema e as políticas adotadas por cada ente do poder público que contribuem para o gerenciamento do sistema. Para compreensão da evolução do fenômeno buscou-se ainda através de pesquisa bibliográfica adquirir informações sobre a evolução da cidade e o seu traçado, seu planejamento e ajustes feitos ao longo do tempo e análise da sua malha viária.

## **2 FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA**

### **2.1 A Necessidade do Deslocamento Humano**

Procurar entender a necessidade humana de deslocar-se é passar pelo processo evolutivo do homem desde os primórdios, quando ainda era sedentário e passou a nômade com a extinção dos recursos naturais do lugar onde ele habitava. A partir do momento que aprendeu a cultivar e criar animais para o seu consumo e alimentação, o homem também começa a aglomerar-se formando aldeias vilas e depois cidades. A partir daí descobrir que nessas aglomerações os seus desejos e necessidades não eram resolvidas no mesmo lugar e muitas vezes havia a necessidade de deslocar-se até outras aldeias vilas etc, e daí surge novamente o deslocamento seja pra transportar bens ou produtos, surgindo assim a circulação e o transporte.

A urgência de realizar tarefas e obrigações com um espaço de tempo determinado, faz com que a redução do tempo na realização dessas atividades torne-se primordial, e aí os meios de transporte precisam fluir o mais rápido possível. E as cidades com a industrialização, tornam-se mais densamente povoadas conseqüentemente, aquelas vias destinadas ao movimento de pessoas, depois de animais, e em seguida dos automóveis, precisam ajustar-se ou modernizar-se, além de terem que tornarem-se mais largas.

O homem inicialmente era nômade, pois caçava e pescava até esgotarem-se os recursos naturais daquele lugar. A partir da descoberta do cultivo da lavoura e da domesticação de animais, passou a ser sedentário. Para trocar alimentos ou os bens que lhe faltavam deu-se o deslocamento ou o início do transporte e da locomoção.

## **2.2 Os Ajustes do Espaço para o Deslocamento Humano: A Cidade como Palco da Mobilidade**

As vias públicas antes projetadas para pedestres e meios de transporte por tração animal, tiveram que se adaptar ao fluxo de pessoas e veículos automotores a partir do advento do automóvel. No surgimento não se sentia tanto essas dificuldades, mas com a industrialização e o crescimento populacional e do número de carros, as vias tiveram que passar por adaptações e as novas vias tiveram que surgir já adaptadas à nova realidade. As cidades, na sua maioria, não cresceram com o planejamento adequado nem visando este crescimento que se originou com a industrialização e com o êxodo rural. A medida que as cidades incharam no sentido populacional e de habitações, surgiram também zonas de industrialização que se distanciavam cada vez mais das áreas residenciais, o que forçava o homem a deslocar-se de sua casa para lugares cada vez mais distantes. Assim sendo o homem passou a depender cada vez mais dos meios de transporte e principalmente em fazer este percurso em menor tempo possível para assim ter mais tempo para a família o lazer e outros afazeres extra-trabalho.

O crescimento das cidades originaram fenômenos tais como: conurbação, metropolização e megalopolização” Que são definidas respectivamente:

Conurbação é o encontro entre duas ou mais cidades próximas em razão de seu crescimento. As metrópoles correspondem a centros urbanos de grande porte; é a cidade-mãe “ quer dizer, é a cidade que possui os melhores equipamentos urbanos do país (metrópole nacional) ou de uma região de um país (metrópole regional) .A metrópole lidera a rede urbana a qual esta integrada e exerce uma forte influência sobre as cidades de menor porte .Já a megalópole é a conurbação de várias metrópoles, formando uma extensa e gigantesca área urbanizada.(ITAMARATY,2005, p 3)

Surgiram então os meios de transportes coletivos, porque as distâncias aumentaram e ainda não existiam os automóveis. Inicialmente os bondes, os trens a vapor, depois os trens elétricos, o metrô depois os ônibus. O não atendimento da demanda por meio destes transportes coletivos, ou um serviço pouco eficiente, faz com que o homem que possui condições de adquirir o seu carro próprio, faça o seu deslocamento no mesmo, isso contribui sobremaneira para gerar engarrafamentos e transtornos no trânsito, aumentando o tempo para percorrer pequenas distâncias. Surge ainda em resposta a esse não atendimento, o transporte clandestino, que é aquele que não se encontra regulamentado junto aos órgãos públicos mas que presta um serviço importante aos cidadãos suprimindo suas necessidades, mesmo tendo algumas características negativas como a falta de segurança e outros problemas.

Illegal, esse transporte sempre trará prejuízos para o sistema regular. Mesmo que num primeiro momento os usuários o vejam como alternativa. No médio prazo, a concorrência predatória pode levar ao sistema regular dificuldades de subsistência ou entrar em colapso como ocorreu em diversas cidades do Brasil e na América Latina. Sem o controle do estado passa a ser uma disputa livre de mercado. Sem regras, o transporte deixa de estar comprometido com o atendimento da demanda e perde características necessárias, como regularidade, continuidade e segurança. (BICALHO, 2005, p.2)

Bicalho (2005, p.2), afirma ainda que “ a livre concorrência é benéfica em outros setores da economia, mas não no transporte”. Pois segundo ele, só poder público pode garantir ao cidadão o direito de ser transportado a qualquer momento. Lima (2005, p.4) fala do “urbanismo moderno” que se baseia segundo o autor em quatro objetivos fundamentais que vêm de certa forma embasar mais ainda as questões norteadoras, deste trabalho, sendo elas:

1. Descongestionar o centro das cidades para cumprir as exigências de fácil circulação;
2. Aumentar a densidade dos centros das cidades para realizar o contato exigido pelos negócios oriundos no crescente mundo capitalista;
3. Aumentar os meios de circulação, ou seja, modificar as dimensões das ruas, que se encontram sem efeito diante dos novos meios de transporte; e

4. Aumentar as chamadas “áreas verdes” visando gerar maior lazer e menor estresse aos novos trabalhadores urbanos.

Observando o item 3 destes objetivos “urbanismo moderno”, é que se pode averiguar se tem conexão com o problema de Aracaju, se apresenta características no centro da cidade condizentes com o que fala LIMA,2005.Por ser uma cidade projetada a 150 anos, teve o seu crescimento populacional e de veículos acentuado consideravelmente, tornando-se uma das cidades com maior numero de veículos por habitantes do país segundo estimativa do IBGE em 2004, a saber: Brasília – 3,11 hab por veiculo; Aracaju – 2,8 hab por veiculo; São Paulo – 2, 4 hab por veiculo.Silva nos fala da necessidade de se ter políticas publicas voltadas para atender estes objetivos.

Uma política de urbanização em sua essência, visa resolver os problemas da sociedade em determinada área ou espaço e numa época específica, levando-se sempre em consideração que a sociedade e o seu espaço se transformaram continuamente no tempo, sem que seja observado, entretanto, um mínimo de sincronismo entre eles.(SILVA,2005)

Torna-se então imperativo, ainda segundo o autor, nos dias atuais uma ordenação no espaço onde o homem exerce suas atividades para que não haja o colapso como já ocorre na nossa maior metrópole, São Paulo.

### **2.3 O Tráfego**

O trafego tem como principal característica a flutuação que se apresenta de forma ou intensidade diferente durante as 24 horas do dia

Ele é muito pequeno de madrugada, aumenta bastante no chamado “pico” da manhã, cai um pouco na hora do almoço, volta aumentar a no “pico” da tarde e cai á noite.SE, por exemplo, examinar-se os 34 milhões de viagens que ocorrem em São Paulo por dia, veremos que cerca de 25% delas ocorrem nos horários de pico, entre 6 e 8 horas da manhã e entre 17 e 19 horas.Tal flutuação reflete o padrão de

comportamento de nossa cidade com relação ao trabalho.(VASCONCELLOS, 1998, P.46)

Um dos problemas que mais aborrece o cidadão no trânsito é o engarrafamento, que é quando o trânsito para de fluir ou o tráfego é interrompido. Assim sendo, Vasconcellos(1998) diz que:

A primeira consideração importante que diz respeito a capacidade viária:as vias assim como os canos de água, têm uma capacidade limitada de fazer passar o fluxo de tráfego. Essa capacidade é calculável matematicamente e depende uma serie de fatores relativos à via e ao meio ambiente. Por exemplo, a largura da via é um dos fatores básicos:quanto maior a largura “útil” da via (descontado o efeito dos veículos estacionados), maior será sua capacidade. Outra característica: a geometria da via.Vias retas e planas têm uma capacidade maior que as vias curvas e em aclive.(VASCONCELLOS, 1998, p. 40)

Esta falta de espaço nos grandes centros urbanos desde muito tempo, fez com que o homem buscasse alternativas, ampliando vias, inclusive no subsolo das cidades, surgindo assim o metrô. No Brasil, a historia dos trens subterrâneos e do metrô tiveram início no ano de 1968 e ligava dois bairros afastados, Santana e Jabaquara, cortando a área central da cidade, e surgiu por falta de transporte coletivo e ferroviário para os moradores e pela preocupação de descongestionar o trânsito já caótico do centro de São Paulo.Na época da sua inauguração em 1974, esta obra foi considerada uma das mais modernas e um dos mais velozes sistemas do mundo(METRÔ, 2005, p. 5).

Conforme o administrador Boareto (2005, p. 3), diretor de mobilidade urbana do Ministério das Cidades, o modelo atual de transporte urbano se mostra insustentável, e enfatiza: “Existe uma relação direta entre a renda e a mobilidade:quanto maior a renda, maior a possibilidade de locomoção das cidades”,avalia. Segundo ele a expansão populacional, a velocidade da produção de novos veículos automotivos e a renda populacional não é compatível, transformando as cidades em permanentes espaços de disputa.Sobre este assunto, VASCONCELLOS (1998) diz que:

[ ... ] quadrados aparecem como tendo maior direito ao espaço, [...] Assim, o conflito entre o pedestre que quer atravessar a rua e o motorista do automóvel não aparece como o conflito entre duas pessoas com direitos iguais, mas sim como o conflito entre, de um lado, uma pessoa ( o pedestre) usando, por exemplo, 01 metro quadrado da via, e de outro, uma máquina “humanizada”, que por usar 10 metros quadrados aparece como tendo maior direito ao espaço.(VASCONCELLOS, 1998,P.21).

De acordo com Blindo(2004,p.4), dentre as poucas cidades brasileiras com uma mobilidade urbana razoável, pode-se citar Curitiba por ser uma das mais bem planejadas cidades brasileiras.Fato que se deve as políticas urbanas que foram pensadas e executadas sob a filosofia da priorização das escalas humanas, ambientais e mobilidade coletiva.Este planejamento começou em 1966, buscando criar uma cidade para pedestres e não para carros.

No final do século XIX, com o surgimento do automóvel e o aumento da circulação nas cidades, fizeram surgir os problemas de trânsito e também as leis que o regulamentasse.

Para Vasconcelos (1998, p.17), em Londres, no ano de 1868, surgiu o primeiro semáforo. Na capital inglesa, em 1860, havia 460 mil carruagens, o que ocasionava muitos acidentes e outros problemas de trânsito.Percebe-se assim, que os problemas de mobilidade e circulação no trânsito estão diretamente ligados à evolução das cidades, já que no final do século XIX, pôde-se vislumbrar o primeiro vestígio de sinalização vertical.

Ainda segundo Vasconcelos (1998, p. 17), naquela época pode-se perceber que o número de carruagens por habitantes era bem elevado, o que se assemelha com a cidade de Aracaju nos dias atuais.Reportando-se a um período mais remoto da história, no caso, a Roma antiga, na mesma já se estabeleciam horários para a circulação de veículos puxados por animais e com rodas.Muitos anos se passaram e estes problemas cresceram juntamente com as cidades e as suas populações, chegando aos dias atuais aos fenômenos geográficos de conurbação, metropolização e por fim ao surgimento das megalópoles.

### **3 Contextualizando o Processo de Mobilidade Urbana e Circulação de Veículos na Cidade de Aracaju**

No caso de Aracaju, Anjos (1984), afirma que o transporte urbano não representa um fim em si mesmo. Teoricamente, o seu grande objetivo é propiciar o acesso dos habitantes de uma cidade a todo o tecido urbano de maneira racional e objetiva. Sobre este aspecto, entende-se que a idéia de ocupação de uma área precede a idéia de transporte. Logo, segundo autor, o transporte urbano vai depender daquilo que a cidade decidiu o que deseja ser na atualidade e o que será no futuro, ou seja, ele tanto induz como consolida as decisões quanto à ocupação de uma área.

Anjos (1984), começa no seu estudo caracterizando a organização do espaço urbano de Aracaju que foi marcado pela transferência da capital do estado do município de São Cristóvão para a nova Aracaju. Ele descreve como um desenho urbano formado por 32 quadras de 110 m por 110m com malha ortogonal em traçado de tabuleiro de xadrez. Percebe-se ainda este mesmo traçado no centro da cidade 150 anos depois o que justifica a existência de problemas de congestionamento e de falta de local para estacionamento nos momentos de grande fluxo.

Anjos (1984) fala que na época da criação da capital, os deslocamentos aconteciam a pé pois não havia necessidade de outros meios devido a densidade ser rarefeita, em um assentamento de pequeno porte o que criava uma demanda de destinos dispersos. Isso tornaria inviável o transporte coletivo no período de 1855 a 1900.

Com a expansão urbana da cidade entre 1900 a 1930, quando Aracaju dava início ao seu papel de centro administrativo e econômico de Sergipe, vieram a pavimentação de algumas ruas com pedras irregulares. Segundo Anjos (1984) esta foi a época dos bondes,

pequenos veículos compostos com 5 bancos com capacidade para 04 pessoas cada, com lotação total de 20 passageiros puxados por dois burros.

De 1930 a 1955 a evolução urbana da capital sergipana aconteceu de forma espontânea, com investimento da iniciativa privada na ocupação de uso do solo do que do investimento do estado. A primeira expansão ocorre na direção oeste ao longo do eixo rodoviário e dos ramais ferroviários – Avenida Rio de Janeiro (sul) e Avenida São Paulo (oeste). Este foi também o período de eletrificação dos bondes a partir do momento em que o estado encampou a companhia de carris urbanos. Os argumentos usados pelo governo para eletrificação dos bondes, foi o de estender este sistema para os subúrbios mais distantes e pitorescos da cidade.

Segundo Ribeiro (1989), com o aparecimento dos bondes elétricos o bairro de Santo Antonio foi anexado urbanisticamente à área central da cidade, através da abertura das ruas transversais. Ela fala ainda da importância destes veículos que tiveram papel relevante na expansão urbana de Aracaju e que criaram itinerários mais longos para o bairro Aribé, Cambuis, e Rua Rio Grande do Sul, além de outras vias que iam do Santo Antonio até a Av. João Ribeiro atual, e as ruas Muribeca e Japarutuba.

Desta forma, vê-se a importância comprovada dos bondes elétricos no atendimento das necessidades da população de uma cidade em expansão no tocante aos transportes e na mobilidade urbana. A partir daí vieram as Kombis e as Marinetes que fizeram sucumbir os bondes elétricos pela concorrência desleal fundamentada nas vantagens que este novo tipo de transporte representava, como por exemplo, à mudança constante de itinerário.

De acordo com Anjos (1984), isto ocorreu no ano de 1955, não apenas em Aracaju como também na maioria das cidades brasileiras que dependiam dos trens elétricos. Neste mesmo período, Anjos (1984), fala que ocorreu a substituição do transporte coletivo em parte pelo transporte individual (automóvel), na maioria dos países desenvolvidos. Nesse período em

Aracaju houve um monopólio de duas empresas que operavam o sistema de transporte coletivo urbano e que foram suplantados pelo transporte feito em Kombis, fato que se deu pela falta de controle operacional por parte do poder municipal.

No ano de 1968 o poder municipal com o objetivo de acabar com a hegemonia do sistema de transporte feito por Kombis sobre as Marinetes, o prefeito José Aloísio de Campos realizou a primeira concorrência pública criando um sistema de transporte por ônibus. O sistema de transporte por ônibus foi regulamentado em 1968, dividiu a cidade em duas, havendo um muro invisível que fazia com que apenas a empresa Sr.do Bonfim e a empresa Nossa Sra de Fátima dividissem o bolo destes serviços, as mesmas operando uma de cada lado da cidade encontrando apenas poucas coincidências de linha no centro da mesma.

Anjos (1984) fala ainda da expansão da área urbana de Aracaju entre as décadas 60, 70 e 80 e que isso demandou mudanças no sistema de transporte coletivo. Com a criação da Secretaria de Serviços Urbanos (lei n. 510 de 17/12/76) registrou-se a primeira iniciativa para regulamentação, e o controle dos serviços de transporte público de Aracaju. Mas os problemas persistiram, pois, o cálculo das tarifas era realizado pelas próprias empresas operadoras do sistema, o que fazia com que Aracaju tivesse uma das tarifas mais altas do país.

Um ponto importante do qual Anjos (1984) afirma, é o dos diferentes interesses dos envolvidos nesse processo quando ele cita, “enfim havia, sobretudo uma desarticulação entre os objetivos do poder concedente, os interesses das empresas concessionárias e os anseios dos usuários”. Observa-se que desta forma é possível que tais problemas persistem ainda hoje não somente em Aracaju como em todas as cidades do país onde existir este tipo de serviço, já que estes fatores estão ligados as diferenças de interesses de classes sociais diversas. Anjos comenta ainda de outro momento importante relacionado ao transporte coletivo em Aracaju, quando da criação da Superintendência Municipal de Transporte (SMTU), que objetivava transformar institucionalmente o planejamento dos sistemas de

transportes urbanos em junho de 1985 que escolheu o sistema Integrado de Transporte com a construção de 03 terminais (ver foto) e 40 ônibus Padron, concluindo este sistema em 1990.

A expansão territorial da cidade de Aracaju, fruto inclusive da especulação do solo urbano, que apresenta nesta expansão um índice de 4% ao ano e que isto causa uma desarmonia entre o planejamento do sistema de transporte e a ocupação do uso do solo. Salienta ainda que abarcado o período dos bondes a tração animal até os dias atuais, percebe-se que sempre faltaram políticas públicas claras e definidas e duradouras de desenvolvimento do sistema de transporte coletivo urbano com exceção do que ocorreu no início do século XX. Anjos (1984) comenta ainda que tal fato faz com que o crescimento de Aracaju empurre a cidade na direção dos municípios vizinhos como São Cristóvão, Barra dos Coqueiros e Nossa Senhora do Socorro, exigindo assim uma nova compreensão do espaço urbano.

### **3.1 Pelas Ruas da Cidade: Mobilidade e Circulação**

O que se vê hoje é uma cidade com 160.000 usuários do transporte coletivo segundo (SMTT, 2006) o que representa mais de 30% da população da cidade que conta com uma população estimada de 460 mil habitantes (IBGE 2004) e um número de veículos circulantes de 150.000 ( SMTT,2006) mesmo assim vemos que os pontos de congestionamento restringem-se a locais e horários determinados, alguns pelo próprio fluxo, outros pela largura da via que foi construída no período do planejamento da cidade.

O crescimento e desenvolvimento da cidade de Aracaju no sentido sul colaborou decisivamente para o surgimento do maior congestionamento detectado na cidade. Segundo dados levantados na SMTT, (2006), as principais áreas de maiores problemas são: o da rótula do DIA que compreende as avenidas Tancredo Neves, Adélia Franco, tal área se transformou em problema agravado ainda mais com o terminal de integração e a confluência de atividades diversas ali localizadas ou nas suas proximidades como o Terminal de Integração do DIA, das

atividades do Distrito Industrial de Aracaju, o Centro de Convenções, O teatro Tobias Barreto e mais recentemente a construção do Hipermercado Extra. Tal situação fez o atual governo municipal adotar como solução para o problema, a construção de um viaduto que no momento enfrenta problemas de liberação por falhas no projeto de urbanismo, segundo divulgação dos jornais escrito locais..

Segundo a SMTT, 2006, outro ponto de congestionamento é a Avenida Rio Branco próximo ao terminal Hidroviário, naquele ponto, devido a largura da via ser muito estreita, e o estacionamento ao longo do meio-fio do lado direito no sentido norte, nota-se alguns eventos de congestionamento agravado também pelo espaço destinado aos veículos que estão na fila da balsa para travessia do Rio Sergipe e pelo terminal de Integração do Centro da Cidade. Verifica-se um outro ponto de congestionamento na cidade no sentido norte sul na avenida beira mar no semáforo que dá acesso a Universidade Tiradentes Campus II, este evento tem um horário de pico que coincide com o momento de início e termino das aulas naquela instituição, observa-se ainda que no período de férias ele deixa de existir, nesse caso, trata-se de um congestionamento sazonal e com hora determinada por uma atividade.

No centro da cidade os engarrafamentos não são muito constantes mas existem dificuldades no transito pela presença de pedestres e de muitos carros estacionados nos parquímetros que dispõem no centro de Aracaju de 1.190 vagas (SMTT,2006), vindo a agravar o problema decorrente da largura das vias construídas no ainda período do planejamento da cidade. Uma cidade que conta com 337 ônibus urbanos para atender a um número de usuários de 160.000 pessoas/dia, pode-se dizer que têm-se um transporte coletivo razoável já que dispõe-se de uma média de 7,91 pessoas por assento, levando-se em conta que cada ônibus transporta até 60 pessoas entre passageiros sentados e de pé, podendo dividir ainda pelo número de viagens que cada ônibus faz no seu itinerário.

Por tratar-se de uma cidade de relevo plano, o uso da bicicleta deveria ser incentivado para melhorar a mobilidade e atender ao projeto de Mobilidade Urbana difundido pelo Ministério das cidades do governo Federal . Pensando nisso a Prefeitura através da EMURB e da SMTT ampliou as ciclovias da cidade de 9, 3 km para 23,7 km representando quase o dobro das ciclovias em extensão disponíveis anteriormente. Este aumento de ciclovias aconteceu especialmente na Avenida Augusto Franco, Av. Heráclito Rolemberg, Tancredo Neves, Avenida do Gasoduto, Avenida São Paulo.(ver foto em anexo)

Quanto ao numero de acidentes nas vias públicas de Aracaju, pode-se observar uma redução considerável, essa redução deve-se principalmente segundo a própria SMTT a instalação de radares e lombadas eletrônicas o que fez cair também a velocidade nas principais avenidas.A redução de acidentes do ano de 2004 para 2005 foi de:

Acidentes com morte.....	40,5%
Acidentes com vítimas.....	34,7%
Acidentes no geral.....	23,6 %

### **3.2 Políticas Públicas de Controle e Educação no Trânsito**

O governo do estado implantou um sistema para resolução de problemas decorrentes de acidentes de trânsito que são da ordem de 250 por mês (DETRAN-SE, 2006), denominado Justiça Volante, vinculado ao Juizado Especial de Trânsito onde as ocorrências que podem ser resolvidas ali mesmo no local recebem a visita de um veículo equipado com computador e com profissionais que buscam resolver a questão de acidentes com danos materiais no local da ocorrência ou agendando quando não houver acordo, uma nova audiência de conciliação, tendo esta atividade resolvido mais de 70% dos casos.A

implementação deste serviço deveu-se segundo o Detran-SE ao grande número de veículos por habitantes existentes em Aracaju.

A principal ação de educação no trânsito implementada pela SMTT, é a escola de Trânsito, que funciona regularmente durante todo o ano letivo e que recebe alunos do ensino fundamental de escolas públicas e privadas, prevalecendo os da escola pública percentualmente de 70 % para 30 % em média. Esta escola ensina aos alunos os papéis desempenhados pelos mesmos no trânsito (pedestres, motoristas, ciclistas etc.) ao longo de suas vidas. Aprendem ainda a conhecer os sinais de trânsito e as leis do mesmo, onde fazem simulações numa cidade cenográfica de pequeno porte, inclusive dirigindo veículos de pequeno porte. A SMTT implementa ainda campanhas sazonais de educação no trânsito com distribuição de panfletos, seminários, palestras e outras campanhas como as que combatem o uso de bebidas alcoólicas ao dirigir, a do uso da faixa de pedestre, a campanha de volta às aulas dentre outras ao longo do ano.

#### **4 Considerações**

Uma cidade outrora tranqüila e pacata, com ruas fáceis de transitar e estacionar, hoje uma cidade onde o cidadão ao sair de casa em seu próprio carro, tem que estudar o roteiro a ser escolhido até o seu destino, escolhendo o mais cômodo e nem sempre o mais curto, retrato de uma cidade que se apresenta como a que possui o segundo maior número de veículos de passeio por habitante no país. Numa visão superficial observa-se que as grandes avenidas já não são suficientes para o número de veículos, alguns pontos apresentam sinais de congestionamentos, ficando assim no ar a pergunta, como este trânsito fluirá? Ou para onde? Quais as medidas e ações necessárias para desafogar este trânsito para que a população possa se locomover com conforto e eficiência?

Observou-se que os limites ditados pelo Rio Sergipe e as construções do centro da cidade, tornam esta área um ponto crítico na zona de maior confluência de pessoas na cidade

durante o horário comercial..Contando ainda com o fator da proximidade da capital com as cidades do interior e seus moradores que pra cá vem a procura de serviços e negócios. A cultura do uso do carro de passeio ao invés do transporte coletivo, é mais um agravante para uma cidade que registra em uma boa parte das suas residências mais de um veículo por morador, nos bairros de classe média e ricos, para os padrões locais, no entanto este fator contribui para não haver um colapso no transporte coletivo. Existe além desse, outros fatores que podem estar colaborando para esta situação tais como: a má instrução dos motoristas, de pedestres, a presença de carroças, bicicletas, carros mal estacionados, ruas danificadas que no período chuvoso aumenta, e somam-se a tantos outros problemas já existentes aqui citados.Sob o olhar crítico e futurista é possível prever diante deste crescimento, o caos no trânsito de Aracaju, e por isso procurar-se-á identificar e avaliar esses dados. É importante que a sociedade tenha dados, assim como os órgãos públicos, responsáveis direto pela organização do trânsito e sua mobilidade e eficiência, para que os problemas identificados sejam as fontes para que se tomem as medidas cabíveis no momento e na condução do processo e sua evolução, permitindo assim o planejamento eficaz. A mobilidade e a circulação de veículos são fatores determinantes para o progresso econômico, cultural, e social, influenciando na qualidade de vida, por isso deve ser tratado com maior responsabilidade pelos governantes, pelos estudiosos e pela população, pois todos estão diretamente envolvidos e são parte integrante deste processo.

## REFERÊNCIAS

BICALHO, Marcos. **As redes de Transporte Público Estão Desatualizadas**. Disponível em: <<http://www.fetranspor.com.br/entrevista>> .Acesso:04.11.2005

BRUTON, Michael J. **Introdução ao planejamento dos Transportes** .São Paulo:Interficiência.1979

LIMA, JOÃO Ademar Andrade Lima.**Urbanismo como Ciência, Técnica e Arte**:sua política e sua proteção legal.Disponível < [www.vitruvius.com.br/arquitextos](http://www.vitruvius.com.br/arquitextos)>.Acesso:18.10.2005

VASCONCELOS, Eduardo A. **O que é trânsito?** 3. ed.São Paulo:Brasiliense.1998

IBGE – [www.ibge.gov.br](http://www.ibge.gov.br) – acesso 21.05.2006

SMTT , 2006

BOARETO –Ministério das cidades –[www.gov.br](http://www.gov.br)- acesso, 21.05.2006