

MOBILIDADE URBANA: PROPOSTA DE INTEGRAÇÃO DO TRANSPORTE PÚBLICO DO BAIRRO DE IPIOCA EM MACEIÓ-AL

Delson Frederico Tavares¹

Maxsilâne Maria de Oliveira Caetano²

Catarina Agudo Menezes³

Arquitetura e Urbanismo



**cadernos de
graduação**

ciências humanas e sociais

ISSN IMPRESSO 1980-1785

ISSN ELETRÔNICO 2316-3143

RESUMO

O trabalho apresentado é a proposta do terminal integrado na parte alta do bairro de Ipioca, visando a melhoria de vida da população que depende do transporte público para se locomoverem na cidade de Maceió visto que a população do Alto de Ipioca é composto por sua maioria de famílias carentes. O sistema integrado permite o uso de passagem única e o terminal vai proporcionar aos moradores a diminuição da espera dos ônibus e aumentando seu itinerário. Acreditando na importância da qualidade das vidas dessas famílias.

PALAVRAS-CHAVE

Mobilidade urbana; Transporte coletivo; Intervenção.

ABSTRACT

The work presented is the proposal of the integrated terminal in the upper part of the Ipioca neighborhood, aiming at improving the life of the population that depends on public transport to get around Maceió city, since the population of Alto de Ipioca is composed of the majority of needy families. The integrated system allows the use of a single ticket and the terminal will provide residents with reduced waiting times for buses and increasing their itinerary. Believing in the importance of the quality of the lives of these families.

KEYWORDS

Urban mobility; Public transport; Intervention.

1 INTRODUÇÃO

O presente trabalho trata-se de proposta projetual de um terminal integrado para bairro de Ipioca na cidade de Maceió. Tem como objetivo a diminuição do tempo de espera do transporte público, a realização de menores deslocamentos e o aumento dos itinerários dos ônibus. A proposta do terminal está voltada aos moradores residentes na parte alto do bairro de Ipioca que fica no litoral norte da cidade de Maceió.

No último censo, realizado em 2010, foi registrado 7580 habitantes no referido bairro, sendo 3719 homens e 3861 mulheres, em 2000 a população de Ipioca era de 5944, aumentando significativamente em 1636 o equivalente a 27,52%, a diferença entre homens e mulheres no mesmo ano era de 142. Entende-se, portanto, que este aumento populacional gerou, também, um acréscimo na demanda pelo transporte coletivo público, agravando ainda mais os problemas já existentes neste setor.

Ao percorrer o bairro de Ipioca é possível detectar problemas com relação a infraestrutura, entretanto vivenciar o bairro é necessário para entender de fato as necessidades da população local. O bairro atualmente é dividido não apenas em função da sua topografia, em parte alta e baixa, mas de forma implícita existe uma segregação socioeconômica; a parte alta é ocupada pela população mais carente, de classe média e a parte baixa as famílias com um poder aquisitivo maior. Ao subir à parte alta de Ipioca é visto o primeiro problema com relação a acessibilidade e deslocamento, O acesso é feito pela Ladeira Manoel Florentino Lopes dos Santos.

2 OBJETIVO

Avaliar a situação da mobilidade urbana atual do alto de Ipioca na cidade de Maceió e propor melhorias para atender aos moradores do alto de Ipioca, promovendo um menor deslocamento, a redução do tempo de espera do transporte público, o aumento do itinerário e uma estrutura física com proteção contra as intempéries.

3 METODOLOGIA

Para o desenvolvimento deste trabalho, foram realizados cinco procedimentos metodológicos: a) a busca por informações históricas sobre o bairro, a fim de compreender melhor os processos relacionados a sua origem e formação urbana; esta pesquisa foi realizada em sites e livros específicos sobre a história de Maceió; b) busca por informações estatísticas, utilizando os dados do Censo, do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), bem como aplicativos de transporte, para levantar a quantidade de habitantes, e os dados relacionados ao transporte coletivo; c) uma revisão bibliográfica sobre o tema da mobilidade urbana, para embasar o processo de projeto; d) uma análise empírica, por meio de sucessivas visitas ao local de estudo, de modo a vivenciar o bairro e suas condições de infraestrutura; e) sistematização das informações e elaboração da proposta projetual.

4 MOBILIDADE URBANA E O ACESSO À CIDADE

O crescimento acelerado das cidades brasileiras tem promovido grandes desafios para os seus milhões de habitantes que, diariamente, buscam, da melhor forma possível, se deslocar pela cidade, para realizar as mais diversas atividades, tais como trabalhar, passear, fazer compras, ir ao médico, estudar, entre outras.

Essas condições de locomoção são cada vez mais precárias e desiguais. São infinitos congestionamentos, ônibus, trens e metrô extremamente lotados, tempos excessivos de espera em pontos de parada, passagens com valor alto, veículos velhos ou com falta de manutenção, além da poluição sonora e atmosférica. Com a crescente precariedade do transporte público, as pessoas têm preferido o transporte motorizado individual, seja particular ou por aplicativo. Mas ainda assim, é uma minoria da população das cidades, utilizando a maioria de sua infraestrutura viária. Entretanto, a aquisição de um automóvel não soluciona, de forma efetiva, os problemas de mobilidade, como colocam Rubim e Leitão (2013, p. 2)

Possuir um carro, no entanto, é apenas a ponta do problema da mobilidade nas grandes cidades, agravado pela utilização cotidiana e excessiva do veículo. Prova disso é que, apesar de Nova York ter uma das maiores taxas de motorização do mundo, é em São Paulo que as pessoas gastam mais tempo no deslocamento casa-trabalho.

Em um rol de 31 cidades, a capital paulista perde apenas para Xangai, maior cidade da China. No ranking das dez cidades com maior tempo de deslocamento, cinco são brasileiras e todas aparecem em situação mais crítica que a de Nova York.

No Brasil, agravando ainda mais esses problemas, é cada vez maior o incentivo ao uso do transporte individual motorizado, o automóvel e a motocicleta. Embora,

diversos estudos no mundo (ITDP, 2016) já apontem que a melhor solução para a mobilidade em grandes cidades é o transporte coletivo de massa e o incentivo ao transporte não motorizado, como as bicicletas; nas cidades brasileiras ainda é evidente a priorização do automóvel no planejamento e atualização da infraestrutura urbana. São centenas de quilômetros de vias que são abertas ou requalificadas, todos os anos, para dar espaço aos carros, os quais transportam a minoria da população.

Além do transporte, mobilidade urbana também está relacionada à localização dos serviços na cidade. Ou seja, quanto mais diversificado o uso de um bairro, no que se refere a comércio, serviços diversos, escolas, lazer, saúde, postos de trabalho, menos os moradores deste bairro precisarão se deslocar para fora deste, realizando trajetos menores e gastando menos tempo com deslocamentos.

No caso da cidade de Maceió, os problemas quanto à infraestrutura de transporte são evidentes e vivenciados por milhares de pessoas, pois, a maioria de seus bairros são predominantemente residenciais, apresentando apenas um pequeno comércio de subsistência, como padarias, mercadinhos e pequenas lojas. A cidade apresenta uma grande concentração de seu comércio e de serviços, além dos postos de trabalhos, em alguns poucos bairros da parte baixa, como o Centro, a Ponta Verde, a Pajuçara.

Dessa forma, grande parte da população precisa de deslocar, diariamente, para esses bairros, passando, muitas vezes, horas nos pontos de parada e em ônibus extremamente cheios, enfrentando grandes congestionamentos. Diante desses problemas e considerando a situação do bairro de Ipioca, o terminal integrado foi pensado para minimizar as dificuldades enfrentadas por sua população, no que se refere à mobilidade urbana.

5 O BAIRRO DE IPIOCA

O bairro de Ipioca é um dos bairros mais antigos de Maceió e de extrema importância social, cultural e econômica. O surgimento e crescimento do então povoado está vinculado a Igreja de Nossa Senhora do Ó. O povoado nasceu num período em que os poderes políticos e econômicos eram exercidos por senhores de engenho. Naquela época, as comunidades eram organizadas em paróquias, onde a igreja cumpria parte do papel do Estado. Ipioca se desenvolveu em torno da nascente indústria do açúcar que predominava em toda a região norte da província (TICIANI, 2019).

É provável que o povoamento do hoje Distrito de Floriano Peixoto tenha precedido ao de Maceió, que também se originou da exploração da cana de açúcar. Não há registros precisos do início do povoamento de Ipioca, mas, um antigo cruzeiro que ficava em frente à igreja tinha uma inscrição com a data de 1627, que pode ser o ano do início do povoamento. Sobre a igreja, também não se tem dados precisos sobre a data da sua construção, mas ela tem características arquitetônicas dos fins do século XVIII (História de Alagoas, 2019).

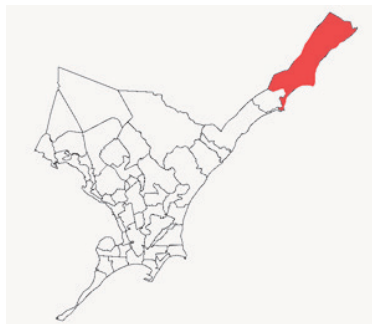
Figura 1 – Igreja Nossa Senhora do Ó, em Ipioca

Legenda: Da esquerda para a direita, de cima para baixo: 1924, 1940, 1971 e 2019.
 Fonte: História de Alagoas; os autores (2019).

5.1 LOCALIZAÇÃO

Atualmente, o bairro de Ipioca é um dos atrativos turísticos de Maceió, não apenas pelas belezas naturais, mas por sua representatividade cultural e religiosa. Predominantemente residencial o bairro apresenta função social mista, destacando a rede hoteleira e turística, sendo essa a maior potencial econômico local. O turismo movimenta o comércio local como o artesanato e restaurantes.

As margens da AL 100 Norte o bairro acaba fazendo parte da rota de muitos viajantes, devido a isso um comércio informal instalou-se as margens da rodovia, ofertando uma variada opções de produtos, como peças de artesanato, roupas de banho, frutas e legumes, alimentos de produção local, com destaque para alguns doces que embora sejam heranças dos colonizadores, foram adaptados e criaram identidade própria devido a abundância das frutas e do açúcar proveniente dos inúmeros engenhos da região.

Figura 2 – Localização do bairro de Ipioca no mapa de Maceió-AL

Legenda: ■ Bairro de Ipioca.
 Fonte: Autores (2019).

5.2 PROBLEMÁTICA

O bairro está situado as margens da rodovia AL 101 norte, atualmente a rodovia encontra-se em duplicação visto o grande fluxo existente, principalmente nos fins de semana e em épocas festivas. O acesso para a parte alta de Ipioca é feito com dificuldade, as ruas não apresentam dimensões adequadas para duas vias, atendendo os dois sentidos; além disso, não tem previsto o acostamento, dessa forma os carros estacionados acabam criando bloqueios e obstruindo o fluxo; essa obstrução impossibilita o acesso de carros de grande porte, como caminhões e ônibus.

O transporte público coletivo mais utilizado pela comunidade é o ônibus. Existe um terminal de ônibus no bairro que atende a parte baixa e passa pela rodovia AL 101 e vai até pontos estratégicos de Maceió, como centro e ponta verde, contudo os moradores da parte alta contam apenas com micro-ônibus que faz integração com o terminal, entretanto os moradores reclamam do tempo de espera e da passagem extra que é preciso ser paga. Então, muito optam por fazer o deslocamento a pé até chegar na rodovia. Entretanto o tempo de espera elevado e a passagem extra cobrada acaba afastando os usuários.

Figura 3 – Rota e pontos de ônibus existentes



Fonte: Autores (2020).

6 RESULTADOS

O terminal, buscando atender à parte alta de Ipioca, faz a integração com a parte baixa, oferecendo conforto, segurança e reduzindo o tempo de espera.

O terminal integrado propõe atender os moradores do alto de Ipioca, promovendo o deslocamento deles para o terminal principal. O Sistema de integração permitirá ao usuário gastar uma passagem única. O terminal possui uma área de permanência arborizada e uma área de espera coberta. Extremamente aberto o Terminal é cercado por uma grade metálica que permite maior ventilação no local e apreensão do espaço. Pensando nos valores culturais e representatividade local, o paredão interno do terminal atua como um grande mural de arte urbana de artistas locais.

Os micro-ônibus que saíram do terminal integrado, irão circular nas vias que possibilitam o acesso, visto que em sua maioria o acesso é inviável. Após uma análise topográfica e necessidades dos moradores foi delimitado o percurso que o ônibus irá realizar.

Anteriormente, os ônibus subiam pelo acesso principal até a praça da igreja e retornavam à parte baixa, fazendo uma única parada no Alto de Ipioca. O novo trajeto conta com 12 paradas além do terminal.

Figura 4 – Proposta de rota e pontos de ônibus



Legenda: Em azul claro, a localização do terminal; em azul escuro, a rota proposta.

Fonte: Autores (2019).

Figura 5 – Planta do terminal integrado



Fonte: Autores (2019).

Figura 6 – Perspectivas da proposta



Fonte: Autores (2019).

6 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Sem infraestrutura a população sofre com os problemas e seus agravantes. Ipioca teve sua ocupação de forma desordenada em terrenos irregulares e isso é um grande potencial para o surgimento de problemas urbanos. O município direciona maior parte do recurso para as áreas turísticas, dessa forma as áreas mais periféricas ficam negligenciadas. Conversando com os moradores foi possível destacar os principais problemas do bairro, e entre os elencados por eles foi a escassa quantidade de ônibus que cobrem a região do Alto de Ipioca. O terminal integrado traria maior segurança aos moradores e a redução do tempo de espera dos ônibus.

REFERÊNCIAS

ALBUQUERQUE, Mariana Freitas Cavalcanti de *et al.* **A memória do patrimônio intangível em Ipioca, através de seus narradores.** 2013.

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. Censo. **Ipioca.** Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/al/maceio/panorama>. Acesso em: 5 out. 2019.

INTINERÁRIO. **Mapa Itinerário.** Disponível em: <http://www.smttmaceio.com.br/portal/smttonline/smttherokuapp.html>. Acesso em: 4 out. 2019.

MÉXICO. Instituto de Políticas de Transporte e Desenvolvimento (ITDP). **Movilidad Inteligente.** Disponível em: <http://mexico.itdp.org/noticias/movilidad-inteligente/>. Acesso em: 13 mar. 2020.

RUBIN, B.; LEITÃO, S. O plano de mobilidade urbana e o futuro das cidades. **Estudos Avançados**, v. 27, n. 79, 2013.

TICIANI. Ipioca e a Igreja de Nossa Senhora do Ó. Memória Urbana, **História de Alagoas**, 29 ago. 2019. Disponível em: <https://www.historiadealagoas.com.br/igreja-de-n-s-do-o-e-patrimonio-do-povo-alagoano.html>. Acesso em: 4 out. 2019.

Data do recebimento: 12 de novembro de 2020

Data da avaliação: 8 de dezembro de 2020

Data de aceite: 14 de dezembro de 2020

1 Acadêmico do curso de Arquitetura e Urbanismo do Centro Universitário Tiradentes – UNIT/AL.
E-mail: delsontavares95@gmail.com

2 Acadêmica do curso de Arquitetura e Urbanismo do Centro Universitário Tiradentes – UNIT/AL.
E-mail: laneoliveira95@gmail.com

3 Doutora; Professora do Curso de Arquitetura e Urbanismo do Centro Universitário Tiradentes – UNIT/AL.
E-mail: catarina.agudo@souunit.com.br