

## A INFLUÊNCIA DO CRESCIMENTO URBANO NA MOBILIDADE EM GUARAPUAVA

Marcia Da Silva Nascimento

[marcynha\\_silva.n@hotmail.com](mailto:marcynha_silva.n@hotmail.com)

Acadêmica do Curso de Ciências Econômicas/Unicentro

Rosana Paiva da Silva

[rosanapaivasilva@gmail.com](mailto:rosanapaivasilva@gmail.com)

Acadêmica do Curso de Ciências Econômicas/Unicentro

Sandra Mara Matuisk Mattos

[matuisks@gmail.com](mailto:matuisks@gmail.com)

Professora do Curso de Ciências Econômicas/Unicentro

### Resumo

A pesquisa buscou analisar o transporte coletivo, a infraestrutura de estacionamento e o crescimento populacional, que traz consigo o aumento na frota de automóveis. Por ser uma pesquisa bibliográfica foi elaborada uma análise através de dados secundários, com o intuito de confrontar o número de vagas de estacionamento no centro de Guarapuava e o número de veículos em circulação, almejando encontrar o possível motivo para o déficit nas vagas de estacionamento, no centro da cidade. Os dados obtidos permitiram concluir que esse déficit não é causado por um fato isolado e sim pelo conjunto de fatores estudados, falta de mudanças na infraestrutura de estacionamento, transporte coletivo ineficiente e aumento no número de automóveis. Tendo em vista essa conclusão foram apresentadas possíveis alternativas para amenizar a falta de equilíbrio entre infraestrutura e mobilidade, como melhorias no transporte coletivo, ampliações na infraestrutura de estacionamento, entre outras.

**Palavras-chave:** transporte, estacionamento, automóveis.

**Área de submissão do artigo:** Economia Regional, Urbana e Agrária

### 1. Introdução

A cidade de Guarapuava atualmente se encontra em constante crescimento, tanto referente ao número de habitantes quanto ao fluxo de veículos motorizados. Segundo dados do IBGE (2010) a população estimada em 2016 é de 179.256 habitantes. De acordo com dados do departamento estadual de trânsito (DETRAN 2017) Guarapuava possui 100.603 veículos, desse montante 61.412 são automóveis, o que caracteriza um automóvel para cada 2,9 habitantes. Esse elevado número de automóveis somado a superlotação dos ônibus em determinados horários e o fato da cidade possuir uma infraestrutura central, na qual se observa falta de planejamento para acompanhar esse ritmo de crescimento, comprometendo o equilíbrio entre infraestrutura e mobilidade, gerando um déficit nas vagas de estacionamento.

O problema apresentado é porque faltam vagas de estacionamento no centro de Guarapuava?

Apresenta-se como hipótese o fato de que a mobilidade urbana esbarra nas dificuldades geradas por fatores como a escassez de espaços livres nas ruas do centro da

cidade. A dificuldade em conseguir vagas de estacionamento em certo ponto é decorrente dessa escassez. Por outro lado, há um crescimento no trânsito de veículos automotores, principalmente nos horários de picos, juntamente com os ônibus superlotados, são reflexos de possíveis transtornos que podem ser gerados na mobilidade urbana.

O trabalho tem como objetivo analisar a infraestrutura de estacionamento no centro de Guarapuava, buscar os possíveis gargalos nas vagas de estacionamento e confrontar o número de veículos em circulação com o número de vagas disponíveis.

Sendo a justificativa da presente pesquisa a importância do tema, já que a falta de vagas de estacionamento gera transtornos no centro da cidade principalmente em dias chuvosos e aos sábados.

## 2. Fundamentação Teórica

Segundo a Secretaria Nacional de Desenvolvimento Urbano, o modelo de urbanização brasileiro produziu nas últimas décadas cidades caracterizadas pela fragmentação do espaço e falta de planejamento.

Atualmente as cidades brasileiras têm crescido de maneira significativa, esse crescimento é ocasionado pelas importâncias regionais que estão geralmente relacionadas aos serviços que oferecem à população. Percebe-se que esse rápido crescimento não é totalmente ordenado, consequência da carência que as cidades têm de planejamento urbano. Muitas das cidades passam por grandes problemas de desenvolvimento, estrutura e funcionamento. O crescimento urbano atual está relacionado ao aumento populacional somado a necessidade das pessoas transitarem nos centros para a sua reprodução social e econômica (FERREIRA 2017).

Historicamente questões ligadas a planejamento urbano estão associadas a aspectos de transporte, o crescimento das cidades influencia e é influenciado pelos meios de transporte disponíveis à sua população. A forma como se dá o processo de circulação urbana interfere diretamente na demanda por transportes, nas áreas destinadas a estacionamento, nos congestionamentos etc. O crescimento urbano desordenado, o aumento excessivo no uso do automóvel, a falta de infraestrutura urbana, a ineficiência do transporte público e coletivo brasileiro, a poluição do meio ambiente, entre outras, são questões que interferem na qualidade de vida da população (MAGAGNIN; SILVA, 2008).

Na medida em que o processo de urbanização no Brasil, ao longo do século XX, foi se consolidando as maneiras e as condições de deslocamento nas cidades também foram se alterando. Em um contexto de profundas transformações econômicas, sociais e demográficas se formou um modelo específico de mobilidade urbana. A partir de 1950, se intensificou um processo de mudança nas grandes cidades. As redes de bondes foram gradativamente sendo substituídas pelos ônibus, ao mesmo tempo em que as redes metropolitanas de trens, que desempenharam importante papel na estruturação das cidades, foram sendo desmanteladas, até o triunfo do automóvel a partir da década de 1990. Os graves problemas de transporte também têm causado no país a percepção generalizada de uma espécie de mal-estar coletivo, que é resultado direto dos congestionamentos e das horas em que as pessoas passam no trânsito, especialmente nos trajetos casa/trabalho, bem como do aumento do número de acidentes, inclusive aqueles envolvendo o transporte público (RODRIGUES, 2016, p. 12).

Diante da ampliação das possibilidades de circulação, tanto no que se refere ao acesso quanto às melhorias nos meios de transporte, surge a necessidade de se compreender a dinâmica da centralidade e das interações espaciais no contexto da articulação de escalas (intra e interurbana), ou seja a mobilidade, não só nas grandes cidades e metrópoles, mas também em centros urbanos de menor porte. Nessa perspectiva, entender a mobilidade urbana é analisar como se organizam os usos e as ocupações na

cidade como um todo, com intuito de garantir a população o acesso aos bens e serviços que ela oferece (locais de trabalho, escolas, hospitais, igrejas e santuários, praças, parques e outros espaços públicos). Não se trata de, apenas, pensar os meios de transporte, o trânsito e os fluxos, em si, mas sim, uma realidade em movimento, considerando os sujeitos como parte determinante no processo de produção e reprodução da cidade enquanto reprodução da vida (LOBODA; MIYAZAKI 2012).

### 3. Materiais e métodos

A presente pesquisa está fundamentada em uma revisão bibliográfica elencando fatos ligados ao crescimento urbano desordenado atrelado aos desafios enfrentados pela mobilidade urbana; busca-se a resposta para o problema analisando a infraestrutura da cidade o crescimento acelerado do número de automóveis e a estagnação na quantidade de vagas de estacionamento, sendo utilizados materiais secundários buscados na internet, por meio de artigos e livros.

### 4. Análise e Discussão

Com uma população estimada em 179.256 habitantes, segundo a Prefeitura Municipal (2017) Guarapuava dispõe de elementos estruturais para o desenvolvimento de novos empreendimentos na cidade, bem como a realização de eventos de negócios, congressos, seminários, encontros técnicos e exposições nacionais e internacionais. Além de espaços para a realização de eventos empresariais. A cidade conta com uma estruturada rede hotéis e dispõe ao visitante todo o conforto e facilidade de acesso, isso faz de Guarapuava um excelente lugar para se investir, trabalhar e viver, o que torna seu crescimento constante.

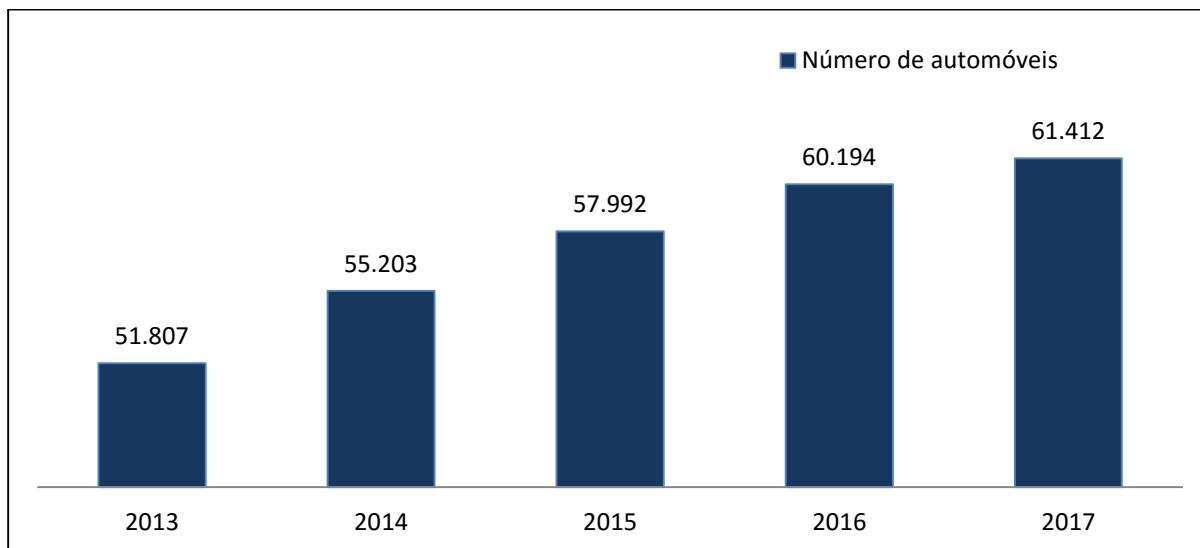
Esse crescimento está relacionado principalmente a modernização do campo e o êxodo rural, onde moradores da zona rural encontram trabalho principalmente no comércio da cidade. Outra variável importante é o fato de Guarapuava, principal cidade de sua região, possuir Universidades públicas e faculdades privadas conceituadas, o que contribui para a migração pendular diária de pessoas de cidades vizinhas, bem como a fixação sazonal durante os anos de estudo, influenciando no crescimento urbano com um consequente aumento de veículos (FERREIRA 2016).

Esses fatores aliados ao fato de Guarapuava possuir apenas uma empresa de transporte público e coletivo, a Pérola do Oeste, que possui diversas conexões entre linhas de ônibus dentro da cidade, com dois terminais, um na parte central da e o outro em um bairro um pouco mais afastado. Apesar de garantir que pessoas da maioria dos bairros tenham acesso ao transporte coletivo, nota-se ainda a preferência pelo automóvel. Justifica-se essa preferência pelo alto custo das passagens, a falta de segurança em algumas linhas, principalmente à noite, a demora entre uma linha e outra, ônibus lotados em horário de pico etc (FERREIRA 2016). O que influência de forma negativa a mobilidade urbana limitando a capacidade de estacionamento e gerando um déficit nas vagas em relação ao número de veículos.

Segundo dados fornecidos pela Secretaria Municipal de Trânsito (SETRAN 2017) atualmente há disponíveis no centro de Guarapuava 2.552 vagas de estacionamento levando em conta a estagnação dessas vagas, em contrapartida ao analisar os dados do (DETRAN 2017) percebe-se um aumento significativo de automóveis ano após ano. A frota total de veículos no município de Guarapuava em junho de 2017 é de 100.603 sendo que 4.809 são caminhões, 1.856 caminhões tratores, 9.944 caminhonetes, 3.464 camionetas, 46 ciclomotores, 576 micro ônibus, 10.942 motocicletas, 2.045 motonetas, 13 motores casas, 452 ônibus, 1 quadriciclo, 1.570 reboques, 2.538 semi reboques, 13 sed-cars, 14

tratores rodas, 1 trator misto, 18 triciclos, 885 utilitários e 61.412 automóveis. A partir desses dados leva-se em conta apenas o número de automóveis que são quase unanimidade na utilização das vagas de estacionamento. Ao confrontar o número de vagas disponíveis com o número crescente de automóveis percebe-se que para cada vaga existem 24,06 automóveis.

A figura 1 representa o crescimento no número de automóveis no período de 2013 á 2017.



**Figura 1 - Aumento gradativo da frota de automóveis**

Fonte: Detran ( jul/2017).

A análise do período como um todo mostra um aumento na frota de 9.605 automóveis, o crescimento mais significativo acontece de 2013 para 2014 com um aumento de 3.396 automóveis. De 2014 para 2015 tem-se um aumento de 2.709, de 2015 para 2016 2.202 e de 2016 para 2017 1.218 automóveis apesar de a análise mostrar que esse crescimento vem diminuindo nos últimos anos. O aumento de 1.218 automóveis no período de um ano é bastante significativo para uma cidade de médio porte como Guarapuava.

## 5. Conclusões

As informações obtidas no decorrer da pesquisa permitem concluir que a falta de mudanças na infraestrutura de estacionamento no centro da cidade torna estático o número de vagas de estacionamento enquanto que a prosperidade da cidade traz um aumento populacional. Esse aumento populacional aliado a um transporte coletivo ineficiente traz consigo um aumento no número de automóveis gerando assim um déficit nas vagas de estacionamento.

Investir em planejamentos, trabalhando com ideias de possíveis ampliações na infraestrutura de estacionamento no centro da cidade, elaborações de estratégias para diminuição no tráfego de veículos, incluindo melhorias no transporte coletivo como por exemplo, aumento da frota de ônibus, diminuição no preço das passagens, fiscalização para que os ônibus transportem somente o número de passageiros permitido por lei visando o conforto dos mesmos, a ampliação no número de pontos diminuindo assim a distância entre um ponto e outro, juntamente com uma política de conscientização da população sobre os transtornos causados pelo número excessivo de automóveis, estas seriam as possíveis soluções para a questão abordada no decorrer da pesquisa.

## Referências

BRASIL. Detran. Departamento De trânsito Do Paraná. **Estatística De Trânsito**. Disponível em: <<http://www.detran.pr.gov.br/modules/catasq/servicos-detalhes.php?tema=detran&id=469>>. Acesso em 08 jul. 2017.

BRASIL. Ministério da Cidade. **Secretaria do Desenvolvimento Urbano**. Disponível em: <<http://www.cidades.gov.br/desenvolvimento-urbano>>. Acesso em 10 jul. 2017.

BRASIL. Setran. Secretaria Municipal de trânsito do Paraná. **Conselho Estadual De Trânsito Do Paraná**. Curitiba, PR. 2017. Disponível em: <http://www.quarapuava.pr.gov.br/>. Acesso em 06 de jul. 2017.

FERREIRA, Gean de Sales. **Crescimento urbano e suas implicações na mobilidade no município de Guarapauava-PR**. XVIII encontro nacional de geógrafos, São Luiz MA julho/2016. Disponível em: <[http://www.eng2016.agb.org.br/resources/anais/7/1468274965\\_ARQUIVO\\_Artigo-ENG-2016\\_Gean\\_FINAL.pdf](http://www.eng2016.agb.org.br/resources/anais/7/1468274965_ARQUIVO_Artigo-ENG-2016_Gean_FINAL.pdf)>. Acesso em 08 jul.2017.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. IBGE, **Censo Demográfico Brasileiro**, 2010. Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/v4/brasil/pr/guarapuava/panorama>. Acesso em: 08 jul 2017.

LOBODA, Carlos Roberto; MIYAZAQUI, Vitor koiti. **Entre a centralidade e a circulação:** uma abordagem sobre o transporte coletivo em duas cidades médias brasileiras. Caminhos de geografia, Uberlândia v. 13, n. 44, p.256-264 . Dezembro/2012. Disponível em: <<http://www.seer.ufu.br/index.php/caminhosdegeografia/article/viewFile/19852/11308>>. Acesso em: 10 jul. 2017.

MAGAGNIN, Renata Cardoso; SILVA, Antônio Nelson Rodrigues. **A percepção do especialista sobre o tema mobilidade urbana**. Transportes,v.XVI,n.1,p.25-35, junho/2008. Disponível em: < file:///C:/Users/HP/Downloads/13-19-1-PB%20(8).pdf > Acesso em10 jul. 2017.

PREFEITURA MUNICIPAL DE GUARAPUAVA, **Sobre Guarapuava**. Disponível em <<http://www.guarapuava.pr.gov.br/turista/sobre-guarapuava/>>. Acesso em 12 jul. 2017.

RODRIGUES, Juciano Martins, **Mobilidade urbana no Brasil** p.12; Qual o estado da Mobilidade urbana no Brasil? Rio de Janeiro2016. Disponível em: <[https://br.boell.org/sites/default/files/mobilidade\\_urbana\\_boll\\_brasil\\_web\\_.pdf](https://br.boell.org/sites/default/files/mobilidade_urbana_boll_brasil_web_.pdf)>. Acesso em 9 jul. 2017.

# XVII

Semana de Estudos de  
Ciências Econômicas:  
Economia brasileira -  
desafios e perspectivas

De 19 a 22 de Setembro de 2017

Locais: Santa Cruz e Pitanga

ISSN 2237-5015



Universidade Estadual do Centro-Oeste  
Departamento de Ciências Econômicas

Rua Padre Salvador Renna, 875 - Santa Cruz, Guarapuava - PR  
85015-430 – (42) 3621-1062