

ANÁLISE DA MOBILIDADE URBANA NA ÁREA CENTRAL DE AMERICANA/SP A PARTIR DO USO E OCUPAÇÃO DO SOLO E IMPLANTAÇÃO DE VIAS FÉRREAS

HEREDIA, Kátia Nones – katianheredia@gmail.com – FATEC Americana
VENTURA, Acácia – acaciaventura21@gmail.com – FATEC Americana

RESUMO

O presente estudo buscou analisar o processo de ocupação da área central do município de Americana/SP, a partir de informações históricas de uso do solo, implantação da ferrovia e o desenvolvimento de um comércio/povoamento concentrado. A mesma região, historicamente, tornou-se saturada pelo espaço delimitado pelos mecanismos de transporte, tendo como objetivo geral apresentar as bases para o atual arranjo de mobilidade urbana, para tanto foi utilizado o método hipotético-dedutivo, e as pesquisa básica, descritiva, bibliográfica e abordagem qualitativa. A mobilidade urbana de um município é resultado do uso e ocupação do solo e dos interesses sociais, econômicos e políticos, planejados nas relações humanas. O município formou-se em sentido circular a partir da implantação da ferrovia e criação de um povoado, o que atribui a importância a região, mesmo com a expansão territorial. Pode-se concluir que, diante de um planejamento de ocupação, o zoneamento é um instrumento de política urbana e também uma efetivação do direito à cidade e ao equilíbrio do desenvolvimento, e que pode ser utilizado para a mitigação de problemas urbanos.

Palavras Chaves: mobilidade urbana; uso do solo; ferrovias; Americana-SP.

ABSTRACT

This study aims to analyze the occupation process of the central area of the city of Americana/SP, as from historical data of soil use, the railroad deployment and the development of a trade / concentrated settlement. The same region, has historically, become saturated due to the space delimited by the transport mechanisms, with the overall objective to present the basis for the current arrangement of urban mobility, therefore the hypothetical-deductive method, and the basic, descriptive, bibliographical researches as well as the qualitative approach have been used. Urban mobility of a municipality is a result of the use and occupation of soil and from social, economic and political interests, planned in human relations. The municipality was formed in a circular direction from the railroad deployment and the creation of a settlement, which ascribes importance to the region, even with territorial expansion. It can be concluded that, in the face of an occupancy planning, zoning is an urban policy tool as well as a realization of the right to the city and to the balance of development, and that can be used for the mitigation of urban problems.

Keywords: urban mobility; soil use; railways; Americana-SP

1. INTRODUÇÃO

A ocupação territorial brasileira foi iniciada pelas áreas litorâneas, tendo sido necessário o desbravamento de novas terras, dentre outros motivos, por causa do crescimento populacional. A presença do homem era observada na mudança da paisagem, fosse pela agricultura, pecuária, criação de povoados e a chegada do "desenvolvimento" (CÔRREA, 2006).

Segundo Côrrea (2006), a integração nacional está associada a diversos fatores, sendo que, o processo de industrialização no país assumiu um papel importante na ampliação da rede urbana, por meio da atração de mão de obra ou necessidade de relação com as novas atividades como transporte, comércio, e outros serviços.

Da mesma maneira, os modais de transporte se expandiram conforme as necessidades de cada região, seja em função da movimentação de produtos ou pessoas, com suas diferentes características, como custos, e que poderiam interferir nas vantagens econômicas e possível desenvolvimento de uma região. A mobilidade urbana inclui os modais, assim como uma visão ampla sobre a movimentação de pessoas e bens na cidade, produzindo necessidades nos deslocamentos (Ministérios das Cidades, 2007).

Nesse sentido, o **objetivo geral** do artigo é analisar o uso e ocupação do solo, incluindo as vias férreas na área central de Americana-SP, buscando apresentar as bases para o atual arranjo de mobilidade urbana no município. Como **objetivos específicos** há a definição do uso e ocupação do solo, buscando analisar o grau de urbanização da área de estudo; analisar a relação histórica da implantação do modal ferroviário no Brasil, apresentando a influência das vias férreas na formação do município de Americana; e analisar, a partir da definição de mobilidade urbana, a atual situação da área central de Americana.

Como **justificativa** acadêmica, busca-se enfatizar a necessidade da pesquisa sobre a logística e importância social do planejamento do uso do solo, implantação de modais e mobilidade urbana, seja de mercadorias, pessoas e/ou informações. No que se refere a justificativa social, objetiva-se analisar o atual arranjo de mobilidade urbana da área central do município de Americana buscando favorecer a compreensão da mobilidade urbana para o desenvolvimento da região. Como justificativa pessoal, propõe-se expandir os conhecimentos sobre mobilidade urbana e o atual arranjo da área central do município de Americana.

A dificuldade na mobilidade urbana na área central de Americana, em um espaço delimitado pela ferrovia, veículos e usuários é considerada como **problema**, tendo sido, em 2014, apresentado um projeto de lei na Câmara de Vereadores do município com o objetivo de instituir o rodízio de veículos na área central, a fim de minimizar o trânsito nos horários de pico.

Como **pergunta problema**, questiona-se a presença a dificuldade de mobilidade urbana na área central de Americana em um espaço limitado pela linha férrea, veículos e transeuntes. Já as **hipóteses** foram: **a)** cita-se que, o trânsito na área central de Americana é caótico, o que não favorece a logística dificultando o desenvolvimento da região; **b)** a falta de mobilidade urbana não interfere no desenvolvimento da região, nem há problemas logísticos seria a proposta; e **c)** sendo a existência de dificuldades de mobilidade urbana, principalmente, entre usuários e veículos em um mesmo espaço, porém, com desenvolvimento na região.

O **método** científico utilizado foi o hipotético-dedutivo que, de acordo com Popper (1977 apud LAKATOS, 2003, p.94), é o que

[...] parte de um problema (P1), ao qual se oferecesse uma espécie de solução provisória, uma teoria-tentativa (TT), passando-se depois a criticar a solução, com vista à eliminação do erro (EE) e, tal como no caso da dialética, esse processo se renovaria a si mesmo, dando surgimento a novos problemas (P2).

A **pesquisa** realizada foi classificada como qualitativa para o desenvolvimento do artigo, sendo tal pesquisa definida por Creswell (2010, p. 43) como “um meio para explorar e para entender o significado que os indivíduos ou os grupos atribuem a um problema social ou humano”. Os principais procedimentos qualitativos, segundo Creswell (2010), focam em amostragem intencional, coleta de dados abertos, análise de textos ou de imagens e interpretação pessoal dos achados.

Do ponto de vista da natureza da pesquisa, ela foi básica pura ou fundamental, definida por Ander-Egg (1978, apud MARCONI, 2009, p.6) como “aquela que procura o progresso científico, a ampliação de conhecimentos teóricos, sem a preocupação de utilizá-los na prática. É a pesquisa formal, tendo em vista generalizações, princípios, leis. Tem por meta o conhecimento pelo conhecimento”.

A partir da forma de análise do problema, a pesquisa descritiva foi utilizada como primordial no artigo, sendo definida, de acordo com Barros (2007, p.84-85), como aquela em que: “[...] não há interferência do pesquisador, isto é ele descreve o objeto da pesquisa. Procura descobrir a frequência (sic) com que um fenômeno ocorre, sua natureza, características, causas, relações e conexões com outros fenômenos.”

Também utilizou-se a pesquisa bibliográfica, sendo definida também por Barros (2007, p.84-85), como

[...] a que se efetua tentando-se resolver um problema ou adquirir conhecimentos a partir do emprego predominante de informações advindas de material gráfico, sonoro e informatizado. (...) é fundamental que o pesquisador faça um levantamento dos temas e tipos de abordagens já trabalhados por outros estudiosos, assimilando os conceitos e explorando os aspectos já publicados.

Do ponto de vista dos procedimentos técnicos, o artigo foi elaborado a partir da pesquisa documental, que, segundo Marconi (2009, p.48-49), possui como característica: “[...] a fonte de coleta de dados (...) restrita a documentos, escritos ou não, constituindo o que se denomina de fontes primárias. Estas podem ser recolhidas no momento em que o fato ou fenômeno ocorre, ou depois.”

2. EMBASAMENTO TEÓRICO

2.1 USO E OCUPAÇÃO DO SOLO, REDE E MOBILIDADE URBANA

De acordo com Rosa (2007), para a compreensão do espaço, é necessário o conhecimento e monitoramento do uso e ocupação da terra, seja utilizado pelo homem ou não, caracterizando os tipos de vegetação natural que revestem o solo e as localizações, assim como as construções que transformam a paisagem. Nesse caso, conforme Deak (2007), independente se as atividades são rurais ou urbanas, estas são formas de uso e ocupação do solo, sendo uma combinação de tipos de uso, ou seja, tipos de atividades, e de um tipo de assentamento ou edificação.

Para Araujo Filho (et.al., 2007), obter informações detalhadas e concisas sobre o espaço geográfico é a base para atividades de planejamento e tomadas de decisões, principalmente com o uso de mapas de uso da terra e cobertura, pois são instrumentos e mecanismos adequados para o desenvolvimento.

Aguiar (2002) enfatiza que o estudo do solo envolve o modo como o homem altera o espaço ou mesmo como pode-se caracterizar a cobertura vegetal original. Ele cita também que, a cobertura revela os estados físicos, químicos e biológicos da superfície da terra, como floresta, gramíneas, áreas construídas, tendo interesse nas ciências naturais. Já as ciências sociais possuem interesse no emprego da terra por meio do homem, como pecuária, área residencial.

Segundo o IBGE (2006), a cobertura da terra é definida sendo os elementos da natureza como a vegetação - natural e plantada - água, gelo, rocha nua, areia e superfícies similares, além das construções artificiais criadas pelo homem, que recobrem a superfície da terra.

De forma sintética, a definição de uso e cobertura da terra ou solo, pode ser compreendida pela forma com que o homem ocupa o espaço (ROSA, 2007). Para Araujo Filho (et.al., 2007), a cobertura da terra está associada aos tipos de cobertura seja natural ou artificial, sendo necessária a análise por parte do homem das imagens de sensoriamento remoto, com comparação de dados, para analisar as atividades humanas envolvidas. Entretanto, de acordo com Novo (1989), o uso da terra pode ser definido como a utilização cultural da terra e cobertura como revestimento.

Conforme Deak (2007), a criação de categorias de solos possui como finalidade, principalmente, a classificação das atividades e tipos de assentamentos para regulação e controle através de leis de zoneamento ou leis de uso do solo. A regulação do uso do solo é uma relação complexa entre o Estado e o mercado na produção do espaço urbano, tendo como resultado localizações com diferentes preços, dependendo do interesse individual ou coletivo do uso, que estão sujeitas à regulação do Estado por meio do planejamento, incluindo as leis de uso do solo.

As leis de uso do solo e a construção de infraestruturas, são considerados os principais meios de intervenção do Estado na organização espacial mediante o planejamento urbano, sendo que, o nível de detalhamento das categorias que a lei distingue depende da intensidade da intervenção do Estado (DEAK, 2007).

De acordo com Corrêa (2006), a rede urbana é um reflexo social, resultado dos processos complexos e mutáveis geradas por diversos agentes sociais, o que explica a grande variedade de tipos de redes urbanas, com combinações de características, como tamanho dos centros, densidade populacional, funções desempenhadas e forma da rede.

Assim, a rede urbana pode ser definida como “o conjunto de centros urbanos funcionalmente articulados entre si” (CORRÊA, 2006, p. 93), sendo a rede urbana é um tipo particular de rede, com diversos centros conectados por relações e fluxos que circulam entre esses núcleos, como pessoas, mercadorias, informações, etc.

A rede é construída historicamente pelo homem, e que objetiva a integração de toda sociedade numa dada porção espacial, por meio de várias interações sociais, sendo um produto (in)acabado (CORRÊA, 2006). Isso representa um processo contínuo com início e continuação de ações que interferem na rede urbana, de maneira positiva e também negativa. O planejamento é necessário para antever as possíveis situações que envolvem as redes, entretanto, se isso não ocorrer, as ações mitigadoras são instauradas.

As diferentes redes urbanas são reflexo do processo de urbanização no Brasil, que teve início no século XX, com o processo de industrialização, que gerou um deslocamento em massa da área rural em direção a área urbana, o chamado êxodo rural. O fato da maioria das concentrações urbanas não estarem preparadas para um aumento populacional em um prazo curto de tempo, fez com que as redes se modificassem conforme a necessidade humana (CORRÊA, 2000).

Dentro da rede urbana, há uma interdependência entre as áreas definidas de acordo com a divisão econômica e com a divisão social do espaço. Essa relação é evidente quando se considera o circuito do capital na cidade, ou seja, a circulação entre sedes de empresas, bancos, fábricas e lojas, fixos no espaço econômico, e as áreas sociais, onde se realiza o consumo (CORRÊA, 2006).

O movimento de pessoas no espaço está ligado, funcionalmente, as atividades que se desenvolvem, seja no espaço urbano ou rural. A mobilidade urbana é um dos principais fatores de desenvolvimento e direção do crescimento das cidades, sendo que, os

deslocamentos dependem diretamente de como as funções urbanas se distribuem pelo território (DUARTE et.al., 2008).

De acordo com Duarte et.al. (2008, p. 13),

[...] a Lei de Uso e Ocupação do Solo é um instrumento municipal de planejamento territorial que permite caracterizar zonas da cidade com funções específicas, de modo a disciplinar as atividades da iniciativa no território urbano de modo equilibrado entre as demandas sociais e o desenvolvimento econômico. Ela impacta diretamente nos padrões de deslocamento diário da população, que vai de casa ao trabalho ou local de estudos, além de usar de serviços e equipamentos urbanos. Ela deve, portanto, estar ligada a um plano de mobilidade urbana que crie condições para a redução das necessidades de deslocamentos motorizados e controle do processo de expansão urbana, desestimulando seu crescimento desordenado, e privilegie o adensamento urbano, e a melhor distribuição das funções urbanas.

Segundo o Ministério das Cidades (2005), mobilidade urbana é a interação dos fluxos de deslocamento de pessoas e bens na estrutura urbana, incorporando os fluxos motorizados e os não motorizados. Herce (2009) apresenta que, ao interpretar o espaço público como neutro, aparentemente isso se traduziu em entregá-lo ao meio de transporte mais poderoso e invasivo, o automóvel. Tal instrumento transforma direta e indiretamente o espaço.

2.2 LOGÍSTICA, MODAL FERROVIÁRIO NO BRASIL, FORMAÇÃO DO MUNICÍPIO DE AMERICANA-SP

Segundo Alvarenga e Novaes (2004), muito embora a logística englobe diversos itens, tais como a gestão dos estoques, comercialização, tratamento de informações e marketing, o subsistema de transportes é um dos mais importantes itens logísticos, pois engloba variáveis relacionadas em nível de serviços e apresenta grande impacto aos custos operacionais. No que se refere aos modais de transporte, pode-se elencar o modal rodoviário, ferroviário, aquaviário, dutoviário e aéreo, sendo que, cada um possui características operacionais específicas e, conseqüentemente, estruturas de custos que os tornam mais adequados para determinados tipos de produtos e de operações (FLEURY; RIBEIRO, 2001).

Em relação ao setor ferroviário, muitos autores delineiam ciclos de evolução institucional do transporte, sendo o primeiro com a origem do setor no Brasil, no qual as primeiras estradas de ferro foram financiadas, entre outros, por capital privado inglês, entre 1852 e 1900, através de concessões do governo e garantias de taxas atraentes de retorno sobre o capital (GOVERNO, 1992). No Estado de São Paulo, os cafeicultores financiaram suas próprias estradas de ferro, com exceção da Estrada de Ferro Santos—Jundiaí ou São Paulo Railways, a “Inglês”, que ficou com o monopólio do transporte para a descida da Serra do Mar (GOVERNO, 1992; CASTRO, 1989).

O segundo ciclo percorreu um processo de nacionalização das ferrovias, que passaram a ser financiadas por empréstimos estrangeiros garantidos pelo Tesouro. Já a criação da Rede Ferroviária Federal S.A. (RFFSA) em 1957, marcou o início da fase de plenitude e estabilidade desse segundo ciclo e a criação da Ferrovia Paulista S.A. (Fepasa) em 1971, normalizou a contribuição do Estado de São Paulo, encerrando praticamente a atuação privada na prestação desse serviço público (GOVERNO, 1992; CASTRO, 1989). Contudo, a crise da década de 1980 gerou o início do terceiro ciclo de desestatização do setor ferroviário, com a criação da Companhia Brasileira de Trens Urbanos (CBTU), que absorveu as divisões de transporte de passageiros de subúrbio da RFFSA (GOVERNO, 1992; CASTRO, 1989).

No caso do setor ferroviário, a principal motivação para a desestatização do setor foi o entendimento de que havia um espaço significativo para a expansão desse modal na matriz de transporte brasileira, além das costumeiras motivações fiscais de curto prazo. Ademais, a

inclusão da RFFSA no Plano Nacional de Desenvolvimento abriu a oportunidade de rever o funcionamento do sistema ferroviário brasileiro, em particular sua regulamentação (GOVERNO, 1992; CASTRO, 1989).

O novo marco regulamentar nacional do transporte ferroviário foi estabelecido pelo Regulamento dos Transportes Ferroviários (RTF) em 1996, e pela criação da Comissão Federal de Transportes Ferroviários (Cofer), no mesmo ano (GOVERNO, 1992; CASTRO, 1989).

No estado de São Paulo, as ferrovias vieram substituir o transporte de tração animal, um sistema de transporte precário, que inviabilizava o escoamento de mercadorias para transporte. O estado constituiu o maior parque ferroviário do Brasil, se tornou o mais importante para a economia da país, reflexo de uma sociedade avançada e mais preparada para o desenvolvimento econômico (MATOS, 1990). A expansão das ferrovias e o crescimento da produção cafeeira provocou grandes transformações na paisagem social e cultural, sendo que, a imigração italiana foi extremamente importante e influente na obtenção de mão de obra qualificada para o trabalho nas ferrovias e na industrialização, assim como enriquecendo a cultura do estado (MATOS, 1990).

De maneira histórica, a implantação das ferrovias transformou o modo de vida das pessoas nas cidades, principalmente por causa das construções comerciais e residenciais próximas as estações. A vida era pautada pelo vai e vem dos trens e o tempo cronometrado com as passagens de comboios (GOVERNO, 1992). As estradas de ferro fixavam novos povoamentos, com crescente expansão agrícola, com valorização dos terrenos, estimulando o desenvolvimento do comércio e serviços como oficinas mecânicas e hotéis, e atividades industriais (MATOS, 1990).

De acordo com Matos (1990), o crescimento da urbanização simbolizava uma maior mobilidade na sociedade, tendo a técnica ferroviária como instrumento para estimular a relação tempo e espaço, reduzindo distâncias e gerando conexões entre cidades. As ferrovias geraram um fluxo de movimentações de troca de mercadorias, pessoas e informações, interagindo de maneira mais intensa nos lugares.

A construção de estações transformavam o ambiente, da mesma maneira que, a de Santa Bárbara, construída às margens do trecho que liga Campinas a Rio Claro no terreno da Fazenda Machadinho, atraiu moradores e comerciantes, em sua maioria imigrantes estadunidenses e teve como marco de ocupação a construção da primeira igreja nos arredores (MATOS, 1990).

A influência da Companhia Paulista de Estradas de Ferro na região pode ser observada pela iniciativa própria de mudança da placa com o nome da estação de *Santa Bárbara* para *Villa Americana* devido a concentração e movimentação de imigrantes estadunidenses. Posteriormente, o povoado constituiu-se Distrito de Villa Americana, deixando de pertencer ao município de Santa Bárbara D'Oeste, passando a pertencer a Campinas, e em 1924, foi emancipada e considerada município (REVISTA AMERICANA 136 ANOS, 2011).

2.3 MOBILIDADE URBANA NA ÁREA CENTRAL DE AMERICANA-SP

O município de Americana está inserido na região centro-leste do estado de São Paulo, integrando a Região Metropolitana de Campinas-SP (RMC), com população estimada de 229.322 habitantes (2015), ocupando uma área de 133,912 km² e densidade demográfica de 1.572,75 habitantes por quilômetro quadrado (IBGE, 2016).

As características físicas do município, como relevo, solo, hidrografia, vegetação e clima favoreceram, historicamente, a ocupação do território, sendo a drenagem constituída pelo rio Piracicaba e três sub-bacias - rio Jaguari, rio Atibaia e ribeirão Quilombo. Este último, inclusive, cruza a área central do município margeando a linha férrea, tendo influenciado o uso e ocupação da área (MEDEIROS, 2003).

Em 1930, segundo Bryan (1867 apud TRENTIN, 2008, p.33),

[...] a rede urbana de Americana já possuía sete vias públicas de sentido longitudinal, partindo da frente dos trilhos e da estação, e outras sete cortando as primeiras. Existiam três praças e iniciava-se a construção de outras duas. A população beirava os 6.000 habitantes.

Vale ressaltar que, várias situações consideradas como problemáticas na área central do município, não são tão atuais, segundo Silva (2007, p.51).

[...] Na década de 1940 o centro já passava por problemas, devido ao crescimento das indústrias que estavam instaladas nas margens do Ribeirão Quilombo. As indústrias foram instaladas as margens do Ribeirão Quilombo para que pudessem se utilizar a água proveniente desse rio, para o funcionamento das tecelagens e tinturarias. Os problemas apresentados no centro eram de poluição do ar, da água do rio e sonora para os moradores vizinhos.

A urbanização do município ocorreu na margem esquerda do ribeirão Quilombo, sendo que, na margem direita o ritmo de crescimento foi menos intenso até a metade do século XX, devido às dificuldades físicas em transpor o ribeirão e a ferrovia. Contudo, a falta de preocupação com o ordenamento territorial culminou na necessidade de uma legislação municipal – promulgada então a Lei N°. 176, de 27/07/1948, que dividia a cidade em quatro zonas para efeito de localização dos diferentes setores, além de que, na zona Central não seria mais concedida licença para o funcionamento de indústrias de qualquer espécie, salvo as que já existiam (MEDEIROS, 2003; LINARDI, 1984).

Já em 1966, a Lei N°. 786, de 26/12 que passou a vigorar com base no Código Sanitário, estabeleceu que, o território seria dividido em zona residencial especial, residencial restrita, comercial, industrial, e industrial restrita (MEDEIROS, 2003). Com o novo Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado (PDDI), conforme obrigatoriedade da Constituição Federal Brasileira de 1988, aprovado e vigorando a partir de 2008 no município de Americana, observou-se maior preocupação com o ordenamento territorial do município e, em especial da área urbana, com o objetivo de garantir qualidade de vida à população local.

Em função de diferentes fatores, dentre eles o crescimento populacional concentrado em áreas urbanas, o processo de urbanização ocorreu de maneira desordenada. Entretanto, segundo (p.15)

[...] a área desempenha até hoje sua função inicial, como centralidade de uso ativo, contando com um comércio popular forte (Mercado Municipal, e Calçada Comercial), existindo como receptora e distribuidora de fluxos através do terminal intermunicipal, acompanhando as evoluções urbanas de Americana, a progressiva industrialização, a chegada da rodovia, e a metropolização.

Muitos problemas atuais de mobilidade urbana são considerados resultado da transformação e transfiguração no ajuste da região em função do desenvolvimento, como a criação de um "calçadão" - ruas Fernando de Camargo e 30 de Julho, como possível resposta ao conflito entre veículos motorizados e pedestres. As ruas estreitas e ocupadas por veículos, dificultavam o desenvolvimento comercial, e hoje, a questão envolve o número de vagas em estacionamentos públicos e privados e a especulação imobiliária (SILVA, 2007, p.45)

Silva (2007, p.69) salienta que,

[...] O centro não é apenas catalisador de fluxo de veículos particulares, mas também recebe o fluxo de ônibus vindos de toda a periferia e cidades vizinhas no terminal urbano. Isso acabou tornando o centro em um local de passagem e conseqüentemente (sic) de difícil fluidez para quem utiliza o

transporte individual, o que faz com que os mais privilegiados economicamente se afastem cada vez [...].

O próprio centro histórico, que faz parte da personalidade do município, identidade da população e característica humana diante da paisagem urbana industrializada, é influenciado pela complexa rede viária de intenso fluxo devido a transportes coletivos e particulares. De acordo com Silva, (2007, p.61)

[...] A mobilidade trazida com o transporte rodoviário permitiu o crescimento de Americana para áreas mais distantes, não necessitando estar próximo da Estação Ferroviária, ou do núcleo central, pois o deslocamento é mais acessível com a infra-estrutura (sic) dos transportes urbanos (coletivo e privado).

O uso do solo do centro na formação de Americana era em sua maioria residencial, tendo uma diversificação com comércio e indústrias, porém, com o desenvolvimento, os antigos casarões acabaram sendo vendidos e transformados em comércio e serviços. Vale ressaltar que, a paisagem urbana é resultado da aglomeração espontânea da população na cidade, contudo, a mobilidade urbana tem sido dificultada pela falta de planejamento avaliando-se o crescimento populacional (SILVA, 2007).

A insegurança na área central é observada como resultado de diferentes situações, tais como os índices de assaltos e roubos em parte fruto da falta de policiamento; a estação ferroviária sendo "palco" de marginalização e sem uso aparente ou direcionado, sendo alvo de disputa entre os interesses do município e do setor privados, já que os trilhos continuam em uso; os altos índices de poluição, incluindo o ribeirão Quilombo e a falta de um plano de revitalização do recurso. O sentimento de banalização do ambiente e falta de credibilidade dos governantes, gera um ambiente caótico (SILVA, 2007, p. 69):

[...] Hoje a área central não é mais utilizada como local de encontro, e concomitante com essa alteração de cultura e conseqüentemente (sic) a distância entre os usuários e os patrimônios, foi diminuindo a valorização de seus monumentos. Não encontramos mais no centro de Americana os antigos cinemas, a escola, a igreja permanece fechada e com grades, só ficando aberta nos horários de missa e a estação tem seu público controlado e vigiado. Além dessa degradação, esse centro transformou-se hoje em local de passagem.

3. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Ao longo dos anos, a ocupação desordenada das áreas urbanas produz reflexos negativos principalmente sobre os transportes urbanos, sendo que, uma política de investimento que não favoreça o transporte público e uma mobilidade urbana que não analise o uso do solo contribuem para o aumento dos congestionamentos, devido a quantidade de veículos particulares nas ruas.

O espaço urbano é influenciado fortemente pela implantação das infraestruturas de transporte coletivo e pelos níveis de acessibilidade gerados pelos diferentes meios de transporte, da mesma maneira que a relação que apresentam com a localização de diferentes atividades, como comerciais, bancária e serviços.

A gênese dos problemas de mobilidade urbano encontra-se associada a um conjunto diversificado de causas, tendo como um deles o progressivo alargamento da distância entre os locais de residência e de emprego e o deficiente funcionamento do sistema de transportes. Pode dizer-se que, as causas identificadas em diferentes trabalhos envolvem fatores de natureza econômica, social e cultural, mas também na própria configuração das políticas que vêm sendo desenvolvidas.

O uso de sistemas de circulação de pedestres ou mesmo o uso de veículos não motorizados são pouco incentivados pelas políticas públicas, mesmo oferecendo vantagens à saúde e ao meio ambiente. Há uma necessidade da mudança da percepção de que transporte não é um fim em si mesmo, e sim, uma forma se de chegar ao destino, considerando que, o sistema de mobilidade urbana é um conjunto estruturado de modos, redes e infraestruturas que garante o deslocamento das pessoas na cidade e que mantém fortes interações com as demais políticas urbanas (MACÁRIO, 2003).

Tratando-se de uma realidade sobre a qual não é possível intervir com resultados imediatos, a estrutura territorial assume-se fundamentalmente como um dado de partida que influencia decisivamente a configuração das intervenções no sistema de transportes. Neste sentido, a intervenção ao nível da estrutura territorial é essencialmente desenvolvida num horizonte de longo prazo, ao passo que a intervenção ao nível do sistema de transportes permite a adoção de referenciais temporais de curto e médio prazo, devendo a sua coerência ser uma estratégia integrada de mobilidade urbana que ultrapasse os limites do município.

REFERÊNCIAS

AGUIAR, A. P. D. **Land Use and Cover Change**. São Paulo: INPE (2002). Disponível em: <www.inpe.gov.br>. Acesso em: 26 fev. 2016. 20h35.

ALVARENGA, A. C.; NOVAES, A. G. N. **Logística Aplicada**: suprimento e distribuição física. 3ª ed. São Paulo: Edgard Blucher. 2004. p.70-85.

BARROS, A. J. da S; LEHFELD, N. A. de S. **Fundamentos de metodologia científica**. 3ª ed. São Paulo: Pearson Prentice Hall. 2007. p.84-85.

BRASIL. MINISTÉRIO DAS CIDADES. **Caderno de Referência para Elaboração de Plano de Mobilidade Urbana**. Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana. 2007. Disponível em <<http://www.cidades.gov.br/images/stories/ArquivosSEMOB/Biblioteca/LivroPlanoMobilidade.pdf>> Acesso em: 30 mar. 2016. p.20-31. 22h22.

BRASIL. Ministério das Cidades. **Mobilidade e Política Urbana**: subsídios para uma gestão integrada. Rio de Janeiro: IBAM. (2005). Disponível em: <<http://www.observatorioseguranca.org/documentos/METODOLOGIA%202011/Aula%204%202011/Biblioteca%20da%20Secretaria%20Nacional%20de%20Transporte%20e%20Mobilidade%20Urbana/Mobilidade%20e%20Política%20Urbana%20-%20Gest%20Integrada.pdf>>. Acesso em: 30 mar. 2016. p.37-38. 22h56.

CASTRO, N. **Perspectivas do desenvolvimento regional brasileiro**. Perspectivas da Economia Brasileira. (1989). Rio de Janeiro: IPEA/INPES. 1989. p.25-34.

———. **Intermodalidade, intramodalidade e o transporte de longa distância no Brasil. Planejamento e Políticas Públicas**. Rio de Janeiro: IPEA. 1993. p.36-41.

CORRÊA, R. L. **O espaço urbano**. 4ª ed. 2ª reimp. São Paulo: Ática. 2000. p.28-32.

———. **Estudos sobre a rede urbana**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil. 2006. p.90-95.

CRESWELL, J. W. W. **Projeto de pesquisa**: métodos qualitativo, quantitativo e misto. 2ª ed. Porto Alegre: Bookman. 2010. p.43-44.

DEÁK, C. **Uso do solo**. Disponível em: <[www.usp.br/fau/docentes/deprojeto/c_deak/CD/4ve rb/usodosolo/index.html](http://www.usp.br/fau/docentes/deprojeto/c_deak/CD/4ve%20rb/usodosolo/index.html)>. Acesso em: 26 fev. 2016. 19h22.

DUARTE, F.; LIBARDI, R.; SÁNCHEZ, K. **Introdução à mobilidade urbana**. Curitiba/PR: Juruá. 2008. p.13-15.

ESTADO DE SÃO PAULO. **120 anos de ferrovia paulista**. São Paulo: Imprensa Oficial do Estado SA IMESP. 1992. p.18-47.

FLEURY, P. F.; RIBEIRO, A. F. M. **A indústria de prestadores de serviços logísticos no Brasil**: Caracterizando os principais operadores. São Paulo: www.ilos.com.br, 2001b. Disponível em: <<http://www.ilos.com.br/web/a-industria-de-prestadores-de-servicos-logisticos-no-brasil-caracterizando-os-principais-operadores/>>. Acesso em: 29 abr. 2016. 21h45.

HERCE, M. **Sobre la movilidad en la ciudad**: propuestas para recuperar un derecho ciudadano. Barcelona: Revertè. 2009. p.19-20.

IBGE, Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Manual Técnico de Uso da Terra**. Rio de Janeiro. 2006. p.57.

JORNAL O LIBERAL. **Revista Americana 136 anos**. Ano 3, nº 3, 2011.

MARCONI, M. de A.; LAKATOS, E. M. **Técnicas de pesquisa**: planejamento e execução de pesquisas, amostragens e técnicas de pesquisa, elaboração, análise e interpretação de dados. 7ª ed. São Paulo: Atlas. 2009. p.6-8;48-49.

_____. **Fundamentos de metodologia científica**. 5ª ed. São Paulo: Atlas. 2003. p.94-95.

LINARDI, M. C. N. **A produção do espaço físico em Americana-SP**. Dissertação (Mestrado em Planejamento Urbano e Regional). Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro. 1984. p.46.

MATOS, O. N. de. **Café e Ferrovias - A Evolução Ferroviária de São Paulo e o Desenvolvimento da Cultura Cafeeira**. 4ª ed. Campinas/SP: Pontes. 1990. p.29-35.

MEDEIROS, A. C. **Análise ambiental do processo de urbanização em Americana, SP**: diretrizes para elaboração da gestão ambiental, através da técnica do geoprocessamento. Dissertação (Mestrado em Engenharia da Produção). Universidade Metodista de Piracicaba, Piracicaba. 2003. p.34-41.

NOVO, E. M. L. de M. **Sensoriamento Remoto**: Princípios e Aplicações. 2ª ed. São Paulo: Edgard Blücher. 1989. p.65.

ROSA, R. **Introdução ao sensoriamento remoto**. Uberlândia: UFU. 2007. p.35-37.

SILVA, E. P. da. **As transformações urbanas da área central de Americana**. Tese (Mestrado). PUC-Campinas, Campinas. 2007. Disponível em http://repositorio.unesp.br/bitstream/handle/11449/95599/trentin_g_me_rcla.pdf?sequence=1. Acesso em: 31 mar. 2016. 0h15 (p.40-70).

TRENTIN, G. **A expansão urbano-industrial do município de Americana-SP: geotecnologias aplicadas à análise temporal e simulação de cenários.** Dissertação (Mestrado). UNESP, Rio Claro, 2008. Disponível em: http://repositorio.unesp.br/bitstream/handle/11449/95599/trentin_g_me_rcla.pdf?sequence=1. Acesso em: 30 mar. 2016. 23h45 (p.33-38).

“O conteúdo expresso no trabalho é de inteira responsabilidade do(s) autor(es).”