

IMPACTOS NO COMÉRCIO DA RUA RUI BARBOSA PROVOCADOS PELA IMPLANTAÇÃO DO CORREDOR DE INTEGRAÇÃO NA ZONA NORTE DE TERESINA – PI

Fábio Vitor Nascimento Mourão¹
Maria Tereza de Alencar²

RESUMO: A mobilidade urbana, processo de deslocamento das pessoas e bens nas cidades, pode ser dita como causa de expansão urbana e distribuição espacial, tendo em vista que a estrutura e a rede do transporte podem ter importante papel no desenho da malha urbana. Em Teresina, o transporte público coletivo ganhou mais relevância com a expansão da capital. O crescimento populacional e econômico trouxe a exigência de uma mobilidade mais ágil e de meios mais eficientes para as pessoas se locomoverem. No ano de 2018 começa a funcionar o sistema de integração de ônibus na cidade, nomeado de Inthebra. O modelo trouxe a ideia de viagens com corredores e faixas exclusivas e o objetivo de melhor deslocamento e tempo de viagem menor para os usuários do transporte público. Apesar da implantação do sistema, desde 2019, as empresas de ônibus da capital passam por uma crise por conta do desuso do transporte coletivo na cidade. A população é afetada com as várias paralisações dos ônibus decorrentes desses problemas. A área de pesquisa do trabalho se liga ao terminal Rui Barbosa, que é o mais próximo ao centro, e se localiza em uma grande via de passagem e comércio, a Rua Rui Barbosa, no trecho do bairro São Joaquim, da Zona Norte de Teresina. Antes mesmo do início do funcionamento do corredor de integração na área, houve protestos contra a construção das estações na área. O motivo estaria relacionado com a queda nas vendas do comércio. Diante da problemática, o objetivo do trabalho foi analisar os impactos provocados na dinâmica comercial, pela implantação do corredor de integração do terminal Rui Barbosa naquela área. A metodologia utilizada foi de pesquisa documental e bibliográfica, além de pesquisa de campo, com observação da área, levantamento fotográfico e realização de entrevistas com comerciantes e usuários de transporte público na área de estudo. Os resultados mostraram pontos de caráter negativo, que superam os positivos. Problemas que vão desde a queda das vendas, até o aumento de acidentes e o fechamento de pontos comerciais. Conclui-se que existem impactos relacionados tanto com a dinâmica comercial da área, como também com a de mobilidade na região, problemas que são agravados também por conta do momento da pandemia do coronavírus e da crise no transporte público em Teresina.

Palavras-chave: Mobilidade urbana; Transporte público coletivo; Inthebra; Comércio.

IMPACTS ON TRADE IN RUA RUI BARBOSA CAUSED BY IMPLEMENTATION OF THE INTEGRATION CORRIDOR IN THE NORTH AREA OF TERESINA – PI

ABSTRACT: Urban mobility, the people and goods displacement process in cities, it can be considered as a cause of urban expansion and spatial distribution, it considering that a structure and a transport network can play an important role in the urban grid design. In Teresina, the public transportation has gained an increasing importance with the city expansion. The population and economic growth have brought a demand for more agile mobility and more efficient ways for people to get around. In 2018, the city's bus integration system, it named Inthebra, it starts operating. That model has brought the idea of trips with corridors and exclusive lanes to the aim of improve displacement and shorten the travel time for public transport users. Despite the system implementation since 2019, according to the bus companies the city has gone through a crisis due to the non use of public transportation in the city. The population is affected by several bus paralisation resulting from these problems. The work research area is connected to Rui Barbosa terminal, which is the closest to the downtown, and it is located on a large passage na trade street, Rua Rui Barbosa,

¹ Licenciado em Geografia-UESPI. fabiovitofv73@gmail.com

² Doutora em Geografia-UFS- Professora da UESPI.mariatereza@cchl.uespi.br

in São Joaquim neighborhood, in the North Zone from Teresina. Even before the operation of the integration corridor in the area. The reason would be related to the drop in retail sales. If faced with the problem, the work aim was to analyze the impacts caused on the commercial dynamics due the implementation of the Rui Barbosa terminal integration corridor in that area. The methodology used was documentary and bibliographic research, in addition to field research, with observation of the area, photographic survey and carrying out a survey with merchants and users of public transport in the study area. The results have shown negative character points that overcome the positive ones. Problems ranging from the drop in sales, to the increase in accidents and the closing of commercial points. It is concluded that these impacts related to the commercial dynamics of the area, as well as mobility in the region, problems have been made worse due to coronavirus outbreak and the crisis in public transportation in Teresina.

Keywords: urban mobility; public transportation; inthebra; commerce.

IMPACTOS EN EL COMERCIO EN RUA RUI BARBOSA CAUSADOS POR IMPLEMENTACIÓN DEL CORREDOR DE INTEGRACIÓN EN ZONA NORTE DE TERESINA - PI

RESUMEN: La movilidad urbana, el proceso de movimiento de personas y mercancías en las ciudades, puede decirse que es una causa de la expansión urbana y la distribución espacial, dado que la estructura y la red de transporte pueden jugar un papel importante en el diseño del tejido urbano. En Teresina, el transporte público colectivo ganó más relevancia con la expansión de la capital. El crecimiento demográfico y económico trajo consigo la demanda de una movilidad más ágil y medios más eficientes para que las personas se desplacen. En 2018, comienza a funcionar el sistema de integración de autobuses de la ciudad, denominado Inthebra. El modelo trajo la idea de viajar con carriles y carriles exclusivos y el objetivo de un mejor desplazamiento y menor tiempo de viaje para los usuarios del transporte público. Pese a la implementación del sistema, desde 2019 las empresas de buses de la capital atraviesan una crisis por el desuso del transporte público en la ciudad. La población se ve afectada por los diversos paros de buses producto de estos problemas. El área de investigación del trabajo está conectada a la terminal Rui Barbosa, que es la más cercana al centro, y está ubicada en una importante vía y comercio, Rua Rui Barbosa, en el tramo del barrio São Joaquim, en el Norte Zona de Teresina. Incluso antes del inicio de la operación del corredor de integración en la zona, hubo protestas contra la construcción de estaciones en la zona. El motivo estaría relacionado con la caída de las ventas minoristas. Ante la problemática, el objetivo del trabajo fue analizar los impactos causados en la dinámica comercial, por la implantación del corredor de integración de la terminal Rui Barbosa en esa zona. La metodología utilizada fue la investigación documental y bibliográfica, así como la investigación de campo, con observación de la zona, levantamiento fotográfico y entrevistas a comerciantes y usuarios del transporte público de la zona de estudio. Los resultados arrojaron puntos de carácter negativo, que superan a los positivos. Problemas que van desde la caída de las ventas, hasta el aumento de la siniestralidad y el cierre de puntos comerciales. Se concluye que existen impactos relacionados tanto con la dinámica comercial de la zona, como con la movilidad en la región, problemas que también se ven agravados por el momento de la pandemia del coronavirus y la crisis del transporte público en Teresina.

Palabras llave: Movilidad urbana; transporte público colectivo; Integra; Negocio.

IMPACTOS NO COMÉRCIO DA RUA RUI BARBOSA PROVOCADOS PELA IMPLANTAÇÃO DO CORREDOR DE INTEGRAÇÃO NA ZONA NORTE DE TERESINA – PI

INTRODUÇÃO

A pesquisa tem como tema os impactos no comércio da Rua Rui Barbosa, que foram provocados pela implantação do corredor de integração do terminal Rui Barbosa, na zona norte de Teresina – PI. A delimitação do estudo é o trecho da Rua Rui Barbosa que passa pelo bairro São Joaquim, que vai desde o semáforo localizado na frente do terminal Rui Barbosa até a segunda estação de integração, nomeada de Matadouro.

Para fazer a análise da temática da pesquisa, a problemática levantada foi descobrir quais os impactos provocados pela implantação do corredor de integração do terminal Rui Barbosa para o comércio localizado no trecho da Rua Rui Barbosa, no bairro São Joaquim, na zona norte da cidade de Teresina. O interesse pela pesquisa surge após conversas com comerciantes, que antes mesmo do início do funcionamento do sistema na área, fizeram protestos contra a construção das estações de ônibus na Rua Rui Barbosa, motivo estaria na queda das vendas no comércio daquela área.

O trabalho faz-se importante, pois visou apontar as possíveis mudanças no comércio da área de estudo citada, que podem ter sido impulsionadas pelas modificações no sistema de tráfego da Rua Rui Barbosa, no Bairro São Joaquim, causadas pela implantação do terminal Rui Barbosa e seu corredor de integração. Durante a pesquisa buscou-se entender a visão dos comerciantes da área, onde se encontram feiras e um comércio bem expressivo. Também se buscou a opinião das pessoas que dependem do transporte público coletivo para se deslocarem em seu cotidiano, e que passaram pelas alterações trazidas pelo novo sistema de integração nomeado de “Inthebra”.

A escolha dos sujeitos faz com que a pesquisa mostre assim, as opiniões acerca dos dois elementos centrais em questão no trabalho, que são o comércio e o sistema de integração, buscando entender se os sujeitos envolvidos na pesquisa foram afetados e quais são suas visões diante das alterações após as mudanças causadas pela implantação do sistema. Vale ressaltar que o sistema de integração implantado na capital do estado do Piauí é inspirado no Bus Rapid Transit (BRT), modelo adotado inicialmente no ano de 1974, em

Curitiba, capital do estado do Paraná. A proposta era dar mais agilidade às viagens de ônibus, com o uso de faixas exclusivas, além de reduzir o tempo das viagens na capital.

O objetivo geral proposto para o trabalho foi analisar os impactos provocados na dinâmica comercial pela implantação do corredor de integração do terminal Rui Barbosa, naquela área. Para o alcance de tal finalidade, se fez importante o uso de objetivos específicos, tais como: identificar as modificações positivas e/ou negativas ocorridas no comércio e outros serviços devido à implantação do corredor de integração na área estudada; apontar o que mudou para os comerciantes após as alterações ocorridas com a implantação do corredor de integração do terminal Rui Barbosa e detectar possíveis novos pontos comerciais implantados por conta da construção do terminal naquela área.

Os procedimentos metodológicos da pesquisa utilizados como forma de obter as respostas acerca da problemática levantada na pesquisa serão descritos a seguir.

A metodologia, segundo Deslandes (2015, p. 46) “mais que uma descrição formal dos métodos e técnicas a serem utilizados, indica as conexões e a leitura operacional que o pesquisador fez do quadro teórico e de seus objetivos de estudo”. O trabalho tem como método de pesquisa a abordagem qualitativa para buscar compreender mais subjetivamente a percepção e a opinião dos indivíduos que foram afetados com as mudanças realizadas pela integração naquela área e abordagem quantitativa no sentido de dar números às opiniões dos sujeitos escolhidos.

A pesquisa inicialmente foi de caráter exploratório, primeiro para criar mais familiaridade com o tema estudado e com o objeto de pesquisa. Dessa forma, foi realizada uma pesquisa documental e entrevista, em órgãos responsáveis pelo projeto de integração de Teresina, como a Superintendência Municipal de Transportes e Trânsito (STRANS), assim como uma revisão bibliográfica acerca dos temas do trabalho, para que se formasse uma base de estudo mais firme, com autores como Corrêa (1989), Façanha (2003), Silva e Costa (2016), Rodrigues (2016), que discutem aspectos da fundamentação e pontos específicos da problemática apresentada na pesquisa.

Conforme Gil (2008, p. 27) “as pesquisas exploratórias têm como principal finalidade desenvolver, esclarecer e modificar conceitos e ideias, tendo em vista a formulação de problemas mais precisos ou hipóteses pesquisáveis para estudos posteriores”. Lakatos e Marconi (2003, p. 183) consideram que “a pesquisa bibliográfica não é mera

IMPACTOS NO COMÉRCIO DA RUA RUI BARBOSA PROVOCADOS PELA IMPLANTAÇÃO DO CORREDOR DE INTEGRAÇÃO NA ZONA NORTE DE TERESINA – PI

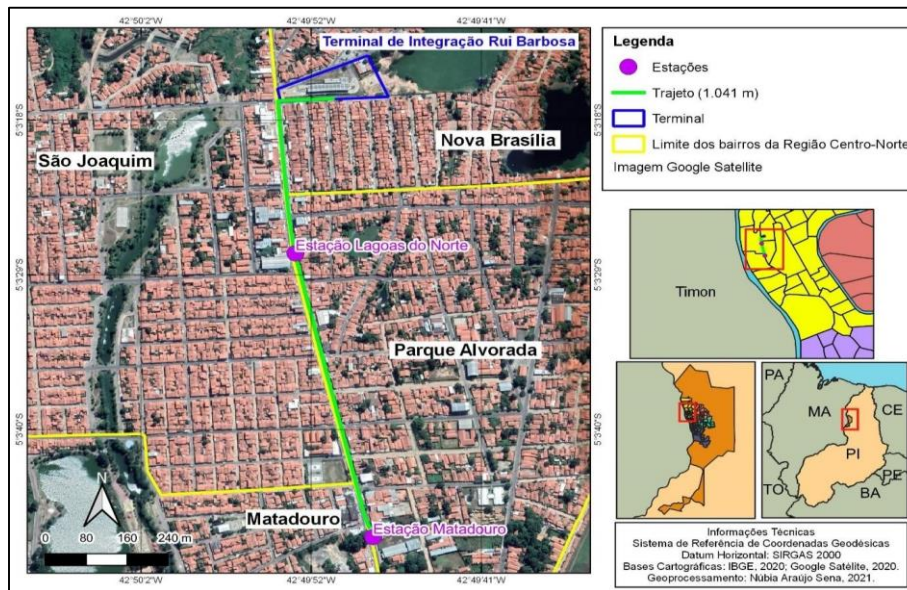
repetição do que já foi dito ou escrito sobre certo assunto, mas propicia o exame de um tema sobre novo enfoque ou abordagem, chegando a conclusões inovadoras”.

Em um segundo momento, foi feita a pesquisa de campo, por meio da observação simples e direta. Outro passo importante para a pesquisa, atrelada com a observação, foi um levantamento fotográfico, visando registrar aquilo que se viu, mas que nem sempre é percebido totalmente pelos sentidos. Como técnica de coleta de dados, foram feitas na pesquisa entrevistas formais supervisionadas, com perguntas previamente preparadas. Os sujeitos da pesquisa foram os comerciantes e donos de lojas da área de estudo, e os usuários de transporte público que utilizam o sistema de integração nas estações de integração do Bairro São Joaquim.

Em relação às quantidades, foram ao todo quarenta e cinco (45) entrevistados, sendo eles, trinta (30) comerciantes e donos de loja, aonde a escolha dos mesmos teve como critério a proximidade com o terminal Rui Barbosa as estações de integração Lagoas do Norte e Matadouro, e quinze (15) usuários do transporte público coletivo, que se encontravam nas estações de integração, e escolhidos por uma abordagem aleatória.

A delimitação da área de pesquisa foi o trecho da Rua Rui Barbosa, localizado no Bairro São Joaquim, na cidade de Teresina – PI, a partir do terminal de integração Rui Barbosa, na confluência da Rua Rui Barbosa com a Rua Radialista Jim Borralho, até a estação de integração Matadouro, localizada na confluência da Rua Rui Barbosa com a Rua Mineral. A área de integração “1”, que é a que se encontra o terminal Rui Barbosa, inclui ainda duas estações de integração de ônibus, nomeadas de Lagoas do Norte e Matadouro. A escolha do local foi feita levando em consideração a problemática do trabalho. A seguir, está a figura com a delimitação do local, com as coordenadas da área e o tamanho do trajeto da área de estudo.

Figura 1 – Delimitação da área do corredor de integração do Terminal Rui Barbosa.



Fonte: Mourão, 2021.

Mobilidade urbana, fluxos e alterações espaciais decorrentes da implantação do terminal de integração Rui Barbosa, no Bairro São Joaquim .

Em 2012, com o intuito de criar uma integração entre os diferentes modos de transporte e melhorar acessibilidade, a mobilidade das pessoas e cargas no território do município foi criada a Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU – Lei 12.587, de 3 de Janeiro de 2012). Acerca de sua criação, Reis (2014, p. 132) destaca que:

Os planos de mobilidade devem ser desenvolvidos de forma participativa e transparente, garantindo que atendam às reais necessidades das pessoas e tornem universal o acesso aos meios de deslocamento disponíveis na cidade, priorizando o transporte não motorizado e o coletivo e desestimulando o uso do automóvel.

A realidade é que, por mais que a lei exista, ela não resolve os problemas da mobilidade urbana encontrados pelo país, onde, dentre vários fatores, a prioridade dada ao uso de transportes individuais em detrimento dos coletivos, é causa de muitas situações negativas, tais como os já citados: congestionamentos e acidentes.

Além disso, uma lei de mobilidade urbana deve funcionar em conjunto com os Planos Diretores das Cidades, pois eles são, segundo Rech (2015, p. 151), “capazes de assegurar sustentabilidade e de organizar a ocupação dos diferentes espaços para melhorar a economia e a mobilidade local”. Sendo o plano diretor um instrumento básico para orientar a política de desenvolvimento e de ordenamento da expansão urbana do município.

IMPACTOS NO COMÉRCIO DA RUA RUI BARBOSA PROVOCADOS PELA IMPLANTAÇÃO DO CORREDOR DE INTEGRAÇÃO NA ZONA NORTE DE TERESINA – PI

Assim, entende-se que as crises vivenciadas pela mobilidade urbana no contexto de seu surgimento no século XXI, voltam como as crises em relação ao uso de carros e a prioridade do transporte rodoviário no país, tendo em vista que as externalidades negativas são várias, podendo em alguns momentos, superar os benefícios. Por conta do seu importante papel na produção do espaço urbano, é necessário que a mobilidade urbana seja reconhecida como um direito social.

A mobilidade urbana pode ser tida como uma das causas de expansão urbana e distribuição espacial nas cidades, tendo em vista que a estrutura e a rede do transporte público podem ter importante papel no caminho da malha urbana. O sistema que forma a mobilidade urbana de um local é complexo e formado por diversos agentes. Com as redes, há o movimento de circulação de pessoas e matérias dentro do espaço (fluxos), que caracteriza a própria mobilidade. Nas cidades, diariamente circulam ônibus urbanos e interurbanos, automóveis, trens, caminhões de diversos portes, vans, ambulâncias, motocicletas e bicicletas.

De acordo com Barcelos e Silva (2018, p. 139):

A expressão ‘mobilidade urbana’ é de certa forma recente que se relacionam com a capacidade de deslocamento das pessoas e bens nas cidades, tendo variáveis tão complexas quantas as variáveis que constituem a própria cidade.

Ou seja, a mobilidade urbana age diretamente sobre a produção do espaço urbano, sendo utilizada até, como sinônimo de transporte. Rech (2015, p. 147) ressalta que a mobilidade deve ser oferecida aos seus usuários com “agilidade, eficiência, conforto e segurança”. Mas, devido a problemas enfrentados nas cidades, principalmente de infraestrutura, em alguns casos acaba sendo causa de congestionamentos, acidentes, poluição sonora, além da exclusão social.

Entrevistas com os comerciantes/ donos de estabelecimentos

O estudo procurou inicialmente, saber o tempo de funcionamento dos estabelecimentos onde se realizaram as entrevistas, na área de pesquisa. É importante ressaltar que os sujeitos foram motivados a responder aos questionamentos com base no funcionamento do comércio antes do início da pandemia de COVID-19. Contudo, isso não

anula o fato de que podem existir respostas motivadas por conta do atual momento pandêmico.

Conforme os resultados, a maioria dos pontos comerciais presentes no local se encontra desde antes da implantação do sistema de integração na zona norte de Teresina, ou seja, funciona há mais de dois anos. Logo, isso indica que os donos de tais pontos presenciaram a construção do terminal e o funcionamento (pré-pandemia) do corredor de integração e das estações localizadas na Rua Rui Barbosa, podendo assim relatar seu ponto de vista em relação a possíveis impactos provocados por esse sistema nos estabelecimentos comerciais da área em questão.

O questionamento de número 2 motivou os comerciantes a se posicionarem em relação ao seu conhecimento pessoal do funcionamento do sistema, bem como, se já havia sido informado por alguém ou visto informes nos meios de comunicação acerca do sistema de integração.

A maioria dos entrevistados demonstrou não saber acerca do funcionamento do sistema e tal fato pode ter diferentes motivos para ocorrer, seja por simplesmente não procurar informações em meios de comunicação ou nas redes sociais, seja pelo puro distanciamento do entendimento do assunto ou até mesmo por falta de tempo. A questão é que os órgãos responsáveis poderiam mobilizar um momento de informação com os comerciantes, já que a área aonde os estabelecimentos se encontram passaria pelas mudanças providas pela implantação do sistema.

Além disso, em concordância com Pereira e Serra (2019), para uma melhor elaboração de planos que visem melhorias para a população, se faz necessário conhecer a realidade do local e da população presente nele. Logo, tais sujeitos devem estar cientes da existência de tais planos para a melhoria de seu local de vivência cotidiana.

Nas questões 3 e 4, os comerciantes entrevistados foram motivados a apresentar quais pontos positivos e negativos eles perceberam para seus estabelecimentos, desde a construção do terminal Rui Barbosa e das suas estações de integração. Os Pontos positivos foram o aumento de vendas e o fluxo de clientes. No entanto, a maioria dos entrevistados colocou que não houve nada de caráter positivo a se colocar até então, desde as mudanças que ocorreram com a implantação do sistema de integração.

No tocante às modificações negativas percebidas pelos entrevistados, 16 relataram queda nas vendas de seus estabelecimentos, o que representa a maioria das respostas

IMPACTOS NO COMÉRCIO DA RUA RUI BARBOSA PROVOCADOS PELA IMPLANTAÇÃO DO CORREDOR DE INTEGRAÇÃO NA ZONA NORTE DE TERESINA – PI

obtidas, 9 colocaram a falta de clientes como um ponto negativo percebido, 2 citaram que o acesso ao estabelecimento foi dificultado, outros 2 também colocaram a perda do estacionamento perto ou na frente do local como algo negativo. As duas últimas modificações citadas podem ter motivado a queda das vendas que foi o maior ponto citado.

Em relação ao problema da perda dos estacionamentos, o ideal seria existir uma desapropriação para ter uma via e estrutura maior para tudo. Os locais de estacionamentos não sumiram por completo, mas, agora se encontram em pontos específicos ao longo da rua. A falta de clientes em alguns locais pode ter surgido pela maior distância que o usuário teria que passar para estacionar seu carro, e se deslocar para tal estabelecimento “A” ou “B”.

A problemática dos acidentes perto do local, até poderia já existir, mas como colocado pelos sujeitos, ocorreu um aumento após a implantação do sistema de integração. Além do maior fluxo do tráfego, o fato da transformação da via dupla em tripla no trecho corredor de integração da Rua Rui Barbosa pode ter estimulado tais incidentes. Vale ressaltar que um dos instrumentos de gestão incluído no PNMU é uma via prioritária dos ônibus. Ainda, 7 dos entrevistados colocaram ainda que não havia nenhum ponto negativo a ser citado e apenas um sujeito não soube responder ao questionamento.

Seguindo a entrevista, os comerciantes foram incentivados a relatarem o que mudou nas vendas dos estabelecimentos, após a implantação do novo sistema de integração naquela área.

Para a maioria dos entrevistados, a implantação do sistema fez as vendas diminuírem. Além do fator implantação, outros podem ter motivado a queda das vendas nos estabelecimentos. Vale ressaltar ainda que, como já citado em outra parte da pesquisa, os entrevistados foram motivados a relatarem sobre as vendas, em relação ao período antes da pandemia de COVID-19, quando o sistema de integração estava em total funcionamento naquela região da área de estudo.

Ainda, 3 entrevistados citaram a perda de clientes fixos como causa determinante da diminuição das suas vendas. Os pontos negativos elencados pelos sujeitos, como a dificuldade de acesso ao local e a perda dos estacionamentos perto do local também podem estar relacionados com a queda nas vendas. Outros 7 sujeitos colocaram que as vendas continuam as mesmas, ou seja, não aumentaram nem diminuíram; 2 enfatizaram que houve prejuízos em suas vendas; 2 relataram que as vendas não mudaram em nada ou em “ainda” nada e apenas um não soube responder o questionamento.

Dando seguimento a pesquisa, os comerciantes entrevistados foram questionados se tinham conhecimento de estabelecimentos que abriram ou que fecharam as portas desde a implantação do sistema de integração. A ideia foi buscar a visão dos sujeitos além do sentido de concorrência que existe em uma área comercial, pois, como no local se encontram diferentes ramos de empresa, os donos de uma podem ser clientes ou consumidores de outra.

O sentimento de coletividade entre os donos de estabelecimentos também pode ser mencionado, principalmente, no tocante aos que citaram estabelecimentos que fecharam as portas que eram próximos aos seus. Cabe ressaltar que um dos estabelecimentos entrevistados foi visto como ponto de “aluga-se” alguns dias após a realização da entrevista.

Como visto nos dados anteriores, sobressaem-se os ramos ligados à alimentação (pizzaria, frutaria, sorveteria, restaurante e mercados) como os majoritários nas citações que foram fechados. A localização dos estabelecimentos pode ser colocada como fator de dificuldade para permanência no local, tendo em vista as modificações anteriormente citadas, sobre a mudanças nos estacionamentos. Além de outros motivos dos mais diversos, como lucros baixos ou algum dos pontos mencionados na tabela 3 da pesquisa.

Importante destacar que houve sujeitos que citaram mais de um tipo de estabelecimento que era de seu conhecimento. Outra questão é que diferentes sujeitos podem ter mencionado o mesmo estabelecimento, concluindo que o fato de mercado ter sido citado na maioria das vezes não significa que esse foi o ramo mais afetado. A ideia é perceber quais os ramos que foram afetados.

Conforme os dados, nota-se uma divisão mais equilibrada nas respostas dos entrevistados em relação as respostas acerca dos estabelecimentos que fecharam. Existe a possibilidade de novos estabelecimentos terem sido abertos nos locais dos que fecharam, ou em locais que estavam para alugar ou a venda. As menções feitas pelos sujeitos entrevistados podem ter como fatores a proximidade do novo local aberto em relação ao seu próprio ponto comercial, além da necessidade de compra que pode ter surgido por parte do entrevistado, que culminou com o conhecimento do local citado por ele.

Como visto, o ramo mais citado pelos entrevistados foi o de farmácia, o que pode ter sido motivado por conta do momento atual de pandemia de COVID-19, em que houve aumento na procura por medicamentos e insumos da área da saúde. Logo após, aparece um ponto que parece ser famoso na área de estudo, pois foi citado pelo nome real do estabelecimento, o “ponto do queijo”, que foi citado 6 vezes no decorrer das entrevistas.

IMPACTOS NO COMÉRCIO DA RUA RUI BARBOSA PROVOCADOS PELA IMPLANTAÇÃO DO CORREDOR DE INTEGRAÇÃO NA ZONA NORTE DE TERESINA – PI

Loja de roupas com 4 citações, sendo que elas representam a maioria dos pontos comerciais da Rua Rui Barbosa, conforme levantamento feito em junho de 2021.

Nas citações se repetem alguns ramos em relação aos que fecharam, como os de sorveteria, mercado e restaurantes. O ramo mercado, citado 10 vezes enquanto fechamento, aqui foi citado apenas uma vez.

Como último questionamento, os sujeitos foram motivados a pontuarem críticas e sugestões acerca do novo sistema de integração em Teresina e da construção do terminal Rui Barbosa e suas estações de ônibus. Cada um dos participantes nesta parte da pesquisa, ficou livre para citar quantos pontos quisesse, sendo críticas ou sugestões.

No tocante as estações com as portas abertas, segundo informação levantada de um dos entrevistados, o motivo seria por um protocolo da pandemia de COVID-19.

Mas, outro entrevistado colocou que elas nunca foram ativadas, desde o começo do funcionamento das estações. Tal problema aparece como fator de perigo, principalmente em momentos que o trânsito se encontra com um maior fluxo de veículos.

Pode-se notar que algumas das críticas pontuadas são consequências de outras e vice-versa. Como o aumento de acidentes e o fato do trânsito muito congestionado e da falta de fiscalização. Alguns dos pontos citados fazem ligação com que coloca Rech (2015, p. 147) que a mobilidade deve ser oferecida aos seus usuários com “agilidade, eficiência, conforto e segurança”, mas a presença de problemas relacionados com a infraestrutura nas cidades, em alguns casos, acaba sendo causa de congestionamentos, acidentes, poluição sonora e exclusão social.

Como complemento do último questionamento, serão apresentadas as sugestões pontuadas pelos sujeitos acerca do novo sistema de integração. Os dados mostram que a sugestão de acabar com o sistema de integração e retirar as estações foram os mais citados, o que expõe uma insatisfação dos comerciantes entrevistados acerca do sistema de integração na área pesquisada.

Os estacionamentos aparecem mais uma vez na pesquisa, mostrando que foi uma alteração sentida pelos sujeitos da pesquisa. Houve citações também acerca do aumento da frota de ônibus e da diminuição do preço da passagem de ônibus. Ainda foi citada a alteração do local do terminal, uma vez. Alteração no local das estações e terminal se coloca como algo dificultoso em acontecer, levando em conta o trabalho que haveria para derrubada e reconstrução deles.

Entrevistas com os usuários de transporte público coletivo

Seguindo a apresentação dos dados coletados, serão expostos os resultados das entrevistas com os usuários de transporte público que se encontravam pelas estações de integração Lagoas do Norte e Matadouro. Como relatado na introdução da pesquisa, foram ao todo quinze pessoas entrevistadas. Houve a motivação de se realizar entrevistas também no terminal de integração Rui Barbosa, mas ele se encontra fechado para evitar aglomerações devido à pandemia de COVID-19. No momento atual, as estações de integração estão sendo usadas como “terminais” para se realizar a integração entre uma zona e outra da cidade.

Os questionamentos feitos para os sujeitos nesta parte da pesquisa foram divididos em duas partes. Primeiro, perguntas a respeito da mobilidade em geral, e depois, voltada para opiniões acerca do sistema Inthebra. Inicialmente, nas questões de 1 a 4, os entrevistados foram questionados sobre onde residem, há quanto tempo, quantas vezes utilizam o transporte coletivo por semana e qual o principal destino de suas viagens, respectivamente.

Observa-se que a maioria dos entrevistados mora no próprio bairro onde foi feita a pesquisa, o São Joaquim. Como o bairro é na localização do Terminal Rui Barbosa e suas estações de integração, pode-se pensar que os entrevistados conhecem em parte ou totalmente o funcionamento do sistema de integração naquela área, já que usam o transporte público diretamente na área, além de poder se caracterizar também como clientes dos comércios locais. Além deles, foram citados os bairros Parque Alvorada e Boa Esperança, que se localizam próximos ao bairro da maioria dos entrevistados. E houve citação ao bairro Mafrense. Todos os bairros citados pertencem a Zona Norte de Teresina, localização do corredor de integração em análise na pesquisa.

Os dados demonstram que a maioria reside no tempo médio que supera os 25 anos, que faz pensar que eles podem possuir um conhecimento dos problemas enfrentados em relação a problemática do trabalho, pois acompanham a dinâmica comercial da área em questão, pelo menos em parte.

IMPACTOS NO COMÉRCIO DA RUA RUI BARBOSA PROVOCADOS PELA IMPLANTAÇÃO DO CORREDOR DE INTEGRAÇÃO NA ZONA NORTE DE TERESINA – PI

Os dados em relação a quantidade de vezes que cada sujeito da entrevista utiliza o sistema de transporte por semana, não especificando o tipo de atividade que o motiva a realizar seu deslocamento, seja por trabalho, compras, lazer ou outro tipo de ação.

A maior parte dos entrevistados, utiliza o sistema de um a três dias na semana, perfazendo 40%, outros 33% utilizam todos os dias da semana, 20% raramente usa e outros 7% utilizam de quatro a seis dias na semana. O atual momento que se vive de pandemia, e as inúmeras greves uma após a outra no início do ano de 2021, podem ser de determinante valor para as respostas obtidas, já que os usuários, quando não possuem a possibilidade de utilizar o sistema de transporte público da capital piauiense, e acabam se utilizando dos transportes alternativos e outros meios, não vivenciam diariamente o processo da integração. Vale ressaltar que os entrevistados foram incentivados a responderem os questionamentos tendo como base sua rotina de antes do momento pandêmico, quando o sistema de integração havia sido implantado na área da Rua Rui Barbosa.

Finalizando a primeira parte, em relação à mobilidade dos entrevistados, no gráfico 7 estão os dados acerca do principal destino dos sujeitos ao utilizarem o transporte público coletivo.

Conforme visto nos dados, a maior parte dos sujeitos desloca-se geralmente para o centro da cidade. Um dos pontos que o sistema Inthebra visa, é facilitar esse deslocamento dos usuários bairro-centro e vice-versa. Ainda 7% dos questionados colocaram o bairro Dirceu, na Zona Sul como principal destino, que faz relação com outro ponto do sistema da integração que é o descolamento Terminal-Terminal pelos ônibus Interterminais, ou “IT”. Outros 13% citaram o seu local de trabalho e 7% colocaram a Universidade Federal do Piauí (UFPI) como principal destino de suas viagens no transporte público. Os sujeitos entrevistados demonstram que se deslocam por questão de estudo, trabalho ou compras (centro comercial), entre outras questões.

Seguindo a entrevista, foram colocados para os sujeitos questionamentos acerca do sistema de integração. As perguntas fizeram ligação com as que foram feitas para os comerciantes. Primeiro, eles foram questionados se já conhecem como é o funcionamento do sistema de integração na Rua Rui Barbosa. A maioria dos entrevistados respondeu que conhece o funcionamento do sistema. Rotineiramente, quando se faz necessário, se conhece o ônibus pelo número da linha, e até o caminho que ele percorre, conforme a necessidade e entendimento de cada um.

Do total de entrevistados, a menor parte coloca que não conhece o funcionamento do sistema. Como será visto posteriormente, cada estação de integração possui um mapa com a explicação do caminho de todo o sistema Inthebra.

Nas questões 2 e 3, sobre o sistema de integração, os entrevistados foram motivados a elencar pontos positivos e negativos para os seus deslocamentos, que podem ter sido percebidos desde que foram construídos o terminal e as estações de integração.

Os pontos positivos percebidos desde a implantação do sistema de integração na Zona Norte de Teresina, especificamente no corredor que passa pela Rua Rui Barbosa, pelos sujeitos foram: o fato das estações estarem cobertas, onde a maior motivação remete ao fato das antigas paradas de ônibus no local não possuírem cobertura, e agora com a construção das novas estações, o usuário se encontra em um ambiente coberto e na teoria, climatizado. Transporte coletivo mais organizado, e ainda, o fato do sistema se utilizar apenas de uma passagem para duas viagens, se usada corretamente, e o surgimento de uma terceira via na Rua Rui Barbosa, que é prioritária dos ônibus.

Diferentemente dos positivos, a quantidade de pontos negativos citados foi maior. Além disso, as menções “nenhum ainda” ou “nenhum” não apareceram. Os pontos colocados são a falta de segurança nas estações de integração, a falta de fiscalização no decorrer da Rua Rui Barbosa, o aumento dos acidentes, a pouca informação para o usuário do transporte público coletivo, valendo de ressalva que em cada estação de integração está um mapa de todo o caminho do sistema de integração de Teresina.

O PNMU coloca que é direito do usuário “ser informado nos pontos de embarque e desembarque, de forma gratuita e acessível, sobre itinerários, horários, tarifas dos serviços e modos de interação com outros modos”.

Ainda, foram citados o espaço reduzido na Rua Rui Barbosa, por conta da triplicação da via e a construção das estações em dois pontos da área em questão, o trânsito mais lento, o aumento da greve dos ônibus e o fato de se acessar o terminal somente com o passe (cartão de passagem). Alguns pontos obtidos aqui, já tinham sido percebidos na análise dos dados das entrevistas com os comerciantes da área de estudo.

Na pergunta 4, os sujeitos foram questionados sobre o tempo de viagem após a implantação do sistema de integração, conforme o que foi percebido por cada um.

Para a grande maioria dos sujeitos questionados o tempo das viagens está mais longo. Vale ressaltar que os dados obtidos podem ter relação com a diminuição da frota de

IMPACTOS NO COMÉRCIO DA RUA RUI BARBOSA PROVOCADOS PELA IMPLANTAÇÃO DO CORREDOR DE INTEGRAÇÃO NA ZONA NORTE DE TERESINA – PI

ônibus em decorrência do momento pandêmico vivido atualmente, mas, novamente é destacado que os entrevistados foram incentivados a basearem suas respostas conforme o período antes da pandemia vivenciada desde 2020.

Finalizando as entrevistas, os sujeitos foram motivados a pontuarem críticas e sugestões sobre o novo sistema de integração em Teresina, e a construção do terminal Rui Barbosa.

As críticas apresentadas pelos entrevistados são as estações mal planejadas/localizadas, a retirada dos ônibus circulares e as estações com as portas abertas. Esses dois últimos pontos podem servir de motivações para alguns pontos negativos relatados pelos entrevistados, como por exemplo, o aumento do tempo de certas viagens que podem ter relação com a retirada dos ônibus circulares da capital, que conforme a linha servia de uma viagem única para o usuário do transporte público. Ainda, foram citados, o mal estado dos ônibus, o aumento do risco de acidentes, que podem ter relação com o fato das estações estarem com as portas abertas o tempo todo, ou o fato do tráfego estar mais intenso em certos horários, a diminuição das linhas de ônibus e a pouca fiscalização.

As sugestões pontuadas pelos entrevistados pontuaram foram o aumento da fiscalização, a diminuição do preço da passagem, o aumento da frota de ônibus e a alteração do local das estações, bem complicado de ser realizado, até por conta que as estações não são móveis. Ainda, o aumento da segurança nas estações e terminal, a retirada das estações totalmente e a retirada do sistema de integração.

Os pontos de segurança e fiscalização são princípios encontrados no PNMU, além dos pontos de eficiência, eficácia e efetividade dos serviços de transporte urbano. Também são colocados como direitos de os usuários ter direito a participar do planejamento, da fiscalização e da avaliação da política local de mobilidade urbana, além de ter um ambiente seguro e acessível para a utilização do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana.

CONCLUSÃO

O crescimento da cidade de Teresina se deu ligado diretamente a questões como o desenvolvimento industrial, do comércio e do transporte na capital. Sendo o setor comercial, um dos destaques que sustentou a economia da cidade no decorrer do processo de sua expansão. Devido a incentivos para o crescimento territorial, o espraiamento da cidade para

as zonas Sul e Leste se deu de forma mais eficaz, enquanto para a zona Norte seguiu de maneira mais lenta.

A descentralização espacial e o processo de expansão da cidade, fez com que o transporte coletivo em Teresina ganhasse mais vista, devido à necessidade de locomoção das pessoas. Com o crescimento da população e da economia, a capital passou a carecer de uma mobilidade mais ágil. Com isso, implantação de um sistema de integração para a cidade, em 2018, trouxe uma série de mudanças, sociais e econômicas para a capital e para os indivíduos que direta ou indiretamente se envolvem com ele em seu cotidiano.

O Terminal Rui Barbosa, localizado mais próximo do centro, se encontra em uma área de grande fluxo de pessoas diariamente. A Rua Rui Barbosa se caracteriza como local de comércio e passagem, pois muitos moradores que vêm ou vão para os bairros Poti Velho, Santa Maria, entre outros, passam por lá.

O estudo mostrou que em decorrência das modificações que surgem após implantação do corredor de integração do terminal Rui Barbosa, existem impactos relacionados tanto com a dinâmica comercial da área, como também com a de mobilidade na região. Pontos de caráter negativo, que vão desde a queda nas vendas e perda de clientes, até a dificuldade de acesso ao estabelecimento e o aumento no número de acidentes percebidos no local, superam os positivos, como o aumento das vendas e do fluxo de clientes e a melhora no acesso ao local entrevistado, mas vale ressaltar que este último foi motivado principalmente pelas novas sinalizações presentes ao longo da Rua Rui Barbosa, mais concentradas perto do terminal e das estações de integração.

Outra questão observada é o do fechamento de pontos comerciais após o início do funcionamento do sistema de integração na área. Entre eles estão mercados, loja de variedades e restaurantes, que dentre outros motivos, também podem ter sido fortemente impactados pelo atual momento pandêmico, mas, por outro lado foi percebida a abertura de novos pontos comerciais, tendo como maiores citações as farmácias e lojas de variedades.

Um dos objetivos do sistema de integração é a maior fluidez no transporte de massa, já que em um carro podem ter em média 3 ou 4 passageiros, enquanto em um ônibus se encontram em média 60, 70 pessoas. Mas, quando submetidos a alterações em seu espaço de convivência cotidiano, os sujeitos podem, fazendo relação a Corrêa (1989), partir para uma tendência de lutas por conta dos usos da terra no espaço, como observado com os

IMPACTOS NO COMÉRCIO DA RUA RUI BARBOSA PROVOCADOS PELA IMPLANTAÇÃO DO CORREDOR DE INTEGRAÇÃO NA ZONA NORTE DE TERESINA – PI

protestos realizados pelos comerciantes mesmo antes da construção das estações de integração.

REFERÊNCIAS

BARCELOS, L. R; SILVA, N, R. **Mobilidade urbana no Brasil: um direito social**. Belo Horizonte: VirtuaJus, v. 3, n. 5, p. 133-152, 2018. Disponível em: <<http://periodicos.pucminas.br/index.php/virtuajus/article/view/19051>>. Acesso em: 12 de dez. de 2019.

BRASIL. Governo Federal. **Plano Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU)**. Lei nº 12.587. Brasília: 3 de janeiro de 2012.

CARLOS, A. F. A. **O espaço urbano: novos escritos sobre a cidade**. 1. ed. São Paulo: FFLCH, 2007.

CARVALHO, C. H. R. de. **Desafios da mobilidade urbana no Brasil**. Brasília: IPEA, 2016.

CORRÊA, R. L. **O espaço urbano**. 1. ed. São Paulo: Ática, 1989.

CPI do transporte público de Teresina: presidente no Sintetro diz que 60% dos trabalhadores foram demitidos. G1, Teresina, 18 de mai. de 2021. Disponível em: <<https://g1.globo.com/pi/piaui/noticia/2021/05/18/cpi-do-transporte-publico-deteresina-presidente-do-sintetro-diz-que-60percent-dos-trabalhadores-foramdemitidos.ghtml>>. Acesso em: 24 de mai. de 2021

DESLANDES, S. F; GOMES, R; MINAYO, M. C. S. (org). **Pesquisa Social: teoria, método e criatividade**. 34. ed. Petrópolis: Vozes, 2015.

FAÇANHA, A. C. A evolução urbana de Teresina: passado, presente e... **Carta CEPRO**, Teresina, v. 22, n.1, 2003. p. 59-69.

GIL, A. C. **Métodos e técnicas de pesquisa social**. 6. ed. São Paulo: Atlas, 2008.

LAKATOS, E. M; MARCONI, M. A. **Fundamentos de Metodologia científica**. 5. ed. São Paulo: Atlas, 2003.

LOPES. I. **Inthegra: entenda as mudanças do novo sistema de transporte público**. Jornal O Dia, Teresina, 12 de mar. de 2018. Disponível em: <<https://www.portalodia.com/noticias/teresina/inthegra-entenda-as-mudancas-donovo-sistema-de-transporte-publico-314854.html>>. Acesso em: 06 de dez. de 2019.

PEREIRA, G.; SERRA, B. (coord.). **Estatísticas Nacionais e Política de Mobilidade Urbana**. Rio de Janeiro: ITDP, Mobilidados, 2019.

PINTAUDI, S. M. et al. CARLOS, A. F. A. (org). **Novos caminhos da Geografia**. São Paulo: Contexto, 1999. p. 144-157.

PREFEITURA DE TERESINA. **Anexo III: Caderno de informações das estações e dos terminais de integração, referente ao edital de chamamento público nº 02/2017**. Teresina: SEMCOP, 2017.

PREFEITURA DE TERESINA. **Perfil dos bairros: São Joaquim**. Teresina: SEMPLAM, 2018.

PREFEITURA DE TERESINA. Superintendência Municipal de Transporte e Trânsito. **Plano Diretor de Transportes e Mobilidade Urbana de Teresina: relatório final**. Teresina: STRANS, 2008.

RECH, A. U. **Mobilidade Urbana**. São Paulo: Direito & Paz, ano 17, n. 33, 2015. p. 146-155.

REIS, M. A. S. **Mobilidade urbana: um desafio para gestores públicos**. São Paulo: Cadernos FGV Projetos, 2014. p. 131-139.

RODRIGUES, J. M. **Mobilidade urbana no Brasil: crise e desafios para as políticas públicas**. Belo Horizonte: Revista TCE MG. v. 34, n. 3, 2016. p. 80-93.

RUBIM, B. LEITÃO, S. **O Plano de Mobilidade Urbana e o futuro das cidades**. São Paulo: Estudos Avançados, v. 27, n. 79, 2013. p. 55-66.

SANTOS, E. **Saiba como usar a nova integração de THE e o que muda com o sistema “Integra”**. OitoMeia, Teresina, 06 de mar. de 2018. Disponível em: <<https://www.oitomeia.com.br/noticias/2018/03/06/saiba-como-usar-nova-integracaode-the-e-o-que-muda-com-o-sistema-intehegra/>>. Acesso em: 04 de dez. de 2019.

SANTOS, M. **Por uma geografia das redes**. In: SANTOS, Milton. A Natureza do Espaço: Técnica e Tempo, Razão e Emoção. 4. ed. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2. reimpr, 2006. p. 176-189.

SILVA, E. O; SILVA, G. R; VIEIRA, N. R. C. Expansão urbana da cidade de Teresina e suas transformações socioespaciais. In: **Encontro Nacional da Rede Observatório das Metrôpoles**. Natal, 2017. REGIMES URBANOS E GOVERNANÇA METROPOLITANA. Natal: UFRN. p. 1-16.

SILVA, S. R; COSTA, C. R. R. **O transporte coletivo na produção do espaço urbano em Teresina**. Teresina: Revista Equador (UFPI), v. 5, n. 3 (Edição Especial 02), 2016. p. 278-298. Disponível em: <<http://www.ojs.ufpi.br/index.php/equador>>. Acesso em: 09 de dez de 2019.

**IMPACTOS NO COMÉRCIO DA RUA RUI BARBOSA PROVOCADOS PELA
IMPLANTAÇÃO DO CORREDOR DE INTEGRAÇÃO
NA ZONA NORTE DE TERESINA – PI**

SILVEIRA, M. R; COCCO, R. G. **Transporte público, mobilidade e planejamento urbano: contradições essenciais.** Santa Catarina: Estudos Avançados, v. 27, n. 79, p. 41-53, 2013. Disponível em: <http://www.scielo.br/scielo.php?pid=S010340142013000300004&script=sci_abstract&tlng=pt>. Acesso em: 10 de dez. de 2019.

STRANS. Corredor de ônibus da Rui Barbosa terá vagas de estacionamento. **STRANS**, Teresina, 31 de out. de 2019. Disponível em: <<https://strans.pmt.pi.gov.br/2019/10/31/corredor-de-onibus-da-rui-barbosa-teravagas-de-estacionamento/>>. Acesso em: 06 de dez. de 2019.

TEIXEIRA, M. L. G; CORREIA, T. B. **Teresina [PI]: a capital planejada e sua indústria (1850-1920).** Campinas: Labor&Engenho, v. 12, n. 3, 2018. p. 359-377.