

Curso de Gestão da Mobilidade Urbana

Ensaio Crítico - Turma 1

É necessária uma abordagem mais próxima da realidade que vivem as cidades no Brasil para que se assegure a melhoria da qualidade dos deslocamentos urbanos

Maria da Penha Pereira Nobre (*)

1. Introdução

As cidades tem uma estrutura rígida definida pelo sistema viário, mas tem muita vida decorrente dos usos do uso solo construído. Essa vida tem uma dinâmica oficial que se baseia em leis e uma clandestina que aparece nas construções clandestinas que se espalham por toda cidade e se concentram especialmente em algumas regiões.

Dessa situação decorrem as relações complexas de origem e destino dos deslocamentos e os problemas de mobilidade das cidades atuais. Não há dúvida nenhuma sobre a importância do tema Mobilidade, já que nas cidades médias e grandes, a população tem tido cada vez mais dificuldade em se deslocar para trabalhar, estudar ou mesmo chegar a um serviço público de saúde ou de lazer.

Essa situação se agravou ao longo do tempo pelo abandono dos Gestores Públicos relativamente à oferta e à qualidade dos transportes públicos oferecidos à população, considerando-se sua demanda real de deslocamentos que nem sempre coincidem com os itinerários definidos há décadas atrás em função de uma cidade que tinha características muito deferentes.

No estudo “Reescalonamento de Horários da Cidade de São Paulo” foram estudados vários dados comparativos da pesquisa Origem-Destino de São Paulo de 1978 e 1988, e foi possível verificar que durante praticamente 10 anos, a quantidade de ônibus regulamentados não foi alterada na cidade de São Paulo, enquanto a população cresceu 18%. Se considerarmos que na época o centro de São Paulo concentrava 30% dos empregos da área metropolitana, podemos imaginar as condições que a população circulava nos ônibus (medidas apontavam para 10 passageiros por metro quadrado em algumas linhas) e a pouca atratividade dos motoristas de automóveis para trocar seu conforto no veículo particular pelo transporte coletivo.

Muitos estudos foram desenvolvidos no sentido de atrair os motoristas de veículos particulares, inclusive foi feita uma pesquisa por “Telemarketing” para avaliar o que motivaria as pessoas a optar por usar o transporte coletivo e descobriu-se na época o que parece óbvio, que se fossem oferecidos serviços de qualidade, confiáveis e seguros, haveria interesse de uma grande quantidade de motoristas em largar seu carro em casa. Ao invés de utilizar os resultados desse estudo que demonstrou

inclusive as principais origens e destinos para esse tipo de transporte para definir as linhas e depois licitá-las, foi deixado para os empresários estabelecerem as linhas e as explorarem. É claro que implantada dessa forma distorcida, durou quase nada a experiência.

Em muitas cidades do país, por outro lado, a precariedade ou até inexistência do transporte público, acarretou o surgimento dos moto taxis como alternativa de deslocamento da população mais carente, surgindo problemas até então inexistentes de segurança no trânsito e de higiene ao utilizar os capacetes oferecidos pelos taxistas. Em outras, surgiram as “vans” de forma clandestina no início e depois regulamentadas como complementação do sistema prestado pelos ônibus. Em Belo Horizonte, como em outros municípios, surgiram os “piratas”, clandestinos dos clandestinos... e foi difícil para os Gestores combaterem os piratas pela má qualidade do transporte oferecido na ocasião.

Em paralelo a tudo isso, o governo federal não só não investiu nos transportes de massa, como começou a incentivar a compra de veículos particulares e de motos, reduzindo os impostos e os juros, facilitando a compra para incentivo da economia. Ainda hoje podemos ver a avaliação das condições econômicas do país com base na quantidade de veículos vendidos ou no estoque das montadoras. Por outro lado não investiu na melhoria do sistema viário cuja pavimentação remonta em geral às capas asfálticas, esburacadas pelas chuvas e remendadas pelos prestadores de serviço público e cuja expansão não acompanhou a demanda de circulação dos veículos em geral.

Outro aspecto que devemos considerar, é que um terço dos deslocamentos diários, mesmo em São Paulo, é feito pelas pessoas a pé, e se verificarmos o que os Gestores tem feito a respeito do leito viário do pedestre que é a calçada e o passeio (parte da calçada prioritária do pedestre), verificaremos que não foi dada prioridade para a melhoria das condições da calçada que facilitasse sua circulação, mesmo que fosse até o ponto do ônibus. A própria espera do ônibus, é feita, na maioria das cidades, em péssimas condições, sujeitos à chuva, sol, em pé, e arremesso de poeira ou água. Na maioria das cidades, a legislação de Postura Municipal deixa para o proprietário do lote a responsabilidade pela calçada, só que depois vai lá e coloca poste de sinalização e de iluminação, lixeira, banca de jornal, telefones públicos, pontos de ônibus e outros mobiliários urbanos, ou ainda quebra a pavimentação para embutir a faixa aparente.

2. Sobre a Lei da Mobilidade Urbana

O Ministério das Cidades elaborou o Programa Mobilidade Urbana com o objetivo de promover a articulação das políticas públicas relativas ao transporte, trânsito e acessibilidade com o objetivo de proporcionar o pleno acesso ao espaço de forma segura, com foco na inclusão social e na sustentabilidade, priorizando a implantação do transporte coletivo, dos meios não motorizados (pedestres e ciclistas), da integração entre os vários tipos de transportes e a implantação do conceito de acessibilidade universal, garantindo a mobilidade de idosos, pessoas com deficiências ou restrições de mobilidade.

A Lei de Mobilidade, por outro lado, define- mobilidade urbana como a condição em que se realizam os deslocamentos de pessoas e cargas no espaço urbano. Determina também que seja feita a integração com a política de desenvolvimento urbano e respectivas políticas setoriais de habitação, saneamento básico, planejamento e gestão do uso do solo no âmbito dos entes federativos. Além disso, estabelece a prioridade dos modos de transportes não motorizados sobre os motorizados e dos serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado;

A Política Nacional de Mobilidade Urbana definida na Lei de Mobilidade possui os seguintes objetivos: reduzir as desigualdades e promover a inclusão social; promover o acesso aos serviços básicos e equipamentos sociais; proporcionar melhoria nas condições urbanas da população no que se refere à acessibilidade e à mobilidade; promover o desenvolvimento sustentável com a mitigação dos custos ambientais e socioeconômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas nas cidades; e consolidar a gestão democrática como instrumento e garantia da construção contínua do aprimoramento da mobilidade urbana.

Observa-se na leitura crítica da Lei, que há uma proposta de prioridade quase total ao transporte público sem considerar as condições locais das cidades. Observa-se que no capítulo “DOS DIREITOS DOS USUÁRIOS’ não são considerados os usuários das vias como um todo, e sim somente os usuários do transporte público. Assim, o pedestre, o ciclista e os motoristas de motocicletas, de caminhões e de automóveis não são usuários das vias?

No Art. 18. São atribuições dos Municípios, planejar, executar e avaliar a política de mobilidade urbana, bem como promover a regulamentação dos serviços de transporte urbano; prestar, direta, indiretamente ou por gestão associada, os serviços de transporte público coletivo urbano, que têm caráter essencial; capacitar pessoas e desenvolver as instituições vinculadas à política de mobilidade urbana do Município. E aí vem a mesma pergunta: o pedestre, o ciclista e os motoristas de motocicletas, de caminhões e de automóveis não são usuários das vias?

Nos art. 22 e 23 a mesma situação se apresenta, onde a lei aborda as questões da mobilidade somente com relação ao Transporte Coletivo

No art. 24. há uma abordagem muito superficial sobre aspectos no meu entender relevantes quando é definido” O Plano de Mobilidade Urbana como o instrumento de efetivação da Política Nacional de Mobilidade Urbana” e deverá contemplar os princípios, os objetivos e as diretrizes desta Lei, bem como:

- ☐ os serviços de transporte público coletivo;
- ☐ a circulação viária;
- ☐ as infraestruturas do sistema de mobilidade urbana;
- ☐ a acessibilidade para pessoas com deficiência e restrição de mobilidade;
- ☐ a integração dos modos de transporte público e destes com os privados e os não motorizados; a operação e o disciplinamento do transporte de carga na infraestrutura viária;

- ☒ os polos geradores de viagens;
- ☒ as áreas de estacionamentos públicos e privados, gratuitos ou onerosos;
- ☒ as áreas e horários de acesso e circulação restrita ou controlada;
- ☒ os mecanismos e instrumentos de financiamento do transporte público coletivo e da infraestrutura de mobilidade urbana

A lei acerta a meu ver, quando define a obrigatoriedade de reavaliação e atualização periódica do Plano de Mobilidade Urbana em prazo não superior a 10 (dez) anos, a fim de rever os acertos e os erros, corrigindo para o futuro as medidas a serem implantadas.

É fundamental, também, fazer com que os Municípios acima de 20.000 (vinte mil) habitantes e em todos os demais obrigados, na forma da lei, elaborem o Plano de Mobilidade Urbana, integrado e compatível com os respectivos planos diretores ou neles inserido. Erra, por outro lado, ao estabelecer muitas condições para a elaboração do Plano relativamente a cadastros que poderiam ser incentivados, mas não exigidos.

3. Dificuldades inerentes à elaboração do Plano de Mobilidade

O Guia PlanMob, não pretende ser um manual, apesar de conter, em alguns capítulos, orientações precisas sobre metodologias e formas de organização dos trabalhos, conforme informação do próprio caderno do Ministério das Cidades.

O PlanMob tem como principal objetivo proporcionar o acesso à toda a população às oportunidades que a cidade oferece, com a oferta de condições adequadas ao exercício da mobilidade da população e da logística de circulação de bens e serviços, devendo os seus produtos refletir a preocupação com:

- ampliação da mobilidade (*necessário incluir claramente os pedestres e os ciclistas*) da população, principalmente de baixa renda, em condições qualificadas e adequadas;
- oferta de condições adequadas para prestação de serviços e a circulação das mercadorias que abastecem o comércio, dos insumos que alimentam as indústrias, dos produtos por elas gerados e das cargas em geral que circulam nas cidades, de forma a contribuir para a eficiência do processo econômico;
- melhoria da qualidade de vida urbana; e
- sustentabilidade das cidades.

Os custos para a elaboração das exigências do PlanMob, em contrapartida, são muito altos para as cidades de pequeno porte, exigindo do parco orçamento municipal, um gasto com elaboração do Plano de Mobilidade que embora seja fundamental para as cidades, poderiam ser tratados de outra forma com menos exigências em termos de cadastros de informações para ser concluído, sendo que o próprio cadastro poderia ser parte das ações previstas no Plano de Mobilidade.

De fato, na minha opinião, para as cidades com menos de 100mil habitantes o Plano pode ser elaborado com menos levantamentos cadastrais, tendo um foco inclusive nas questões institucionais e legais que possam orientar os municípios nas licitações e nos termos de referencia das atividades a serem contratadas.

4. Sugestões

Proponho uma revisão da Lei de Mobilidade Urbana que considere com mais ênfase o transporte a pé, o transporte não motorizado, o transporte motorizado específico por motocicletas, caminhões e automóveis, pois todos são, em princípio, usuários da via conforme define o Código de Trânsito Brasileiro - CTB.

Nas legislações municipais, as calçadas deveriam ser incorporadas ao espaço da via, conforme determina o CTB, e sua pavimentação e manutenção assumidas pela Gestão Municipal.

Nos Planos de Mobilidade para cidades abaixo de 100 mil habitantes., é importante simplificar a elaboração do Plano, orientar e treinar os técnicos dos municípios para a sua elaboração, com apoio de técnicos do Ministério das Cidades.

Deveriam ser observados, também, os vários aspectos que se relacionam ao tema Mobilidade Urbana, incluindo: aspectos legais, institucionais, técnicos, comportamentais, sociais e culturais dos sistemas de trânsito e transporte e das políticas públicas relativas ao uso do solo e da infraestrutura urbana.

É mais razoável a elaboração de um Diagnóstico através de observações locais, levantamentos dos dados existentes, entrevistas com os técnicos da prefeitura e com representantes da população, além de identificar os problemas, levantar informações de trânsito e transportes coletivos e de cargas, possibilitando a estruturação de um Plano Estratégico de Mobilidade Urbana, por um prazo de cinco a dez anos, que deveria ser apresentado e discutido com os técnicos da prefeitura e com representantes da população, e cuja implantação deveria ser acompanhado por um Conselho Municipal sobre Mobilidade Urbana.

Assim, acredito que, com uma abordagem mais próxima da realidade que as cidades vivem no Brasil, poderemos ter um melhor direcionamento para as questões de Mobilidade e Planos implantáveis e que assegurem a melhora da qualidade dos deslocamentos urbanos.

() Maria da Penha Pereira Nobre, Arquiteta, Urbanista e Psicopedagoga, trabalhei na CET/SP por 25 anos, Diretora do IMEP. Tem uma empresa de consultoria desde 1998 e trabalha hoje com treinamento e capacitação de profissionais da área de Trânsito e Transporte.*