

Curso de Gestão da Mobilidade Urbana

Ensaio Crítico - Turma 1

O desafio de planejar a mobilidade na Aglomeração Urbana do Nordeste do RS- AUNe

Rosana Guarese (*)

A busca por solução para os problemas das cidades e as discussões voltadas à sustentabilidade têm importância quando se verifica que no Brasil, conforme o Ministério das Cidades, 82% da população já vive em áreas urbanas. A questão da urbanização implica diretamente no aumento do número de pessoas e bens circulando, percorrendo distâncias cada vez maiores. Em documento da Secretaria do Meio Ambiente de São Paulo, define-se que a maneira como as cidades atendem à crescente demanda por transportes produz sérias implicações para o meio ambiente, a eficiência econômica e, sobretudo, para a qualidade de vida destes locais.

As recentes manifestações relativas à qualidade dos serviços públicos e o aumento da tarifa do transporte, que levaram milhares de pessoas às ruas no Brasil, colocaram a mobilidade urbana no foco das discussões e revelaram alguns dos problemas deste setor, que afetam diretamente a qualidade de vida da população. As cidades brasileiras vivem uma crise de mobilidade, que exige uma mudança de paradigma de forma mais radical do que em outras políticas setoriais. Trata-se de reverter o atual modelo, focado no veículo individual, integrando a mobilidade aos instrumentos de gestão urbanística, buscando a inclusão social e com foco nos princípios da sustentabilidade.

Políticas de investimento do governo federal, voltadas ao incentivo à aquisição de automóveis, têm trazido prejuízos sócio-ambientais e conseqüências diretas no espaço das cidades. De 1950 a 2005, conforme dados de IPEA- Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada, a mobilidade urbana no Brasil teve uma mudança de perfil, passando de essencialmente pública e movida à eletricidade (bondes e trens), para pública e privada e dependente de combustíveis fósseis. Para Nazareno Affonso, esta política rodoviarista e focada nos automóveis, levou ao fim dos bondes, ao sucateamento das ferrovias urbanas, e a perda pelos ônibus de 20 bilhões de passageiros entre 1992 e 2005.

Esta situação pode começar a ser revertida a partir do planejamento, através de implantação de novas políticas, seguindo legislação recentemente aprovada e que sinaliza para uma mudança de paradigmas se aplicada. Conforme a Lei 12.587, de 03 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, as cidades com mais de 20 mil habitantes devem elaborar planos de mobilidade em três anos de sua vigência, como pressuposto para liberação de verbas

federais. A lei prevê que os planos de mobilidade têm como objetivo principal a garantia da acessibilidade universal e integração dos diferentes modos, priorizando os meios não motorizados e o transporte coletivo. Desta forma, trata-se de uma necessidade de reorientação do modelo de urbanização e de circulação das cidades e o investimento em novas infraestruturas.

O Plano de Mobilidade Urbana é um instrumento da política de desenvolvimento do município, integrado ao Plano Diretor e contendo diretrizes, ações e projetos para proporcionar o acesso amplo e democrático às oportunidades que a cidade oferece, através do planejamento da infra-estrutura de mobilidade. Busca desta forma, a possibilidade de alcançar condições adequadas ao deslocamento da população e à logística de distribuição de bens e serviços, levando a uma visão sistêmica sobre toda a movimentação existente e envolvendo todos os modos e os elementos que produzem a necessidade de deslocamentos.

No caso da Aglomeração Urbana do Nordeste do RS-Aune, recorte regional na Serra Gaúcha, a falta de um transporte coletivo regional de qualidade aliado às curtas distâncias entre áreas urbanas e questões culturais, leva a população a optar prioritariamente pelo transporte individual nos deslocamentos regionais e locais. Em regiões com áreas de conurbação, como é o caso da AUNe, as análises de circulação não devem ser restritas aos limites institucionais dos municípios. É importante que aconteça também um planejamento em escala regional, que oriente de forma integrada os investimentos e as ações operacionais dos diversos municípios.

Pela questão topográfica que dificulta a implantação de novas alternativas viárias para a crescente demanda, é fundamental um projeto de mobilidade regional, já havendo mobilização há vários anos para a utilização do espaço ocupado por faixa ferroviária existente, através da implantação de um Veículo Leve sobre Trilhos (VLT), ligando as áreas urbanas com um transporte de passageiros. Este projeto, denominado Trem Regional da Serra Gaúcha, com estudo de viabilidade já finalizado, é uma alternativa para atendimento a um grande número de usuários sem onerar as vias públicas existentes e pode ser muito mais que um sistema de transporte coletivo de passageiros. Com um adequado planejamento, o trem regional deve reduzir o número de viagens por veículo individual no trecho, integrado aos demais modos e oferecendo à população novas alternativas de deslocamento e áreas do entorno da faixa ferroviária revitalizadas e qualificadas. O projeto também permite que estas cidades, que já possuem uma grande interação, possam buscar um novo modelo de desenvolvimento, formando uma rede de centros urbanos interligados por um transporte eficiente. Os interesses comuns, como a atividade turística que é característica forte na economia da região, podem ser reforçados mutuamente.

No momento que precisam definir suas políticas de mobilidade por força da lei federal, os municípios podem trabalhar o projeto Trem Regional como um estruturador do sistema de transportes local e regional. Esta é uma oportunidade de implantar políticas públicas discutidas em conjunto, não só do projeto em questão, mas de todas as variáveis envolvidas na mobilidade, como acessibilidade, uso do solo, integração a outros modos e meio não motorizados de deslocamento. Desta forma, este projeto,



ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS-ANTP

que é de vital importância para a região, pode ser uma oportunidade não só de resgatar o papel histórico do transporte ferroviário como veículo de desenvolvimento e integração, mas como uma oportunidade de qualificar o planejamento regional.

Este é um projeto extremamente pertinente para o momento de repensar a questão mobilidade, pois além de ser a oferta de um modo alternativo de deslocamento, está de acordo com a grande mudança de paradigma que é a diretriz da legislação: a prioridade do transporte coletivo sobre o individual. Em nossa região há um fator cultural que dificulta a discussão e implantação destas políticas, que é a forte relação entre o automóvel e status social e a alta taxa de motorização. A topografia das cidades também é uma questão a ser enfrentada com soluções criativas, pois dificulta o uso mais intensivo da bicicleta e da caminhada como opções de transporte. As cidades não possuem planos de mobilidade nem políticas que incentivam os meios não motorizados de deslocamento no momento. Entendo, por tudo isso, que a nova política de mobilidade é um grande desafio que os municípios precisam enfrentar e, sem dúvida, a grande decisão que é preciso tomar nestas discussões é definir que papel e importância deve ter o automóvel particular em nossas cidades e na região.

() Rosana Guarese, Arquiteta, na Secretaria de Mobilidade da cidade de Bento Gonçalves, na Serra Gaúcha*



ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS-ANTP

Referências bibliográficas

Affonso, N. S.(2009). **Automóveis e Sustentabilidade**. Revista Desafios do Desenvolvimento. Ano 6, edição 53.

Aune (2012a) - Aglomeração Urbana do Nordeste do RS. **Caderno Subsídios ao Planejamento Regional**.Disponível em: <http://www.aune.rs.gov.br/downloads>. Acesso em 10/04/2012.

Aune (2012b)- Aglomeração Urbana do Nordeste do RS. **Termo de Referência**. Disponível em: <http://www.aune.rs.gov.br/downloads>. Acesso em 10/04/2012

BRASIL (2005). MINISTÉRIO DAS CIDADES. **Plano diretor participativo: guia para elaboração pelos municípios e cidadãos**. Brasília. Ministério das Cidades, Confea, 2005.

BRASIL (2012). **Lei Federal 12.587, que Institui as diretrizes da política nacional de mobilidade urbana**. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/12587.htm. Acesso em 24/08/2012.

IPEA, 2011. Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada. **A Mobilidade Urbana no Brasil**. Rio de Janeiro.

MCIDADES, 2007. **Caderno de Referência para Elaboração de Plano de Mobilidade Urbana**.Secretaria Nacional de Transportes e da Mobilidade Urbana e Ministério das Cidades. Brasília.

São Paulo (1997). **Por Um Transporte Sustentável**. Diretrizes e Proposta preliminar de Anteprojeto de Lei de Política de Controle da Poluição Veicular e Transporte Sustentável. Documento de Discussão Pública. Secretaria do Estado do Meio Ambiente. São Paulo.

Tonus, J. e Travi, C.M.T. (2008). **Serra Gaúcha nos Trilhos**. Seminário Trem e Desenvolvimento Regional.Editora Belas Letras. Caxias do Sul-RS.

Estudo de Viabilidade Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica, Financeira, Social e Ambiental do Sistema de Transporte Ferroviário de Passageiros de Interesse Regional, no Trecho: Caxias do Sul (RS)–Bento Gonçalves (RS). Disponível em: http://www.aune.rs.gov.br/downloads/trem_regional/TremRegional_EstudoViabilidadeConcluido_LabTrans.pdf. Acesso em 27/08/2013