

Curso de Gestão da Mobilidade Urbana

Ensaio Crítico - Turma 10

Lei da mobilidade urbana: O papel do transporte coletivo urbano

Andrea Julia Gonzalez Santos (*)

A lei da mobilidade urbana nº 12.587/12 é um instrumento importante para que o Brasil avance nesta questão de forma sustentável. Neste contexto é necessário políticas públicas que visam, dentre outras ações, garantir a equidade no uso do espaço público. No meu entendimento o incentivo ao uso do transporte coletivo aliado a medidas restritivas ao automóvel são as ações mais importantes.

Neste processo o poder público deve priorizar o transporte coletivo urbano em detrimento ao transporte individual. Implantando faixas exclusivas, semáforos que priorizam a fluidez do transporte coletivo urbano e garantindo um transporte de qualidade. E medidas restritivas como eliminar estacionamento, proibir a circulação de veículos em algumas vias centrais e criar pedágio urbano.

Gostaria de estar pontuando os principais eventos ocorridos no sistema de transporte coletivo urbano no meu município Juiz de Fora de 1978 até os dias atuais e após avaliar o que deve e o que não deve ser feito para priorizar o transporte coletivo urbano.

Juiz de Fora é um município do estado de Minas Gerais. A área do município é de 1.435,664 km² e desse total 317,74 km² estão no perímetro urbano o que torna o município mais extenso da Zona da Mata. A população atual é de 516.247 habitantes.

Atualmente o sistema é operado por linhas diametrais, radiais, circulares e perimetrais, sendo constituídas por 265 (duzentos e sessenta e cinco) linhas, utilizando 589 veículos. A demanda mensal transportada é em média 10.000.000 de passageiros, sendo que em torno de 10% são gratuidades.

O Plano Geral de Transportes de Juiz de Fora foi o primeiro instrumento estruturado e formal de planejamento de transportes urbanos do município, em sentido amplo, e data de 1978/79. Integraram o Plano três estudos principais: um Plano de Ação Imediata de Transportes e Tráfego, um Plano de Racionalização dos Transportes Coletivos e um Plano de Transportes de Médio e Longo Prazo.

O Plano de Ação Imediata definiu um plano de circulação e de hierarquia das vias na área central da cidade, em que a filosofia predominante foi a de "quebra" da fluidez de circulação dos veículos privados e a prioridade ao deslocamento do transporte coletivo, como incentivo a uma reconfiguração dos hábitos de escolha modal da população.

Foi proposta a manutenção da via de pedestres na Rua Halfeld e bloqueio parcial da Rua Marechal Deodoro e R São João através da extensão de passeios da Rua São João. Quanto ao transporte coletivo, foi proposta a pista exclusiva para ônibus na principal

avenida da cidade a Avenida Rio Branco, além da implantação de abrigos e melhorias nos pontos de parada.

Fruto do Plano também ocorreu uma grande reestruturação do transporte coletivo urbano, entrou em vigor a tarifa única para toda a cidade e as 23 (vinte e três) empresas em operação do transporte coletivo foram fundidas em 8 (oito), que passaram a operar em regiões diferentes.

Com a diretriz de priorizar o transporte coletivo urbano e dar qualidade ao mesmo foram desenvolvidos nos anos seguintes projetos pela equipe técnica da Settra. Implantação de faixas exclusivas de ônibus na área central nas ruas Getúlio Vargas e Francisco Bernardino e um controle efetivo da oferta do transporte coletivo urbano.

Nesta época Juiz de Fora destacou-se, entre as cidades de médio porte, com ações que priorizaram o transporte coletivo urbano, sendo a terceira cidade no país a implantar pista exclusiva para o transporte coletivo urbano.

O segundo plano diretor de Transportes foi concluído em 1996/1997 e o mesmo não foi institucionalizado. Decorrente disto os locais previstos para a implantação dos terminais de integração não foram garantidos, bem como as diretrizes para o sistema de transporte para curto, médio e longo prazo.

Em 2005 entrou em operação o terminal de integração Dr. Romeu Vianna na Zona Norte, que na verdade integrava fisicamente somente a região da Zona Norte, mas os principais deslocamentos para outras regiões da cidade não, para os usuários das linhas o terminal era de transbordo em que os mesmos eram “obrigados” a desembarcar dos ônibus das linhas alimentadoras e embarcar nas linhas troncais. Como o mesmo não foi construído no local, proposto no plano, que convergia quase que a totalidade das linhas da Zona Norte, várias linhas não foram integradas. E ainda para diminuir o custo de investimento na frota as linhas troncais operavam com ônibus articulados e ônibus padrão de 03 portas.

Para a integração no terminal Dr. Romeu Vianna foram realizadas obras para garantir a velocidade operacional e a fluidez das linhas troncais. A construção de uma rua paralela a Av. Brasil, para implantar um binário num dos principais corredores e a construção de um viaduto para transpor a linha férrea. Estas obras foram concluídas meses antes da inauguração do terminal proporcionando ao usuário benefícios na redução do tempo de seus deslocamentos.

A inauguração aconteceu, sem que o usuário tivesse acesso aos horários das linhas alimentadoras, o que gerou muita insatisfação e revolta aos usuários. Durante meses a Secretaria de Transportes e Trânsito fez ajustes nos horários das linhas, alterou a operação no terminal, aumentou o conforto no mesmo com instalação de televisões e aumento do número de bancos. Quando os ajustes foram finalizados, inclusive com o aumento da oferta nos bairros, e os usuários tinham acostumados com o transbordo e estavam satisfeitos, o administrador municipal que não tinha construído o terminal não deu continuidade a administração anterior e fechou o terminal. Voltaram a operar 60 ônibus na hora pico na Av. Getúlio Vargas e diminuindo novamente a velocidade operacional deste importante corredor de transporte da área central. E praticamente



ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS-ANTP

eliminando a possibilidade de futuras administrações adotarem o modelo de troncalização para o sistema de transporte coletivo urbano.

A implantação da bilhetagem eletrônica iniciou-se em 2007 e somente em 2009 todas as categorias de pagantes e não pagantes passaram a utilizar o cartão eletrônico. Em 2011 o principal corredor de ônibus, a Av. Rio Branco teve seus pontos de ônibus ampliados eliminando os gargalos existentes. O itinerário de várias linhas foi otimizado na área central com abertura de novo acesso na Av. Rio Branco.

Somente em 2013 o Tribunal de Contas liberou o processo de licitação de contratação de uma empresa de consultoria para realizar um estudo de reestruturação do transporte e então licitar até 2016 o sistema de transporte. Este prazo é devido a uma lei municipal de 1996 que prorrogou as concessões por 20 (vinte) anos. O estudo iniciou-se em outubro de 2013 com data de término em junho de 2014.

Paralelo a estas ações foram implantadas em janeiro de 2014 mais 07(sete) quilômetros de faixa exclusiva para ônibus. E ainda nesta data as empresas de transporte coletivo urbano iniciaram a implantação do sistema de rastreamento nos ônibus. Esta previsto para o primeiro semestre de 2014 a implantação da integração temporal através do bilhete único.

Analisando os fatos ocorridos em minha cidade podemos concluir para que ações que priorizem o transporte coletivo ocorram são essenciais :

- . a institucionalização do plano diretor de transporte;
- . participação da sociedade no desenvolvimento do plano;
- . pressão popular para que a administração municipal dê continuidade aos projetos elaborados em outras administrações;

() Andrea Julia Gonzalez Santos atua como Engenheira na Secretaria de Transporte e Trânsito em Juiz de Fora*