

Curso de Gestão da Mobilidade Urbana

Ensaio Crítico - Turma 10

Mobilidade urbana

Francisco Alves dos Santos (*)

Este estudo tem o objetivo de promover maiores discussões sobre a mobilidade urbana: atualmente, nas grandes metrópoles brasileiras e em muitas outras localidades também, observa-se que a utilização de veículo motorizado particular – autos/motos – não mais atende às necessidades sociais de locomoção.

Constitucionalmente, a cidade deve ser o ambiente que propicie ao ser humano seu desenvolvimento social; o número de mortes, principalmente de jovens, a quantidade de acidentes, com vítimas ou não, o tempo gasto em congestionamentos, a poluição visual, sonora e atmosférica, o custo do espaço físico utilizado por veículos particulares, em trânsito ou estacionados revelam que estamos em um ponto de inflexão em nossa curva de desenvolvimento.

As ciências econômicas não acompanharam o desenvolvimento tecnológico, e o que se observa é o incentivo ao consumo e uso indiscriminado de um bem particular, que realmente é sedutor em sua promessa de status, conforto e locomoção, mas de custo insustentável para a sociedade.

A Lei de Mobilidade Urbana é disponibilizada para o administrador público como poderosa ferramenta para promover as alterações necessárias.

Cada município tem suas próprias características e assim deverá desenvolver programas que atendam suas necessidades; os técnicos e urbanistas locais devem participar profundamente dos estudos a serem desenvolvidos em suas cidades, mesmo que ocorra a contratação de especialistas de outras regiões, que além de projetos possibilitem a transferência de conhecimentos para a manutenção e aperfeiçoamento dos modelos implantados.

Utilizando-se de modernas técnicas, como por exemplo, o PES – planejamento estratégico situacional, provavelmente os resultados obtidos devem demonstrar:

O PLANO

A proposta principal é que o cidadão utilize sua capacidade de locomover-se a pé sempre que possível, estará praticando uma atividade saudável e contribuindo para a sustentabilidade de sua cidade. O ato de caminhar vai provocar, ainda, maior interação entre o ser e o seu ambiente, levando-o a níveis de socialização e observação/análise do seu percurso, que possibilitarão sua participação mais efetiva nas decisões das políticas públicas.

A proposta do andar a pé necessita em curto prazo da melhoria das calçadas, com a remoção de interferências e a adoção de pisos coerentes, não esburacados e iluminados noturnamente. A sinalização de tráfego também deve estar voltada à priorização do pedestre, através de faixas para a travessia segura, espera em cruzamentos semaforizados menos morosas, construção de refúgios e extensões de passeios, além de fiscalização constante sobre o desrespeito do motorista às regras de trânsito, que envolvam o segurança e preferência de passagem do pedestre. Enfim, o

número de propriedades a serem associadas à boa oferta de passeios públicos é extenso, e deverá contemplar, principalmente, a transferência de sua responsabilização ao poder público.

Atualmente, a caminhada deve complementar outros modais de transporte, caracterizando-se como sua “milha inicial ou final”, em virtude das grandes distâncias a serem percorridas, causadas pela setorialização dos espaços urbanos. É fundamental que a longo prazo as cidades tenham alterado esta forma de ocupação e utilização de sua área física, prevendo a utilização dos espaços em escala humana, através do incentivo ao desenvolvimento de sub-centros, onde o indivíduo poderá residir, trabalhar, estudar e desenvolver grande parte de suas atividades rotineiras.

De forma análoga, devemos considerar o uso da bicicleta, não motorizada, embora envolva maiores gastos com a construção de ciclovias; a longo prazo, após programas educacionais específicos, a conscientização pública poderá possibilitar o seu compartilhamento seguro em locais favoráveis.

Hoje, a utilização dos espaços urbanos desenha uma cidade compartimentada, com a periferização, seja das classes sociais menos favorecidas, que não podem arcar com o alto custo da terra nos centros urbanos, seja das classes mais privilegiadas, que se isolam em condomínios, à procura de segurança e conforto.

É dever do estado promover o transporte, interligando os diversos pontos de interesse da população. A tecnologia disponível possibilita a adoção deste serviço público, conforme:

1. Continuidade
2. uniformidade
3. generalidade
4. cortesia
5. atualidade
6. segurança
7. modicidade de tarifas

Para grandes distâncias e volumes de passageiros, o modal sobre trilhos é o mais indicado, numa escala onde VLT, METRO e TREM atendem respectivamente a maiores demandas, também com maiores custos de implantação, manutenção e operação.

Distâncias menores, ou volume de passageiros mais reduzido, podem ser supridas pela utilização do ÔNIBUS, em seus diversos formatos, BRT, articulados, padron etc.

O sistema de ônibus, preferencialmente com o uso de corredores segregados pode apresentar-se como solução principal para pequenas cidades, ou como complementação dos sistemas ferroviários.

Linhas férreas e corredores para veículos sobre pneus são soluções rígidas, sendo necessária sua complementação com veículos mais leves e versáteis – VANS, MICRO-ÔNIBUS etc, que possibilitem a capilarização do transporte.

Todo o modal tem suas vantagens e custos proporcionais, onde a integração é imprescindível:

- a pé ou bicicleta + van + ônibus ou sobre trilhos (ou ambos) + a pé

A infra-estrutura é essencial, através de terminais e pontos intermediários que ofereçam conforto e segurança e se possível, a tarifa única para o percurso segmentado, ou mesmo a tarifa por períodos, horas, ou dias ou meses.



ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS-ANTP

Os motivos que levam o usuário do veículo particular a alterar sua forma de locomoção são variados e complexos, mas passam por veículos públicos coletivos disponibilizados de forma confortável, segura, a preços justos, com ampla informação de itinerários, frequências, horários etc.

INDICADORES

O diagnóstico, que possibilitará a implantação de um programa apropriado, dependerá de indicadores precisos: pesquisa O/D, contagens veiculares, análise de itinerários de coletivos e a quantificação dos passageiros, por trecho, sentido e período, além de diversas outras.

O gestor público, ao analisar as necessidades e possibilidades cabíveis, precisará observar todos os demais detalhes que compõem o ambiente físico, social, cultural e econômico: dados populacionais, geográficos e a dinâmica encontrada nos fenômenos sociais locais.

PARTICIPAÇÃO SOCIAL

Imprescindível, a participação pública em todas as etapas precisa ser estimulada, através de constantes audiências públicas e pela representação por meio de associações, igrejas, poder legislativo, ministério público etc.

Considerando-se que a política pública é um jogo social, os demais atores (construção civil, principalmente) devem ser identificados e atuarem de forma participativa.

HOJE

Nossa realidade implica na priorização de outras necessidades conforme pesquisas populares, mas a mobilidade urbana não é excludente, é complementar a outras demandas públicas, por exemplo: a construção de viadutos (fato real em São Vicente, estado de São Paulo), que objetivam a melhoria do desempenho viário, tem sido justificada, também, pela necessidade de eliminarem-se congestionamentos que contribuem para a ocorrência de assaltos, alguns seguidos de latrocínios. Da mesma forma, a acessibilidade propicia melhores condições de uso dos equipamentos públicos destinados à educação, saúde etc.

A sensibilização de grupos de interesse para que a Lei de Mobilidade seja efetiva, implica na obtenção de resultados em curto prazo.

A operação da infra-estrutura existente de forma mais racional através da otimização de itinerários de ônibus, por exemplo, pode provocar o início de uma conscientização social de que é possível a obtenção de melhores índices de mobilidade em nossas cidades.

O conhecimento, a tecnologia e os recursos financeiros necessários à mobilidade urbana estão disponíveis, cabe ao gestor público sensibilizar a sociedade.

() Francisco Alves dos Santos é autônomo*