

Curso de Gestão da Mobilidade Urbana

Ensaio Crítico - Turma 10

Mobilidade Urbana

Sheila Elisângela Menini (*)

1 – Introdução:

Sancionada pelo Governo Federal em janeiro de 2012 e em vigor desde abril do mesmo ano, a Lei que institui a Política Nacional de Mobilidade Urbana tem como principal diretriz dar prioridade aos modos de transportes não motorizados sobre os motorizados - como o modal a pé e ciclovias - e aos serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual, garantindo eficiência, eficácia e efetividade na circulação. Os municípios que descumprirem a regra ficarão impedidos de receber recursos orçamentários federais.

Neste texto trataremos da importância da Política de Mobilidade Urbana, bem como mostraremos o caso de Juiz de Fora/MG, que vem adquirindo conhecimento para que possa ser feito um plano de forma a garantir a seus habitantes uma cidade mais humana, segura e sustentável.

2 – Importância da Política de Mobilidade Urbana:

A infra-estrutura de transporte possui um potencial para direcionar o desenvolvimento urbano. O planejamento dos transportes é um processo contínuo e, portanto, não pode se encerrar na formulação de um plano. É preciso planejar a mobilidade urbana dentro de um contexto multidisciplinar.

O aumento na renda da população urbana brasileira vem se refletindo de forma direta na indústria da construção civil. Novos imóveis surgem em praticamente todos os bairros, alterando suas densidades e fazendo surgir novas necessidades sobre as infra-estruturas instaladas. O aumento da renda também proporcionou a motorização de uma parcela significativa dos então usuários do transporte coletivo, através da aquisição de automóveis e motos. Assim, multiplicam-se as origens e os destinos das viagens, cresce a demanda pelo transporte privado e cai a demanda pelo transporte coletivo.

Com o surgimento de novos empreendimentos (pólos geradores de tráfego) multiplicam-se os problemas de circulação na rede viária, visto o impacto sobre a circulação viária na área de influência do seu entorno e na quantidade de vagas disponibilizadas para o estacionamento de automóveis.

É essencial harmonizar os movimentos de cargas e de pessoas. É fundamental minimizar as externalidades negativas geradas pelo transporte urbano, onde podemos destacar: congestionamentos, atrasos, intrusão visual, acidentes, ruídos, emissões e impactos sobre a saúde.

Os principais impactos do transporte sobre a saúde incluem as lesões decorrentes de acidentes de trânsito, problemas respiratórios decorrentes da poluição do ar, obesidade associada à redução da atividade física e perturbações causadas pelo ruído. Os grupos mais vulneráveis incluem crianças e idosos, bem como ciclistas e pedestres.

Cidades como Bogotá, Curitiba, Paris, Estocolmo, Amsterdam, Milão, Londres, Cingapura, Seul e, mais recentemente, Nova Iorque resolveram voltar suas ações para a mobilidade urbana.

Ações integradas entre os diversos setores que gerenciam as políticas urbanas são fundamentais para a melhora da qualidade do ar nas grandes cidades e para a redução dos acidentes. O estímulo ao transporte coletivo e a redução de veículos circulantes é, talvez, a mais importante dessas ações.

3 – O caso de Juiz de Fora/MG:

O planejamento geral de transporte de Juiz de Fora é do final da década de 70 e o plano diretor de transporte data de 1996. Após esses dois estudos, a cidade teve apenas propostas isoladas para cuidar do trânsito e da infra-estrutura viária, sem nenhuma integração. O resultado da ausência de planejamento é um modelo de transporte coletivo que já não atende satisfatoriamente à população. Reclamações de falta de conforto, impontualidade e infrequência são comuns entre usuários. São 570 coletivos na cidade, distribuídos em 260 linhas.

Com a prioridade dada aos carros, a agilidade do sistema fica ainda mais comprometida. O mesmo acontece com a frota de táxis, que possui 545 carros, que ainda não atende à demanda, sobretudo em dias de chuva, horários de pico e coincidência de eventos. Ao longo de 18 anos, considerando ainda as diretrizes do último plano diretor, a cidade também não viu sair do papel os projetos de ciclovias, de novos calçadões e de utilização da ferrovia para o transporte de passageiros.

Com a insuficiência do transporte público, o juiz-forano é praticamente obrigado a sair às ruas de carro. E a consequência são vias sobrecarregadas, congestionamentos, poluição, estresse, brigas de trânsito e queda da qualidade de vida. A própria comunidade vem buscando o aumento da mobilidade e cobrando mais preocupação e espaço para os pedestres.

Entre as décadas de 70 e 80 grandes avanços ocorreram na cidade privilegiando os pedestres, e priorizando o transporte coletivo na Avenida Rio Branco, principal corredor da cidade, com uso da canaleta central para o trânsito rápido dos coletivos. Após os avanços da década de 70, a cidade assistiu somente a tentativas frustradas de modernização do transporte coletivo. Em 2005 a implantação parcial do Sistema Integrado de Transporte Troncalizado (Sitt), com apenas um terminal de transbordo na Zona Norte, fracassou, consumindo R\$ 47 milhões. Na época, uma pesquisa indicou a insatisfação de 80% dos usuários, e no ano seguinte o modelo foi extinto.

A tentativa de troncalização e integração de forma isolada foi um insucesso. Visto que, dos sete terminais previstos no Plano Diretor de Transportes Urbanos, somente um foi implantado. A cidade em 2009 na tentativa de recuperar o fôlego iniciou um estudo que iria possibilitar a mudança da lógica operacional, porém o mesmo foi vetado pelo Tribunal de Contas do Estado (TCE) e, diante desse impasse, a alternativa foi por



ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS-ANTP

eliminar as barreiras físicas da cidade - a ferrovia e o Rio Paraibuna- apostando nas obras viárias. Entre 2011 e 2012 foram realizadas obras de melhoria viária na Av. Rio Branco o que melhorou um pouco a situação de tráfego dos coletivos, mas nada ainda pode ser feito nos bairros, onde a situação também não é das melhores.

Das 35 propostas apresentadas pelo município ao governo federal, algumas são intervenções físicas como alargamento e prolongamento de vias, priorizando novamente os veículos. Somente duas ações são voltadas para outros modais, como a construção de calçadas em duas vias centrais e a implantação de ciclovia na Zona Norte. Porém, uma análise do relatório do PAC 2 mostra que as cidades com investimentos em intervenções integradas ao transporte coletivo são as que recebem boa parte dos recursos do Ministério das Cidades.

Com o intuito de realizar o Plano de Mobilidade Urbana, neste mês a cidade recebeu a equipe da Embarq Brasil, onde durante dois dias de trabalho intenso, técnicos e representantes das diversas secretarias da Prefeitura de Juiz de Fora construíram, junto com a população e especialistas, bases prioritárias ao plano de mobilidade do município. Foram realizadas dinâmicas de grupo com o objetivo de listar ações a partir dos seguintes eixos temáticos: transporte coletivo, participação popular, sistema viário, pedestres e ciclistas, transporte de carga, espaços públicos, táxis e veículos privados.

A atividade resultou em elementos que priorizam espaços voltados às pessoas, transportes coletivos mais sustentáveis, além de desestímulo ao uso do carro particular. As sugestões listadas irão embasar a construção do plano de mobilidade urbana de Juiz de Fora.

3 – Considerações finais:

É necessário buscar soluções para que tenhamos cidades integradas, ainda que isso aconteça com a redução de espaços para veículos. É importante lembrar que isso só será viável a partir do momento que tenhamos o envolvimento dos diversos atores da sociedade, onde seremos capazes de produzir um plano que não deve ser visto como elemento final de um processo, mas algo dinâmico que deverá ser avaliado e revisto pelo menos a cada 10 anos.

() Sheila Elisângela Menini é Chefe do departamento de engenharia de tráfego da Secretaria de Transporte e Trânsito de Juiz de Fora*