

## **Curso de Gestão da Mobilidade Urbana**

### **Ensaio Crítico – Turma 11**

#### **Mobilidade Urbana Campos do Jordão**

**Heiner Marcelo de Almeida Rodrigues (\*)**

Basearei meu ensaio crítico na própria cidade em que vivo, a escolho por sempre a analisar quando trafego sendo condutor ou pedestre e vejo muitas coisas que poderiam ser modificadas a fim de facilitar a vida de todos e acima de tudo trazer segurança.

A cidade possui o centro localizado a um vale cercado por morros, as vias coletoras e secundárias jogam todo o trânsito nas duas vias arteriais, uma sentido norte/sul e outra sentido sul/norte, estas duas vias arteriais são separadas por uma linha férrea que atravessa toda a extensão da cidade.

Com o crescimento desordenado levaram as construções comerciais a afunilar o centro, não podendo ser expandido ou desapropriados para outros fins, a opção seria realizar estudos técnicos de impacto e viabilizar uma adequação da mobilidade com o que já tem.

Falando em mobilidade urbana , realmente o nosso centro é um convite a tropeços, não há calçadas eficientes e atrativas ao uso, além de uma população que carrega uma cultura totalmente voltada ao carro.

Primeiramente devemos retirar os estacionamentos a 45º do centro, pois as traseiras dos veículos além de oferecerem riscos por ficarem com uma parte pra fora na via , ocupam muito espaço, deixando o tráfego perigoso e lento, no canteiro central adjacentes a linha férrea retirar por completo estes estacionamentos, dando oportunidade de refazer as calçadas e podendo aumentá-las em pelo menos 50cm de ambos os lados, e utilizar o antigo canteiro de flores ao lado da linha férrea como uma ciclovia, já que existe o cercado protegendo esta parte da calçada da estrada de ferro, assim teríamos uma ciclovia compartilhada, retirando bicicletas do trânsito, pelo menos em toda a extensão do centro.

As calçadas serão refeitas retirando os antigos pisos impermeáveis e instalando com material ecológico e que absorva a água da chuva, em pontos onde há faixas de pedestres rebaixar a guia com rampa de acesso, dando mais segurança ao pedestre e cadeirantes.

Esta cidade possui uma frota maior do que o planejamento esperado pelos últimos 12 anos, um erro, pois foi dada prioridade ao transporte motorizado individual e não ao coletivo, ou, ao transporte não motorizado e agora o desafio é maior, já

que as pessoas criaram o hábito de usar o carro e não querem abrir mão deste conforto. Pensando nisso teremos que desenvolver um trabalho de pesquisas de campo, colhendo informações e viabilizar a possibilidade de se criar um modelo de transporte coletivo eficiente e que atraia mais usuários.

Ao ser criada uma comissão de pesquisadores, estes irão a campo e colhendo informações de usuários atuais da linha de transporte coletivo bem como os pedestres que utilizam as calçadas e bicicletas, a fim de obter uma clara ideia do que a população mais deseja e precisa. Vamos conhecer todas as linhas disponíveis desde seu ponto de início até o ponto final, verificar horários, fluxo de passageiros e condições dos veículos.

Depois de colhidas todas as informações com a participação de toda a população, ou de pelo menos por associações de comunidades de bairros, poderemos traçar os benefícios a serem executados em acordo com a lei de mobilidade urbana e com a realidade local, pois cada cidade possui sua particularidade e muitas vezes os parâmetros não são os mesmos.

Como a ideia principal é promover o transporte de veículos não motorizados e coletivos, temos que colocar em prática o objetivo de retirar o maior número possível de veículos particulares em circulação, assim teremos um trânsito mais rápido, seguro e diminuição da poluição sonora e do ar. Ofereceremos mais conforto para os usuários de ônibus, promovendo junto à empresa de transporte público adequações a serem respeitadas, como: horários alternativos, linhas mais abrangentes, veículos novos, motoristas e cobradores treinados, informações nos pontos de embarque/desembarque e realizar uma estatística IPK fixando um preço justo que corresponda com a realidade local.

Seguindo o modelo adotado, iniciaremos uma campanha junto a órgãos públicos e empresas para que incentivem o uso de transportes alternativos, onde seus funcionários deixarão os carros em casa, evitando mais veículos nas vias e ocupando estacionamentos que poderão ser usados para realmente quem necessita.

Depois de concluídas as obras de calçadas mais espaçosas e ciclovias, projetaremos a possibilidade de retirar o maior número possível de cruzamentos do eixo principal, serão criados novos retornos para compensar, com esta prática o trânsito irá fluir mais, pois não haverá o transtorno que os cruzamentos causavam.

Hoje o transporte ferroviário da cidade só é utilizado para fins de turismo, isto é um desperdício de espaço e mobilidade, pois além de possibilitar o transporte de mais passageiros sem utilizar a pista de rolamento, o uso do bonde é ecologicamente viável, já que seu combustível não emite poluentes na atmosfera, ainda mais em uma cidade que é classificada como uma APA. Este será outro desafio a ser concluído, viabilizar a reativação do transporte urbano coletivo por linha férrea que também contribuirá para desafogar a lotação do transporte pela pista de rolamento.



ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS-ANTP

Há ainda remanejar e direcionar as vagas para utilização de carga e descarga, criando bolsões para que veículos de grande porte não prejudiquem a trafegabilidade, permitindo maior conforto e segurança a todos.

Realizar um estudo a longo prazo para que se defina uma alternativa para que o comércio e serviços de utilidade pública como bancos, para que se instalem em vias adjacentes ao eixo principal, com isto desafogaria o centro, pois hoje tudo é concentrado nele.

Nas periferias, onde for possível, inibir a prática de se estacionar sobre calçadas, porém pelas construções desordenadas em alguns casos fica o uso inaplicável da lei, o que leva ao órgão público estudar formas de proibir estacionamentos em algumas ruas estreitas destes bairros.

Com a implementação destes projetos, o município, obterá benefícios como:

- Priorizar em suas ações a defesa da vida, garantindo a segurança e fluidez ao trânsito;
- Redução do índice de acidentes;
- Maior qualidade e agilidade dos serviços;
- Integração entre sistemas de informações e fiscalização;
- Agilidade, confiabilidade e disponibilidade de informações, nos locais e momentos certos;
- Maior produtividade e racionalização no uso e manutenção de recursos;
- Racionalização na utilização dos dispositivos e meios de fiscalização, com a conseqüente redução de custos e
- Utilização racional de terceiros ( fabricantes, fornecedores e prestadores de serviços).

*(\*) Heiner Marcelo de Almeida Rodrigues é Auxiliar Administrativo no Departamento de Operações do Sistema Viário em Campos do Jordão - SP*