

Curso de Gestão da Mobilidade Urbana

Ensaio Crítico – Turma 11

Reconstruir uma cidade em função da mobilidade urbana

Martha Verônica Bitner Trevisan (*)

Atualmente, o maior impasse das cidades é a falta de espaço para novas estruturas de transporte. Estas cresceram sem um planejamento voltado à mobilidade urbana, fato este, que verificamos com a grande população em periferias e regiões centrais concentrando a maior parte de empregos, o que força os grandes deslocamentos dentro das cidades e em horários determinados, o que resulta em congestionamentos diários e diminuição da qualidade de vida daqueles que precisam estar nesta situação. Este cenário é hoje a consequência do crescimento desordenado, pois pouquíssimas cidades aliaram o planejamento de transportes ao planejamento urbano, e mesmo assim, para quem o fez, decorrendo algum tempo, é necessário reformulações. A grande maioria das cidades, encontram-se já estruturadas, e para que possa mudar a infraestrutura de suas vias, que hoje é ocupada por automóveis particulares em sua maioria, para adequá-las ao transporte coletivo urbano, exige muitas vezes grandes desapropriações, o que encarece demais os projetos. Assim, se torna muitas vezes inviável a execução dos projetos de adequação, criando-se soluções provisórias.

A solução mais adotada pelas cidades são os corredores e as faixas exclusivas de ônibus, o que momentaneamente aumenta a velocidade comercial, porém, ainda não resolve o problema de mobilidade, pois não foram somente os veículos que aumentaram, mas a população que utiliza o transporte público também, sem contar que a distância a ser percorrida está cada vez maior. Estes fatos, nos mostram que o ônibus, como única opção de transporte público está se tornando cada vez mais ineficiente, pois não suporta mais a demanda, sendo necessário um veículo com maior capacidade, no caso, metrô e trens urbanos, ou até mesmo o VLT. Estas soluções a princípio são mais caras, porém, se forem considerados os custos com acidentes, saúde, degradação ambiental, acabam sendo um investimento a longo prazo, afinal, uma estrutura de transporte baseada em composições que comportam maiores demandas, e com possibilidade de crescimento, é mais eficaz que um sistema exclusivo de ônibus, que uma hora ou outra se esgotará, sem a possibilidade de crescimento.

Outro entrave encontrado é a morosidade e burocracia dos processos, pois, a depender do poder público, tudo é mais lento, o que atrasa as medidas a serem tomadas. Diante desta situação, deve-se projetar a reformulação das estruturas de transporte com uma margem de segurança entre uma solução e outra, para que os projetos não emperrem e cheguemos ao caos novamente. Mas mesmo com esta margem de segurança, devemos nos atentar ao fato de que em algumas cidades, normalmente as com um contingente maior, já estão prontas, habitadas por todos os lados e com dificuldades imensas de replanejamento, seja por falta de espaço ou de vias com estrutura que suporte um fluxo maior de veículos. Para isso, faz-se necessário uma releitura da

cidade, um mapeamento dos postos de trabalhos, suas concentrações, seus horários de funcionamento, a criação de uma regulamentação eficaz para construções de novas moradias e instalação de novas empresas e indústrias, a classificação das vias já construídas e suas capacidades de fluxo de veículos, sem esquecer da necessidade de uma pesquisa detalhada com dados primários, contemplando principalmente origem/destino e em com base destas informações, replanejar a cidade, mesmo com o que temos hoje, ainda é possível uma nova estruturação. Existem novas tecnologias tanto de transporte como de organização do fluxo viário que podem trazer soluções imediatas. Já para projetos a longo prazo, se não é possível desapropriações de grande escala, que sejam feitos elevados que suportem uma composição férrea, seja metrô ou trem urbano. O primeiro passo é o planejamento, e mesmo que as ideias hoje se apresentem como planos utópicos, analisemos como as tecnologias evoluem de um ano ao outro, então, o que será possível daqui a 20 anos? Os projetos de mobilidade devem contemplar a demanda atual, porém, considerando que no futuro será necessário alterações, quem sabe, para um trem de altíssima velocidade com levitação magnética, como já existente no Japão.

Ainda engatinhamos nas tecnologias de transporte, e mesmo com conhecimento sobre suas existências, dificilmente enxergamos a possibilidade, pois muitos dos projetos de mobilidade são barrados pelos seus altos custos, o que dificulta a implantação de tecnologias mais avançadas.

Mas, acredito que finalmente está chegando a vez dos investimentos serem voltados a mobilidade urbana, pois, o cenário atual demonstra a necessidade de mudanças para que não continuemos avançando sentido ao caos urbano. Assim, poderemos atingir a longo prazo a reestruturação da mobilidade, que hoje pode ser chamada de “imobilidade urbana” em algumas cidades.

() Martha Verônica Bitner Trevisan é analista de Transportes e Trânsito na Prefeitura de Guarulhos*