

Curso de Gestão da Mobilidade Urbana

Ensaio Crítico – Turma 11

Mobilidade Urbana em nossas cidades, mesmo começando agora, pois o futuro agradecerá.

Valter de Oliveira (*)

Inicialmente se faz necessário apresentar uma definição para o que seja mobilidade urbana, dentre as varias, podemos citar como: “conseguir se locomover com facilidade de casa para o trabalho, do trabalho para o lazer e para qualquer outro lugar onde o cidadão tenha vontade ou necessidade de estar, independentemente do tipo de veículo utilizado”.

Qual a atitude que um gestor público deverá adotar para alcançar a mobilidade urbana definida acima? Qual o instrumento legal para alcançar este objetivo?

Primeiramente, esses gestores devem definir “o quê” querem para a sua cidade, em termos de mobilidade urbana, quais serão seus objetivos nessa área, pois qualquer ação no sentido de diminuir a circulação de veículos particulares em circulação, de desapropriar áreas para implantação de faixas exclusivas, ciclofaixas ou até metrô, implicará em vontade política, ou seja, adotará aquilo que for necessário para atingir as metas fixadas.

A partir dessa definição dos objetivos, deverá analisar o Plano Diretor existente ou formular um novo plano, identificando as áreas de zoneamentos do município, principalmente as residenciais e industriais. O Zoneamento só acontece se dermos acesso e o Sistema viário é a base, é o pilar para o zoneamento, sem o qual não se tem atividade, ou seja, não se desenvolve.

Devemos entender que por mais que se queira concentrar as necessidades das pessoas em uma mesma região, possibilitando que sua circulação seja restrita, ao seu entorno, dificilmente iremos atender a todos os seus anseios, pois há muitas variáveis, tais como residência, emprego, escola, lazer e outros, os quais dificultam essa centralização, portanto, torna-se fundamental que exista um sistema viário adequado para facilitar essa circulação.

Para que isto ocorra, torna-se imprescindível que conheçamos para onde essa população quer se deslocar? Como poderemos facilitar esse trajeto? É fundamental que esses interesses sejam reconhecidos, com base em estudos de Origem e Destinos.

Para essa adequação, o viário deverá contemplar espaço suficiente para os deslocamentos dos modais sobre pneus, observando algumas situações que podem vir a obstar essa vontade, como exemplo analisando se há rodovias que convergem para a cidade, preparando um estudo para implantação de anéis viários, distante dos centros para ligar essas rodovias, evitando a passagem desnecessária de veículos oriundos de outros municípios pela área urbana, principalmente os de carga, os quais acabam por danificar o viário, aumentar as probabilidades de congestionamentos e nada trazem de benefício para a população local; outro anel viário na área urbana visando facilitar a

ligação entre bairros impedindo o acesso para o centro da cidade, retirando parte da frota de sua área, normalmente, mais problemática.

O surgimento de algumas zonas residenciais ou industriais não tem se preocupado com a largura das vias, porém são elas que darão ou não uma melhor mobilidade para os seus usuários, pois um item que reflete de forma significativa são os espaços reservados para os estacionamentos ao longo das vias, na maioria, perde-se até 50% dos espaços que poderiam ser colocados a disposição dos veículos circulantes, portanto devemos privilegiar os empreendimentos em que os terrenos possuam dimensões suficientes para dispor de estacionamentos internos e acessos projetados de acordo com o padrão de desempenho da via.

As grandes avenidas ao serem projetadas, já tem que estar dimensionadas com faixas exclusivas de ônibus, facilitando a mobilidade das pessoas, de acordo com os seus interesses.

O transporte público coletivo – ônibus é um dos meios de transportes mais interessantes que o município poderá possuir, haja vista que existir oito tipos de veículos, com capacidade para transportar que varia de 21 a 220 passageiros, possibilitando ao gestor uma gama de opções que melhor se adequem, dependendo da demanda de cada localidade.

Os ônibus possibilitam que se tenha uma flexibilidade, ou seja, estando uma via interditada, poderá haver alterações de itinerários e pontos de parada, além de permitir que esse transporte apoie aos outros modais sobre trilhos, como exemplo temos o PAESE - Plano de Atendimento entre Empresas de Transporte em Situação de Emergência.

Esse plano poderá ser acionado todas as vezes que ocorrer alguma interrupção nas viagens, quer seja com os trens ou metro, oportunidade em que será colocando a disposição da população, uma frota que dará sequência ao seu transporte, conduzindo-os até o ponto onde possa retornar ao modal de origem ou a um dos terminais, podendo atender também, nos casos em que outra empresa de transporte público coletivo sobre pneus, interromper o seu trabalho.

Desde que possamos dar uma boa estrutura aos passageiros do transporte público coletivo - ônibus, visando atender aos seus anseios, certamente alguns pontos serão considerados, ou seja, o valor da passagem em relação ao custo benefício em utilizar seu veículo particular no dia a dia, ou seja, a somatória do combustível que irá consumir procura por estacionamento, tempo e distância de deslocamento, acessos rápidos nos corredores, tudo isso fará com que a procura por esse tipo de transporte acabe aumentado e em contrapartida, poderá ocorrer a diminuição do valor da tarifa.

Não precisamos ter um exemplo do “Expresso Tiradentes” em nossa cidade, porém temos que fugir de exemplos como o do corredor Jardim Ângela – Guarapiranga, no trecho da Av. M’ Boi Mirim, que apesar da existência de faixa exclusiva, podemos observar uma grande quantidade de coletivos parados.

Portanto, tem que haver uma preocupação muito grande com a Mobilidade Urbana em nossas cidades, mesmo começando agora, pois o futuro agradecerá.



ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS-ANTP

() Valter de Oliveira é Comandante da Guarda Municipal na Prefeitura Municipal de Itapetininga*