

Curso de Gestão da Mobilidade Urbana

Ensaio Crítico - Turma 12

O que se espera da mobilidade urbana onde se mora?

Anie Gracie Noda Amicci (*)

Vivo em uma grande cidade brasileira e para me locomover enfrento congestionamentos diários, seja como usuária de transporte coletivo ou individual, calçadas estreitas e repletas de obstáculos e carências que vão da travessia de pedestres e da acessibilidade universal ao gerenciamento do tráfego e à educação dos usuários. O transporte público coletivo é de baixa qualidade, ou seja, veículos barulhentos, poluentes, mal conservados e sujos, condutores mal treinados, intervalos irregulares, falta de informação aos usuários, de segurança, de integração física e operacional intermodal.

E o que eu espero da mobilidade da cidade onde moro?

Começando pelo mais básico, espero calçadas e travessias de pedestres que me permitam a locomoção a pé e até me estimulem. Calçadas largas, arborizadas, sem obstáculos ou desníveis. O Município pode adotar o modelo global, articulado e integrado para a gestão da rede de circulação de pedestres, isto é, o Município assume a responsabilidade pelo projeto e construção das calçadas, o que vai resultar em padronização e atendimento às normas, e o munícipe assume o custo da construção da calçada do seu lote.

Quanto às travessias de pedestres, devem ser planejadas de modo que não seja necessário percorrer longas distâncias para atravessar uma via. Outras necessidades incluem sinalização adequada, inclusive sonora, para pessoas com visão reduzida, botoeiras, iluminação noturna e nivelamento das travessias com as calçadas, o que facilitaria a travessia dos portadores de necessidades especiais e contribuiria para reduzir o número de acidentes.

Avançando para outro modo não motorizado, a cidade que já possui 320 km de ciclovias, deveria trabalhar pela integração da bicicleta com outros modos de



ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS-ANTP

transporte, pois a maioria das estações de metrô e trem não dispõe de bicicletários. Outra necessidade é a criação de ciclovia que chegue ao Centro, onde há a maior contração de empregos. Hoje, para acessar o Centro é necessário sair da ciclovia e passar por uma zona de tráfego intensa e extremamente perigosa para os ciclistas. Vale lembrar que, embora o sistema de empréstimo de bicicletas já ofereça mais de 600 unidades, o serviço está limitado à zona sul e ao Centro.

Passando para o transporte motorizado, no centro da cidade gostaria de ver proibido o estacionamento nas vias, visando desestimular o uso dos veículos particulares e deixar mais espaço para o transporte coletivo. O Centro é uma área onde o trânsito de pedestres é intenso e por isso demanda calçadas mais largas e vias planejadas para a circulação de pedestres e dos coletivos e não dos veículos particulares.

Quanto aos transportes públicos, há uma série de alterações que seriam bem-vindas, a começar pela integração física e operacional, já que a tarifária está implementada.

Quanto aos ônibus, existem muitos circulando na disputa por passageiros, mas nos horários de pico há superlotação. Isso ocorre no Centro e nos bairros do entorno, que formam uma área considerada de operação comum, que por isso não foi licitada, de modo que todos os consórcios vencedores da licitação de 2010 das linhas de ônibus da cidade podem ali circular. Já nas áreas mais afastadas os usuários reclamam de intervalos longos e irregulares. Em suma, a operação não é adequada e falta fiscalização. Fiscalização essa que deveria ser facilitada pela existência de GPS nos veículos, equipamento que poderia ser usado no controle da operação e no sistema de informação ao usuário.

Um serviço melhor também demanda treinamento adequado dos condutores, que param fora dos pontos, longe das calçadas ou simplesmente ignoram os sinais para embarque, especialmente dos idosos e estudantes (gratuidades). O treinamento deve compreender ainda conceitos de direção defensiva, para evitar que conduzam em alta velocidade, ultrapassem o semáforo vermelho, parem sobre as faixas de pedestres, fechem cruzamentos e façam ultrapassagens perigosas.

Quanto ao metrô, apesar da rede limitada, representa a melhor opção de transporte disponível. Contudo, ainda precisa melhorar, quando ocorrem falhas, por exemplo, o usuário precisa ser imediatamente informado sobre o motivo e sobre como proceder, mas o sistema de comunicação com o usuário deixa a desejar, muitas vezes não é sequer anunciada a próxima parada.



ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS-ANTP

A comunicação visual dentro e fora das estações é ruim. Quem não conhece tem dificuldade para encontrar as estações, pois não há sinalização ostensiva. Dentro das estações não há diagramas de rede ou mapas do entorno suficientes, falta indicação das saídas adequadas para portadores de necessidades especiais, não há orientação adequada para qual catraca deve ser utilizada, considerando que há dois tipos de cartão e catraca, nem há informação sobre a previsão de chegada dos próximos trens, o que pode parecer desnecessário nos horários de pico se os intervalos estão regulares e baixos, mas é importante nas demais situações.

Quanto ao sistema ferroviário, foi iniciado um processo de recuperação de mais de uma década de abandono, o que significa dizer que os investimentos são vultosos e de médio prazo. Alguns avanços já podem ser notados, mas melhorias implementadas em algumas estações precisam ser ampliadas a todas, algumas estações tinham grades e torniquetes dignos de prisões, muitas ainda não possuem banheiros públicos, escadas rolantes ou elevadores visando a acessibilidade universal, há diversas estações em que os usuários aguardam debaixo de sol e chuva, pois os abrigos não cobrem toda a plataforma, poucas dispõem de painéis que indiquem as próximas composições ou forneçam estimativa de chegada e o sistema de sonorização ainda é precário na maioria da rede.

Além das estações, a via permanente e a via aérea também demandam investimentos. Especificamente sobre a linha férrea, ao viajar é possível ver os dormentes deteriorados e sentir os solavancos decorrentes de uma via mal mantida.

Outra necessidade é a troca de parte dos trens, há trens novos convivendo com trens com mais de 50 anos (25% da frota) e que não têm mais condições de uso, tanto que serão aposentados. Contudo, enquanto os novos trens não chegam os usuários sofrem com equipamentos sem ar condicionado e deteriorados (até enferrujados).

Finalmente, a cidade precisa de trabalhar em dois campos que apesar de serem essenciais, são pouco abordados. Educação e planejamento.

A educação deve ser a nova educação para o trânsito, dirigida para a mobilidade, para questionar o domínio dos veículos particulares, mas também ensinar regras de circulação e convivência para que os motoristas entendam que o espaço viário é público e deve ser compartilhado por todos (pedestres, ciclistas, motociclistas, transporte público e particular) e para que não estacionem sobre as calçadas ainda que não existam mais os “fradinhos”, não estacionem em local não permitindo ainda que só por “um minuto”, os ciclistas não trafeguem na contramão, os pedestres não



ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS-ANTP

atravessem fora das faixas, os usuários do metrô não usem mochilas nas costas e tantos outros hábitos sejam revistos.

E o mais importante, é preciso planejar. Com relação ao planejamento da mobilidade, é necessário que esteja associado ao Plano Diretor. A cidade deve ter um Plano de Mobilidade Urbana que retrate a qualidade de vida desejada por todos e por isso não pode ficar restrito às autoridades públicas, mas envolver a sociedade. Desta forma, sua elaboração necessariamente compreenderá uma etapa de mobilização das pessoas para a participação, bem como de organização das fases de trabalho, de familiarização com o conhecimento já existente, de pesquisa, de análise de dados e informações que serão submetidas à opinião pública e debatidas com a sociedade, de identificação dos problemas e de sua respectiva análise, para então chegar ao estágio de conceber propostas, analisar alternativas, formatar um plano de mobilidade e eventualmente transformá-lo em lei. Em suma, esse trabalho conjunto deve apresentar os caminhos que nos levarão às condições de vida desejadas.

() Anie Gracie Noda Amicci atua no BNDES como Administradora.*