

Curso de Gestão da Mobilidade Urbana

Ensaio Crítico - Turma 13

O transporte urbano no Brasil tem solução?

Maria Ivanilde de Oliveira (*)

Os transporteiros acreditam que sim, ou pelo menos insistem em ser otimistas e cerram fileiras buscando as mais diversas soluções para essa problemática que afeta diariamente a vida de cada cidadão deste país, seja ele condutor de automóvel, usuário de transporte coletivo, ciclista ou pedestre.

A Lei da Mobilidade Urbana está aí para comprovar esse otimismo, oferecendo novo ânimo aos que trabalham com transporte e trânsito e abrindo perspectivas bastante positivas no tratamento aos deslocamentos urbanos de milhões de brasileiros. Deverá, no mínimo, proporcionar uma visão nova e ampla da mobilidade, inverter a ótica do uso do sistema viário e garantir a participação da sociedade na definição das políticas e no acesso às informações.

A grande questão é como isto pode, de fato, ser realizado, pois não basta apenas existir. Dois anos se passaram e poucas são as cidades que realmente investiram em seus planos de mobilidade. E sob o risco de perderem recursos do governo federal, os municípios iniciam uma corrida – atrasada e às pressas - rumo às discussões para a consecução de seus planos. E para fazer a lei “pegar”, conforme o IPEA, a sociedade precisa se engajar e os agentes municipais se capacitarem, pois terão a difícil tarefa de “adequar e implementar as diretrizes e instrumentos da lei à realidade de suas cidades”.

A tarefa também é difícil porque há necessidade de recursos financeiros para colocar o plano em prática. Sim, diz-se que há recursos do governo federal, mas as exigências são tamanhas e a carência de estrutura dos gestores é tão grande, que tornam o sonho de um transporte de qualidade praticamente impossível. Precisaria ser muito cético, entretanto, para não crer que a própria existência da lei já abre novas perspectivas, mas que há dificuldades, isto há.

A despeito de todos os obstáculos, políticos inclusive, há que se prosseguir na luta. Para tanto, passamos a considerar os principais encaminhamentos para a construção de um Plano de Mobilidade que reúna condições de alcançar algum sucesso na construção e implantação de medidas concretas e sustentáveis.

• PARTICIPAÇÃO POPULAR – MECANISMOS DE CONTROLE SOCIAL.

O passo inicial seria uma intensa divulgação da Lei da Mobilidade Urbana entre os gestores e técnicos municipais de todas as áreas envolvidas, direta ou indiretamente, com a mobilidade urbana. Levar esse conhecimento, através de palestras, às universidades, associações comunitárias, conselhos regionais de engenharia e

arquitetura, dentre outros, seria outro passo importante, visto que poderiam transformar-se em multiplicadores e possíveis colaboradores da construção do Plano de Mobilidade de seu município. A mídia local seria uma importante aliada, pois além de um maior alcance na divulgação da Lei da Mobilidade, poderia suscitar discussões que talvez não sejam percebidas por quem está diretamente envolvido na construção desse Plano.

O produto dessas discussões poderia consolidar diretrizes, balizar outras novas, encaminhar medidas, ajustar projetos em andamento, enfim, iniciar a construção do Plano de Mobilidade a “muitas mãos”, fortalecendo a participação democrática.

De qualquer forma, o Plano de Mobilidade deverá demandar algum tempo para ser implementado, restando importante ressaltar a necessidade de vínculo entre este e o Plano Diretor, posto não se conceber políticas urbanas em total descompasso com o transporte e o trânsito.

- TRANSPORTE x USO E OCUPAÇÃO DO SOLO.

A aparência das cidades é de que elas cresceram de qualquer jeito e de qualquer forma, sem qualquer orientação. Esse perfil precisa ser modificado, pois esta é uma cidade que adoce a todos, ao impor grandes deslocamentos aos usuários de transporte coletivo, em geral de baixa renda, ao excluir o direito à cidade aos idosos e pessoas com deficiência e ao transformar uma simples viagem de automóvel num estresse cotidiano.

Essas mudanças poderão iniciar-se no momento em que se pensar a cidade seja um ato que envolva a todos, planejando-se a ocupação e o uso do solo em torno de grandes eixos de transporte coletivo, convergindo para o centro, conectados e alimentados por uma rede complementar realizando ligações perimetrais por ônibus de menor porte

Essas transformações, entretanto, implicam num olhar mais cuidadoso para a cidade que se deseja. Adensar, além de verticalizar de forma ordenada e cautelosa, deve implicar também na responsabilidade de não se perder o horizonte, de se arborizarem os espaços, de se ampliarem as calçadas com recursos da acessibilidade e de se inserir a bicicleta como um veículo e instrumento de mobilidade urbana.

Num primeiro momento, deve-se, procurar ocupar áreas centrais ainda não adensadas, de forma ordenada e sem descaracterizar sua história, sem destruir patrimônios e espaços públicos. Essa medida poderia, no mínimo, reduzir custos, vez que essas áreas geralmente já dispõem de infraestrutura, sem contar que as viagens por transporte coletivo, em função de menores percursos, poderiam ser mais rápidas, podendo ainda tais viagens serem realizadas, inclusive, de bicicleta, no caso de haver ou até de se prover condições seguras para sua efetivação.

Destaca-se ainda, a necessidade de maior controle no processo de verticalização de determinadas regiões da cidade, limitação na altura dos edifícios, bem como exigências mais rigorosas nos processos de implantação de conjuntos habitacionais distantes da área central, os quais devem vir sempre acompanhados de equipamentos públicos, tais como saúde, educação, mercados, praças de esporte e lazer, destinando

ainda espaços à implantação de terminais de bairros, de forma a atender adequadamente os operadores do serviço de transporte coletivo.

- TRANSPORTE x TRÂNSITO.

A Lei da Mobilidade Urbana, ao priorizar o transporte coletivo e o não motorizado na via, em detrimento do transporte individual motorizado, não só proporcionará maior equidade no uso do espaço urbano, como também possibilitará a introdução de melhorias substanciais no sistema de transporte coletivo.

Para a classe de usuários do transporte individual, a segregação de vias ou faixas exclusivas para o transporte coletivo é uma medida inaceitável, uma vez que ficam “imobilizados” nos congestionamentos, enquanto os veículos coletivos trafegam livremente. Os gestores públicos tem que garantir o uso desse espaço de forma concreta e eficiente e sem que tal conquista se transforme numa quebra de braços entre usuários de transporte coletivo e condutores de autos particulares.

Modificar essa visão é de extrema importância para a vitalidade das cidades, especialmente quando se percebe que o crescimento exponencial dos automóveis exige cada vez mais espaço para sua circulação, alimentados que são por políticas e decisões errôneas, e especialmente por se saber, segundo Duarte (2006), que “uma pessoa de automóvel particular ocupa, em média, 23 vezes mais espaço que uma pessoa que utiliza transporte coletivo”. Apesar disso, a primazia do automóvel segue célere, seja nas vias ou nos investimentos públicos, a despeito, no caso brasileiro e conforme a ANTP, dos gastos de energia, por passageiros desse modo de transporte, incluindo-se a motocicleta, serem três vezes superiores àqueles nos modos coletivos.

Decerto que não será uma tarefa fácil enfrentar a classe média, afinal é grande seu poder de influência, mas a prosseguir no estágio atual, o trânsito não fluirá para quem quer que seja. Portanto, importa entender que devem ser garantidas condições adequadas de “mobilidade e acessibilidade àqueles sem acesso ao transporte individual, às crianças, aos indivíduos de baixa renda, aos idosos, às pessoas com deficiência e à maioria da população rural” (ANTP). Para o alcance desses objetivos, o trânsito, a serviço da maioria, é fator preponderante, devendo reservar, ao que lhe cabe, espaço e recursos humanos e financeiros para a circulação.

Entre essas medidas, pode-se citar: linhas troncais operando com veículos articulados, alimentadas por linhas complementares formando uma rede; integração física, tarifária e temporal; monitoramento operacional; adoção de tecnologias limpas; maior espaçamento entre os pontos de parada nos eixos estruturais; sistema de informações aos usuários de transporte coletivo; gerenciamento das interseções semaforizadas, com preferência nas travessias de cruzamentos; tratamento adequado às calçadas públicas e à circulação de pedestres, incluindo a pessoa com deficiência; semáforos próprios para pedestres e adoção de medidas que proporcionem conforto e segurança, como tempos adequados de espera para abertura do sinal e tempos adequados de travessia.

De qualquer forma, essas medidas, sendo ou não levadas a efeito, são uma tentativa mais do que urgente e necessária de correção de um modelo que não cabe mais nos



ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS-ANTP

dias atuais, quando o espaço já não está mais tão disponível, quando o tempo perdido no trânsito já afeta a saúde de todos e quando a justiça social deixa de ser um sonho de poucos e passa a ser um dever da sociedade.

Considerações finais

Importa frisar, finalmente, que as cidades são dos homens e tomam o contorno que lhes querem dar. Se a desejarem para si, terão a cidade que aí está, exclusiva, caótica e voltada para os automóveis. Se a desejarem para todos, haverão de tratar o sistema de transporte coletivo como seu principal elemento estruturante, e não simplesmente como um mero acessório para os deslocamentos diários de uma classe que parece não possuir nome, voz e poder.

A resposta é sim à pergunta inicial. O transporte urbano no Brasil tem solução. Talvez não agora, mas daqui a muitas luas. O sonho tem que continuar, afinal.

() Maria Ivanilde de Oliveira Engenheira Civil e mestre em Transportes UFPb e Analista de Planejamento da Superintendência Municipal de Transportes Urbanos de Manaus-AM*