

Curso de Gestão da Mobilidade Urbana

Ensaio Crítico - Turma 14

Por uma nova mobilidade Urbana na Baixada Santista

Por André Galdino Santos(*)

A Baixada Santista se caracteriza por ser uma das mais importantes regiões metropolitanas do Brasil, sendo a segunda no estado de São Paulo, e essa é polarizada pelas atividades: portuárias, industriais e turísticas, que consigo agregam uma infinidade de atividades do setor terciário da economia. Sendo assim uma RM que está passando por um crescimento acelerado e que atrai um número grande de pessoas interessadas em sua pungente economia e também na procura por qualidade de vida.

Porém nas últimas décadas podemos observar que todo esse crescimento não está sendo acompanhado de uma devida atenção em relação à infraestrutura urbana, em de um modo especial no que toca a respeito do viário, do tráfego e da mobilidade urbana, sendo notada uma falta de adequação dessa infraestrutura perante o crescimento da frota de veículo automotores com destaque para aos automóveis e motocicletas, e no que diz respeito à circulação das pessoas entre as cidades e bairros, além do agravante do acesso de caminhões que atuam na logística portuária, que crescem de maneira rápida e sem nenhum tipo de ação planejada a fim de evitar os transtornos provocados.

Na estrutura viária observamos um significativo aumento dos congestionamentos, com sucessivos aumentos no tempo de viagem, impactando economicamente nos custos energéticos, e socialmente na saúde física e mental da população, podendo inclusive colocar em risco a qualidade de vida. Outra questão ainda relacionada é a falta de estacionamentos e locais de parada, resultando em desgaste na procura de vagas e muitas vezes culminando em infração de parada em local proibido, o que fere os direitos dos demais e compromete ainda mais a mobilidade urbana, fazendo das cidades um ambiente propício para relações conflituosas e que podem ainda ter um resultado negativo sobre os índices de violência e nos acidentes de trânsito.

Pensar em alternativas para tais conflitos na mobilidade urbana, se faz urgente, haja vista estarmos à beira de um colapso, que põe em risco o crescimento econômico das cidades, e conseqüentemente a qualidade de vida. Essas alternativas devem levar em conta os múltiplos aspectos que envolvem a mobilidade, mas sempre priorizando o pensamento coletivo e deixando de lado o pensamento individualista, que por sua vez infelizmente ainda insiste em prevalecer, porém após erros passados já observados e vivenciados podemos hoje mostrar com mais clareza e força novas ideias que serão capazes de nos conduzir por novos tempos.

A prioridade deve ser dada sobre a revisão do plano diretor e de zoneamento urbano, onde seja revisto o zoneamento e seus impactos sobre o viário já existente, a fim de desafogar regiões e evitar que outras caiam no mesmo erro, ou ainda pior hajam zonas saturadas e outras ociosas, é preciso um equilíbrio sobre o uso do solo, bem como um rigoroso controle e planejamento sobre os polos geradores de tráfego, temos hoje um cenário marcado pelo excesso de viagens e deslocamentos. Não é necessário somente, trabalhar para ampliar as vias, criar obras de artes e sinalizações inteligentes, se fazem mais eficazes investimentos que priorizem a mudança da concentração dos polos geradores de tráfego, bem como a descentralização de serviços e atividades, e aonde isso não for possível o acesso deverá se dar prioritariamente com o uso de transportes coletivos, sendo um ótimo exemplo disso às regiões centrais das cidades, onde se concentram os serviços públicos, além do intenso e variado comércio e serviços, o viário dessa região não comporta o crescente número de veículos individuais circulando, se tornando assim um gargalo, e uma área constantemente sujeita a relações conflituosas sobre o espaço. O acesso aos centros devem se dar mediante ao uso dos modais a pé, não motorizado e público coletivo.

Esses planos não devem apenas trabalhar a mediação dos conflitos de circulação no âmbito da engenharia de tráfego, mas também na humanização, procurando ampliar a visão sobre as condições em que se negociam o espaço, conforme discorre Vasconcelos (2005 p. 28).

A rede de ciclovias ainda é pequena, e não é integrada entre as cidades, temos algumas cidades que possuem uma ciclovia que termina quando chega à divisa dos municípios, nos revelando que faltam ações que reúnam os prefeitos, que poderiam ter uma agenda metropolitana de projetos e ações entre municípios vizinhos, haja vista que a circulação é alta entre esses mesmos municípios, e também temos em avenidas que fazem essas ligações preocupantes índices de acidentes.



Ciclovias inacabadas entre Santos e São Vicente – Foto: Diário do Litoral

Hoje o que temos são ciclovias, que são em número menor que o potencial de ciclistas circulando e crescente, e que ainda não atendem de maneira satisfatória a áreas de interesses das cidades da baixada santista. “No caso específico do uso combinado com transporte público, um aspecto essencial é a garantia de estacionamento barato e seguro, por meio de bicicletários (Geipot, 2001 – VASCONCELLOS, 2006 P.170)”.



Bicicletário integrado a estação de metrô em São Paulo – Foto: GESp

O livro “O Bonde na cidade” de Maria Beatriz de Castro traz algumas experiências positivas com um estudo que revela a melhoria da mobilidade com o retorno dos bondes, agora denominados tramways ou tranvias, e aqui no Brasil, conhecidos como Veículos Leves sobre Trilhos (VLT), nesse sentido, onde algumas cidades europeias tiveram seus centros revitalizados através da restrição ao uso e acesso de veículos a essas áreas da cidade, onde o acesso foi priorizado com o uso do transporte coletivo, de um modo especial a colocando o potencial do uso do VLT, um transporte que consegue agregar importantes pontos positivos para sua aplicação em metrópoles e regiões metropolitanas, sendo: transporte de média capacidade, não poluentes e conseguem conviver em harmonia com os demais modais, além de promover uma integração do espaço de volta, com a cidade, com gramado, jardins, ciclovia e calçadas padronizadas e com acessibilidade, sem contar que reorganiza o tráfego de veículos, com sinalização semafórica inteligente, e monitoramento do tráfego por Centro Controle Centralizado (CCO).

E por que o bonde?

-“(...) porque este modo de transporte responde às necessidades em termos de número de passageiros transportados (...)”.

-“(...) para oferecer aos passageiros um transporte moderno com condições de conforto superiores”.

- “(...) para a saúde e o bem estar dos habitantes, reduzindo o espaço do automóvel para diminuir a poluição sonora e do ar.”.

-“(...) uma experiência eloquente em outras cidades: (...) tornou a circulação mais fluida e deu acessibilidade a bairros distantes (...), dinamizou as cidades onde foi implantado.”.

(CASTRO, 2007 P. 107 e 108)



Apresentação do Veículo Leve sobre Trilhos pela fabricante Vosso - Foto: Divulgação EMTU

A implantação do modelo VLT em seu trecho inicial entre São Vicente e Santos, é uma boa aplicação do sistema, porém ainda observo pontos conflituosos que não foram esclarecidos, como a questão da integração com os modais rodoviários, é preciso realizar um processo de reavaliação da pesquisa Origem-Destino, para promover uma adequada reestruturação das linhas de ônibus e micro-ônibus, a fim de que haja uma harmonia e integração física e tarifária, agilizando assim os deslocamentos. Outra questão é o tamanho da rede de VLT que não contempla a área continental da cidade de São Vicente (até o Samaritá) e a cidade de Praia Grande (Terminal Tático), além da falta de clareza e solução sobre a ligação seca com o Guarujá, as cidades ao redor do polo metropolitano Santos são áreas com uma elevada densidade demográfica e ainda em crescimento, onde a população faz uso do transporte público coletivo, e cujo maior número de viagens ocorre em direção à cidade de Santos, que continua sendo um polo de empregos, estudo e serviços.



Integração de sistema VLT com ônibus, na Bélgica – Foto: Wikimedia Commons

A integração do sistema VLT é fundamental para que o mesmo obtenha um bom desempenho operacional, e temos algumas lições do passado, com as quais devemos aprender, é o caso do extinto VLT de Campinas, outra região metropolitana, onde o mesmo circulou entre 1990 e 1995, e foi fadado ao fracasso pela falta de planejamento e gestão conjunta aos municípios, que poderiam ter trabalhado pela integração com os demais modais de transporte, que não ocorreu, levando o projeto ao fim.



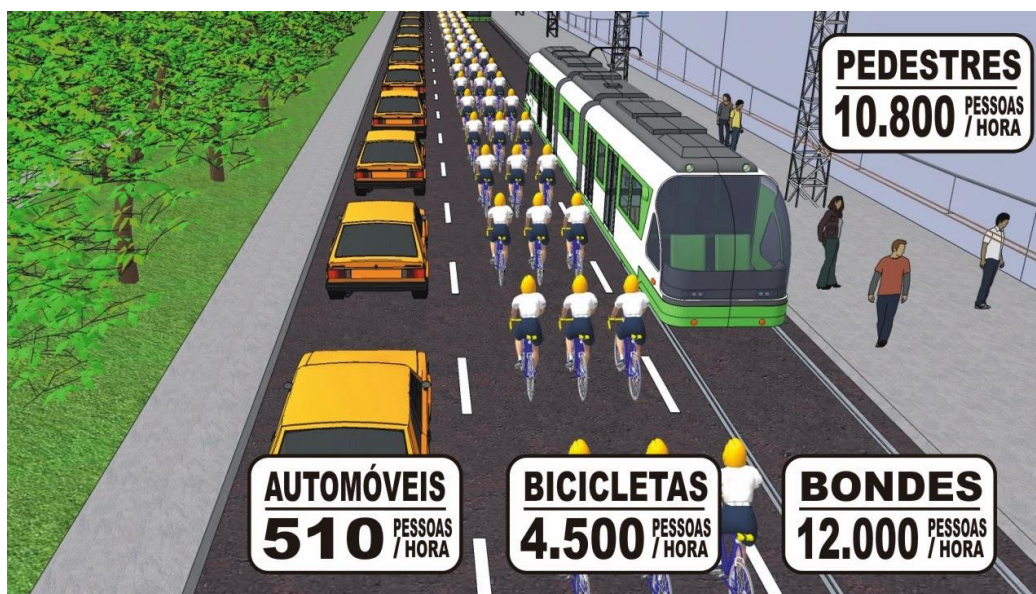
VLT Campinas – Foto: Alen Morrison

A integração do VLT também deve incluir a implantação de bicicletários, junto às estações e a rede de ciclovias que será implantada, além da possibilidade da ampliação do serviço de locação de bicicletas, que na cidade de Santos recebe o nome de Bike Santos, e que segundo dados atuais desde quando foi implantado já realizou quase 600.000 viagens, com mais de 45.000 usuários.



Estação das Bicicletas do Bike Santos - Foto: Divulgação – PMS

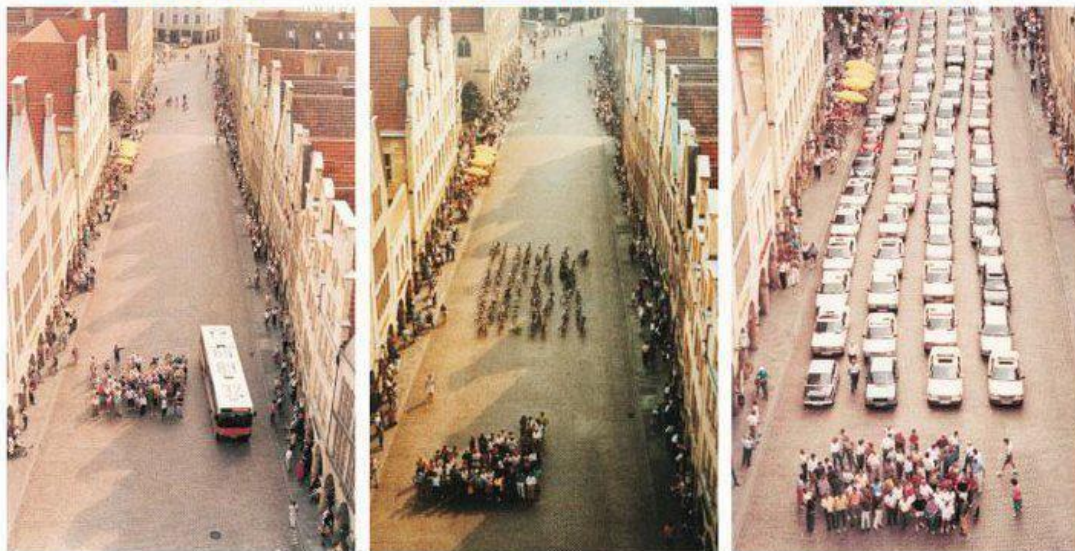
Um desafio importante também diz respeito ao resgate dos passeios públicos, com calçadas mais cuidadas e com acessibilidade, que melhorem e favoreça a circulação, em algumas áreas centrais as vias convencionais poderiam ser substituídas por calçadões ou mesmo bulevares, dando aos centros uma nova harmonia e reestabelecendo o espaço que fora quase que totalmente tomado por automóveis.



Fonte: http://bicicletadademaceio.blogspot.com.br/2011/01/uso-racional-do-espaco_31.html.

É preciso rever os custos em impactos ambientais e acidentes, sobre um olhar em que se preveja o coletivo sobre o individual, “Quem é afetado por quem. Tanto a poluição quanto os acidentes causados pelos automóveis podem ser vistos como um fenômeno de classe, nos sentido de que poucos com acesso aos automóveis causam danos à maioria que anda ou usa bicicletas ou transporte público. No entanto, a poluição também causa prejuízos ao próprio motorista...” (VASCONCELLOS, 2006 p.147)

ESPAÇO QUE 60 PESSOAS OCUPAM NO TRÂNSITO: ÔNIBUS BICICLETA CARRO



POSTER DO DEPARTAMENTO DE TRÂNSITO DE MUNIQUE, 2001

Com relação ao modal ônibus, nossa região metropolitana, ainda possui um elevado número de veículos, que ainda são presos a combustíveis poluentes, não existe uma política por parte das empresas concessionárias ou mesmo quando cooperadas, que invistam, por exemplo, em biocombustíveis, ainda não há tentativas em nossa região com o etanol e o hidrogênio, além da possibilidade de ônibus híbridos, e vale ressaltar que em nossa região temos uma topografia bastante favorável, pois por ser uma região predominante plana, não haveria sequer a famosa alegação da perda da eficiência dos motores.

Ainda nesse sentido, somente uma cidade possui o uso do trólebus, e mesmo assim em apenas uma linha e ainda mista com veículos dieleis, na cidade de Santos, que no passado já teve uma ampla rede de bondes, depois substituída por trólebus, hoje amarga com a desativação do serviço que foi acontecendo de forma gradual, contando atualmente com apenas seis veículos, que operam na linha circular 20, a motivação histórica alegada para a substituição dos trólebus pelos ônibus diesel não mais existe, hoje o país já conta com tecnologias e fabricação desses veículos nacionais, sendo que

além de não poluentes (sonora e atmosfera), eles duram até 4 vezes mais do que um modelo a diesel.



Tróibus de Santos – Foto: Rogério Bonfim

Os governos alegam também que o custo da operação de tróibus é alto, mas não vejo o porquê ainda se dá tantos subsídios para a venda de automóveis e mais recente também motocicletas, e não se subsidia o transporte público coletivo, com incentivos a tecnologias menos poluentes e com melhor capacidade de eficiência energética.

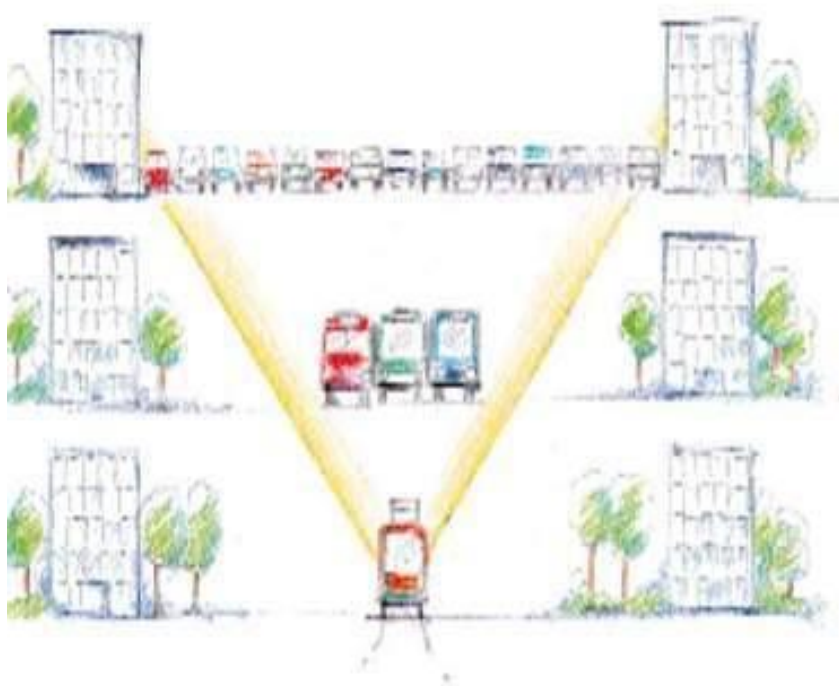
Por estarmos em uma região metropolitana, poderíamos ter aqui a criação de um sistema integrada metropolitano, a exemplo do realizado no ABCD, operado pela Metra, e esse poderia contar com uma rede com corredores, que poderiam ser operados com veículos tróibus e híbridos, além de uma integração com o VLT.



Fotos: Divulgação EMTU



O esquema a seguir ilustra bem a relação tipo de veículos versus ocupação do espaço.



Os automóveis precisam deixar de serem tratados como prioridade na circulação e ocupação dos espaços públicos, políticas como rodízio e outras que restringem a circulação dos automóveis são válidas, porém surtirão maiores efeitos, uma prática adotada em algumas cidades europeias, e também semelhantes à de algumas estações de metrô em São Paulo, que são os estacionamentos integrados a estações.



Sistema de estacionamento integrado ao metrô – São Paulo – Foto: Revista Veja SP

No caso europeu, eles recebem o nome de “parking and ride”, na tradução “estacionamento de transferência de modal”. Onde nos limites das cidades com mais adensamento, o se aproximar dos centros, o motorista deve estacionar seu veículo, e recebem a passagem de ida e volta para o uso do transporte público como meio de acesso, conforme cita Castro (2007 p.54).



ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS-ANTP

A nova mobilidade na região metropolitana da Baixada Santista é possível, e não está tão distante, bastam apenas concluir e operacionalizar algumas ideias e projetos têm muitos fatores a nosso favor, porém acredito que ainda falta um maior diálogo entre os 9 municípios que a compõe, pois muitas das questões devido ao alto grau de conurbação e de relações entre as cidades dependem de ações conjuntas, que iriam resultar em excelentes projetos e na significativa melhoria da qualidade de vida da população que hoje já são quase 1 milhão e 800 mil pessoas, que hajam espaços de equidades a favor do coletivo.

(*) **André Galdino Santos** – *Geógrafo, técnico em transporte ferroviário, professor, pesquisador na área da mobilidade urbana com o uso dos veículos sobre trilhos e sobre a memória dos transportes ferroviários brasileiros.*

Referências bibliográficas:

CASTRO, Maria Beatriz de. O boné na cidade: transportes públicos e desenvolvimento urbano. São Paulo: Annablume, 2007.

VASCONCELLOS, Eduardo de Alcântara. A cidade, o transporte e o trânsito. São Paulo: Prolivros – Fenaseg, 2005

VASCONCELLOS, Eduardo de Alcântara. Transporte e Meio Ambiente: conceitos e informações para análise de impactos. São Paulo: Annablume, 2006