

Curso de Gestão da Mobilidade Urbana

Ensaio Crítico - Turma 4

A mobilidade deve de pressupor ação integrada

Ivo Reck Neto (*)

Curitiba é a capital mundial do transporte coletivo, mas não pela qualidade de seus ônibus e pelos índices de IPK (índice de passageiros por quilômetro), mas sim pela forma de estrutura da rede, a qual permite a integração do passageiro em diversos trechos e somente pagando uma passagem e pelo seu expresso, modelo de transporte sobre pneus mais próximo que existe ao metrô e com um custo muito mais baixo.

Através da leitura de diversos estudos e artigos e de boa parte do conhecimento que foi adquirido no curso, conclui-se que Curitiba tem, nos últimos anos, priorizado lamentavelmente, o transporte individual. O binário, em seus cartazes de divulgação encontrados nos vidros traseiros de ônibus diz objetivamente sua intenção a qual é trazer mais espaço para os motoristas do transporte individual e não para os motoristas do transporte coletivo. Sabemos que anualmente, há mais de trinta anos, o IPPUC-Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba, gasta milhões em estudos para criação de um metrô o qual até hoje não foi implantado e nem mesmo licitado, e que tecnicamente não há demanda para um sistema como esse, de alto volume de transporte.

O que adiantar investir apenas no benefício dos modos motorizados individuais. Isso é o que tem se visto na cidade de Curitiba nesses últimos anos, boa parte das ações estão relacionadas a melhorar a fluidez dos veículos motorizados, a única relacionada às bicicletas, como exemplo de não motorizado, é a implantação de uma ciclo faixa na Avenida Marechal Floriano Peixoto, mas o que adianta o prefeito implantar essa ciclo faixa e depois vetar a Lei que foi aprovada pela câmara que garantia a criação de bicicletários em shoppings e hipermercados da capital, temos ai uma atitude totalmente contraditória. Mas são essa e outras atitudes que fazem com que o transporte individual continue a aumentar. Curitiba possui apenas 120 km de ciclovias, como visto no caso de Bogotá, esse valor esta quase três vezes maior, talvez o certificado de cidade melhor socialmente urbanizada da América latina não a pertença mais.

Curitiba é a capital social, e todos seus cidadãos querem que ela continue sendo, mas para que isso aconteça devemos de abraçar algumas causas, como incentivar a caminhada em viagens curtas, uso de bicicletas para atividades de lazer, claro a segurança nas vias deverá aumentar, mas isso intencionalmente irá acontecer, é só diminuir o uso do veiculo individual talvez ai sim algo ira melhorar. Talvez o importante seja haver um melhor planejamento do sistema de transporte e não essas ações

isoladas. São poucas as publicidades para desestimular o uso do carro, o que mais se vê, são aquelas comentando sobre as novas infraestruturas vias entre outras.

Uma iniciativa de Bogotá a qual se fosse implantada em Curitiba iria com certeza fazer com que o prefeito fosse linchado, foi à sobretaxa de 20 % sobre a gasolina. Sendo que 50% dela é convertida para novas vias para bairros marginais e o outro 50 % destinado ao Transmilênio.

Uma iniciativa semelhante à de Curitiba como já foi comentada acima em relação ao aumento das tarifas de estacionamento foi também uma forma também aplicada em Bogotá para diminuir o excesso de veículos nas principais avenidas. O pedestre também tem sido beneficiado com essas mudanças, sendo finalmente foi reconhecido com as diversas, recuperações em causadas e espaços públicos.

O fato de Curitiba ser ainda o exemplo no mundo da área de Transporte Urbano deve de ser mantido, opiniões pessoais foram geradas, mas por trás a todo um embasamento técnico e científico que podemos acompanhar para que de efetivo criem-se soluções positivas para que esse titulo de exemplo continue.

Tabela 1 – Algumas das Políticas Publicas voltadas ao Transporte Sustentável em três cidades referencia

Fonte: (autor)

Bogotá	Cidade do México – Av. Insurgentes	Curitiba
Transmilênio	Metrobús	Linha Verde
Ciclovias	Exclusão de veículos altamente poluentes na Av.	Fim do ESTAR* (apenas algumas avenidas do centro)
Pico-placa	Retrofit (toda a cidade)	Binários
Conscientização	Mobilidade sustentável	

*Estacionamento Regulamentado

O quadro acima identifica as principais iniciativas ligadas à mobilidade urbana que estão ou foram realizadas nesse inicio de milênio nas três cidades abordadas no trabalho.

Analisando o que significa e como funcionam essas iniciativas conclui-se que as relacionadas a uma mobilidade urbana sustentável na qual se incentiva a transporte não motorizado ou menos poluente são somente as de Bogotá e as do México DF, às de Curitiba dependendo do ponto de vista de interesse elas estão totalmente voltadas ao transporte individual. O fim do ESTAR em algumas das principais avenidas da cidade serve mais para descongestionar o transito do que para diminuir a poluição atmosférica. Se for analisado pelo que foi dito por Vasconcellos (2006) de que o congestionamento e o excesso de aceleração geram ainda mais poluição atmosférica talvez essa solução seja interessante.

Outra iniciativa realizada em Curitiba e a do Binário, outra a qual serve para descongestionar o transito em horários de pico. Essas duas políticas publicam



ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS-ANTP

incentivam diretamente o transporte individual e indiretamente o transporte coletivo, no caso o transporte público, durante entrevista realizada com um dos responsáveis pela parte de mobilidade urbana do IPPUC, como já foi citado acima, essas alternativas ajudam diretamente os dois modais, o coletivo e o individual, como será gerado mais espaço o tráfego irá fluir melhor, mas o importante é a diminuição do modal motorizado, pelas teorias atuais de aquecimento global e da elevada taxa de pessoas adoecendo devido à poluição atmosférica, essas alternativas não se consideram adequadas. Além dessas duas alternativas temos a Linha Verde, esse é o maior projeto realizado nos últimos dez anos e maior obra sendo realizado em todo estado. Mas o que isso adianta na diminuição da poluição atmosférica, mas ruas irão trazer veículos mais e assim em diante, mas poluição.

O projeto contém diversas estruturas interessantes ao transporte sustentável, mas mesmo assim ainda se incentiva o transporte individual. Esse projeto terá uma grande importância no sentido que irá descongestionar o trânsito nas vias que descolam as pessoas entre o norte e o sul da cidade, apoiando no descolamento entre o Pinheiro e o Santa Cândida, a necessidade de ter que ser usar o centro da cidade irá acabar, essa solução irá trazer grandes benefícios ao centro da cidade, região em que como foi citado em capítulos acima há uma maior concentração de gases poluentes devido ao excesso de edifícios os quais impedem a passagem de camada de vento as quais distribuem essa alta concentração e também diminuindo o ruído.

Curitiba comparada com Bogotá e Cidade do México, ainda está devendo no sentido de incentivar o fim do descolamento por veículos. Avaliando o lado social, Bogotá e Cidade do México não inferiorizam o transporte público, lá o transporte é considerado como uso igual por todos independente da classe social, não há uma propaganda como aqui no Brasil em que o transporte público é considerado de uso apenas por pessoas pobres e de baixa renda, essa é uma diferença na qual essas duas cidades estão bem avançadas.

Como já foi citado a respeito de países europeus, não avaliando na quantidade de modais que eles possuem, metrô, ônibus, entre outros, mas de que não existe esse preconceito no sentido de usar o sistema de transporte público. Talvez para que Curitiba melhore seu tráfego seja, a conscientização de todos de que o transporte é para todos, como o ar também é, sendo que ele não é respeitado de mesma forma por todos que o utilizam.

Como diz na Tese da Comissão de meio ambiente da ANTP (2005), que a mobilidade deve pressupor ação integrada que envolva a diminuição da poluição, a educação ambiental, criando novos hábitos de locomoção e a racionalização dos modos de transporte com critérios físicos operacionais e institucionais, talvez assim um dia teremos um transporte urbano sustentável.

() Ivo Reck Neto, Assessor Gabinete Vice Prefeita Prefeitura Municipal de Curitiba.*