

Curso de Gestão da Mobilidade Urbana

Ensaio Crítico - Turma 4

O futuro da mobilidade urbana, uma percepção sobre a cidade de Belo Horizonte

Renato Amorim Soares de Melo (*)

Dentro do curso de Gestão da Mobilidade Urbana da ANTP, algumas frases e conceitos me chamaram muito a atenção. Dentre estes, principalmente a citação:

“As cidades de hoje nada mais são que o futuro delas mesmas quando ainda estavam no passado.”

Observei, ao longo do curso que em quase todas as mensagens do fórum, somos todos unânimes: - É imprescindível envolver os leigos e proporcionar a participação da sociedade civil na discussão. Caso isto não seja alcançado, os gestores públicos terão muita abertura e liberdade para mudar o rumo do planejamento para onde o vento soprar (como acontece regularmente a cada quatro anos). Talvez, logo no início, ao começarmos a falar sobre gestão da mobilidade urbana, uma pergunta de ordem tecno-sociológica deveria ser feita:

- Qual a melhor estratégia para conseguir envolver os leigos e proporcionar a participação da sociedade civil na discussão da mobilidade urbana?

Somente com a participação da sociedade e da com a continuidade dos projetos e planos conseguiremos excelência e um transporte público capaz de nos atender bem nos seguintes quesitos:

- Acessibilidade
- Rapidez
- Frequência
- Regularidade
- Conforto
- Segurança
- Baixo Preço
- Confiabilidade.

Sejamos francos, quem se animará a deixar o carro em casa (ou deixará de almejar adquirir um), enquanto o somatório das notas destes quesitos (acima) no transporte público não for maior do que o somatório das notas atingidas com o do veículo particular?

A título de ilustração, e para compartilhar uma experiência particular:

- Morei por três anos em Barcelona onde tinha um carro e não o tirava da garagem. (era mais caro, menos confortável e não havia onde estacionar).
- De volta a Belo Horizonte, há alguns meses não utilizei, nem mesmo uma vez, o transporte público. (não é capaz de atender minhas demandas, quais sejam as listadas nos quesitos parágrafos acima).

Seria egoísmo? Todas as nossas opções e escolhas são embasadas em algo. No caso do transporte, creio plenamente no atendimento aos quesitos listados acima. Quando a confiabilidade falhar, perde-se público. Quando a segurança falhar, perde-se público. Quando a rapidez falhar, perde-se público.

Assim como participar da discussão a sociedade civil, devemos nos apressar, pois as oportunidades estão aí. Estão chegando Copa do Mundo e Olimpíadas 2016. Para ser sincero, creio que já perdemos o primeiro “bonde”, no caso de Belo Horizonte.

A escolha do BRT, sem um embasamento técnico suficiente, não me parece uma escolha adequada. Assim como foi dito em assembleia por um representante do governo, o BRT foi o plano B, o plano que “daria tempo”. Talvez mais valha deixar de executar uma medida paliativa para, no futuro, ter o caixa suficiente para algo mais duradouro e alinhado com a necessidade das cidades.

Uma obra de metrô é um empreendimento caro. Sim. Mas deve ser feita. Não podemos mais fingir que está bom ou criar medidas temporárias ou secundárias, como pintar uma faixa branca no asfalto e intitular: faixa de ônibus. Necessitamos de transporte eficiente!

Atualmente, em Belo Horizonte, é difícil passarmos uma semana sem escutar uma queixa a respeito da mobilidade urbana. Se não tomarmos medidas urgentes o milagre não acontecerá!

Outras perguntas frequentes e recorrentes por aqui são: e a topografia? Seria tudo implantado de uma vez? O traçado ideal seria este? Problemas existem em tudo. Cabe a nós, profissionais, técnicos, cidadãos e políticos encontrar a solução. Não é um privilégio mineiro ter uma topografia acidentada. Várias outras capitais que possuem um sistema eficiente de metrô possuem similar topografia. É um erro comparar: O metrô de Barcelona foi fácil, a cidade é toda muito plana. Barcelona está em média somente 7 metros acima do nível do mar.

O metrô está muito mais profundo. É muito mais difícil escavar dentro d’água que em cima da montanha. Outro exemplo de conquista técnica é o túnel (ferroviário) do canal da mancha ou *Le Tunnel sous la Manche*, que é um túnel submarino com mais de 50 quilômetros de extensão que liga o norte da França à Inglaterra em uma profundidade de aproximadamente 45 metros sob o solo do mar. O traçado de uma linha ou mesmo

o planejamento de uma única estação de metrô é um projeto muito complexo, exaustivo, que demanda tempo, tecnologias de ponta e técnicos qualificados. Devem-se levar em conta, orçamento, topografia, geologia, sociologia local, fluxos, eixos de crescimento, entre outros inúmeros elementos. A vantagem é que a tecnologia avança e as tuneladoras ou “tatuzões” são cada dia mais eficientes e econômicos. Existem modelos de perfuração que já deixam os túneis prontos após a passagem da tuneladora, utilizando um sistema de placas pré-fabricadas de concreto armado que montam o túnel como se fosse um quebra-cabeças.

Quando estimamos ou explanamos sobre o valor da instalação de um sistema de metrô, nos assustamos com os valores, pois eles saem da escala de grandeza do indivíduo e atingem a escala de sociedade. Tenho, assim mesmo, a sensação de que quando se fala sobre investimento em metrô, se fala com a conotação de um dinheiro morto. Não é assim de forma alguma. Todo o dinheiro investido na implantação gera empregos e isso é um fator social importantíssimo. Todos os trabalhadores envolvidos no processo pagam o devido imposto (dinheiro que volta ao governo). Tudo que o trabalhador gasta ou compra com o dinheiro ganho é novamente tarifado, como: alimentos, combustível, transporte moradia e vestuário (mais dinheiro que volta ao governo).

Após a conclusão de uma linha ou trecho de linha começa a captação de receita dos bilhetes, gerada pelo grande fluxo de pessoas transportadas pelo metrô. É notório o fato de que a economia floresce em bairros atendidos por linhas de metrô e de que o comércio local próximo às estações experimenta um crescimento que poucos equipamentos urbanos podem trazer. Dados curiosos retirados do site da Metrô BH sobre o metrô atualmente instalado (www.metrobh.gov.br):

- Uma viagem de metrô transporta o equivalente a 12 ônibus lotados.
- São realizadas 253 viagens por dia e mais de 6.600 viagens por mês.
- Mais de 40 milhões de pessoas são transportadas anualmente pelo metrô.
- A média mensal de usuários passa de 3,4 milhões de pessoas.
- A pontualidade no cumprimento dos horários é de 99,5%.

Estamos atrasados. O metrô é uma necessidade real e imediata. É a solução definitiva para os problemas de locomoção na cidade e uma enorme alavanca para a economia mineira. Em um segundo momento, poderíamos ainda vislumbrar trens de passageiros conectando as principais capitais do país.

Qual seria a ferramenta inicial para atingirmos este objetivo? Encontrarmos a resposta para a pergunta:

- Qual a melhor estratégia para conseguir envolver os leigos e proporcionar a participação da sociedade civil na discussão da mobilidade urbana?

() Renato Amorim Soares de Mel é Arquiteto da Renato Melo Arquitetura*