

Curso de Gestão da Mobilidade Urbana

Ensaio Crítico - Turma 4

Mobilidade Urbana Sustentável em Joinville

Vladimir Tavares Constante (*)

1. Introdução

O ensaio a seguir tem por objetivo apresentar o caso específico de Joinville, SC, uma cidade de médio porte onde exerço minha profissão de arquiteto e urbanista há 18 anos, trabalhando no planejamento urbano, mais especificamente na área da mobilidade urbana.

Ao longo do texto será apresentada a maior cidade catarinense sob o aspecto da mobilidade, sua história, formação e desenvolvimento. Com números, análises e considerações o ensaio tratará cada modal, em um cenário futuro, como proposição inicial para discussão, aqui representada no curso de Gestão da Mobilidade da ANTP.

2. Apresentação

A mobilidade urbana de Joinville é composta por diversos modos de transporte entre coletivos e individuais e entre motorizados e não motorizados. Como cidade de médio porte, apresenta uma divisão modal muito semelhante às cidades brasileiras acima de meio milhão de habitantes, mas difere-se em aspectos inerentes a sua cultura na mobilidade.

O problema dos transportes no Brasil, motivado principalmente pelo excessivo incremento da motorização e do transporte individual, se repete em Joinville e a discussão do tema mobilidade urbana sustentável começa a ocupar espaço nos grupos especializados e também, mesmo que de forma incipiente, na opinião pública em geral.

Enquanto nos debates políticos e nas enquetes jornalísticas o assunto é tratado de forma rasa, limitando-se às promessas de soluções viárias através de obras de vulto, onde os elevados e as duplicações são os grandes objetos de consumo, a comunidade acadêmica, principalmente com a Engenharia de Mobilidade da UFSC e a Fundação IPPUJ com o Conselho da Cidade debateram o tema de forma profunda, avaliando as informações da pesquisa origem-destino domiciliar 2010, os registros de acidentes de trânsito, os levantamentos de pontos críticos aos deslocamentos e com a realização de eventos técnicos, onde se destaca a realização do maior evento sobre mobilidade urbana da América, o Congresso da ANPET, em 2012.

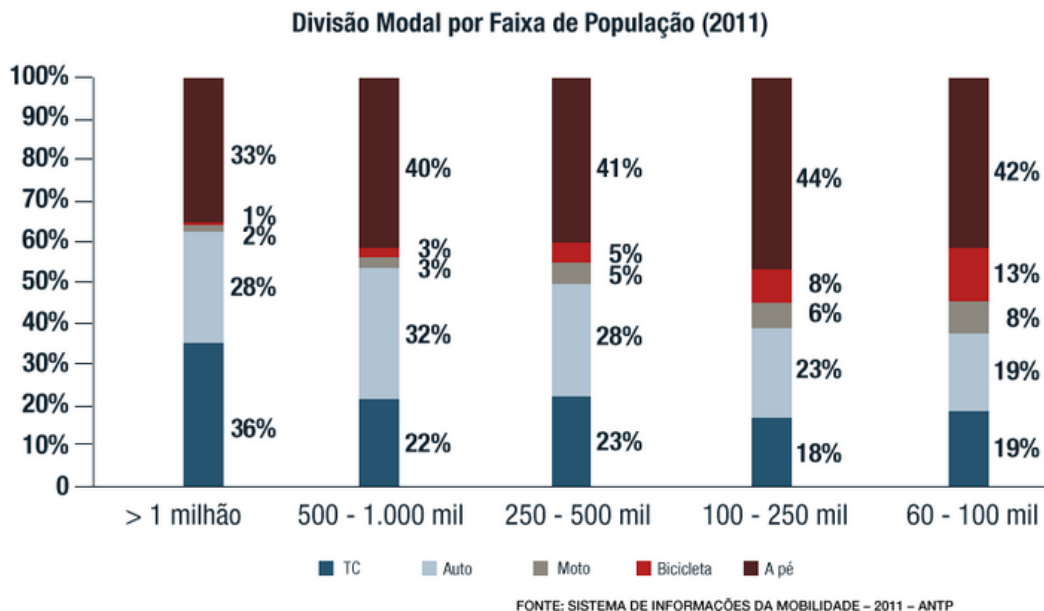
Ainda como parte do debate, vez por outra aparecem, sem grande aprofundamento técnico, tanto a necessidade de incentivar o uso da bicicleta como modo efetivo de deslocamento, quanto a qualificação do transporte coletivo através da mudança

tecnológica e introdução de modais de maior capacidade e apelo como o metrô de superfície e suas variações.

No âmbito do planejamento urbano, a questão da mobilidade sustentável, aquela em que o transporte coletivo e os modos não motorizados são valorizados, o Plano Diretor de Desenvolvimento Sustentável em 2008 instituiu as diretrizes: I – valorizar os modos não motorizados sobre os motorizados; II – priorizar o transporte coletivo sobre o individual e; III – Promover a fluidez com segurança. O acima apresentado está em perfeita sintonia com a nova Política Nacional de Mobilidade Urbana, Lei 12587/2012.

3. Divisão Modal

Em 2011, no Sistema de Informações sobre a Mobilidade da ANTP, a divisão modal por modo de transporte e classe de população das cidades brasileiras é apresentada na **Erro! Fonte de referência não encontrada**.abaixo.



Por sua vez, na realidade de Joinville se constata que 40,49% das viagens são realizadas por meio de automóveis e motocicletas, 25,27% das viagens são realizadas pelo transporte coletivo. Os deslocamentos a pé, isto é, a caminhada representa 23,11%, enquanto as viagens realizadas pelo modo bicicleta representam 11,13% dos deslocamentos realizados.

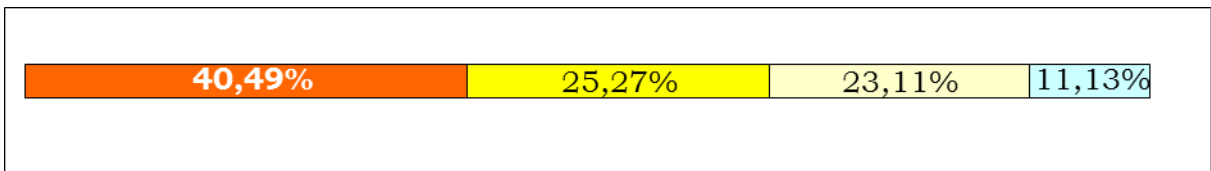


FIGURA 2 - DIVISÃO MODAL POR MODO DE TRANSPORTE E CLASSE DE POPULAÇÃO DO MUNICÍPIO DE JOINVILLE – FONTE: IPPUJ -2010

Sob outra perspectiva, a atual quantidade de veículos automotores (350 mil) resulta de um crescimento de frota que tem dobrado a cada década e os problemas sobre um

sistema viário praticamente inalterado neste mesmo período, se evidenciam principalmente se confrontados os dados da pesquisa ODD 2010.

A eficiência dos modos individuais é muito baixa em relação ao modo coletivo. Enquanto os automóveis são 73,1% da frota em circulação, este modo registra 34,55% dos deslocamentos da população e as motos que são 22,5% da frota, transportam apenas 5,94% dos joinvilenses. Já os ônibus são apenas 0,6% do total e transportam 25,27% da população.

Para reverter este quadro e buscar uma mobilidade mais sustentável o ensaio apresenta considerações sobre a mobilidade urbana futura em Joinville aplicadas aos modos, coletivo, a pé e de bicicleta.

4. Considerações sobre a mobilidade futura em Joinville por viagem a pé

Relativo às viagens futuras pelo modo a pé considerou-se além das questões de acessibilidade inerentes ao modo, mas como uma forma de potencializar o acesso ao SIT, onde as vias deverão ser dotadas de passeios em perfeitas condições de trafegabilidade e deverão compor um trajeto seguro do cidadão aos equipamentos urbanos e ao transporte coletivo.

A meta estabelecida é elevar o índice de caminhabilidade nas calçadas de Joinville de 4,5 para 7,5 até 2020.

5. Considerações sobre a mobilidade futura em Joinville por bicicleta

Como forma de potencializar a integração intermodal, as vias cicláveis deverão ser implantadas prioritariamente na região alimentadora do sistema de transporte até aos bicicletários das estações;

Na região mais central, um sistema de *bikesharing*, com um mínimo de 30 estações nos principais pontos de origem e destino e integrado ao transporte coletivo serão implantadas para completar e ampliar as viagens dos cidadãos.

Este pensamento está vinculado ao alcance de até 8 km (WRIGHT, 1988) de distância origem-destino;

As ciclovias deverão ocupar de 10 a 15% da rede cicloviária, restando às ciclofaixas, que em sua maioria são implantadas suprimindo-se as faixas de estacionamento, a maior parte desta rede;

Meta: atingir 20% dos deslocamentos na cidade em 2020;

Para a implantação de uma malha cicloviária de 330 km, o total estimado é de 20 milhões de reais.

6. Considerações sobre a mobilidade futura em Joinville por modo coletivo

O sistema integrado de transporte coletivo deverá se apoiar em uma rede de vias exclusivas (corredores segregados e faixas) implantados principalmente nos eixos troncais e nos acessos às estações de integração;

As estações de integração deverão conter bicicletários protegidos de intempéries, vigiado e integrado por bilhetagem automática com o SIT;



ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS-ANTP

Meta: atingir 40% dos deslocamentos na cidade em 2030;

Para a implantação de uma rede de vias exclusivas de 80 km, o total estimado é de 160 milhões de reais.

Conclusão

Os estudos sobre mobilidade em Joinville, de forma epistêmica, são recentes e a Fundação Instituto de Pesquisa e Planejamento para o Desenvolvimento Sustentável de Joinville tem reservado parte de seus trabalhos para este tema, seja nas pesquisas, nos estudos ou projetos.

Depois de realizar o Plano Diretor de Desenvolvimento Sustentável, está na hora de proceder ao debate transparente e democrático e a proposição participativa das ações e metas para mobilidade sustentável.

A considerar os exemplos de sucesso de cidades europeias, mas também os acontecimentos marcantes demonstrados no mês de Junho aqui no Brasil, um pacto pela mobilidade, envolvendo as três esferas de governo, pode ser o caminho para que as cidades brasileiras encontrem a melhor condição de sustentabilidade no desenvolvimento urbano, econômico e social.

Em Joinville o que se espera é a valorização da cultura e tradição no uso da bicicleta, a retomada do transporte coletivo como modal principal e a redução de uso dos meios de transporte individuais motorizados que geram deseconomias para a toda sociedade joinvilense.

Quanto ao ensaio crítico realizado, espera-se que os conhecimentos ministrados no curso possam ser vistos nas informações apresentadas e na dissertação das proposições que aqui foram reunidas e ilustradas a partir da experiência profissional do aluno/autor no planejamento da mobilidade sustentável joinvilense.

() Vladimir Tavares Constante é Presidente da Fundação Ippuj - Prefeitura de Joinville.*