

Curso de Gestão da Mobilidade Urbana

Ensaio Crítico - Turma 6

Os desafios da (i)Mobilidade Urbana e propostas de solução

André Rodrigues de Oliveira (*)

Um dos maiores desafios encontrados pelo mundo de hoje é o forte movimento de urbanização. A América Latina é hoje a região mais urbanizada do mundo, sendo que o Brasil, por exemplo, já possui 87% de sua população vivendo em cidades.

E esta situação tem causado impactos em diversas áreas urbanísticas, em especial, a mobilidade. Ou melhor, na situação atual, a (i) mobilidade urbana.

Existem três perguntas que podem nos explicar um pouco do comportamento de nossa sociedade em relação a (i) mobilidade urbana. E em geral, é muito fácil prever as respostas que vamos obter:

- 1 – Caso você tenha opção para realizar seus deslocamentos diários, qual escolheria - transporte público, carro ou não motorizado?
- 2 – Você pensa no impacto de seus deslocamentos?
- 3 – Independente da maneira que você realiza seus deslocamentos diários, você está satisfeito com sua mobilidade?

A grande maioria provavelmente escolheria o carro, sem avaliar possíveis impactos como poluição ou congestionamentos e finalmente uma unanimidade quase certa – insatisfação geral.

Se fosse possível priorizar um dos aspectos a melhorar para reduzir esta insatisfação geral com a (i) mobilidade urbana, o tempo de viagem é o que provavelmente seria escolhido pela maior parte das pessoas, já que tempo é nosso bem mais valioso, uma vez que é limitado.

Talvez no futuro uma das maneiras icônicas de representar nossa era serão os congestionamentos. Poderíamos concluir que os carros são os vilões de nossa história. Carros ainda não saem sozinho da garagem e vão para as ruas para saciar sua vontade incontrolável de criar congestionamentos. Na verdade a situação que vivemos hoje está relacionada ao comportamento de nossa sociedade.

Então como motivar uma mudança de comportamento?

Imagine os desafios que são necessários transpor para uma pessoa que decide se locomover por ônibus em uma operação tradicional :

Falta de informação: qual ônibus pegar, onde e quando— a maioria das cidades não possui sistemas de informação fácil acesso nem nas paradas nem na internet.

Falta de confiabilidade: mesmos que conheça a tabela de horários, o usuário não tem certeza que o ônibus vai chegar na hora programada.

Falta de segurança: tanto nas paradas quanto nos veículos, muitas cidades não apresentam condições seguras.

Falta de conforto: ônibus velhos, lotados dificilmente serão estimulantes.

Falta de prioridade: os ônibus disputam espaço nas vias com automóveis muitas vezes carregando só uma pessoa.

Tempo de viagem excessivo: esse é o mais fácil de se medir e o que mais impacta negativamente o transporte público.

É muito difícil estimular alguém em um cenário negativo como este.

Felizmente nossa sociedade passou a clamar por melhorias na mobilidade urbana, em especial para o transporte coletivo e que mostra que há uma disposição para mudar nossos paradigmas, buscando uma mobilidade que nos permita um rápido deslocamento, de fácil acesso, com conforto, segurança, sustentável, e claro, tudo isto a um preço justo. E que seja uma solução ainda para nossa geração, transformando o que hoje é a única opção para muitos na melhor opção para todos.

A competição entre os meios de transporte pode ser entendida como uma das razões da situação atual e que deve ser substituída por uma filosofia de um sistema totalmente integrado de mobilidade urbana, extraindo o melhor de cada modal e em especial incentivando o transporte público e o individual não motorizado, como bicicletas.

Dois casos refletem como é as cidades que provaram ser possível melhorar o cenário de mobilidade trabalhando especialmente com sistemas de ônibus.

Nos anos 90, a cidade de Bogotá passava por um dilema. Uma cidade com aproximadamente 7 milhões de pessoas e um tráfego com velocidade média de 7 km/h. Pouca coisa mais rápido do que caminhar. Além disso o sistema de ônibus era todo baseado em micro-ônibus operados de maneira descoordenada. Foram considerados projetos para construir vias elevadas para os carros transitarem mais livres. Porém esta não foi a decisão. Inspirados pelo modelo de corredores exclusivos de ônibus com embarque em estações exclusivas e em nível da cidade de Curitiba, Bogotá investiu em um sistema organizado de transporte público a uma fração do custo do projeto viário. A partir de um planejamento bem elaborado o sistema foi construído e a operação começou em Dezembro de 1999, recebendo o nome de Transmilenio.

Hoje transporta cerca de 51.000 passageiros por hora/sentido, superior a muitos sistemas de metro do mundo. A redução do tempo de viagem foi da ordem de 50% em alguns casos, além de um alto nível de qualidade e confiabilidade levando a índices de satisfação dos usuários de cerca de 75%.



ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS-ANTP

O Transmilênio é o caso mais famoso de implementação do sistema que ficou conhecido como BRT, *Bus Rapid Transit*. Este modelo é hoje seguido por centenas de cidades do mundo, ganhando destaque no Brasil nos últimos anos.

Bogotá segue evoluindo. Em junho de 2012 iniciou a operação o SITP - Sistema Integrado de Transporte Público, que agrega empresas que irão substituir a operação tradicional dos micro-ônibus por veículos mais modernos e que operam de maneira gerenciada.

Bogotá tem ainda ações de restringir a utilização dos carros com rodízio em dias alternados além de um grande incentivo ao uso de bicicletas, com mais de 300 km de vias exclusivas.

O seguinte caso é a respeito do Rio de Janeiro. A cidade baseou seu plano de mobilidade para receber os Jogos Olímpicos de 2016 em sistemas de ônibus BRT, além de criar um novo tipo de serviço, o BRS (*Bus Rapid Service*) que surgiu da necessidade de melhorar o trânsito em regiões importantes que, por motivos de espaço ou até mesmo demanda não comportariam uma infraestrutura de corredor exclusivo, caso do BRT. A primeira implantação do BRS foi na Avenida Nossa Senhora de Copacabana, que antes possuía um tráfego caótico, com automóveis e ônibus misturados, trocando de faixa com frequência.

Para mudar este cenário, ações efetivas como a implantação de faixa prioritária para os ônibus, informação ao usuário e identidade visual nas paradas, novos ônibus com visual moderno e o uso da tecnologia para fiscalização, o sistema BRS começou a operar naquela área da cidade.

Os resultados obtidos foram imediatos. Redução no tempo de viagem na ordem de 30 a 40 % dependendo do horário. Foi ainda possível redução de frota, sem reduzir a capacidade, já que antes os ônibus não ficam mais presos nos congestionamentos, otimizando os custos de operação e reduzindo também a poluição. Os carros também foram beneficiados com melhor fluidez, já que os ônibus não cruzam mais as pistas ou interferem quando param nos pontos.

A filosofia de sistema integrado, contando com a melhoria dos serviços de ônibus, é capaz de proporcionar resultados muito positivos em um prazo relativamente curto. Primeiro, pensar de maneira estruturada e integrada, destinar corredores ou faixas prioritárias ao transporte público com fácil acesso aos pedestres, estações modernas e seguras. Utilização massiva da tecnologia para gerenciar o sistema e informar ao passageiro, ônibus modernos, confortáveis, limpos com diferentes capacidades para atender as diversas demandas, além da possibilidade de criar novas ofertas de serviços diferenciados, como linhas com serviço executivo, em que a viagem é feita sentada, com ar-condicionado.

E felizmente estas ideias estão se espalhando. Já são centenas de cidades pelo mundo com sistemas de prioridade ao ônibus. No Brasil a sociedade vem cobrando melhorias e

ações começam a ser tomadas, como em São Paulo que em um tempo curto irá implementar mais de 200 km de faixas exclusivas.

Esperamos que, em um futuro breve, aquelas três perguntas iniciais tenham respostas diferentes, pois estaremos todos nos deslocando em transporte público ou outra alternativa não motorizada, já que serão a melhor opção, conscientes dos impactos e benefícios da nossa opção e o principal, satisfeitos com isso.

() André Rodrigues de Oliveira, Engenheiro mecânico e MBA em gestão empresarial, Trabalha Scania Latin America Product Area Manager.*

Referências:

<http://www.transmilenio.gov.co/>

<http://brsrio.com.br/>

<http://www.onu.org.br/cidades-al-caribe-2012/>

Material didático Curso Gestão da Mobilidade Urbana ANTP – Turma 6