

Curso de Gestão da Mobilidade Urbana

Ensaio Crítico - Turma 8

A Mobilidade Urbana em Teresina – PI

Vinicius Mourão Santana Rufino (*)

Nessa nova era em que vivemos, nos deparamos com uma problemática que atinge a todos, em âmbito mundial: a Mobilidade Urbana. Com o crescimento dos grandes centros, cada dia mais e mais novas dificuldades acabam surgindo, e dentre elas, a citada anteriormente é a que mais afeta ao direito de ir e vir dos cidadãos.

Neste trabalho, será abordada a Mobilidade Urbana na ótica do transporte coletivo de passageiros.

O transporte coletivo é parte fundamental de qualquer plano de mobilidade urbana, uma vez que é um dos responsáveis por garantir a liberdade de ir e vir dos cidadãos. Sendo assim, é necessário que se dê atenção aos diversos fatores que incidem neste transporte, para que se dê ao cidadão a garantia do seu serviço com bom atendimento.

Para se ter um transporte público que atenda às normas do Plano de Mobilidade Urbana, é necessário focar em três aspectos básicos:

- Operação
- Controle
- Fiscalização

- **Operação**

Para se ter uma operação adequada a qualquer realidade, devem ser elencados os pontos principais de questionamento do sistema: Qual a modalidade de operação? Qual o tipo de estrutura viária a ser utilizada? Como planejar a operação?

➤ **Modalidade de operação**

Normalmente, vemos as cidades em crescimento com operações em linhas radiais / diametrais / circulares, principalmente aqueles municípios em que a maioria das atividades econômicas se concentram em uma região específica (normalmente o centro da cidade), que tendem, com a evolução do crescimento destas, a gerarem itinerários coincidentes, ramificações defasadas e linhas com pequena frota e muita demanda. Sendo assim, um caminho natural a ser seguido é utilizar um sistema tronco-alimentar, para dar mais segurança à operação.

No sistema tronco-alimentar, diferentemente do sistema radial, os itinerários em corredores coincidentes são otimizados, o que faz com que se reduza consideravelmente o tempo de espera dos passageiros, dando maior agilidade ao sistema. Em conjunto com corredores exclusivos e vias segregadas, as linhas troncais

tendem a ter rendimento máximo dentro do sistema. Da mesma forma, as linhas alimentadoras acabam por fazer um papel mais eficiente dentro dos bairros, uma vez que, com menos tempo de viagem por itinerário, pode ser feita uma irrigação melhor para atendimento às comunidades, com um tempo de espera dentro do nível aceitável.

Com esse sistema aliado à tecnologia da bilhetagem eletrônica, é plenamente possível, inclusive, implantar a operação com um custo menor, uma vez que, dessa forma, pode-se conceber terminais de integração com plataformas abertas, o que reduz custos com pessoal e com infra-estrutura.

➤ **Estrutura Viária**

Para termos uma operação adequada das linhas de ônibus, é necessário que se perceba e conceba por quais vias os veículos irão trafegar. É preciso avaliar as vias, e, se possível, dar prioridade aos veículos de transporte coletivo.

Por isso, a adesão a corredores exclusivos, BRT's, BRS's é tão importante. Com o colapso do trânsito atual, com excesso de veículos de transporte individual, aliados a uma má formação dos condutores dos mesmos, é necessário que se faça, ainda que forçosamente, uma separação das vias para dar mais vazão ao transporte coletivo, e, assim, valorizar mais o sistema.

➤ **Planejamento**

Aliado à avaliação da estrutura viária e modalidade de operação, é necessário se fazer um planejamento adequado à operação, avaliar levantamentos de demanda, e calcular a melhor oferta para as variadas regiões do município.

• **Controle / Fiscalização**

Não basta apenas definir a operação, os melhores horários, distribuição de vias. É preciso fazer o controle e a fiscalização adequadas para o bom funcionamento do sistema. Atualmente, o processo de controle em voga é o uso de sistemas de gestão de operação baseados em GPS/GPRS, que coleta os dados de localização geográfica de cada veículo, cruza com dados determinados para a operação, e processa as informações de modo a fornecer os dados pertinentes à mesma. Com esse sistema, é possível se fazer um acompanhamento adequado para o melhor cumprimento de horários, evitar desvios de rota e excessos de velocidade, assim como também pode dar uma maior segurança aos usuários do sistema.

Assim, para se ter um perfeito plano de mobilidade, deve-se ter a máxima atenção ao transporte coletivo. Sem ele, ou mesmo com a sua deficiência, a tendência para as cidades é de o próprio sistema de mobilidade entrar em colapso. Por isso, é necessário que se trate do problema de transporte coletivo como prioridade, dando a devida



ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS-ANTP

atenção, valorizando e estimulando o cidadão a fazê-lo o seu principal meio de transporte. Dessa forma, se estará contribuindo para uma cidade menos poluída, com maior qualidade de vida, e melhor para se habitar.

A Mobilidade Urbana em Teresina – PI

Em Teresina – PI, fora apresentado um Plano Diretor de Transportes Urbanos em 2008, de onde algumas implementações estão sendo postas em prática.

O Plano Diretor abrangeu todos os itens pertinentes à mobilidade, tais como transporte individual, transporte coletivo, transporte não-motorizado, estrutura viária, e deu projeções para os próximos 20 anos.

Teresina tem 836.475 habitantes, uma frota de 348.120 veículos, e um sistema viário que já não absorve mais tal quantidade de veículos circulando por eles diariamente. Além disso, conta com sete pontes que ligam as duas partes da cidade, cortada pelo Rio Poty.

No Plano Diretor, os principais pontos discutidos no sentido de melhorar a Mobilidade Urbana são justamente as implementações de corredores exclusivos de ônibus, um sistema tronco-alimentar, e a adesão de binários e novas pontes para dar uma melhor fluência ao tráfego de modo geral. Os terminais de integração estão em fase de projetos para implementação, assim como os corredores exclusivos, da mesma forma.

Dessa forma, a expectativa é que até 2015 o sistema de transportes de passageiros de Teresina esteja em uma situação mais favorável, tanto em termos de operação, quanto em termos de custo para o usuário.

() Vinicius Mourão Santana Rufino, Gerente de Fiscalização e Controle Superintendência Municipal de Transportes e Trânsito de Teresina – PI.*