

OS CAMINHOS DA MOBILIDADE URBANA EM JUIZ DE FORA

***Carlos Eduardo Meurer**

INTRODUÇÃO

Com cerca de 84% da população vivendo nas cidades, o Brasil é um país predominantemente urbano. Ocorre que os benefícios da urbanização não são acessíveis para uma parcela significativa da população que deveria ter acesso às oportunidades de trabalho, educação, saúde, lazer e a todas outras dimensões da vida cotidiana. Portanto, é necessário que se busque a melhoria das condições materiais e subjetivas de vida nas cidades, a diminuição da desigualdade social e a garantia da sustentabilidade ambiental, social e econômica.

Dentre os muitos temas envolvidos na gestão urbana, o da mobilidade tem fundamental relevância. Primeiro, por ser um fator essencial para todas as atividades humanas; segundo, por ser um elemento determinante para o desenvolvimento econômico e para a qualidade de vida; e, terceiro, pelo seu papel decisivo na inclusão social e na equidade na apropriação da cidade e de todos os serviços urbanos.

Segundo o Movimento Nacional pelo Direito ao Transporte – MDT, a liberdade de ir e vir, direito garantido pela Constituição Federal, é o princípio que norteia a mobilidade urbana e deve ser exercido com autonomia e liberdade pelos indivíduos. É preciso pensar a mobilidade urbana na perspectiva do direito à cidade, estruturado em três eixos: - o direito de ir e vir e circular livremente nos diferentes espaços da cidade; - o direito ao espaço público, ao seu uso e apropriação; – e o direito a acessar os serviços e equipamentos públicos.

Como atributo das cidades, a mobilidade urbana se refere à facilidade de deslocamentos de pessoas e bens no espaço urbano. Tais deslocamentos são feitos através de veículos, vias e toda a infra-estrutura que possibilitam esse ir e vir cotidiano. Isso significa que a mobilidade urbana é mais do que o que chamamos de transporte urbano, ou seja, mais do que o conjunto de serviços e meios de deslocamento de pessoas e bens. É o resultado da interação entre os deslocamentos de pessoas e bens com a cidade. Pensar a mobilidade urbana é, portanto, pensar sobre como se organizam os usos e a ocupação da cidade e a melhor forma de garantir o acesso das pessoas e bens ao que a cidade oferece (locais de emprego, escolas, hospitais, praças e áreas de lazer), não apenas pensar os meios de transporte e o trânsito.

Hoje, as condições de mobilidade urbana nas cidades brasileiras, via de regra, apresentam-se em padrões insuficientes para atender as demandas das populações. Retenções e congestionamentos frequentes, sistema de transporte coletivo perdendo eficiência rapidamente, grande número de acidentes de trânsito, pedestres circulando em condições inadequadas de conforto e segurança e os impactos ambientais produzidos pelo sistema de transporte urbano geram uma perda de tempo, de energia e até mesmo de saúde para os que vivem nas cidades.

Essa situação tende a se agravar: a falta de transporte público de qualidade estimula o uso do transporte individual, que aumenta os níveis de congestionamento e poluição. Esse uso ampliado do automóvel estimula, no médio prazo, a expansão urbana e a dispersão das atividades, elevando o consumo de energia e criando grandes diferenças de acessibilidade às atividades. A ausência de planejamento e controle que ordenem o uso e a ocupação do solo acaba por deixar que o desenho da cidade seja resultante exclusivamente de forças de mercado, que tendem a investir nas áreas de maior acessibilidade, frequentemente com graves impactos ambientais e sobre o sistema de circulação local. Calçadas e áreas verdes são progressivamente utilizadas para circulação ou estacionamento de veículos. Ruas de trânsito local transformam-se em vias de articulação do sistema viário, praças se transformam em rotatórias, cruzamentos semaforizados ou terminais, e áreas de fundo de vale passam a abrigar avenidas.

Para se chegar a uma Mobilidade Sustentável, é necessária a atuação do poder público, com uma política de Estado (e não apenas de Governo) voltada às demandas e propostas advindas das mobilizações e dos espaços democráticos de participação da sociedade. As principais propostas e reivindicações com o objetivo de alcançar um modelo sustentável para a mobilidade urbana, segundo o MDT, são:

- o direito de acesso ao transporte coletivo de qualidade para todos, com tarifas acessíveis e acessibilidade universal;
- reverter o atual modelo de mobilidade Urbana, restringindo e disciplinando a circulação do transporte individual motorizado (carros e motos), com gestão integrada de trânsito e transporte;
- priorizar o uso das vias para o transporte público coletivo e os modais não motorizados de transporte (a pé ou bicicleta);
- utilização de combustíveis limpos.

DESENVOLVIMENTO INSTITUCIONAL

A reformulação institucional e organizacional da Secretaria de Transporte e Trânsito - SETTRA para exercer o planejamento e a gestão da mobilidade urbana foi uma primeira providência que a Prefeitura de Juiz de Fora tomou, no início de 2009, visando a assegurar o atendimento às necessidades de deslocamento da população com segurança e confiabilidade. A SETTRA tem por objeto o planejamento, a organização, a direção, a coordenação, a execução, a delegação, o controle e a fiscalização da prestação dos serviços públicos relativos a transporte coletivo e individual de passageiros, tráfego, trânsito e sistema viário municipal. Seus principais processos passaram a ser:

- Regular e gerir os sistemas de transporte e circulação;
- Planejar transportes e circulação;
- Articular-se com a política de uso e ocupação do solo;
- Gerir engenharia de tráfego;
- Educar para o transporte e trânsito;
- Fiscalizar o transporte e o trânsito.

Ainda com o intuito de aperfeiçoar seus trabalhos e obter resultados eficazes, a SETTRA decidiu participar do Prêmio ANTP de Qualidade, o que revela a preocupação não só da Alta Direção, mas de todos os níveis hierárquicos da SETTRA, com o objetivo de melhorar as práticas de gestão e respectivos padrões de trabalho. Para tanto, a SETTRA contratou a Faculdade de Administração e Ciências Contábeis - FACC da Universidade Federal de Juiz de Fora para assessorá-la.

Embora mantenha uma intensa vitalidade, haja vista o nível de mobilidade observado em suas avenidas, ruas e galerias, o núcleo central de Juiz de Fora mostra sinais claros de perda de qualidade. Constantemente, matérias divulgadas pela imprensa, discussões em vários setores da sociedade e iniciativas pontuais de atuação dirigidas a essa área demonstram a preocupação com os temas relativos à degradação do local.

No caso de Juiz de Fora, a reestruturação viária e a melhoria da qualidade do transporte coletivo se revestem de indutores de intervenções urbanísticas consistentes e capazes de despertar nos cidadãos sentimentos de identificação e de pertencimento em relação à cidade. Abrem também a possibilidade de se colocar, com muita objetividade, questões recorrentes como a dos camelôs, da carga e descarga, das placas e letreiros, dos calçadões e mesmo de se repensar o papel dos estacionamentos no centro como fator de manutenção da atratividade, da dinâmica e da sobrevivência da significativa estrutura comercial e de serviços, residencial, cultural e institucional ali instaladas.

TRANSPORTE COLETIVO URBANO

O PDTU, como fator de planejamento estratégico, indicou a necessidade de solucionar as sobrecargas na Área Central, melhorando o nível de serviço a partir da ampliação da capacidade viária e da segurança no trânsito. Indicou, paralelamente, a necessidade da implantação de um sistema tronco-alimentador para o transporte coletivo urbano, com elevados níveis de integração, indicando duas alternativas tecnológicas para a operação da rede tronco. A primeira, a partir da utilização de ônibus articulados, de grande capacidade, interligados aos veículos de capacidade convencional, além da utilização de bilhetagem eletrônica. A segunda, utilizando o Veículo Leve sobre Trilhos (VLT), integrado aos ônibus convencionais.

Entre 2005/2006 foi desenvolvido um estudo de viabilidade para a implantação de VLT na cidade. Em função dos altos custos envolvidos, da necessidade de patamares mais elevados de demanda e da dificuldade espacial para a integração entre os dois modais na malha viária, o estudo mostrou a inviabilidade de implantação da tecnologia VLT para o horizonte de projeto de 2030.

No início de 2009, a SETTRA lançou edital objetivando a contratação de uma Empresa de Consultoria especializada em Transporte e Trânsito que iria, sob sua supervisão e acompanhamento, desenvolver Estudo Técnico visando à Reestruturação do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Juiz de Fora utilizando o modal ônibus, e que serviria de base para a Licitação da Concessão do mesmo. Para o embasamento do procedimento licitatório da Concessão, entende-se que seja necessário o desenvolvimento do citado Estudo Técnico, como planejamento tático, que indicaria um novo modelo operacional para o Sistema como forma de dotar a cidade de um serviço mais eficiente, racional, atrativo e ofertado a preço justo.

Entretanto, em agosto de 2009, na véspera da divulgação do resultado da licitação para a contratação do estudo, foi determinada, pelo Tribunal de Contas do Estado – TCE, a suspensão do procedimento licitatório. Embora respondidos de forma imediata todos os questionamentos feitos pelo Tribunal, até a presente data não houve manifestação definitiva do TCE sobre o assunto e, dessa forma, estamos aguardando para que a cidade possa buscar avanços nas questões relativas ao transporte público, elemento vital para o cotidiano das pessoas e da cidade.

REESTRUTURAÇÃO URBANO-VIÁRIA

A implantação, em 1982, da canaleta central da Avenida Barão do Rio Branco, para a operação segregada do transporte coletivo urbano, transformou-a no mais importante

corredor de transporte da cidade, além de proporcionar ganhos significativos para o sistema e para a circulação do tráfego em geral, além de ter promovido uma nova dinâmica para a antiga avenida, ao agregar soluções urbanísticas às intervenções viárias. Atualmente, a Av. Rio Branco apresenta claros sinais de saturação que são percebidos nos passeios, nas plataformas de embarque/desembarque e nas pistas de tráfego, tanto do transporte coletivo quanto nas demais, ao longo de toda a Avenida, mas principalmente no seu trecho compreendido na Área Central e seus entornos. O desafio que se apresenta atualmente é qualificar a avenida, dotando-a de melhores condições operacionais, de segurança e de conforto para que possa cumprir satisfatoriamente suas funções.

Nesse sentido, foram elaborados projetos de circulação e urbanísticos que visam à implantação de soluções que possam promover melhores condições para a circulação dos pedestres, sobretudo junto às travessias, pontos mais vulneráveis e onde se concentram os acidentes de trânsito.

Os novos projetos para a Av. Rio Branco são compostos por uma gama de ações que se diferenciam tanto pelas dimensões e complexidade, quanto pelos custos. Assim, existem propostas simples, como a ampliação de parte dos passeios, a colocação de gradis ou a adequação de faixas de pedestres, bem como propostas mais complexas e ousadas, como a ampliação da seção transversal na parte sul da Avenida e a ampliação da seção transversal do trecho popularmente conhecido como “Garganta do Dilermando”.

O princípio que orienta todas as propostas contidas no Projeto é a melhora radical nas condições de acessibilidade e mobilidade para todos os indivíduos que utilizam a avenida, quer seja como usuário do transporte coletivo urbano, quer seja como pedestre. Nesse sentido, está sendo proposta, para todas as travessias de pedestres, a colocação de iluminação especial, bem como de um piso diferenciado, como forma de aumentar as condições de segurança. Propõe-se também a colocação de gradis junto às calçadas da avenida, nos trechos onde as travessias são proibidas pelo grau de risco que apresentam.

A revisão da iluminação geral da Avenida é outro ponto que deverá ser considerado, haja vista que existe incompatibilidade entre as alturas dos postes e das árvores. Quando a Avenida Barão do Rio Branco foi reurbanizada, em 1982, foram implantados postes de grande altura, o que proporcionou uma excelência no nível de luminosidade da mesma, causando impactos positivos na paisagem urbana e nos níveis de segurança. Com o passar dos anos, as árvores ganharam um porte tal que interferem na iluminação da via. Nos trechos onde a arborização é mais compacta e exuberante, o nível de iluminação apresenta-se muito aquém do recomendável, o que gera uma imagem negativa e

contribui para a insegurança do local. Para sanar essas questões, os postes deverão ser substituídos por modelos de menor altura, compatíveis com a arborização existente, de forma a agregar novos valores ao cenário urbano e recuperar os níveis de luminosidade adequados.

Para melhorar as condições de operação do sistema de transporte coletivo urbano, propõe-se, dentre outras ações, a adequação da Avenida Barão do Rio Branco em vários pontos, tais como: em frente à Praça do Riachuelo, nos cruzamentos com as avenidas Brasil, Francisco Bernardino, Andradas, Getúlio Vargas e Independência, e nos cruzamentos com as ruas Roberto de Barros, Afonso Pinto da Motta, Antônio Carlos e Oswaldo Aranha, bem como no trecho entre a Avenida Procópio Teixeira e a Rua Aurora Torres, que deverá receber canteiro central.

Algumas dessas ações incluirão a diminuição do número de linhas em circulação na Avenida Barão do Rio Branco, bem como os acúmulos de ônibus junto a determinadas plataformas de embarque/desembarque, ou ainda eliminação da circulação de ônibus na pista lateral entre a Avenida Independência e a Rua Oswaldo Aranha.

Além da reestruturação urbano-viária da Av. Rio Branco, vale ressaltar que projetos de circulação e urbanísticos também foram elaborados para a Avenida Independência e ruas Olegário Maciel e Santo Antônio dentro do programa Nova Juiz de Fora. Importante salientar que algumas das proposições relativas aos quatro corredores já começam a sair do papel.

Por outro lado, para possibilitar a melhoria nas condições de mobilidade, fundamental para a implantação de um sistema de transporte coletivo urbano troncalizado na cidade, foi detectada a necessidade de uma reestruturação viária com a inserção de um conjunto de obras de arte especiais (trincheiras, pontes, viadutos, etc.). Para essas intervenções, cujos projetos executivos encontram-se concluídos, há uma previsão de execução para os anos de 2011 e 2012 com recursos oriundos do Departamento Nacional de Infra-estrutura Terrestre - DNIT. As obras viárias previstas são:

- Trincheira da Praça dos Poderes (sob a ferrovia, entre a Avenida Francisco Bernardino e a Rua Leopoldo Shimitz).
- Ponte da Praça dos Poderes (sobre o Rio Paraibuna, em frente à quadra da Escola de Samba Turunas do Riachuelo).
- Trincheira da Rua Benjamin Constant (sob a Rua Kalil Ahouagi, a ferrovia e a Avenida Francisco Bernardino).
- Ponte do Tupynambás (sobre o Rio Paraibuna, em frente à Rua Coronel Delfino Nonato Faria).

- Viaduto do Tupynambás (sobre a ferrovia, interligando a Rua Coronel Delfino Nonato Faria às proximidades da Rua Ozório de Almeida).
- Ponte da Rua Antônio Lagrota (sobre o Rio Paraibuna, em frente à rua com o mesmo nome).
- Viaduto da Rua Mariano Procópio (sobre a ferrovia, nas proximidades do "Mergulhão").
- Nova alça de descida do Viaduto Augusto Franco (em direção à Avenida Francisco Bernardino)
- Viaduto do Bairro Barbosa Lage (sobre a ferrovia, interligando o Bairro Barbosa Lage à Avenida Juscelino Kubitschek).
- Ponte do Bairro Barbosa Lage (sobre o Rio Paraibuna, no local da Ponte da ASE) .

A maioria das obras de arte anteriormente mencionadas objetiva transformar a Av. Brasil no mais importante corredor de transporte de Juiz de Fora. Para que possa utilizar todo o seu potencial e desempenhar uma função vital para a circulação na cidade, a Avenida Brasil, além de operar em sistema binário, desde o Bairro Santa Tereza até o Viaduto Ramirez Mozzatto Gonzalez, no Bairro Cerâmica, deverá estar conectada às principais vias arteriais e coletoras de forma a permitir o fluxo contínuo de veículos e de pessoas.

A necessidade de se resolverem as questões referentes às barreiras físicas representadas pelo rio e ferrovia, responsáveis por cotidianas situações de retenções e congestionamentos na cidade, passou a ser encarada como prioridade, sob pena de que, uma vez não solucionadas, haverá o risco de acirramento dos problemas atualmente vivenciados, com grandes transtornos nos deslocamentos da população, sobretudo nos relativos ao transporte coletivo urbano, além de significativos prejuízos na economia municipal.

Diariamente, circulam na via férrea cerca de 30 composições de trens com comprimento em torno de 1.500 metros. Todas essas composições interrompem por cerca de 5 minutos as 8 passagens em nível existentes na mancha urbana da cidade, o que representa uma retenção diária nos fluxos de pessoas e de veículos de 150 minutos, ou seja, 2,5 horas/dia em cada um desses cruzamentos. Estas mesmas penalidades também são observadas em cerca de 10 passagens em nível exclusivas para os pedestres.

Por outro lado, a Avenida Brasil, com suas duas pistas marginais ao Rio Paraibuna, sua posição estratégica na área urbanizada, sua grande extensão e o seu percurso no sentido nordeste/sudeste, aliados às suas características físicas favoráveis (largura, declividade e geometria), constitui-se como a via de maior potencial na cidade para absorver, com qualidade, maiores fluxos de veículos, inclusive os relativos ao sistema de transporte

coletivo urbano. Apesar desses fatores positivos e do seu potencial para se tornar o mais importante eixo viário da cidade, a interligação entre as duas pistas da Avenida Brasil (margens do Rio Paraibuna) se faz de maneira precária, haja vista o número insuficiente de pontes entre elas. A introdução de novas pontes sobre o Rio Paraibuna possibilitará a implantação de sistema binário de circulação em toda a extensão da Avenida Brasil, elemento fundamental para que a cidade possa se estruturar mais adequadamente quanto à circulação.

ACESSIBILIDADE

É possível constatar que, mesmo em Juiz de Fora, onde existe a preocupação com a questão da acessibilidade, o governo municipal ainda necessita de ferramentas jurídicas, técnicas e de coordenação administrativa que possam dinamizar os trabalhos objetivando atender às necessidades de deslocamento das pessoas com deficiência física ou mobilidade reduzida.

Objetivando preencher esta lacuna, sob a coordenação da SETTRA, foi montado o Grupo de Trabalho de Acessibilidade, que atualmente está trabalhando na revisão da legislação municipal sobre acessibilidade, inclusive a reformatação da Comissão Permanente de Acessibilidade – CPA e na elaboração do PROGRAMA JUIZ DE FORA ACESSÍVEL; O PROGRAMA JUIZ DE FORA ACESSÍVEL tem como objetivo elaborar, desenvolver, estimular e apoiar ações que garantam a acessibilidade para pessoas com restrição de mobilidade aos sistemas de transportes, equipamentos urbanos e a circulação em áreas públicas. Trata-se de incluir, no processo de construção das cidades, uma nova visão que considere o acesso universal ao espaço público.

O PROGRAMA JUIZ DE FORA ACESSÍVEL procura difundir a ideia de que a acessibilidade deve ser vista como parte de uma política de mobilidade urbana que promova a inclusão social, a equiparação de oportunidades e o exercício da cidadania das pessoas com deficiência e idosos, com o respeito de seus direitos fundamentais. O programa é composto inicialmente por seis módulos, a saber:

Módulo I – Eliminação de barreiras físicas

Ações efetivas:

- Número de vagas para os idosos hoje em Juiz de Fora: 45 vagas;
- Número de vagas para veículos de portadores de deficiência: 52 vagas;
- Inserção dos instrumentos técnicos de acessibilidade nos projetos de reestruturação urbano-viária dos corredores de transporte.

Módulo II – Transporte Porta-a-Porta – APOIO

Ação efetiva:

- O Sistema APOIO opera com 15 veículos Kombi.

Módulo III – Adaptação do Transporte Coletivo Urbano

Ações efetivas:

- Até março de 2011, já se operava com 40,07% dos veículos do sistema com adaptação (222 veículos de um total de 554)
- Inversão do fluxo de entrada dos usuários no ônibus, somada à Bilhetagem

Módulo IV - Táxi Adaptado

Ação efetiva:

- inserção de 05 veículos adaptados no serviço de táxi.

Módulo V – Transporte Escolar Adaptado

Proposta:

Desenvolver um modelo visando à adaptação do Serviço de Transporte Escolar

Módulo VI - Comunicação Social e Educação

Proposta:

Buscar o desenvolvimento do Programa de forma conjunta com as entidades governamentais e a sociedade organizada, como uma forma de garantir a continuidade como política pública, e também como forma de buscar uma maior eficácia e eficiência no planejamento, execução e controle dessas políticas e das ações.

Trabalhar no sentido da formação de uma consciência crítica na sociedade sobre a acessibilidade universal é outro aspecto a ser contemplado na consolidação da política pública de acessibilidade. A construção da consciência crítica deve se dar nos mais diferentes ambientes e para um público variado.

IMPLEMENTAÇÃO

As atenções da Administração Municipal de Juiz de Fora estão e continuarão voltadas para o acompanhamento da implementação do conjunto de projetos e propostas anteriormente apresentados e para as suas possíveis revisões e atualizações, amparadas em mecanismos permanentes de prestação de contas e de informação à população.

A execução dos projetos é atribuição direta do Poder Executivo. Mesmo quando as diretrizes e propostas se dirigem para ações realizadas por entes públicos de outras esferas de governo, cabe ao poder público municipal a sua condução, as iniciativas de regulamentação e de gestão dos serviços de transporte público e de utilização do sistema

viário, a articulação dos investimentos previstos, a aplicação de todos os instrumentos contidos nos projetos e a sua fiscalização.

***Carlos Eduardo Meurer é engenheiro civil formado pela Universidade Federal Fluminense, especializado em Transporte pela UFRJ e em Gestão Estratégica Pública pela Fundação João Pinheiro em Belo Horizonte e é mestre em Gestão e Qualidade na Construção Civil pela Universidade Federal Fluminense e trabalha na Secretaria de Transporte e Trânsito da Prefeitura de Juiz de Fora (SETTRA).**