

ANÁLISE DO PLAMOB - PLANO DE MOBILIDADE URBANA DA CIDADE DE IJUÍ¹

Matheus Feigel Grison², Dilson Trennepohl³, Daniel Knebel Baggio⁴.

¹ Artigo realizado no Mestrado em Desenvolvimento da UNIJUI

² Mestrando em Desenvolvimento UNIJUI

³ Professor Doutor do Mestrado em Desenvolvimento da UNIJUI.

⁴ Professor Doutor do Mestrado em Desenvolvimento da UNIJUI.

1. INTRODUÇÃO

O intenso processo de urbanização ocorrido no Brasil nas últimas décadas levou a que em 2010, segundo o Censo do IBGE, o grau de urbanização fosse de 92,9% no Sudeste, 84,9% na Região Sul, de 84,1% no Rio Grande do Sul e de 90,6% em Ijuí.

Segundo dados do DENATRAN, a frota nacional mais que dobra a cada 10 anos. No país, em 2012, eram 50,2 milhões de carros e 19,9 milhões de motos. O desenvolvimento socioeconômico, por um lado, soluciona alguns problemas e, por outro, dá origem a novos problemas. Assim que o intenso processo de urbanização e o vertiginoso aumento da frota de veículos trouxeram sérios problemas de tráfego e de mobilidade em cidades de grande e médio porte. Tanto que os movimentos reivindicatórios e os protestos da população, ocorridos nos meses de junho, julho e agosto de 2013, tiveram sua origem no colapso do sistema de trânsito das metrópoles nacionais.

Este estudo tem por objetivo analisar a situação do transporte e da mobilidade em Ijuí.

2. METODOLOGIA

O presente estudo se caracteriza como pesquisa qualitativa, bibliográfica, documental e estudo de caso. A coleta de informações foi realizada em documentos e fontes secundárias. Foi realizada uma entrevista focalizada e não estruturada com o principal gestor municipal do trânsito.

Conforme propõem Lüdke e André (1986) e Triviños (1987) para estudos de casos, a partir de alguns pressupostos e informações de fontes secundárias, manteve-se atenção a novos elementos emergentes e importantes para discutir a problemática em questão.

O conhecimento gerado a partir de estudo de caso é diferente do conhecimento gerado a partir de outros tipos de pesquisa porque é muito mais relacionado a aspectos operacionais, mais contextualizados, mais sujeitos a interpretações do pesquisador e do leitor.

3. RESULTADOS E DISCUSSÃO

Num regime democrático, a gestão pública é orientada e regulada por legislação. Na administração pública os diferentes planos são expressos inicialmente como propostas pelo Poder Executivo. São

Modalidade do trabalho: Ensaio teórico

Evento: XIX Jornada de Pesquisa

discutidos, alterados, aprovados pelo Poder Legislativo e sancionados finalmente pelo Poder Executivo, para serem então executados. A gestão do trânsito em Ijuí é regulada pela Lei nº 5481, de 09/08/2011, que institui o Plano Diretor de Transporte e Mobilidade do Município (PlanMob) e define objetivos, diretrizes e políticas a serem observadas na sua elaboração e execução.

Esta Lei é composta por 12 capítulos ou temas. O primeiro, com o título de “Disposições Gerais” define as diretrizes básicas para a elaboração e implementação da política de transporte e mobilidade no município de Ijuí: mobilidade sustentável, acessibilidade com segurança, economia, equidade e autonomia na apropriação dos espaços públicos e dos serviços de transporte.

O 2º capítulo se ocupa das diretrizes e dos objetivos do PlanMob, tais como: Revisão do desenho urbano, priorização do transporte público, qualificação do espaço urbano, redução da poluição ambiental. O 3º capítulo estabelece as diretrizes para o transporte coletivo e trata dos direitos de seus usuários. O 4º capítulo ocupa-se com definir como será executada a gestão do PlanMob, a cargo imediato da Coordenadoria de Trânsito. O 5º capítulo trata da infraestrutura para a mobilidade. O 6º capítulo volta a definir políticas para a execução do serviço de transporte público, destacado que é serviço público essencial e que será objeto de debate entre comunidade, Poder Público e empresas prestadoras. O 7º capítulo regulamenta o serviço de taxi. O 8º capítulo se ocupa do transporte escolar público e particular. O 9º capítulo regulamenta a realização do transporte de cargas no perímetro urbano, definindo que ele não poderá prejudicar o tráfego e a acessibilidade. O 10º capítulo, com apenas um artigo e três incisos, se ocupa do sistema ciclo viário no espaço público urbano. Os capítulos 11 e 12 se ocupam das “Disposições Gerais” e “Disposições Finais”.

Como se constata pelo seu texto, esta Lei nº 5481, toma em conta as variáveis básicas da mobilidade urbana e estabelece diretrizes e políticas adequadas para a gestão pública municipal do setor.

A facilidade de crédito para a aquisição de veículos automotores (carros e motocicletas) privilegiou e incentivou o transporte individual em detrimento do coletivo.

Dados do DETRAN/RS mostram que a relação número de veículos X número de habitantes no município de Ijuí, em 2010, já era de 2,02. Em 2014 esta relação atingiu 1,8. Isto é, em abril de 2014 em Ijuí, para 78.900 habitantes existiam 43.795 veículos automotores, considerando carros, motocicletas e caminhonetes.

Estes dados revelam o grande desafio com que se defrontam os órgãos públicos responsáveis pela infraestrutura que viabilize a circulação pela cidade de tal quantidade de veículos.

Para enfrentar tais desafios, de conformidade com a Lei nº 5481, acima referida, a Secretaria Municipal de Trânsito elaborou um plano de obras a ser executado, o “Plano de Mobilidade Urbana - Redes de Mobilidade”, publicado em setembro de 2011.

O plano é apresentado em três capítulos:

O primeiro, objetiva dar conhecimento do território de inserção das redes de mobilidade urbana de Ijuí. Apresenta a contextualização geral do Município em seus aspectos geográficos, econômicos e sociais, com dados e considerações sobre demografia, economia, nível de desenvolvimento, serviços públicos de saúde, educação e transporte. Apresenta também uma caracterização físico-

territorial da cidade tratando da morfologia urbana em que se destacam dois aspectos: o traçado viário originalmente com estrutura tipo tabuleiro de xadrez e a via férrea que atravessa a cidade no sentido sudoeste-noroeste, formando uma barreira entre a área central e área oeste da cidade. Indica os polos geradores de tráfego: área central da cidade, campus da UNIJUI, área industrial, hospitais regionais (HCI e UNIMED) e periodicamente o parque de exposições Wanderley Agostinho Burmann. Constitui-se em indicativo para a elaboração das políticas de transporte.

11

O segundo e o terceiro capítulos se ocupam das redes de mobilidade urbana, estabelecendo suas diretrizes, determinando as premissas a serem adotadas na rede de transporte coletivo, definindo o sistema ciclo viário a ser implementado na cidade, contemplando o provimento de infraestrutura qualificada para a circulação de pedestres. Ocupam-se das obras e demais requisitos necessários para a qualificação da infraestrutura viária e equipamentos de apoio visando a dar suporte às redes de transporte coletivo por ônibus, às ciclovias e vias de pedestres para se alcançar a rede de mobilidade preconizada. Define os eixos viários estruturais principais, secundários e capilares. Planeja-se também que será construído um terminal central de integração para o sistema de transporte público.

Avaliando-se o PlanMob proposto pela administração municipal de Ijuí, pode-se concluir que ele foi tecnicamente muito bem elaborado, principalmente em sua hierarquização dos modais de transporte, priorizando o de transporte coletivo.

O Plano expressa uma proposta plausível e adequada para a mobilidade urbana do Município. Entretanto, os desafios são grandes, principalmente em relação ao financiamento e à execução de tais obras. Entre tantas dificuldades, uma avulta em importância: o cruzamento da via férrea, atravessando a cidade no sentido sudeste-noroeste, criando enormes problemas para os fluxos de tráfego no sentido Leste-Oeste.

Por uma observação visual do que ocorre na cidade, constatam-se mais iniciativas e investimentos voltados a semáforos, rótulas, asfaltamento de novas ruas, definição de parquímetros, atividades de fiscalização de trânsito, o que contempla o trânsito automotivo, mais que as outras modalidades.

Em relação à acessibilidade, observa-se no município a existência de rampas de acesso para cadeirantes e de alguns ônibus adaptados. No entanto, estes dispositivos de infraestrutura estão concentrados no centro tradicional e em alguns subcentros da cidade. Os bairros ainda apresentam grandes deficiências para esta população que necessita de condições especiais de acessibilidade.

Outro aspecto importante é o das calçadas. Muitas delas estão esburacadas e em péssimas condições para utilização para os pedestres. Os órgãos públicos fiscalizadores deveriam ser mais atuantes em relação à notificação e autuação de proprietários de terrenos, quanto a não observância de normas quanto às calçadas.

4. CONCLUSÕES

Modalidade do trabalho: Ensaio teórico

Evento: XIX Jornada de Pesquisa

O PlanMob do Município de Ijuí está bem elaborado, principalmente em sua hierarquia de modais de transporte, priorizando os meios de transporte coletivo e não motorizado, em detrimento de outros meios mais poluentes e menos saudáveis.

O grande desafio está em executar na prática o que consta no estudo técnico, pela exigência de pesados investimentos para modificar e construir a estrutura prevista no plano.

Os administradores do Município deverão priorizar a construção do terminal central, a criação de corredores de ônibus para atender as conclusões do estudo técnico.

É urgente a contemplação dos meios de mobilidade não motorizada, visto que o modelo atual apresenta sinais de saturação e colapso.

Outra necessidade urgente é o atendimento às necessidades de acessibilidade para os portadores de deficiências de locomoção.

5. PALAVRAS-CHAVE

Transporte Urbano. Ijuí (RS). Administração Municipal.

6. REFERÊNCIAS

DETRAN/RS. Disponível em: <www.detran.rs.gov.br>. Acesso em: 20 abr. 2014.

IBGE. Disponível em: <www.ibge.com.br>. Acesso em: 20 abr. 2014.

IJUÍ. Prefeitura Municipal. Lei nº 5181, de 09/08/2011. Disponível em: www.municipiodeijui.rs.gov.br, Acesso em: 27 mar. 2013.