

EXCLUSIVA DE ÔNIBUS NA AVENIDA HISTORIADOR RUBENS DE MENDONÇA COMO ALTERNATIVA DE MELHORIA DA QUALIDADE DE VIDA DOS USUÁRIOS DO TRANSPORTE PÚBLICO DO MUNICÍPIO DE CUIABÁ – MT

Francioly Marcos Batista Siqueira (*), Frankes Marcio Batista Siqueira, Francisco Xavier Freire Rodrigues, Nathalia Ferreira Miranda, Giovanna Campos Camolezi.

* Professor do Instituto Federal de Mato Grosso – IFMT Campus Bela Vista – francioly.siqueira@blv.ifmt.edu.br

RESUMO

A mobilidade urbana é um dos principais desafios encontrados pelos gestores atuais. Algumas cidades têm crescido de forma acelerada, e investir em projetos de mobilidade torna-se indispensável. Os problemas com mobilidade enfrentados hoje provocam efeito negativos de vários aspectos, tais como: econômico, a saúde da população, aumento da poluição do ar e sonora, entre outros.

A priorização do transporte público coletivo por ônibus é talvez a mais importante ação para superar a crise da mobilidade urbana.

Ao longo dos anos, as faixas exclusivas têm demonstrado o potencial para melhorar a qualidade e a eficiência do transporte coletivo urbano, são inúmeros os relatos de experiências exitosas, que contribuíram para o aumento da velocidade operacional, a redução dos custos e a melhoria da qualidade dos serviços ofertados às populações.

O trabalho em apuro, em fase inicial, buscou analisar os primeiros meses da criação da faixa exclusiva de ônibus em uma das principais avenidas do município de Cuiabá – Avenida Historiador Rubens de Mendonça, conhecida com a Avenida do CPA.

PALAVRAS-CHAVE: Mobilidade Urbana, Transporte público coletivo, Faixas exclusivas, Qualidade de Vida urbana.

INTRODUÇÃO

Após a década de 40, com a industrialização do país, o Brasil passa a conhecer o processo de urbanização. Com a industrialização e a modernização do campo, a saída do campo para cidade intensifica. O fato é que com o mútuo crescimento da população urbana, as cidades incharam. Fazendo assim, com que conseqüentemente houvesse também um amplo crescimento de automóveis nas ruas, no entanto, as vias não cresceram proporcionalmente ao número de automóveis. O notório inchaço urbano obriga com urgência a harmonia e agilidade o deslocamento de bens e pessoas com eficiência, conforto e segurança pelas cidades.

O transporte urbano, assim como água, energia e saneamento básico são de suma importância para a vida nas cidades. A medida que a cidade cresce, fica mais eminente essa importância. Há necessidade de buscar soluções através de planejamento e estratégica faz se necessário.

A mobilidade urbana é um dos principais desafios encontrados pelos gestores atuais. Algumas cidades têm crescido rapidamente, e investir em projetos de mobilidade torna-se indispensável. O município de Cuiabá é um exemplo, e está buscando meios de melhorar o cenário atual. Para William Frawley, Gerente do Programa de Análises Urbanas do Texas A&M Transportation Institute, “Muitos estudos mostram que o aumento dos investimentos em mobilidade urbana é acompanhado por ganhos econômicos tanto para a cidade quanto para seus habitantes.” (BAIMA, 2013). Os problemas com mobilidade enfrentados hoje, provocam efeito negativos de vários aspectos, tais como: econômico, a saúde da população, aumento da poluição do ar e sonora, entre outros.

Ao longo da história, as faixas exclusivas de ônibus, têm demonstrado o potencial para melhoria da qualidade e a eficiência do transporte coletivo urbano, são inúmeros os relatos de experiências exitosas, que contribuíram para o aumento da velocidade operacional, a redução dos custos e a melhoria da qualidade dos serviços ofertados à população. Através de levantamento bibliográfico e aplicação de questionários, foi possível de forma preliminar, analisar a implantação da faixa exclusiva de ônibus na Avenida Rubens de Mendonça (Av do CPA) no município de Cuiabá.

LOCALIZAÇÃO E POPULAÇÃO DE CUIABÁ E REGIÃO

Cuiabá é capital do Estado de Mato Grosso, região Centro-Oeste. Situa-se na margem esquerda do rio de mesmo nome e forma uma conurbação com o seu município vizinho, Várzea Grande. Tem uma população estimada de 607.153 e Várzea Grande e 282.009 pessoas.

OBJETIVO GERAL

Analisar uma das faixas exclusiva de ônibus criada pelo poder público municipal através Secretaria Municipal de Mobilidade Urbana (Semob) para proporcionar uma melhora no cotidiano dos usuários do transporte público municipal.

OBJETIVOS ESPECÍFICOS

- Comparar o antes e depois da criação da faixa exclusiva de ônibus.
- Identificar as principais reivindicações dos usuários do transporte público municipal;
- Analisar junto aos usuários a real situação do serviço municipal de transporte público.

METODOLOGIA

Os procedimentos metodológicos utilizados se apoiam na pesquisa qualitativa e foram realizados em diferentes momentos.

Foram feitas visitas a Secretaria Municipal de Mobilidade Urbana (Semob) e ainda, questionário aplicado a população usuária da faixa de ônibus na Avenida Rubens Mendonça, popularmente conhecida como avenida do CPA.

RESULTADOS

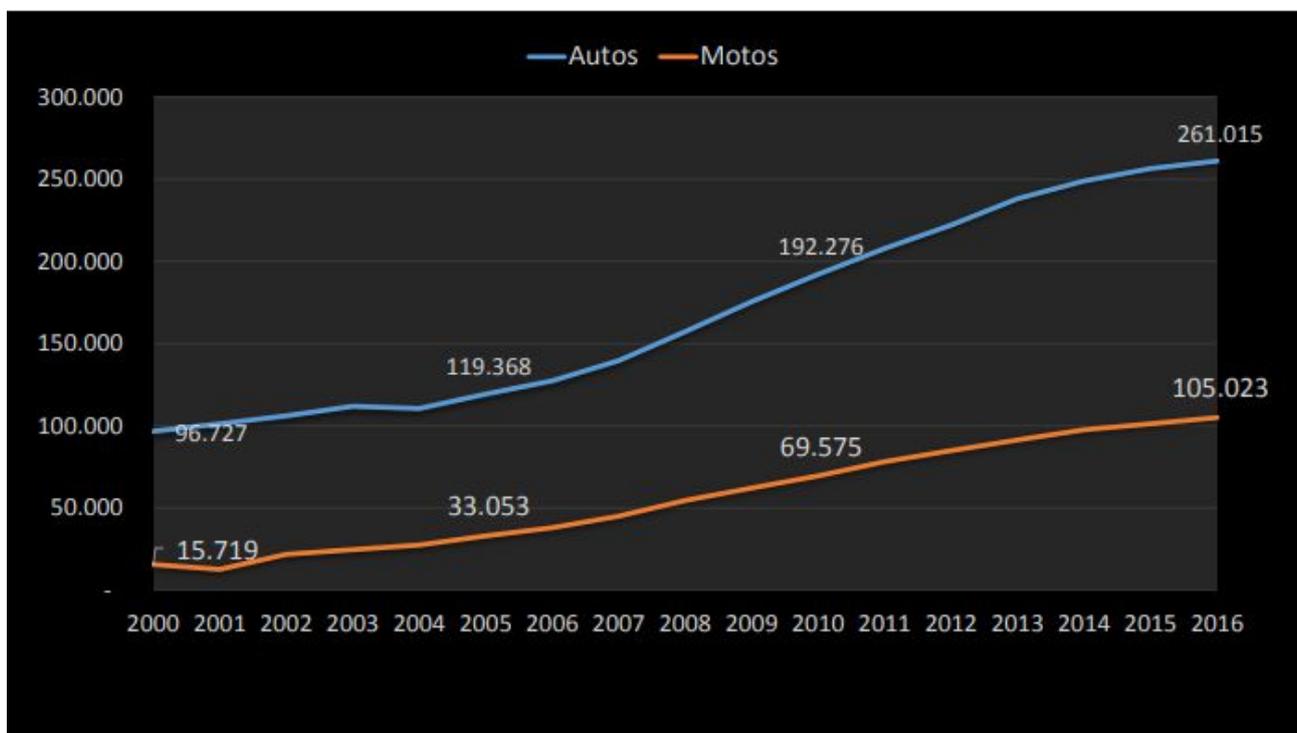
Nas últimas décadas, crescente frota de veículos nas ruas das cidades vem crescendo de forma estrondosa, e fomentando as discussões sobre uma das possíveis soluções para o quesito, Mobilidade Urbana.

O fato é que com o mútuo crescimento da população urbana, as cidades incharam. Fazendo assim, com que consequentemente houvesse também um amplo crescimento de automóveis nas ruas, no entanto, as vias não cresceram proporcionalmente ao número de automóveis.

Uma das grandes causas, que podemos considerar como o gerador de todos esses problemas, é péssima qualidade dos transportes públicos, gerando assim, uma insatisfação ao seu uso. A melhora da renda média da população brasileira nos últimos anos foi acompanhada também, pelo crescimento gradativo das indústrias automobilísticas.

O gráfico abaixo retrata esse aumento de forma expressiva na frota de autos e motos no município de Cuiabá, MT entre os anos de 2000 e 2016.

FIGURA 1- Evolução da frota de Cuiabá – Autos e Motos. Fonte: Detran- MT



As frotas de autos e motos cresceram em todo país e em Cuiabá como mostra o gráfico, não foi diferente. A melhora da renda média da população e a política do Governo Federal de exceção de impostos para as indústrias autos e motos, foram responsáveis por estimular o setor. O crescimento dos autos e motos não foi acompanhado pelo investimento em infraestrutura (ruas, viadutos e etc).

A mobilidade urbana no Brasil obedece a uma política não explícita, centrada na existência de um único modo de transporte - o automóvel (ANTP, 2003). Isso, porém, tem gerado problemas diversos tais como emissão de gases, ruído, acidentalidades congestionamentos, etc. Somam-se a tais efeitos a redução de velocidade média do transporte coletivo

por ônibus que, no caso do Brasil, é o modo preponderante na divisão modal do transporte de passageiros em centros urbanos. Ainda segundo a ANTP (2003), o espaço das vias ocupado pelos passageiros de automóveis pode ser de seis até vinte e sete vezes maior que aquele em ônibus.

A configuração do sistema viário da capital mato-grossense é muito semelhante às várias cidades no país, do tipo radial, ou seja, os principais corredores de tráfego dão acesso à região central da cidade, o que agrava ainda mais a circulação de veículos a medida que vai se aproximando na área mais delicada da cidade – centro. Este cenário leva a significativos volumes de tráfego nos principais corredores da cidade, o que por sua vez implica em congestionamentos, atrasos, entre outros.

Em Cuiabá, assim como todas as cidade de porte médio e grande no mundo, a sobreposição dos horários de pico de movimentação do trânsito em geral com os horários de maior demanda de passageiros do transporte coletivo, principalmente no final da tarde (entre 17:30 e 18:30 horas), vem submetendo os ônibus em tráfego misto a atrasos, lentidão e consequente aumento nos tempos de viagem. A fim de melhorar as condições deste serviço, aumentando a velocidade operacional dos ônibus e diminuindo o tempo de viagem dos passageiros, buscando uma melhoria da qualidade de vida do usuário de transporte público municipal, foi implantado através da prefeitura municipal as faixas exclusivas para ônibus.

Cuiabá conta com 12,5 quilômetros de faixas exclusivas nas principais avenidas da cidade, Getúlio Vargas, Isaac Póvoas, Generoso Ponce, Tenente Coronel Duarte (Prainha) e avenida Historiador Rubens de Mendonça (av. CPA). As vias possuem sinalização horizontal e também vertical como mostra as figuras 02 e 03 abaixo, com placas indicando que a faixa é exclusiva para ônibus, de segunda a sexta-feira, das 6h às 20h, e aos sábados, das 7h às 14h.

No trecho do corredor, a sinalização horizontal da via – nos dois sentidos – foi reforçada com a inscrição da legenda ÔNIBUS pintada no asfalto a cada 80 metros. Os condutores devem prestar atenção na linha contínua que delimita o espaço exclusivo dos ônibus e que tem uma largura de 25 centímetros.

Em especial a faixa exclusiva em apressado – Avenida Historiador Rubens de Mendonça (av. CPA), tem uma extensão de 6 Km, porém com um fluxo intenso e contínuo, pois atende vários bairros populosos, ligando a região central da cidade.

FIGURA 02 – Sinalização da faixa exclusiva para ônibus. Foto: Nathalia Ferreira Miranda



FIGURA 03 – Sinalização da faixa exclusiva para ônibus. Foto: Nathalia Ferreira Miranda



Percebe-se nesse estudo que ocorreu uma redução de cerca de 5 (cinco) minutos do tempos de deslocamento, segundo os entrevistados e a média de velocidade dos ônibus, também aumentou cerca de 8Km/h.

CONCLUSÃO

A presente pesquisa avaliou de forma preliminar, os efeitos direto da criação da faixa exclusiva de ônibus do transporte coletivo na avenida Historiador Rubens de Mendonça. Os resultados obtidos apontaram uma pequena melhoria no tempo de deslocamento dos ônibus, porém é muito grande o grau de insatisfação dos entrevistados em relação à tarifa e as condições dos ônibus. A segregação de uma faixa para uso exclusivo do transporte coletivo é uma ação democrática, já que prioriza o maior número de usuários.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- 1- ANVERSA, Júlia Savaglia. **Caminhos narrados: lugares no percurso do ônibus**. Trabalho Final de Graduação – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo. São Paulo, 2014.
- 2- ANTP - Associação nacional de transportes públicos (2003). *Mobilidade & Cidadania*. ANTP, São Paulo.
- 3- BRASIL. **Código de Trânsito Brasileiro - Lei Federal nº 9.503, de 23 de setembro de 1997**. Brasília, DF.
- 4- BRASIL. **Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito, Volume I - Sinalização Vertical de Regulamentação: Resolução CONTRAN nº 180/2005**.
- 5- BRASIL. **Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito, Volume IV - Sinalização Horizontal: Resolução CONTRAN nº 236/2007**.
- 6- BRASIL. **Política Nacional de Mobilidade Urbana - Lei Federal nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012**. Brasília, DF.
- 7- IBGE - **Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística** (site acessado em 23/08/2018)
<http://cidades.ibge.gov.br>