

GESTÃO URBANA E MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL: O TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO NO MUNICÍPIO DE CABO FRIO - RJ

DOI: <http://dx.doi.org/10.55449/congea.13.22.IV-016>

Carolynne Pires de Sousa (*), Eduardo Linhares Qualharini

Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ), carolyne.pires@poli.ufrj.br.

RESUMO

Neste trabalho são abordados conceitos de mobilidade urbana sustentável e suas interações com a gestão urbana, sob a perspectiva do sistema de transporte público coletivo, no município de Cabo Frio - RJ. Realizar uma gestão urbana integrada tem sido um desafio para a gestão pública, dado o histórico de segmentação do planejamento territorial. Nesse contexto, o Plano de Mobilidade Urbana é um instrumento importante e potencial para a integração da gestão urbana. Diante disso, este artigo aborda o nível de interação existente entre as diretrizes de gestão urbana definidas pelo Plano Municipal de Mobilidade Urbana e as condições atuais do sistema de transporte público coletivo do município de Cabo Frio.

PALAVRAS-CHAVE: Mobilidade Urbana, Gestão Urbana, Transporte

INTRODUÇÃO

No contexto geral das políticas de desenvolvimento territorial, a gestão urbana engloba um conjunto de políticas públicas, que abordam um amplo espectro de aspectos como planejamento do uso do solo, transportes, habitação, renovação urbana, proteção ambiental, gestão de resíduos, abastecimento de água e energia, desenvolvimento econômico, etc. O termo “Mobilidade Urbana Sustentável” foi inicialmente apresentado como “desenvolvimento sustentável”, através do relatório *Nosso Futuro Comum* ou Relatório de Brundtland – pela *World Commission on Environment and Development* – WCED em 1987. Desenvolvimento sustentável foi definido como aquele que “atende às necessidades do presente sem comprometer a possibilidade de as gerações futuras atenderem suas próprias necessidades” (Brasil, 2006, p. 48).

Com o passar do tempo, passou-se a associar o conceito de mobilidade ao transporte, sobretudo aos modos motorizados, em especial à circulação de automóveis, que recebeu grandes incentivos por parte da gestão pública e tornou-se item de desejo e status social. A expansão da malha rodoviária e o crescimento exacerbado do número de veículos, associados à falta de investimento aos demais modos e serviços provocaram um cenário desfavorável. Acidentes e congestionamentos expuseram a necessidade de mudança: em 2001 surge o Estatuto das Cidades e a necessidade de políticas públicas que favoreçam os modos de transporte com menor impacto ambiental e melhor aproveitamento coletivo. A amplitude do termo mobilidade urbana sustentável faz com que a definição do conceito abarque diversas definições, em razão da impossibilidade de analisar o transporte sem considerar os demais fatores da sociedade (Boareto, 2003).

Atualmente, a política nacional de Mobilidade Urbana privilegia o transporte ativo em detrimento do motorizado e o coletivo em detrimento do individual. Assim, a garantia ao direito à cidade e a otimização do uso do solo urbano se pretendem, também, por meio da mobilidade urbana sustentável, ou seja, considerando os parâmetros ambiental, econômico e social.

A articulação da mobilidade urbana com as demais políticas de desenvolvimento urbano tem sido um desafio para os gestores, uma vez que por muito tempo elas foram tratadas de forma segmentada. Nesse sentido, o Plano de Mobilidade Urbana é um instrumento importante e potencial para a referida integração. Diante disso, este artigo aborda o nível de interação existente entre as diretrizes de gestão urbana definidas pelo Plano Municipal de Mobilidade Urbana e as condições atuais do sistema de transporte público coletivo do município de Cabo Frio.

Instituído pela Lei Municipal nº 3034 de 2019, o Plano Municipal de Mobilidade Urbana (PlanMob) tem como objetivo orientar as ações do Município de Cabo Frio, acerca dos modos, serviços e infraestrutura viária e de transporte que garantam os deslocamentos de pessoas e bens em seu território, além da gestão e operação do sistema de mobilidade, com vistas a atender as necessidades atuais e futuras da população. No que tange ao transporte público coletivo, o PlanMob tem como exemplos de diretrizes:

- Priorizar o transporte público coletivo sobre o transporte motorizado individual;
- Ampliar a área de abrangência da rede de transporte público coletivo, requalificando o serviço existente e considerando áreas com alto potencial ocupacional;

- Otimizar os itinerários das linhas municipais, reduzindo as sobreposições de trajetos e distribuindo a frota de modo a garantir uma melhor cobertura do sistema.

Transporte Público Coletivo

O transporte coletivo público é aquele fornecido pelo Estado, podendo ser prestado por órgãos públicos ou por empresas concessionárias. Em 16 de setembro de 2015 a Emenda Constitucional de nº 90/2015 incorporou o transporte como direito social, alterando o artigo 6º da Constituição Federal, que passou a vigorar com a seguinte redação:

Art. 6º São direitos sociais a educação, a saúde, a alimentação, o trabalho, a moradia, o transporte, o lazer, a segurança, a previdência social, a proteção à maternidade e à infância, a assistência aos desamparados, na forma desta Constituição.

Dos pontos de vista social e ambiental, o transporte público coletivo é mais eficiente do que o transporte privado e oferece um potencial de desenvolvimento urbano de um município, uma vez que uma boa prestação deste serviço está intimamente ligada à qualidade de vida. No entanto, os municípios vêm sofrendo dificuldades no setor: governos municipais não conseguem assegurar o cumprimento dos contratos de concessão, frente a incentivos fiscais à indústria automobilística e problemas de infraestrutura viária, como congestionamentos.

A produtividade do serviço de transporte público está diretamente relacionada ao planejamento das cidades. Em zonas de baixo uso e ocupação do solo, tende-se a ofertar um sistema de transporte público menos eficiente, quando não se prioriza o transporte coletivo frente ao individual. Assim, torna-se possível transportar um maior número de pessoas, numa maior velocidade, possibilitando um maior número de partidas por ônibus e, conseqüentemente, por meio de maior fiscalização, reduzir o valor das passagens (BAZANI, 2013)

OBJETIVO

Analisar o nível de interação entre as diretrizes de gestão urbana definidas pelo PlanMob Cabo Frio e o cenário atual do transporte público coletivo do município de Cabo Frio.

METODOLOGIA

Caracterização da área de estudo

O município de Cabo Frio pertence ao litoral leste do estado do Rio de Janeiro e está situado na Região dos Lagos. Suas coordenadas geográficas são 22°52'46" ao Sul e 42°01'07" ao Oeste da linha do Equador e do Meridiano de Greenwich, respectivamente. Faz limite com os municípios de Casemiro de Abreu ao norte do município, Araruama e São Pedro da Aldeia ao oeste, Armação de Búzios ao leste e Arraial do Cabo ao sul. Cabo Frio é dividido em dois distritos, distantes cerca de 30 km, e possui um relevo bastante favorável ao transporte e à mobilidade urbana sustentável.

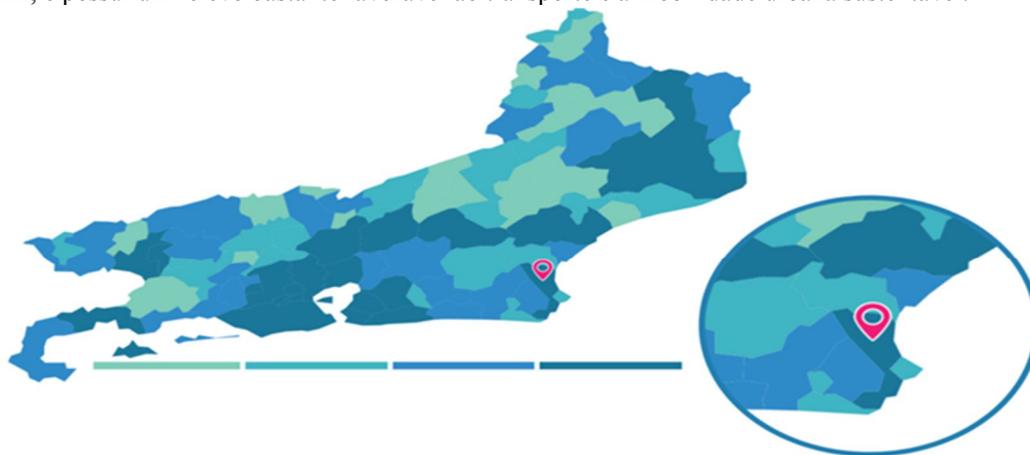


Figura 1: Localização do Município de Cabo Frio no Estado do Rio de Janeiro

Fonte: IBGE, 2022

Neste estudo foi utilizada a abordagem qualitativa, utilizando o método de pesquisa bibliográfica, que permite ao pesquisador conhecer o que já se estudou sobre o assunto, a partir de materiais já elaborados, sendo classificada como exploratória, com objetivo de desenvolver e esclarecer conceitos e ideias, tendo em vista a formulação de hipóteses para estudos posteriores, (GIL, 2008).

Para o alcance dos objetivos previstos no trabalho, na revisão bibliográfica, foram utilizadas majoritariamente a Lei Federal nº 12.587/2012, que instituiu a Política Nacional de Mobilidade Urbana – PNMU, o Plano Municipal de Mobilidade Urbana de Cabo Frio – RJ, dados pela concessionária de transporte público coletivo e livros sobre gestão urbana.

RESULTADOS

Concessão Pública em Cabo Frio

O município de Cabo Frio é atendido por um sistema de ônibus operado por uma única empresa: Auto Viação Salineira, que pertence ao grupo empresarial Salineira. Com uma frota de 58 veículos transportam em média 30.636 passageiros por dia (PMCF, 2019). Cerca de 80% da frota possui ar condicionado. Quanto à acessibilidade, a empresa possui 100% da frota equipada com elevadores, o que garante o acesso de pessoas com deficiência ao transporte público. Atualmente, a empresa Salineira opera 25 linhas municipais em Cabo Frio. (Auto Viação Salineira, 2022).

Órgão Gestor de Mobilidade

A Prefeitura de Cabo Frio exerce a gestão do sistema de transportes coletivos através da Secretaria Municipal de Mobilidade Urbana – SEMMURB sendo a Superintendência de Transportes Urbanos, com auxílio da Coordenadoria de Transporte Público Coletivo, a responsável por formular e controlar a política municipal de transportes e mobilidade urbana, cabendo-lhe planejar, coordenar e realizar o licenciamento e fiscalização das atividades do Sistema Municipal de Transportes.

Regulamentação do Transporte Público Coletivo em Cabo Frio

A Lei Municipal nº 2.409, de 6 de janeiro de 2012 autorizou o Poder Executivo a delegar, mediante concessão onerosa precedida de licitação na modalidade concorrência pública, a exploração do serviço público de transporte coletivo de passageiros no Município de Cabo Frio. No documento, o executivo determina que a outorga será realizada em caráter de exclusividade, nos termos da Lei Federal nº 8.666/1993.

Segundo o documento, o caráter de exclusividade procede da limitação física do espaço urbano, da natureza e da essencialidade do serviço, dos elevados investimentos quanto à segurança jurídica e econômica do sistema, com a finalidade de afastar o risco de inviabilidade técnica e econômica da exploração do serviço de transporte coletivo municipal, decorrente da danosa sobreposição de operadores nas mesmas linhas e vias públicas municipais.

Abrangência Territorial

Analisando o Plano de Mobilidade Urbana de Cabo Frio (PlanMob), em especial as diretrizes definidas para o transporte público coletivo, e os dados disponibilizados pela Prefeitura Municipal e pela empresa concessionária, Auto Viação Salineira, verificou-se que a abrangência territorial do sistema de transporte público coletivo é praticamente restrita ao primeiro distrito.

A figura 2 mostra o desabastecimento do transporte público coletivo no segundo distrito, enquanto no primeiro distrito ocorre uma relevante sobreposição de linhas. A figura 3 reforça a desproporção entre a abrangência territorial dos dois distritos, desta vez exemplificada pela localização dos pontos de embarque e desembarque das Linhas Municipais do Sistema de Transporte Público Coletivo no Município de Cabo Frio - RJ.



Figura 2: Abrangência Territorial das Linhas Municipais do Sistema de Transporte Público Coletivo no Município de Cabo Frio - RJ
Fonte: Elaboração Própria



Figura 3: Pontos de Embarque/Desembarque das Linhas Municipais do Sistema de Transporte Público Coletivo no Município de Cabo Frio - RJ
Fonte: Elaboração Própria

CONCLUSÕES

Ainda que a gestão urbana de Cabo defina como prioridade a ampliação da área de abrangência da rede de transporte público coletivo, a otimização de linhas e horários e a priorização do transporte público coletivo sobre o transporte motorizado individual, verificou-se uma expressiva desproporcionalidade do cenário de transporte entre o primeiro e o segundo distritos.

Além disso, percebeu-se ainda que as linhas municipais existentes apresentam grandes índices de sobreposição, corroborando com a hipótese de ineficiência do transporte público coletivo no município. Assim, aponta-se uma emergência para o fortalecimento de estratégias de gestão urbana voltadas ao setor de transporte público coletivo.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

1. BAZANI, A. **Anatel estuda telefone público em ônibus**. In: Diário do Transporte. Central Brasileira de Notícias (CBN), São Paulo, Brasil, 2013.
2. Brasil. **Lei Federal nº 12.587**, de 3 de janeiro de 2012. Política Nacional de Mobilidade Urbana. Brasília: Planalto, 2012.
3. Brasil (2006). **Mobilidade e desenvolvimento urbano Brasília**, Ministério das Cidades. (Gestão integrada da mobilidade urbana, 2).
4. Boareto, R. A. (2003). **Mobilidade urbana sustentável**. Revista dos Transportes Públicos, 25(100), 45-56.
5. Cabo Frio. **Lei Municipal n.º 2.409**, de 06 de Janeiro de 2012. Plano de Mobilidade Urbana de Cabo Frio Autoriza o Poder Executivo a delegar, mediante concessão onerosa precedida de licitação na modalidade concorrência pública, a exploração do serviço público de transporte coletivo de passageiros no Município de Cabo Frio.
6. Cabo Frio. **Lei Municipal n.º 3.034**, de 23 de Maio de 2019. Plano de Mobilidade Urbana de Cabo Frio.
7. Gil, A. C. **Como elaborar projetos de pesquisa**. 4. ed. São Paulo: Atlas, 2007.
8. Souza, Marcelo. **Os conceitos de planejamento urbano e gestão urbana** (Parte I). In: Mudar a cidade: uma introdução crítica ao planejamento. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2000, p.45-59.