

DESAFIOS DA ENGENHARIA FRENTE À QUESTÃO DA MOBILIDADE URBANA

DESAFIOS DA ENGENHARIA FRENTE À QUESTÃO DA MOBILIDADE URBANA”

Severino Soares Silva – Engenheiro Civil/Especialização em Transportes e Tráfego Urbano – Diretor da ESSE – Engenharia Consultiva.

O mundo contemporâneo começou enfrentar nas três últimas décadas um enorme desafio nas aglomerações urbanas de médio e grande porte. O aumento populacional e a migração massiva das pessoas para os centros urbanos são constatações incontestes. Por outro lado, o vertiginoso crescimento das frotas de veículos individuais, decorrente da agressividade mercadológica da indústria automobilística mundial, constitui também outra realidade, irreversível ao que tudo indica. Associando estes aspectos a fatores como facilidades de locomoção oferecida pelo automóvel, condição de ‘status’ proporcionada ao usuário, políticas públicas que regra geral muito favorece este modal, além da desproporcional prioridade aos modais coletivos em contraposição, dentre outros fatores, vem trazendo para estas aglomerações conflitos cada vez mais iminentes.

A propósito, em 2010, dois especialistas em mobilidade urbana dos Estados Unidos – Daniel Sperling & Deborah Gordon – com a publicação do livro “Two Billion Cars, em 2020”, pela consistência do conteúdo chamaram à atenção dos agentes envolvidos nessa temática urbana, levando todos a uma reflexão maior do que se poderia pensar. Ou seja, frota mundial de veículos dobrada daqui a oito anos. Este cenário, em nível mundial, evidentemente, está desenhado com maior gravidade e

clareza naquelas áreas urbanas dos países fora do eixo daqueles considerados de primeiro mundo. Infelizmente, não é nesse bloco que se situa o Brasil. Recentemente, por duas ocasiões, em Jaraguá do Sul e na UNIVALI/Itajaí, mostramos com apoio da matemática a assertiva do casal norte-americano para o caso brasileiro, Região Sul, Santa Catarina, e para as 10 maiores cidades catarinenses. Isto é, em 2020, em todos os casos, as frotas automotivas de hoje estarão mais do que duplicadas. Previsão inexorável, que urge e exige reflexão de todos.

Neste mês de julho, tivemos oportunidade de participar com outros brasileiros (catarinenses, paulistas, capixabas, etc.) do “VIº Forum Cities For Mobility”, em Stuttgart, Alemanha, e conhecer mais amiúde o pensamento da intelectualidade mundial nessa temática. Mas, sobretudo ver as soluções de mobilidade (que não são recentes) dessa elegante cidade alemã de 600.000 habitantes. É visível o uso compartilhado e organizado do automóvel com os modais coletivos e com a bicicleta, este modal, no caso, ocupando cada vez mais espaço na matriz multimodal dos deslocamentos. Hoje, em Stuttgart, mais se gerencia a mobilidade do que se planeja.

A cultura do planejamento veio e consolidou-se há 60 anos, em Stuttgart, pois, o seu sistema metroviário foi inaugurando em 1966, contando atualmente com 190 km de extensão, 77 estações, atendendo uma demanda de 340.000 viagens/dia, equivalente a 70% da demanda do aglomerado urbano de Florianópolis por ônibus. Na bela Rua Königstraße (exclusiva para pedestres), a principal da área central da cidade, há 4 estações com saídas/ acessos ao sistema metroviário dando um contorno de plena harmonia entre este modal e a necessidade dos seus usuários no conjunto da mobilidade daquela cidade.

Para ilustrar melhor a dimensão da disparidade com o caso brasileiro, o sistema metroviário de São Paulo (inaugurado em 1971), mais antigo no Brasil, para o qual são drenadas as maiores inversões de recursos públicos, somente conseguiu

implantar 71 km de linhas. Por outro lado, nem Stuttgart é caso único e melhor no mundo desenvolvido, nem São Paulo tem no Brasil o sistema mais deficiente na escala dos piores sistemas de mobilidade. Podemos também aqui citar Curitiba, o modelo que espelhou e espalhou know-how para tantos outros lugares, que não está mais conseguindo gerenciar a contento, como há duas/três décadas passadas, a sua mobilidade urbana, em que pese contar com seu extraordinário sistema integrado.

Soluções complementares exigindo adoção de tecnologias de maior capacidade, na capital paranaense continuam também pendentes, a esperar por encaminhamento de equações financeiras, mergulhando-se em discussões sem fim. Mencionamos estes casos, realçando os extremos dos dois primeiros, para tentar mostrar o quão estamos distantes da realidade e da necessidade da população nas nossas médias e grandes aglomerações urbanas na questão da mobilidade boa ao cidadão.

Por outro lado, também o fazemos para de alguma forma caracterizar a elevada dimensão dos desafios a serem enfrentados. Isto, tanto no curto quanto no médio prazo.

Ousamos afirmar que os maiores desafios para a sociedade brasileira e catarinense, frente à questão da mobilidade urbana, pautando-os em ordem de precedência, estão na dependência de serem cumpridas algumas premissas. São elas: exigência de se inverter a cultura do agente público quanto às verdadeiras prioridades sobre a temática; valorização de forma inequívoca de ações continuadas voltadas ao planejamento urbano e de transportes; priorização absoluta e legitimação dos atributos inerentes aos recursos humanos. Somente a partir dessa trilogia, bem definida e atuante, sem tergiversações, é que poderão ser encontradas soluções consistentes e defensáveis consoantes a sociedade vem exigindo. Visto sob outro ângulo, isto significa afirmar ser na prática questão relacionada à visão e à gestão pública.

Noutro patamar, porém, não menos importantes, evidentemente, situam-se questões relacionadas sobre projetos bem desenhados,

modelagens financeiras bem definidas, gestão competente e responsável sobre operação dos sistemas. Válido também para qualquer setor da necessidade humana, aqui também se situa o profissional engenheiro. Mas, nesse cenário, ele somente caminhará com eficiência e produzirá resultados com eficácia, quando bem preparado, ainda nos bancos acadêmicos, para ser direcionado com estímulos às atividades que irá enfrentar na questão da mobilidade urbana. As oportunidades são incomensuráveis em médias e grandes cidades catarinenses e pelo Brasil afora. Basta que reflitamos sobre o conteúdo do livro do casal norte-americano Daniel e Deborah e relembremos o dia a dia da nossa capital e de outras aglomerações urbanas que tão bem conhecemos.

Contudo, como a temática é intrinsecamente associada ao agente público, para fluir tais oportunidades, é fundamental que as premissas colocadas acima sejam verdadeiras e perseguidas, pois, tanto maior adoção das mesmas tanto mais oportunidades irão surgir ao profissional engenheiro. Vale o mesmo que afirmar: a sociedade, principalmente a sociedade organizada, precisa exigir. O CREA, nesse particular, pode assumir preponderante missão.