



ESPECIAL
MOBILIDADE

O momento de desatar os nós

Trânsito parado, ônibus lotado, cidadão estressado. Novo debate confronta o “eu” e o “coletivo” nas cidades da Baixada Santista; especialistas sugerem soluções



Casa longe, cidade congestionada

Modelo que empurra pessoas mais pobres para região distante de emprego e escola ajuda a criar desequilíbrio na Baixada Santista

DA REDAÇÃO

As cidades estão diante de um desafio: é urgente mudar o modelo de crescimento delas. Esta é a opinião dos principais especialistas ouvidos por *A Tribuna*. Atualmente, o "periférico" — aquele em que as pessoas vão para as extremidades dos municípios e, por isso, precisam fazer longos deslocamentos entre a casa, o trabalho e o estudo — é o que está em vigor.

Esse modelo chegou ao Brasil nos anos 1950 e ganhou força à medida em que as cidades se industrializaram e os comércios se desenvolveram. Na Capital paulista, por exemplo, era preciso encontrar terrenos baratos para receber as pessoas que vinham "fazer a vida" fora do Norte e do Nordeste.

Não foi diferente na Baixada Santista, com o nascimento do Polo Industrial de Cubatão. "O fluxo migratório forte se deu nesse período e este operário precisava de terra barata. A chegada desse contingente empurrou a produção de habitação para fora dos centros. Assim nasce a periferia", explica a arquiteta Regina Meyer, professora da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo (USP).

MUDANÇA DE HÁBITO

Tanto em São Paulo quanto aqui em Santos, o bonde era o meio de transporte vigente. E foi nesse contexto que começou a surgir aquilo que hoje convencionou-se a chamar de "cultura do automóvel". "A indústria do pneu e do automóvel fez um lobby praticamente mundial contra o trilhão. Ele foi saindo de cena em muitos lugares, dando lugar para as avenidas expressas que a gente conhece hoje", explica.

Na opinião dela, essa conjunção de fatos foi fazendo dos anos seguintes aqueles que levaram a população para mais longe. "O ônibus chega como uma solução perfeita. Ele vai levar as pessoas para muito longe, de uma maneira muito barata. É esse o momento em que nos mudamos o nosso modo de operar o transporte público", argumenta Regina Meyer.

"Ele disse: 'vocês podem ir para onde quiserem, que chego lá'. Ele sabe lá, desce. Tivemos como dois fenômenos absolutamente ligados", acrescenta a professora da USP.

É neste cenário que o adensamento das cidades começa a mudar. Uma característica das periferias é que a ocupação não é compactada — não tem edifícios, por exemplo. "É a proliferação de pequenas casas, ocupadas por apenas uma família.

Reflexão

Profissionais de renome da arquitetura, do urbanismo, dos transportes públicos e acadêmicos que se dedicam a estudar as cidades inteligentes se reuniram, no último dia 27 de junho, para discutir os principais gargalos da mobilidade urbana na Baixada Santista. Nove especialistas debateram como deve ser o planejamento dos municípios no futuro, os erros dos gestores públicos e as possíveis soluções para esses impasses na quarta edição do encontro A Região em Pauta, promovido por A Tribuna. Nas próximas páginas, o leitor encontra uma reunião dos pensamentos que devem nortear o desenvolvimento regional de forma sustentável.

Essa não é uma ocupação inteligente, além de estar longe da escola e do emprego", diz.

ENTRADA DO CARRO

Para a arquiteta Clarissa Duarte, professora do curso de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Católica de Santos (Unisantos), historicamente, "os investimentos em mobilidade visam muito mais o automóvel. Se a gente vai para São Paulo e vê as marginais, que são exemplos de locais para o transporte por carros. Essa cultura é reforçada no país, desde a década de 1960, quando todo mundo queria seu Fusquinha na garagem", diz.

Isso é legítimo por um fato: a frota de automóveis só faz crescer, ano após ano. Para o superintendente da Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP), Luiz Carlos Néspoli, as cidades esparramadas fazem as pessoas irem insatisfeitas e perdendo tempo. "O volume de carros que foi entrando causa aquilo que nós assistimos diariamente, o congestionamento. Esse processo gera desgastes econômicos, físicos, psicológicos", conclui.

O especialista, que trabalha com mobilidade urbana há 40 anos, acredita que é necessário comunicar com a população algumas perguntas: "Que futuro é esse que estamos criando? Que ações vamos fazer para mudar isso tudo?"

Ele admite que essa é uma discussão muito difícil. "Pouca gente tem condições de pensar quais regras, lá na frente, vão produzir que efeito. Vai ser benéfico ou prejudicial? O que isso fará nas nossas vidas? Como é que você projeta a cidade para o futuro? São muitas as dúvidas", justifica.

IPI zero 'deu mãozinha' para lotar as ruas do País

■ O "sonho nacional" da aquisição do carro demorou sensivelmente para chegar aos mais pobres. Para a arquiteta Regina Meyer, a classe operária só chegou de verdade ao automóvel na década de 2000, com os programas do Governo Federal de redução de IPI.

"Isso tem uma força incrível nessa explosão do trânsito que a gente está reclamando", avalia. Para ela, é falar "palavras ao vento" empurrar a população para o transporte público sem que ele tenha estrutura para fazer essa troca. "Para mudar a cultura do carro, a gente precisa de transporte público suficiente e de qualidade", creê.

A arquiteta, que também é

professora da USP, avalia que ainda é pouco significativo o número de pessoas que estão abandonando o carro, tendo em vista as dificuldades para as pessoas acessarem todos os pontos da cidade por meio de transporte coletivo.

Ela cita uma alternativa paulista como válida do ponto de vista urbanístico para outras cidades — a criação de um programa exclusivo de corredores de ônibus. Também valoriza a integração entre os meios. "O Bihete Único inaugurou uma nova maneira de a pessoa se relacionar com a cidade. Você pode integrar com ônibus, com o transporte sobre trilhos. É ótimo", diz.

A linha do tempo da Mobilidade na Baixada Santista

1532

São Vicente é a primeira vila criada no Brasil. Nesta época, as viagens eram terrestres na dependência de tração animal (lombo dos cavalos, mulas, jumentos) com o uso de carroças para cargas e carroçangas para pessoas. Itanhaém também é fundada.

1545

Santos é elevada a vila. Sua origem é relacionada com a chegada dos primeiros colonizadores portugueses ao Brasil, na expedição de Martim Afonso de Souza.



Imagem reproduzida da enciclopédia Grandes Personalidades da Nossa História, Editora Abril Cultural, São Paulo, 1969

1860

Foi iniciada a construção de uma linha através da Serra do Mar que ligasse o porto de Santos a São Paulo e, depois, até a região produtora agrícola do Estado. A estrada foi aberta ao tráfego em 16 de fevereiro em 1867. Por 40 anos, foi praticamente a única forma de chegar à Capital. A estação do Valongo era o ponto final de uma linha férrea que começava no interior até o Porto de Santos.



Foto Novo Milênio

1864

A criação do primeiro sistema de transporte coletivo urbano. O serviço oferecia carroçangas traçadas por cavalos, que saíam do Largo da Coroação (atual Praça Mauá) e ia até a Praia da Barra (atual Boqueirão).

1871

Início da operação do sistema de bondes a burro.



Foto cedida a Novo Milênio pelo historiador Waldir Rueda

1875

A cidade de São Vicente inaugurou um sistema de bondes intermunicipal para Santos (via Matadouro).

1886-1909

Seis locomotivas chegaram a operar entre Santos e São Vicente.

1893

Fundação de Guarujá.

1908

A primeira travessia feita de automóvel pela Serra do Mar.

1909

A The City of Santos Improvements Ltd entra no ramo do transporte coletivo, iniciando a implantação do bonde elétrico em Santos.



Arquivo da Fundação Arquivo e Memória de Santos

Fonte: Fundação Arquivo e Memória de Santos, Almanaque Santista e Arquivo AT

1910

O terminal de barcas para a travessia entre Santos e Guarujá passou a operar nas proximidades da Alfândega.

1916

Os bondes puxados por burros foram aposentados.

1914

Southern San Paulo Railway constrói um ramal ferroviário ligando Santos e Itanhaém, passando por São Vicente. A ideia era permitir a expansão urbana até as praias do litoral sul.



Foto Nossa Século, Ed. Abril Cultural, São Paulo/SP, 1980

1918

Inaugurado o serviço de ferry-boat entre Guarujá e Ponta da Praia.

1920

Com a proliferação dos automóveis, eles começam a atrapalhar a vida dos bondes.



Arquivo da Fundação Arquivo e Memória de Santos/Theodor Pressing

1926

Surgem os primeiros ônibus, que ainda eram grandes automóveis adaptados para o transporte coletivo.

1927

A Companhia Estrada de Ferro Sorocabana chega a Santos. A trajetória desse empreendimento começa 55 anos antes, com a construção da EFS, entre Sorocaba e São Paulo.

Final da década de 1920

Começam a ser instalados os primeiros semáforos de Santos, que ainda tinha menos de 500 veículos registrados.



Arquivo do pesquisador e professor de História Francisco Carballa

1936

City começa a criar bondes de 45 lugares em carros duplos, batizados como "articulados".

1938

A estação terminal de Santos é inaugurada, na Avenida Ana Costa.

1945

Santos contava com 139 bondes de passageiros a motor, 80 reboques para passageiros, 53 bondes de mercadorias e 86 km de pista.



Arquivo da Fundação Arquivo e Memória de Santos/José Elias Herrera

Entre 1947 a 1949

Inauguração da Via Anchieta avança a criação de empresas de ônibus que operavam linhas entre Santos e São Paulo. Foi criada a Estrada de Ferro Santos a Jundiá. Emancipação de Cubatão, que até então era distrito de Santos.

1951

Criado o Serviço Municipal de Transportes Coletivos (SMTC) em Santos; inaugurado o primeiro trecho da Padre Manuel da Nóbrega.

1959

Fundação de Mongaguá e de Peruíbe.

ARTE MÔNICA SOBRAL/AT

1964

Santos adota seus primeiros ônibus eletrificados, os trilbois.



Arquivo da Fundação Arquivo e Memória de Santos

Entre 1964 e 1971

Todas as linhas de bonde que faziam trajetos em Santos e São Vicente foram extintas.

1970

A Rodovia Cônego Domênico Rongoni é inaugurada para desafogar as já velhas e desgastadas balsas que faziam a travessia Santos-Guarujá.

1976

Inauguração da primeira pista da Rodovia dos Imigrantes.

1990

Duplicação da SP-055, o primeiro trecho duplicado chegou até Mongaguá em 1993; entre Mongaguá e Itanhaém foi iniciado em 1997; a parte entre Itanhaém e o viaduto na entrada de Peruíbe foi entregue em 2006.

1991

Bertioga se emancipa de Santos.

1993

Com as obras de urbanização, foi construído o primeiro trecho da ciclovia da Praia Grande, entre Boqueirão e Guilhermina.



Foto Alberto Marques

1999

O projeto do VLT foi anunciado com a promessa de ser entregue em 2001.

2002

Inauguração da segunda pista da Rodovia dos Imigrantes.

2014

Dersa publica a licitação para construir o túnel submerso, que ligará Santos e Guarujá. Em fevereiro do ano seguinte, a licitação foi suspensa pelo TCE.

2015

Baixada Santista fechou 2014 com uma frota de 791.749 veículos.



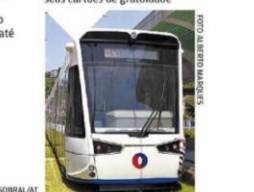
Foto Yrardi Ribas

2015

O prazo para o VLT começar a operar comercialmente era junho de 2014. Em abril de 2014, passou para março de 2015. Foi adiado, novamente, para outubro. Em abril de 2015, saltou para dezembro, após batalha judicial.

2016

Em 31 de janeiro, começa a operar comercialmente o VLT da Baixada Santista, entre Santos e São Vicente. Com o início da operação do Consórcio BIR Mobilidade e da prática da integração tarifária entre ônibus intermunicipais e o VLT, os passageiros idosos começaram a ter problemas para atualizar seus cartões de gratuidade.



Ônibus, bike, carro ou a pé. De que jeito ir?

No vaivém, há quem perca até 4h no trânsito

Como a Baixada Santista foi crescendo para os extremos, é comum encontrar pessoas que gastam até 2 horas apenas para ir ao trabalho ou a escola quando usam o transporte coletivo. Fazendo as contas rapidamente, é como gastar um dia da semana apenas no trânsito.

"Ao longo da vida, é como se não tivesse férias, 120 porque você conseguiu de beneficiário, vai utilizar se desloca. Essa é uma realidade muito cruel para a nossa vida", aponta a arquiteta Cláudia Duarte, professora de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Católica de Santos (Unicats).

Isso acontece porque a população trabalha e estuda nas áreas consolidadas da região - o Centro de Santos, o Mongaguá e o Centro de São Vicente e parte de Cubatão. No tempo em Praia Grande, vive ter de se deslocar diariamente. Se não tem condições de fazer isso de transporte individual, vou fazer de transporte coletivo. Isso tem desgastes físicos, emocional, psicológico, aponta a arquiteta.

Segundo estatísticas elaboradas pelo deceto, há 20 anos que a população de Santos não cresceu. No mesmo período, a população de Praia Grande praticamente dobrou. "As pessoas estão indo morar em áreas mais afastadas porque Santos é muito cara. A oferta de emprego continua acontecendo aqui e, com isso, essas pessoas precisam fazer grandes deslocamentos", explica Cláudia.

Para ela, a mobilidade não precisa ser tratada apenas do ponto de vista da infraestrutura. "A gente tem que ver por que as pessoas estão mudando para essas municípios e não conseguem ficar na área onde tem oferta de emprego", diz.

Que tal busão?

186 é o número mínimo de linhas de transporte coletivo, municipais e intermunicipais, em operação nas cidades da Região Metropolitana da Baixada Santista.

gem, que não depende necessariamente dos ônibus. "É o caminho que ele faz, que tem a calçada esburacada, cheios de lixo, falta contaminação toda a viagem do cidadão".

Na prática, para Neppioli, se o cidadão tem um Tranquieta na garagem, não tem dúvida: tira o carro de casa e vai nele. "O transporte coletivo não é competitivo se a gente não olhar todos os ângulos da questão", reflete.

"O transporte individual é a rede que eu faço. Não tenho horário de partida, nem itinerário. Ando no carro com quem quiser, com liberdade total. Só que do ponto de vista coletivo, eu atrapalho o funcionamento da cidade", afirma Neppioli.

Paralelo, os sistemas de transporte coletivo têm uma rigidez natural. "Quanto mais essa rede for inflexível, menos competitiva ela será. A gente precisa de uma rede que multiplique essas possibilidades, essas trevas de direções", argumenta a especialista.

com isso, essas pessoas precisam fazer grandes deslocamentos", explica Cláudia.

Para ela, a mobilidade não precisa ser tratada apenas do ponto de vista da infraestrutura. "A gente tem que ver por que as pessoas estão mudando para essas municípios e não conseguem ficar na área onde tem oferta de emprego", diz.

carro vs. ônibus
Luz Carlos Mantovani Népoli, superintendente da Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP), acredita que o aumento da população avulsa regulamentar o primeiro e melhorar o segundo.

Por dentro do sistema metropolitano de transporte coletivo

Bertioga
População: 57.109 pessoas

Tarifa: R\$ 3,40
Total de linhas: 8

Cubatão
População: 125.047 pessoas

Tarifa: R\$ 3,20
Total de linhas: 14

Guaruá
População: 305.938 pessoas

Tarifa: R\$ 3,20
Total de linhas: 36

Itanhaém
População: 94.888 pessoas

Tarifa: R\$ 3,00
Total de linhas: 16

Mongaguá
População: 51.380 pessoas

Tarifa: R\$ 1,90
Total de linhas: 5 convencionais e 1 turística

Praia Grande
População: 295.928 pessoas

Tarifa: R\$ 3,60
Total de linhas: 14

Santos
População: 424.599 pessoas

Tarifa: R\$ 3,25
Total de linhas: 40 convencionais e R\$ 3,90 7 seletivo

São Vicente
População: 347.733 pessoas

Tarifa: R\$ 3,00
Total de linhas: 8

Bilhete único
Tem Cartão Transporte, recarregável, nos municípios de Vião Transporte, Escobar e Pólvora. Não tem integração.

Passageiros por dia: 13.487

Viagens por dia: 381

Frota: 22 ônibus

Linhas mais usadas: 2

Espera/em média: 15 min

Fiscalização: Feita por intermédio da Diretoria de Trânsito e Transporte, proposta do campo no percurso e também na garagem do município de Bertioga. Realizações: 3344-3004

Bilhete único
O transporte coletivo avista cartão transporte, por meio do sistema de embarque eletrônico (CART), não é praticado a integração Zeta, em que o passageiro tem a opção de embarque em todas as linhas de transporte coletivo, além de realizar no próprio validador do ônibus o valor atual do bilhete de seu cartão.

Passageiros por dia: 92.570

Viagens por dia: 2.408

Frota: 162 ônibus

Linhas mais usadas: 54 ônibus

Espera/em média: 15 min

Fiscalização: Feita por intermédio da Diretoria de Trânsito e Transporte, proposta do campo no percurso e também na garagem, não tem dúvida: tira o carro de casa e vai nele. Realizações: 3344-3000

Bilhete único
Não tem bilhete único, mas sim cartão transporte. Atende ao sistema de bilheteamento eletrônico.

Passageiros por dia: 15.000

Viagens por dia: 235

Frota: 35 ônibus

Linhas mais usadas: 12 convencionais, 14 alternativas, 2 turísticos

Espera/em média: não informa

Fiscalização: Por meio de reclamações de usuários e de fiscal da Secretaria de Trânsito e Segurança.

Realizações: 3426-2316 ou 3426-3076

Bilhete único
Não há bilhete único ou cartão.

Passageiros por dia: 12.000

Viagens por dia: 20

Frota: 12 convencionais, 14 alternativas, 2 turísticos

Linhas mais usadas: Centro Regina Maria, Centro Vila Operária/Vila Edicéia/Baixada Itan.

Espera/em média: até 20 min

Fiscalização: Município mantém diálogo com as diretorias das empresas.

Realizações: 3445-3000

Bilhete único
Tem Cartão Transporte e integração de passagens entre as linhas municipais e intermunicipais, dentro dos terminais, em uma hora desde o primeiro embarque.

Passageiros por dia: 50.000

Viagens por dia: 1.913 (ida e volta)

Frota: 86

Linhas mais usadas: 10 min, 15 min, 25 min

Espera/em média: 10 min

Fiscalização: Atende ao sistema de monitoramento (BOM) de ônibus equipado com GPS integrado ao sistema de gerenciamento de controle da frota.

Realizações: 3491-6064

Bilhete único
Tem Cartão Transporte e integração de passagens entre as linhas municipais e intermunicipais, dentro dos terminais, em uma hora desde o primeiro embarque.

Passageiros por dia: 143.683

Viagens por dia: 2.863 convencionais e 6.195 seletivo

Frota: 286 convencionais e 43 seletivo

Linhas mais usadas: 4, 105, 104 e 106 (convencionais) e 205, 202 e 203 (seletivo)

Espera/em média: 16 min

Fiscalização: Acompanhamento pelo Sistema de Monitoramento (SMAS), viaturas nas garagens e operação 'in loco'.

Realizações: 356

Bilhete único
Não tem

Passageiros por dia: 100.000

Viagens por dia: não informa

Frota: 349 ônibus

Linhas mais usadas: 1000

Espera/em média: 3 min

Fiscalização: Pela Secretaria de Transportes, por meio de seus agentes de trânsito e fiscal de trânsito.

Realizações: 3465-9000

VLT

Tarifa: R\$ 3,80
Total de estações: 11 em operação

Passageiros por dia: 3.000

Viagens por dia: 150

Frota: 6 VLTs

Espera/em média: 15 min

Fiscalização: Feita por agentes da Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos (EMTU).

Realizações: 0800 771 77 78

Bilhete único
Tem Cartão Transporte, recarregável, nas localidades Vião Transporte, Escobar e Pólvora. Não tem integração com ônibus intermunicipais.

Passageiros por dia: 200.000

Viagens por dia: 3.800

Frota: 520 ônibus

Espera/em média: não informa

Fiscalização: Feita por agentes da Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos (EMTU).

Realizações: 0800 771 77 78

Bilhete único
Tem Cartão Transporte, recarregável, nos municípios Vião Transporte, Escobar e Pólvora. Não tem integração com VLT.

Passageiros por dia: 200.000

Viagens por dia: 3.800

Frota: 520 ônibus

Espera/em média: não informa

Fiscalização: Feita por agentes da Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos (EMTU).

Realizações: 0800 771 77 78

Bilhete único
Tem Cartão Transporte, recarregável, nos municípios Vião Transporte, Escobar e Pólvora. Não tem integração com VLT.

Passageiros por dia: 200.000

Viagens por dia: 3.800

Frota: 520 ônibus

Espera/em média: não informa

Fiscalização: Feita por agentes da Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos (EMTU).

Realizações: 0800 771 77 78

Bilhete único
Tem Cartão Transporte, recarregável, nos municípios Vião Transporte, Escobar e Pólvora. Não tem integração com VLT.

Passageiros por dia: 200.000

Viagens por dia: 3.800

Frota: 520 ônibus

Espera/em média: não informa

Fiscalização: Feita por agentes da Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos (EMTU).

Realizações: 0800 771 77 78

Bilhete único
Tem Cartão Transporte, recarregável, nos municípios Vião Transporte, Escobar e Pólvora. Não tem integração com VLT.

Passageiros por dia: 200.000

Viagens por dia: 3.800

Frota: 520 ônibus

Espera/em média: não informa

Fiscalização: Feita por agentes da Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos (EMTU).

Realizações: 0800 771 77 78

Bilhete único
Tem Cartão Transporte, recarregável, nos municípios Vião Transporte, Escobar e Pólvora. Não tem integração com VLT.

Passageiros por dia: 200.000

Viagens por dia: 3.800

Frota: 520 ônibus

Espera/em média: não informa

Fiscalização: Feita por agentes da Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos (EMTU).

Realizações: 0800 771 77 78



Nossos jornalistas testaram as linhas da região

Lucas Oliveira
ESTADUENSE

Acordé, como de costume, por volta de 09:30. Um banho rápido e um copo de leite antes de sair. Como minha mãe entra no trabalho às 10h, pego carona até a rodoviária. Poucos minutos entra a compra de passagens e a espera do ônibus, que não costuma estar tão lotado. Perto de Praia Grande, onde o trajeto parece ser maior e mais demorado, decidi desistir um pouco, até chegar em Santos. Acordé já na esquina da rodoviária, no contra, pronto para mais um dia de trabalho.

Fernanda Lopes
FORNADORA DO BODQUÊRÃO, EM SANTOS

Na minha casa, decidimos abrir mão do carro. Há seis meses, nos desfilamos de ônibus e passamos a caminhar e pedalar mais e também a utilizar o transporte público. Difícilmente, fico mais de cinco minutos no ponto, exceto às 18h. Nesse horário cheguei a ficar 30 minutos à espera de um coletivo em que eu pudesse entrar confortavelmente. Caminhando pelas ruas, pude perceber muito mais a cidade em que vivo e tive um enorme impacto positivo na minha qualidade de vida.

Vagner Lima
REPORTER DE BERTIOGA

Para me locomover até o trabalho, preciso pegar um ônibus e uma barca. O ônibus que uso é o intermunicipal 930, que faz o trajeto Riviera-Ferry Boat. O intervalo de partidas dessa linha é de até 1 hora entre cada saída. Se eu não sair de casa em um horário que tenha hábito ou certeza de que não vai passar, fico no ponto. Depois pego a barca. O tempo de travessia é de 10 minutos, e os intervalos de partida, de até 20 minutos. É comum demorar mais que isso no dia a dia.

Gustavo T. de Miranda
REPORTER DE CUBATÃO

Acreditava ter duas opções de ônibus para vir do Jardim Casquinha para o Centro de Santos. Sempre que os ônibus 918 e 919 passam no meu ponto, a linha 954 na minha área. Dei com a mão e perguntal o destino à motorista. Diferentemente dos outros dias, em que eu e toda o restante do povo vivíamos compactados como atum em latinha, cheguei em um ônibus vazio. Minha sorte do dia.

Com menos espaço para o carro, ônibus é opção?

Aperte o play

Se o sistema coletivo tem que ter regularidade, os operadores deles, no entanto, encontram dificuldades. "Você precisa ter controle operacional das linhas. É impossível ter uma rede de linhas correndo com o automático. Você não consegue equilibrar os intervalos. Você fica sempre preso no trânsito", diz Luiz Carlos Mantovani Népoli, da Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP).

Na avaliação dele, é por isso que a Lei de Mobilidade Urbana defende a prioridade do transporte coletivo. "Não é uma questão ideológica. É técnica. Os sistemas de metrô tem essa vantagem, porque vier segregado, debaixo do solo, sem ter que competir pelo espaço com nenhum modal", aponta.

Segundo a arquiteta Karine Miralho, coordenadora do plano de mobilidade de Guaratinguetá, já se fala muito do transporte de ônibus, mas o perfil da Baixada Santista exige ampliação da rede de ciclovias em operação. "O deslocamento de bicicleta são muito fortes nos pontos de travessia com Santos. Com esse número de ciclistas que utilizam as vias urbanas, existem ciclovias, mas não são suficientes. Como é que você para as bicicletas? Como é que você estrutura essa chegada? Tem bilheteário?", argumenta Karine.

Foto: Imagem e Imagem de Mobilidade. Paralelo não responde.

O desafio é integrar modal na dinâmica das cidades em que ele roda

DA REDAÇÃO

Enquanto ainda não chega ao Porto e nem se prolonga rumo ao Valongo, e com uma média diária de apenas 3 mil passageiros, o Veículo Leve sobre Trilhos (VLT) da Baixada Santista tem dois tipos de desafio pela frente quanto à sua integração.

De um lado, está a possibilidade do passageiro que cruza Santos ou São Vicente poder integrar nos ônibus municipais. Do outro, o desenvolvimento dos bairros que são cortados pelos trilhos do modal.

O Consórcio BR Mobilidade é o principal operador de transporte na região. Segundo o diretor regional da empresa, Alceu Cremonese Jr., é preciso que o passageiro conclua seu destino final usando ônibus alimentadores, que cruzam o caminho do corredor do VLT.

"Esse contrato que assinamos prevê essa integração. Estamos em entendimento para que se encontrem os principais destinos que seriam complemento de viagem", diz. Para ele, o modal deve ser encarado como um sistema troncal, sendo alimentado por ônibus menores, que vão chegar até bairros santistas e vicentinos.

Para Cremonese, ainda é difícil prever como será a integração porque depende de conversas com as duas prefeituras — a de Santos e a de São Vicente. Na opinião do gestor, o diálogo é mais fácil em relação à primeira. Hoje, o transporte santista já é administrado pela Viação Piracicabana, que integra o BR Mobilidade.

Segundo José Marques Car-



Carro do novo modal cruza o túnel na região do José Menino, em Santos; com horário limitado das 7h às 19h, os veículos atendem somente cerca de 3 mil passageiros por dia

riço, professor de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Católica de Santos (UniSantos), neste item, o desafio é a unificação tarifária com outros modais também importantes, como as barcas que fazem travessia entre Santos e Guarujá. Carrinho acredita que o entrave é maior nas pontas do sistema. "A etapa que vai chegar no Valongo vai passar muito próximo da estação da Dersa que conecta com Vicente de Carvalho. Na medida em que isso for sendo vencido, as chances do sucesso é ainda maior", prevê o professor da UniSantos.

Paraciclôs

Uma preocupação dos ciclistas é que apenas o Terminal Barreiros contará com um bicicletário com 80 vagas. As outras estações terão estacionamentos para apenas 10 'magrelas'. Por enquanto, não há planos para permitir bikes dentro dos VLTs.

CRESCIMENTO ESPALHADO

Para especialistas, outro fator importante é a necessidade de

criação de leis que induzam o desenvolvimento no eixo do VLT. Para Carriço, há um desbalanceamento muito significativo do uso e ocupação do solo na nossa região, com as habitações distantes dos empregos do Centro e Gonzaga.

Ele crê que é possível equalizar isso através de leis e investimento público na base econômica. "Não precisa ser técnico para saber a necessidade que a gente tem de repovoar os bairros no eixo do VLT. A lei de uso e ocupação do solo é o instrumento adequado", pontua.

Como essas são áreas suscetíveis

à mudança, os especialistas querem que o poder público condicione como será o crescimento. "Enquanto não temos uma lei que diz que tipo de imóvel pode ser construído, o mercado se mobiliza para fazer prédios para quem vai colocar mais carros nas ruas", crê a urbanista Clarisa Duarte.

Para Carriço, em São Vicente, por exemplo, é possível que a valorização dos terrenos provoque a expulsão de moradores da Vila Margarida para mais longe ainda.

Os técnicos chamam a atenção para o fato de que de cada

vez mais é importante enfatizar o adensamento das cidades ao longo do eixo do transporte coletivo. "Esse é o caminho para o equilíbrio", diz Luiz Carlos Néspoli, superintendente da Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP).

Para ele, planejar é desenvolver planos diretores e as leis de zoneamento para criar cidades com empregos espalhados. "Isso vai facilitar as pessoas a irem da sua casa para o trabalho, a pé, de bicicleta ou de transporte público", enfatiza Néspoli.

Mobilidade e inclusão andam juntas

DA REDAÇÃO

Logo que se fala em acessibilidade vem a imagem à cabeça de um mar de rampas para cadeirantes, instaladas nos últimos anos em espaços públicos. Preste atenção, se você pensou assim, teve uma visão que é bastante limitada.

É o que defende a socióloga Marta Gil, pesquisadora das relações das pessoas com deficiência com o trabalho, educa-

ção e formação profissional.

"Acessibilidade é importante para pessoas com todos os tipos de deficiência, para pessoas com movimento reduzido, obesas, idosas, grávidas. Com certeza, você também vai precisar de uma calçada legal. Todo mundo", crê.

O tema tem ligações profundas com a mobilidade urbana. "Se não tem acessibilidade, a pessoa não tem acesso a nada:

saúde, educação, emprego, balada. Se a Cidade não está pronta para receber todos, ela é deficiente", diz.

Marta se apoia em números para mostrar essa relação. Em 2004, segundo dados do Ministério da Educação, havia 5.395 pessoas com deficiência matriculadas em universidades em cursos superiores. Dez anos depois, esse número cresceu 518%. "Como é que a gente

chega aí? Muitas faculdades criaram núcleos de apoio. Se o estudante é surdo, tem intérprete de libras. Se é deficiente visual, tem material em braille", fala a especialista.

Para ela, quando o hotel faz acomodação para cão-guia, não é filantropia. Finaliza dizendo que "as pessoas com deficiência estão saindo de casa cada vez mais. É preciso garantir esse direito".

Cidades constroem seus planos de mobilidade

DA REDAÇÃO

O Plano de Mobilidade Urbana é um instrumento fundamental de planejamento dos deslocamentos nas cidades. A cidade que não entregar o documento até abril de 2018 não terá acesso ao plano de obras do setor.

Na região, apenas duas cidades já produziram seu projeto de deslocamento municipal. São elas Praia Grande e Itanhaém. Mongaguá afirma estar em estágio avançado, promovendo audiência pública para conclusão dos trabalhos. A previsão é concluir em agosto.

Santos tem uma versão "inicial" do plano, cujo foco é a implantação da mobilidade sustentável, reconhecendo a interdependência entre os transportes, a saúde, o ambiente e o direito à cidade. Segundo a Prefeitura, a ideia é promover eficiência, eficácia, efetividade e equidade na circulação.

A minuta do projeto de lei está em tramitação na Câmara de Santos. A proposta técnica foi elaborada pelo grupo de trabalho criado, via decreto, em agosto de 2014, com profissionais de diversas secretarias. Em Cubatão, a Prefeitura executa o plano por meio de uma comissão formada por representantes de diferentes secretarias, sob o comando da Secretaria Municipal de Plane-

Calendário 2018

é o ano para cidades entregarem os documentos e garantirem verbas nesta área

jamento. O projeto está em fase de estudos e o próximo passo serão consultas à sociedade civil, previstas para o fim do ano.

Guarujá desenvolve os eixos estruturantes do plano. Segundo a Administração, o objetivo é que ele possibilite integração com a política de desenvolvimento urbano, acesso democrático e seguro aos serviços básicos e equipamentos sociais, com prioridade aos pedestres e ao transporte público coletivo.

MAIS TEMPO

A Secretaria de Desenvolvimento e Mobilidade Urbana (Semurb) de São Vicente afirma que uma comissão está pautando e analisando a elaboração do plano de mobilidade. Até o fechamento desta edição, a Prefeitura de Peruipe não respondeu ao pedido de informações elaborado pela Reportagem.

'Quem tem deficiência é a sociedade'

■ Todos os dias, pessoas com deficiência têm dificuldades para viver plenamente atividades cotidianas. Que tal ir ao shopping? Nem sempre é possível. "Minha maior dificuldade é o ônibus. Todos aqui de Praia Grande têm elevadores, mas não funcionam, motoristas são despreparados, não têm paciência", relata o estudante de Direito Jackson Paula.

Desde os 2 anos, os músculos dele não têm força. Por isso, locomove-se em uma cadeira de rodas, com a ajuda da mulher, Rita. "Eu não sou deficiente, quem tem a deficiência é a sociedade", desabafa.

Muitos cadeirantes que ele conhece saem de casa e passam perrengue. "Não tem como sentir cidadão. No meu caso, saio para ir à faculdade, em Santos. O transporte vem me pegar em casa e me traz. Se não fosse isso, nem sei", fala.

O estudante de Direito, que também é produtor musical, reclama da falta da frota mínima de táxis adaptados exigida pelo Estatuto da Pessoa com Deficiência. "Precisamos ter 10% dos carros adaptados. Is-



Jackson Paula relata dificuldades para se locomover no seu dia a dia

so, por exemplo, ajudaria muito. Eu quase não saio", conta. Desde 29 de maio, até as idas esporádicas ao Litoral Plaza Shopping, no acesso à Praia Grande, reduziram drasticamente. Desde então, o ônibus da linha 97 Shopping deixou de entrar no estacionamento do centro de compras.

O micro-ônibus, que é adaptado, sai do Terminal Tude Bas-

Aperte o play

Na quarta-feira, o leitor de A Tribuna vai poder conferir o vídeo de uma viagem até o shopping com Jackson. Veja www.tribuna.com.br/playat.

tos e, desde então, faz parada apenas do lado de fora do shopping. "Para quem anda de cadeira de rodas, ficou muito difícil. Facilita a vida da sociedade inteira. Lá dentro tem supermercado, tem lojas", argumenta Jackson.

Segundo a Ouvidoria de Praia Grande, a linha que entra no shopping agora atende trabalhadores do Makro e a população do Japui, em São Vicente. Segundo ofício enviado pela Prefeitura, os usuários não precisam atravessar o viaduto em frente ao shopping porque as linhas 97SH e 98JP podem ser acessadas no ponto de ônibus em frente à Decathlon. A Tribuna mediu a distância e esse ponto fica a 777 metros do shopping.

Prancheta

Só o planejamento de longo prazo pode reverter o caos urbano. "Isso tem que ser calado na visão de futuro, na inclusão, na aproximação da natureza e no desenvolvimento de bairros mistos e densos", defende Evandro Prestes, professor da Universidade Paulista (Unip).

10 sugestões para desatar os nós das cidades

- 1 Para mudar a cultura do carro, especialistas apostam na necessidade de investir na criação de alternativas suficientes de transporte público de qualidade. Isso é possível com a ampliação da rede do VLT e com a criação de novas linhas troncais, como seria o BRT na cidades do Litoral Sul.
- 2 Reorganizar todo o sistema de transporte municipal ao longo das estações do VLT. Com isso, linhas que passam no eixo do modal e levam para o interior das cidades tendem a ter mais lógica e podem aliviar o trânsito.
- 3 Garantir que exista uma integração de verdade entre as tarifas municipais, intermunicipais e o VLT. Além disso, é preciso criar um mecanismo de vantagem, como o Bilhete Único. Assim, as pessoas poderão pegar mais de um ônibus e não pagar várias passagens. O mesmo deve valer para as barcas que fazem a travessia entre Santos e Guarujá.
- 4 Criar mais corredores exclusivos de ônibus pode fazer com que o transporte coletivo não tenha que competir tanto espaço com carros.

Deste modo, os ônibus tendem a chegar mais rápido no destino, dando alguma competitividade ao transporte coletivo.

- 5 Planejar mais e à exaustão: para criar o adensamento das cidades ao longo do eixo do transporte coletivo. Em relação ao VLT, por exemplo, especialistas apontam a necessidade de criar legislação específica que promova a construção de edificações mais sustentáveis, que evitem que mais carros entupam as ruas das cidades. O mesmo vale para a possibilidade de criar novas centralidades, evitando que os empregos e a educação estejam concentrados em apenas uma área, o que gera deslocamentos pendulares.
- 6 Quando o assunto é mobilidade, em primeiro lugar deve estar a valorização da caminhada. Depois, o uso inteligente do espaço. Se você coloca 60 passageiros em um ônibus, você ocupa um espaço muito menor do que se essas mesmas pessoas usassem 60 automóveis particulares. Calçadas bem feitas, com bancos e espaços de convivência para a população, reforçam o chamado ao menor uso de automóvel, além de reduzir a poluição.

- 7 Investir na ampliação da rede de ciclovias que liguem as cidades da Baixada Santista. Ampliar a rede que atende o interior dos bairros e não somente os eixos principais como atualmente.

- 8 Criar alternativas para aumentar as vagas de bicicletários nas cidades. É inadmissível que as pessoas não tenham onde estacionar suas bicicletas. O mesmo vale para aqueles que querem usar VLT e bike. O novo modal precisa de uma integração válida.

- 9 Planejar cidades acessíveis, não apenas do ponto de vista arquitetônico. É preciso garantir a acessibilidade "atitudinal", que seja capaz de assegurar que todas as pessoas possam, de fato, ser incluídas no convívio cotidiano, em igualdade de condições.

- 10 As administrações públicas precisam encontrar novas maneiras de se comunicar com o cidadão. É preciso explicar e conscientizar as pessoas sobre os novos rumos que as cidades devem tomar se querem continuar organizadas e gerando qualidade de vida para a sua população.



ARTE MONICA SOBRAL/IST

Calçada e espaços de convivência dão gás para quem caminha

Municípios precisam de ações que valorizem vida em comunidade

IDA REDAÇÃO

Caminhabilidade. Essa é a expressão do momento para quem pretende construir uma cidade mais acessível. Não é para menos. A maior parte dos deslocamentos feitos na Baixada Santista é a pé ou de bicicleta. "Metade da nossa população viaja para o trabalho ou estudo assim. Será que as cidades estão preparadas", questiona a arquiteta Clarissa Duarte, professora de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Católica de Santos (Unisantos).

"Muitas das nossas calçadas são inacessíveis. Se você quiser andar, vai ter de dividir o espaço com o carro. As cidades não foram desenhadas para qualquer pessoa caminhar". Na opinião de especialistas, este é um dos fatores que contribuem para que as pessoas prefiram andar de transporte individual, o que causa ainda mais congestionamento nas cidades.

"O que a gente identifica de imediato é que a cidade foi pensando de vista do cidadão", critica Evandro Prestes Guerreiro, coordenador do grupo de estudos de Cidades Inteligentes da Universidade Paulista (Unip) em Santos. E ele não está sozinho neste diagnóstico.

Para ele, em primeiro lugar deve estar a caminhada. "Isso a gente precisa recuperar, na própria origem da cidade. Depois, o uso inteligente do espaço. Se você coloca 60 passageiros em



Passeio ruim e falta de espaços de descanso não ajudam quem anda

Passos

"É preciso ter motivo para andar. As pessoas andam em torno dos equipamentos públicos, sociais e educacionais"

Lincoln Paiva, urbanista

um ônibus, você ocupa um espaço muito menor do que se essas mesmas pessoas usarem

60 automóveis", defende.

O QUE É SEU NA CIDADE?

Para o urbanista Lincoln Paiva, presidente do Instituto Mobilidade Verde, quanto maior é o tráfego de automóveis nas ruas, menor é a sensação de pertencimento da pessoa a essa via e, consequentemente, à cidade. "À medida em que vai diminuindo a circulação de carro, o espaço que o cidadão considera dele vai aumentando". Para ele, o problema é que do jeito que está, a cidade não é democrática e é neurótica.

Para Paiva, cidades caminháveis criam uma lógica de caminhabilidade. "Quando você tem um espaço de convivência, como praças, com banco confortável, você passa a andar



Para especialistas, quando o calçamento está descuidado, os cidadãos não se sentem à vontade para deixar o carro em casa, nem se identificam positivamente com a cidade; caminhabilidade seria a solução

mais. Isso mostra que é preciso construir as cidades para as pessoas e com as pessoas", opina.

ESPAÇO PARA TODOS

Clarissa Duarte vê um exemplo de valorização do "modal" a pé em frente à Igreja do Embaré. "Ali, o passeio tem o mesmo nível da rua, as pessoas atravessam tranquilamente, a velocidade do carro foi reduzida. É a prova de que as cidades podem ser mais democráticas", pensa. A especialista chama a aten-

ção para os "tabus" que são criados nessa discussão sobre o direito à cidade. "Quando se questiona a retirada da faixa de estacionamento no Canal 3, pensou-se que os pontos comerciais da região perderiam a vitalidade porque as pessoas deixariam de circular por lá".

Ela admite que as mudanças são difíceis e sempre encontram resistência. No entanto, Clarissa acredita que não é justo que o espaço público fique o dia inteiro guardando o

bem particular. "Quem está com o carro ali acha ótimo. E o restante da sociedade? É uma questão para ser pensada", defende.

"Andar a pé tem impacto profundo no cidadão, na cidadania e no nosso direito à cidade. A gente acha que tem direito à cidade porque paga imposto, mas não é verdade. Todo mundo tem direito", finaliza Paiva, defendendo que "todo mundo" se sobrepõe ao carro.