

Mobilidade urbana em tempos de pandemia: Reflexões para o caso de Marabá-PA

Alan Monteiro Borges
Mestre/Engenharia de Transportes
Instituto de Geociências e Engenharias

Considerações iniciais

A crise sanitária provocada pela pandemia do COVID-19 trouxe grandes mudanças da população mundial, diversos hábitos tiveram que ser adaptados e a mobilidade das pessoas foi impactada. Em grandes e médias cidades houve redução de frota de diversos tipos de veículos e em outras aumentou-se o uso do transporte ativo (a pé e bicicleta).

A pandemia impactou e estampou ainda mais as desigualdades que existe em algumas cidades no mundo, principalmente na realidade brasileira. As desigualdades na educação, para aqueles que não têm acesso a rede de internet, logo não tiveram aulas; a desigualdade na área da saúde, para aqueles que não tem acesso aos serviços públicos de qualidade; a crise na economia como um todo; desigualdade nos meios de transportes, visto que a maior parte da população necessita do transporte coletivo para seus afazeres diários.

Há um esforço por partes de pesquisadores do mundo inteiro para mostrar que os meios de transportes de massa (trem, metrô, ônibus BRT, VLT e etc.) devem ser priorizados para o bom funcionamento da mobilidade nas grandes cidades, porém com os novos hábitos de distanciamento social, como continuar com essa visão?

A “nova realidade” que surge no pós-pandemia desafia gestores e moradores das grandes cidades a repensar seus modelos de mobilidade, já que a lógica do transporte em massa entre pontos distantes da cidade é hoje um risco sanitário.

Dessa forma, este trabalho vem trazer um pouco deste debate para o contexto de algumas cidades, incluindo Marabá-PA, que antes mesmo da pandemia já sofria com os desafios da mobilidade urbana.

Mobilidade Urbana: o cenário em grandes cidades no período de pandemia

Como comentado, o transporte de massa deve ser priorizado nas médias e grandes cidades, visto que traz alguns benefícios para a cidade e conseqüentemente há a diminuição do transporte individual (ou deveria existir tal diminuição). O grande desafio dos gestores é tornar o transporte coletivo atrativo para todos, o que já ocorre em diversos países do mundo, principalmente os países ditos desenvolvidos.

O desempenho do sistema de transporte global, e a qualidade do serviço proposto pelo sistema em geral, são fatores que influenciam na eficiência ou ineficiência do transporte coletivo. Como exemplo de cidades que desempenham adequado sistema de transporte pode-se citar Londres, Paris, Nova York, Hong Kong, Sydney e Amsterdã.

Na maioria destas cidades, houve a paralização total ou parcial do sistema de transporte e percebeu-se a utilização do transporte ativo (a pé ou bicicleta) para pequenas distâncias, visto que em alguns locais eram permitidas apenas viagens ao supermercado e farmácias. Em outras cidades asiáticas percebeu-se a “fuga de passageiros” para diversos modais de transportes, anteriormente se utilizava o transporte de massa e no período de pandemia as pessoas migraram para o transporte particular ou semipúblico (táxi e uber).

Ao longo desse período de pandemia, algumas cidades europeias vêm apresentando grandes pacotes para a mobilidade urbana, sobretudo no transporte público de massa e no transporte ativo. Esses dois tipos de transportes já eram prioridades para muitos governantes de diversas partes do globo, visto seus benefícios: menores emissões de gases poluentes, capacidade de levar grande quantidade de pessoas ao mesmo tempo, adequado uso do solo e contribuição na qualidade de vida das pessoas que optam pelas caminhadas e pedaladas.

Mobilidade Urbana: o cenário de Marabá no período de pandemia

Na atualidade, a maioria das grandes cidades brasileiras está com suas vias saturadas devido ao grande número de veículos que circulam diariamente ocasionando grandes números de congestionamentos, deixando as cidades desumanas. Isto é reflexo,

principalmente, de ausência de investimentos em transporte público de massa de qualidade, como ônibus, metrô, VLT's, e em alguns casos embarcações.

A situação dos congestionamentos atingiu níveis alarmantes, a ponto de a velocidade de deslocamento por automóvel ser atualmente, em muitas cidades grandes, menor do que a velocidade dos bondes empregados no passado; na área central de algumas grandes metrópoles, nos horários de pico, até mesmo menor que a velocidade de uma pessoa caminhando. (Ferraz e Torres, 2001, p. 23).

De acordo com Castro (2006), os modelos de planejamento de transporte não estão se mostrando totalmente apropriados para solucionar os problemas das cidades. Esses modelos baseiam-se em intervenções que partem da implantação de grandes obras viárias, visando ampliar a oferta de infraestrutura e ordenar os fluxos de veículos, o que requer recursos financeiros intensivos sem necessariamente resultar em aumento da qualidade de vida urbana. Tem-se também a questão cultural que se faz pensar que o uso do carro particular é sinônimo de status social.

Na cidade de Marabá, no sudeste do Pará, a qualidade do transporte público urbano, já estava sendo questionada há um tempo e após a população passar por temporadas com frotas reduzidas ou sem ônibus devido a diversos problemas apresentados pelas empresas que ofertam o serviço.

No período de pandemia, o transporte foi parcialmente interrompido e pouco mudou quanto a qualidade na oferta desse serviço. Como já citado, a pandemia do COVID-19 escancarou ainda mais as desigualdades em vários aspectos, em Marabá não foi diferente. As pessoas de baixa renda, que precisam utilizar o ônibus não têm outras alternativas de transporte e dessa forma essa parcela da população fica mais propícia a contaminação.

A grande questão da mobilidade urbana de Marabá recai sobre a qualidade de todas as formas de se locomover na cidade, a qual atualmente possui infraestrutura deficitária desde o transporte privado por carro, passando pelo transporte coletivo e atingindo o transporte não motorizado por bicicleta ou a pé. A cidade não possui ciclovias e a maioria das calçadas não tem acessibilidade necessária para caminhar, conforme apresentado nas imagens abaixo:



Figura 1 – Ausência de acessibilidade na Avenida Nagib Mutran.

Fonte: Autor



Figura 2 - Ausência de acessibilidade na Avenida Antonio Maia. Fonte: Autor

Nota-se que é importante os investimentos no transporte não motorizado e aperfeiçoamento do transporte coletivo, pois ambos podem trazer benefícios e qualidade de vida para as cidades. O transporte ativo, deverá ser mais priorizado por muitos gestores a partir do período de pandemia, pois o risco de contágio é menor quando você realiza uma viagem caminhando ou de bicicleta, quando comparada com aquela que pode ser realizada de ônibus ou transporte semipúblico (uber ou táxi).

Considerações finais

A diminuição de problemas relacionados a mobilidade urbana nas médias e grandes cidades tem se tornado um grande desafio para gestores e planejadores dos transportes nos últimos anos, as cidades estão crescendo num ritmo acelerado e a grande quantidade de carros nas vias, sem dúvida, é o ponto principal a ser discutido para que

haja essa melhoria na mobilidade, principalmente com um cenário de pandemia e presença de um vírus altamente contagioso.

Portanto, é necessário expor estes problemas de mobilidade urbana e buscar soluções viáveis para a cidade, tais como investir no transporte não motorizado ou até mesmo explorar o uso do rio para realização de viagens entre pontos específicos da região, pois a localização de Marabá é privilegiada e pode-se perceber o potencial hidroviário que a cidade possui.

De posse de algumas informações expostas, cabe destacar que um sistema de transporte bem planejado pode contribuir significativamente para o desenvolvimento de uma sociedade. Desta forma, os benefícios adquiridos com um sistema bem planejado dependem da participação de todos, principalmente da participação de governantes que devem promover o acesso a um conjunto de bens e serviços destinados à população, assim contribuindo positivamente na mobilidade urbana e bem-estar das pessoas.

Referências

BORGES, A. M. (2017). *Aferição de demanda de transporte hidroviário urbano através do método de preferência declarada: um estudo de caso na região metropolitana de Belém – RMB*. Dissertação – Universidade Federal do Pará, Instituto de Tecnologia, Pós-Graduação em Engenharia Naval, Belém.

CASTRO, M. A. G. (2006). *Gerenciamento da Mobilidade: Uma Contribuição Metodológica para a Definição de uma Política Integrada dos Transportes para o Brasil*. Tese - Universidade Federal do Rio de Janeiro, Programa de Engenharia de Transportes. COPPE. Rio de Janeiro, RJ, 2006.

FERAZ, A. C. P. & TORRES, I. G. E. (2001). *Transporte Público Urbano*. São Carlos: Rima, 2001.

CLIMAINFO. <https://climainfo.org.br/2020/06/17/o-futuro-da-mobilidade-urbana-no-pos-pandemia/>. Acesso em 08 jul. 2020.