

O PLANO DIRETOR DE GOIÂNIA E A MOBILIDADE URBANA

03 de fevereiro de 2022.

Nasci em Goiânia e nela passei a maior parte da minha vida. Há 18 anos me mudei para Brasília, mas os vínculos com a minha cidade natal ainda continuam muito fortes, onde ainda vive boa parcela da família e dos amigos e aonde vou com muita frequência. Por essa ligação ainda estreita com a minha terra, da qual tenho muito orgulho, continuo acompanhando com atenção o debate sobre as questões locais e não poderia ser diferente em relação à minha área de atuação profissional – a mobilidade urbana, quando o Plano Diretor entra na pauta da cidade.

Lembro de uma época não tão distante onde o transporte público tinha um papel ainda mais relevante dentro da cidade, representando uma parcela significativa dos deslocamentos dos seus habitantes, pelo menos para mim era assim, e a frota de automóveis ainda não causava tantas externalidades negativas dentro do espaço urbano. Naquele período, quando ainda não se discutia o conceito de mobilidade urbana sustentável, a gente convivia com congestionamentos em locais e horários específicos da cidade, como nas avenidas Castelo Branco, Independência e 24 de Outubro, mas estava distante a possibilidade de vermos outros trechos paralisados por causa da explosão da frota do transporte individual motorizado, como é o caso hoje, por exemplo, da área urbana cortada pela BR-153.

O modelo de desenvolvimento urbano que se apoia basicamente na implementação de medidas para garantir a fluidez do tráfego para automóveis já se mostrou esgotado há muito tempo, pois essa conta nunca vai fechar. A ampliação do sistema viário não consegue acompanhar o ritmo de crescimento da frota e insistir nessa dinâmica é algo muito parecido com o que nos ensina a velha sabedoria popular, que seria a “efetividade” do tal “enxugar gelo”.

Com a promulgação da Lei Federal nº 12.587/2012, que instituiu a Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU), o país conquistou um instrumento fundamental para repensar as cidades, ao estabelecer princípios, objetivos e diretrizes para orientar os municípios dentro do seus processos de planejamento. Essa política introduz o conceito da sustentabilidade dentro da mobilidade urbana, estabelecendo que o modelo de desenvolvimento deve se basear no investimento prioritário em modais ativos (circulação a pé e por bicicleta) e no sistema de transporte público, além da necessidade do desestímulo ao uso do transporte individual motorizado, que ainda é tão expressivo na matriz modal das cidades brasileiras.

Nesse sentido, visando apontar na perspectiva da quebra dos atuais paradigmas e na construção de um modelo sustentável para a mobilidade urbana, assim como fizeram diversas cidades ao redor do mundo, aqui no país a PNMU trouxe inclusive alguns elementos que podem viabilizar a caminhada em direção a uma cidade com mais qualidade de vida para a sua população. Destaco, nesse caso, os próprios instrumentos de gestão que estão sob o alcance de prefeituras para viabilizar os recursos necessários para investimentos na qualificação de redes de circulação a pé e de bicicleta e do sistema de transporte público, como o pedágio urbano, as taxas de congestionamento ou de emissão de poluentes, a cobrança de estacionamento público, a taxação das viagens de aplicativos e etc.

Uma exigência estabelecida pela PNMU é para que todos os municípios acima de 20 mil habitantes tenham o seu próprio plano municipal. A última alteração na Lei Federal, em 2020,

definiu a data de 12/04/2022 como o limite para que as cidades com mais de 250 mil habitantes tenham os seus planos aprovados. Goiânia ainda não tem o seu plano de mobilidade e se movimenta para cumprir o prazo legal. Entretanto, exatamente em função de não ter o seu plano de mobilidade urbana, outros normativos no âmbito do município são essenciais para estabelecer as linhas e diretrizes gerais que orientarão a sua elaboração, como a lei orgânica, as regras de uso e ocupação do solo e de zoneamento e o plano diretor. E a minha preocupação é exatamente em relação a esse último instrumento, que acaba de ser aprovado na câmara municipal (em tempo, a minha análise se deu em cima do texto do projeto que era de domínio público, uma vez que o documento aprovado pelos vereadores ainda não foi disponibilizado), mas que trouxe alguns elementos confusos e preocupantes para o debate da mobilidade urbana e aqui quero destacar alguns deles, sem entrar no mérito de outros temas.

O Plano Diretor de Goiânia aborda acertadamente dentro da “Estratégia Sustentabilidade Socioambiental” o indicativo para a elaboração do Plano Municipal de Mudanças Climáticas, a necessidade do estabelecimento de controles sobre as emissões veiculares, o incentivo para o uso de tecnologia limpa nos veículos, substituindo a matriz energética de combustíveis fósseis, além de apontar a perspectiva para a substituição gradativa da frota de ônibus do transporte coletivo (a discussão de financiamento é para outro momento), mas não ataca o problema principal que é o de reduzir e desestimular as viagens feitas através de automóveis dentro da cidade. O plano deveria sinalizar para a sociedade que o verdadeiro objetivo é o de mudar a matriz modal, investindo e fortalecendo o que já destaca a PNMU, mas, ao contrário, coloca a energia limpa como solução, mas para manter o protagonismo de automóveis e motocicletas dentro do espaço urbano. Como os veículos elétricos resolvem o problema da falta de democratização do uso do sistema viário? Tudo bem se a cidade tiver, no futuro, congestionamentos sem emissão de poluentes? Aqui não há a defesa contrária à mudança de matriz dos automóveis, mas a convicção da necessidade da priorização dos modais ativos e do sistema de transporte público e do desincentivo a carros.

Dentro da “Estratégia de Mobilidade, Acessibilidade e Transporte” a lógica do não enfrentamento ao transporte individual motorizado se mantém, quando se destaca que a estruturação física da rede viária tem como diretriz, entre outras, a garantia de fluidez à circulação de veículos, que não se alinha com nada parecido com sustentabilidade. O Plano reconhece a importância da priorização dos modos não motorizados e do transporte público, da redução dos impactos ambientais, sociais e econômicos dentro da mobilidade urbana, da segurança viária, da substituição da matriz energética no sistema, mas o que se questiona é o fato dele não sinalizar claramente ao longo do seu texto que a redução do protagonismo de automóveis e motocicletas dentro do sistema viário, por exemplo, seria um dos passos mais importantes para a mudança de paradigma pretendida e esse “esquecimento” está muito presente o tempo todo.

Quando o Plano trata do planejamento e da adequação da rede viária da cidade, ao mesmo tempo em que ele cita a priorização de uso voltado para o transporte público, pedestres e ciclistas, como realmente deve ser, também destaca com ênfase a necessidade da garantia de fluidez do tráfego, incluindo a execução de obras como viadutos e túneis para a redução da saturação, que sabemos sem eficácia nenhuma, mas que obviamente teriam como beneficiário principal quem mais ocupa o sistema viário dentro da cidade em relação ao número de passageiros transportados, ou seja, o transporte individual motorizado.

Esses indicativos contraditórios demonstram uma incapacidade de compreensão em relação ao que precisa ser feito e não contribuem para direcionar o debate dentro da sociedade no campo

correto. Sugere, por exemplo, que a receita tarifária vai ajudar no financiamento da implantação da rede estrutural de transporte público, transferindo para o usuário uma responsabilidade que não é dele, omitindo da sociedade o verdadeiro diagnóstico de crise do sistema, em vez de avançar na direção do apontamento expresso de quais instrumentos de gestão serão efetivamente adotados pela prefeitura para o financiamento e a qualificação do transporte público e da mobilidade urbana. No Plano se discute a possibilidade do aumento do adensamento habitacional junto aos eixos estruturais de transporte, que se alinha com os princípios do Desenvolvimento Orientado ao Transporte (DOT), mas em nenhum momento define que a valorização imobiliária decorrente da implantação dos sistemas de transporte será capturada para reinvestimento na mobilidade urbana sustentável, o que é um equívoco.

E enquanto a pandemia acelerou o processo de transformação da mobilidade urbana em cidades espalhadas pelo mundo, reduzindo espaços para automóveis e ampliando para o transporte público e os modais ativos, em Goiânia o Plano Diretor insere, na Estratégia de Desenvolvimento Econômico, a possibilidade da concessão de incentivos fiscais para empreendedores que fizerem investimento em edifícios-garagens ou estacionamentos subterrâneos, o que estaria exatamente na contramão do que precisa ser feito.

Por fim, chamo a atenção para o equívoco do Plano quando se discute o dimensionamento da rede viária e a proposta de implantação dos corredores exclusivos, preferenciais e estratégicos dentro da cidade. As vias destinadas à implantação de corredores exclusivos (como Mutirão, T-7, T-9, T-63 e 85, entre outras) e de corredores preferenciais (como Independência, Segunda Radial, 24 de Outubro, Castelo Branco, etc.), onde haveria a circulação do transporte público em faixa prioritária, também teriam uma segunda alternativa com a inclusão adicional da previsão de ciclofaixas. No entanto, para a efetivação dessa opção seria necessária a redução da extensão de calçadas e/ou do canteiro central, sem qualquer proposição de alteração nas faixas destinadas aos automóveis e motos, que conservariam 2 faixas em cada sentido. Esse modelo destoa de tudo que foi realizado por quem conseguiu resolver os seus problemas de mobilidade e parece mais uma repaginação perversa do excelente projeto da organização WRI, mas agora podendo ser batizado de "Ruas Incompletas".

Não tenho dúvida de que o futuro Plano de Mobilidade Urbana de Goiânia poderá corrigir essas distorções. Mas não consigo entender qual seria o inconveniente para o alinhamento estratégico entre os diferentes normativos quando tratam do mesmo tema. Por que enviar recados dúbios em vez de sinalizar expressamente o que deve ser feito? Considerando que as mudanças necessárias no campo da mobilidade urbana vão desencadear diversas reações contrárias dentro da sociedade, nada mais lógico que o Plano Diretor, como precursor do Plano de Mobilidade, já começasse a introduzir os elementos essenciais para a promoção do debate qualificado dentro da cidade e é uma pena que isso não tenha acontecido.

**** Wesley Ferro Nogueira é economista, atualmente é Secretário Executivo do Instituto MDT, colabora no Projeto "Pensar o transporte público na cidade planejada para o automóvel", integra a Rede Urbanidade e é membro suplente do Conselho de Transporte Público Coletivo do DF.***