

IX CONGRESSO BRASILEIRO DE DIREITO URBANÍSTICO

GT 07 - MOBILIDADE URBANA E O DIREITO À CIDADE

A DISTÂNCIA ENTRE DIRETRIZES DA POLÍTICA NACIONAL DE MOBILIDADE URBANA E AS AÇÕES LOCAIS □ O CASO DA PONTE HERCÍLIO LUZ EM FLORIANÓPOLIS/SC

Geruza Kretzer¹

Daniela Otto²

Guilherme Furtado Carvalho³

Eduardo Leite Souza⁴

Kaliu Teixeira⁵

Werner Kraus Junior⁶

Introdução

A ponte Hercílio Luz, que conecta as porções continental e insular da cidade de Florianópolis, SC, tem previsão de voltar a pleno funcionamento após 26 anos fechada ao tráfego. A proposta de uso concebida pelo Departamento de Infraestrutura do Estado (DEINFRA) é a de livre passagem de automóveis individuais, operando-se com sentido único e reversível de acordo com os fluxos majoritários nos períodos de pico da manhã (em direção à parte insular) e da tarde (em direção ao continente). Esta concepção contraria frontalmente as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU) expressa por meio da Lei Federal 12.587/12 (1). Neste artigo, examina-se a questão com foco na proposição de usos alternativos à ponte para reafirmar, em nível local, a primazia do transporte sustentável em lugar do transporte individual motorizado.

Breve Histórico

A ponte pênsil Hercílio Luz é reconhecida como um dos principais ícones do estado de Santa Catarina. Ela foi a primeira a fazer a ligação rodoviária entre o continente e a Ilha, o que repercutiu intensamente nas relações entre a capital e os municípios vizinhos. Entre as principais mudanças ocasionadas destaca-se o início da primazia do transporte rodoviário, em detrimento do aquaviário, com a disseminação do ônibus nos anos seguintes intensificando as relações com as cidades vizinhas de São José, Palhoça e Biguaçu (2).

¹ Mestranda no Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo da UFSC. Arquiteta do Observatório da Mobilidade Urbana UFSC. geruzakretzer@gmail.com

² Arquiteta e Urbanista pela UFSC. Arquiteta do Observatório da Mobilidade Urbana UFSC. danielaotto.arq@gmail.com

³ Mestrando no Programa de Pós-Graduação em Engenharia de Transportes e Gestão Territorial. Engenheiro do Observatório da Mobilidade Urbana UFSC. guilherme_carvalho91@hotmail.com.

⁴ Mestre em Urbanismo, Arquitetura e História da Cidade pela UFSC. Arquiteto do Observatório da Mobilidade Urbana UFSC. dudulsouza@gmail.com.

⁵ Graduando em Geografia pela UFSC. Bolsista do Observatório da Mobilidade Urbana UFSC. kaliu12@gmail.com

⁶ Professor do Departamento de Automação e Sistemas e Coordenador do Observatório da Mobilidade Urbana da UFSC. werner.kraus@ufsc.br

Com sua construção a paisagem urbana e natural modificou-se significativamente. Composta por estrutura metálica extremamente inovadora para a época, é considerada um monumento histórico que faz parte da memória presente no cotidiano da população. Para preservar sua história e cultura, a ponte Hercílio Luz foi tombada nas três instâncias políticas, sendo: a Municipal em 1992, a Estadual e a Federal em 1997. Ela é tratada nas resoluções de tombamento como um símbolo de “identificação coletiva” da sociedade catarinense e florianopolitana, exercendo como patrimônio cultural três funções: de identificação coletiva, econômica e política.

Para preservação e manutenção de sua estrutura está sendo realizada sua restauração, que atualmente se encontra no estágio mais desafiador: a reforma do vão central. A previsão é de que a obra seja finalizada no segundo semestre de 2018, para então ser reinserida ao sistema viário. Nas esferas municipais e estaduais o destino da ponte após a abertura ainda é fonte de dúvidas e questionamentos. A possibilidade de viabilizar mais uma ligação entre ilha-continente atrai as mais variadas visões pelo potencial que ela poderia ter em minimizar os efeitos negativos causados pelos intensos deslocamentos pendulares realizados diariamente entre municípios da parte continental e insular da região metropolitana de Florianópolis.

Política Nacional de Mobilidade Urbana (Lei 12.587/12)

A Lei nº 12.587/2012 (1) que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU) prevê instrumentos para melhorar a mobilidade urbana nas grandes cidades e regiões metropolitanas, contribuindo para o acesso universal à cidade, e dando prioridade aos meios de transporte não motorizados e ao serviço público coletivo.

Em seu artigo segundo, a Política Nacional de Mobilidade Urbana mostra que “tem por objetivo contribuir para o acesso universal à cidade, o fomento e a concretização das condições que contribuam para a efetivação dos princípios, objetivos e diretrizes da política de desenvolvimento urbano, por meio do planejamento e da gestão democrática do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana.”

Alguns aspectos da referida lei podem ser reunidos para cancelar a possibilidade de utilização priorizando os pedestres, ciclistas e o transporte coletivo:

- “eficiência, eficácia e efetividade na circulação urbana” (Art. 5º, IX);
- “prioridade dos modos de transportes não motorizados sobre os motorizados e dos serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado” (Art. 6º, II)
- “priorização de projetos de transporte público coletivo estruturadores do território e indutores do desenvolvimento urbano integrado” (Art. 6º, VI),
- “proporcionar melhoria nas condições urbanas da população no que se refere à acessibilidade e à mobilidade” (Art. 7º, III),
- “promover o desenvolvimento sustentável com a mitigação dos custos ambientais e socioeconômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas nas cidades” (Art. 7º, IV).

No âmbito da reinserção da Ponte Hercílio Luz na realidade de Florianópolis, vale-se expor os seguintes instrumentos previstos pela PNMU, onde se dispõe que “Os entes federativos poderão utilizar, dentre outros instrumentos de gestão do sistema de transporte e da mobilidade urbana, os seguintes: “ (Art. 23)

- a “restrição e controle de acesso e circulação, permanente ou temporário, de veículos motorizados em locais e horários predeterminados” (Art. 23º, I), e a
- “dedicação de espaço exclusivo nas vias públicas para os serviços de transporte público coletivo e modos de transporte não motorizados” (Art. 23º, IV).

Por fim, a lei considera ainda atribuição mínima dos órgãos gestores dos entes federativos incumbidos do planejamento e gestão da mobilidade “estimular a eficácia e a eficiência dos serviços de transporte público coletivo” (Art. 22º, V). Sendo assim, a Política Nacional de Mobilidade Urbana orienta os municípios a observarem e implementarem seus preceitos, aplicando seus princípios, diretrizes e objetivos em seus projetos e investimentos, visando a melhoria na mobilidade e no desenvolvimento urbano.

Circulação de Pessoas e Veículos

A proposta de utilização da Ponte Hercílio Luz apresentada pelo DEINFRA, órgão estadual responsável pela recuperação da infraestrutura, não condiz com os princípios, diretrizes e instrumentos da Política Nacional de Mobilidade Urbana. Tal proposta se baseia em justificativas relacionadas a engenharia de tráfego, sobretudo na diminuição do congestionamento existente. Entretanto, o que se constata é que nem mesmo o estudo da engenharia de tráfego parece conseguir justificar a livre circulação de veículos.

Estudos do Plano de Mobilidade Urbana Sustentável da Grande Florianópolis (3) apontam que dos deslocamentos realizados na Região Metropolitana de Florianópolis no pico da manhã (6h30-9h30), que vão em direção a Ponte Pedro Ivo Campos, 53% acessam a ilha de transporte individual motorizado, enquanto 42% acessam por meio de ônibus. Se compararmos esses dados com o número de veículos que cruzam a ponte nesse período diariamente, observa-se que 13.819 carros e 3.789 motos transportam praticamente a mesma quantidade de pessoas que 788 ônibus. Estimativas divulgadas pelo DEINFRA apontam que a ponte teria capacidade de absorver 17% do tráfego existente das outras duas pontes que conectam a ilha e continente de Florianópolis (4). Contudo, analisando os dados da Pesquisa Origem Destino (3), estima-se que 50,66% das viagens atuais no período de pico da manhã entre ilha e continente usufruiriam da Ponte Hercílio Luz, devido a redução de distância e tempo de deslocamento. Simulações de tráfego com esses valores indicam que o sistema viário da ponte e entorno tornariam-se saturados por longos períodos quando em condições de tráfego misto, ou seja, permitindo-se a circulação de veículos motorizados individuais sem restrições.

Concretizado o cenário descrito acima, a ponte suportaria em sua extensão 300 carros, considerando uma ocupação média de 1,3 pessoas por automóvel, seria o equivalente a um total

de 390 pessoas. Fazendo a conta inversa, seriam necessários apenas 5 ônibus articulados para deslocar o mesmo número de pessoas.

Proposta

A reforma da Ponte Hercílio Luz, quando finalizada permitirá a circulação de pessoas e veículos por meio de pista de rolamento de 9 metros e “mão-francesa” em ambos os lados da ponte, com dimensão de 2,50 metros de largura. Embora ainda haja indefinição por parte do Governo do Estado e da Prefeitura de Florianópolis sobre a forma de utilização da ponte, pode-se afirmar que a configuração da seção transversal da estrutura já garante oportunizar os modos de transporte não motorizados, tendo em vista que a existência de “mão francesa” é destinada a esses deslocamentos.

Respaldados pela Política Nacional de Mobilidade Urbana e pelos estudos de circulação realizados, a melhor utilização da Ponte Hercílio Luz, no entendimento dos autores, é dar prioridade ao trânsito de pedestres, ciclistas e transporte público coletivo. A destinação da Ponte Hercílio Luz para o tráfego de veículos individuais traria consequências negativas para a mobilidade urbana, implicando também em prejuízos no convívio do espaço com pedestres e ciclistas, além de eventuais turistas. O uso da pista de rolamento para priorização do transporte coletivo, por outro lado, resulta em benefícios significativos para os usuários, além de possibilitar um convívio mais harmonioso na área de influência da ponte.

O trajeto do ônibus pela ponte Hercílio Luz poderia melhorar o tempo de viagens de linhas originadas de regiões de Biguaçu e norte da cidade de São José, além de beneficiar linhas municipais que fazem a conexão com a parte continental do município de Florianópolis. Além da melhoria do tempo de viagem, análises do Observatório da Mobilidade Urbana da UFSC apontam que o trajeto que os ônibus fariam a partir da cabeceira insular até o Terminal de Integração do Centro (TICEN) beneficiariam os usuários do transporte, pois permitiria o desembarque em áreas mais centrais, resultando na diminuição do tempo de caminhada até seus destinos.

Considerações Finais

Na época da construção, a ponte Hercílio Luz representava um símbolo de modernidade. Com o passar do tempo, sua importância cresceu, agregando valores simbólicos e turísticos. Atualmente, sua localização traz à tona um problema histórico da cidade de Florianópolis: a mobilidade urbana. Com a sua abertura, o desafio de resgatar a sua imagem como um novo símbolo de inovação permanece.

A PNMU é coerente com os avanços e tendências mundiais no transporte não motorizado e coletivo. No entanto, somente a lei não garante que seus princípios, diretrizes e objetivos sejam cumpridos. É preciso um engajamento da sociedade e entidades para que a lei se aplique, principalmente no que se refere a investimento e priorização de serviços de transporte público coletivo e modos de transporte não motorizados.

Com a abertura da ponte seguindo as propostas aqui defendidas, esse novo símbolo de inovação poderia ser obtido, valorizando o uso coletivo e a eficiência na circulação urbana. Dedicar a ponte

Hercílio Luz ao modo de transporte coletivo é inaugurar uma nova fase do planejamento da mobilidade da região metropolitana de Florianópolis.

Referências

1 BRASIL. Lei nº 12.587 de 3 de janeiro de 2012. **Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana e dá outras providências, 2012.**

2 SUGAI, M. I. **Segregação silenciosa: investimentos públicos e dinâmica socioespacial na área conurbada de Florianópolis (1970-2000)**. Florianópolis: Editora da UFSC, 2015.

3 Logit Engenharia Consultiva; Strategy&; Machado Meyer Sendacz e Opice Advogados.

Relatórios PLAMUS. Florianópolis: BNDES, 2015.

4 ND ONLINE: Notícias do Dia. Uma cidade inteira de informação. Florianópolis, 28 jan. 2017.

Disponível em: <<https://ndonline.com.br/florianopolis/noticias/obra-de-restauracao-da-ponte-hercilio-luz-vai-entrar-na-fase-mais-complexa>>. Acesso em: 26 maio 2017.