

Mobilidade e Planejamento Urbano em Rio Branco (AC)

Correspondências e contrapontos entre o Plano Diretor de Transporte e Trânsito (PDTT/2009) e as diretrizes do Plano Nacional de Mobilidade Urbana Sustentável (PNMUS/2004).

Urban Planning and Mobility in Rio Branco (AC)

Correspondence and counterpoints between the Transit and Transportation Master Plan (PDTT/2009) and the National Sustainable Urban Mobility Guidelines Plan (PNMUS/2004)

Urbanismo y Movilidad en Rio Branco (AC)

Correspondencia y contrapuntos entre el Plan Maestro de Tránsito y Transporte (PDTT / 2009) y el Plan Nacional de Directrices para la Movilidad Urbana Sostenible (PNMUS / 2004)

Haidar, Andre Soares.

Bacharel em arquitetura e urbanismo, mestrando no programa de Pós Graduação em Arquitetura e Urbanismo da Universidade Presbiteriana Mackenzie, as.haidar@hotmail.com.

Scheuer, Paulo Eduardo.

Bacharel em arquitetura e urbanismo, mestrando no programa de Pós Graduação em Arquitetura e Urbanismo da Universidade Presbiteriana Mackenzie, paulo.scheuer@gmail.com.

RESUMO

A motivação para o presente artigo deve-se à expressiva escala da malha da estrutura cicloviária do município de Rio Branco, no Acre, no qual em 2017 existiam 178,3 quilômetros dedicados a este modal de transporte não motorizado. Este dado chama atenção pela dimensão da cidade, de 370.500 habitantes, sendo a proporção de ciclovias per capita notadamente maior quando em comparação com outras cidades de maior porte. O artigo pretende analisar as ciclovias como um ponto de partida para outro olhar, para discutir as políticas públicas voltadas ao desenvolvimento urbano e da mobilidade urbana no município rio-branquense, com enfoque na relação entre o Plano Diretor de Transporte e Trânsito de Rio Branco, de 2009, e as diretrizes do Plano Nacional de Desenvolvimento Urbano, elaborado pelo Ministério das Cidades, em 2004. Para tanto, são primeiramente abordados os conceitos que definem mobilidade urbana e sua inserção no contexto das políticas inter-setoriais que o compreendem como peça fundamental no desenvolvimento dos centros urbanos e enfretamento das desigualdades socioeconômicas que marcam estes territórios.

PALAVRAS-CHAVES: mobilidade, sistemas, ciclovias, Rio Branco.

ABSTRACT

The motivation for this article is the expressive scale of the cycling infrastructure system developed by the Rio Branco municipality, in Acre state, where in 2017 there were 178.3 kilometers dedicated to this mode of non-motorized transportation. This figure draws attention when we observe the size of the city, with only 370,500 inhabitants, contrasting with the proportion of cycle paths per capita being noticeably higher when compared to other larger cities. The article intends to analyze the bicycle paths as a starting point for another look, to discuss the public policies focused on urban development and urban mobility in the city of Rio Branco, focusing on the relationship between the Rio Branco Transit and Transportation Master Plan, from 2009, and the guidelines of the National Urban Development Plan, elaborated by the Ministry of Cities in 2004. Therefore, it is presented the concepts that define urban mobility and its insertion in the context of intersectoral policies that comprise it as fundamental piece in the development of urban centers and confronting the socioeconomic inequalities that mark these territories.

KEY WORDS: mobility, systems, bike paths, Rio Branco.

RESUMEN (100 a 250 palabras)

La motivación para este artículo es la escala expresiva del sistema de infraestructura de ciclismo desarrollado por el municipio de Rio Branco, en el estado de Acre, donde en 2017 había 178.3 kilómetros dedicados a este modo de transporte no motorizado. Esta cifra llama la atención cuando observamos el tamaño de la ciudad, con solo 370,500 habitantes, que contrasta con la proporción de carriles para bicicletas per capita que es notablemente más alta en comparación con otras ciudades más grandes. El artículo pretende analizar los carriles para bicicletas como un punto de partida para otra mirada, para analizar las políticas públicas centradas en el desarrollo urbano y la movilidad urbana en la ciudad de Rio Branco, centrándose en la relación entre el Plan Maestro de Tránsito y Transporte de Rio Branco, desde 2009, y las pautas del Plan Nacional de Desarrollo Urbano, elaborado por el Ministerio de Ciudades en 2004. Por lo tanto, se presentan los conceptos que definen la movilidad urbana y su inserción en el contexto de las políticas intersectoriales que la integran como pieza fundamental en el desarrollo de los centros urbanos y confrontando las desigualdades socioeconómicas que marcan estos territorios.

PALABRAS CLAVE: movilidad, sistemas, carriles bici, Rio Branco.

1 INTRODUÇÃO – EXPANSÃO URBANA E ACESSO À CIDADE

A compreensão das políticas públicas de mobilidade urbana passa pelo entendimento do seu significado e como se relaciona com a realidade do padrão de urbanização brasileiro. As possibilidades de deslocamento de indivíduos e bens e sua relação com o desenvolvimento urbano são intrínsecas ao conceito de mobilidade, devendo ser consideradas suas dimensões sobre o território e as razões históricas que configuram a realidade das cidades brasileiras.

O intenso processo de urbanização brasileiro desde a década de 1950 alterou o território, influenciando fluxos migratórios em direção às cidades e transformou o Brasil em um país majoritariamente urbano. Este processo constitui-se em grande parte pelo padrão de ocupação de baixa densidade e expansão horizontal. Parte deste fenômeno deve-se também às políticas setoriais de desenvolvimento urbano nas áreas de habitação, saneamento e transportes estabelecidas,

principalmente, na esfera federal, desde a década de 1970, por meio do Plano Nacional de Desenvolvimento (PND)ⁱ.

Atualmente, 82% da população é urbana. Deste montante, 70% está concentrada numa porção menor do território (10%). Se visto o recorte quantitativo no total de municípios (5.570), cerca de 8% concentram mais de 55% do total da população brasileira, sendo que 30% residem em Regiões Metropolitanasⁱⁱ. Estes aglomerados urbanos demonstram, com seus altos índices de desigualdades socioeconômicas, a dificuldade de acesso universal à terra, e infraestrutura de bens e serviços a todos seus habitantes e os desafios para a preservação dos meios ecológicos.

No caso das camadas de menor renda, esta mesma lógica de expansão urbana ocorreu, mas com a constituição de novas centralidades, caracterizadas pelos assentamentos precários e favelas, sem a devida provisão de infraestrutura.

A segregação espacial resultante fez com que as faixas de renda mais baixas ficassem isoladas em relação aos polos de emprego e outros equipamentos públicos e privados de saúde, lazer, etc.ⁱⁱⁱ O grau de acesso à cidade está relacionado a este processo. O aumento do uso do automóvel impacta diretamente o nível de poluição da cidade. No Brasil a área do leito carroçável é utilizada de 80% a 90% por automóveis. (Ipea; ANTP, 1998).

Os grupos sociais mais beneficiados por estas políticas foram os de renda média e alta. A construção do espaço do automóvel foi feita paralelamente à construção do espaço das classes médias, que utilizaram o automóvel de forma crescente, para garantir sua reprodução social e economia. Este uso foi permanentemente estimulado pelos formuladores e operadores das políticas públicas; enquanto as áreas periféricas continuaram a ser ocupadas pelas pessoas mais pobres, espaços da classe média se multiplicaram em áreas mais centrais, onde o novo estilo de vida passou a ser vivenciado com conforto.

2 MOBILIDADE E DESENVOLVIMENTO URBANO

Neste contexto, a qualidade do acesso e usufruto da mobilidade é atravessado por outros componentes, tais como índices de renda, idade, sexo, escolaridade, condição física, entre outros. A forma pela qual ocorreu o desenvolvimento urbano no Brasil, como foi apontado, é marcada, em grande medida, pela regulação precária do território, expressando-se na prática pela forma extensiva do uso do solo em direção às áreas periféricas, como também na diferenciação da localização das

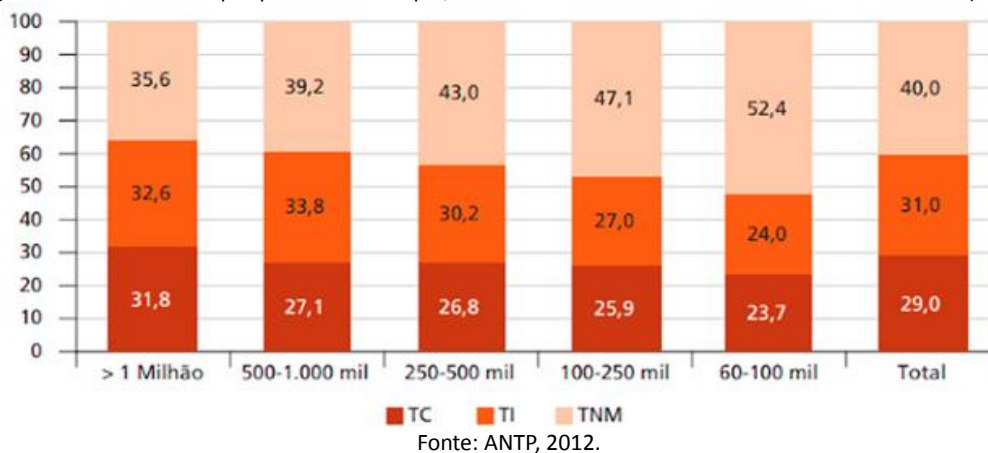
atividades urbanas. O aumento das distâncias a serem percorridas não é exclusivo das grandes aglomerações urbanas, afetando cidades médias, por exemplo.

São atores destes movimentos pedestres, ciclistas, usuários do transporte coletivo e motoristas, sendo o deslocamento categorizado segundo o esforço aplicado (direto, não motorizado ou motorizado)^{iv}. Sendo assim, o conceito de mobilidade urbana perpassa a ideia do ir e vir entre origem e destino, aborda ainda a relação destes deslocamentos com o meio urbano e sua influência no desenvolvimento urbano local e regional. A escolha do modal, o tempo de viagem, a localização das atividades produtivas e de lazer constituem um conjunto de peças integrantes do conceito de mobilidade, no que diz respeito ao potencial direto de ação de transformação sobre o uso e ocupação do solo.

Destacamos na linha do tempo das políticas públicas direcionadas à mobilidade as diretrizes estabelecidas pela Política Nacional de Desenvolvimento Urbano (PNDU), em 2004, sendo a Política Nacional de Mobilidade Urbana Sustentável (PNMUS), em 2004, sua frente setorial voltada às políticas de transporte e circulação que propunham

“Proporcionar o acesso amplo e democrático ao espaço urbano, através da priorização dos modos não-motorizados e coletivos de transporte, de forma efetiva, que não gere segregações espaciais, socialmente inclusiva e ecologicamente sustentável. Ou seja, baseado nas pessoas e não nos veículos” (SeMOB, 2004).

Figura 01: Divisão modal por porte de município, cidades com mais de 60 mil habitantes – Brasil 2012 (em %).



O PNMUS, desenvolvido pelo Ministério das Cidades e pela Secretaria Nacional de transporte e da mobilidade urbana (SeMOB), congregou diretrizes para o encaminhamento de políticas públicas transversais, nas quais, ao contrário de um plano de ação setorial voltado unicamente ao tema do

transporte, agregou o reconhecimento da diversidade do território urbano ao seu desenho institucional, como ilustra o quadro abaixo:

Tabela 01: Principais aspectos da PNMUS

- O fortalecimento institucional, do planejamento e da gestão local da mobilidade urbana
- O reconhecimento da importância de uma gestão democrática e participativa das cidades no sentido de propiciar formas de inclusão social e espacial.
- A garantia de maior nível de integração e compromisso entre as políticas de transporte, circulação, habitação e uso do solo
- A promoção de condições para as desejáveis parcerias entre os setores público e privado, que possam responder pelos investimentos necessários para suprir as carências existentes nos sistemas de transportes e pactuar mecanismos que assegurem a própria melhoria da qualidade urbana
- A priorização de ações que contribuam para o aumento da inclusão social, da qualidade de vida e da solidariedade nas cidades brasileiras
- A promoção de formas de racionalização, integração e complementaridade de ações entre os entes federados na organização do espaço urbano e dos sistemas integrados de transporte

Fonte: Política nacional de mobilidade urbana sustentável, 2004.

Segundo Renato Balbim, a importância do uso e da prática da noção de mobilidade sistêmica é fundamental para as políticas públicas urbanas. Primeiro, porque define mobilidade como uma forma síntese de política, inclusive urbana. Segundo, em razão de deixar de pensar o urbanismo apenas a partir de seus fixos e dar o necessário valor aos fluxos urbanos de toda ordem. Terceiro, e principalmente, porque permite pensar nos necessários novos instrumentos que poderão transformar padrões urbanísticos socialmente injustificáveis, como a precariedade do habitat e a segregação sócio-espacial. ^v

3 RIO BRANCO NO CONTEXTO DOS PLANOS DE MOBILIDADE

Com a criação em 2003 do Ministério das Cidades uma série de políticas foram desenvolvidas buscando tratar dos desafios de um Brasil cada vez mais urbano. Tais iniciativas tocavam no cerne de questões como parcelamento do solo, água potável, acesso à moradia e à mobilidade com segurança. Nesse cenário foi apresentada no ano de 2004 a Política nacional de mobilidade urbana sustentável, revisada posteriormente em 2012 com a publicação da cartilha e das exigências para a criação de Planos de Mobilidade Urbana nos municípios. Neste artigo buscamos estudar especificamente as relações entre a Política nacional de mobilidade urbana sustentável de 2004 e o Plano Diretor de Transporte e Trânsito de Rio Branco (PDTT) de 2009, juntamente com uma análise, tendo em conta o distanciamento temporal, dos já presentes impactos deste plano na capital acreana.

Nos anos que antecederam as discussões do PDTT e do Plano Diretor de Rio Branco (PDRB) de 2006 (o qual já previa as discussões para a elaboração do PDTT) o município acreano já enfrentava as adversidades apresentadas por uma área urbana em rápida expansão, formando periferias disformes e esparsas. Entre os anos de 1991 e 2006 a população cresceu de 184.000 para 315.000 habitantes^{vi}, um crescimento de 71,2% no período. Considerando que 90% da população em 2006 era urbana, a administração municipal precisou desenvolver propostas que ao mesmo tempo lidassem com demandas de infraestrutura para as novas áreas ocupadas e buscassem reverter a tendência de espraiamento da mancha urbana.

Partindo para análise da Política nacional de mobilidade urbana sustentável, além de aspectos e pretensões mais gerais, em seu texto principal são elencadas 30 diretrizes fundamentais para serem utilizados por agentes de políticas públicas no desenvolvimento de legislações adequadas às cidades, as quais encontram forte correspondência nos princípios apresentados por VASCONCELLOS (1996) de que a mobilidade “é um atributo associado às pessoas e aos bens”, analisando-se as necessidades de deslocamento dos diferentes personagens presentes nas cidades, mas também expandindo a discussão para a esfera do desenvolvimento urbano interligado, presente no seguinte trecho do PNMUS:

“A mobilidade urbana, ao congrega em sua efetivação todas as principais características da configuração da cidade, seus equipamentos, infraestruturas de transporte, comunicação, circulação e distribuição, tanto de objetos quanto de pessoas, participa efetivamente das possibilidades de desenvolvimento de uma cidade.”
(PNMUS, 2004, p. 14)

No ano de 2005 o Governo do Estado do Acre e a Prefeitura Municipal de Rio Branco firmaram um convênio dando início aos trabalhos para se desenvolver o PDTT. Apesar de trazer em seu nome os conceitos de “transporte” e “trânsito”, este plano absorve e incorpora as discussões existentes no momento histórico e muitos dos conceitos do PNMUS sobre mobilidade para a sua concepção, partindo, inclusive, da articulação entre o poder público estadual e municipal para sua realização, integração essa desejada pelo PNMUS.

A primeira adversidade levantada durante as pesquisas feitas pelo poder público em parceria com a empresa de engenharia LOGIT foi a composição do perfil dos veículos motorizados que compunham a frota presente nas ruas de Rio Branco. Segundo informações obtidas no DENATRAM (tabela 02), a frota de veículos em 2007 era composta de 70.872 veículos, dentre estes um total de 79,9% eram utilizados para transporte individual^{vii}, contrastando drasticamente com uma parcela de 0,6% dos



veículos destinados para transporte coletivo (entre ônibus e micro-ônibus). Tais dados se somam com um alto crescimento anual na frota de veículos (10% ao ano entre 1999 e 2007) para criar um panorama insustentável que precisava ser abordado. A solução apresentada, como veremos melhor posteriormente, foi o estudo para implantação de uma nova rede hierarquizada de ônibus públicos aliada a uma malha de ciclovias.

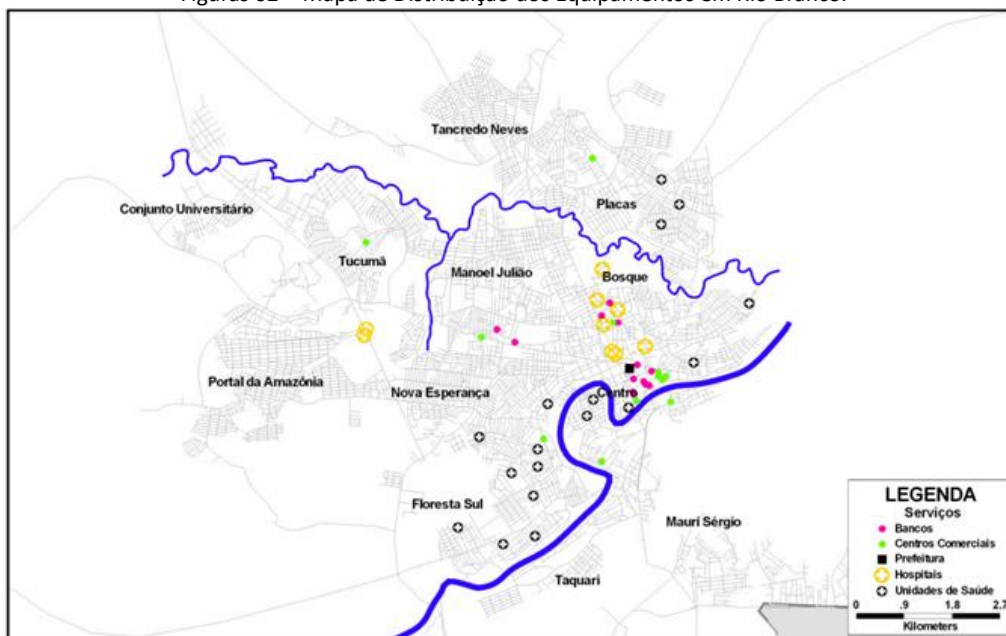
Tabela 02: Principais aspectos da PNMUS

TIPO DE VEÍCULO	NÚMERO	PARTICIPAÇÃO
AUTOMÓVEL	29.475	41,60%
CAMINHÃO	3.340	4,70%
CAMINHONETE	6.369	9,00%
MICROÔNIBUS	94	0,10%
MOTOCICLETA	22.470	31,70%
MOTONETA	4.654	6,60%
ÔNIBUS	368	0,50%
OUTROS	4.102	5,80%
TOTAL	70.872	100,00%

Fonte: PDTT, 2009.

Para se iniciar o estudo de Rio Branco foi feita uma leitura do território, buscando-se compreender onde se encontravam os principais equipamentos que deveriam ser integrados pela nova rede de transportes proposta. Buscando assim fornecer alternativas de acesso para que moradores de zonas mais afastadas pudessem alcançar regiões mais bem providas de equipamentos.

Figuras 02 – Mapa de Distribuição dos Equipamentos em Rio Branco.

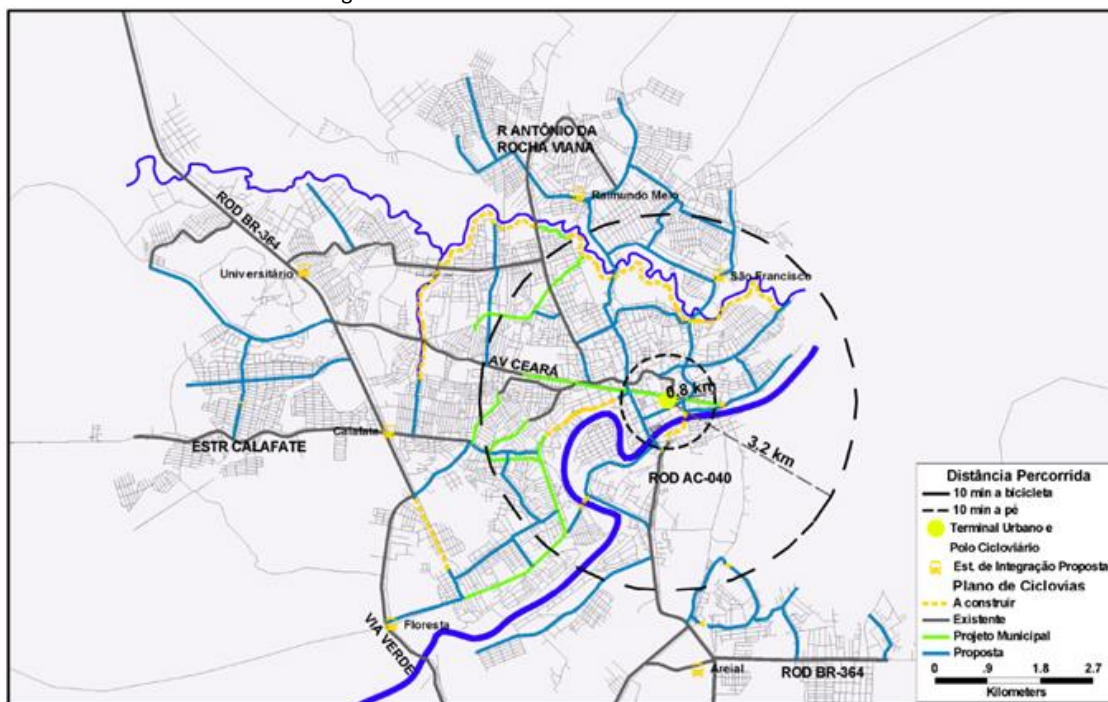


Fonte: Plano Diretor do Município de Rio Branco, 2006.

Com a apresentação deste mapa (Figura 02), nota-se uma concentração principalmente de equipamentos de saúde e bancários nos bairros do Centro e Bosque, áreas mais consolidadas dentro do município. Partindo-se dessas análises desenvolveram-se desenhos de redes de transportes públicos, focando numa priorização dos transportes coletivos e alternativas não motorizadas, integrando assim conceitos de mobilidade urbana difundidos no PNMUS.

A primeira ação tomada no PDDT foi a criação de duas redes separadas de ônibus, uma local, focada na coleta de pessoas nos bairros mais periféricos, e outra com caráter mais expresso, fazendo a ligação dos bairros diretamente com o centro e propondo-se ocupar faixa exclusiva nas vias para seu deslocamento. A interligação entre as redes seria feita por meio da construção de terminais de bairro, retirando a função centralizadora do único terminal de ônibus que existia no centro de Rio Branco, conectando-se também a uma malha idealizada de ciclovias que cruzaria a cidade, conferindo uma intermodalidade para essas estações (Figura 03).

Figura 03: Rede cicloviária e Terminais de Ônibus.



Fonte: PDTT, 2009.

Na hierarquização das redes de ônibus foram divididas as linhas em relação à distância que os ônibus irão percorrer. Foram propostas linhas curtas de até 10 quilômetros para fazer a ligação dentro dos bairros, principalmente até os terminais de conexão; linhas de média extensão possuem um traçado mais radial, com percursos entre 10 e 25 quilômetros, conectando as estações de integração, bairros mais distantes e distritos rurais diretamente ao terminal localizado no Centro; linhas de longa extensão, para percursos acima de 25 quilômetros foram pensadas para atender bairros mais distantes e municípios vizinhos.

Alinhando-se mais uma vez com o PNMUS, o PDTT busca trazer para sua discussão a questão do meio ambiente, propondo projetos de requalificação de córregos e igarapés que foram tomados pela urbanização desenfreada. Existiu exatamente uma conversa entre o Plano Diretor Municipal de 2006 e o PDTT, pois quando o primeiro citou a importância de se intervir nas áreas de mananciais degradadas, houve o alinhamento com políticas de mobilidade com a intenção de se inserir caminhos para o pedestre e ciclista.

4 IMPLANTAÇÃO DOS PROJETOS, DIFICULDADES E CRÍTICAS

O PDTT de Rio Branco foi desenvolvido de maneira a contemplar em seu texto muitas das diretrizes apresentadas no PNMUS, contudo, até como uma crítica inicial, como nunca foi transformado em um

marco legal como estava previsto, todas as propostas apresentadas não passaram de estratégias para futuras ações, tornando-se fundamental uma análise crítica do que realmente foi implantado e qual o impacto real que tais propostas tiveram na vida da sociedade. Também é importante apontar aspectos que simplesmente não foram mencionados no PDTT, mas que muito contribuiriam para o debate sobre mobilidade.

Ao se observar o panorama município de Rio Branco, a intervenção mais marcante no território é o chamado Parque da Maternidade, um trecho de córrego de cinco quilômetros cruzando os bairros de Capoeira, Ipase, Bosque, Abraão Alab e Ivete Vargas que se encontrava poluído e com suas margens ocupadas irregularmente. O projeto original foi inaugurado em 2002, com a limpeza do curso d'água e transformação de suas margens em parque linear com equipamentos de educação e lazer. Posteriormente esse espaço foi integrado ao desenho da malha ciclovitária por meio da construção de um conjunto de pequenas pontes e passarelas, permitindo assim o estabelecimento de uma ciclovia e de vias para o pedestre integrando a malha proposta no PDTT (Figura 04).

Figura 04: Parque da Maternidade com canal e ciclovia.



Fonte: Wikimedia Commons, the free media repository. Autor: Filipe Mesquita de Oliveira. 2006.^{viii}

No que tange a questão ciclovitária, o projeto de Rio Branco contido no PDTT costuma ser alardeado como o mais bem-sucedido no panorama nacional. Até 2017 foram instalados 178,3 quilômetros de

espaços destinados exclusivamente às bicicletas e outros transportes não motorizados, compreendendo uma presença em 22% da malha total de vias e representando uma média de um quilômetro para cada 2,1 mil habitantes, maior valor per capita do Brasil^{ix}.

No tocante dos transportes motorizados houve progressos quanto às redes de ônibus e à implantação dos terminais de integração nos bairros. Segundo fontes do portal de transparência da prefeitura de Rio Branco e da RBTrans, dos seis terminais idealizados, cinco já haviam sido construídos em 2016, com o sexto em construção. Paralelamente, existiu o aumento do número de linhas de ônibus de 38 em 2005 para 59 em 2016, buscando atender a idealização da rede feita pelo PDTT^x. Estas novas infraestruturas buscaram atender questões de mobilidade alusivas à acessibilidade universal, elevando as plataformas ao nível dos ônibus para um acesso direto e desimpedido.

Apesar de muitos avanços terem efetivamente sido feitos, com a construção de equipamentos e inclusive com o melhoramento de índices de qualidade de vida como o IDH, evoluindo de uma taxa de 0,485 em 1991 para 0,727 em 2010^{xi}, muitos desafios infraestruturais ainda persistem e as dificuldades que permeiam a questão da mobilidade na cidade também estão presentes.

Existe uma grande dificuldade de implantação de novos projetos, mesmo os já concretizados apresentam amplos problemas de manutenção. A origem desses problemas aparece ao observarmos as adversidades quanto ao financiamento das obras. Apesar do PNMUS estabelecer em uma de suas diretrizes “desenvolver modelos alternativos de financiamentos para implementação de projetos da mobilidade urbana”, a fonte das verbas empregadas pela administração municipal foram os sucessivos Programas de Aceleração do Crescimento (PAC’S) do governo federal. Rio Branco se beneficiou de repasses diretos para projetos de infraestrutura urbana, porém, ao não buscar alternativas de aporte, houve uma quebra na capacidade governamental de gerir as infraestruturas quando o programa foi interrompido.

Esta crise de financiamento fica evidente em levantamento realizado pela agência Rede Amazônica Acre, através de coleta de informações dos poderes municipal e estadual, mostrando que entre os meses de Janeiro e Outubro de 2017 houve uma redução de 64% nos investimentos em mobilidade^{xii}. A consequência de tamanha redução já se faz perceptível na pesquisa realizada, com o aparecimento de buracos em ciclovias e calçadas, ameaçando a segurança de usuários, e a perda de sinalização adequada, fazendo com que carros comecem a invadir os espaços destinados para bicicletas.



A questão da rápida precarização das infraestruturas com ausência de manutenção pode ser atrelada a outra crítica pertinente referente à maneira como as obras de mobilidade foram implantadas pela prefeitura. Apesar do PDTT estabelecer dès de sua apresentação em 2009 critérios e diretrizes técnicas para embasar e auxiliar na implantação de infraestruturas, especialmente no detalhamento de projetos para reforma e implantação de novas vias, a efetiva concretização dos projetos apresentou qualidade técnica aquém do detalhado. Muitas das novas vias apresentadas, inclusive colocadas pela prefeitura como exemplos das políticas que foram empreendidas, apresentam características que não se conformam com as orientações do PNMUS, especialmente nos assuntos referentes à acessibilidade universal dos espaços públicos, exibindo falhas no desenho e até mesmo ausência completa de calçadas, erradicando qualquer espaço para o pedestre.

2 CONCLUSÃO

A elaboração do Plano Diretor de Transporte e Trânsito de Rio Branco (PDTT) de 2009 pode ser considerado um grande feito, principalmente ao se observar que passados nove anos em 2018, segundo dados da Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana, apenas 193 municípios brasileiros possuem alguma política de mobilidade urbana^{xiii}. Isto posto, a iniciativa do convênio empreendido pelas administrações municipal e estadual para a elaboração de um plano de transportes que englobasse conceitos de mobilidade apresentados na ainda recente Política nacional de mobilidade urbana sustentável foi uma atitude inovadora no cenário nacional.

As intenções apresentadas no plano rio branquense buscaram envolver o máximo possível de diretrizes presentes no PNMUS, realmente desenvolvendo propostas que almejavam tratar a questão do transporte como ferramenta para o fomento de uma rede de mobilidade no município. Exatamente essa leitura e desenvolvimento de uma rede de infraestruturas que foram organizadas em sistema também podem ser considerados pontos relevantes do PDTT, tendo a administração sido bem-sucedida neste aspecto, implantando uma malha cicloviária abrangente e terminais de integração nos bairros, hierarquizando o sistema de transporte público.

As principais críticas de devem ser levantadas ao caso acreano tocam as questões de planejamento, gestão e manutenção. Contrariando diretrizes presentes no PNMUS, a administração municipal dependeu única e exclusivamente de financiamento federal para a concretização dos projetos, sem buscar fontes alternativas de recursos. Isso gerou uma vasta lista de problemas de manutenção quando a fonte de receitas foi cortada, mais notadamente foi a rápida deterioração das



infraestruturas existentes. Outro ponto negativo que foi observado ao se realizar este artigo engloba aspectos técnicos, não houve um cruzamento entre o programa de obras da prefeitura e os aspectos técnicos presentes no próprio PDTT, ocasionando exemplos de projetos entregues que desrespeitavam preceitos de mobilidade como a acessibilidade universal à cidade.

Portanto, apesar dos problemas de financiamento e manutenção, a iniciativa de Rio Branco na busca, proposta e implantação de uma rede de transportes e intervenções na malha urbana que buscaram fomentar a mobilidade da população no território pode ser considerada como exemplo no panorama nacional, especialmente para municípios de escala territorial e tamanho de população semelhante, podendo que, através dos já nove anos nos quais a política foi aplicada, sejam filtrados os bons projetos e observados os pontos que devem ser alvo de reformulação.

REFERÊNCIAS

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS. Apresentação Anuario, 2016.

BALBIM, Renato. In: Cidade e movimento : mobilidades e interações no desenvolvimento urbano / organizadores: Renato Balbim, Cleandro Krause, Clarisse Cunha Linke. – Brasília: Ipea: ITDP, 2016.

MINISTÉRIO DAS CIDADES, Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana. Política nacional de mobilidade urbana sustentável, 2004.

PROGRAMA CIDADES SUSTENTÁVEIS. Artigo “Rio Branco é o exemplo brasileiro de priorização da bicicleta como meio de transporte”. Disponível em: <https://bit.ly/2GcqwVf> - Acessado em Dezembro 2018.

REDE AMAZÔNICA. Artigo “Acre é o sexto estado com maior redução de recursos para projetos de mobilidade urbana”. Disponível em: <https://glo.bo/2Lfwpv6> - Acessado em Dezembro.

RIO BRANCO (Município). Prefeitura do Município de Rio Branco. Plano Diretor de Transporte e Trânsito de Rio Branco (PDTT). 2009

ROLNIK, Raquel e BOTLER, Milton – “Por uma política de reabilitação de centros urbanos”. Revista Óculum, São Paulo, 2004.

VASCONCELOS, Eduardo A. – Transporte urbano, espaço e equidade. FAPESP, São Paulo, 1996.

NOTAS

ⁱ MINISTÉRIO DAS CIDADES. Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana Sustentável, Política nacional de mobilidade urbana sustentável. 2004.

ⁱⁱ VASCONCELLOS, Eduardo A. In: Cidade e movimento: mobilidades e interações no desenvolvimento urbano / organizadores: Renato Balbim, Cleandro Krause, Clarisse Cunha Linke. – Brasília: Ipea: ITDP, 2016.

ARQUITETURA E CIDADE: PRIVILÉGIOS, CONFLITOS E POSSIBILIDADES

Curitiba, de 22 a 25 de outubro de 2019



iii idem ibidem

iv idem ibidem

v BALBIM, Renato. In: Cidade e movimento : mobilidades e interações no desenvolvimento urbano / organizadores: Renato Balbim, Cleandro Krause, Clarisse Cunha Linke. – Brasília : Ipea : ITDP, 2016.

vi IBGE, 2006.

vii DENATRAN, 2008

viii Imagem disponível sob licença livre “Creative Commons Attribution-Share Alike 3.0 Unported” (disponível em:

<https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Rio Branco canal damaternidade.jpg>)

ix RBTrans, 2017 e Portal G1 Acre, 2017 (disponível em: <https://glo.bo/2EnKkTT>)

x Prefeitura Municipal de Rio Branco e RBTrans, 2016.

xi xi IBGE série histórica, 2010.

xii Rede Amazônica Acre, 2017. (Disponível em: <https://glo.bo/2LfWpv6>)

xiii SNTMU, 2018

