

MOBILIDADE URBANA: UM ESTUDO DE CASO SOBRE OS PROJETOS SIM CAXIAS E INOVA CAXIAS MOBILIDADE

Ainara Cardoso Pereira^a, Simone Dutra Xavier^b, Evandro José Krewer^c

^a Acadêmica no Curso de Administração do Centro Universitário da Serra Gaúcha.

^b Acadêmica no Curso de Administração do Centro Universitário da Serra Gaúcha.

^c Mestre em Administração, professor do Centro de Negócios da FSG.

Resumo

A cidade de Caxias do Sul, embora ainda seja considerada cidade do interior, tem um número expressivo de habitantes que torna seu trânsito um tanto quanto caótico, principalmente em horários de pico. Neste sentido, entende-se que se faz necessária uma mudança com a finalidade de reorganizar o setor de transporte público. Com base em uma pesquisa realizada por uma das autoras, ainda em 2015, ano de início da implantação do projeto SIM Caxias, o objetivo geral deste artigo é fazer uma análise dos projetos SIM Caxias e Inova Caxias Mobilidade. Para fundamentar a pesquisa documental, serão apresentados dados de outras bibliografias, artigos e documentos onde possam ser encontrados fatos e tendências envolvendo mobilidade urbana. Em relação ao método da pesquisa, a abordagem escolhida foi a qualitativa, com análise de conteúdo de entrevistas realizadas com pessoas chave que estiveram envolvidas nos projetos de mobilidade desenvolvidos para a cidade. A partir da análise e discussão dos resultados foi possível constatar que a população caxiense é bastante resistente a mudanças, mas de maneira se faz necessária uma mudança. O governante que estiver à frente tem que se impor desde que seja para o bem comum, pois ele é o responsável por olhar à frente e planejar o que for melhor para o progresso da cidade e para os cidadãos que nela residem.

Palavras-chave:

Mobilidade Urbana. SIM Caxias. Inova Caxias Mobilidade.

1 INTRODUÇÃO

Melhorar a mobilidade urbana nas grandes cidades não é impossível. Com o crescimento das cidades, os meios de transporte têm a necessidade de crescer da mesma maneira conforme cresce a demanda da população.

Embora Caxias do Sul ainda seja considerada uma cidade do interior, o número de habitantes que beira a casa dos 500 mil, já torna seu trânsito, principalmente em horários de

pico, um tanto quanto caótico. Neste sentido, entende-se que se faz necessária uma mudança com a finalidade de reorganizar o setor de transporte público e, assim, criar condições de oferecer um serviço mais atrativo, contribuindo para a acessibilidade e bom gerenciamento da mobilidade na cidade.

A LEI Nº 12.587/12 que institui a Política Nacional de Mobilidade Urbana objetiva a integração entre os diferentes modais de transporte e a melhoria da acessibilidade e mobilidade das pessoas. Cartilhas elaboradas pelo Ministério das Cidades em conjunto com outras instituições como a Secretaria de Transporte e Mobilidade Urbana (SMTTM), abordam assuntos como planejamento, estrutura, políticas entre outros, e foram distribuídas aos municípios com o intuito de instruir melhor as prefeituras no planejamento de mobilidade.

Com base em uma pesquisa realizada por uma das autoras, ainda em 2015, ano em que se iniciou a implantação do projeto SIM Caxias, o objetivo geral deste artigo é fazer uma análise dos projetos de mobilidade urbana propostos para a cidade de Caxias do Sul. Visando alcançar o objetivo principal deste artigo, a pesquisa se desenvolverá a partir dos seguintes objetivos específicos: avaliar os pontos positivos e/ou negativos dos dois projetos de mobilidade urbana, diagnosticar as principais mudanças que o projeto SIM Caxias sofreu com a nova administração da cidade e descrever quais as perspectivas futuras da nova gestão em relação ao novo projeto Inova Caxias Mobilidade.

A justificativa para desenvolver esta pesquisa é para que o leitor, tanto da comunidade acadêmica, quanto da comunidade em geral, a partir dos resultados finais apresentados, possa avaliar os impactos positivos e/ou negativos dos projetos de mobilidade urbana. Outro ponto importante que também poderá ser avaliado é se realmente houve maior adesão de usuários ao transporte público e o desafogamento do trânsito, principais objetivos dos dois projetos para a cidade de Caxias do Sul.

Para fundamentar a pesquisa descritiva, serão apresentados dados de outras bibliografias, artigos e documentos onde possam ser encontrados fatos e tendências envolvendo mobilidade urbana, inclusive estudos feitos em outras cidades do país e do mundo, que são referências no conceito de transporte público. Em relação ao método da pesquisa, esta será qualitativa, com análise de conteúdo de entrevistas realizadas com pessoas chave que estiveram envolvidas nos projetos de mobilidade urbana desenvolvidos para Caxias do Sul.

2 REFERENCIAL TEÓRICO

2.1 Mobilidade Urbana

De acordo com a cartilha de Mobilidade Urbana e Desenvolvimento Urbano, elaborada pelo Ministério das Cidades em conjunto com a Secretaria de Transporte e Mobilidade Urbana e o Instituto Pólis (2005), mobilidade urbana é muito mais do que o transporte urbano que temos em nossas cidades. É o conjunto dos serviços e meios de deslocamento de bens e pessoas, portanto é o conjunto de acessibilidades para locomoção dentro da cidade. Faz parte deste conjunto a infraestrutura adequada para o ir e vir, mantendo as vias e calçadas adequadas para a rotina diária das pessoas.

A Mobilidade Urbana surge do interesse em otimizar o tempo que os moradores de cidades grandes gastam para se deslocar no seu dia-a-dia. É um tema que começou a ser discutido e passou a ter importância de alguns anos para cá, em função do crescimento acelerado dos grandes centros urbanos. Porém engana-se quem acredita que mobilidade urbana tem a ver apenas com transporte, pois na verdade ela engloba questões como facilidade de deslocamentos, seja a pé, de carro, ônibus, bicicleta e até mesmo de cadeira de rodas. Também está ligada a toda infraestrutura para o deslocamento de pessoas e bens na cidade, seja ela grande ou pequena, influenciando diretamente o crescimento da mesma. (MINISTÉRIO DAS CIDADES, 2007).

Para concluir o conceito de Mobilidade Urbana Duarte, Libardi e Sánchez (2012, p. 01) dizem que: “a necessidade de movimento dos cidadãos depende de como a cidade está organizada, territorialmente e vinculada funcionalmente com as atividades que desenvolvem no espaço urbano”.

2.2 Transporte público coletivo e massivo

Transporte público coletivo urbano é aquele “transporte público não individual, realizado em áreas urbanas, com características de deslocamento diário dos cidadãos”. (BORGES, 2006, p. 3).

Parras (2006) afirma que esse tipo de transporte é utilizado como a principal forma de deslocamento na maioria das cidades dos países em desenvolvimento, que utiliza como veículo de transporte público principalmente o ônibus. Veículos de vários tipos, tamanhos e

tecnologias, junto com uma ampla variedade de esquemas operacionais, são algumas das características mais importantes para que se disponibilize um serviço eficiente.

Outra característica importante apontada por Parras (2006) é que na maioria dos casos, o transporte coletivo funciona sob a demanda de lotação. A deficiência ou ausência de regulamentação do serviço ocasiona irregularidades tais como a programação da operação, (muitas vezes por parte dos próprios operadores), veículos deteriorados, lotação excessiva nas horas de pico, ociosidade nos demais horários e qualidade deficiente do serviço.

Já o transporte rápido de massa compreende uma série de modais de transporte público urbano, que utiliza trilhos específicos ou faixas de uso exclusivo, separado da faixa viária comum aos demais veículos, como metrô, trem, veículo leve sobre trilhos (VLT) e corredores exclusivos de ônibus. Geralmente as principais características desse tipo de transporte rápido de massa são a capacidade e desempenho operacionais superiores aos dos outros meios de transporte coletivo sobre rodas como o ônibus de linha, táxis e o transporte alternativo. (PARRAS, 2006).

2.3 Medidas adotadas em outras cidades do Brasil e no mundo

Por melhor que seja o planejamento urbano, o aumento da população de maneira mais concentrada em algumas áreas do que em outras e o crescimento do número de veículos, tornaram-se um grande problema a ser enfrentado pela população e pelos administradores públicos. Tendo em vista a necessidade de livrar o ônibus dos congestionamentos das grandes cidades, foi nos Estados Unidos, por volta dos anos 70, que se implantou os primeiros espaços viários exclusivos para o transporte público. (LINDAU, PETZHOLD, SILVA E FACCHINI, 2015).

Curitiba, no Paraná, ainda é uma das cidades referência no que diz respeito ao transporte coletivo de massas. Seu modelo começou a ser implantado ainda em 1974, quando foram iniciadas as primeiras intervenções com o objetivo de adequar o seu sistema de transporte à demanda populacional através dos corredores exclusivos de ônibus. (AYURE, FERREIRA E LEITE, 2016).

Ainda de acordo com Ayure, Ferreira e Leite (2016), no ano de 1979 Curitiba complementou a rede viária com a implantação de mais corredores exclusivos, serviços perimetrais chamados interbairros e a inclusão de modelos de ônibus articulados. Entre os anos de 1992 a 1999, a cidade continuou a implantar melhorias no seu serviço de transporte coletivo integrando redes, utilizando modelos de ônibus biarticulados, estações tubo que

possibilitaram o embarque em nível e o pagamento antecipado de passagens. Entre os anos de 2009 e 2010 mais intervenções foram realizadas como a inclusão do eixo sul e a modernização do corredor no eixo sudoeste da cidade.

Falar em priorização do transporte coletivo inclui falar também sobre o sistema TransMilenio implantado na cidade de Bogotá, na Colômbia, que foi inspirado no sistema de Curitiba. Este projeto iniciado no final da década de 90 trouxe importantes mudanças para aumentar o desempenho do transporte coletivo de massas, como duas faixas de ônibus por sentido e uma diversidade de serviços, do local ao expresso. (LINDAU, PETZHOLD, SILVA E FACCHINI, 2015).

Ayure, Ferreira e Leite (2016) ressaltam que de um modo geral tornou-se um passo obrigatório para as gestões implantar sistemas integrados de mobilidade. O objetivo é proporcionar um melhor serviço de transporte público, contribuindo para a qualidade de vida dos usuários e desenvolvendo positivamente a mobilidade urbana das cidades.

2.4 Surgimento do Transporte Urbano em Caxias do Sul

Na década de 1930 os irmãos Germano e Vico Thompson, implantaram o transporte público em Caxias do Sul, oferecendo três ônibus para fazer o itinerário entre a Avenida Rio Branco e o bairro Lourdes pela Rua Júlio de Castilhos. O contínuo crescimento da cidade fez com que fossem realizados permanentes investimentos no transporte urbano da cidade. (CLIC RBS MEMÓRIA, 2014).

De acordo com a matéria de Oliveira no Clic RBS Memória (2014), em 1955 foi fechado o primeiro contrato de concessão de serviços por 10 anos, a empresa que fechou este contrato foi a Pérola de Transportes, mas o contrato foi transferido no ano seguinte para a Empresa Santos de Transportes (figura 1).



Figura 1: Ônibus da empresa Santos de Transportes fazendo trajeto na Rua Júlio de Castilhos, na década de 1950.

Fonte: Clic RBS Memória, 2014.

Em 1965 iniciou-se uma nova parceria com a Expresso Caxiense de Transportes, a licença foi renovada por várias vezes até o ano de 1986, ano este em a que a Visate (Viação Santa Tereza) passou a assumir o serviço de transporte urbano da cidade. A Expresso Caxiense fez investimentos em veículos modernos e confortáveis em 1965. Nove anos depois iniciou um novo processo de renovação da frota, com veículos que mudaram a paisagem de Caxias do Sul, estes tinham janelas mais amplas, proporcionando uma boa ventilação, linhas retas mais modernas, os modelos feitos pela fabricante de ônibus Marcopolo se chamavam Veneza e trouxeram um novo conceito na história de mobilidade urbana. (Clic RBS Memória 2014).

Em sua matéria para o Clic RBS Memória (2014), Oliveira cita que a Rua Pinheiro Machado e a Sinimbu desde meados de 1970 já competiam em congestionamentos de carros, caminhões e ônibus. Nesta época ainda não existia o corredor exclusivo para ônibus e os carros e caminhões estacionavam nos dois lados da rua. A linha de maior distância era de 12km que fazia os bairros Kaiser e São Ciro. Os dados estatísticos apontavam para esta época uma população estimada em 120 mil habitantes, sendo que 68 ônibus conseguiam atender a este público. Também para este período era registrado na Secretaria dos Transportes 20 mil carros circulando em Caxias do Sul.

A Viação Santa Tereza (Visate) iniciou seus serviços em transporte coletivo urbano na cidade em 10 de fevereiro de 1986, mas a autorização já tinha sido conquistada pelo presidente da empresa Sérgio Tadeu Pereira em 1985. (Clic RBS Memória 2016).

Inicialmente os proprietários da Expresso Caxiense cederam o terreno no Bairro Santa Catarina para a Visate concentrar os veículos, seis anos depois, mais precisamente em 11 de

maio de 1992, foi inaugurada a sede própria da Visate no bairro Esplanada. Em 1999 ocorreu uma expansão e surgiu o Complexo Administrativo Visate. Em 2010 o contrato licitatório foi prorrogado por mais 10 anos. (Clic RBS Memória 2016).

Na matéria do Clic RBS Memória (2016), Oliveira informa que bem no início dos trabalhos na cidade, a Visate tinha em média 450 funcionários e 104 ônibus, que atendiam 28 linhas, mas desde aquela época a superlotação em determinados horários era motivo para reflexão. Os comentários eram de que a indústria, comércio e serviços, captavam e liberavam seus empregados todos ao mesmo horário e isto era o grande entrave da superlotação. Acreditava-se que deveriam ter horários escalonados, pois nos horários de pico ocorriam superlotações e nos horários intermediários ocorria a ociosidade de até 50% do fluxo de passageiros.

2.5 Projeto SIM Caxias

De acordo com o informativo do site da Prefeitura Municipal de Caxias do Sul (2013) a prefeitura por meio da Secretaria Municipal de Trânsito, Transportes e Mobilidade (SMTTM), apresentou a imprensa o Sistema Integrado de Mobilidade, o SIM Caxias. O projeto previa a priorização no transporte coletivo, pedestres e veículos não motorizados.

A Figura 3 apresenta o logotipo desenvolvido para o projeto SIM Caxias: “A prioridade são os ônibus, no mesmo nível estão os pedestres e as bicicletas, e abaixo os carros. Esse é o sentido da mobilidade, esse é o objetivo do SIM Caxias”. (PREFEITURA MUNICIPAL DE CAXIAS DO SUL, 2013).



Figura 3: Logotipo do projeto SIM Caxias
Fonte: Prefeitura de Caxias do Sul (2014).

Desde então de acordo com informações coletadas do site da Prefeitura Municipal de Caxias do Sul (2013), foram implantadas novas paradas de ônibus, novo modelo de

bilhetagem eletrônica e outras ações, até a construção de novas Estações Principais de Integração (EPI), Floresta e Imigrante. Além das duas EPIs, foram implantados corredores exclusivos para ônibus, os quais foram pavimentados com concreto rígido e faixas compartilhadas nas ruas Sinimbu e Pinheiro Machado. Regramento para conversões na área central, nova sinalização e contratação de mais fiscais de trânsito, também foram alterações implantadas com o SIM Caxias. Com estas mudanças, a intenção era que a velocidade comercial dos ônibus que atravessam a cidade triplicasse. A linha chamada expressa para em algumas paradas centrais e a semi expressa em outras, desta maneira mais veloz, otimizando o serviço para levar os passageiros com maior rapidez de um ponto a outro da cidade.

O projeto SIM Caxias também contempla uma ciclovia na Rua Luiz Michelon e a implantação de mão única desde a Rua Simão Cembrani. O objetivo é incentivar os moradores aos arredores da EPI Imigrante, de ir até lá de bicicleta, a qual disponibiliza de bicicletários. (PREFEITURA MUNICIPAL DE CAXIAS DO SUL, 2013).

De acordo com material de apresentação oficial do SIM Caxias, fornecido pela SMTTM (2015), o objetivo principal do projeto é a integração do transporte coletivo eixo leste/oeste que contempla as EPIs (Estações Principais de Integração) Imigrante e Floresta. Estas tem o objetivo de centralizar as linhas chamadas alimentadoras, as coletoras e a linha troncal. As EPIs poderão ser acessadas pelos usuários através dos ônibus das linhas citadas abaixo ou diretamente na estação, que estarão equipadas com bicicletário, guichês de informações, banheiros e com controle de entrada e saída de pessoas.

As linhas alimentadoras são linhas que saem dos bairros e vão diretamente para a EPI e desta de volta para o bairro, sem transitar no centro, havendo mais rapidez de horários dos ônibus transitando nos bairros. A linha troncal irá ligar uma EPI a outra passando pelo eixo central promovendo maior capacidade de transporte e agilidade, com ônibus de porte maior, já as linhas coletoras irão fazer o Anel Perimetral ligando os eixos leste/oeste e norte/sul, informações coletadas conforme material de Pacote de Ações 2013/2014 para Troncalização do Transporte Coletivo Urbano Eixo Leste/Oeste. (SMTTM, 2015).

Os dados abaixo foram coletados do material de apresentação oficial do SIM Caxias. (SMTTM, 2015).

- **As alimentadoras da EPI Imigrante contemplam as seguintes linhas:** L.04 – Cruzeiro, L.17 – Bela Vista, L.19 – Planalto/Santos Anjos, L.42 – Planalto/São Victor, L.46 – Vila Leon, L.49 – Vila Mari, L.61 – Leon/Cruzeiro, L.66 – Vitória e L.83 – De Zorzi/São Luis/Campos da Serra.

- **As alimentadoras da EPI Floresta contemplam as seguintes linhas:** L.14 – Desvio Rizzo/Vila Romana/São Lucas, L.24 – Forqueta, L.44 – Cidade Nova, L.48 – Santa Tereza, L.55 – Cidade Industrial, L.56 – Reolon/Mariani, L.63 – Cidade Nova/Mariani, L.65 – Verona e L.69 – Parque das Rosas.

Conforme material do SMTTM (2015), de apresentação oficial do SIM Caxias, para utilizar o novo sistema, o passageiro que embarcar na linha alimentadora irá até uma EPI e dela poderá se deslocar para qualquer outra linha troncal, coletora ou outra alimentadora sem custo de nova tarifa, da mesma maneira se embarcar em qualquer outra linha ou até mesmo se embarcar direto na EPI, desde que desembarque na outra EPI e se desloque a outra linha não terá custo de outra tarifa.

2.6 Projeto Inova Caxias Mobilidade

Durante sua campanha, o atual prefeito de Caxias do Sul, Daniel Guerra apresentou sua reformulação para o Projeto SIM Caxias, implantado ainda no governo de Alceu Barbosa Velho. O novo projeto, nomeado Inova Caxias Mobilidade, previa o fim das proibições de conversões à direita, sinalizações com *leds* indicando obras na pista, rotatórias, viadutos e passarelas.

Em entrevista ao Jornal Pioneiro (2016) o prefeito Guerra declarou que “a Secretaria de Trânsito vai ter que trazer para o governo o conceito de que o transporte coletivo tem que funcionar. Tem também a questão das vans escolares, que precisam ser revistas, o transporte de trabalhadores, os táxis, táxi-lotação, motociclistas”. Porém, à época, não foram explicadas as formas de viabilizar tais propostas.

Ainda em entrevista ao Jornal Pioneiro (2016), durante sua campanha, Guerra falou sobre outras propostas de melhoria para a mobilidade da cidade, como a criação de uma Central Móvel de manutenção preventiva, com o objetivo de fazer reparos simples como limpar uma placa, reforçar faixas nas ruas, consertar paralelepípedos soltos, “é uma equipe com um equipamento para fazer reparos pontuais”, afirmou o atual prefeito.

Além das propostas acima mencionadas Daniel Guerra, durante sua campanha de candidatura à prefeitura de Caxias do Sul, em 2016, informou ao jornal Pioneiro (2016) que irá incentivar a concorrência de prestadores de serviço no transporte coletivo urbano e estuda a possibilidade de criar novas Estações de Transbordo.

Em seu Plano de Governo, apresentado ainda por ocasião das eleições, em 2017, o prefeito Daniel abordou outros assuntos relativos à mobilidade como:

- Descentralizar serviços com o objetivo de tornar os bairros autossuficientes e desafogar o trânsito do centro da cidade;
- Logística de informação inteligente que facilite o tráfego urbano principalmente do transporte público;
- Criação de ciclovias úteis e seguras a fim de incentivar a utilização da bicicleta como meio de transporte;
- Estudar a viabilidade de implantar o transporte coletivo VLT (Veículo Leve sobre Trilhos);
- Melhorar e aumentar a segurança de pedestres, viabilizando a construção de rotatórias, viadutos e passarelas.

3 METODOLOGIA

O método utilizado para esta pesquisa foi o estudo de caso que Gil (2010, p. 37), explana: “consiste em um estudo profundo e exaustivo de um ou poucos objetos, de maneira que permita um detalhamento bem amplo do assunto a ser estudado”.

A abordagem escolhida foi a qualitativa que de acordo com Roesch (2006), a atitude que o investigador deve abordar é a de captar o ponto de vista dos entrevistados, sem partir de um modelo preestabelecido. A pesquisa qualitativa é adequada para qualquer tipo de projeto, principalmente quando se tem a intenção de melhorar a efetividade de um programa ou plano, ou seja, quando se trata de apurar a finalidade deste e construir uma interposição.

Para a entrevista foram selecionadas pessoas que estiveram à frente dos projetos SIM Caxias e Inova Caxias Mobilidade. De acordo com os critérios estabelecidos nos objetivos gerais e específicos, os entrevistados foram selecionados através de escolha por julgamento ou intencional em que o pesquisador tem interesse na opinião destes determinados componentes da população em que o pesquisador não precisa se direcionar a população em massa, mas diretamente aqueles de acordo com o seu entender. (MARCONI E LAKATOS, 2008).

Entrevistados	Cargo	Idade	Escolaridade
A	Ex-prefeito da cidade	60	Bacharel em Direito
B	Conselheiro Municipal	61	Pós-graduado
C	Coordenador da SMTTM	61	Pós-graduado
D	Engenheiro da SMTTM	36	Bacharel em Engenharia
E	Atual secretário da SMTTM	42	Pós-graduado em Eng ^a de Produção
F	Diretor superintendente da Visate	59	Bacharel em Direito

Para fundamentar este estudo apresenta-se a pesquisa documental que de acordo com Gil (2010) pode ser constituída por escritos em papel e também muito frequente documentos eletrônicos, disponíveis de várias formas que afirmam fatos e acontecimentos como fotografias, reportagens, documentos entre outros.

A técnica para coleta de dados foi entrevista semiestruturada ou de acordo com Gil (2010, p. 105), “parcialmente estruturada, quando é guiada por relação de pontos de interesse que o entrevistador vai explorando ao longo de seu curso”.

A entrevista semiestruturada foi focalizada, a qual “há um roteiro de tópicos relativos ao problema que se vai estudar e o entrevistador tem a liberdade de fazer perguntas que quiser: sonda razões e motivos, dá esclarecimentos, não obedecendo a rigor uma estrutura formal” (LAKATOS E MARCONI, 2010, p. 180).

Quando não se encontram dados claros e precisos sobre um problema proposto, ou não se tem informações suficientes para esclarecê-lo, passa existir a necessidade de pesquisa científica. Segundo Gil (2010), pode-se definir pesquisa científica como um processo racional e sistemático que propicia a obtenção de respostas aos problemas que foram propostos.

Frente ao problema de pesquisa proposto, se apresenta objetiva descritiva que tem por um de seus propósitos levantar opiniões, crenças e atitudes dos cidadãos. Ao mesmo tempo com certa aproximação, a abordagem qualitativa que tem o intuito de oportunizar uma nova visão do problema. (GIL, 2010).

A análise dos dados teve uma abordagem qualitativa, com análise de conteúdo das entrevistas coletadas e de informações documentais. De acordo com Roesch (2006) a análise de conteúdo utiliza vários procedimentos, para buscar conclusões válidas a partir de um texto.

4 ANÁLISE E DISCUSSÃO DOS RESULTADOS

A fim de cumprir com os objetivos deste artigo de avaliar os pontos positivos e/ou negativos dos dois projetos de mobilidade urbana, diagnosticar as principais mudanças que o projeto SIM Caxias sofreu com a nova administração da cidade e descrever quais as perspectivas futuras da nova gestão em relação ao projeto Inova Caxias Mobilidade, segue abaixo análise e discussão das entrevistas realizadas com pessoas chave que estiveram envolvidas nos projetos de mobilidade propostos para a cidade de Caxias do Sul.

Por se tratar da análise de pesquisa documental e qualitativa, para melhor entendimento, optou-se por dividir as questões direcionadas aos entrevistados em categorias, fazendo ligação com a coleta documental.

4.1 Inspiração, surgimento e pessoas envolvidas com o SIM Caxias

A preocupação com um possível colapso no trânsito em Caxias do Sul trouxe a necessidade de se criar um sistema de mobilidade, visando agilizar e qualificar o deslocamento das pessoas, incentivando principalmente uma maior utilização do transporte coletivo, que por consequência também desafogaria o trânsito para o transporte individual.

O entrevistado A explica como surgiu a ideia de criar o SIM Caxias:

O começo disso é que a gente detectou ainda quando eu exercia outras funções públicas, como vice-prefeito, depois como deputado, como cidadão de Caxias, que o trânsito em Caxias estava chegando a um ponto que se fazia alguma coisa ou então ia ter um colapso, um problema muito grande, nós íamos se transformar numa São Paulo, numa Rio de Janeiro, cidades aonde anda devagar quase parando. Diante dessa realidade, o que é que se concluiu, eu com estudos, com leituras que fiz e depois fui conhecer outros países também, mas eu vi que o segredo do transporte, do trânsito urbano, é o coletivo.

O entrevistado D complementa que “O SIM Caxias se origina de um projeto mais antigo de 2009 que é o SIT Caxias que quem estava à frente de tudo foi o engenheiro Juliano de Ross que trabalhou por anos da SMTTM e agora está na secretaria da habitação”.

A inspiração para criar o SIM Caxias, segundo os entrevistados A e B foi o projeto TransMilenio implantado na cidade de Bogotá, na Colômbia, principalmente após uma visita do entrevistado A à cidade. O entrevistado B que morou por quatro anos no país também pôde contribuir com sua experiência ao utilizar o sistema de transporte de lá. Além de Bogotá outras duas cidades que serviram de modelo foram mencionadas pelos entrevistados, como Cali, também na Colômbia e Curitiba, no Paraná.

Para que a concretização deste projeto fosse possível os entrevistados foram unânimes em afirmar que basicamente três entidades estavam envolvidas: a empresa fabricante dos modelos de ônibus utilizados no transporte público, a concessionária prestadora do serviço e o poder público. Além dessas três figuras destacadas, o entrevistado D também mencionou outras pessoas envolvidas na fase de implementação do sistema: “Quem estava à frente da parte técnica eram o coordenador técnico, eu e mais um engenheiro técnico, também o secretário da gestão anterior [...]”.

4.2 Objetivo principal do SIM Caxias

De acordo com o informativo do site da Prefeitura Municipal de Caxias do Sul (2013) o objetivo principal do SIM Caxias era a priorização no transporte coletivo, pedestres e veículos não motorizados. Ao que o entrevistado B complementa que “o objetivo era fazer Caxias um exemplo de cidade média e pequena, com sistema massivo (de transporte)”. Ele ainda diz que na época a empresa fabricante dos modelos de ônibus utilizados no transporte público, “queria fazer de Caxias um exemplo de sistema de mobilidade urbana”.

O entrevistado A mencionou seu desejo em ter para o transporte público de Caxias características como “[...] velocidade, agilidade, conforto [...]”, com o objetivo de incentivar assim a maior utilização do transporte urbano. Porém ele acredita que, embora tenha melhorado muito a mobilidade das pessoas, o objetivo “[...] não foi alcançado, pois a nova gestão está contrariando o que já foi implantado”.

O entrevistado B apresenta uma visão um pouco mais otimista em relação ao alcance do objetivo do sistema: “Eu acho que sim, eu acho que nós organizamos o trânsito, eu acho que nós organizamos o sistema de mobilidade das pessoas pelas troncais, pelas estações. Muita coisa foi bem feita”. Mas diz também que “O problema é que a continuidade não houve, por outras razões [...] que não são técnicas”.

O que se vê aqui é que embora as pessoas que estavam à frente do SIM Caxias acreditassem na sua efetividade e qualidade, seu objetivo acabou não sendo alcançado na sua totalidade, principalmente por questões políticas, em função de a nova gestão da cidade ter outra visão para a mobilidade de Caxias, que vai de encontro ao trabalho que havia sido iniciado. Entretanto o caos pelo qual a cidade estava passando antes da implantação do SIM Caxias foi contornado, trazendo certa folga para o trânsito na área central da cidade.

4.3 Mudanças no projeto original

Toda implantação de um novo projeto, principalmente se tratando de mobilidade, requer estudos, pesquisas e durante sua fase inicial de implantação requer muita paciência, afim de que após as primeiras percepções dos usuários, os executores tenham tempo hábil de melhorar o que é necessário e talvez rever ideias iniciais.

Com relação às mudanças que precisaram ser feitas no projeto original do SIM Caxias, por dificuldades de implantação na cidade, principalmente pela resistência que o caxiense apresenta a mudanças, pode-se destacar a necessidade da redução dos horários do segundo corredor logo no início “que foi transformado em corredor de ônibus somente nos horários de pico” segundo o entrevistado C. Tal medida teve de ser tomada pelo volume de reclamações, principalmente dos usuários do transporte individual, que parados em enormes filas, observavam o segundo corredor exclusivo para ônibus, muitas vezes ocioso, ou pouco utilizado. Mas há que se levar em conta que isso aconteceu na fase inicial do projeto, onde ainda não circulavam muitos coletivos pela área central da cidade, principalmente após o corte nos trajetos das linhas alimentadoras.

Outras mudanças por problemas técnicos também aconteceram, como cita o entrevistado D: “Teve que ser colocada uma linha a mais na estação Floresta que não estava prevista no projeto original, para poder equilibrar o número de passageiros de cada estação”.

O entrevistado A comentou também sobre as dificuldades encontradas na fase de concretagem dos corredores exclusivos para ônibus:

O sistema de drenagem da cidade que foi modernizado. [...] foi feito junto com os corredores um excepcional trabalho de saneamento de esgoto. Aquelas galerias antigas da cidade com taipas ainda. [...] Porque que é que às vezes até demorou um pouco mais o corredor, porque não era o corredor em si, mas era todo um sistema de modernização do saneamento.

O entrevistado B lembrou que na época havia sugerido ao prefeito “transforma a Sinimbu e a Pinheiro em duas avenidas só de ônibus, não pode circular carro. Ou na própria Sinimbu duas pistas para cima e pra baixo. Já pensou a Sinimbu que atravessa a cidade, duas pistas indo e duas pistas voltando de ônibus?”.

4.4 Orientação aos usuários

Com tantas mudanças acontecendo na cidade, principalmente nas linhas de ônibus que afetam milhares de caxienses por dia, era necessário que houvesse um bom trabalho de orientação à comunidade.

Questionado sobre se houve este trabalho de esclarecimento aos cidadãos o entrevistado A declarou que: “a gente orientou bastante, por isso não foi difícil a implantação [...] Aquele trabalho todo de orientação, de apoio na mídia, [...] campanha de valorize o SIM”.

Em contrapartida o entrevistado B diz que: “Um dos problemas que na época se comentou, foi o tema da divulgação do sistema. Foi muito fraco, foi muito fraco. As pessoas não sabiam o que estava acontecendo”.

Isso se tornou visível quando os ônibus começaram a fazer suas paradas escalonadas, onde era comum flagrar pessoas correndo até a próxima parada ao perceberem que o ônibus ao qual estavam aguardando não iria mais fazer a parada onde elas estavam. Muitos motoristas, por gentileza, acabavam por fazer a parada no meio da quadra mesmo, para que os passageiros perdidos pudessem embarcar no coletivo.

Porém o entrevistado C afirma que “[...] foram contratados mais de 20 estagiários, até com jaleco ‘posso ajudar’, eles ficavam nas estações de transbordo, dando orientação, foi feito material gráfico para distribuição, na imprensa foi feito um trabalho bem [...]”.

O entrevistado D também complementa que:

Foram feitas diversas reuniões com representantes dos bairros das linhas alimentadoras, das duas EPIs, para esclarecimentos de como iria funcionar o SIM Caxias e não tivesse rejeição, tirando Florianópolis como exemplo em que teve um nível de rejeição muito alto em que as pessoas chegaram até a apedrejar estações e queimar ônibus e tiveram que voltar atrás, cancelando por um tempo e após foi feito um trabalho de orientação para depois reimplementar.

4.5 Eficiência e aumento na utilização do transporte público

A construção das duas EPIs, a concretagem dos corredores de ônibus e as paradas escalonadas tinham o objetivo de melhorar a eficiência do transporte público e por consequência o aumento da utilização do mesmo.

Quando questionados sobre o efetivo aumento na qualidade do transporte público após essas mudanças implantadas com o SIM Caxias, o entrevistado B explica que:

São três modalidades de veículos [...] é o veículo que a gente chama de ponto a ponto, ele sai de um lado, de uma estação e vai até outra direto, sem parar [...]. Aí depois tem o outro que vai parando em estações preferenciais, são 4 ou 5 estações que ele para e tem o outro que para em todas as estações, pra poder levar uma pessoa daqui, pra 5 quadras mais pra frente, isso tem que ser considerado também [...] Porque que foi feita a segunda pista, pra justamente esses que vão de ponto a ponto, quer velocidade, quer sair daqui levar a pessoa lá pra o Imigrante e do Imigrante ele é distribuído para todas as outras regiões da cidade pra aquele lado da cidade, o cara tem que levar 5 ou 6 minutos pra fazer isso. Então não pode para em todas as estações, isso se chama mobilidade. Isso aí é piso pra 20 anos. [...] nós organizamos o trânsito, eu acho que nós organizamos o sistema de mobilidade das pessoas pelas troncais, pelas estações. Muita coisa foi bem feita.

O entrevistado A complementa que:

As estações de transbordo que a gente fez duas, mas depois tinha mais dois projetos [...] nós tínhamos leste-oeste e depois norte-sul, que é o que precisa ser feito que é a continuidade. [...] Com certeza e aí entra de novo a questão da linha (faixa) azul, paralelo ao corredor, o objetivo dela, transportar aí os táxis e os ônibus de empresas [...] aquela linha (faixa azul) ela servia para o azul (linha alimentadora) ultrapassar, não ficar atrás do vermelho (linha troncal) e muito menos ainda o vermelho ficar atrás do azul [...] e quando um tá na parada e outro não vai ficar naquela parada [...] tem que ter espaço para fazer a ultrapassagem sem risco e sem problema, a faixa azul, sem carro.

Essa efetividade foi possível constatar principalmente nos primeiros meses de funcionamento do projeto, onde a velocidade média dos ônibus de uma estação a outra antes do SIM Caxias era de 42 minutos, após a implantação do sistema caiu para 18 minutos e atualmente está na média de 25 minutos, afirmou o entrevistado F.

4.6 Aceitação do projeto SIM Caxias e fluidez do trânsito no eixo central

Se tratando de um novo projeto que foi implantado na cidade com um sistema diferenciado, para as linhas que foram contempladas com o SIM Caxias, logo no início da implantação se esperava uma possível rejeição causando assim baixa de passageiros destas linhas, até se acostumarem com a nova implantação, porém o entrevistado D comenta:

Desde a implementação do SIM Caxias teve uma baixa de na utilização do transporte coletivo que ficou em torno de 10%, entretanto a baixa nas linhas alimentadora foi menor, foi quase zero, isto é um indicativo que o sistema foi bem aceito.

A iniciativa de se fazer para a cidade um plano de mobilidade do porte do SIM Caxias é muito boa, comentou o entrevistado F, pois segundo ele, geralmente os governantes tem receio de iniciarem projetos grandes, principalmente que envolvam alterar a rotina dos cidadãos, pelo medo da rejeição.

O projeto SIM Caxias entre os benefícios e polêmicas, trouxe para cidade mais fluidez no trânsito, várias linhas deixaram de transitar no eixo central e passaram a fazer a rota do bairro até a EPI. Com esta ação os ônibus destinados a fazer a linha troncal, passaram a transitar com mais velocidade, sem fila de ônibus um atrás do outro nas principais ruas que são a Sinimbu e Pinheiro Machado, sendo assim o entrevistado B explana, “Aqui em Caxias aconteceu no início, [...] mais do que dobrou a velocidade média dos ônibus”.

Sobre essa fluidez o entrevistado F afirma que o SIM “transformou o trânsito da cidade”. Principalmente se tratando da área central ele diz que “as avenidas principais da cidade estão limpas, claras. [...] Melhorou muito, o trânsito tava absolutamente congestionado, encrencado, hoje ele tá muito mais bonito, mais aberto”.

Quando foi eliminada a segunda pista prioritária para ônibus na nova gestão, diminuiu um pouco esta fluidez, com a segunda pista exclusiva para ônibus ficava muito mais facilitada a ultrapassagem entre os coletivos e mesmo assim o trânsito ficou muito mais desafogado. De acordo com a opinião do entrevistado E, o projeto SIM Caxias “desafogou o trânsito no centro da cidade diminuindo a quantidade de ônibus circulando no eixo central”, no que o entrevistado D complementa:

A gente tirou muitas linhas de ônibus do eixo principal, que é a Sinimbu e a Pinheiro Machado, é flagrante que o trânsito não fica mais com filas de ônibus e lentidão no eixo central, mesmo depois de deixar a segunda faixa de ônibus compartilhada e não mais exclusiva para ônibus, ainda assim tem uma diferença gritante em relação ao que era antes do projeto, agora está muito melhor.

4.7 Transporte eficiente e de qualidade

Para o porte da cidade de Caxias do Sul que apresenta aproximadamente 500 mil habitantes, existe a real necessidade de uma empresa de transporte urbano eficiente e de qualidade que cumpra com as exigências do contrato estipulado pela prefeitura e que atenda às necessidades da população.

Tratando-se deste assunto cada pessoa tem a sua opinião baseada nas experiências que teve e vivenciou. Neste caso o entrevistado D argumenta que se for comparar o transporte de Caxias do Sul com várias outras cidades, o nosso transporte é muito melhor, a começar pela limpeza dos ônibus, a qualidade da frota de veículos, mas comenta também que depois que a nova gestão assumiu e não entraram em acordo com algumas negociações, o serviço está perdendo a qualidade e ocasionado mais reclamações.

O entrevistado B que já morou em outras cidades pelo mundo, teve a oportunidade de vivenciar, com outras culturas por mais tempo e utilizar do serviço de transporte público destes locais comenta:

Eu vou dar o meu depoimento tá?! Porque eu já andei de ônibus no mundo inteiro [...] a limpeza, a qualidade dos veículos que nós temos aqui em Caxias é muito melhor. [...] Nós temos um serviço realmente de alta qualidade. [...] O nosso serviço aqui ele é muito bom. Os veículos são novos, tão toda hora sendo renovados, [...] são limpos. Os motoristas e quando tem cobrador, eles são muito bem treinados.

4.8 Conversões à direita

O projeto Sim Caxias bloqueou as conversões à direita, nas transversais mais movimentadas das ruas Sinimbu e Pinheiro Machado. A normativa deixou os motoristas que estavam acostumados a fazer as conversões à direita normalmente nestas ruas, um pouco descontentes, pois teriam que sair da sua “zona de conforto”, de sempre fazer o mesmo trajeto, para começar a explorar novas alternativas. O entrevistado A acredita que “Não pode ter interferência no corredor exclusivo. [...] Não existe dobrar à direita no mundo isso não tem. Caxias hoje tá na contramão do mundo. [...] Proibir as conversões à direita”.

Nessa mesma linha de pensamento o entrevistado F coloca que:

Quanto mais o poder público fiscalizar, pra nós melhor, porque ele vai olhar e vai dizer bá o cara não consegue chegar na hora porque o trânsito tá trancado, ele não consegue chegar na hora porque eu liberei o corredor pros automóveis andarem, ele não consegue chegar na hora porque as conversões à direita no centro da cidade, são do ponto de vista do trânsito, um fiasco nacional, porque tu não poderia deixar jamais uma conversão à direita em cima do trânsito, tu teria que fazer o looping, para aproveitar o semáforo e cortar uma avenida principal, de alto escoamento, como funciona nas grandes cidades.

Pensando na fluidez do trânsito e velocidade média dos ônibus que fazem o trajeto da Sinimbu e Pinheiro Machado o entrevistado B tem sua opinião “O grande problema quando houve a liberação da utilização das vias e conversão a direita, isso fez com que a velocidade média caísse (dos ônibus). Por que hoje tem que parar né?! [...] A conversão diminuiu em 40% a velocidade (dos ônibus)”.

Outro ponto muito importante em se tratando de conversão à direita em vias movimentadas é a segurança dos pedestres, em qualquer plano de mobilidade no mundo é lei a priorização do pedestre, sempre o menor vem em primeiro lugar e o projeto tem que estar voltado à segurança do pedestre. O entrevistado C explana um pouco sobre a questão:

Eu acho que em alguns pontos aonde que tem um gargalo maior, elas deveriam de continuar, que dá mais segurança ao pedestre, [...] no meu entendimento é só olhar o problema que dá as convenções nos momentos, na Júlio de Castilhos com a Visconde e a Garibaldi, há um fluxo muito grande de pedestres então existe um conflito direto, então nós priorizamos o automóvel e não o pedestre. A liberação da conversão à direita é um ponto negativo, pois obstrui o fluxo normal, por que engaveta o trânsito, porque se um ônibus parou para outro veículo fazer a conversão, já vai parar uma sequência e formar aquela fila, aquele corredor parado.

Falando mais tecnicamente sobre o assunto, que teve vários estudos e planejamento antes de ser implantado explana o entrevistado D.

A priorização do transporte coletivo é lei federal, esta lei deixa muito claro que é premissa do poder público e é necessária a priorização do transporte coletivo e não só o individual, então como o carro vai converter a direita e passar no corredor de ônibus, vai interferir no andamento do ônibus e vai atrasar o coletivo e por questões de segurança, a gente tem sempre que pensar em evitar o risco.

O projeto Sim Caxias englobava o bloqueio das conversões à direita, nas ruas Sinimbu e Pinheiro Machado na área central da cidade, onde passa a maioria do fluxo de ônibus. Uma das primeiras ações do Inova Caxias Mobilidade foi permitir novamente as conversões à direita nestas mesmas áreas, assim justifica o entrevistado E.

Depois que foi retirada a segunda pista para ônibus não se viu a necessidade de continuar com o travamento nas conversões a direita nas ruas Sinimbu e Pinheiro, pois agora os veículos podem invadir a pista do ônibus e dobrar a direita como em qualquer outra rua da cidade, com segurança, pois não precisa passar por duas pistas de ônibus para converter a direita.

Falando-se na segurança do passageiro que está dentro do ônibus coletivo para se deslocar ou locomover de um ponto a outro da cidade com maior velocidade e ao mesmo tempo com segurança, a liberação das conversões diminui a velocidade média do transporte. Além de colocar em risco de queda o passageiro que está em pé no ônibus, pois o motorista pode ter que frear devido a veículos que a qualquer momento possam “invadir” a pista que seria exclusiva para ônibus. Para enfatizar a menção anterior, o entrevistado F argumenta:

O motorista pra frear o ônibus a 30 km/h, numa avenida, com 80 pessoas dentro, pra ele frear um ônibus, com um automóvel que resolveu simplesmente cortar a frente dele [...], se ele fizer isso com eficiência do freio, talvez não fique metade das pessoas dentro em pé, então é um risco muito grande, é um risco à segurança, é um risco à integridade física das pessoas, ao patrimônio das pessoas, ao patrimônio público [...] é preciso ter mais cuidado com isso. Então o poder o público resolveu abrir as conversões em determinados pontos, mas naqueles cruciais aonde ele manteve, ele tem que fiscalizar.

4.9 Efetividade e qualidade na mobilidade após o SIM Caxias

Este projeto fez com que a cidade desse um grande salto no caminho da evolução, se tratando em mobilidade urbana, porém alguns pontos foram revertidos na nova gestão, conforme comenta o entrevistado F:

Que pena que ele (SIM Caxias) não tá tendo prosseguimento nesse governo, por questões políticas. [...] Foram retiradas muitas coisas boas. [...] Nós estamos aqui torcendo para que a administração atual reveja seus conceitos e pense definitivamente na cidade”.

O projeto SIM Caxias, atendeu as necessidades da população em parte, mas teria que ter o segmento para tornar-se realmente eficiente e de qualidade, conforme relata o entrevistado C, “O transporte de Caxias do Sul ainda não atende as necessidades da população num total, quanto mais eu atender as necessidades da população, dentro de um planejamento de custos, mais vou migrar pessoas para o transporte coletivo”.

O segmento do projeto foi alterado e finalizado com a entrada da nova gestão que está seguindo com outros projetos e até mesmo com outra nomenclatura que é chamado de Inova Caxias Mobilidade, mas se formos comparar com outras muitas cidades, mesmo o projeto SIM Caxias com as alterações foi muito bom conforme comenta o entrevistado D:

Em vista do sistema de transportes de outras cidades o sistema de transporte coletivo de Caxias do Sul é muito bom, porém depois que assumiu a nova gestão e não entraram em acordo em alguns pontos de negociação, tem se notado bastante reclamação no serviço e na limpeza dos ônibus.

4.10 Maior utilização do transporte público

Para que se tenha maior utilização do transporte urbano, este serviço tem que atender as demandas da população, tem que ser útil as necessidades de locomoção, que transporte o passageiro até o trabalho, lazer e outras necessidades com qualidade e pontualidade, para tanto precisam ser feitos trabalhos e pesquisas aprofundadas com a população, conforme resume o entrevistado C:

Tem que fazer um trabalho de campo para ver as necessidades e depois adaptar, e você tem que me convencer a utilizar o ônibus, a hora que eu tiver um ônibus que me agregue o que eu preciso com certeza eu vou usar, [...] ônibus perto de casa com serviço pontual que eu possa confiar, mas com certeza eu vou migrar para o ônibus.

Outro ponto importante é de que as pessoas têm muita resistência a mudanças, mas se tratando da população de Caxias do Sul essa resistência é um pouco mais acentuada, preferem

a utilização do veículo particular, por preconceito ao “novo”, há algo que possivelmente pode trazer maiores benefícios, de acordo com o entrevistado B:

As pessoas, elas naturalmente são resistentes a qualquer mudança, mesmo que ela seja para melhor, as pessoas são resistentes, porque as pessoas não conhecem e se as pessoas não conhecem elas tem medo. [...] Eu acho que são duas coisas, eu acho que o treinamento, a orientação das pessoas, a preparação das pessoas para um sistema desses. As pessoas já estão acostumadas com o sistema. [...] A gente já viu que a população de Caxias se acostumou, demorou, mas se acostumou. Eu acho que parte muito mais é da continuidade do projeto original. Que isso é uma perda, porque o projeto ele foi tocado lá só nos seus 40%.

4.11 Novos projetos para mobilidade em Caxias do Sul

A nova gestão assumiu em 2017 e tem ideias divergentes da antiga gestão, mas os projetos de mobilidade urbana não podem parar, Caxias do Sul está em constante crescimento e necessita de novos projetos. Para isto a equipe técnica da SMTTM está em permanente trabalho para buscar alternativas que tornem a mobilidade urbana efetiva e de qualidade. Conforme relata o entrevistado D, “a administração atual está empenhada em tentar soluções dentro das condições financeiras para fazer novas estações de transbordo”. Dando segmento à mesma linha de raciocínio e relatando algumas ações do Inova Caxias Mobilidade o entrevistado C relata:

Tem estudos para as novas estações de transbordo, outra coisa foi a mudança de visão e perfil da Sinimbu, eliminando o segundo corredor de ônibus, esta é uma das visões do Inova Mobilidade assim como a liberação das conversões o que é uma visão bem diferente das antigas administrações.

O Inova Caxias Mobilidade ainda não tem registros divulgados das ações já feitas ou futuras ações. Em pesquisa com outros entrevistados além do entrevistado E, nenhum outro tem conhecimento de registros de projetos futuros, por enquanto está somente na palavra. Sem registros, a equipe técnica trabalha em cima dos projetos que se iniciaram ainda em 2009, que engloba estações de transbordo em vários pontos da cidade, inclusive o SIM em partes se origina deste projeto mais antigo de mobilidade. Já o entrevistado E relata, mas sem registros, com entusiasmo as ações pretendidas no Inova Caxias Mobilidade:

O Inova Mobilidade busca suprir uma falta e uma racionalização que o projeto anterior não contempla, como por exemplo, um olhar mais cuidadoso com os pedestres, cuidado com colocação de semáforos em locais estratégicos, achar um equilíbrio, entre a forma que estava montada e forma como se entendia como melhor. O Inova Mobilidade é muito focado no ciclista, tem uma série de movimentos que irão acontecer na sequência, o único que eu posso de imediato falar é sobre a ciclovia que a gente está implantando em Ana Rech, ligando a Marcopolo até o centro de Ana Rech, agente deve estar implantando isto breve e aí tem mais algumas ciclovias e mais algumas ideias que fomos buscar fora.

Outro ponto importante destacado pelo entrevistado F é que “Quanto melhor for essa mobilidade, mais qualidade de vida tu vai ter e sem dúvida nenhuma é isso que o ser humano busca”. Ele comenta também sobre as características que um bom sistema de mobilidade deve ter como proporcionar ao cidadão que consiga chegar direto ao ponto, “mais fácil, acessível, amigável, poluindo menos, ocupando menos espaço, sendo menos agressivo ao meio todo”.

4.12 Nova administração

O projeto SIM Caxias foi implantado pela gestão anterior, já a nova gestão tem uma visão diferente e quer implantar seus projetos de acordo a verba disponível no momento. Sobre essa divergência de ideias entre uma gestão e outra, o entrevistado F coloca que a grande dificuldade da concessionária é lidar com a postura agressiva assumida pela nova gestão:

[...] jogando responsabilidades que são do governo pra cima da concessionária que cumpre as ordens desse próprio governo. [...] eu acho que isso aí realmente contribuiu pra essa animosidade que existe entre poder público e a concessionária do serviço.

Em vista do projeto que já estava implantado, o entrevistado E tem sua opinião formada:

O projeto SIM Caxias foi muito feliz por que permitiu que os ônibus fizessem ultrapassagens na Sinimbu e na Pinheiro e isto foi fundamental, pois desafogou o trânsito no centro da cidade diminuindo a quantidade de ônibus circulando na cidade, porém as escolhas da localização das EPIs, foram muito mal feitas, por que esta escolha tem que ser feita em polos geradores de viagem.

Um ponto muito frisado antes da nova gestão assumir a prefeitura era o cancelamento da segunda pista exclusiva de ônibus, que era algo que ainda estava sendo adaptado. No início ela era exclusiva 24 horas, mas com o passar do tempo observou-se que não era necessário esse período e sim somente nos horários de pico, entretanto a nova gestão administrativa decidiu por torná-la uma pista comum e não mais única para ônibus. De acordo com a opinião do entrevistado E, “se a gente favorece apenas um modal na cidade a gente gera impacto em todo restante [...] quando se coloca duas faixas para ônibus e duas faixas para os demais modais, fica evidente o desequilíbrio”.

Ainda seguindo a mesma linha de raciocínio ele argumenta mudanças do projeto Sim Caxias:

A gestão anterior conseguiu diminuir a quantidade de ônibus no centro, mas no momento que você criou dois corredores exclusivos de ônibus e reduziu a quantidade de ônibus que anda no centro, gerou a ociosidade que vocês devem ter visto também, no final de 2016 o trânsito com relação aos veículos que são 300 mil

veículos era caótica, [...] por que botava em apenas duas faixas e o trânsito nos dois corredores de ônibus absolutamente parados e ainda tu vendo as duas pistas paradas sem movimento nenhum e não podia converter, tu tinha que entrar na Júlio e pegar um congestionamento tremendo impactando na vida de todos da Júlio, inclusive do Hospital referência em traumatologia da cidade.

A construção de EPIs fez parte do SIM Caxias e inevitavelmente terá continuidade na nova gestão, com o crescimento da cidade se torna necessária e desafoga o trânsito na área central. As EPIs deveriam ser um facilitador para os usuários com vantagens, agilidade e pontualidade no serviço de transporte, mas de acordo com a ideia formada do entrevistado E:

Para o transporte público tende a deixar mais eficiente, para o usuário não, para ele a utilização na EPI não é boa, o fato do usuário ter que descer do ônibus, fazer a baldeação e pegar outro ônibus, isso não é bom, mas isto é uma análise olhando pelo foco do usuário, a gente quando pensa em transporte coletivo tem que olhar isto de uma forma mais ampla, por a gente busca um transporte coletivo com uma tarifa mais acessível, mais dinâmico possível e ai sim esta condição melhora, para o aproveitamento dos recursos a EPI é a melhor maneira de se aproveitar. Existe uma teoria que diz que era para ser mais rápido, mais ágil e melhor, mas na prática a gente sabe que não é bem assim que funciona.

O incentivo a utilização do transporte público é uma maneira de desafogar o trânsito em cidades grandes e em cidades como Caxias do Sul que está em constante crescimento. Tendo em vista esta questão, segue relato de ações futuras que o candidato E acredita que irão incentivar uma maior utilização do transporte público:

Abertura de licitação em 2020, para que mais uma concessionária de ônibus possa atuar no transporte público da cidade, serviço próprio de aplicativo para que os usuários possam acompanhar em tempo real os horários do transporte coletivo, entre outras ações que estão em planejamento.

Para o entrevistado F, o incentivo ao uso do transporte público é obrigação da administração pública e ele deve “ser defendido das agressões da própria concorrência”, pois acima de tudo o transporte público exerce um papel social:

Porque o UBER ele vai até um ponto da cidade, mas talvez lá naquela vila conflituosa, ele não vai [...] a Visate vai, tem horário pra tá lá dentro, dando a cara a bater, com o motorista arriscando ser assaltado [...] o transporte público tá lá, a disposição da comunidade, então ele exerce um papel social, ele tem que ser defendido pelas pessoas. [...] Não é a Visate que tá defendendo. É defender um sistema de transporte público, que por acaso é a Visate que faz.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

O objetivo geral deste estudo de caso era fazer uma análise dos projetos de mobilidade urbana propostos para a cidade de Caxias do Sul. A pesquisa qualitativa foi realizada através

de entrevistas com pessoas chave que estiveram à frente dos projetos de mobilidade urbana implantados da cidade de Caxias do Sul.

Visando alcançar o objetivo principal desta pesquisa, foi feita uma avaliação dos pontos positivos e/ou negativos dos dois projetos, além do diagnóstico das principais mudanças que o projeto SIM Caxias sofreu com a nova administração. Para finalizar foi feita uma descrição das perspectivas da nova gestão em relação ao novo projeto de mobilidade Inova Caxias Mobilidade.

Verificou-se com esta pesquisa que o projeto SIM Caxias foi muito bem elaborado, teve um planejamento com documentação registrada e apresentada publicamente, assim como a declaração dos gastos e origem dos mesmos, trazendo benefícios para a mobilidade urbana de Caxias do Sul. Com este projeto foi possível desafogar o trânsito de ônibus no eixo central da cidade que estava virando um caos, principalmente nos horários de pico, agora o número de ônibus coletivo que circula no eixo central é bem menor.

Percebeu-se que este projeto teve um aporte instrutivo na sua implantação, com a população que foi contemplada nas linhas alimentadoras, iniciativa muito importante para que o nível de rejeição não fosse alto. Nem todos acreditam que este trabalho foi o suficiente e que deveriam ter instruído melhor a população antes de implantar o projeto, mas mesmo assim o nível de rejeição não foi considerável. Ao mesmo tempo que em as outras linhas de ônibus houve queda considerável no número de passageiros, os que faziam parte das linhas alimentadoras não tiveram esta queda tão significativa.

O projeto original sofreu uma modificação para adaptar-se ao fluxo que deveria ocorrer e depois da implantação houve alguns pequenos ajustes para melhorar o processo, porém com a troca da gestão administrativa as modificações foram bem agressivas, retirando a segunda pista exclusiva para ônibus e permitindo novamente as conversões à direita em vários pontos da cidade. Eliminou a essência de alguns dos objetivos planejados como agilidade no transporte, segurança dos pedestres e passageiros. As mudanças que o projeto SIM Caxias sofreu são muito polêmicas. No ponto de vista de uns foram boas, mas pelo ponto de vista técnico e futurista estas mudanças não deveriam ter acontecido, pois elas são um passo para trás no caminho da evolução.

O projeto Inova Caxias Mobilidade é algo muito vago ainda, mesmo depois de 17 meses da mudança da gestão, o projeto se baseia em alterações do projeto anterior como planejamento futuro de novas EPIs e construção de ciclovias, porém até o momento não se tem nada registrado publicamente ou documentado. A falta de verba é um agravante, mas para conseguir fazer algo é necessário fazer planos a longo prazo.

A população de Caxias do Sul é bastante resistente a mudanças e isto é um fato. Entretanto de maneira a mudança é necessária e o governante que estiver à frente tem que se impor desde que seja para o bem comum, pois ele é o responsável por olhar para frente e planejar o que for melhor para o progresso da cidade e para cidadãos que nela residem.

6 REFERÊNCIAS

ASSESSORIA DE IMPRENSA. **Prefeitura apresenta Sistema Integrado de Mobilidade, o SIM Caxias**. Disponível em: <<https://caxias.rs.gov.br/2013/11/prefeitura-apresenta-sistema-integrado-de-mobilidade-o-sim-caxias>>. Acesso em: 07 abr. 2018.

AYURE, Duban Alejandro Mestizo; FERREIRA, Amanda Fernandes; LEITE, Aline Damaceno. **Contextualização da Integração do Transporte Público “SITP” o Caso Bogotá**. Artigo de Investigación. Ingeniería de transporte vol. 18, nº 02: 33-38. Programa de Engenharia de Transportes, Universidade Federal de Rio de Janeiro.

BEVILAQUA, Juliana; TAJES, André. **Como Guerra irá melhorar a infraestrutura e a mobilidade em Caxias do Sul**. Disponível em: <<http://pioneiro.clicrbs.com.br/rs/politica/noticia/2016/10/como-guerra-ira-melhorar-a-infraestrutura-e-a-mobilidade-em-caxias-do-sul-8006298.html>>. Acesso em: 08 abr. 2018.

BORGES, Rodrigo César Neiva. **Definição De Transporte Coletivo Urbano**. Nota Técnica. Biblioteca Digital da Câmara de Deputados. Disponível em: <bd.camara.gov.br/bd/bitstream/handle/bdcamara/.../definicao_transporte_borges.pdf>. Acesso em: 12 abr. 2018.

CAXIAS DOS SUL, Prefeitura Municipal de. **Apresentação Oficial SIM Caxias**. Novembro 2015.

DUARTE, Fábio; LIBARDI, Rafaela; SÁNCHEZ, Karina. **Introdução a Mobilidade Urbana**. 1º ed. Curitiba: Juruá, 2012.

GIL, Antônio Carlos. **Como Elaborar Projetos de Pesquisa**. 5ª ed São Paulo: Atlas, 2010.

LAKATOS, E. Maria; MARCONI, M de Andrade. **Fundamentos de Metodologia Científica: Técnicas de Pesquisa**. 7ª ed São Paulo: Atlas, 2010.

LINDAU, L. A; PETZHOLD, G. S; SILVA, C. A. M; FACCHINI, D. **BRT e Corredores prioritários para ônibus: Panorama no continente Americano**. In: XXVII ANPET – Congresso de Pesquisa e Ensino em Transportes, 2013, Belém do Pará, PA.

MARCONI, Marina de Andrade; LAKATOS, Eva Maria. **Técnicas de pesquisa: planejamento e execução de pesquisas, amostragens e técnicas de pesquisa, elaboração, análise e interpretação de dados**. 7. ed. São Paulo: Atlas, 2008.

OLIVEIRA, Rodrigo Lopes. **Há 30 anos: o início das operações da Visate.** Disponível em: <<http://wp.clicrbs.com.br/memoria/2016/02/10/12099/?topo=35,1,1,,35>>. Acesso em: 07 abr. 2018.

OLIVEIRA, Rodrigo Lopes. **Transporte coletivo na década de 1970.** Disponível em: <<http://wp.clicrbs.com.br/memoria/2014/07/16/transporte-coletivo-na-decada-de-1970/?topo=35,1,1,,35>>. Acesso em: 07 abr. 2018.

PARRAS, Fernando Rojas. **Aportes para a melhoria da gestão do transporte público por ônibus de Bogotá, a partir das experiências de Belo Horizonte e Curitiba.** Disponível em: <http://www.scielo.org.co/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0122-44092006000200004>. Acesso em: 12 abr. 2018.

ROESCH, Sylvia Maria Azevedo. **Projetos de estágio e de pesquisa em administração: guia para estágios, trabalhos de conclusão, dissertações e estudos de caso.** 3. ed. São Paulo: Atlas, 2006.