



EIXO TEMÁTICO:

- () Desastres, Riscos Ambientais e a Resiliência Urbana
- () Drenagem Urbana Sustentável
- (X) Engenharia de Tráfego, Acessibilidade e Mobilidade Urbana
- () Habitação e a Gestão Territórios Informais
- () Infraestrutura, Espaços Públicos e Ambiência Urbana
- () Intervenções e Requalificações da Cidade Contemporânea
- () Patrimônio Histórico: Temporalidade e Intervenções
- () Políticas Públicas, Justiça Social e o Direito a Cidade
- () Saneamento Ambiental
- () Tecnologia e Sustentabilidade na Construção Civil

UMA NOVA PROPOSTA DE TRANSPORTE COLETIVO PARA A MOBILIDADE URBANA EM MACAPÁ: THE DETROIT BUS COMPANY.

*A NEW PROPOSAL FOR COLLECTIVE TRANSPORT FOR URBAN MOBILITY IN MACAPÁ:
THE DETROIT BUS COMPANY.*

*UNA NUEVA PROPUESTA PARA EL TRANSPORTE COLECTIVO PARA LA MOVILIDAD URBANA
EN MACAPÁ: THE DETROIT AUTOBÚS DE LA EMPRESA.*

Leonardo Oliveira Galiano

Acadêmico de Arquitetura e Urbanismo, UNIFAP.

leooliveirams@gmail.com



RESUMO

Por meio do método comparativo procuramos tecer algumas considerações acerca da mobilidade urbana, para isso selecionamos duas cidades díspares Detroit (EUA) e Macapá (BRA), de como o primeiro pode contar com a participação mais efetiva de alguns cidadãos para solucionar alguns problemas de transporte. Macapá é a cidade mais populosa do estado do Amapá, situada na foz do rio Amazonas, extremo norte do Brasil, conta com 456.171 habitantes. Detroit é a cidade mais populosa do estado de Michigan, EUA, abriga uma população de 4.296.250 habitantes. Quando o jornal O Detroit Free Press anunciou "Projeto Detroit light-rail está morto" e a prefeitura cancelou o Projeto de Mobilidade Urbana de Detroit, Andy Didosi, de 26 anos, decidiu que faria algo a respeito. Criou uma empresa de transporte coletivo, a Detroit Bus Company. Com design irreverente, feito com grafites e outras intervenções criativas. Deve salientar que a iniciativa partiu de um cidadão morador daquele lugar que teve a chamada responsabilidade social empresarial. Nosso trabalho procurou estabelecer alguns pontos para uma comparação entre o transporte coletivo das cidades de Macapá e Detroit. Evidenciamos a presença da iniciativa popular na cidade americana, logo poderemos trocar experiências que possam ser implantadas. Vivemos em um mundo que cada vez mais se globalizado e que pede mais interligação entre países. A forte ética norte americana do "Faça Você Mesmo" auxilia a própria população ter compromisso e participação. Em especial, incentiva a própria noção de responsabilidade social em seus empresários para com o lugar.

PALAVRAS-CHAVE: Mobilidade Urbana. Macapá. The Detroit Bus Company.

SUMMARY

Through the comparative method we try to make some observations about urban mobility, for that select two disparate cities Detroit (USA) and Macapa (BRA), how the former can count on a more effective participation of some citizens to solve some transportation problems. Macapa is the most populous city in the state of Amapá, located at the mouth of the Amazon River, north of Brazil, has 456.171 inhabitants. Detroit is the most populous city in the state of Michigan, USA, has a population of 4,296,250 inhabitants. When the newspaper Detroit Free Press announced "Project Detroit light rail is dead" and the city canceled the Mobility Project Detroit Urban, Andy Didosi, 26, she decided to do something about it. Created a public transportation company, the Detroit Bus Company. With irreverent design, made with graffiti and other creative interventions. It should be noted that the initiative came from a resident citizen of that place had to call corporate social responsibility. Our work sought to establish some points for a comparison of public transport in the cities of Macapa and Detroit. We demonstrated the presence of the popular initiative in the American city, then we can exchange experiences that can be deployed. We live in a world that is increasingly globalized and calls for more interconnection between countries. The strong North American ethic of "Do It Yourself" helps people themselves have commitment and participation. In particular, it encourages the notion of social responsibility in their business towards the place.

KEYWORDS: Urban Mobility. Macapa. The Detroit Bus Company

RESUMEN

A través del método comparativo que tratamos de hacer algunas observaciones sobre la movilidad urbana, para que seleccione dos ciudades díspares Detroit (EE.UU.) y Macapa (BRA), la forma en que el primero puede contar con una participación más efectiva de algunos ciudadanos para resolver algunos problemas de transporte. Macapa es la ciudad más poblada en el estado de Amapá, situada en la desembocadura del río Amazonas, al norte de Brasil, tiene 456.171 habitantes. Detroit es la ciudad más poblada en el estado de Michigan, EE.UU., tiene una población de 4,296,250 habitantes. Cuando el periódico Detroit Free Press anunció "Proyecto de tren ligero Detroit está muerto" y la ciudad canceló el Proyecto de Movilidad Urbana de Detroit, Andy Didosi, de 26 años, decidió hacer algo al respecto. Se creó una empresa de transporte público, la empresa de autobuses de Detroit. Con un diseño irreverente, hecha con graffiti y otras intervenciones creativas. Cabe señalar que la iniciativa provino de un ciudadano residente en dicho lugar tuvo que llamar a la responsabilidad social de las empresas. Nuestro trabajo trata de establecer algunos puntos para una comparación del transporte público en las ciudades de Macapá y Detroit. Hemos demostrado la presencia de la iniciativa popular en la ciudad estadounidense, entonces podemos intercambiar experiencias que se pueden implementar. Vivimos en un mundo cada vez más globalizado y pide una mayor interconexión entre países. El fuerte ética norteamericana de "hágalo usted mismo" ayuda a la gente a sí mismos tienen el compromiso y la participación. En particular, se alienta la idea de la responsabilidad social en sus negocios hacia el lugar.

PALABRAS CLAVE: La Movilidad Urbana. Macapa. La Compañía de Autobuses de Detroit.



1. INTRODUÇÃO

O propósito deste trabalho é realizar a leitura de dois *locus* por meio do método comparativo, e com isso refletir as possibilidades de discussão sobre planejamento da mobilidade urbana. É nosso objetivo tentar estabelecer o diálogo urbanístico entre dois lugares aparentemente díspares, mas com desafios semelhantes: Detroit (EUA) e Macapá (BRA). A importância de se entender o significado da palavra “planejamento” pode se dar no que Chiavenato (2008 p. 341) define como “planejamento é a função administrativa que define os objetivos e decide sobre os recursos e tarefas necessários para alcança-los adequadamente”.

1.1 OBJETIVOS

As cidades brasileiras apresentam problemas usuais que foram agravados com os anos que se sucederam devido à falta de planejamento, reforma fundiária, controle sobre o uso e a ocupação do solo. Com o propósito de garantir o acesso à moradia digna, à terra urbanizada, à água potável, ao ambiente saudável e à mobilidade com segurança. Nela está inserida a Política de Mobilidade Urbana (Brasil, 2013). O transporte é um importante instrumento de direcionamento do desenvolvimento urbano das cidades. A mobilidade urbana bem planejada, com sistemas integrados e sustentáveis, garante o acesso dos cidadãos às cidades e proporciona qualidade de vida e desenvolvimento econômico.

1.2 METODOLOGIA

Quando se fala em comparação surge uma ideia errônea de que um lado pode ser desfavorecido com esse procedimento. Entretanto devemos evitar a dicotomia metrópole/periferia, desenvolvido/subdesenvolvido. Henri Pirenne afirma que o método comparativo torna a história em ciência uma vez que deixa de apenas descrever para explicar (comparação implícita). A metodologia comparada já era utilizada por diversos ramos das ciências humanas no século XIX e começou a ser inserida por volta de 1880. (DA SILVA, A. C. L. F.; TORRES, A. R. F, 2015). O método comparativo é utilizado com proveito com dados estatísticos e avaliações históricas. Aliás, é notória a produção comparativa em diversos segmentos do saber, cuja objetividade comum é deixar de ser uma função em si para se tornar um método. A escolha do método comparativo visa um olhar de aproximação, e também apresentar iniciativas particulares que alguns cidadãos estadunidenses encontraram para solucionar alguns problemas urbanos atuais, como de mobilidade. De forma que não ficaram submetidos somente à iniciativa estatal, tais soluções poderiam servir de referência aos brasileiros, em especial aqui em Macapá, para colaborar na construção de mobilidade acessível e alternativa. Para tanto procuraremos apresentar os lugares selecionados para este estudo em seus aspectos históricos e socioculturais.

2. RESUMO HISTÓRICO DE DETROIT E MACAPÁ

Detroit é a cidade mais populosa do Estado de Michigan, EUA. Situada no nordeste dos Estados Unidos, na região dos Grandes Lagos, próximo à fronteira com o Canadá, a região



metropolitana de Detroit abriga uma população de 4.296.250 habitantes. Detroit, o centro da metrópole, conta com a população de 688.701 (2013)¹, e a maior parte da população mora nos subúrbios que abrangem cidades vizinhas.

Fundada em 24 de julho de 1701, por comerciantes franceses, está situada em um estreito, do qual seu nome deriva, *d'Étroit* (francês significa "estreito"). Durante o século XIX desenvolveu-se graças ao porto. No século XX, foi a vez da indústria automobilística.

Figura 1: Skyline de Detroit



Fonte: WWW.IBTIMES.COM

Macapá é a cidade mais populosa do Estado do Amapá, situada na foz do rio Amazonas, extremo norte do Brasil, conta com 456.171 habitantes². Fundada por portugueses, em 04 de fevereiro de 1758, para a defesa e a fortificação das fronteiras do Brasil Colônia. Essa região foi disputada por espanhóis, franceses, ingleses e holandeses por quase quatro séculos, por motivos políticos e comerciais devido a sua posição estratégica das terras da Amazônia Setentrional. A origem do nome vem do tupi, como uma variação de "*macapaba*", que significa lugar de muitas bacabas, uma palmeira nativa da região.

Figura 2: Vista aérea de Macapá



Fonte: BORGESENGENHEIRO.BLOGSPOT.COM

¹United States Census Bureau, órgão de recenseamento do governo norte-americano.

² Instituto Brasileiro de Geografia e Estatísticas (IBGE) 2015



3. AUGE E A DECADÊNCIA DE DETROIT

Em 1896, Henry Ford se aproveitou da já existente indústria de carruagens e ferramentas da cidade construiu o primeiro carro e inaugurou a indústria automobilística americana, e Detroit começou ganhar destaque no cenário. Em seu auge, na década de 1950, a cidade era conhecida como a “*A Capital Mundial do Carro*”, pois produzia metade dos veículos comercializados no planeta, e tornou-se sede das três maiores montadoras americanas, conhecidas como “*Big Three*”: Ford, General Motors e Chrysler, além de outras marcas como a Dodge, Jeep, Chevrolet e Cadillac.

Contudo, isso só viria durar até a década de 1970. Com o avanço e o aperfeiçoamento de outros parques industriais automobilísticos no Japão, Coreia do Sul e a Alemanha, os mesmos passaram a produzir carros menores, eficientes e baratos. Em 1980 os EUA perderam seu posto de maior fabricante de carros do mundo.

4. AUGE E A ATUAL SITUAÇÃO DE MACAPÁ

Em Macapá, o desenvolvimento da cidade ocorreu principalmente a partir de 1943 com o decreto-lei n.º 5.812, de 13 de setembro, pelo governo Vargas, com a criação do Território Federal do Amapá. Com isso Macapá tornou-se capital do recém criado território, saltando de mil habitantes em 1944 para 30 mil seis anos depois. Provavelmente impulsionado pela política desenvolvimentista do primeiro governador do estado, Janary Nunes, com a criação das primeiras infraestruturas na capital, com intuito de fomentar a economia regional; a saber, os polos agrícolas em Matapi e na Fazendinha, presente até nos dias de hoje, Escola Industrial de Macapá, Escola Doméstica, Escola de Iniciação Agrícola, Escola Técnica de Comércio, Escola Barão do Rio Branco, usinas hidrelétricas, portos, rodovias, casa para funcionários públicos, Hospital Geral de Macapá etc. Isso durou até 05 de fevereiro de 1956, quando deixou o cargo de governador para assumir a presidência da Petrobrás.

Atualmente Macapá e o estado do Amapá enfrenta fuga de capital, e representa o segundo maior êxodo populacional do país, principalmente em direção ao estado vizinho Pará, perdendo só para o movimento de gaúchos que saem do Rio Grande do Sul em direção a Santa Catarina³.

5. O QUE É MOBILIDADE URBANA

De acordo com mobilidade é um apanágio associado às pessoas e aos bens; é relativo às diferentes respostas dadas por indivíduos e agentes econômicos para com suas necessidades de deslocamento, lucubradas as dimensões do espaço urbano e a complexidade das atividades nele desenvolvidas. Frente à mobilidade, os indivíduos podem ser pedestres, ciclistas, usuários de transportes coletivos ou motoristas; podem manusear-se do seu esforço direto (deslocamento a pé) ou recorrer a meios de transporte não-motorizados (bicicletas, carroças, cavalos) e motorizados, seja coletivos ou individuais (Vasconcelos, 1996).

³ Instituto Brasileiro de Geografia e Estatísticas (IBGE) 2015.



A mobilidade urbana é um predicado das cidades e se refere à agilidade de deslocamentos de pessoas e bens no espaço urbano. Tais deslocamentos são feitos através de veículos, vias e toda a infraestrutura (vias, calçadas, etc.) que possibilitam esse ir e vir anônimo. Isso significa que a mobilidade urbana é mais do que os transportes urbanos, ou seja, mais do que o conjunto de serviços e meios de deslocamento de pessoas e bens. É o resultado da interação entre a transferência de pessoas e bens com a cidade.

Por exemplo, a disponibilidade de meios e infraestrutura adequados para os deslocamentos de pessoas e bens numa área da cidade pode ajudar a desenvolver tal área. Do mesmo modo, uma área que se desenvolve vai necessitar de meios e infraestrutura pertinentes para os deslocamentos das pessoas e bens naquele local, uma vez que pensar a mobilidade urbana é, portanto, pensar sobre como se organizam os usos e a ocupação da cidade e a melhor forma de garantir o acesso das pessoas e bens ao que a cidade oferece (locais de emprego, escolas, hospitais, praças e áreas de lazer) não apenas pensar os meios de transporte e o trânsito.

6. POLÍTICA NACIONAL DE MOBILIDADE URBANA

A Lei 12.587/12, conhecida como Lei da Mobilidade Urbana, dispõe aos municípios a tarefa de planejar e executar a política de mobilidade urbana. O planejamento urbano, já estabelecido como diretriz pelo Estatuto da Cidade (Lei 10.257/01), é instrumento substancial, necessário para o crescimento sustentável das cidades brasileiras. A Política Nacional de Mobilidade Urbana passou a exigir que os municípios com população acima de 20 mil habitantes, além de outros, elaborem e apresentem plano de mobilidade urbana, com a intenção de planejar o crescimento das cidades de forma ordenada. A Lei determina que estes planos priorizem o modo de transporte não motorizado e os serviços de transporte público coletivo. (BRASIL, 2013)

Figura 3: Princípios da Política Nacional de Mobilidade Urbana

A Política Nacional de Mobilidade Urbana está fundamentada nos seguintes princípios:

- ✓ Acessibilidade universal;
- ✓ Desenvolvimento sustentável das cidades, nas dimensões socioeconômicas e ambientais;
- ✓ Equidade no acesso dos cidadãos ao transporte público coletivo;
- ✓ Eficiência, eficácia e efetividade na prestação dos serviços de transporte urbano;
- ✓ Gestão democrática e controle social do planejamento e avaliação da Política Nacional de Mobilidade Urbana;
- ✓ Segurança nos deslocamentos das pessoas;
- ✓ Justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do uso dos diferentes modos e serviços;
- ✓ Equidade no uso do espaço público de circulação, vias e logradouros; e
- ✓ Eficiência, eficácia e efetividade na circulação urbana.

Fonte: MINISTÉRIO DAS CIDADES, 2013.



A atuação do Ministério das Cidades e da SeMOB na efetivação da mobilidade urbana sustentável tem como eixos estratégicos que norteiam suas ações o desenvolvimento urbano e a sustentabilidade ambiental, a participação social e a universalização do acesso ao transporte público, e o desenvolvimento institucional e a modernização regulatória do sistema de mobilidade urbana (BRASIL, 2013, p. 17).

A Política Nacional de Mobilidade Urbana é orientada pelas seguintes diretrizes no artigo 6 da lei 12.587/2012 a lei da mobilidade urbana:

- I - integração com a política de desenvolvimento urbano e respectivas políticas setoriais de habitação, saneamento básico, planejamento e gestão do uso do solo no âmbito dos entes federativos;
- II - prioridade dos modos de transportes não motorizados sobre os motorizados e dos serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado;
- III - integração entre os modos e serviços de transporte urbano;
- IV - mitigação dos custos ambientais, sociais e econômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas na cidade;
- V - incentivo ao desenvolvimento científico-tecnológico e ao uso de energias renováveis e menos poluentes;
- VI - priorização de projetos de transporte público coletivo estruturadores do território e indutores do desenvolvimento urbano integrado; e
- VII - integração entre as cidades gêmeas localizadas na faixa de fronteira com outros países sobre a linha divisória internacional.

A Política Nacional de Mobilidade Urbana tem como objetivos no artigo 7 da lei 12.587/2012:

- I - reduzir as desigualdades e promover a inclusão social;
- II - promover o acesso aos serviços básicos e equipamentos sociais;
- III - proporcionar melhoria nas condições urbanas da população no que se refere à acessibilidade e à mobilidade;
- IV - promover o desenvolvimento sustentável com a mitigação dos custos ambientais e Socioeconômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas nas cidades; e
- V - consolidar a gestão democrática como instrumento e garantia da construção contínua do aprimoramento da mobilidade urbana.

7. DETROIT BUS COMPANY, SUGESTÃO PARA MACAPÁ

Detroit enfrenta alguns desafios atuais, como a segregação, recessão econômica e a recentemente a cidade decretou a maior falência municipal da história dos EUA, com uma dívida de \$18,5 bilhões, e como consequência o declínio econômico que resultou em abandono de casas, fábricas e empresas, fadadas à deterioração. Com a economia ruim, a violência e o crime aumentaram, piorando ainda mais a situação.

Contudo, Detroit encontrou na iniciativa de seus moradores o sentimento de identidade para com o lugar. A prefeitura de Detroit, junto com empresas privadas e públicas, moradores, igreja e ONG's trabalhar no melhor estilo ianque, de empreender projetos. Como uma oportunidade de gerar renda e empregar juntos com uma "força-tarefa".

Em Macapá, falta maior participação e conhecimento popular para discutir políticas públicas, principalmente para a efetivação do Plano de Mobilidade Urbana de Macapá, debatido atualmente pela prefeitura e pela Companhia de Trânsito de Macapá (CTMac), sem tanta divulgação para a população. Também carece de áreas de espaços públicos como mais criação de parques, principalmente na Zona Norte da cidade. Faltam iniciativa popular e política, e maior agilidade para evitar burocracias desnecessárias, o principal entrave.

Quando o jornal *O Detroit Free Press* anunciou "Projeto Detroit light-rail está morto"⁴, e a prefeitura cancelou o Projeto de Mobilidade Urbana de Detroit, Andy Didorosi, de 26 anos, decidiu fazer algo a respeito. Criou uma empresa de transporte coletivo, a *Detroit Bus Company*⁵. A inspiração surgiu quando outro veículo de mídia local afirmou que 26% dos residentes não possuíam carro, e mesmo assim não utilizariam o monotrilho por não ser vantajoso – já que o serviço de ônibus da cidade poderia permear bairros e percorreria distâncias muito maiores, além de s mais acessíveis (Zottis, 2014).

Figura 4: Ônibus da Detroit Bus Company



Fonte: THEDETROITBUS.COM

A companhia de transporte surgiu com o dinheiro arrecadado de venda de roupas. Após seis meses de arrecadação foi possível viabilizar o projeto, que incluía as reformas nos ônibus, movidos a biocombustível e as negociações com as autoridades locais. Com design irreverente, feito com grafites e outras intervenções criativas. Nas imagens a seguir, pode-se observar a

⁴The City FixBrazil: M1-Rail, projeto de implantação de um light-rail (veículo leve sobre trilhos) na cidade, extensão de 5 km, transporte que ligaria o subúrbio aos principais pontos centrais, orçado em 137 milhões de dólares para a construção de uma linha de monotrilho.

⁵Fonte: <http://thedetroitbus.com>.

reforma pela qual os ônibus sofreram, de modo que propiciou aos passageiros um certo conforto e comodidade.

Figura 5: Passageiros dentro do ônibus da Detroit Bus Company.



Fonte: WWW.YELP.COM

Figura 6: Andy Didorosi dentro de um dos seus ônibus, logo após ser reformado



Fonte: WWW.ZIPCAR.COM

O objetivo da companhia de ônibus *Detroit Bus Company* é oferecer itinerários que integram os subúrbios aos principais pontos de interesse da cidade, de modo a não só diminuir o uso de automóveis, como também atender à população menos favorecida de Detroit. Além disso, promover ação que possa garantir o transporte escolar das crianças que moram nos subúrbios e nas áreas mais vulneráveis da cidade.

Esta opção de transporte também possui um aplicativo para smartphones com o qual cidadãos acompanham a localização exata dos ônibus e a previsão de chegada nas paradas. Didorosi comentou no site oficial da sua empresa o funcionamento de sua companhia de ônibus:

“Com rotas diárias, eventos especiais e arrendamentos privados, estamos construindo uma empresa forte que vai arcar com nossa
(continua)



crescente questão do trânsito e levar as pessoas de volta ao trabalho - a partir de agora. (...) Então junte-se para cima, entrar e vamos colocar a nossa cidade de volta sobre rodas. É tempo nós fomos em movimento.” (The Detroit Bus Company)

Conforme o exposto, cabe salientar que tal iniciativa partiu de um cidadão morador daquele lugar que teve a chamada *responsabilidade social empresarial*, termo empregado pela primeira vez em 1998, no Conselho Empresarial Mundial para o Desenvolvimento Sustentável, estabelece que

“Se trata de comprometimento permanente dos empresários de adotar um comportamento ético e contribuir para o desenvolvimento econômico, melhorando simultaneamente, a qualidade de vida de seus empregados e de suas famílias, da comunidade local e da sociedade como um todo” (Conselho Empresarial Mundial para o Desenvolvimento Sustentável).

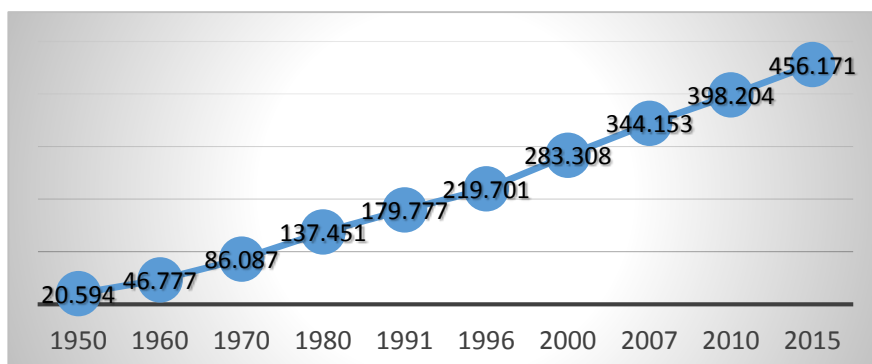
8. RESULTADO

Chegou a seguinte análise de que a relação de dependência dos mais pobres em relação aos transportes coletivos pode ser classificada, inclusive, de perversa na medida em que o percentual da renda média familiar gasto com o transporte urbano aumenta conforme diminui a renda da família. Ou seja, além dos mais pobres serem mais dependentes dos transportes coletivos, modo de deslocamento não priorizado nas políticas urbanas da maioria das cidades brasileiras, eles ainda devem pagar relativamente mais caro para utilizá-los.

Desde da criação do Território Federal do Amapá, e a efetivação de Macapá como capital do Território e do futuro Estado do Amapá, vem ocorrendo um surto de aumento populacional. Principalmente com a chegada de migrantes vindos da região Nordeste e Norte do país. Contudo, recentemente devido a inserção do agronegócio na economia do Estado e de maciços investimentos em concursos públicos, é visível a chegada de migrantes das demais regiões. Durante 65 anos, a população de Macapá simplesmente cresceu aproximadamente 22 vezes, desde 1950 a 2015 (ver Tabela 1). Só entre 2010-2013 a população alcançou um aumento de 9,8%. Esse crescimento exacerbado gerou a necessidade urgente de se repensar a rede de transporte coletivo da cidade, uma vez que a antiga já não atende mais as demandas atuais e não há a expectativa da população diminuir, pelo contrário, de só aumentar. Atualmente, são mais de 50 bairros e seis conjuntos habitacionais constituindo na área urbana da sede municipal que necessita melhorias no sistema de transporte público. Em Macapá, 95 mil pessoas são usuários assíduos de transporte público, conforme mostra a Tabela 2. (CTMac, 2015).

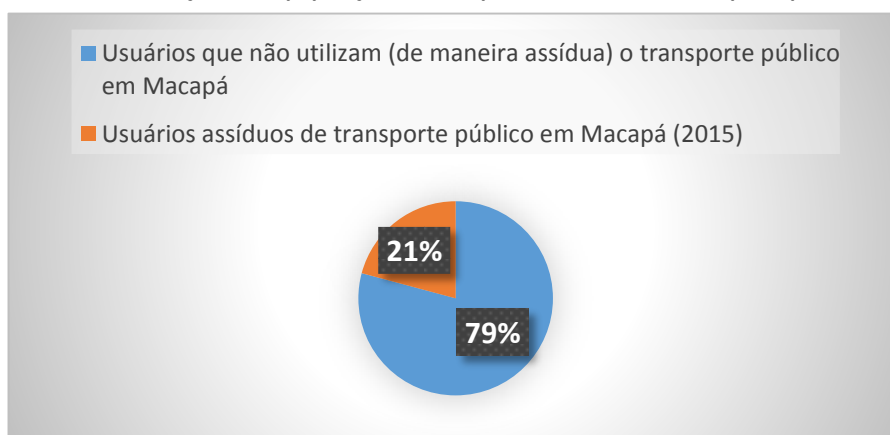


Tabela 1: Evolução Urbana de Macapá entre 1950 a 2015.



Fonte: IBGE, 2015.

Tabela 2: Relação entre população de Macapá com usuários de transporte público



Fonte: COMPANHIA DE TRÂNSITO E TRANSPORTES DE MACAPÁ - CTMac, 2015.

Além disso, existe a acessibilidade precária nestes transportes para pessoas que possuem perda parcial ou total de locomoção, ou outras dificuldades sensoriais, como paradas de ônibus esburacadas, com obstáculos no meio, sem as rampas de acesso, sem o devido nivelamento nas calçadas das paradas para com as plataformas de acesso. No Brasil, o modelo de ônibus mais usado tem a plataforma de embarque posicionado a 45 cm do solo, gerando desconforto (Vasconcellos, 2002, p. 57). E não atende toda a demanda, sendo necessário complementar com outra viagem para chegar em determinados pontos da cidade. Acrescenta-se ainda, os atrasos, as falhas mecânicas, a falta de conforto, padronização de horário e faltas de pontos de ônibus adequados para a proteção dos usuário contra o sol e a chuva (ver figura 7).

Figura 7: Pessoas sentadas no chão sem proteção enquanto aguardam o ônibus.



Fonte: LEONARDO OLIVEIRA GALIANO, 2015

Nesta breve descrição do transporte público macapaense, podemos inferir que permeiam apenas os interesses econômicos na exploração deste serviço. De modo que a população carece de iniciativas que atendam às demandas básicas previstas na Constituição. Iniciativas criativas muitas vezes podem surgir na própria comunidade, como exemplificado com o caso de Detroit.

9. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Nosso trabalho procurou estabelecer alguns pontos para uma comparação entre o transporte coletivo das cidades de Macapá (Brasil) e Detroit (EUA). Evidenciamos a presença da iniciativa popular na cidade americana. Assim poderemos trocar experiências que possam ser implantadas. Vivemos em um mundo globalizado que pede mais interligação entre países. Dizem que a necessidade é a mãe de todas as invenções, e a ética norte americana do “Faça Você Mesmo” auxiliam a própria população base de confiança, compromisso e participação. Em especial, incentivam a própria noção de responsabilidade social em seus empresários para com o lugar. Exemplo simples de como ofertar um ônibus diferenciado colabora para que uma cidade não suma do mapa. Macapá não precisa sucumbir para aprender. O transporte é um importante instrumento de direcionamento do desenvolvimento urbano das cidades. A mobilidade urbana bem planejada, com sistemas integrados e sustentáveis, garante o acesso dos cidadãos às cidades e proporciona qualidade de vida e desenvolvimento econômico.

A mobilidade urbana bem como desempenha um papel importante no campo da sustentabilidade, visto que o mundo experimenta crises de energia e expressa preocupação com questões ambientais (SUSNIENÉ, 2012 *apud* FARIAS, Everton da Silveira; BORENSTEIN, 2014).

Conforme Kepaptsoglou (2012) *apud* Everton da Silveira; BORENSTEIN, 2014), nas últimas duas décadas, o transporte sustentável tem atraído o interesse da comunidade acadêmica e de profissionais que atuam no desenvolvimento de sistemas de tráfego. Com isso, a busca por transportes sustentáveis afetou metas e objetivos do processo de planejamento de transporte introduzindo novas estratégias para resolver esta questão. O transporte urbano é tão essencial



IV Simpósio Nacional de Gerenciamento de Cidades

Araçatuba/SP, 2016

Trabalho Inscrito na Categoria de Artigo Completo

ISBN 978-85-68242-27-8

para a qualidade de vida dos habitantes da cidade quanto aos serviços de abastecimento de água, coleta de esgoto, fornecimento de energia elétrica e telefonia.

O transporte coletivo tem que ser o vetor que norteará o eixo de desenvolvimento das cidades na procura de uma espaço mais social e democrático. Contudo investir em transporte público tem se mostrado muito oneroso. Contudo, vale ressaltar destacar que o elevado custo social pode ser enfrentado mediante a introdução de políticas de gestão da mobilidade na busca pela mudança da distribuição modal do transporte público.

REFERENCIAS



BRASIL. Ministério das Cidades. 2004. **Política Nacional de Mobilidade Urbana Sustentável: Princípios e Diretrizes**. Brasília.(a).

BRASIL. Ministério das Cidades. 2001. **Estatuto da Cidade (Lei 10.257/01)**. Brasília: JusBrasil, 2001.(b).

_____. Casa Civil. **DECRETO-LEI Nº 5.812, de 13 de setembro de 1943**. Rio de Janeiro: Casa Civil, 1943.

CARUSO, R. **Detroit, uma cidade em decomposição**. 23. Ago. 2014. autoetecnica.band.uol. Acesso em 19 Jan 2016. Disponível em: <<http://autoetecnica.band.uol.com.br/index.php/detroit-uma-cidade-em-decomposicao/>>
Cita: Romullo Baratto. **"Lições da quebra de Detroit"** 28. Ago. 2013. ArchDaily Brasil. Acesso em 19 Jan 2016. Disponível em: <<http://www.archdaily.com.br/137410/licoes-da-quebra-de-detroit>>

DA SILVA, Andréia Cristina Lopes Frazão; TORRES, Andrea Reis Ferreira. **"Do método comparativo em história", de Henri Pirenne**. História da Historiografia, n. 17, 2015.

CHIAVENATO, I. **Administração Geral e Pública**. 2ª ed. Rio de Janeiro: Elsevier, 2008.

FARIAS, Everton da Silveira; BORENSTEIN, Denis. **Mobilidade urbana e transporte público: modelos e perspectivas a partir da Pesquisa Operacional**. Revista eletrônica Pesquisa Operacional para o desenvolvimento. São Paulo. Vol. 6, n. 3 (set./dez. 2014), p. 385-409, 2014.
GOMIDE, A. A. Transporte Urbano e Inclusão Social. Ipea: julho de 2003.

INSTITUTO BRASILEIRO GEOGRAFIA E ESTATÍSTICAS – IBGE.

INSTITUTO ETHOS DE EMPRESAS E RESPONSABILIDADE SOCIAL.MATTAR, H. **Os Novos Desafios da Responsabilidade Social Empresarial**. Ethos, São Paulo, 2001

KICHLER PACHECO, P. **Em Detroit, jovem cria a própria empresa de ônibus para ajudar a cidade**. 2 Set. 2013. TheCityFixBrasil. Acesso em: 17. Jan. 2016.
Disponível em: < <http://thecityfixbrasil.com/2013/09/02/em-detroit-jovem-cria-a-propria-empresa-de-onibus-para-ajudar-a-cidade/>>

PREFEITURA MUNICIPAL DE DETROIT

THE DETROIT BUS COMPANY

UNITED STATES CENSUS BUREAU

VASCONCELOS, Eduardo A. **Mobilidade urbana e cidadania**. Rio de Janeiro: SENAC NACIONAL, 2012.



_____. **Transporte urbano, espaço e eqüidade:** análise das políticas públicas. Annablume, 2001.

ZOTTIS, L. **O pior sistema de transporte público do MUNDO?** 12. Ago. 2014. TheCityFixBrasil. Disponível em:<<http://thecityfixbrasil.com/2014/08/12/o-pior-transporte-publico-do-mundo>> Acesso em: 19. Jan. 2016.