

## **Curso de Gestão da Mobilidade Urbana**

### **Ensaio Crítico - Turma 1**

#### **A integração entre os planos e políticas como solução para a mobilidade urbana sustentável.**

**Luciano Robson de Santana Cachoeira (\*)**

A preocupação com a mobilidade urbana tem sido um tema constante nos últimos anos, tendo sido parte de programas de governos de diversos candidatos, e largamente discutido por técnicos de planejamento e gestão urbana. Normalmente são analisados os impactos na circulação de veículos e nos transportes e como consequência dessa preocupação são elaborados projetos de trânsito, transporte e projetos chamados viários sem muitas vezes ocorrer uma preocupação específica com a mobilidade como um todo, envolvendo todos os componentes da mobilidade.

Uma mobilidade urbana sustentável precisa integrar as políticas de uso e ocupação do solo com as políticas de gestão do transporte (CAMPOS, 2006), faz-se necessário ainda integrar a estas, as políticas de desenvolvimento econômico e social, de forma a proporcionar uma mobilidade que possibilite o acesso a bens e serviços de forma igualitária a todos. As cidades brasileiras no decorrer do tempo foram crescendo sem muitas políticas que ordenassem esse crescimento, segundo dados do IBGE até a década de 1950 36,2 % da população brasileira vivia nas cidades, na década de 1970 esse número chegou a 55,9, aumentando no ano 2000 para 81,2 da população brasileira. Todo este crescimento ocorreu sem um acompanhamento das políticas públicas, inclusive no campo da mobilidade.

Nos últimos anos o Brasil tem apresentado um crescimento considerável economicamente, a renda das pessoas aumentou e algumas medidas adotadas pelo governo têm possibilitado o acesso a bens antes não imaginados, sendo o automóvel hoje um dos principais sonhos de consumo daqueles que antes não tinham acesso, medidas como redução de impostos e a facilidade de financiamento tem gerado um crescimento do número de veículos nas ruas, apresentando em dez anos um crescimento acentuado, segundo dados do Denatran a frota de veículos em 2000 era de 29 milhões em 2011 estes números chegaram a 69 milhões, aproximadamente 137%, sem ter sido criada uma estrutura para receber todos estes veículos, seja de vias, estacionamentos, garagens etc.

Temos visto ainda a criação de políticas que priorizam a circulação dos automóveis, o transporte público ainda não tem recebido a prioridade que deveria, e modais não motorizados como o modo a pé e o modo de bicicleta muitas vezes não tem sido contemplados nos projetos que são elaborados.

A falta ou a deficiência de fiscalização na utilização dos espaços de circulação tem causado problemas, pois com o aumento de número de automóveis surgiu outro

problema, a falta de garagens e estacionamentos, levando as pessoas a estacionarem seus veículos nas ruas ou nas calçadas, atrapalhando assim o fluxo de circulação de pessoas e veículos.

A Política Nacional de Mobilidade Urbana estabelece como uma das suas diretrizes, a 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 (BRASIL, 2012), através desta diretriz fica perceptível a necessidade de integração entre as políticas setoriais e as leis municipais, como o Plano Diretor, a Lei de Ordenamento do Uso e Ocupação do Solo, a Lei de Diretrizes Orçamentárias e a Lei Orçamentária Anual, entre outras, faz-se necessária ainda a integração entre os diversos planos e políticas elaboradas no âmbito municipal e regional de forma a proporcionar uma mobilidade sustentável, no que diz respeito às medidas ligadas à mobilidade, mas também ao desenvolvimento socioeconômico das cidades.

É importante considerar os impactos do uso do solo sobre os transportes da mesma forma também o contrário, o transporte sobre o uso do solo, pois quanto maior o adensamento habitacional menor o comprimento das viagens, da mesma forma quanto maior a acessibilidade através da oferta de transportes ou infra-estrutura de determinadas áreas, estas atrairão maior número de viagens. (Campos, 2005) Sob o argumento de geração de emprego e renda tem sido muito comum a liberação por parte do poder público municipal de empreendimentos que são pólos geradores de grande número de viagens, como shoppings centers, condomínios residenciais ou de uso misto de grande porte etc., muitas vezes com algumas intervenções como construção de algumas vias, viadutos e passarelas, mas que acabam não reduzindo o impacto gerado pelo grande fluxo de pessoas e automóveis.

Os grandes empreendimentos, em diversos casos têm causado impactos consideráveis sobre a qualidade de vida das pessoas no entorno destes, comprometendo a mobilidade sustentável e muitas vezes elevado os custos da mobilidade, aumentando o tempo das viagens ou obrigando as pessoas a fazer maior número de viagens, causando ainda impactos como poluição sonora e visual.

### **Conclusão**

Considerando todos os impactos decorrentes da urbanização crescente, torna-se necessário a integração das políticas urbanas, levando em conta todas as variáveis, priorizando a relação transporte e uso do solo de forma a proporcionar o desenvolvimento econômico das cidades de forma sustentável. Equacionar a distribuição de serviços, comércio e lazer no ambiente da cidade promovendo a proximidade dos cidadãos do emprego, e de serviços essenciais como os de educação, saúde etc., de forma a evitar a necessidade da realização de viagens longas e cansativas.

Faz-se necessário ainda promover o diálogo com todas as pessoas interessadas, buscando promover uma acessibilidade que priorize o transporte público em detrimento do transporte individual, ao contrário do que ocorre atualmente, considerando que no cenário atual é preciso criar medidas que incentive a utilização

do transporte público, sendo que para isso esse deve possuir padrões de conforto, segurança, agilidade, de forma a levar o cidadão a desejar usar este modal. Promover a integração dos diversos modais de transporte (física e tarifária), dando prioridade ainda aos modos não motorizados, como a modo a pé e o modo ciclovário.

Enfim considerar toda a parcela da população, reduzindo os impactos da urbanização desordenada e os desgastes decorrentes desta, envolvendo todos sejam, pedestres, condutores de algum tipo de veículo, usuários do transporte público, pessoas com deficiência ou alguma restrição de mobilidade e buscar encontrar soluções de forma conjunta, integrando as políticas públicas, através de instrumentos como: o Plano Diretor, a Lei de Ordenamento do Uso e Ocupação do Solo, as Políticas de Mobilidade e o Planejamento de Trânsito e transporte, enfim, toda a legislação e planejamento municipal ser construído de forma integrada.

*(\*) Luciano Robson de Santana Cachoeira, Urbanista formado pela Universidade do Estado da Bahia - Uneb,*

## Referências Bibliográficas

Anuário estatístico do Brasil. 2001, Rio de Janeiro: IBGE, 200, p. 2-14 e 2-15.

BERGMAN, Lia; RABI, Nidia Inês de. Mobilidade e Política Urbana: Subsídios para uma gestão integrada. Rio de Janeiro: IBAM; Ministério das Cidades, 2005, 52p.

BRASIL. Lei nº 12.587, de 3 de Janeiro de 2012. Política Nacional de Mobilidade Urbana.

CAMPOS, Vânia Barcellos Gouvêa. Uma visão da mobilidade urbana sustentável. Revista dos Transportes Públicos, 2006.

\_\_\_\_\_. Mobilidade sustentável: relacionando transporte e uso do solo. 2005. Disponível em: < <http://aquarius.ime.eb.br/~webde2/prof/vania/apostilas/mobilidade-sustentabilidade.pdf>>

Estatísticas Históricas do Brasil: séries econômicas, demográficas e sociais de 1950 a 1988. 2.ed. Rio de Janeiro: IBGE, 1990, p 36-7.

MINISTÉRIO DAS CIDADES. Brasil Acessível. Programa brasileiro de acessibilidade urbana. Cadernos 1, 2, 3, 4, 5, 6. Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana. Brasília, 2007.

\_\_\_\_\_. (2004) – Política Nacional de Mobilidade Urbana Sustentável – Cadernos MCidades nº 6 – Ministério das Cidades, Brasília, 2004.

\_\_\_\_\_. (2007) – Caderno de Referência para Elaboração de Plano de Mobilidade Urbana – Ministério das Cidades, Brasília, 2007.