

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

### **Ensaio Crítico - Turma 10**

#### **Lei da mobilidade urbana**

**Marcelo Leite Valente (\*)**

Desde a década de 60 e 70 vimos nosso país se industrializar, as cidades crescerem e junto com a modernidade o crescimento do automóvel como principal meio de locomoção e transporte de carga. Imponente, majestoso, desejado, o carro era o sonho de consumo nacional. Com o tempo deixamos de andar a pé, de bicicleta, de trem e vivemos em função dos veículos sobre rodas. Nossa sociedade desenvolveu-se sobre rodas.

Hoje vemos que não suportamos mais o modelo rodoviário. As ruas infestadas de carros e motos, as estradas lotadas de ônibus e caminhões. Nossa infraestrutura tornou-se obsoleta para tantos veículos, não conseguimos escoar a produção pelas estradas, não chegamos aos portos, aeroportos, os trens praticamente desapareceram e os veículos sobre rodas não conseguem mais circular com tanta imponência.

As cidades foram perdendo espaços destinados as pessoas como parques, praças e calçadas para criar espaços para os veículos. Com o crescimento da quantidade de veículos, as cidades tornaram-se individuais como os automóveis que nela circulam.

Como vimos nos debates e nos depoimentos tanto em vídeos quanto no fórum de discussão do curso, debateu-se longamente sobre o desenvolvimento das cidades e seus espaços. Os colegas do curso, muitos arquitetos e urbanistas, debateram sobre a perda de espaços públicos para os veículos e como isso afeta a vida das pessoas, a sua saúde, a qualidade de vida.

Diante deste cenário, devemos então fazer uma série de questionamentos:

O que as cidades nos oferecem hoje? O que querem então as pessoas em relação às cidades? Querem o que as cidades de hoje não conseguem nos oferecer. Querem acessibilidade, poder ir e vir a todos os lugares. Querem conectividade, ter acesso a todos os lugares a qualquer momento. Querem rapidez nos deslocamentos. Querem confiabilidade, saber que podem chegar ao destino na hora certa. Querem meios alternativos de transporte. Querem um meio ambiente saudável.

Como seria então a cidade do futuro? Como seria a cidade que gostaríamos de viver? Difícil a resposta! Consenso, apenas que a cidade deve voltar a ser um lugar agradável para as pessoas. Certeza somente que a cidade onde vivemos hoje está ruim. Está ruim para os carros. Está ruim para os ônibus. Está ruim para os pedestres. Está ruim para viver!

Queremos uma cidade para pessoas ou veículos? Queremos deslocar pessoas ou veículos? Fica um sentimento conflitante, quando somos pedestres queremos uma cidade diferente, mais humana, com transporte coletivo eficiente e com espaços para convivência entre as pessoas. Mas quando entramos nos nossos veículos esquecemos a nossa cidade ideal, queremos nos deslocar com rapidez entre as pistas de rolamento. Vivemos então com esse sentimento conflitante numa balança entre a realidade atual (difícil de mudar) e o futuro ideal (difícil de atingir).

Mas então o que fazer? A própria Lei de Mobilidade Urbana responde a essa pergunta. Desestímulo ao automóvel e estímulo ao uso do transporte público. Melhoria da qualidade do transporte coletivo, seguro, acessível e com baixas emissões de poluentes. Estímulo ao transporte não motorizado com espaços para os pedestres e bicicletas e sua integração com outros modais. Integração uso do solo e transportes. Promover a educação quanto ao uso de transporte público nos cidadãos.

Para dar um exemplo, a cidade onde moro, Juiz de Fora, foi a 4º cidade do país a implantar um sistema de bonde. Na época, Juiz de Fora tinha a 1º Usina Hidroelétrica da América Latina. Juiz de Fora foi a 3º cidade do país a implantar uma canaleta exclusiva para o Transporte Coletivo Urbano. A vocação do município sempre foi a coletividade, o transporte coletivo, mas como a maioria das cidade do país, paramos na alternativa do transporte individual.

Portanto, se sabemos o que queremos, e se existe uma lei específica do nosso lado, porque não temos o que desejamos? Porque não implementamos? Essa é a verdadeira importância do Plano de Mobilidade Urbana, dar diretrizes a técnicos e gestores públicos. Existe um enorme desafio técnico quanto a quebra de paradigmas entre os técnicos que operam o sistema atual. Mas o desafio é ainda maior para a classe política. O Plano de Mobilidade Urbano obriga que os gestores das cidades priorizem e incentivem outros modais, algo que pode trazer desgaste aos gestores. Por ironia do destino, enquanto era aprovada em janeiro de 2012 a Lei da Mobilidade Urbana que tenta dar prioridade aos deslocamentos por meios não motorizados e transporte coletivo nas cidades, o Governo Federal anunciava a liberação o IPI para os automóveis, aumentando subsídios e incentivos ao transporte individual.

A Lei da Mobilidade Urbana é uma oportunidade para os governos darem uma resposta aos anseios da sociedade quanto recuperação do espaço público voltado para o ser humano. Entendemos que um Plano de Mobilidade Urbana sustentável para as cidades deve ser parte do processo permanente de planejamento urbano. O Plano de Mobilidade Urbana deve prever a implantação de um sistema de transporte público eficiente que integre diversos modais e articule instrumentos públicos e urbanísticos. Projetos urbanos em áreas por onde uma rede de transportes possa passar, integrando regiões urbanas, redesenhando o espaço público e planejando o uso e a ocupação do solo urbano de forma a dar qualidade de vida a população e promover a inclusão social.



ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS-ANTP

Mobilidade Urbana é um conceito social, econômico e político. É necessário vencermos as resistências, defendermos políticas públicas articuladas e contínuas, para além das distintas gestões públicas, buscar ampliar a mobilidade urbana da população de modo equitativo e sustentável.

*(\*) Marcelo Leite Valente é Chefe Departamento de Estudos e Projetos da Prefeitura de Juiz de Fora*