

## Curso de Gestão da Mobilidade Urbana

### Ensaio Crítico – Turma 11

#### O caminho para cidades melhores é a conscientização das Pessoas e a ação cooperada de autoridades especialista

**Rodrigo Mendes Lopes (\*)**

Qualidade de vida nas cidades é, nos dias de hoje, algo que tem se tornado cada vez mais raro, fato que muitas vezes independe até do tamanho das mesmas. No caso das grandes e médias cidades, essa cada vez menos frequente qualidade de vida está intimamente ligada a um tema que vem ganhando cada vez mais importância e sendo cada vez mais estudado, debatido e valorizado pelas autoridades, pelos especialistas e pela própria sociedade, que é o maior foco dessa temática. Estamos falando da Mobilidade Urbana, um dos maiores desafios das sociedades urbanas atuais.

Engana-se quem acha que o termo ‘mobilidade urbana’ se resume ao transporte público, como ônibus ou metrô. Na verdade, trata-se de um amplo tema que envolve a circulação de pessoas e cargas dentro da cidade. O comportamento e qualidade dos meios de transporte, a quantidade de pessoas nas ruas e a distribuição dessas pessoas nas diferentes zonas da cidade, as necessidades de obras de infraestrutura e/ou de mudanças no sistema viário, entre outros vários aspectos, são estudados e explicados dentro desse contexto, mas talvez o maior desafio para se chegar a uma sociedade com maior mobilidade seja conscientizar a própria população.

Existem diversas influências que afetam a mobilidade de uma cidade: fatores históricos, culturais, econômicos, sociais, naturais, etc. É interessante observar que a distribuição dos bairros e zonas da cidade está muito relacionada com o fluxo, cotidiano ou não, das pessoas. Por exemplo: quando se trabalha próximo ao local onde se mora, há uma maior comodidade e relativa facilidade em se locomover, enquanto que quando se mora nas periferias e o trabalho fica nas regiões centrais, são necessários grandes deslocamentos. Outro exemplo muito fácil de se observar na prática são as políticas de incentivo e de privilégio dado aos automóveis, que objetivou o crescimento econômico, mas que criou uma grande barreira nessa missão de se criar uma sociedade com mais mobilidade.

A Mobilidade Urbana se apoia basicamente em quatro pilares: acessibilidade, desenvolvimento sustentável, eficiência e segurança nos serviços de transporte e na circulação urbana

**Acessibilidade** não significa permitir que pessoas com deficiências ou mobilidade reduzida participem de atividades que incluem o uso de produtos, serviços e informação, mas remete também à inclusão e extensão do uso destes por todas as parcelas presentes em uma determinada população, visando sua adaptação e locomoção e eliminando as barreiras. Não é tarefa fácil intervir nos diversos ambientes e serviços visando torná-los acessível a todos, mas já existe hoje em dia um esforço conjunto do poder público, da iniciativa privada e principalmente

da própria sociedade focando a adaptação do que já existe e no planejamento adequado do que ainda está por construir. No caso da mobilidade urbana, essa acessibilidade é visível nos ônibus e metrô, que já contam com estações adaptadas e elevadores para cadeirantes; porém, o grande desafio está nas calçadas e vias públicas, que em sua grande maioria não estão devidamente adequadas ao conceito de acessibilidade.

O **desenvolvimento sustentável** se baseia na busca de novas formas de transporte que agridem o mínimo possível o meio ambiente, sem que se perca sua eficiência e viabilidade de operação. O transporte não motorizado como andar a pé e de bicicleta, deve ser incentivado através de medidas socioeducativas acompanhadas de toda uma infraestrutura que proporcione segurança e conforto para as pessoas que escolherem esse meio de locomoção.

A **eficiência** do transporte público talvez se configure como o principal desafio das cidades que buscam se tornar referência no quesito 'mobilidade urbana'. É necessário conciliar rapidez, segurança, um mínimo de conforto e um custo acessível para que a população deixe o seu automóvel particular em casa e passe a utilizar outras alternativas, como o transporte público.

Atualmente é possível vermos em várias cidades exemplos de intervenções de rápida execução, como a criação de faixas exclusivas que permitam os ônibus percorrer as ruas e avenidas com maior velocidade e fluidez, o que reduz o tempo de viagem e, conseqüentemente, o tempo de espera do usuário. Cidades como São Paulo, Rio de Janeiro, Recife, Natal são exemplos de lugares onde a adoção desse sistema tem melhorado aos poucos o quadro do transporte público.

A médio prazo, os investimentos devem estar voltados à construção de sistemas de trânsito rápido de ônibus, ou simplesmente BRT, sigla para Bus Rapid Transport. Tal alternativa consiste em um sistema de transporte coletivo de alto desempenho que utiliza veículos sobre pneus e opera na superfície viária, trafegando em faixas exclusivas para ônibus, com terminais de embarque e desembarque; geralmente cobram tarifa antecipadamente para diminuir o tempo de espera e, conseqüentemente, de viagem total. Essa modalidade de transporte está sendo usada nas principais metrópoles do Brasil, e tem sido bem recebida pela população, como é o caso da cidade do Rio de Janeiro que já conta com dois corredores exclusivos, e 89% dos usuários reconhece que houve melhoria no tempo de viagem, condição do trânsito e conforto dos ônibus. Outro exemplo é Recife, que contará com mais de 50 quilômetros de corredores exclusivos, que ligarão os extremos norte-sul e leste-oeste da Região Metropolitana do Recife, e mais de 60 estações construídas até o início de 2015. Em quase todos os casos de uso desse sistema, os veículos utilizados são em sua maioria articulados ou bi-articulados, fato que aumenta a capacidade de transporte e reduz o número de veículos nas ruas, o que também reduz a emissão de poluentes.

O transporte de massa que surge como grande solução para grandes centros é o metrô. Apesar das várias vantagens dessa modalidade de transporte, sua execução se torna muita vezes inviável por conta dos altíssimos custos de construção, dos impactos na cidade durante a obra e também por conta do longo tempo necessário para que esteja pronto para uso. Por isso, diz-se que o metrô é uma alternativa a longo prazo.



ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS-ANTP

Em 2012, sancionou-se a nova Lei da Mobilidade Urbana, que trouxe consigo os princípios, diretrizes e objetivos da Política Nacional de Mobilidade Urbana. Um dos pontos importantes dessa lei foi a obrigatoriedade de cidades com mais de 20.000 habitantes terem um Plano de Mobilidade Urbana, que deve definir as medidas a serem tomadas para garantir condições adequadas de mobilidade.

Nos últimos anos, a sociedade tem colhido os frutos de políticas passadas ruins que não se preocuparam devidamente com o desenvolvimento saudável das nossas cidades, privilegiando o individual e deixando em segundo plano o coletivo. Por outro lado, nesse mesmo intervalo de tempo, novas alternativas e tecnologias têm surgido, fazendo com que a população tenha em suas mãos ferramentas capazes de transformar sua sociedade. Por isso, é importante frisar o que foi dito anteriormente: a conscientização das próprias pessoas que habitam as cidades e usam os serviços de transporte público aliada à ação cooperada e planejada das autoridades e especialistas no tema é o caminho a ser seguido.

*(\*) Rodrigo Mendes Lopes é estagiário de controle e planejamento na Level Engenharia*