

## Curso de Gestão da Mobilidade Urbana

### Ensaio Crítico - Turma 2

#### Integração de modais de transporte

Isabelle Costa Luís (\*)

No conceito de planejamento urbano atual é importante uma solução de mobilidade que resulte em um impacto social e ambiental menor.

Em busca de uma melhor organização do sistema viário é possível buscar, através da integração entre os diversos tipos de modais, uma solução para redução de congestionamento urbano em geral causado pelo uso de automóveis particulares.

Por meio dessa integração amplia-se a mobilidade para a população dentro da cidade, obtendo como resultado a melhoria da qualidade de vida e ambiental.

Além disso, a integração com o transporte público (trens, metrô e ônibus) com a bicicleta incentiva não só ao uso da bicicleta como meio de locomoção, mas também ao uso do meio do transporte coletivo para distâncias expressivas.

A Nova Lei de Mobilidade Urbana (Lei nº 12.587/2012), tem em seus princípios conceitos como o de acessibilidade e equidade do uso do espaço urbano; como parte das diretrizes a **prioridade do meio de transporte não motorizados** sobre os motorizados e a **integração de modais de transporte**, e dentre seus objetivos reduzir as desigualdades, promover a inclusão social e consolidar a gestão democrática;

A questão da acessibilidade ao ser tratada como parte da política de mobilidade urbana, deve ter como foco a inclusão social, a igualdade de oportunidades ao exercício de cidadania aos idosos e às pessoas com deficiências, sempre respeitando seus direitos primordiais. (COLEÇÃO BICICLETA BRASIL, 2007).

Observando a tabela abaixo (figura 01) sobre o uso do espaço urbano, é possível concluir que: a minoria que utiliza o automóvel, para se locomover nas grandes cidades brasileiras, ocupam de 70% a 80% do espaço viárias das principais vias. (ANTP, 2013, Parte I, Lição XI). Essa grande oferta de espaço somada a facilidade de possuir um automóvel particular, somada a precariedade dos serviços de transporte publico mais a falta de infraestrutura para os modais não motorizados (a pé e a bicicleta), tem como reflexo os congestionamentos.

Espaço viário usado por pessoas circulando em automóveis e ônibus, vias principais, cidades selecionadas, 1998			
Cidade	Espaço viário usado <sup>1</sup> Autos (%)	Ônibus (%)	Área relativa por pessoa <sup>2</sup> (pico da tarde)
Belo Horizonte	77	23	25,6
Brasília	90	10	15,1
Campinas	87	13	6,7
Curitiba	79	21	17,3
João Pessoa	88	12	11,2
Porto Alegre	70	30	8,7
Recife	85	15	7,0
Rio de Janeiro	74	26	27,6
São Paulo	88	12	13,1

<sup>1</sup> Média dos picos da manhã e da tarde.

<sup>2</sup> Área usada por pessoa em auto, em relação à área usada por pessoa em ônibus.

Ref.: IPEA/ANTP, 1998.

Figura 01. Fonte: ANTP, 2013. (Parte I, Lição XI).

Contudo a Lei de Mobilidade Urbana, serve como escopo para uma mudança de prioridades, visando distribuir melhor os espaço viário entre os modais, ou seja, buscando repensar a organização urbana.

A integração de modais (trens, metros, ônibus, bicicleta e taxi) é uma forma de facilitar a acessibilidade e ampliar a mobilidade, como já citado acima. Porém, como podemos observar por meio da tabela acima, que há uma desigualdade na distribuição do espaço urbano, e essa questão de redistribuição é uma grande desafio para as prefeituras na hora de elaborarem seus planos de mobilidade, pois falta qualidade, conforto, e prioridade para o transporte coletivo, faltam recursos financeiros para os trens urbanos conseguirem se manter, falta infraestrutura e projetos de educação para o modal ciclovitário.

Dos modais de transporte citados acima como possibilidade de integração, a bicicleta mesmo sendo um veículo individual, consegue atender o principio da igualdade já que proporciona autonomia para toda a população. Possui baixo custo de aquisição e manutenção o que a torna acessível a varias camadas econômica e de todas as idades;

O transporte coletivo (ônibus, metrô e trens), também citado, possui como principal característica a capacidade transportar uma grande quantidade de passageiros por uma demanda de espaço menor do sistema viário, além de ser considerado um serviço público essencial, pois conforme ANTP, 2013, "o transporte de passageiros garante o



ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS-ANTP

direito de ir e vir e representa um setor importante na economia nacional, pela geração de empregos e expressão econômica" (Parte II, Lição VI) .

"A acessibilidade, vista como a facilidade de atingir os destinos desejados, é a medida mais direta (positiva) dos efeitos de um sistema de transporte." (VASCONCELLOS, 2000, E. A., PAG 27) .

O principal papel do transporte coletivo atualmente nos países é poder atender a locomoção da população que não possui alternativas de ir e vir, desempenhando um papel importante no equilíbrio social e econômico.(BERTOLDI, 2005).

O desafio na integração dos modais consiste em os governantes após elaborarem seus planos, ofertarem infraestrutura de qualidade, incentivarem o uso de modais "alternativos" e possuir informação de qualidade sobre todos os modais.

*(\*) Isabelle Costa Luís é Arquiteta e Urbanista, pela UFPR, e atualmente participa do grupo de pesquisa sobre segurança viária.*

### **Referência Bibliográfica**

BERTOLDI, Osmar. **Idéias para uma metrópole sustentável**. Curitiba: Esplendor, 2005.

\_\_\_\_\_. BRASIL. Ministérios das Cidades. Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana. Coleção Bicicleta Brasil, Programa Brasileiro de Mobilidade por Bicicleta, **Caderno de Referência para Elaboração de Plano de Mobilidade por Bicicleta nas Cidades**. Brasília. (S.N), 2007.

VASCONCELLOS, Eduardo Alcantara. **Transporte urbano nos países em desenvolvimento**: reflexões e propostas. 3. ed. São Paulo: Annablume, 2000.

### **Referências Webgráficas**



ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS-ANTP

ANTP. Gestão de Mobilidade Urbana. Disponível em: [https://senacsp-corporativo.blackboard.com/bbcswebdav/pid-872555-dt-content-rid-3198893\\_1/courses/CORP-ANTP-GMU-T2/template/parte\\_1/licoes\\_novo/11/licoes/11/consumo\\_de\\_espaco.pdf](https://senacsp-corporativo.blackboard.com/bbcswebdav/pid-872555-dt-content-rid-3198893_1/courses/CORP-ANTP-GMU-T2/template/parte_1/licoes_novo/11/licoes/11/consumo_de_espaco.pdf), 2013.

ANTP. Gestão de Mobilidade Urbana. Disponível em: [https://senacsp-corporativo.blackboard.com/bbcswebdav/pid-870566-dt-content-rid-3245681\\_1/courses/CORP-ANTP-GMU-T2/template/parte\\_2/06/licoes/06/p\\_02.html](https://senacsp-corporativo.blackboard.com/bbcswebdav/pid-870566-dt-content-rid-3245681_1/courses/CORP-ANTP-GMU-T2/template/parte_2/06/licoes/06/p_02.html), 2013.

Lei nº 12.587, de Janeiro de 2012. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/ Ato2011-2014/2012/Lei/L12587.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/ Ato2011-2014/2012/Lei/L12587.htm), 2013.