

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

### **Ensaio Crítico - Turma 4**

#### **A Lei de Mobilidade Urbana e os ônibus em São Paulo**

**Luiz Marcelo Teixeira Alves (\*)**

Nos últimos meses o Brasil vive um momento único até então, no que diz respeito à participação popular nas políticas urbanas de mobilidade. Simultaneamente a isso, a nova Lei de Mobilidade Urbana começa a movimentar os governos locais para um conhecimento maior dos seus problemas e para criação de corpos técnicos capazes de planejar melhor o futuro das cidades.

No caso de cidades menores, onde até o momento pouco havia sido discutido a respeito, o trabalho a ser realizado demanda proporcionalmente maior investimento e vontade pública. Já em casos de grandes centros urbanos, os responsáveis técnicos atuais, que já vinham trabalhando a respeito, têm mais bem definidos os caminhos que devem ser traçados para melhoria da mobilidade.

Coincidentemente ou não, a atual administração municipal de São Paulo vem tomando atitudes que reforçam às novas diretrizes da lei, no que diz respeito ao transporte público. Está havendo uma mudança drástica na histórica utilização das vias públicas que, de investimentos quase totais à circulação de automóveis, passou a ter as atenções voltadas aos ônibus, com a criação provisória das faixas de ônibus onde na sequência serão implantados corredores estruturais.

Foi possível perceber que no início da implantação das faixas de ônibus, muitas pessoas de diversas classes sociais questionaram a maneira como isto estava sendo feito, posicionando-se contra essas intervenções que de maneira geral diminuíram levemente a velocidade média dos automóveis. Em contrapartida, outra parte da população com certo apoio dos meios de comunicação passou a apresentar o outro lado da moeda, uma vez que a velocidade dos ônibus aumentou significativamente chegando a dobrar em alguns casos.

O problema na cidade de São Paulo é de tal proporção que a implantação de simples faixas de ônibus à direita, com conflito constante entre modais nas saídas e entradas de veículos, causou impactos enormes na velocidade dos ônibus e gerou grandes discussões populares.

O segundo passo é a construção de corredores de ônibus segregando o fluxo do transporte público em relação aos automóveis, que deve garantir uma velocidade média ainda maior do transporte coletivo. Por fim, como objetivo principal e situação ideal, a operação dos corredores aos moldes BRT (Bus Rapid Transit) onde a velocidade média dos ônibus aumenta com ações sobre o embarque e desembarque dos



ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS-ANTP

passageiros e no sistema de informações, tanto de planejamento e operação, quanto de informações aos usuários.

Esperamos que mais ações nesse sentido continuem sendo feitas nas próximas gestões, tanto pela conscientização dos governos (municipal, estadual e federal), quanto por vontade da população que deve cada vez mais ter papel ativo nas decisões. É só na continuidade dessas medidas que se atinge melhorias definitivas à qualidade da mobilidade nas cidades.

Há ainda diversos outros aspectos da Lei de Mobilidade Urbana pouco explorados pelos governos atuais e passados. O foco no pedestre e ciclistas ainda é muito pouco abordado efetivamente, sendo inclusive deixado de lado pela própria população. É comum observarmos reclamações de buracos nas ruas e observa-se que na mesma área onde se encontra o problema, as calçadas também contam com grandes degraus, buracos e obstáculos, ainda invisíveis a grande maioria da população.

Daqui pra frente as expectativas tentem a ser cada vez melhor no que diz respeito à mobilidade, tanto pela conscientização da população quanto pela necessidade dos gestores públicos em aplicar da Lei da Mobilidade Urbana. Só garantindo as diretrizes e definições impostas pela lei que serão possíveis cidades com melhor mobilidade às pessoas e, conseqüentemente, melhor qualidade de vida.

*(\*\*) Luiz Marcelo Teixeira Alves é Engenheiro Civil da VETEC Engenharia Ltda.*