

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

### **Ensaio Crítico - Turma 9**

#### **É necessária a iniciativa política para que os princípios e diretrizes da Lei da Mobilidade Urbana sejam efetivamente aplicados nas cidades**

**Isabela Oliveira Pereira (\*)**

No ano de 2013 o assunto mobilidade urbana ganha destaque após o aumento dos 30 centavos na tarifa do ônibus em São Paulo, que desencadeou uma série de manifestações em todo o Brasil, evidenciando uma população descontente não só com o valor cobrado pelo serviço de transporte público oferecido, mas com a qualidade do serviço recebido. A temática há muito tempo debatida e sobre a qual foi publicada em 2012 a Lei 12.587 – Lei da Mobilidade Urbana – torna-se questão urgente para o governo, sob a pressão popular.

A população anseia por melhorias no transporte público coletivo, deseja ter livre acesso à cidade sem passar horas no trânsito, quer poder chegar ao seu destino utilizando o transporte público a um preço justo, precisa se locomover pela cidade de forma segura em calçadas em condições adequadas, quer mais qualidade de vida, mais áreas verdes, menos automóveis, menos acidentes de trânsito e menos poluição. Essas necessidades da população denunciam um sistema de transporte com muitas falhas e que recebeu pouca atenção do poder público ao longo dos anos.

Por volta dos anos 50, foi tomada a decisão política de incentivar a indústria automobilística no Brasil. Tal decisão influenciou todo o sistema de organização das cidades, que passou a ser pensado para trazer mais facilidades ao usuário do automóvel. No planejamento urbano, as distâncias eram projetadas para serem percorridas por uma pessoa em seu veículo particular, tornando a opção de locomoção por meios de transporte não motorizados inviável. Grandes investimentos estatais priorizavam o transporte individual; desta forma, novas vias eram abertas, construíam-se viadutos, ampliavam-se estacionamentos e incentivava-se a venda de automóveis. O automóvel era sinônimo de crescimento econômico, de poder aquisitivo, de velocidade e de modernidade.

Ao mesmo tempo, grande parcela da população, que não tem condição de possuir um automóvel, se locomove utilizando um sistema de transporte público pouco eficiente, mal cuidado, lento e desconfortável. Aqueles que não podem habitar nas proximidades do centro e possuir um veículo próprio são justamente os que dependem do transporte público para se deslocar por trajetos mais longos. Dessa forma, logo que possuem recursos financeiros para tanto, passam a usar o transporte individual para ir de um ponto a outro da cidade, contribuindo para a superlotação das vias públicas, para a poluição ambiental e para o esgotamento do sistema de trânsito.

À medida que cresce no presente o debate acerca do desenvolvimento sustentável e crescem os danos ao meio ambiente e os prejuízos à qualidade de vida trazidos com o

crescimento populacional, torna-se mais intensa a cobrança por investimentos e políticas voltadas à mobilidade urbana. É preciso encontrar formas de reestruturar as cidades de maneira a dar prioridade aos modos de transportes não motorizados sobre os motorizados e dos serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado. É um desafio descobrir o que pode ser feito para que os usuários habituados ao transporte individual passem a utilizar meios de locomoção não motorizados e o transporte público coletivo.

Não se pode simplesmente criar empecilhos fiscais aos usuários do automóvel e campanhas que estimulem o uso do transporte público e o uso da bicicleta sem que haja infraestrutura adequada para isso. Primeiramente, é necessário que sejam feitos investimentos para a construção de um sistema de transporte público coletivo de qualidade. A implantação de sistemas eficientes e velozes como metrô, Veículos Leves sobre Trilho (VLT), *Bus Rapid Transit* (BRT) seria capaz de atrair os dependentes do automóvel a usarem o transporte coletivo. Os projetos de transporte público citados constituem investimento alto de médio e longo prazos, porém existem ainda soluções para a mobilidade urbana de curto e médio prazos capazes de trazer melhorias significativas ao transporte coletivo público e torná-lo mais atraente à população habituada ao uso do automóvel.

Os corredores exclusivos para ônibus constituem sistema com custo relativamente baixo e podem reduzir de maneira considerável o tempo gasto no percurso. A substituição dos ônibus atuais por outros mais modernos, mais silenciosos, com assentos mais confortáveis, motoristas mais instruídos e com paradas de ônibus adequadas e bem sinalizadas são medidas que aumentariam a qualidade do transporte e auxiliariam na substituição da imagem atual do ônibus obsoleto e lento pela imagem de um meio de transporte moderno e eficiente.

Para que o transporte não motorizado torne-se viável é necessário que sejam implantadas ciclovias e que as rotas sejam planejadas de maneira a garantir segurança e rapidez no percurso. As calçadas, que atualmente encontram-se depredadas ou inexistentes em trechos de grande circulação de pedestre devem ser qualificadas e implantadas de forma a garantir dimensões adequadas para o número de pedestres que a utilizam.

Tais mudanças ocorrerão apenas quando houver a iniciativa política de direcionar ações que façam com que os princípios e diretrizes da Lei da Mobilidade Urbana sejam efetivamente aplicados nas cidades. À população cabe a importante responsabilidade de se organizar para exercer pressão sobre os governantes para que ocorram as iniciativas que trarão reais melhorias na Mobilidade Urbana.

*(\*) Isabela Oliveira Pereira, formada em Arquitetura e Urbanismo pela Universidade de Brasília (UnB) em 2011. Analista de infraestrutura e trabalha na Secretaria de Transporte e da Mobilidade Urbana do Ministério das Cidades, com o programa PAC - Pavimentação e Qualificação de Vias Urbanas.*