

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

### **Ensaio Crítico - Turma 9**

#### **Mobilidade Urbana – Experiências bem-sucedidas para conhecermos**

**Martha Martorelli (\*)**

É comum, quando ouvimos falar sobre algo que funciona muito bem em outro país, pensarmos em nossa realidade e chegarmos à conclusão que aquilo não se aplica, em função da diversidade.

Evidentemente, nosso país é atípico se analisado por diversos critérios, temos dimensão continental, cidades com populações maiores do que muitos países inteiros, heterogeneidade cultural e étnica em proporção não observada em nenhum outro país do mundo etc.

Sem dúvida, a aplicação de medidas de sucesso em outros países, não há de ser imediata, mas conhecer soluções com resultados exitosos pode trazer à reflexão e motivar a busca de propostas que atendam problemas conhecidos de mobilidade urbana.

Para começar, vejamos uma cidade aparentemente quase tão caótica quanto São Paulo, Nova York, nos Estados Unidos. São aproximadamente 9 milhões de habitantes. O prefeito fechou algumas vias para carro, permitindo apenas a circulação de pedestres, além de implantar grande extensão de ciclovias, chegando a 400 quilômetros, reduziu quase 50% das vagas para carros nas ruas, implantou 8 mil novos bicicletários e um programa de 6 mil bicicletas compartilhadas além de 50 novas praças. Cabe frisar que todas essas medidas estão na Lei 12.587/12, que estabelece a Política Nacional de Mobilidade Urbana, previstas como instrumentos de gestão. Nova York oferece um belo exemplo de resgate do uso do espaço urbano para os cidadãos.

Um exemplo similar, porém em cidade com um número bem menor de habitantes, é Gent, na Bélgica. A cidade de Gent, com população de 243.000 habitantes, está bem situada, com boa integração de transportes dentro do país e com países vizinhos. Vem implementando planos de mobilidade e medidas de transporte sustentável desde o final da década de 1980 de forma muito bem-sucedida. Em 1987 a cidade apresentou sua primeira tentativa de reduzir o congestionamento dos centros urbanos, porém não se tratou de um plano de mobilidade abrangente. O objetivo era impedir o tráfego de passar pelo centro histórico da cidade, recuperando o espaço público e tornando a área atraente para consumidores e turistas. Este objetivo foi alcançado através da criação de uma via circular na cidade. O tráfego passou a acessar a cidade pelo anel viário, impedido de entrar no centro, pois apenas transportes públicos e bicicletas foram autorizados.

Tratando de exemplo mais próximo, falemos de Bogotá, na Colômbia. O prefeito Peñalosa, cuja gestão se deu entre 1998 e 2001, hoje é consultor de mobilidade urbana, reconhecido como grande especialista na área, devido à repercussão das



ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS-ANTP

políticas que adotou durante seu mandato. Mais uma vez, as decisões são compatíveis com as previsões da Lei 12.587/12. O então prefeito acabou com as vagas da região central da cidade, transformou as faixas utilizadas pelos automóveis numa linha expressa que hoje já tem mais de 300 quilômetros de extensão, o Transmilênio e, paralelamente centenas de quilômetros foram transformados em ciclovias.

Na Europa há muitos exemplos dignos de serem citados. Porém, o mais curioso é o de Berlim, na Alemanha. O país é reconhecidamente exportador de grandes talentos do automobilismo, e não por acaso. A Alemanha produz alguns dos melhores carros do mundo e sua população é apaixonada por automóveis. A frota do povo alemão é uma das maiores do mundo, contudo, a população aprendeu a exercer o uso racional do carro. No cotidiano de Berlim, observa-se a intensa utilização de transporte público e de bicicletas. Trens, bondes, ônibus, barcos e bicicletas compõem a rede de transportes urbanos da cidade, interagindo harmonicamente. São 900 quilômetros de ciclovias e ciclofaixas, 200 quilômetros de faixas exclusivas compartilhadas por ônibus e bicicletas. Aproximadamente 25% da população faz da bicicleta seu meio de transporte cotidiano. Mais uma meta a ser almejada no Brasil.

A Política Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana promove por meio da letra da lei todas as medidas adotadas como instrumentos na gestão da mobilidade urbana nos exemplos citados. Mas, como não há política pública efetiva sem a participação de todos os envolvidos, entidades do setor, sociedade civil, poder público de todas as esferas, empresas que atuam na área etc, a questão da implementação da política está vinculada, fundamentalmente, ao aspecto comportamental de todos esses atores.

*(\*) Martha Martorelli, Engenheira de Materiais e Metalurgia, com mestrado em Administração Industrial. Analista de Infraestrutura do Ministério das Cidades.*