

## A mobilidade urbana sustentável

**Renato Boareto**

*Diretor de Mobilidade Urbana da Secretaria de Transporte e da Mobilidade Urbana do Ministério das Cidades*

*E-mail: rboareto@cidades.gov.br*



Os grandes centros urbanos enfrentam uma crise de mobilidade devido ao modelo de circulação centrado nos automóveis, a crise dos sistemas de transporte coletivo e a abordagem fragmentada desses problemas, que dificultam sua solução. Neste trabalho é apresentado o conceito de mobilidade urbana sustentável e, longe da pretensão de apresentar soluções inéditas, reúne-se um conjunto de ações para sua implementação, destacando-se a necessidade da difusão dos conceitos entre os profissionais da área e, principalmente, da inclusão do tema na pauta de discussão da sociedade.

### CRISE DE MOBILIDADE DAS CIDADES

“Mil policiais a orientar o tráfego / Não podem lhe dizer porque você vem ou aonde vai” (T. S. Eliot).

O desenvolvimento econômico brasileiro está acompanhado de uma extrema precariedade urbana. Existe um mecanismo de criação de assentamentos precários no país, principalmente nos grandes centros urbanos e em sua maioria a população não tem acesso aos serviços essenciais. As cidades constituem o palco das contradições econômicas, sociais e políticas e o sistema viário é um espaço em permanente disputa entre pedestres, automóveis, caminhões, ônibus e motos.

Nos grandes centros urbanos há uma crise de mobilidade que diariamente é ilustrada pelos longos congestionamentos e pelo tempo gasto pelo cidadão no sistema de transporte coletivo, cujos ônibus ficam presos no congestionamento dos automóveis. Prevalece uma visão de que a cidade pode continuamente se expandir, resultando em pressão sobre áreas de preservação e desconsideram-se os cus-

tos de implantação da infra-estrutura necessária para dar suporte ao atual modelo de mobilidade, centrado no automóvel, cujos efeitos negativos e os custos de circulação são socializados.

Os problemas das cidades são de maior ou menor intensidade, conforme sua importância econômica e sua posição dentro de uma classificação que usa como critério sua importância mundial, nacional e regional, dentro do novo cenário econômico. Elas sofrem o impacto dos efeitos negativos da visão onde seu principal objetivo é garantir a circulação de bens, mercadorias e a prestação de serviços. Esta visão relega a um segundo plano a necessidade das pessoas terem qualidade de vida para morarem nas cidades. Há uma destruição consentida em nome do progresso e as cidades menores reproduzem o modelo de desenvolvimento das cidades maiores, apesar da demonstração diária dos problemas apresentados.

### CRISE DOS TRANSPORTES PÚBLICOS

Os sistemas de transportes públicos têm enfrentado uma situação muito adversa nos últimos anos com crises cíclicas ligadas principalmente à incompatibilidade entre custos, tarifas e receita, bem como às deficiências na gestão e operação dos sistemas.

Os investimentos em infra-estrutura e sua operação são custeados exclusivamente pela tarifa paga pelos usuários, com exceção dos sistemas sobre trilhos, operados por diferentes esferas de governo, que contam com algum tipo de subsídio. A queda nos níveis de emprego e renda somados ao valor crescente das tarifas têm efeito sobre a população, com a eliminação das viagens menos essenciais e, no extremo, com a eliminação total da utilização do transporte público. Segundo Andrade (2000), o transporte é o principal item de despesa das famílias de baixa renda com os serviços públicos, chegando a consumir 8% do seu rendimento total.

Outro fator que contribuiu para a queda de demanda foi o surgimento do transporte informal,<sup>1</sup> também denominado de clandestino. Esta operação, livre de encargos, tributos e regulamentação abala o equilíbrio econômico-financeiro dos sistemas formais e ameaça o setor com a perspectiva da desregulamentação, onde a prestação do serviço passaria a ser orientada apenas pelo mercado, subordinada aos interesses particulares dos operadores autônomos e, quando muito, organizada por grupos corporativos que assumiriam as funções de Estado (delegação, controle, punição e exclusão).



[www.antp.org.br](http://www.antp.org.br)

1. BOARETO, Renato. Breve análise do transporte informal no Brasil e experiências de regulamentação. Ministério das Cidades, 2003.

O sistema de transporte coletivo também perde passageiros de maior poder aquisitivo, que passam a resolver seus problemas de mobilidade com a compra de motocicletas ou de um automóvel, possibilidade advinda das facilidades de financiamento para sua aquisição, inclusive muitas vezes estimuladas pelo Governo Federal.

As redes de transportes têm dificuldades de acompanhar a dinâmica urbana, que gera novos desejos de viagens, apesar de apresentarem crescente produção quilométrica nos últimos anos. Atualmente os sistemas de transporte apresentam uma estabilidade nos seus principais indicadores de desempenho, estacionados em um patamar 30% abaixo dos índices de 1995,<sup>2</sup> quando o setor teve seu auge.

### A MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL

“A maioria das pessoas acredita que a alternativa para os automóveis é o transporte coletivo melhor - na verdade (*também*) são os bairros melhores”

Alan Durning, Northwest Environment Watch. (grifo nosso)

Os problemas enfrentados diariamente pelas pessoas ao se locomoverem nas cidades normalmente têm uma análise fragmentada, em que os problemas do sistema de transporte são dissociados da circulação de veículos particulares e do uso do solo. É comum a análise dos sistemas de transporte focalizar itens como demanda, oferta e características dos veículos, bilhetagem eletrônica e outros aspectos inerentes à sua operação.

O senso comum estabelece que a solução para melhorar o transporte coletivo é buscar oferecer mais transporte ao usuário, com melhor qualidade e menor custo possível. Os responsáveis pelo trânsito, por sua vez, solicitam ruas mais largas, têm a preocupação de garantir a fluidez de veículos com o máximo de segurança possível e buscar a redução de acidentes, recentemente incorporando a necessidade de análise dos pólos geradores de tráfego, determinados pela dinâmica da ocupação do solo.

A construção de ruas e avenidas, definidas como “sistema viário”, assume grande importância e as administrações municipais dedicam uma parcela enorme de seus esforços e recursos na sua expansão, que adquire dinâmica própria e se transforma em um fim em si, com grandes obras que se auto-justificam. Seu planejamento e execução normalmente são feitos por distintos órgãos da administração pública, reforçando o atual modelo de pensar as cidades.

2. Anuário 2003 da Associação Nacional das Empresas de Transporte Urbano - NTU.

Porém, a realidade, principalmente nos grandes centros urbanos, é a degradação cíclica dos serviços de transporte público, aumento nos tempos da viagem, aumento da poluição, maiores níveis tarifários e congestionamentos de automóveis. O país possui uma indústria de veículos, mas as cidades não possuem uma indústria de ruas.

O problema na realidade não vem da deficiência técnica ou desajuste da oferta do transporte, mas de um processo de urbanização que propicia a fragmentação do espaço urbano, separando bairros residenciais cada vez mais distantes dos locais de trabalho e de lazer e expulsando a população mais carente cada vez mais para a periferia dos grandes centros. Esta ocupação gera vazios urbanos e a estrutura construída para a circulação de automóveis ou mesmo para o transporte coletivo gera áreas degradadas física e economicamente.

Ao transporte coletivo tem sido imposto o papel de solucionar este problema, mas os cidadãos precisam transpor estas distâncias de maneira rápida e o transporte, ao propiciar este deslocamento, elimina os freios desta ocupação irracional. Dessa forma, constitui-se um círculo vicioso, pois os transportes criam distâncias e obstáculos que só o transporte pode superar. Parte-se do pressuposto de que a cidade não tem limites para sua expansão e que o transporte coletivo ou individual supera estes obstáculos.

A lógica dos investimentos em transporte reforçam uma ocupação das cidades de forma irracional, gerando um alto custo social, através de perda de vidas humanas, poluição, destruição do espaço vital, congestionamentos e perda da mobilidade das pessoas, principalmente das mais carentes.

A análise conjunta de todos estes aspectos que condicionam a circulação das pessoas nas cidades é fundamental para se compreender a mobilidade urbana. Segundo Vasconcelos (1996), a mobilidade é um atributo associado às pessoas e aos bens; corresponde às diferentes respostas dadas por indivíduos e agentes econômicos às suas necessidades de deslocamento, considerando-se as dimensões do espaço urbano e a complexidade das atividades nele desenvolvidas. Face à mobilidade, os indivíduos podem ser pedestres, ciclistas, usuários de transportes coletivos ou motoristas; podem utilizar-se do seu esforço direto (deslocamento a pé) ou recorrer a meios de transporte não motorizados (bicicletas, carroças, cavalos) e motorizados (coletivos e individuais).

A mobilidade também pode ser afetada por outros fatores como a renda do indivíduo, a idade, o sexo e, segundo Cancela (1994), a capacidade de atender as atribuições básicas para receber mensagens, utilizar veículos e equipamentos do transporte, que podem implicar em redução de movimentação permanente ou temporária.



www.antp.org.br

Ainda de acordo com Vasconcelos (2001) a acessibilidade, medida mais direta dos efeitos de um sistema de transporte, pode ser vista como a facilidade de se atingir os destinos desejados. A acessibilidade pode ser avaliada pelo número e pela natureza dos destinos desejados que podem ser alcançados por uma pessoa, levando-se em conta o tempo e o custo necessário.

Assim, a mobilidade é função pública destinada a garantir a acessibilidade para todos e esse objetivo implica na obediência a normas e prioridades que atendam às diferentes demandas de deslocamentos. A mobilidade urbana não pode ser entendida somente como o número de viagens que uma pessoa consegue realizar durante determinado período, mas a capacidade de fazer as viagens necessárias para a realização dos seus direitos básicos de cidadão, com o menor gasto de energia possível e menor impacto no meio ambiente, tornando-a ecologicamente sustentável.

É necessário efetivamente tratar da necessidade de deslocamentos das pessoas a partir do conceito de mobilidade urbana, acrescido da preocupação de sua sustentabilidade ecológica. Assim, a mobilidade urbana sustentável pode ser definida como o resultado de um conjunto de políticas de transporte e circulação que visam proporcionar o acesso amplo e democrático ao espaço urbano, através da priorização dos modos não motorizados e coletivos de transportes, de forma efetiva, socialmente inclusiva e ecologicamente sustentável, baseado nas pessoas e não nos veículos.

### **O DESAFIO DA IMPLEMENTAÇÃO DA MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL**

A elaboração de um plano de mobilidade urbana sustentável é possível independente do porte da cidade, considerando-se a diversidade dos municípios brasileiros, pois ela possui valores que podem ser considerados universais. A ação do Poder Público para garantir a mobilidade urbana sustentável deve considerar todo o espaço público onde há circulação de pessoas, que envolve as áreas de pedestres e as vias de maneira completa, evitando intervenções parciais.

Duas frentes de trabalho são necessárias para o desenvolvimento e implementação deste conceito. A primeira frente é formada pelas intervenções no espaço já construído e a segunda é a adoção dos princípios da mobilidade urbana sustentável nas áreas de expansão urbana.

#### **Não gerar necessidade de viagens motorizadas**

O enfoque da solução dos problemas de transporte não pode ser limitado à sua contínua expansão que apresenta custos econômicos,

sociais e ecológicos. Tampouco as cidades podem continuamente se expandir, proporcionando infra-estrutura para a mobilidade baseada nos automóveis. A solução não pode ser baseada somente no atual modelo de produção de mais e mais transporte. Os recursos financeiros necessários para se manter este modelo de desenvolvimento dos transportes comprometem os orçamentos municipais e o modelo tem se mostrado inviável. De acordo com Malta (1992) o país tem cidades cada vez mais caras para governos cada vez mais pobres.

Nos orçamentos das cidades, a maioria dos recursos é destinada para melhorar a condição de circulação dos automóveis particulares, muitas vezes inexistindo investimentos para melhorar o transporte coletivo. Além disso, os recursos para investimento em infra-estrutura são limitados e não acompanham a evolução da demanda gerada pelo atual modelo de ocupação das cidades.

Em relação ao planejamento urbano, uma cidade pode ser considerada organizada, eficiente e preparada para atender aos cidadãos quando as pessoas conseguem morar perto de seu local de trabalho e acessar os serviços essenciais sem a necessidade de deslocamentos motorizados, realizando pequenas viagens a pé ou de bicicleta; ou acessá-los através dos modos coletivos de transporte.

A formação e consolidação de subcentros urbanos, ou a multicentralidade, resultam na diminuição de viagens. Logicamente não se pode reconstruir uma cidade, mas quando se posicionam melhor os equipamentos sociais, realizam-se a informatização e descentralização dos serviços públicos e ocupam-se os vazios urbanos, modificam-se de forma concreta os fatores geradores de viagens. Trata-se portanto de procurar não gerar necessidade de deslocamento motorizado para a população.

#### **Repensar o desenho urbano**

Este princípio tem como consequência um novo desenho urbano e uma outra forma de planejamento das vias para dar suporte à mobilidade urbana sustentável. Os loteamentos que possuem somente quadras podem ser substituídos pelo desenho de vilas que preservam os moradores do tráfego de veículos, forma comum de se pensar os loteamentos fechados. A interligação de vias na expansão dos sistemas viários pode ser substituída pela sua descontinuidade ou sinuosidade para propiciar a redução de velocidade dos veículos nas áreas residenciais.

Uma nova visão de cidade contempla novos conceitos de urbanidade; sustentabilidade; diversos ritmos para diferentes funções e momentos; velocidade de comunicação; cidades em redes; apropriação equitativa do espaço, integridade dos espaços comuns; multifuncionalidade e inclusão social.



[www.antp.org.br](http://www.antp.org.br)

### Nova abordagem da circulação de veículos

A existência do transporte motorizado foi determinante no modelo de pensar as cidades. A estruturação de redes de transporte coletivo e os automóveis são causa e conseqüência do modelo de ocupação atual, que gera externalidades negativas (poluição e congestionamentos). Não se trata somente de reduzir os aspectos de poluição dos veículos que pode ser resolvido com o avanço tecnológico, mas o efeito de seu uso no planejamento das cidades que as fragmenta e cria distâncias que só podem ser superadas por meios motorizados.

Muitos profissionais de trânsito imaginam que atuando para melhorar a fluidez dos veículos estarão atuando na melhoria da condição de locomoção de todos, mas na realidade sua ação reforça o atual modelo de mobilidade. Esta situação, de tão calamitosa, já foi definida como “apartheid motorizado”, onde o pedestre é desconsiderado pelos técnicos que tentam organizar o trânsito nas cidades baseados na necessidade dos veículos.

Alguns fatores podem ser apontados como causa da ampliação do conflito existente no trânsito. O primeiro é o traçado das ruas e avenidas que induz o motorista a transitar em altas velocidades. O segundo fator é a concentração da população em algumas cidades e o terceiro é o aumento contínuo de automóveis em circulação. Um outro fator que pode ser acrescentado é o sentimento de impunidade dos condutores, percebido pela ausência de fiscalização ou a existência de penas alternativas que minimizam os efeitos das mortes e feridos causados por um condutor. O número elevado de colisões, mortes e feridos no trânsito deve ser abordado como efeito negativo inerente ao modelo de deslocamento predominante e não como mero acidente ou fatalidade.

Não se propõe aqui eliminação das viagens motorizadas ou dos automóveis, mas que sua existência não seja o motivo para organizar-se a cidade, partindo-se da premissa de que todos os cidadãos terão condições financeiras de adquirir um veículo. A cidade deve ser pensada, levando-se em consideração a maioria da população que depende dos meios não motorizados de transporte ou do transporte coletivo. É preciso aprofundar a discussão sobre as condições de utilização do automóvel.

É necessário planejar o sistema viário como articulador de espaços e não como via destinada a garantir a circulação de veículos, proporcionando seu acesso irrestrito a todas as áreas da cidade. A cidade não deve ser planejada para ter trânsito com fluidez de veículos particulares em segurança, mas para ter uma ocupação sob a lógica da moradia com qualidade de vida (sossego, civilidade) onde o trânsito de veículos é conseqüência da circulação de pessoas.



www.antp.org.br

### Desenvolvimento dos meios não motorizados de transporte

A inclusão da bicicleta nos deslocamentos urbanos deve ser abordada como maneira de diminuir o custo da mobilidade das pessoas. Sua integração aos modos coletivos de transporte é possível, principalmente nos sistemas de grande capacidade e já ocorre, ainda que em estado embrionário e até espontâneo, nos sistemas de trens de São Paulo e Rio de Janeiro, através da construção de bicicletários. Sua inserção é possível nos atuais sistemas, mas deve ser considerada como parte do novo desenho urbano para dar suporte à mobilidade urbana sustentável, incorporando-se a construção de ciclovias e ciclofaixas.

O deslocamento a pé para superar pequenas distâncias é favorecido através da melhoria da qualidade das calçadas e do paisagismo, que deixam de ter função só estética e se transformam em suporte dos deslocamentos a pé. O conceito de “calçada que atravessa a rua” pode ser utilizado para dar maior segurança à circulação de pedestres. Com este conceito, a faixa de travessia de pedestres é construída com o mesmo tipo de pavimento da calçada e na sua altura, destacando o local de travessia e servindo como redutor de velocidade dos veículos.

### Proporcionar mobilidade às pessoas com deficiência

Historicamente, o acesso das pessoas com deficiência aos sistemas de transportes foi entendida como sua adaptação e teve como imagem o acesso do usuário de cadeiras de rodas, através de elevadores, aos diversos tipos de veículos utilizados no Brasil. Esta visão impediu uma abordagem mais adequada do problema, desconsiderando-se, nesta solução, todos os tipos de deficiência existentes. Trata-se de discutir a mobilidade das pessoas com deficiência pela cidade, através dos vários modos possíveis de transporte e as adequações nos espaços públicos para garantir a circulação dessas pessoas (Boareto, 1995).

As cidades apresentam-se com inúmeras barreiras: econômicas, políticas, sociais e principalmente arquitetônicas. A existência de barreiras físicas de acessibilidade ao espaço urbano acaba por impedir o deslocamento de pessoas com deficiência e outras que possuem dificuldades de locomoção. O acesso aos sistemas de transporte deve ser visto como parte de um programa de mobilidade que contribui para uma política de inclusão social que promova a equiparação de oportunidades e o exercício da cidadania das pessoas com deficiência. Este projeto de resgate da cidadania não pode ser feito com o trabalho de setores isolados. Para as pessoas com deficiência, ter mobilidade não se resume à possibilidade de entrar em um determinado local ou veículo, mas na capacidade de se deslocar através da utilização dos vários modos possíveis de transporte, organizados em uma rede de serviços e por todos os espaços públicos de maneira independente.



As barreiras existentes só poderão ser transpostas com a participação e a organização social, com uma visão de sociedade mais justa e igualitária. É necessária a sensibilização da sociedade, a elaboração de políticas públicas, a adequação de ambientes edificados e naturais, a adequação do sistema de transporte, o acesso às tecnologias e aplicação e aperfeiçoamento da legislação específica. Tão importante como eliminar as barreiras existentes é não criarmos diariamente novas barreiras, como temos visto na quase totalidade dos municípios brasileiros.

O Ministério das Cidades pode atuar em três frentes de trabalho. A primeira é a capacitação de técnicos das administrações municipais e estaduais para a elaboração de programas de mobilidade. Outra frente é o fomento de projetos de circulação nas áreas públicas e acesso aos meios de transportes. A terceira frente de trabalho é a pesquisa de experiências bem-sucedidas e sua difusão para os governos municipais e estaduais, ONGs e entidades da sociedade civil.

### Priorização efetiva do transporte coletivo

A priorização ao transporte coletivo e racionalização do uso do automóvel estão intimamente ligados para a diminuição dos efeitos nocivos do trânsito. Poucos são os investimentos públicos destinados à infra-estrutura dos serviços, ao contrário dos projetos de expansão do sistema viário que é rapidamente apropriado pelos automóveis. A priorização do sistema de transporte coletivo inicialmente se faz considerando-o no planejamento das cidades. Normalmente o sistema viário é planejado e, após sua construção, os veículos de transporte público e particulares iniciam a disputa pela sua utilização.

A priorização de operação do transporte coletivo pode ser garantida através da construção de corredores exclusivos, faixas exclusivas com segregação espacial ou através de controles eletrônicos de tráfego, controles semaforicos, dentre outras medidas.

A restrição do uso do automóvel está relacionada à diminuição do tráfego de passagem nas áreas estritamente residenciais, permitindo o acesso somente de moradores, e à adoção de ações que priorizem ou tornem mais segura a circulação de pedestres, como a ampliação de calçadas e alteração do desenho das vias para a redução de velocidade dos veículos.

### Barateamento das tarifas do transporte coletivo

O transporte público, apesar de ser um serviço essencial para a população como a saúde e a educação, possui um mecanismo perverso de financiamento. Sua operação e a remuneração de investimentos realizados são baseadas exclusivamente na arrecadação de tarifas pagas pelos usuários. Esta realidade limita a possibilidade da realização de

investimentos por parte da iniciativa privada na infra-estrutura dos sistemas de transportes e em veículos, pois há uma relação direta entre o aumento da tarifa, decorrente da necessidade de remuneração do capital investido, e a queda de demanda.

Segundo Gomide (2003) a existência de um serviço de transporte coletivo acessível, eficiente e de qualidade que garanta a acessibilidade da população a todo o espaço urbano, pode aumentar consideravelmente a disponibilidade de renda e tempo dos mais pobres, propiciar o acesso aos serviços essenciais e às oportunidades de trabalho.

A reversão da constante queda de passageiros observada nos sistemas de transportes nos últimos anos e a sua utilização como fator de inclusão social têm como componente fundamental o barateamento das tarifas, que pode ser obtido pela revisão da carga tributária, ampliação do atendimento pelo vale-transporte, uso adequado das gratuidades, novas fontes de energia mais baratas, novas formas de financiamento de veículos e infra-estrutura.

### Inserir o tema na pauta política

A implantação da mobilidade urbana sustentável requer a revisão de conceitos e de prioridades hoje estabelecidas na sociedade. Porém, mudanças só acontecem quando as idéias obtêm amplo apoio social e representação política. Os movimentos sociais atuantes no final dos anos 70 e início dos anos 80 não existem mais. O tema transporte tem sido abordado pela imprensa ou desperta interesse do Poder Legislativo municipal ou estadual somente quando há o conflito entre o sistema estruturado e operadores informais.

Um desafio colocado aos atores do setor de transporte público, seja para quem planeja, gerencia, trabalha ou opera sistemas, é transformar o assunto em tema importante para a sociedade, lembrando a todos de seu caráter essencial e da inviabilidade de uma cidade que não pensa na dificuldade das pessoas se locomoverem pela cidade e acredita que este é um problema individual e não social.

### A AVALIAÇÃO DA MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL

A qualidade de vida nas cidades tem sido estabelecida pelo Índice de Desenvolvimento Humano - IDH da ONU. Este índice é utilizado para a comparação do estágio do desenvolvimento entre países, que está centrado na conjugação de três indicadores - longevidade, educação e rendimento per capita da população - e não exclusivamente na riqueza econômica medida pelo Produto Nacional Bruto. A longevidade é expressa pela esperança de vida ao nascer, a educação é avaliada pela taxa de alfabetização de adultos e pela taxa de escolarização nos três níveis de ensino. A renda é calculada através do PIB per capi-



[www.antp.org.br](http://www.antp.org.br)

ta, expresso em dólares. O índice varia de zero a um, e quanto mais próximo de um, maior é o nível de desenvolvimento de um país.

Um desafio para as cidades é estabelecer formas de avaliação da qualidade da mobilidade urbana ou da qualidade do desenvolvimento urbano considerando-se os aspectos da mobilidade que vão além da análise dos efeitos negativos da circulação de veículos motorizados na vida das pessoas.

Uma forma de análise feita atualmente procura calcular o custo financeiro das externalidades do trânsito das cidades, mensurando o quanto é desperdiçado nos congestionamentos (consumo de combustíveis, horas perdidas etc.) e nos acidentes (perdas de vidas humanas, gastos no sistema de saúde, prejuízo material etc.). A mobilidade das pessoas, que vem caindo nos grandes centros, é avaliada em função da quantidade de viagens que são realizadas diariamente, através dos vários modos possíveis de transporte.

É necessário aprofundar uma avaliação sobre os motivos das viagens, o tempo gasto, os tipos de veículos utilizados, seus efeitos negativos, a distribuição de seus custos diretos e indiretos na sociedade, principalmente sobre os cidadãos de mais baixa renda e seus efeitos na qualidade de vida dos cidadãos. Esta análise deve estar relacionada às metas e à eficiência dos desenhos urbanos para dar suporte à mobilidade urbana sustentável.

Uma cidade pode apresentar uma diminuição do número de viagens motorizadas dentre as pessoas de menor renda, como consequência do melhor posicionamento de serviços essenciais pelos bairros da cidade, permitindo que possam ser alcançados através de pequenas caminhadas. Uma rede de transporte coletivo de qualidade e bem planejada pode diminuir o tempo e o custo de uma viagem motorizada por motivo de trabalho. Numa cidade assim organizada, menores serão as externalidades negativas, melhor será a qualidade da mobilidade urbana e maior será o desenvolvimento urbano.

## A ATUAÇÃO DO GOVERNO FEDERAL

A criação do Ministério das Cidades representa um avanço no tratamento das questões urbanas. A Secretaria de Transporte e da Mobilidade Urbana inicia seus trabalhos com a mudança de foco no trato da cidade, ampliando uma visão setorial do transporte e trânsito para uma visão integrada de mobilidade urbana sustentável. A nova abordagem do Governo trata também da inclusão social e da necessidade da atualização da regulação dos serviços de transporte público.

A atuação do Ministério das Cidades na implementação da mobilidade urbana sustentável tem como temas o apoio aos estados e municípios na implantação do Estatuto da Cidade, o desenvolvimento de novas

formas de financiamento da infra-estrutura, o desenvolvimento tecnológico, a elaboração de um amplo banco de dados sobre os sistemas de transportes públicos, a mobilidade das pessoas com deficiência e o desenvolvimento dos meios não motorizados de transporte.

Os temas de inclusão social podem ser resumidos no barateamento das tarifas, redução da pobreza, universalização do acesso aos serviços de transporte coletivo e seu controle social. A regulação dos serviços envolve o desenvolvimento e aperfeiçoamento institucional, os processos de delegação da operação e ações que induzam à gestão compartilhada e cooperativa entre as três esferas de governo.

O Governo Federal pode estimular os municípios na implantação da mobilidade urbana sustentável a partir do fomento de projetos que atendam suas diretrizes e estabelecendo metas para a ampliação da participação dos modos coletivos de transporte nas viagens urbanas, redução de emissão de poluentes e acidentes no trânsito, implantação de programas de mobilidade das pessoas com deficiência, utilização dos meios não motorizados de transporte e barateamento no custo dos deslocamentos das pessoas, principalmente da população de mais baixa renda.

A criação do Ministério das Cidades recoloca o Governo Federal como articulador das políticas públicas que contribuem para o aumento da qualidade de vida dos municípios brasileiros. Sua atuação será fundamental na difusão dos conceitos, na formação de pessoal e no fomento de projetos de mobilidade urbana sustentável.



[www.antp.org.br](http://www.antp.org.br)

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ANDRADE, T. A. *Dispêndio domiciliar com o serviço de saneamento e demais serviços de utilidade pública: estudo da sua participação no orçamento família*. Relatório Final, Brasília, 2000.
- ANTP. Circulação de vida. Tese da Comissão de Circulação e Urbanismo da ANTP - 10º Congresso Nacional de Transportes Públicos, *Anais*, 1995.
- ANTP. Não transporte: a reconquista do espaço - tempo social. Tese da Comissão de Circulação e Urbanismo da ANTP. 7º Congresso Nacional de Transportes Públicos, *Anais*, 1989.
- BOARETO, R. Rede de transporte para pessoas com deficiência, 10º Congresso da ANTP, *Anais*, 1995.
- CANCELLA, R. N. *Os portadores de necessidades especiais nos transportes públicos: Quem são? Quantos são? O que fazer?* Brasília: Universidade de Brasília, Tese de mestrado em Transportes, 1994.
- CAMPOS FILHO, C. M. *Cidades brasileiras: seu controle ou caos*. Nobel, 1992.
- GOMIDE, Alexandre de Ávila. *Transporte urbano e inclusão social: elementos para políticas públicas*. Ipea, 2003.
- VASCONCELLOS, E. A. *Transporte urbano, espaço e equidade*. Fapesp, 1996.
- \_\_\_\_\_. *Urban transport, environment and equity: the case for developing countries*. UK and USA: Earthscan Publications, 2001.