

**Curso de Gestão de Mobilidade Urbana  
Ensaio Crítico – Turma 18  
Transporte Público coletivo como prioridade**

Fernando Soares dos Santos (\*)

O planejamento das cidades para as próximas décadas passa, necessariamente, por investimentos em políticas de transportes públicos coletivos para atender demandas de um país que vem enfrentando grandes transformações nos últimos 60 anos. Na década de 50, a taxa de urbanização do país era de 36%. Atualmente, as cidades já reúnem cerca 85% de uma população estimada em 200 milhões de habitantes.

Infelizmente, o crescimento do país, através das médias cidades, não foi feito com políticas públicas para ajudar os habitantes em suas necessidades de deslocamentos de maneira planejada. O que se vê é o incentivo ao uso excessivo dos automóveis, em detrimento dos modos não motorizados, levando o caos aos principais centros urbanos, gerando uma série de mazelas urbanas, a exemplo de congestionamentos no trânsito, serviços de transporte público coletivo precário, dentre outros problemas.

Essa expansão desordenada das cidades por meio de projetos e políticas urbanas desintegradas promove a exclusão sócio espacial, distanciando a parcela mais pobre da população do acesso aos serviços públicos, do comércio, dos serviços de saúde, lazer e educação, na maioria das vezes inviabilizando o acesso ao transporte público coletivo que se torna ineficiente e mais caro para a população.

Não existem soluções para as cidades que não investirem em infraestrutura e no transporte público coletivo, a partir de um planejamento que evite o movimento pendular e constitua cidades sem polos predominantes, com fluxos difusos, integrando transporte de alta capacidade e eficiência, podendo ser o metrô, trem ou em ônibus, que também oferece capacidade para atender grandes demandas, fazendo uso, por exemplo, dos sistemas BRTs.

Diante desse cenário de imobilidade urbana difícil e prevendo a realização de dois grandes eventos no país na década atual – Copa do Mundo e Olimpíadas, que poderiam expor para o mundo as nossas deficiências estruturais, o governo federal tomou a iniciativa de reverter ou de atenuar o problema, editando a Lei 12.587, de 03 de janeiro de 2012, conhecida como a Lei Nacional de Mobilidade Urbana.

A Lei 12.587 exige que os municípios com população acima de 20 mil habitantes elaborem e apresentem planos de mobilidade urbana com a intenção de planejar o crescimento das cidades de forma ordenada, até abril de 2014. A Lei determina que estes planos priorizem o modo de transporte não motorizado e os serviços de transporte público coletivo.

É bom que se diga que não há política urbana calcada na mobilidade e no direito à cidade que não gere conflitos e seja, em um primeiro momento, impopular, assim como não há política de transporte público que não dificulte e imponha restrições ao automóvel individual.

Entretanto, em conjunto com a sociedade é possível fazer uso de algumas intervenções urbanas de baixo custo, com maior aceitação popular como soluções

simples e sustentáveis para o bom desempenho das cidades, a exemplo do incentivo ao uso do transporte coletivo, implantação de corredores exclusivos para ônibus, sistemas de integração do transporte público, inclusive a integração entre modais; programas de incentivo ao uso de bicicletas; criação de ciclo vias e ciclo faixas; definição de rotas interligando todas as regiões da cidade; definição de locais e horários para serviço de carga e descarga; plano de segurança e acessibilidade para pessoas com deficiência; rede de calçadas em locais de grande fluxo de pessoas e de acesso ao transporte público e central eletrônica de monitoramento para fiscalizar e controlar o trânsito

Algumas cidades pelo mundo têm experiências bem sucedidas de boas práticas em ações de mobilidade urbana que poderiam ser copiadas em nosso país, vejamos:

### a) BOAS PRÁTICAS

Rio Branco (336 mil hab) é uma cidade exemplo de como a vontade política e investimentos corretamente direcionados podem favorecer o uso da bicicleta com segurança. Com a priorização da bicicleta na cidade e a instalação de infraestruturas alternativas, seu uso como meio de transporte foi facilitado e ampliado para toda a população, que se apropriou da cidade, ocupando os espaços públicos: ruas, praças, parques.



- Cerca de 160 km de vias “cicláveis” projetadas
- Mais de 100 km já em funcionamento
- Principal uso da bicicleta é como meio de transporte

Intervenções para todos os modais: programa de acessibilidade de pedestres; ruas de convivência; “vias cicláveis”; sistema integrado de transporte coletivo.

### b) BOAS PRÁTICAS

Curitiba (1,7 milhão de hab) pode ser considerada uma das pioneiras na instalação de corredores inteligentes para o transporte público e no uso dos veículos Bus Rapid Transit (BRT), modelo de serviço de baixo custo, utilizado por mais de 2 milhões de pessoas por dia. O ponto mais original da estratégia é a otimização e a integração da

eficiência e produtividade dos transportes, ocupação do solo e desenvolvimento da habitação.



Crédito: foto da

internet

Em Rio Branco, o sucesso do sistema público de transporte tem influenciado os bons resultados na qualidade do ar local.

O tráfego de automóveis diminuiu em 30%.

### c) BOAS PRÁTICAS

Diferenciada da maioria das cidades brasileiras, Uberlândia (605 mil hab) é exemplo graças à criação de leis e órgãos de fiscalização em acessibilidade. Em 2000, foi instituído, na Prefeitura Municipal, o Núcleo de Acessibilidade. Após sua criação, todas as obras de uso coletivo passaram a ser vistoriadas, também, em relação à acessibilidade da construção, garantindo o direito de ir e vir a todos os cidadãos.





ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS-ANTP

Crédito: Daniel Nunes/PMU

Primeira cidade do Brasil a ter 100% de transporte público acessível  
300 vagas de estacionamento para idosos e pessoas com deficiência  
Mais de 70 mil pessoas beneficiadas com as adaptações de toda a cidade  
Cerca de 10 mil pessoas com deficiência foram inseridas no mercado de trabalho.

#### d) BOAS PRÁTICAS

O Pacto da Mobilidade de Barcelona surgiu em 1998 como ferramenta baseada na consulta à população e na participação. O objetivo era construir juntos o modelo de mobilidade desejado para a Grande Barcelona.



Crédito: by yisris, Flickr Creative

Commons

Integração de todos os sistemas públicos de transportes, com mesmo preço e permissão de transferências gratuitas

Extensa rede de ciclovias associada ao serviço Bicing (sistema de estações automáticas de aluguel de bicicletas)

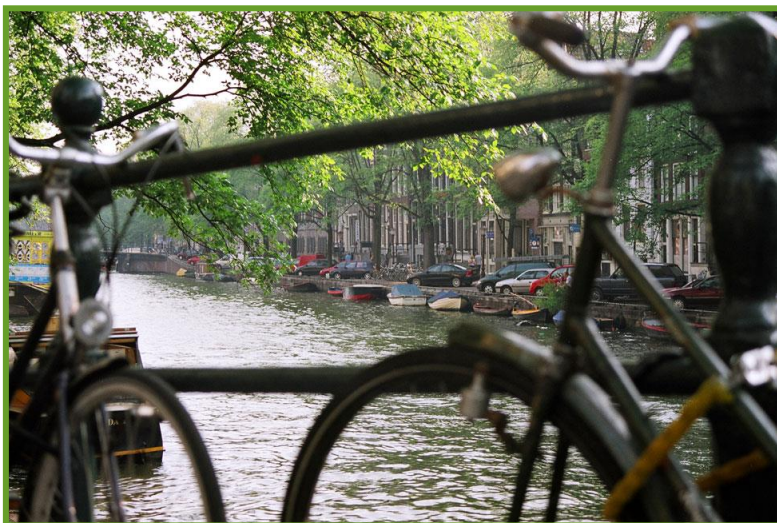
Pontos de recarregamento de veículos elétricos.

2008: Mais de 6.000 bicicletas em cerca de 400 estações.

#### d) BOAS PRÁTICAS

O planejamento de Amsterdã (Holanda, 1,3 milhão de hab) foi realizado de forma a manter a qualidade de vida na cidade. A elaboração do plano local de mobilidade se deu a partir da integração das secretarias de transportes, habitação e meio ambiente.





Crédito: by Fernando Stankuns Flickr Creative Commons

Houve uma categorização das ruas, de forma a selecionar os meios de transporte a serem utilizados nas diferentes vias, de acordo com sua infraestrutura e função no território.

33% das viagens são feitas por carro

36% por transporte público

27% por bicicletas

4% a pé

58% da população faz uso da bicicleta diariamente

#### e) BOAS PRÁTICAS

O Plano Diretor de Mobilidade Urbana de Lyon (França, 1,7 milhão de hab) combinou uma série de objetivos - incluindo a redução do tráfego de automóvel, o desenvolvimento do transporte público, o estímulo à locomoção de bicicleta e a pé, a redução do número de acidentes e da poluição - além de promover a igualdade social e a redistribuição do espaço urbano.

Implantação do Lyon Vélo'v - (sistema de bicicletas de livre acesso)



Crédito: by Hale-Boop, Creative Commons

A inserção de Tramways, nas ruas com trânsito intenso, apresentou-se como alternativa para a renovação de áreas urbanas degradadas, a redução o tráfego rodoviário e a devolução do espaço público aos ciclistas e pedestres.

#### f) BOAS PRÁTICAS

Bogotá (Colômbia, 7 milhões) se tornou uma cidade mais segura e saudável com maior integração social e econômica pela viabilização do transporte sustentável. Foi construída uma grande rede de ciclovias, que se estende por toda a cidade. E há, também, o TransMilenio, um sistema rápido e acessível de ônibus, que conta com numerosas estações.

Programa “Domingo sem Carro”\*



Crédito: by themikebot\_, Flickr Creative Commons

\*vias públicas como parques abertos para a prática de esportes e lazer

Redução de 40% do tráfego de automóveis

Ciclovias:

- 2010: 366,23 km de ciclovias exclusivas



## ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS-ANTP

- Aumento de 5 vezes no uso de bicicletas
- Bicicletas como meio de transporte em 54% das casas

### TransMilenio:

- Operação de 84 km de via troncal
- 2010: 114 estações em operação

### REFERÊNCIAS

PEREIRA, Maurício Broinizi. Programa Cidades Sustentáveis. Adaptado: [www.cidadessustentaveis.org.br](http://www.cidadessustentaveis.org.br). Acessado em 30/10/2014.

*(\*) Fernando Soares dos Santos, Jornalista, Assessor de Imprensa da Associação Comercial e Empresarial de Campina Grande – ACCG e do Sindicato dos Transportes de Passageiros – SITRANS na mesma cidade.*