

## Curso de Gestão da Mobilidade Urbana

### Ensaio Crítico - Turma 12

#### Espaço compartilhado e a Lei de Mobilidade Urbana

Carolina Dalla Pacce (\*)

A Lei de Mobilidade Urbana (Lei n. 12.587/2012) foi elaborada com a finalidade de apresentar os instrumentos necessários para se garantir a sustentabilidade e a eficiência dos deslocamentos nos centros urbanos, por meio da priorização dos transportes individuais não motorizados (pedestrianismos e ciclismo) e dos transportes coletivos (ônibus, trens, metros, etc.) em detrimento dos veículos individuais não motorizados (carros e motocicletas).

Essa nova legislação federal estabeleceu, em seus artigos 5º a 7º, os princípios, diretrizes e objetivos da Política Nacional de Mobilidade Urbana, dentre os quais: (i) **acessibilidade universal**, que determina que todas as pessoas devem ter acesso aos espaços urbanos; (ii) desenvolvimento sustentável, que estabelece o dever dos gestores de se prover sustentabilidade social, econômica e ambiental; (iii) **equidade no acesso ao transporte público coletivo**, por meio da modicidade tarifária; (iv) **eficiência, eficácia e efetividade dos serviços de transporte público urbano**, que busca o estabelecimento de medidas que tornem o atendimento da demanda mais eficiente e adequado; (v) **gestão democrática e controle social do planejamento e avaliação da Política Nacional de Mobilidade Urbana**, que sensibiliza os entes públicos para a consensualidade administrativa; (vi) **segurança nos deslocamentos**, que compreende as medidas para efetivar a segurança no trânsito dos cidadãos no ambiente urbano; (vii) **distribuição dos custos de usos dos diferentes modais**, possibilitando a equidade de distribuição de benefícios e malefícios advindos do sistema de mobilidade; (viii) **equidade no uso dos espaços urbanos**, evitando-se a discriminação de camadas da sociedade; (ix) **eficiência, eficácia e efetividade na circulação urbana**, que determina o planejamento dos espaços urbanos disponíveis.

No sentido de efetivar esses princípios, diretrizes e objetivos, o inciso II do artigo 6º da Lei de Mobilidade Urbana (Lei n. 12.587/2012) determinou que a Política Nacional de Mobilidade Urbana deverá dar “prioridade dos modos de transportes não motorizados sobre os motorizados e dos serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado”, demonstrando a intenção de substituição da mentalidade que elegera os veículos motorizados – com predominância dos automóveis – como modal prioritário das políticas de mobilidade urbana. Por meio dessa novo entendimento, tem-se a necessidade da elaboração, também, de novas políticas públicas, que viabilizem e concretizem o pedestrianismo e o ciclismo como modos de deslocamento dentro dos espaços urbanos.

Embora a Lei de Mobilidade Urbana (Lei n. 12.587/2012) não defina concretamente quais as providências a serem adotadas pelo gestor público para contemplar os modais não motorizados, o artigo 23 indica alguns instrumentos que poderão ser utilizados para viabilizá-los dentro do sistema de transporte e mobilidade urbana. Dentre eles, poderá o ente federativo decidir pela “**restrição e controle de acesso e circulação, permanente ou temporário, de veículos motorizados** em locais e horários predeterminados” (inciso I) e pela “**dedicação de espaço exclusivo nas vias públicas para os serviços de transporte público coletivo e modos de transporte não motorizados**” (inciso IV).

Esse dispositivo normativo tem grande relevância na identificação dos elementos que devem ser realizados para que seja possível a efetivação da preferência por modais não motorizados, ou seja, notabiliza a necessidade de um movimento ambivalente de restrição dos espaços públicos urbanos destinados aos veículos automotores e a ampliação daqueles reservados aos pedestres e ciclistas.

Essa exigência pela ampliação dos espaços públicos urbanos designados para os modais não motorizados pode encontrar uma parcela da solução em um modelo - largamente utilizado na Europa e que tem ganhado notoriedade em diversas cidades da América do Norte - conhecido como *shared space* (espaço compartilhado).

O espaço compartilhado é o termo utilizado para descrever um conceito de planejamento urbano que busca minimizar as separações entre os veículos e os pedestres, normalmente implementada pela remoção de meio-fios, passeios, leitos de tráfego, sinais de trânsito e outras regulações. Esse modelo é baseado nas *living streets*, que são ruas projetadas para atender aos interesses dos pedestres e dos ciclistas, possibilitando a estruturação de um espaço público onde as pessoas podem desenvolver atividades de lazer de maneira segura e socialmente integrada.

A noção de espaço compartilhado foi desenvolvido por Hans Monderman, engenheiro de tráfego holandês que, em 1991, ao perceber a predominância de automóveis no espaço urbano, empenhou-se em conceber um modelo de logradouro que eliminasse todas as tecnologias e práticas que pudessem ser insuficientes ou contraproduzidas. A essência desse modelo é a teoria do *risk compensation* (teoria da compensação de risco), que sugere que as pessoas naturalmente ajustam seu comportamento em resposta ao nível de risco a que estão expostas, tornando-se mais cuidadosas quando se sentem ameaçadas e menos cuidadosas na medida em que se sentem mais protegidas.

Por tenderem a reduzir a dominância dos veículos, sua velocidade e os acidentes de trânsito, em função da teoria da compensação de risco, os espaços compartilhados possuem como principal benefício **proporcionar a apropriação dos espaços públicos urbanos especialmente por ciclistas e pedestres**, possibilitando uma maior interação entre as pessoas e o meio em que estão inseridas.



ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS-ANTP

Os espaços compartilhados são, portanto, uma das formas de que o gestor público pode dispor para efetivar a priorização dos veículos individuais não motorizados, assim como disposto pelo artigo 6º da Lei de Mobilidade Urbana (Lei n. 12.587/2012), pois, além de possibilitar a concretização de espaços públicos urbanos sociabilizantes e democratizantes, consiste em um mecanismo extremamente relevante para a construção de uma nova mentalidade pública em relação ao convívio urbano e a mobilidade urbana.

*(\*) Carolina de Della Pacce é Mestranda em Direito Administrativo pela Faculdade de Direito da Universidade de São Paulo, Especialista em Direito Administrativo pelo Programa de Pós Graduação Lato Sensu da Gvlaw (FGV-SP e Pesquisadora da Publicações Gvlaw da Fundação Getulio Vargas.*