

EXTENSIVO - 2020



CADERNO DE IMERSÃO

A MOBILIDADE URBANA COMO ENTRAVE AO DESENVOLVIMENTO SOCIOECONÔMICO BRASILEIRO



ANALISANDO O TEMA

Porque é tão difícil melhorar a mobilidade nas cidades?

Mesmo cientes de toda a complexidade de relações e de todas as variáveis que envolvem o tema no cenário contemporâneo, a principal solução para a melhoria da mobilidade nas cidades não é tão complexa de ser respondida: deve apoiar-se na reversão da matriz modal atual – que se baseia no deslocamento motorizado individual – a partir da priorização e valorização dos modos coletivos e não motorizados de deslocamento. Mas então por que este é um dos grandes problemas das cidades contemporâneas? Porque a melhoria da mobilidade pressupõe uma quebra de paradigma adotado nas cidades atuais.

Romper com um modelo adotado nas cidades mundiais, e notoriamente nas brasileiras, é sempre um fato complexo. O modelo adotado hoje se baseia em garantir a fluidez e o espaço para os automóveis. E a sociedade tem arcado com altos custos e externalidades negativas por conta dessa opção. O número de veículos individuais é crescente. Em grande parte das cidades brasileiras, planejadas ou não, já existem altos níveis de congestionamento viário. Isso significa que a capacidade das vias está abaixo do número de pessoas que desejam se deslocar em veículos motorizados individuais.

Cabe destacar que muitas cidades planejadas tinham como premissa de eficiência garantir a circulação das pessoas, destinando, para isso, amplos e generosos espaços para a circulação de veículos. Porém, mesmo cidades que possuem uma grande infraestrutura viária, que antigamente era sinônimo de garantia da fluidez dos veículos, hoje já enfrentam grandes congestionamentos. Um caso símbolo é Brasília. Mas então por que até mesmo em Brasília, planejada "para a circulação eficiente", hoje se enfrentam longos congestionamentos?

Trata-se de uma questão matemática: é impossível resolver a equação demanda e oferta para os automóveis. É apenas uma questão de tempo, paralela ao crescimento da cidade. Quanto mais vias são abertas para que os automóveis circulem, mais pessoas adquirem autos, se deslocam com eles, e mais espaços são demandados. Além de ser um investimento muito oneroso para as escassas verbas públicas, é uma ação que não resolve. Não é possível, em uma cidade que cresce, garantir toda infraestrutura necessária para que todos os seus moradores possam se deslocar, com qualidade, ao mesmo tempo, com seus veículos motorizados individuais.

Então, a complexidade começa por aí: como convencer uma sociedade acostumada a comprar e valorizar seus carros e motos, que eles são prejudiciais para a cidade? Como convencer a economia industrial e urbana que o número de carros e



TEMA – A MOBILIDADE URBANA COMO ENTRAVE AO DESENVOLVIMENTO SOCIOECONÔMICO BRASILEIRO

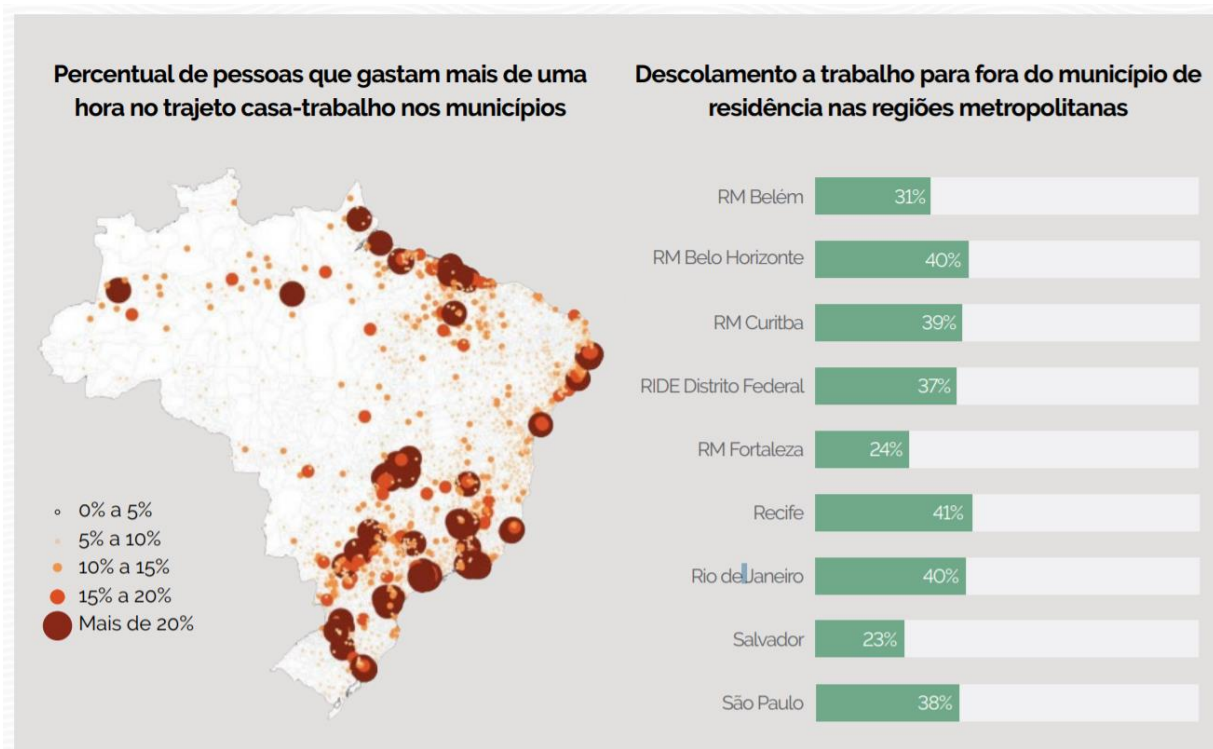
motos, produzidos e vendidos, precisa parar de crescer? Como vencer uma sociedade acostumada a retirar seu carro da garagem na hora que lhe convém, deslocar-se na hora que convém, e estacionar na porta da atividade que irá fazer, como lhe convém, que isso precisa mudar? Como convencer uma sociedade que a cidade precisa ser coletiva, que os espaços públicos precisam ser coletivos, que utilizar sempre o automóvel para todos os deslocamentos, a altas velocidades ou embriagado, causa acidentes, se essa sociedade sempre valorizou o proprietário e o usuário do automóvel?

Então, o primeiro grande desafio, quando se fala em mobilidade, é este: quebrar o paradigma, cercado pela cultura, de valorização do automóvel. O segundo passo consiste em investir e implementar efetivamente ações e infraestruturas que privilegiem e valorizem os modos coletivos e não motorizados – paralelamente à restrição da utilização do veículo motorizado individual – em conjunto e de forma articulada. E um terceiro passo, fundamental, consiste em organizar o território de forma articulada com os demais sistemas, de modo a minimizar a necessidade de deslocamentos e a potencializar o aproveitamento dos sistemas de transporte e das redes existentes.

Erika Cristine Kneib

Professora da Universidade Federal de Goiás

Disponível em: <https://www.revistas.ufg.br/revistaufg/article/download/48420/23754>



Disponível em : https://itdpbrasil.org/wp-content/uploads/2019/12/Boletim5_MobiliDADOS.pdf



CONCEITOS E DADOS

Mobilidade urbana: condição em que se realizam os deslocamentos de pessoas e cargas no espaço urbano.

Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012 – Política Nacional de Mobilidade Urbana (Art. 4º)

O conceito de mobilidade urbana tem como ponto de partida a percepção de que transporte não é um fim em si mesmo, mas uma forma da população acessar os destinos desejados na cidade. Desta forma, o sistema de mobilidade urbana pode ser considerado como um conjunto estruturado de modos, redes e infraestruturas que garante o deslocamento das pessoas na cidade e que mantém fortes interações com as demais políticas urbanas.

Ministério das Cidades (extinto)

O conceito de mobilidade urbana se apoia em quatro pilares: (i) integração do planejamento do transporte com o planejamento do uso do solo; (si) melhoria do transporte público de passageiros; (III) estímulo ao transporte não motorizado; e (vi) uso racional do automóvel.

Tribunal de Contas da União – Estudos Temáticos

A Política Nacional de Mobilidade Urbana é instrumento da política de desenvolvimento urbano de que tratam o inciso XX do art. 21 e o art. 182 da Constituição Federal, objetivando a integração entre os diferentes modos de transporte e a melhoria da acessibilidade e mobilidade das pessoas e cargas no território do Município.

A Política Nacional de Mobilidade Urbana tem por objetivo contribuir para o acesso universal à cidade, o fomento e a concretização das condições que contribuam para a efetivação dos princípios, objetivos e diretrizes da política de desenvolvimento urbano, por meio do planejamento e da gestão democrática do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana.

A Política Nacional de Mobilidade Urbana está fundamentada nos seguintes princípios:

- I - acessibilidade universal;
- II - desenvolvimento sustentável das cidades, nas dimensões socioeconômicas e ambientais;
- III - equidade no acesso dos cidadãos ao transporte público coletivo;
- IV - eficiência, eficácia e efetividade na prestação dos serviços de transporte urbano;
- V - gestão democrática e controle social do planejamento e avaliação da Política Nacional de Mobilidade Urbana;
- VI - segurança nos deslocamentos das pessoas;
- VII - justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do uso dos diferentes modos e serviços;
- VIII - equidade no uso do espaço público de circulação, vias e logradouros; e
- IX - eficiência, eficácia e efetividade na circulação urbana.

Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012 – Política Nacional de Mobilidade Urbana



TEMA – A MOBILIDADE URBANA COMO ENTRAVE AO DESENVOLVIMENTO SOCIOECONÔMICO BRASILEIRO

A cada 10 minutos uma pessoa morre vítima de violência pública no Brasil, ou seja, 6 mortes por hora. Esse número praticamente se iguala quando se trata de acidentes de trânsito: a cada 12 minutos uma pessoa morre vítima da violência no trânsito, ou seja, 5 mortes a cada hora.

Observatório Nacional de Segurança Viária

A Pesquisa de Orçamento Familiar 2017-2018 indicou que 18,1% das despesas de consumo das famílias são destinadas ao transporte. É a primeira vez que o percentual do orçamento destinado ao transporte, como a aquisição e manutenção de veículos e transporte coletivo, é maior que o percentual destinado à alimentação, que foi de 17,5%.

Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística

- O gasto médio das despesas com transporte que foram declaradas na pesquisa pelos entrevistados chega a R\$ 211, mas esse gasto varia quanto à classe social: na classe A, a média é de R\$ 446 por mês, enquanto nas classes D e E esse gasto chega a R\$ 158.
- O estudo mostrou que os brasileiros gastam, em média, 1h20 para se deslocar (ida e volta) para as atividades principais do dia. Esse gasto chega a 2h07 para que se cumpram todos os deslocamentos diários, ou seja, uma pessoa perde cerca de 32 dias por ano no trânsito.
- De cada dez entrevistados, quatro declararam que é muito difícil ou difícil se locomover no país.
- A pesquisa mostrou que os entrevistados usam, em média, três modalidades de transporte a cada semana, sendo a principal o percurso a pé (70% dos entrevistados declaram ser essa a sua principal modalidade de transporte), seguida pelo ônibus (46%) e o carro particular (43%).
- Já o uso dos carros por aplicativos vem crescendo, atingindo 18% dos entrevistados, mesma quantidade de pessoas que dizem utilizar motos.
- O custo com o congestionamento no país soma perdas de R\$ 267 bilhões por ano, o que corresponde a cerca de 4% do Produto Interno Bruto (PIB) do Brasil.

Pesquisa feita Ipsos e encomendada pela 99 App

Os congestionamentos atingem a 36,5% da população brasileira. Desse total, 20,5% da população ficam presas no trânsito mais de uma vez por dia, enquanto que 16% enfrentam um engarrafamento por dia.

O estudo indica também que 19,8% da população acha o transporte público muito ruim, 19,2% consideram ruim, 31,3% regular, 26,1% bom e 2,9% muito bom.

Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada

Quase todas as brasileiras com mais de 18 anos (97%) afirmaram que já passaram por situações de assédio sexual no transporte público, por aplicativo ou em táxis.

Institutos Patrícia Galvão e Locomotiva, com apoio da Uber.



CITAÇÕES

“Governar é abrir estradas”

Washington Luis

“A cidade avançada não é aquela em que os pobres andam de carro, mas aquela em que os ricos usam transporte público”

“Um símbolo da falta de democracia é uma cidade ter carros estacionados nas calçadas.”

“Uma boa cidade é aquela onde as pessoas desejam caminhas nas ruas”

Enrique Peñalosa – Urbanista Colombiano – ex-prefeito de Bogotá

Enquanto as alternativas de mobilidade urbana estiverem beneficiando carros, o trânsito não irá melhorar.

Maxwell Salgado

ALUSÕES

O protagonismo rodoviário nos governos JK e Militares

O Brasil começou a investir, realmente, em rodovias somente ao longo do século XX. O auge dessa política veio com o Governo JK, pois o processo de industrialização do Brasil, naquela época, demandava uma maior integração territorial, o que incluía, sem dúvidas, uma rede de transporte articulada por todo o território nacional. Nesse sentido, Juscelino Kubitschek trouxe para o país a indústria automobilística, construiu a capital Brasília no interior do espaço brasileiro e promoveu a construção de várias rodovias importantes, essas ocupando praticamente todo o orçamento então destinado a transportes terrestres.

Durante o Regime Militar, a política rodoviarista manteve-se com o Programa de Integração Nacional (PIN), que visava a uma maior ocupação do Centro-Oeste do país e também da Amazônia. Nesse momento, foram construídas estradas como a Perimetral Norte, Cuiabá/Santarém e a polêmica Transamazônica, que liga a região Nordeste à região Norte no sentido leste-oeste.

Disponível em: <https://mundoeducacao.uol.com.br/geografia/rodoviarismo-no-brasil.htm>



TEMA – A MOBILIDADE URBANA COMO ENTRAVE AO
DESENVOLVIMENTO SOCIOECONÔMICO BRASILEIRO

FILMES, MÚSICAS & LIVROS

TRANSPORTE PÚBLICO

Rincon Sapiência

Periferianos, distantes estamos
Eles querem manos, minas, longe do plano
Acesso buscamos, nos mobilizamos
Rapidez precisamos, uma taxa pagamos

Para ter busão, lotação, metrô
Fura fila, teve quem votou, mas não rolou
Povo paga caro, ganha pouco, prejuízo
Uma saída para se locomover é preciso

Ligeiro, sagaz, esperto, cauteloso
Atencioso, me passo por um idoso
Momento precioso, na fiscalização
Nem me viu, saio vazado na multidão

Embarco no vagão, tranquilo, na moral
A viagem é coletiva, mas também é pessoal
Cada um busca uma forma de manter o astral
Ouvindo um som, bolando ideia, lendo jornal

Horário de pico, metrô lotado, passando mal
Trabalhador no veneno bem antes do serviçal
Para o pobre, dificuldade é a real
A liberdade dos carros correndo na radial

Quem não pode, faz um investimento mensal
Uma cota considerável quando soma o total
Quem não se move, fica maluco, esse é o final
Se não pagar transporte vai pagar pelo gardenal

Lotação, metrô, busão, trem, carona
Lotação, metrô, busão, trem, carona
Lotação, metrô, busão, trem, carona
Lotação, metrô, busão, trem, carona
Lotação, metrô, busão, trem, carona
Lotação, metrô, busão, trem, carona
Lotação, metrô, bus-, lotação, metrô, bus-
Lotação cão cão...

Em cada vagão, vários bairros estão, mover
Aglomeracão não é difícil de se ver

Toda multidão precisa embarcar, fazer o que?
Sem reclamar, o culpado não tá no rolê

O desentendimento, nesse momento tem
Esbarrei, foi mal, normal, me empurraram também
Que culpa tenho? Vou debater com alguém
Que tá na mema que eu, vai veno, veja bem

Muito pior é no trem, o risco não é blefe
Vendedor ambulante atento com os pf
Discurso de criança comove, conquista
Levada boa na embolada do bom repentista

Trabalhador se arrisca, se não vacilo cisca
O lucro se transfere na mão de quem confisca
Quem depende de longos itinerários
Se perde no horário, o sistema é precário

Busão lotado eu vi, se pendura e vai embora
Vai cair quem não segura
Ninguém quer ficar de fora

Inimigo das horas, atrasos, atalhos
Perifa vive longe do seu local de trabalho
Na greve tudo pára, povo fica de cara
Patrão não entende, toda raiva ele dispara

Nem se compara, com a vida do burguês
A gente corre dobrado
É bem mais fácil pra vocês

Lotação, metrô, busão, trem, carona
Lotação, metrô, busão, trem, carona
Lotação, metrô, busão, trem, carona
Lotação, metrô, busão, trem, carona
Lotação, metrô, busão, trem, carona
Lotação, metrô, busão, trem, carona
Lotação, metrô, bus-, lotação, metrô, bus-
Lotação cão cão cão
Trem, carona



TEMA – A MOBILIDADE URBANA COMO ENTRAVE AO
DESENVOLVIMENTO SOCIOECONÔMICO BRASILEIRO

Perrengue – O desafio da mobilidade no Brasil

2013 · Documentário · 26m

Direção: Murilo Azevedo



Perrengue - O desafio da mobilidade em São Paulo

9.747 visualizações · 27 de jun. de 2013

👍 337 💬 5 ➦ COMPARTILHAR ⌵ SALVAR ...

Nascido da indignação com o problema corriqueiro do trânsito paulistano o documentário "Perrengue", dirigido por Murilo Azevedo, mostra a história diária de 4 moradores da cidade de quatro pontos distantes de São Paulo com sua interação com o transporte público; a lotação e o estresse presentes na rotina de quem depende desses meios de transporte. O documentário também discute a formação da metrópole e da mobilidade dentro dela e o papel do carro no planejamento de grandes cidades, que frequentemente tem um papel muito central, em detrimento aos transportes públicos responsáveis pela mobilidade das massas



EXTENSIVO – 1000 PONTOS DE VISTA

RESOLVENDO O PROBLEMA

ESTADO

- Executivo:
 - Recriar o Ministério das Cidade retomando as atividades específicas do Plano Nacional de Mobilidade Urbana;
 - Investimentos maciços em infraestrutura de transportes urbanos como: corredores específicos, VLT, metrô, ciclofaixas e outros.
 - Investimentos em integração intermodal diminuindo custos gerais de produção e locomoção.
- Legislativo:
 - Revisão das leis e portarias vigentes, sobretudo, o Plano Nacional de Mobilidade Urbana
 - Regulamentação de empresas automobilísticas e automoveis menos poluentes e ambientalmente sustentáveis.
- Judiciário:
 - Investigações contínuas entre Ministério Público e Polícia Civil e Federal e posterior punição nos termos da lei;
 - Garantia dos direitos do consumidor quanto aos prazos de entrega de produtos, lotação máxima dos transportes coletivos, preços praticados pelas empresas de mobilidade.

EMPRESAS

- Incentivos a substituição dos meios de transporte motorizados por meio da instalação de vestiários e garagens que garantam ao trabalhador a manutenção da sua higiene e patrimônio.
- Criação de horários alternativos de entrada e saída diminuindo a sobrecarga das vias de transporte e, conseqüentemente, congestionamentos.
- Modernização da estrutura produtiva por intermédio de práticas de home office, colaborando para a diminuição dos fluxos desnecessários.

MÍDIA

- Propagação de peças e programas em prol da representatividade da cultura de transporte sustentável e alternativo; criação de canais de denúncia e informação quanto aos abusos e práticas de assédios em meios de transporte coletivo. Incentivos a empresas inovadoras no setor de mobilidade e transportes.

SOCIEDADE

- Mudança de hábitos de transportes. Opção por coletivos e/ou veículos não motorizados; carona solidária; moradias mais próximas ao trabalho.



O sucesso é a
soma de
pequenos
esforços repetidos
dia após dia

EXTENSIVO 1000 PONTOS DE VISTA

