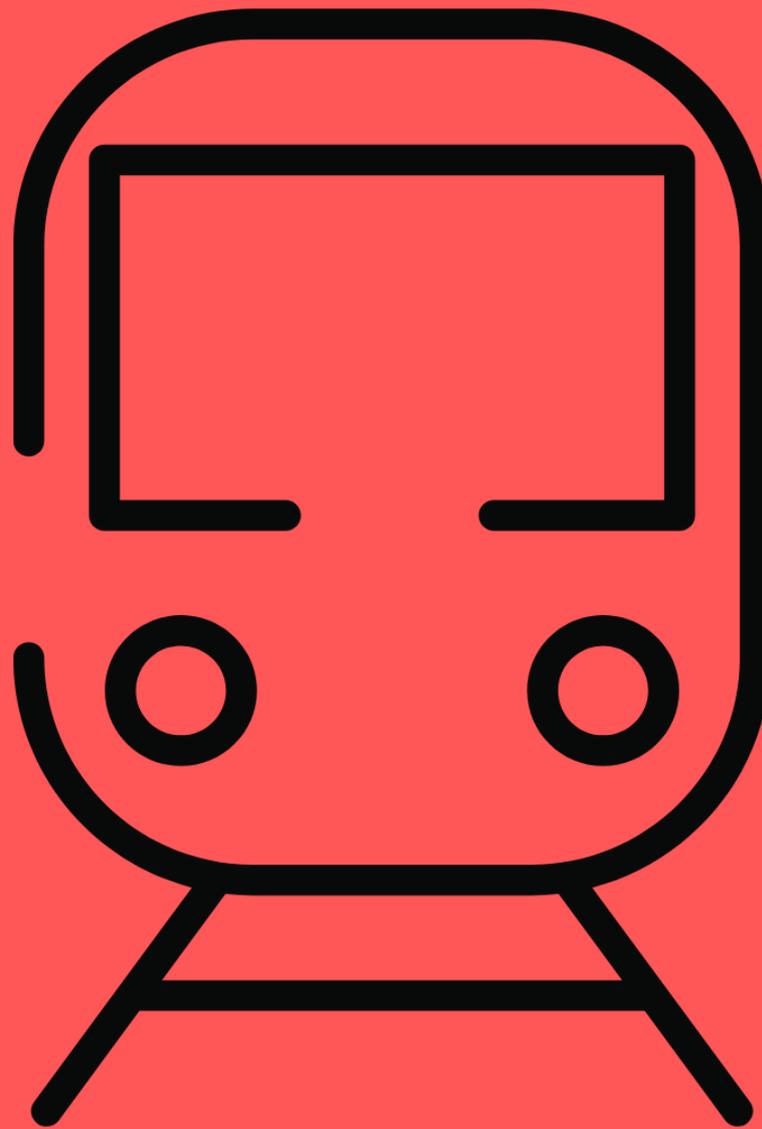


EXTENSIVO - 2020



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

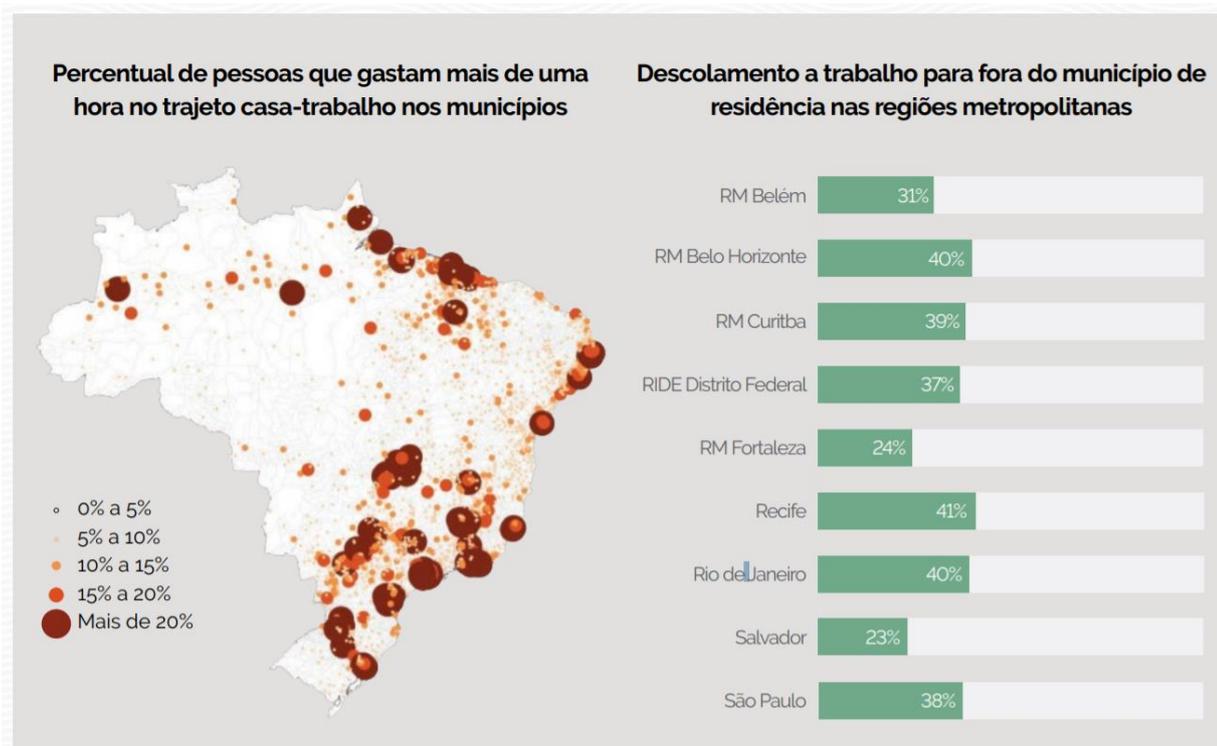
motos, produzidos e vendidos, precisa parar de crescer? Como vencer uma sociedade acostumada a retirar seu carro da garagem na hora que lhe convém, deslocar-se na hora que convém, e estacionar na porta da atividade que irá fazer, como lhe convém, que isso precisa mudar? Como convencer uma sociedade que 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

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

