

Política nacional de mobilidade urbana e os impactos sociais nas cidades brasileiras: foco nas regiões periféricas

FRANCIELLI JOSÉ PRIMO GOLVEIA ¹

LUDMILA GONÇALVES DA MATTA ²

GT 3 – A produção da cidade, agentes e ações da periferia

Resumo

O presente artigo tem como objeto de estudo um tema que tem sido discutido com muito afinco nos últimos anos e se tornou um problema notável no cotidiano de milhares de pessoas: a mobilidade urbana no âmbito das cidades brasileiras. Esse não é um assunto atual ou recente, já que essa problemática teve origem no começo do século XX juntamente com o processo de industrialização no Brasil e o êxodo rural, tendo afetado diretamente a qualidade de vida da população, em especial a população das regiões periféricas. Entender como é constituída uma política pública, especialmente a política nacional de mobilidade urbana, seus atores e os impactos que podem ser gerados quando a mesma é implementada é um dos pontos principais que este trabalho pretende alcançar. Hipóteses, discussões e possíveis alternativas são apontadas com o objetivo de identificar oportunidades de melhoria no cotidiano da população das cidades e principalmente para os moradores da periferia, proporcionando melhor qualidade de vida e promovendo equidade social.

Palavras-chave: Política nacional de mobilidade urbana; Regiões periféricas; Qualidade de vida.

¹ Bacharel em Administração de Empresas, com MBA em Marketing e Logística e Mestranda em Planejamento Regional. Email: francielligolveia@hotmail.com

² Doutora em Sociologia Política, docente do Programa de Doutorado em Planejamento Regional e Gestão da Cidade – UCAM, Campos-RJ. Email: ludmatta@yahoo.com.br

Introdução

No início do século passado, a partir da década de 1930, o Brasil vivenciou o apogeu da industrialização. Uma enorme corrente migratória ocorreu das pequenas cidades para os grandes centros urbanos. Junto com a industrialização que começou na década de 30, irrompeu o êxodo rural, tendo seu apogeu entre os anos de 1960 e 1980 (ALVES, 2011, p. 80).

A grande maioria das indústrias concentrou-se nos grandes centros, como Rio de Janeiro e São Paulo, pois era nesses centros que se encontrava o maior acervo tecnológico e educacional do país, além de expressivos incentivos estatais. Formaram-se então os grandes polos industriais, que foram responsáveis por atrair milhares de pessoas das áreas rurais em busca de novas oportunidades de trabalho. O que não acompanhou o frenético desenvolvimento das grandes cidades e dos grandes centros industriais foi a infraestrutura necessária ao bem-estar e qualidade de vida dos migrantes rurais.

O grande número de pessoas que migraram para os grandes centros, foi responsável pelo significativo aumento da densidade populacional dos mesmos, conseqüentemente acarretando a deficiência ou mesmo a perda de mobilidade urbana para todos que ali trabalhavam e/ou viviam.

A urbanização nas grandes cidades sem um adequado planejamento traz inúmeras conseqüências para toda a população. A falta de mobilidade urbana é uma dessas graves conseqüências. Em decorrência dos problemas que ocorreram desde o início industrialização até os dias atuais, como por exemplo a falta de infraestrutura nos grandes centros tendo como fator responsável a mobilidade urbana, várias políticas públicas buscam sanar essas questões que implicam diretamente na qualidade de vida de toda a população.

Apesar de ser um problema que se iniciou no século passado, foi apenas em 3 de janeiro de 2012 que foi criada a Lei 12.587, através da Política de Desenvolvimento Urbano foi instituída a Política Nacional de Mobilidade Urbana. Esta lei contém as normas e diretrizes de cunho obrigatório que devem ser seguidas e implantadas pelos estados e municípios. Já se passaram dez anos desde a sanção da Lei 12.587 e a perda de mobilidade urbana segue sendo um transtorno que impacta o nosso dia a dia, seja na nossa qualidade de vida ou no nosso direito de ir e vir com fluidez.

Entender como funciona esse processo de implementação da política pública, os atores envolvidos e os impactos que podem ser gerados é extremamente importante para assimilar os resultados obtidos.

Souza (2006, p.21) afirma que, o desenho das políticas públicas e as regras que regem suas decisões, elaboração e implementação, também influenciam os resultados dos conflitos inerentes as decisões sobre política pública. Desta forma, compreende-se que para desenvolver uma política pública, ocorre durante o desenvolvimento da mesma, conflitos e interações entre os atores envolvidos que podem influenciar em todas as etapas do processo. Podendo desta forma interferir nos resultados e/ou melhorias que poderão ser obtidos.

Mesmo após o decreto da Política Nacional de Mobilidade Urbana através desta lei, é muito comum observarmos esse assunto ser tratado tão somente como “transporte público”, vinculando um único problema a um assunto que detém inúmeros tópicos a serem discutidos.

O principal objetivo deste artigo é compreender o que é e como a implantação da Política Nacional de Mobilidade Urbana seria capaz de mitigar os gargalos existentes nas cidades e regiões periféricas, que tornam a mobilidade urbana ineficiente e dificultam o dia a dia da população.

É preciso pensar e analisar, de forma mais ampla e abrangente, propostas de planejamento voltadas à melhoria e à adequação da mobilidade urbana nas cidades a fim de atender a todos de forma viável e sustentável.

Metodologia de Pesquisa

Para que seja possível esclarecer o que é a política nacional de mobilidade urbana, quais seriam os impactos gerados através de sua implantação, este artigo busca analisar a lei 12.587, utilizando-se do método de pesquisa bibliográfica e pesquisa descritiva, onde buscou-se analisar dados e informações pertinentes ao tema. Segundo Cruz (2009), a pesquisa bibliográfica procura explicar um problema a partir de referências teóricas publicadas em artigos, livros, dissertações e teses. Da mesma forma, foi realizada várias pesquisas em livros, artigos, teses e publicações em revistas e sites relacionadas com o tema proposto.

1. Política Pública

Para discorrer sobre a política nacional de mobilidade urbana, é preciso primeiramente entender o conceito de política pública, assim como as etapas para que ocorra sua implementação e posterior análise de resultados.

Segundo Souza (2006, p.22), considera-se política pública aquilo que o governo faz ou deixa de fazer e é passível de ser formulado cientificamente e analisado por pesquisadores independentes.

Pode se dizer também que podem ser consideradas políticas públicas ações e/ou decisões do governo, podendo ser nas esferas federais, estaduais e municipais, em conjunto ou não com entes públicos, privados e sociedade civil com o objetivo de garantir um direito que normalmente beneficiará a população ou parte dela.

Souza (2006, p. 25) acrescenta ainda que as políticas públicas repercutem na economia e nas sociedades, e é por isso qualquer teoria da política pública precisa também explicar as inter-relações entre Estado, política, economia e sociedade. Ou seja, as políticas públicas não são criadas e implementadas apenas na esfera pública, no governo. Há uma inter-relação entre governo, empresas públicas, privadas e sociedade civil. Estes, por sua vez, são os atores e responsáveis diretos e indiretos em todas as etapas do processo de política pública.

Lima e D'Ascenzi (2013, p.101) afirmam que a área de análise das políticas públicas comumente se dá por meio da abordagem sequencial, também denominada ciclo de políticas públicas. Isto significa que, para que seja instaurada uma política pública, é necessário entender que esse processo acontece em estágios.

O ciclo de política pública é composto pelos seguintes estágios: definição da agenda, identificação de alternativas, avaliação das opções, seleção das opções, implementação e avaliação.

Os governos definem a agenda quando reconhecem um problema relevante e que poderá ser resolvido. Souza (2006, p.30) afirma que o reconhecimento e a definição dos problemas afetam os resultados da agenda. Ou seja, o problema entra para a agenda quando este for importante não só para a sociedade, mas também quando for um problema capaz de trazer visibilidade política ao governo. Normalmente problemas que estão em alta nas mídias terão maior chance de entrar na agenda política.

A identificação de alternativas é o momento em que são estabelecidas possíveis soluções para o problema que foi encontrado. Após isso é realizada a análise de todas as opções e a seleção das que melhor atenderão a política pública. Para essa fase de tomada de decisões, existem vários modelos que podem ser usados. Podemos citar o modelo incremental, onde as decisões vão se ajustando conforme o problema, ou o modelo *garbage can* (lata de lixo), onde há muitas soluções e poucos problemas. Nesse último modelo, os governantes ou tomadores de decisão possuem diversas soluções e “criam” o problema, segundo Souza. (2006,p.31)

Nessa etapa do ciclo de política pública, de análise e seleção, são observados os objetivos que podem ser alcançados com a implementação da política, a população que será beneficiada ou impactada e quem são os atores envolvidos no processo.

Souza (2006, p.36) sintetiza o raciocínio do que é política pública da seguinte forma: “a política pública envolve vários atores e níveis de decisão, embora seja materializada através dos governos, e não necessariamente se restringe a participantes formais já que os informais são também importantes”.

Em outras palavras, a política pública é implementada através dos governos, mas sofre influência dos atores, podendo ser eles formais como sindicatos, empresas governamentais e não governamentais, ou informais como a sociedade civil. Cabe ressaltar que a política pública é normalmente uma política de longo prazo, mesmo que ela possa trazer melhorias e impactos positivos no curto prazo.

As políticas públicas são instrumentos que auxiliam os políticos e administradores a pensarem em estratégias capazes de melhorar a mobilidade urbana, contemplando as diversas maneiras de locomoção existentes no espaço das cidades.

2. Política Nacional de Mobilidade Urbana

O artigo 1º da Lei 12.587, também conhecida como Lei da Mobilidade Urbana, descreve a Política Nacional de Mobilidade Urbana como um instrumento da política de desenvolvimento que possui o objetivo de articular os diferentes modos de transporte e melhorar a acessibilidade e mobilidade de pessoas e cargas no território do município. Sendo assim, entende-se que a implantação de uma Política de Mobilidade Urbana seria capaz de diminuir as externalidades negativas existentes no

dia a dia dos grandes centros e municípios brasileiros, proporcionando assim melhor qualidade de vida à população.

Entende-se como Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU) a Lei 12.587. Já a implantação efetiva de suas diretrizes e determinações consiste no chamado Plano de Mobilidade Urbana, que é desenvolvido e executado pelo poder municipal.

Quando falamos em mobilidade urbana as pessoas logo pensam em transporte público, porém mobilidade urbana é algo muito mais abrangente. Não que o transporte público não seja importante (é muito importante e merece atenção especial), porém trata-se de apenas um dos aspectos que compõem esse enredo. A mobilidade é algo que faz parte da essência de toda cidade, indiferente do seu tamanho e densidade populacional. O que deve ser pensando e levado em consideração para análise é quão eficiente e satisfatório é o deslocamento no interior das cidades, seja de pessoas ou de cargas. Esse ponto é crucial para analisarmos o nível de qualidade da mobilidade que as cidades podem oferecer às pessoas que nelas transitam.

Segundo Lopes (2020, p.21), mobilidade significa a capacidade de viabilizar com qualidade os deslocamentos diários pela cidade para fins de trabalho, estudo, lazer e serviços. Ou seja, tudo que ocorre no nosso dia a dia, na nossa rotina programada ou não, causa uma integração no ambiente urbano em que estamos inseridos. E para que esse movimento, seja de pessoas ou de veículos, ocorra de forma natural e sem percalços, a cidade precisa oferecer suporte e assistência para todos os envolvidos nessa articulação. Para que o processo de mobilidade urbana ocorra de forma satisfatória entre todos os envolvidos nessa dinâmica, os municípios e os grandes centros possuem o aparato da Política de Mobilidade Urbana (2012). A Política de Mobilidade Urbana estabelece que, os municípios com densidade populacional acima de vinte mil habitantes, devem obrigatoriamente apresentar seu Plano de Mobilidade de Urbana com o intuito de receber recursos orçamentários para que seja possível sua implantação. Este por sua vez, quando devidamente implantado com projetos bem elaborados possui a capacidade de mitigar vários problemas que fazem parte do cotidiano da população. Sendo assim, para que a qualidade na mobilidade urbana seja atingida, é necessário que os municípios possam fornecer os meios necessários (sejam eles ciclovias, transportes públicos, calçadas,

etc.) para que os deslocamentos ocorram conforme foram planejados, sem causar externalidades negativas à população (atrasos, acidentes, estresse, etc.).

Lopes (2020, p.47) cita ainda que “o objeto da conceituação da mobilidade urbana tem que ser abordado considerando as dimensões de espaço, tempo e estado”. Esse conceito reforça a amplitude do tema, visto que a tratativa de possíveis soluções não pode considerar espaço, tempo e estado separadamente. Todas essas variáveis devem ser consideradas simultaneamente, ou seja, todos os envolvidos na mobilidade urbana devem ter o direito de ir e vir (espaço) em um determinado momento estimado (tempo) sem percalços e estresse (estado). Lopes (2020, p.47) acrescenta que o tratamento dos problemas de mobilidade urbana, além de multidisciplinar, deve ser integrado, considerando as três áreas envolvidas: uso e ocupação do solo, trânsito e transporte. Essas áreas devem ser pensadas de forma articulada na elaboração do Plano de Mobilidade Urbana, isto é, os projetos que deverão compor esta política deverão atender a essas três demandas que são comuns a todos os municípios e grandes centros, além de atender as necessidades da população de cada região. Estas necessidades devem levar em consideração vários fatores regionais, sociais, culturais e econômicos, que se diferem quando analisamos as assimetrias dos municípios e grandes centros.

Não será possível conseguir mudar ou aprimorar a mobilidade urbana sem pensar em melhorias conjuntas em diversas áreas onde a população em sua totalidade esteja envolvida, pois mesmo que um indivíduo não faça uso de transporte coletivo esse indivíduo precisará se locomover, seja caminhando, pedalando ou em veículo particular. A ação de se locomover envolve vários fatores conjuntos. E um dos fatores que possui uma grande influência na mobilidade urbana é o desenho urbano.

Desta forma, entende-se que a Política de Mobilidade Urbana deve ser arquitetada e implantada em conjunto com as Políticas de Desenvolvimento Urbano para que a população possa receber inúmeros benefícios, como a redução da desigualdade social, dos custos socioeconômicos dos deslocamentos (pessoas e cargas) e dos custos ambientais, buscando sempre um desenvolvimento mais sustentável e uma melhora significativa na qualidade de vida da população.

Lopes (2020, p.55) cita:

“Na segunda metade do século passado a esmagadora maioria das cidades brasileiras adotou o modo motorizado individual como principal meio de deslocamento, desconsiderando a prioridade que deveriam ter as formas não motorizadas e o transporte público”.

Entendemos então que a maior parte das ruas e avenidas nas cidades foram pensadas e planejadas tendo como premissa o uso individual do automóvel como principal meio de deslocamento. Visto que o crescimento desordenado leva os bairros periféricos a serem instalados cada vez mais distantes dos centros urbanos, onde se concentra a grande maioria da movimentação econômica (empregos), a população mais pobre necessita de meios de transporte público para se locomover. Sendo assim, ocorrem diversos transtornos diariamente para que essa locomoção possa acontecer. Ruas congestionadas por não suportarem o número de veículos públicos somados aos veículos particulares e o aumento no número de acidentes envolvendo tanto os veículos motores (públicos e privados), veículos não motores (bicicletas, patinetes) e os pedestres, que muitas vezes sofrem por terem que competir com os veículos nas ruas e avenidas. Estas, por sua vez, são deficientes em calçadas para atender toda a população, deixando os pedestres sem opção de transitarem com segurança.

As externalidades negativas são abundantes e os prejuízos incalculáveis, quando notamos o que a falta de um Plano de Mobilidade Urbana bem planejado e implantado pode ocasionar. É necessário que haja uma mudança no desenvolvimento das políticas públicas (mobilidade urbana, desenvolvimento urbano e regional, dentre outras) visando maior eficiência e garantindo a continuidade nos projetos desenvolvidos. As mudanças e/ou melhorias na mobilidade urbana, quando implantadas, são de médio a longo prazo, porém os benefícios que poderão ser notados e vividos por todos os envolvidos serão conseqüentemente duradouros.

Vários fatores influenciam diariamente a mobilidade urbana, como por exemplo, a organização do território, o fluxo de transporte de pessoas e mercadorias e os meios de transportes utilizados para que ocorra os deslocamentos. Desta forma, um desequilíbrio em um ou mais dos fatores citados seria capaz de gerar externalidades negativas que, por consequência, poderiam causar impactos tanto sociais como ambientais.

3. Impactos sociais e regiões periféricas

Ao observar as grandes cidades brasileiras, vê-se que sua enorme maioria tem um crescimento desordenado nas regiões periféricas, também conhecidas como favelas. Normalmente essas regiões se localizam ao redor da região central. É comum

observarmos nas regiões centrais maiores oportunidades de emprego e renda, facilidade de acesso ao transporte coletivo, praças, escolas e saúde. O oposto é visto nas regiões periféricas, como o uso irracional e fora de ordem do espaço e também da ocupação do solo, além da gritante falta de uma infraestrutura que englobe transporte coletivo, escolas, espaços comuns de lazer e saúde. Somados à grande aglomeração de moradores, esses problemas têm ocasionado transtornos relacionados à mobilidade urbana, mas que também impactam socialmente essa população.

O Plano de Mobilidade de Urbana deve ser idealizado com base nos objetivos, princípios e diretrizes que constituem a Política Nacional de Mobilidade Urbana. Um dos objetivos que a PNMU (2012) contempla e é de suma importância é a equidade social da população no direito de ir e vir, no acesso ao transporte público e no uso dos espaços comuns. A efetividade da implantação do Plano de Mobilidade Urbana seria capaz de mitigar os efeitos causados pelas desigualdades sociais.

Muitos são os impactos sociais que a falta ou perda de mobilidade urbana pode ocasionar na vida das pessoas envolvidas. Podemos citar, por exemplo, ficar uma ou mais horas no trânsito para se deslocar ao trabalho e o mesmo tempo para chegar em casa no final do dia. Isso tem influência direta nas relações interpessoais, no bem-estar da população e na produtividade dentro do ambiente de trabalho, visto que as pessoas já chegam ao destino cansadas pelo longo tempo de deslocamento ou pela qualidade deficiente do transporte público utilizado.

Conforme citado no artigo 24 da Lei 12.587, é necessário que a Política de Mobilidade Urbana contemple os serviços de transporte coletivo público, sua circulação viária e sua integração com outros meios de transporte (motorizados e não motorizados) dentre vários outros itens não menos importantes como, por exemplo, a criação de uma infraestrutura que englobe ciclovias e/ou ciclo faixas, o que proporcionaria à população mais uma escolha sobre qual meio de transporte usar.

Oferecer um serviço de transporte público eficiente com qualidade que atenda a demanda da população deve ser um dos principais objetivos do Plano de Mobilidade Urbana, visto que uma grande parte da população reside em regiões periféricas e necessitam constantemente se deslocar para as regiões centrais. Além disso, deve ser incentivado o uso de veículos não motorizados, mas para que isso ocorra e seja viável, é necessário que haja condições para que os deslocamentos possam ocorrer

a pé ou de bicicleta. Com isso, além de mitigar a desigualdade social existente e trazer mais equidade para essa realidade, seria possível ofertar mais opções de deslocamento à população que reside nas regiões mais distantes.

Diante dessa e de muitas outras situações similares, entende-se que quando os indivíduos de uma determinada região periférica possuem restrições para se locomover e para ter acesso ao transporte público ou a qualquer infraestrutura que é encontrada com maior facilidade em regiões centrais, eles começam a ter prejuízos em relação à sua saúde física e mental, à sua qualidade de vida e ao seu direito à cidade.

Diversos problemas de saúde podem ser desencadeados através da poluição atmosférica. Vasconcellos (2018, p.96) reforça que os meios de transporte motorizados são os que mais poluem o meio ambiente devido à emissão de gases na atmosfera, resultado do processo de queima dos combustíveis utilizados diariamente para que os mesmos possam funcionar. Além do alto poder de poluição ambiental, esses resíduos são capazes de causar vários danos à saúde dos que são expostos a eles frequentemente, como dor de cabeça, fadiga, problemas respiratórios e estresse do coração, dentre outros.

Uma maneira de reduzir o excesso de veículos motorizados nas ruas e avenidas é restringir ou controlar o acesso e a circulação em determinados horários e/ou regiões com maior número de veículos. Em algumas cidades e capitais brasileiras também é utilizada a restrição veicular através do rodízio de veículos controlado pelo número final das placas, determinando assim o dia ou horários que os veículos poderão circular.

É preciso buscar soluções para reorganizar as cidades e suas regiões periféricas, para que possa haver uma significativa diminuição dos impactos negativos que uma mobilidade deficiente pode causar a médio e longo prazo.

4. Mobilidade urbana sustentável e possíveis melhorias nas regiões periféricas

Na Constituição Federal de 1988 (artigo 21, inciso XX), podemos observar que é responsabilidade da União estabelecer normas e diretrizes para o desenvolvimento urbano, dentre elas habitação, saneamento básico e transporte urbano. Também é responsabilidade da União a distribuição dos orçamentos que devem ser investidos no planejamento e desenvolvimento urbano dos estados e municípios. E com a

criação da Lei 12.587 em janeiro de 2012, os municípios passaram a ser responsáveis pelo planejamento, execução e fiscalização da legislação municipal que envolve não só o planejamento e desenvolvimento urbano, mas também a mobilidade urbana.

Conforme Lopes (2020, p.63) menciona, a partir de 2012 a publicação da PNMU fez com que todo o país passasse a discutir o tema mobilidade urbana, que até então era voltado apenas para o transporte coletivo. Como o Brasil é um país com regiões muito heterogêneas, cada região, estado e município desenvolve seu Plano de Mobilidade Urbana conforme características e necessidades específicas.

Embora o Plano de Mobilidade Urbana seja de cunho obrigatório para os municípios com população superior a 20 mil habitantes, existente há quase uma década, nota-se uma ineficiência na sua execução visto que as cidades crescem muitas vezes em um ritmo acelerado e desordenado. Geralmente o planejamento e desenvolvimento urbano nem sempre consegue ser executado com maestria acompanhando esse ritmo frenético.

É necessário pensar em mobilidade urbana e seu planejamento e implantação de melhorias a médio e longo prazo.

Lopes (2020, p.63) comenta:

Implementar políticas públicas e adotar ações efetivas a curto, médio e longo prazo é fundamental para viabilizar maior aporte de recursos financeiros na mobilidade urbana; e apenas um planejamento consistente da mobilidade urbana é que pode propiciar que os recursos sejam aplicados com eficiência, sendo convertidos em benefícios imediatos para a população.

Constata-se então que é necessário pensar em mobilidade urbana não apenas durante um mandato político (4 anos), mas sim num planejamento a longo prazo onde a troca de políticos e/ou partidos não descontinue ou interrompa sua execução. E, para além disso, é necessário que seja idealizado um Plano de Mobilidade Urbana onde se vislumbre o desenvolvimento do município ou região de forma sustentável, possibilitando atender às demandas e anseios da população no momento presente sem causar danos futuros. Ou seja, um Plano de Mobilidade Urbana sustentável deve contemplar maior fluidez nos deslocamentos, impactando o mínimo possível a qualidade de vida da população e o meio ambiente, além de ser pensada de forma inclusiva e com equidade social, proporcionando ambientes e áreas comuns mais agradáveis, com menos desigualdades e poluição.

Como já mencionado, são muitas as dificuldades existentes nas zonas mais distantes e periféricas, em relação aos deslocamentos diários para as regiões

centrais. Em decorrência disso, ao desenvolver o Plano de Mobilidade Urbana os municípios, cidades e estados devem ter como prioridade projetos que contemplem os deslocamentos não motorizados, ou seja, que viabilizem ciclovias interligando as regiões periféricas ao centro das cidades, além de calçadas mais largas, em bom estado e com acessibilidade para que as pessoas se sintam confortáveis caso escolham se deslocar a pé ou de bicicleta para onde precisam ou queiram ir. Outros exemplos são projetos que contemplem áreas comuns para descanso (praças e parques arborizados) com infraestrutura (banheiros, bebedouros) em localizações estratégicas, entre a periferia e região central. Essas áreas comuns serviriam tanto para descansar durante um percurso mais longo, onde a forma de deslocamento escolhida seja a bicicleta ou a pé, quanto para lazer nas horas vagas, visto que as regiões mais afastadas normalmente não possuem lazer com infraestrutura nas proximidades.

Quanto ao transporte de uso coletivo, deve-se pensar na forma mais sustentável possível. Investimentos em veículos sobre trilhos (metrô, trens, bondes) ou ônibus mais modernos para que haja menos emissão de poluentes no meio ambiente. Juntamente com esse projeto deve ser analisada sua dimensão econômica, conforme citou Lopes (2020, p.50), referindo-se ao equilíbrio econômico-financeiro dos sistemas de mobilidade de serviços de transporte público e diminuindo o risco de degradação ao longo do tempo e do espaço, ou seja, deve haver clareza na apropriação dos custos e políticas que contemplem o financiamento para custeio, evitando assim a depreciação e o sucateamento dos veículos e garantindo um serviço prestado com maior qualidade e conforto aos passageiros.

Visando estimular o uso desses meios de transporte mais sustentáveis, o Plano de Mobilidade Urbana pode também contemplar o uso de bicicletas coletivas ou compartilhadas, uma realidade já existente em algumas capitais brasileiras. Estas, por sua vez, seriam localizadas em pontos estratégicos, próximas aos grandes centros, às ciclovias e estações, interligadas aos demais meios de transporte, onde a população possa escolher ou optar sobre qual opção seria mais viável e confortável para concluir o trajeto escolhido.

Todos os projetos desenvolvidos para o Plano de Mobilidade Urbana devem garantir acessibilidade e equidade universal para o uso dos espaços urbanos. Entende-se por acessibilidade universal o fornecimento de serviços e infraestrutura a

toda a população, inclusive pessoas com mobilidade reduzida e idosos, garantindo que todos os envolvidos possam transitar ou se locomover sem restrições.

Em outras palavras, para que o Plano de Mobilidade Urbana seja coeso é necessário que na elaboração dos projetos seja aplicado o princípio da equidade social.

Lopes (2020, p. 51) cita que:

A equidade busca o maior equilíbrio das condições de mobilidade dos mais pobres em relação aos mais ricos, ou, em outra dimensão, dos usuários de transporte público em relação aos usuários de transporte privado. Assim, é fundamental a correta distribuição do espaço viário, proporcionalmente à quantidade de pessoas transportadas por modal.

Sendo assim, os investimentos em mobilidade urbana e transporte público devem ser analisados contemplando toda a população. Porém, é nas regiões periféricas que se concentra um número maior de pessoas que dependem de transporte público para se locomoverem, e além disso possuem uma renda muito menor em comparação aos moradores das regiões centrais, que utilizam como meio de locomoção principal o transporte individual. Compreende-se que os investimentos em transporte coletivo, contemplando o seu uso nas vias urbanas de forma majoritária, e a implementação de infraestruturas como ciclovias e calçadas com acessibilidade, devem ser executados com prioridade nas regiões periféricas, diminuindo assim a gritante desigualdade social existente e melhorando os deslocamentos, tornando-os mais eficientes e com maior qualidade, reduzindo os engarrafamentos, acidentes e o tempo gasto nos trajetos percorridos.

Vale ressaltar que todas as regiões necessitam de projetos e investimentos em mobilidade urbana, viabilizando uma maior fluidez nos deslocamentos. Mas observa-se nas regiões centrais uma infraestrutura menos deficiente com uma oferta maior de transporte coletivo, o que ocasiona menos percalços no dia a dia. Além disso, podemos destacar que o meio de locomoção utilizado com maior frequência nessa região normalmente é o transporte individual (moto, carro).

Considerações finais

Analisar um Plano de Mobilidade Urbana vai muito além de discutir transporte coletivo. É necessário ter um olhar amplo e crítico para desenvolver projetos que tenham o poder de mitigar as desigualdades sociais, melhorar a qualidade de vida da

população de forma efetiva e definitiva e pensar em todas as melhorias de forma mais sustentável.

É óbvia a necessidade de melhorias e mudanças através da implantação do Plano de Mobilidade Urbana, tanto nas regiões periféricas quanto nas regiões centrais. Mas é preciso entender que esses processos de melhoria demandam tempo, tempo esse muitas vezes maior do que um mandato político de 4 anos.

O Plano de Mobilidade Urbana deveria conter projetos de curto, médio e longo prazo que, independente da mudança de governos ou partidos, tivessem sua execução possibilitada, garantindo uma maior qualidade de vida e bem-estar para a população, em especial a população das regiões periféricas, já que estas são as mais afetadas.

Há muito a pesquisar, estudar e analisar para que a população possa desfrutar das melhorias às quais têm direito. É muito importante um olhar voltado para a periferia, para mitigar as desigualdades sociais e realmente atender um número maior de pessoas com mobilidade reduzida ou sem mobilidade alguma.

Referência Bibliográfica

LOPES, Dario Rais; **Mobilidade urbana: conceito e planejamento no ambiente brasileiro** / Dario Rais Lopes, Martha Martorelli, Aguiar Gonzaga Vieira da Costa. 1ª. Ed. Curitiba. Appris Editora, 2020.

VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara de. **Mobilidade Urbana e Cidadania**. Editora Senac. São Paulo, 2018.

CRUZ, Vilma Aparecida Gimenes da. **Metodologia da Pesquisa científica: processos gerenciais**. São Paulo: Pearson Prentice Hall, 2009.

SOUZA, Celina. Políticas Públicas: uma revisão da literatura. **Sociologias**. Porto Alegre, ano 8, Nº16, 2006, p. 20-45

LIMA, Luciana Leite; D'Ascenzi, Luciano. Implementação de Políticas Públicas: perspectivas analíticas. **Revista de Sociologia e Política**. V.21 nº48. 2013, p.101-110

FREY, Klaus. Políticas Públicas: um debate conceitual e reflexões referentes a prática da análise de políticas públicas no Brasil. **Planejamento e Políticas públicas**. Nº21.2000, p.213-259

ARTEMISIA; FORD MOTOR COMPANY FUND. **Tese de Impacto Social em Mobilidade: Oportunidades para Negócios de Impacto Social**. 28 mar. 2019. Disponível em: <<https://impactosocial.artemisia.org.br/lp-tese-mobilidade>>. Acesso em: 26 mai. 2022.

OLIVEIRA, Marina. **8 dados mostram o impacto da mobilidade urbana em nossas vidas**. 10 set. 2021. Disponível em: <<https://mobilidade.estadao.com.br/mobilidade-para-que/dia-a-dia/8-dados-mostram-o-impacto-da-mobilidade-urbana-nas-nossas-vidas>>. Acesso em: 30 mai. 2022.

ALVES, E. et. al. Êxodo e sua contribuição à urbanização de 1950 a 2010. **Revista de Política Agrícola (Embrapa)**. Ano XX – nº 2 – Abr./Maio/Jun. 2011. pp.80-88