

IX CONGRESSO BRASILEIRO DE DIREITO URBANÍSTICO
GT 07 – MOBILIDADE URBANA E O DIREITO À CIDADE

**MOBILIDADE URBANA E O USO DA BICICLETA COMO MÉTODO ALTERNATIVO DE
LOCOMOÇÃO**

Pedro Adolfo Savoldi¹

Alexandre dos Santos Priess²

RESUMO: A intensidade com que os problemas de desenvolvimento urbano têm atingido as cidades não foi seguida por um acompanhamento proporcional das ações que garantissem o devido investimento na mobilidade urbana. O presente estudo, por meio de pesquisa bibliográfica, tem como **objetivo** analisar a falta de diversidade na mobilidade urbana do Brasil, e a propositura de soluções viáveis para a democratização do espaço público. A **problematização** emerge do desencontro entre a cultura do uso excessivo do veículo motorizado individual e a democratização do espaço público. Sob a **justificativa** de que, em não se mudando o paradigma atual, que depende da manutenção de sistema viário complexo e excessivamente oneroso, os problemas causados pelo excesso de automóveis poderá tornar-se cada vez mais insustentável para a mobilidade das cidades brasileiras. Utilizou-se o método dedutivo, através do qual foram analisadas pesquisas especializadas e dados oficiais, bem como a atual legislação vigente, de modo a analisar o contexto atual da mobilidade e os efeitos da Política Nacional de Mobilidade Urbana na prática.

Palavras-chave: Mobilidade Urbana. Planejamento Urbano. Políticas Públicas.

1. INTRODUÇÃO

Sabe-se que no Brasil, a exemplo de outros países em desenvolvimento, a facilitação e o incentivo ao uso de meios de transporte alternativos poucas vezes foi alvo de planejamento efetivo. O contexto viário brasileiro, fruto de um acelerado processo de urbanização marcado pela ausência de planejamento urbano adequado e constante incentivo ao transporte motorizado individual em detrimento do transporte coletivo e do transporte não motorizado, têm agravado os problemas de mobilidade urbana no país, que trazem consigo prejuízos econômicos e redução da

¹ Acadêmico do Curso de Ciências Sociais e Jurídicas - Faculdade de Direito – Universidade do Vale do Itajaí (UNIVALI). Email: pedrosavoldi@hotmail.com.

² Advogado e Professor Universitário. Mestrando em Ciência Jurídica no Programa de Pós-Graduação Stricto Sensu em Ciência Jurídica da Universidade do Vale do Itajaí (UNIVALI). Especialista em Direito Público. Presidente da Comissão de Direito Urbanístico e Planejamento Urbano da OAB (Itajaí). Professor de Direito Administrativo dos Cursos de Graduação e Pós-graduação em Direito da Universidade do Vale do Itajaí (UNIVALI). Professor da Escola da Magistratura do Trabalho do TRT12. Membro do Conselho Editorial da Revista Síntese de Direito Empresarial (IOB). Email: alexandrepriess@hotmail.com.

qualidade de vida.

Embora atualmente já exista uma noção mais preponderante sobre os elevados custos sociais, econômicos e ambientais advindos de um sistema de trânsito não planejado, especialmente por consequência do uso excessivo e inconsciente do veículo individual, este permanece o padrão atual de mobilidade urbana enraizado culturalmente.

De modo a modificar o modelo atual do sistema de trânsito, foi promulgada em 2012 a Lei nº 12.587/12, denominada Política Nacional de Mobilidade Urbana, que visa melhorar a infraestrutura para ciclistas e pedestres, assim como a busca pelo desenvolvimento dos sistemas de transporte público coletivo.

2. DESENVOLVIMENTO

2.1 Problemas da Mobilidade Urbana

Além das consequências ambientais causadas pelos resíduos lançados na atmosfera e a questão da poluição sonora, o uso crescente e desordenado de veículos motorizados denota outro problema, que pouco é apontado: o acúmulo cada vez maior de automóveis nos centros urbanos tende a causar uma sobrecarga para o aspecto econômico da cidade, devido à alta complexidade e custo financeiro que seu planejamento exige para a circulação urbana.

As consequências advindas da crescente evolução em busca de desenvolvimento econômico e social, paradigma mundial durante o século XX, embora predominantemente benéficas, contribuem sobremaneira para o aumento do número de veículos em circulação, favorecendo as condições que resultam na lentidão do trânsito e aumentando fatores de risco de acidentes. O produto desse crescimento econômico favorável trouxe implicações que se tornaram intoleráveis para a manutenção de um ambiente urbano equilibrado a longo prazo.

Em 2012, ano de promulgação da Política Nacional de Mobilidade Urbana, que prioriza os modos de transporte não motorizados sobre os motorizados, e dos serviços de transporte público coletivo sobre o individual, foi realizada uma pesquisa pela Associação Nacional de Transportes Públicos - ANTP³ nos 438 maiores municípios de todo o país. A pesquisa revelou que 40% das viagens foram realizadas nos modos não motorizados (a pé ou bicicleta), seguido pelo transporte individual motorizado (carros e motos), com 31%, e pelo transporte público coletivo (ônibus, trens e metrô), com 29%. De acordo com o mesmo estudo, entre os anos de 2003 a 2012 o número de automóveis em movimento aumentou 70%, e o de motocicletas em 209%.

As despesas provenientes dos congestionamentos da região metropolitana do Rio de Janeiro, somada com a região metropolitana de São Paulo, atingem R\$ 98 bilhões, o que equivale a 2% do PIB nacional, além de ser um valor aproximadamente 2,3 vezes maior que o investimento previsto na área para os 25 anos subsequentes, segundo o Programa de Investimento em

³ Associação Nacional de Transportes Públicos – ANTP. **Relatório Comparativo 2003/2012. Sistemas de Informações de Mobilidade Urbana.** Julho/2014. Disponível em: <<http://www.antp.org.br/5dotSystem/userFiles/SIMOB/Relatorio%20Comparativo%202013.pdf>>. Acesso em 2017-05-15.

Logística⁴.

A falta de reflexão e conhecimento quanto ao impacto que o uso excessivo do veículo individual provoca no âmbito coletivo, é um dos problemas principais a serem tratados, o que só pode ser feito mediante o incentivo de medidas educacionais de conscientização que visem uma mudança comportamental nesse sentido.

2.2 Bicicleta como Meio de Transporte Alternativo

Dentre os fatores que favorecem o uso da bicicleta pode-se mencionar o fato de que ajudam a evitar congestionamentos em horários de pico em médios e grandes centros urbanos, além de ocupar menos espaço para seu estacionamento, visto que em uma vaga para estacionamento de automóveis podem caber até seis bicicletas⁵.

Contudo, é importante atentar ao fato de que o desenvolvimento de políticas públicas que incentivem os meios de transporte não motorizados deve considerar o fato de que muitos usuários, embora visem adquirir ou já possuam uma bicicleta, acabam por não circular em meio ao tráfego urbano, principalmente por falta de segurança para locomoção⁶.

Em países como a Dinamarca⁷, após a implantação do planejamento de ciclovias, registrou-se uma redução de 35% no número de acidentes de trânsito, de um modo geral. Em áreas específicas, onde essas medidas foram executadas de maneira mais ampla, essa redução ficou entre 70% e 80% e não se registrou qualquer prejuízo ao comércio local.

Em 2005, a cidade de Lyon, na França⁸ implantou o sistema de aluguel de bicicletas públicas. Um ano depois, foi registrado um número superior a 22 mil aluguéis por dia para mais de 52 mil usuários cadastrados. A mesma medida foi implementada em Paris, em 2007 e, de maneira semelhante, um ano depois já contava com 24 mil bicicletas disponíveis em 1.750 estações de aluguel.

A partir de 2011, a cidade do Rio de Janeiro foi o primeiro município brasileiro a inaugurar o sistema de aluguel de bicicletas e, devido ao grande uso e a quase ausência de acidentes, outras cidades, como Porto Alegre (RS) e São Paulo (SP), também passaram a usar.

Entretanto, para que haja o aumento no número de usuários é imprescindível a implantação de uma infraestrutura que ofereça condições adequadas de conforto e segurança para o uso da bicicleta, de modo a consolidar a bicicleta como alternativa efetiva de locomoção.

⁴ BENEDET, Ronaldo; OLIVEIRA, Antônia Maria de Fátima (coord.). **O desafio da mobilidade urbana**. Brasília: Câmara dos Deputados, Edições Câmara, 2015. p. 112.

⁵ GEIPOP. **Manual de Planejamento Ciclovitário**. Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes, Brasília, 2001.

⁶ REITVELD, Piet; DANIEL, Vanessa. "Determinantes of bicycle use: do municipal policies matter?". **Transportation Research Part A: Policy and Practice**, vol. 38, issue 7, pp. 531-550. 2004.

⁷ HERRSTEDT, Lene. **Safety of Cyclists in Urban Areas: Danish Experiences**. Danish Road Directorate, 1994.

⁸ NADAL, Luc. **Velib one year later**. Sustainable Transport, n. 20, Institute for Transportation and Development Policy – ITDP. 2008.

2.3 Plano Nacional de Mobilidade Urbana na Prática

Uma auditoria realizada pelo Tribunal de Contas da União (TCU)⁹ em 2015 revelou que, não obstante a intenção disposta em lei, na prática não houve significantes medidas no sentido de priorizar o transporte não motorizado sobre o motorizado, tampouco os serviços de transporte público sobre o transporte individual. A mesma pesquisa do TCU revelou que, por conta das condições atuais, e devido ao constante apoio do governo para aquisição de veículos, estima-se que as frotas de automóveis e motos deverão dobrar até 2025.

Além da insuficiência de recursos, outro problema comum é a dificuldade de planejamento e capacitação técnica para o desenvolvimento de projetos e soluções para a elaboração de planos, para acessar os recursos disponibilizados pelo governo federal para a mobilidade urbana.

Análise do Orçamento Geral da União (OGU)¹⁰ demonstrou que, de 2012 a 2014, a somatória disponibilizada pelo governo federal para o Programa de Mobilidade Urbana e Trânsito foi de R\$ 6,8 bilhões, sendo que apenas R\$ 956 milhões foram, de fato, usados para a execução dessas ações. O maior percentual executado do orçamento autorizado foi relativo ao ano de 2002, quando foi utilizado um valor inferior a 30%.

Vale ressaltar, contudo, que a baixa execução orçamentária está relacionada principalmente à ausência de condições técnicas e operacionais na maioria dos municípios, como mão-de-obra qualificada para a elaboração de projetos executivos de engenharia, além da pouca flexibilidade dos programas, que por vezes não levam em conta as realidades locais. Os próprios gestores apontam, entre os principais problemas enfrentados pelos municípios na elaboração dos planos de mobilidade urbana e a precariedade da estrutura de pessoal em termos de capacitação.

3. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Esforços em resgatar as formas urbanas mais compactas, para privilegiar o pedestre e o contato entre as pessoas, passam pela necessidade de construir o senso de comunidade nas cidades, reforçando a identidade local e o sentido de pertencimento da população¹¹.

Para isso, uma solução viável é a incorporação, pelos governos municipais, dos recursos correspondentes à melhoria das condições para que o incentivo ao uso da bicicleta se consolide, tornando-o um veículo de uso corrente. No mesmo sentido, deve-se priorizar o sistema público de transporte coletivo, que hoje é visto pela sociedade como um mal necessário, visão construída culturalmente devido ao pouco esforço no sentido da sua melhoria.

É necessário compreender, portanto, que o conceito de mobilidade urbana abrange mais do que a simples noção de deslocamento de veículos ou do conjunto de serviços existentes nas

⁹ BRASIL. Tribunal de Contas da União. Acórdão 2.430/2015. Plenário. Relator: Ministro Augusto Nardes. Sessão de 30/09/2015. **Diário Oficial da União**, Brasília, DF, 30 set. 2015.

¹⁰ CÂMARA DOS DEPUTADOS. **Orçamento Geral da União**. Consultoria de Orçamento da Câmara dos Deputados. 2014. Disponível em <http://www.orcamentofederal.gov.br/orcamentos-anuais/orcamento-2014/arquivos-PLOA/volume1_PLOA2014.pdf>. Acesso em 2017-05-16.

¹¹ BARCZAK, Rafael; DUARTE, Fábio. Impactos ambientais da mobilidade urbana: cinco categorias de medidas mitigadoras. **Revista Brasileira de Gestão Urbana**, v. 4, n. 1, p. 13-32, jan./jun. 2012.

idades. Para que se possa repensar a mobilidade urbana é imprescindível que se faça não somente a análise do sistema de trânsito, mas também que se incentive a busca por recursos e capacitação técnica aptos a promover um desenvolvimento sustentável a partir do uso racional dos espaços urbanos.

4. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Associação Nacional de Transportes Públicos – ANTP. **Relatório Comparativo 2003/2012. Sistemas de Informações de Mobilidade Urbana**. Julho/2014. Disponível em: <<http://www.antp.org.br/5dotSystem/userFiles/SIMOB/Relatorio%20Comparativo%202013.pdf>>.

Acesso em 2017-05-15.

BARCZAK, Rafael; DUARTE, Fábio. Impactos ambientais da mobilidade urbana: cinco categorias de medidas mitigadoras. **Revista Brasileira de Gestão Urbana**, v. 4, n. 1, p. 13-32, jan./jun. 2012.

BENEDET, Ronaldo; OLIVEIRA, Antônia Maria de Fátima (coord.). **O desafio da mobilidade urbana**. Brasília: Câmara dos Deputados, Edições Câmara, 2015. p. 112.

BRASIL. Tribunal de Contas da União. Acórdão 2.430/2015. Plenário. Relator: Ministro Augusto Nardes. Sessão de 30/09/2015. **Diário Oficial da União**, Brasília, DF, 30 set. 2015.

CÂMARA DOS DEPUTADOS. **Orçamento Geral da União**. Consultoria de Orçamento da Câmara dos Deputados. 2014. Disponível em <http://www.orcamentofederal.gov.br/orcamentos-aneis/orcamento-2014/arquivos-PLOA/volumel_PLOA2014.pdf>. Acesso em 2017-05-16.

GEIPOT. **Manual de Planejamento Cicloviário**. Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes, Brasília, 2001.

HERRSTEDT, Lene. **Safety of Cyclists in Urban Areas: Danish Experiences**. Danish Road Directorate, 1994.

NADAL, Luc. **Velib one year later**. Sustainable Transport, n. 20, Institute for Transportation and Development Policy – ITDP. 2008.

REITVELD, Piet; DANIEL, Vanessa. “Determinantes of bicycle use: do municipal policies matter?”. **Transportation Research Part A: Policy and Practice**, vol. 38, issue 7, pp. 531-550. 2004.