



## Os desafios da Mobilidade Urbana

Silvio Júlio Cavalcanti de Freitas<sup>1</sup>

Fernando Mariano Placides<sup>2</sup>

Daniella Araújo<sup>3</sup>

Segundo dados do Ministério das Cidades, nas últimas quatro décadas o Brasil sofreu mudanças significativas em seu perfil demográfico passando de um país com ocupação populacional majoritariamente rural para predominantemente urbana, com 80% de seus habitantes vivendo nas cidades. Esse processo levou à formação de grandes centros metropolitanos que ocupam extensas áreas geográficas com massiva concentração de pessoas que, à procura, seja de bens e serviços ou oportunidades de qualificação e emprego, passaram a realizar deslocamentos diários cada vez maiores e mais demorados. Tal fato, associado à ineficiência e ao alto custo dos serviços de transporte público, contribui para a criação e aumento dos congestionamentos e da lentidão no trânsito levando à diminuição da acessibilidade e da mobilidade urbana e, conseqüentemente, à perda da qualidade de vida.

A acessibilidade urbana refere-se à possibilidade de atingir determinado lugar. Significa ter disponibilidade de acesso, partindo de um ponto qualquer, a todos os lugares de uma região, por meio de vias de transportes. Significa também dispor de ciclovias e de calçadas que garantam acesso e segurança a todos os portadores de necessidades especiais. Pode ser até mesmo utilizar o automóvel particular sem passar por custosos e desgastantes engarrafamentos. Já a Mobilidade Urbana refere-se à facilidade com a qual o deslocamento pode ser feito. Tomando como exemplo o caso de um pedestre, ter mobilidade urbana é poder tomar um ônibus com a garantia de que se chegará ao destino no horário desejado. Significa também prover a cidade de alternativas eficientes de transporte para aqueles que não desejem utilizar seu veículo particular.

É neste sentido que os temas “acessibilidade e mobilidade” têm sido intensamente debatidos buscando soluções, por meio da adoção de políticas urbanas efetivas, que consigam desatar o nó no qual se transformou o trânsito nos centros urbanos. Uma recente iniciativa foi a proposta de estruturação do “Observatório da Mobilidade Urbana da Região Metropolitana de Belo Horizonte”, no qual representantes do Governo Estadual, das Prefeituras Municipais

---

<sup>1</sup> Mestre em Administração pela PUC Minas. Coordenador do Curso de Tecnologia em Logística da PUC-Minas. Professor nos cursos de Engenharia de Produção e Administração de Empresas. Membro do Grupo de pesquisa em Mobilidade Urbana da PUC Minas. E-mail: silviojulioef@gmail.com

<sup>2</sup> Mestrado em Filosofia pela UFMG. Professor assistente III da PUC-Minas. Membro do Grupo de pesquisa em Mobilidade Urbana da PUC Minas. E-mail: fplacides@yahoo.com

<sup>3</sup> Discente do Curso de Engenharia de Produção pela PUC-Minas/Barreiro. Membro do Grupo de pesquisa em Mobilidade Urbana da PUC Minas. E-mail: daniella\_1103@hotmail.com

da Região Metropolitana, do CREA-MG, da sociedade civil e da PUC Minas, possam analisar, criar e discutir propostas viáveis para a construção de uma política de mobilidade urbana sustentável e eficaz.

Como consequência das discussões relativas à estruturação do “Observatório da Mobilidade Urbana” está surgindo várias propostas e ações. Listamos abaixo algumas das mais interessantes.

Na PUC Minas, o grupo de pesquisa em Mobilidade Urbana, surgido a partir dos cursos de Tecnologia em Logística e de Engenharia de Produção tem buscado promover iniciativas de caráter integrado através de estudos sobre acessibilidade e mobilidade envolvendo alunos e professores de várias áreas da Universidade tais como Logística, Engenharia, Arquitetura, Geografia, Ciências Sociais e outras. Todas as ações buscam identificar e incentivar atividades acadêmicas, de pesquisa e de extensão com o objetivo de compor um rico inventário de conhecimentos sobre mobilidade e logística urbana que integre a base de dados do referido Observatório.

Segundo a Agência de Desenvolvimento da Região Metropolitana de Belo Horizonte (ARMBH), que atua na busca de soluções para os problemas de mobilidade urbana, o desafio é a criação de soluções para o caos urbano advindo do constante crescimento demográfico. Esses problemas devem ser analisados por meio de ferramentas e metodologias como a pesquisa “Origem e Destino”, realizada na Região Metropolitana de Belo Horizonte (RMBH), que busca caracterizar e qualificar a população usuária de transporte público e privado, a movimentação de cargas na RMBH, quantificar as viagens diárias e a situação atual de uso da malha ferroviária da RMBH e arredores para transporte metropolitano e regional de passageiros.

Desde 2012, a BHTrans, autarquia responsável pelo gerenciamento do trânsito na capital mineira, atua com base no Plano de Mobilidade de Belo Horizonte (PlanMob), que foi desenvolvido a partir dos estudos sobre mobilidade e tem com objetivo mostrar quais áreas requerem maior atenção e como devem ser realizadas as ações de intervenção urbana, indo desde a implantação de ciclovias aos sistemas de transporte coletivo, tudo isso focado ao um cenário futuro, em 2020. O resultado disso pode ser visto na aplicação do sistema BRT nos corredores Cristiano Machado e Antônio Carlos, na série de intervenções realizadas na Área Central, visando o aumento da fluidez, denominada “Mobicentro” e as obras do programa da prefeitura “VIURBS”, que tem como objetivo a criação de vias e corredores de deslocamentos alternativos.

Já o Conselho Regional de Engenharia e Agronomia de Minas Geras (CREA-MG), através de sua Câmara Temática, realizou estudos e debates que culminaram na proposta de construção de quatro corredores de transporte de alta e média capacidade, partindo das cidades de Santa Luzia, Ribeirão das Neves, Ibirité e Betim. Nesses estudos, a escolha do modo de transporte foi feita considerando vários aspectos, como volume de passageiros, declividade e ocupação do terreno, disponibilidade de orçamento e energia, entre outros.

Segundo a ONG “Movimento Nossa BH”, a mobilidade urbana tem sido um dos temas mais discutidos no contexto urbano, por conta dos problemas advindos da falta de planejamento das cidades e do incentivo ao automóvel individual: poluição visual, sonora e ambiental, congestionamentos, excesso de tempo perdido no trânsito, custos à saúde pública advindos da poluição, dos acidentes e do próprio estresse, entre outros. Em 2011 lançou o seu Sistema de Indicadores (SI), uma ferramenta de conhecimento e mobilização social que, por meio de 73 indicadores, retrata os desafios e as desigualdades internas da cidade, permitindo diagnosticar, planejar, monitorar e exercer o controle social.

A “Tarifa Zero” é uma proposta de democratização do transporte público encabeçada pela ONG de mesmo nome. Propõe que o transporte deve ser financiado pelo orçamento público, ao invés de ser cobrado no momento do uso. Os recursos arrecadados deverão ser através de um Fundo de Transportes, no qual quem pode mais paga mais, quem pode menos paga menos e quem não pode não paga. Esta campanha atualmente coleta assinaturas para um projeto de lei de iniciativa popular a ser entregue à Câmara de Vereadores.

Nesse contexto, a PUC Minas, através do Grupo de Mobilidade Urbana, tem atuado de forma qualificada na produção e no compartilhamento de conhecimentos que contribuam para a elaboração de propostas e ações que possam melhorar a acessibilidade e mobilidade urbanas e, conseqüentemente, a qualidade de vida do cidadão metropolitano.