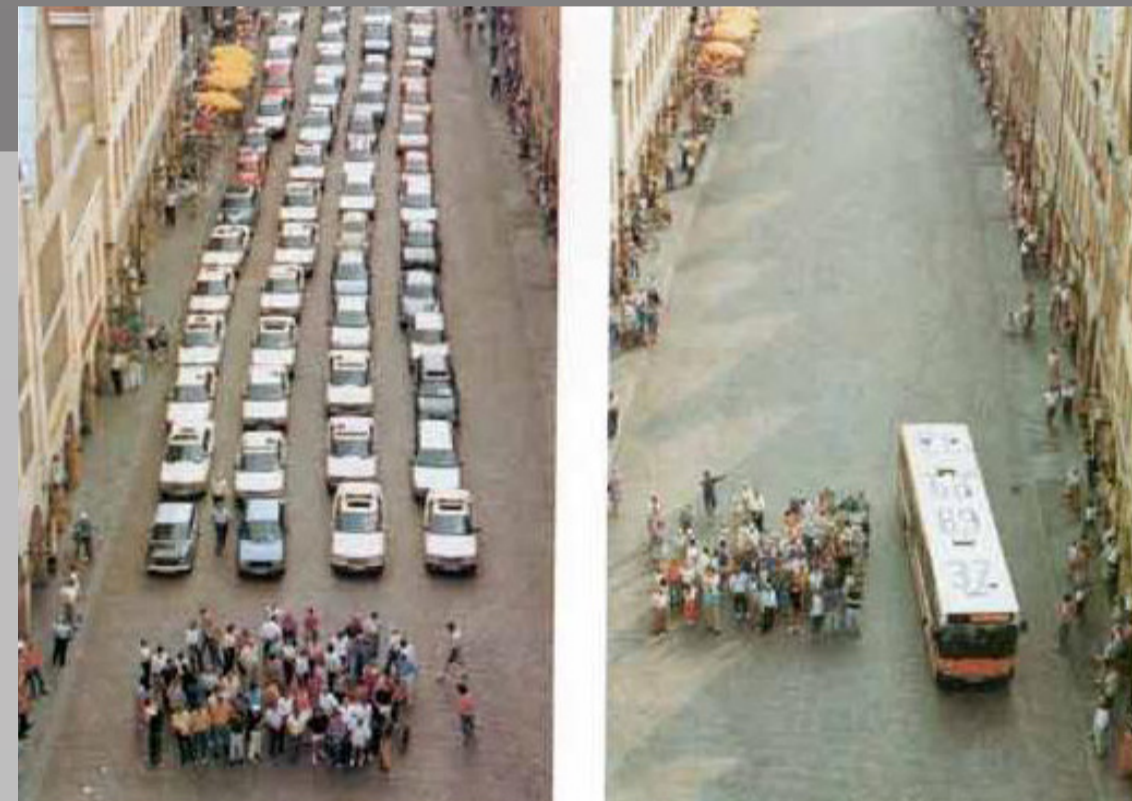


# FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA

## Mobilidade Urbana

Mobilidade Urbana pode ser entendida como um atributo associado à cidade, determinado pelo desenvolvimento socioeconômico, pela apropriação do espaço e pela evolução tecnológica e corresponde à facilidade das pessoas e agentes econômicos em assegurarem os seus deslocamentos utilizando diferentes modais para sua circulação, desde os meios de transporte não-motorizados (bicicletas, a pé...), até os meios de transporte motorizados, sejam individuais ou coletivos. (Ministério das Cidades, 2006)

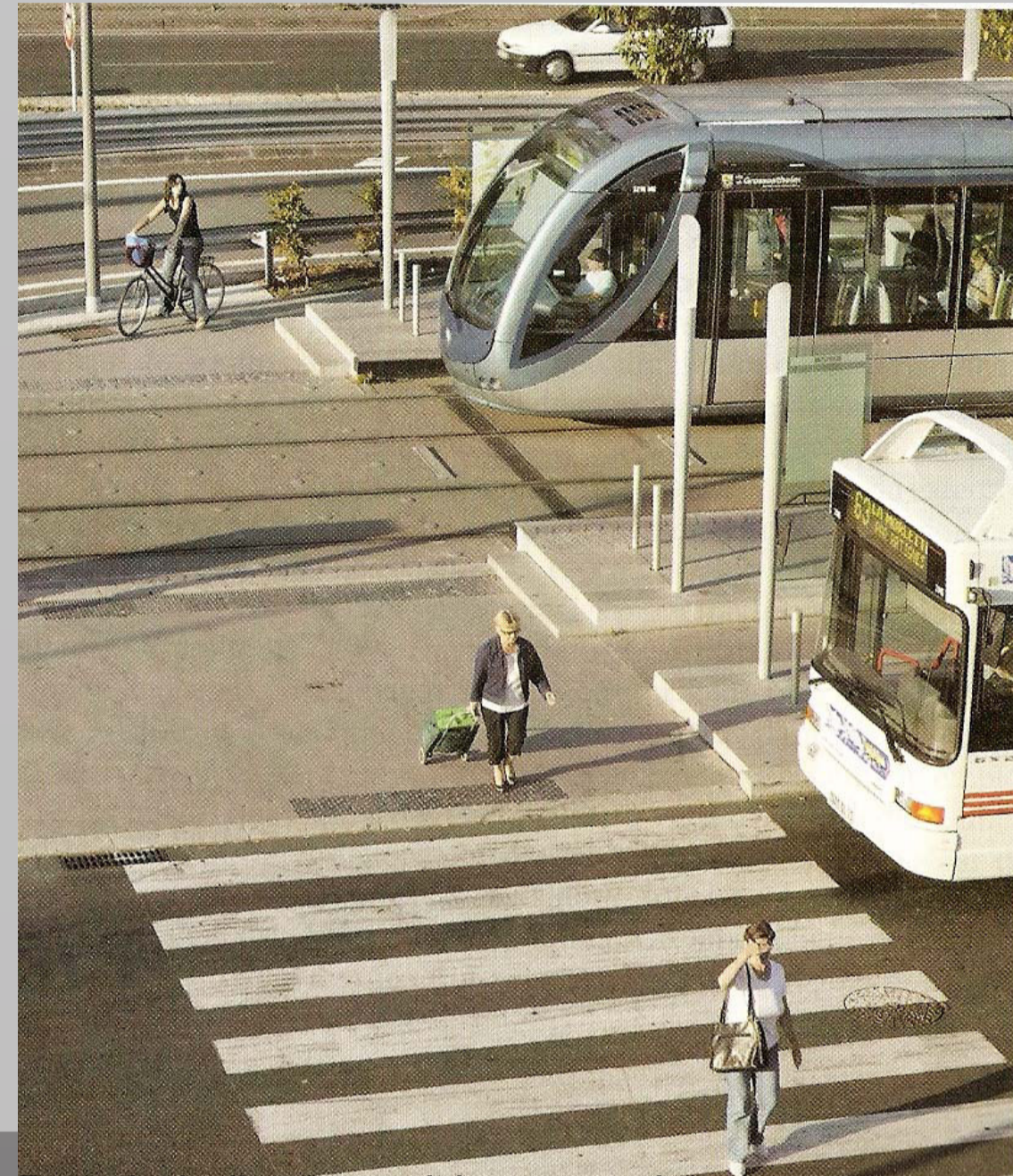
Reunindo as principais funções da configuração das cidades, desde seus equipamentos, infra-estrutura, serviços, bens e pessoas, a mobilidade urbana traduz as relações dos indivíduos com o espaço urbano, com outros indivíduos, com os objetos e meios empregados para o seu deslocamento, participando efetivamente do desenvolvimento urbano e, portanto, deve considerar os princípios universais de acesso à população, resultando em maior dinamismo e circulação urbana e valorizando a característica fundamental de um espaço urbano que é ser um espaço de congregação e de diversidade, um ambiente dinâmico e público, e possibilitando ainda a satisfação individual e coletiva em atingir os destinos desejados (Ministério das Cidades, 2006).



Comparação do número de passageiros entre um ônibus e um automóvel.

## Intermodalidade e Terminal Intermodal

A Intermodalidade pode ser definida como a utilização sequencial de duas ou mais formas de transporte para completar um movimento de bens ou pessoas. O transporte multimodal trabalha com a integração dos diversos modais, pois uma rede de transporte mais eficiente será aquela que permitirá tirar partido, de uma forma integrada, das vantagens que cada modo de transporte possui. Mas para que isso ocorra é necessário que todos estes modais estejam interligados e na conexão entre eles encontra-se em um terminal Intermodal, que é o lugar onde é feita a troca de um meio de transporte por outro.



Exemplo de diversos modais em uma via.

Secretaria Nacional da Mobilidade

Para abordar este assunto em nível Federal foi criada a Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana (SeMob), que foi instituída no Ministério das Cidades como a reunião das políticas de transporte e de circulação integrada com a política de desenvolvimento urbano. Entre os trabalhos que estão sendo desenvolvidos está o Projeto de Lei da Mobilidade Urbana - PL 1687:2007 em tramitação na Câmara Federal.

O Projeto de Lei tem como objetivo geral estabelecer princípios, diretrizes e instrumentos para que os municípios possam executar uma política de mobilidade urbana que promova o acesso universal à cidade e às suas oportunidades, contribuindo para o desenvolvimento urbano. Entre os artigos, cabe destacar aqui dois trechos:

A política de mobilidade urbana (art. 5º) está fundamentada nos seguintes princípios: acessibilidade universal; desenvolvimento sustentável; equidade no acesso ao transporte público coletivo; transparência e participação social no planejamento, controle e avaliação da política; segurança nos deslocamentos; justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do uso dos diferentes meios e serviços; equidade no uso do espaço público de circulação, vias e logradouros. No que se refere aos dois últimos, a política visa proporcionar as bases para a racionalização do uso dos veículos particulares motorizados, especialmente nos grandes centros urbanos, através de instrumentos de mitigação das externalidades negativas, como congestionamentos, poluição, acidentes e ocupação desigual do espaço público de circulação (vide art. 20).

As diretrizes gerais (art. 6º) se orientam pela integração da política de mobilidade com a de controle e uso do solo; prioridade dos meios não-motorizados sobre os motorizados e dos serviços de transporte coletivo sobre o transporte individual; a complementaridade e diversidade entre meios e serviços (intermodalidade); a mitigação dos custos ambientais, sociais e econômicos dos deslocamentos de pessoas e bens; o incentivo ao desenvolvimento tecnológico e ao uso de energias renováveis e não poluentes; a priorização de projetos de transporte coletivo estruturadores do território, conforme princípios estabelecidos.

## O Bonde Moderno

O bonde foi escolhido como o meio de transporte principal desta proposta por apresentar diversas vantagens para a cidade e a mobilidade. O bonde ou TRAM caracteriza-se por um carro elétrico ou mais de uma diligência que trafega sobre trilhos, com isso tem maior prioridade sobre os outros modais, pois trafega em uma pista exclusiva. Este meio de transporte está em expansão em várias cidades do mundo, principalmente na Europa e em quase nada lembra os antigos bondes que trafegavam pelas ruas no passado. Diversos aperfeiçoamentos técnicos e visuais foram feitos nos últimos anos, tornando-o um transporte rápido, silencioso e, por utilizar energia elétrica, não-poluente.

Entre as principais vantagens que levaram a escolha deste modal cabe destacar sua adaptabilidade, em horas de pico, quando o número de passageiros é maior, pode-se apenas aumentar o número de diligências num mesmo bonde, o que o torna eficiente mesmo com o aumento da demanda de usuários ao longo de vários anos. Também cabe destacar que seus trilhos ocupam menos espaços nas cidades em comparação com vias exclusivas para ônibus, diminuindo assim o número de desapropriações para sua implantação, fator decisivo no caso de Brusque onde as ruas são mais estreitas e entremeadas dentro de vales.

Este uso de uma pista exclusiva é um aspecto importante dos transportes coletivos, quer eles sejam realizados por ônibus ou por bondes. Segundo CASTRO (2007), quando as vias são utilizadas de modo banalizado, abertas a todo tipo de tráfego, a velocidade comercial dos transportes coletivos é baixa e seu ritmo irregular, pois dependem do estado do trânsito dos automóveis. A solução para este problema implica a realização de faixas exclusivas, ou seja, a circulação dos veículos numa via totalmente segregada, separada fisicamente dos outros usuários motorizados, que permite uma velocidade comercial mais elevada e uma melhor regularidade. Essas vias são proibidas ao tráfego de automóveis, mas os pedestres e os ciclistas podem atravessá-las sem problemas, pois são permeáveis dentro do espaço público.

Por último, cabe destacar que os bondes sempre tiveram uma imagem positiva e são bem mais aceitos e mais utilizados pelas diversas classes sociais em relação aos ônibus, uma causa pode ser que seus trilhos sendo visíveis nas ruas, tornam sua rota legível para seus usuários, deixando-os mais seguros em relação aos seus destinos. Mas diversas outras causas podem ser mencionadas segundo DEBATIN (1998) como a segurança, a confiabilidade, o conforto, a rapidez e a flexibilidade. Fatores que podem incentivar o uso do transporte público em Brusque.



Exemplo de um TRAM ou bonde moderno.



Photo © R Schwandt (UrbRailNet)

Exemplo de um terminal em Oslo.



Exemplo de inserção de um terminal na cidade.



Exemplo de cobertura em um terminal.