



Conheça mais: mobilize.org.br

SOBRE O MOBILIZE BRASIL

Criado em 2011, como um “portal brasileiro de conteúdo exclusivo sobre mobilidade urbana sustentável”, o Mobilize se tornou uma plataforma para a articulação de diversos atores que trabalham para a melhoria das condições de vida nas cidades. Seu objetivo é contribuir com a melhoria da mobilidade urbana e da qualidade de vida nas cidades brasileiras. Isso significa que desejamos que nossas cidades sejam mais humanas e democráticas, com transporte público de qualidade, mais estrutura cicloviária e calçadas acessíveis, gerando menos acidentes e um ar mais limpo.

Para buscar este objetivo geral, foram definidos quatro objetivos específicos:

- Prover conhecimento e conteúdo relevante, abrangente e de diversas formas sobre mobilidade urbana sustentável (ser referência na geração de conteúdo).
- Fomentar o debate público sobre a temática.
- Disseminar uma cultura cidadã participativa em prol da melhoria da qualidade de vida nas cidades.
- Pressionar governos para implantarem políticas públicas efetivas de mobilidade urbana sustentável (influenciar políticas públicas).

ESTUDO
MOBILIZE
2022

RELATÓRIO FINAL

Mobilidade urbana
em dados e nas ruas
do Brasil

ESTUDO

 MOBILIZE 2022

Mobilidade urbana em
dados e nas ruas do Brasil

RELATÓRIO FINAL

A interpretação dos dados e conclusões do presente estudo são de responsabilidade exclusiva dos membros e pesquisadores do Mobilize.

AGRADECIMENTOS

Os quase dois anos de trabalho para a preparação deste Estudo Mobilize 2022 contaram com o patrocínio do Instituto Clima e Sociedade (ICS), das empresas Itaú Unibanco, Iosan Soluções Financeiras, e app 99, além do apoio de dezenas de leitores do portal Mobilize Brasil. A todos, o nosso muito obrigado!

Agradecemos também o apoio das consultorias Able-On e EY, que ofereceram a competência de suas equipes para as etapas de registro de avaliações em campo e para o tratamento dos dados recebidos.

Por fim, registramos a dedicação dos nossos colaboradores nas capitais e também agradecemos a todas as pessoas que nos ajudaram na construção deste trabalho: Affonso Ciekalski Soares Campos, Alzira Bruna Beserra de Sena, Antonio Lindau, Bárbara da Silva, Bayron Fernandes de Lima, Beatriz Barcelos, Bruna Gabriela Silva Machado, Carla de Souza Rosa, Carlos Kevin Trindade Sarraf, Caroline Belló, Clara Cavalcanti Costa, Clarisse Linke, Cléo Nicolau Adário Lima Nascimento, Diego Lopes Dutra, Doriane Azevedo, Eduardo Oliveira, Emyly Lima, Erica Telles, Flávia Cirqueira Rodrigues Lopes, Gabriel Melo Simões, Giovanni Bruno Souto Marini, Igo Mesquita Soares, Jackeline Morena de Oliveira Melo, Jacqueline Gullich Silva, Janete Maura Trindade Moreira, Josmael Santos Pinheiro, Juliana Mara da Silva Evangelista, Karen Andrade, Karina Silveira Nozar, Laís Carla da Silva Barbiero, Laís Wrzesinski Ribeiro, Laura Guimarães Blacher, Lauriane Pereira de Sena, Leonard Barbosa, Leonardo Veiga, Licínio M. Rogério, Lorena Freitas, Luan Marcel Henrique de Souza, Luan Rusvell de Abreu Andrade, Luis Covo, Luiza Bandeira R. de Carvalho, Maiara Márjore Rocha Peres Marini, Maria Madalena dos Santos, Mariana de Souza Santos, Marília Campos Hildebrand, Melissa Bezerra Roeder de Sant'Ana, Michelle Medeiros Cruz Fidelis, Nícia Bezerra Formiga Leite, Paulo Diego da Conceição Monroe, Rafael Gomes Fontes, Renan Antonio Lorenzon Rigotti, Rodrigo de Carvalho, Rodrigo Ferreira, Rosalene Ferreira Lima de Paula, Sarah Esli de Lima Souza, Sérgio Augusto Souza, Thatiana Murillo, Thiago Guimarães, Uirá Lourenço, Vinicius Rodrigues da Silva Santos, Willian F. de Oliveira Junior, Yamê Dias.

Equipe Mobilize Brasil

Patrocínio



Apoio



Ficha técnica

Estudo Mobilize 2022 - Relatório Final

Mobilidade Urbana em dados e nas ruas do Brasil

Projeto e organização: Mobilize Brasil

Textos: Eduardo Dias de Souza, Marcos de Sousa, Marília Hildebrand, Mariana Cordeiro de Melo, Regina Rocha e Ricky Ribeiro

Revisão técnica: Marília Hildebrand e Ricky Ribeiro

Revisão de textos: Marcos de Sousa e Regina Rocha

Projeto gráfico: Marília Hildebrand e Vinicius Gomes Rocha

Foto de capa: Lauro Rocha

Mobilize Brasil

www.mobilize.org.br

mobilize@mobilize.org.br

Tel. (11) 4153-5081

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP)
(Câmara Brasileira do Livro, SP, Brasil)

Estudo Mobilize 2022 [livro eletrônico] :
mobilidade urbana em dados e nas ruas do
Brasil / organização Mobilize Brasil. --
São Paulo, SP : Marcos de Sousa, 2022. PDF

Bibliografia.
ISBN 978-65-00-52928-9

1. Mobilidade urbana 2. Planejamento urbano
3. Políticas urbanas 4. Transporte urbano -
Planejamento I. Mobilize Brasil.

22-128481

CDD-388.4

Índices para catálogo sistemático:

1. Mobilidade urbana 388.4

Eliete Marques da Silva - Bibliotecária - CRB-8/9380

ISBN: 978-65-00-52928-9



9 786500 529289

SUMÁRIO

- 6 Apresentação
- 8 Sobre o Estudo Mobilize 2022
- 10 Panorama da Mobilidade Urbana 2011-2022
- 14 Uma Construção a Muitas Mãos
- 18 Metodologias Envolvidas: um Trabalho em Várias Frentes
- 22 Montagem das Bases de Dados e Indicadores
- 26 Ferramentas de Consulta

- 28 A Mobilidade, de Aracaju a Vitória: Dados das 27 Capitais
- 30 Aracaju
- 34 Belém
- 40 Belo Horizonte
- 44 Boa Vista
- 48 Brasília
- 54 Campo Grande
- 58 Cuiabá
- 62 Curitiba
- 68 Florianópolis
- 74 Fortaleza
- 80 Goiânia
- 84 João Pessoa
- 88 Macapá
- 92 Maceió
- 96 Manaus
- 100 Natal
- 104 Palmas
- 108 Porto Alegre
- 114 Porto Velho
- 118 Recife
- 124 Rio Branco
- 128 Rio de Janeiro
- 134 Salvador
- 140 São Luís
- 144 São Paulo
- 150 Teresina
- 154 Vitória

- 158 Conclusões e Recomendações
- 170 Equipe
- 172 Referências

APRESENTAÇÃO

Há dez anos, em 2012, o governo federal definiu a Política Nacional de Mobilidade Urbana (Lei 12.587), legislação que busca melhorar as condições para a circulação das pessoas e mercadorias nas cidades, de forma a permitir o acesso pleno de todas as pessoas aos seus locais de trabalho, estudo, serviços de saúde, comércio, atividades culturais e esportivas.

Essa regulamentação tem especial importância quando se considera que a ampla maioria da população brasileira (85%, conforme o IBGE 2010) vive em áreas urbanas e parte dessa população enfrenta grandes dificuldades para o simples ir e vir de cada dia.

Um pouco antes, em setembro de 2011, era lançado o portal Mobilize Brasil, publicação digital concebida para acompanhar os planos, projetos, obras e inovações para a construção de um novo modelo de mobilidade urbana, menos dependente dos milhões de automóveis e motocicletas que congestionam as ruas e avenidas nas cidades de todo o mundo.

Desde seu lançamento, o Mobilize tem procurado desenvolver estudos e campanhas que joguem luz sobre as dificuldades enfrentadas pelas pessoas que precisam e desejam simplesmente caminhar nas calçadas, circular em bicicletas comuns ou elétricas e, principalmente, usar os sistemas de transportes públicos. Nessa perspectiva, já realizamos o primeiro Estudo Mobilize (2011), a Campanha Calçadas do Brasil (2012), a Campanha Sinalize (2014) e uma nova edição da Campanha Calçadas do Brasil, em 2019.

Esta segunda edição do Estudo Mobilize começou a ser gestada em 2021, ano do 10º aniversário do Mobilize Brasil, e busca olhar cada uma das 27 capitais brasileiras sob a lente da Política Nacional de Mobilidade Urbana, que completa seus dez anos agora em 2022.

Com este trabalho, fazemos um balanço dos avanços conquistados pelas capitais ao longo desse período. Examinamos calçadas, rampas de acessibilidade, faixas e semáforos de pedestres, arborização, sistemas de ônibus e de trilhos, barcas, teleféricos, carros de aplicativos, além das bicicletas e a infraestrutura necessária para estimular o ciclismo urbano.

Modestamente, esperamos que este Estudo sirva como ferramenta de consulta aos cidadãos que queiram saber mais sobre a mobilidade em suas cidades, de forma que possam atuar para o melhoramento contínuo das condições nas calçadas, ciclovias e, principalmente no



Metro DF - Marcelo Camargo / Agência Brasil

transporte público. Também desejamos que os dados e avaliações aqui reunidas contribuam para estimular prefeitos, governadores e o governo federal a concretizar nas ruas aquilo que já está na lei desde 2012.

Agradecemos a todas as pessoas e organizações que apoiaram este nosso trabalho, com destaque para os nossos patrocinadores, a 99, Iosan, Itaú, Instituto Clima e Sociedade e também à parceria da EY e da Able-On, que nos ajudaram no tratamento dos dados. ■

SOBRE O ESTUDO MOBILIZE

Uma pesquisa inicial, em órgãos oficiais, universidades e organizações da sociedade revelou a existência de alguns bancos de dados já estruturados, embora incompletos, sobre os temas da mobilidade urbana. Para evitar redundâncias, a equipe do Estudo procurou analisar as informações disponíveis e compilá-las em formatos adequados para inserção e comparação com outros indicadores.

Após essa primeira avaliação dos dados disponíveis, definiu-se uma estratégia em três frentes de trabalho:

- Pesquisa de dados estatísticos em instituições como o IBGE, Embrapa, Secretaria Nacional de Mobilidade (Semob/MDR), além das prefeituras das capitais e órgãos de gestão metropolitana;
- Avaliações de campo sobre as condições de mobilidade nas capitais, com o apoio de parceiros locais, selecionados especialmente para essa atividade;
- Entrevistas com esses agentes locais sobre suas percepções subjetivas e com representantes das prefeituras e outros órgãos da gestão pública.

Essa abordagem permitiu entender, de um lado, as visões, propostas e limitações dos gestores públicos, e na outra ponta, apreender a experiência de colaboradores que saíram às ruas para caminhar, pedalar, circular de ônibus, trens, metrô, barcas, VLTs e BRTs, de forma a avaliar a qualidade, segurança e conforto dos meios de locomoção em suas cidades.

Em algumas capitais contamos com o apoio de coletivos, organizações sociais e grupos de pesquisa ligados a universidades, permitindo um mergulho mais abrangente nas condições das cidades. Exemplar foi o resultado obtido em Aracaju (SE), graças à participação intensa do Coletivo de Urbanismo Colaborativo (UrbocoLab). Destacamos, também, a participação do núcleo do Corrida Amiga, em Belo Horizonte, da organização Brasília para Pessoas, no Distrito Federal, do grupo de pesquisa Epura/UFMT, em Cuiabá, do Caminha Rio, no Rio de Janeiro, do Observatório de Mobilidade Salvador, do Centro de Defesa Ferreira de Sousa, em Teresina, e do Laboratório de Estudos em Acessibilidade e Mobilidade da UFPI.

A maior dificuldade para a conclusão deste trabalho foi encontrada nos gabinetes governamentais. Durante dois meses, a equipe procurou fazer contato com todas as prefeituras e encaminhou um questionário

com uma série de perguntas sobre a cidade, como a oferta de ônibus, trens, metrô, condições de calçadas, arborização, ciclovias e outras infraestruturas, além do estágio do plano de mobilidade e a maior ou menor abertura da gestão municipal para a participação da cidadania.

As melhores respostas vieram de Curitiba (PR) e de Salvador (BA), que atenderam a todas as questões rigorosamente dentro do prazo solicitado. A maioria das capitais exigiu uma intensa batalha de telefonemas, e-mails, contatos via whatsapp e outras formas de comunicação para a obtenção dos dados.

Em muitas capitais foi necessário o recurso à Lei de Acesso à Informação (LAI), mesmo assim com respostas parciais ou escapistas, sem resolução. Desta forma, em algumas cidades o Estudo não conseguiu fechar todos os campos de informação e também não contou com entrevistas de gestores públicos. ■



VLT RJ - Lauro Rechta

PANORAMA DA MOBILIDADE URBANA 2011-2022

Em 2011, ano de lançamento do Mobilize Brasil, poucas cidades brasileiras haviam iniciado projetos, planos ou simples reflexões sobre políticas públicas que estimulassem a mobilidade urbana sustentável. Assim, já em setembro daquele ano, a equipe de jornalistas do portal foi convocada para coletar informações sobre transportes públicos, calçadas, ciclovias, segurança no trânsito em 13 capitais do país. E desta forma quase acidental, nasceu o Estudo Mobilize 2011, primeira tentativa de um levantamento nacional sobre o tema da mobilidade sustentável, com dados de apenas nove cidades (Porto Alegre, Curitiba, São Paulo, Cuiabá, Brasília, Belo Horizonte, Rio de Janeiro, Salvador e Natal).

Entre os problemas encontrados, notava-se a progressiva migração de parte (30%) dos usuários do transporte público para o transporte individual, em carros e, especialmente, motocicletas, no período 2001-2011. Outra constatação que saltava aos olhos era o valor das tarifas dos transportes coletivos, já considerado alto para a renda da população dessas cidades.

Um terceiro aspecto observado no trabalho de 2011 era a carência de dados sobre os transportes nas cidades: poucas capitais sabiam a extensão de suas vias, algumas sequer conheciam os números de ônibus e táxis circulando em suas ruas e raríssimas conheciam a extensão de calçadas com boa acessibilidade.

Alguns meses depois, em janeiro de 2012, o governo federal promulgou a Lei 12.587, que estabelecia a Política Nacional de Mobilidade Urbana e previa o estímulo ao transporte público coletivo e à mobilidade ativa, a pé e por bicicleta. Mais do que isso, apontava a necessidade de que as cidades com mais de 20 mil habitantes elaborassem Planos de Mobilidade Urbana como condição para receberem recursos federais destinados a infraestruturas de mobilidade. Enfim, indicava um caminho avançado para os transportes urbanos, sintonizado com políticas adotadas pelos países mais desenvolvidos.

Veio 2013, com suas grandes manifestações contra as altas nas tarifas do transporte, seguiu-se o impeachment contra a presidenta Dilma Rousseff, em 2016, e nos anos seguintes os prazos para a elaboração dos planos de mobilidade foram sendo sucessivamente adiados. Originalmente, o limite se encerraria em abril de 2015, mas a última alteração (Lei 14.000/2020) propôs o limite de abril de 2022 para municípios com mais de 250 mil habitantes e abril de 2023 para aqueles entre 20 mil e 250 mil habitantes.



Marcelo Casati Jr. / Agência Brasil

CRISE CONTÍNUA

Mas, para além dos planos, passados esses dez anos da PNMU, a constatação é de que a crise no transporte coletivo se agravou, as tarifas continuam altas e os passageiros seguem em fuga para outras formas de locomoção, incluindo-se agora os carros de aplicativos e as bicicletas próprias ou de compartilhamento.

Houve sim alguns avanços, tímidos e trôpegos, nesses dez anos. Várias cidades iniciaram a implantação de alguns sistemas de corredores de ônibus, especialmente naquelas que sediaram jogos da Copa de 2014, além da Olimpíada, no Rio de Janeiro. O Rio, a propósito, foi a capital mais beneficiada por obras de mobilidade em todo o país, com a construção de teleféricos, de vários corredores BRTs e também da expansão do metrô e da implantação de linhas de VLT na região do Centro. Mesmo no Rio de Janeiro muitas obras, como os corredores de ônibus e os teleféricos, se mostraram problemáticas e pouco funcionais. Talvez o exemplo mais emblemático seja o do BRT Transbrasil, obra interminável, que se arrasta desde 2014.

Essa incompletude parece ser uma doença nacional. São Paulo, que optara por monotrilhos para as Linhas 15 e 17 de seu metrô pela rapidez prometida pelo sistema, ainda não conseguiu concluir as duas obras. Em Cuiabá, as composições do VLT que ligaria a cidade à vizinha Várzea Grande jazem no pátio de manobras enquanto aguardam o desfecho de uma queda de braços entre governantes. E em Manaus, os projetos de monotrilhos e VLTs prometidos para 2014 foram completamente esquecidos pelas autoridades, que agora apostam todas as fichas em faixas e corredores de ônibus. Comentários semelhantes, aqui omitidos para evitar redundâncias, poderiam ser feitos sobre Belo Horizonte, Recife, Belém, Brasília e outras capitais.

Talvez o avanço mais significativo ao longo desses dez anos da PNMU tenha ocorrido no campo teórico, com a incorporação dos conceitos de mobilidade sustentável pelas equipes técnicas das secretarias e departamentos de trânsito nos municípios. O sinal mais evidente – embora cosmético – é a mudança de nome dessas repartições, que passaram a adotar o termo “mobilidade” ao lado de trânsito ou transporte. E a adoção, pelo menos retórica, de ideias como a redução de espaços para carros particulares, a prioridade a pedestres e ciclistas, a necessidade de melhorar calçadas e ampliar a rede cicloviária, além da aceitação do conceito de reduzir velocidades para evitar sinistros de trânsito.

CICLISTAS E PEDESTRES

Nas ruas, além das faixas cicloviárias que passaram a ocupar parte do asfalto (ou das calçadas) em municípios de todo o país, há também um tímido avanço na integração entre bicicletas e transportes públicos, especialmente nas regiões metropolitanas.

O aspecto mais vergonhoso a ressaltar nesse período talvez seja o descompasso entre a Lei 12.587/2012 e o que se vê nas ruas em relação aos pedestres. Pelo texto legal, pessoas a pé ou em cadeiras de rodas deveriam ser a primeira prioridade nas políticas públicas. No entanto, apesar de várias leis municipais, cartilhas, manuais e campanhas, como a Calçadas do Brasil 2019, as condições para caminhar continuam humilhantes, mesmo nos bairros mais centrais das capitais mais ricas do país. Calçadas são intransitáveis, semáforos ainda priorizam o trânsito motorizado, e em muitos lugares os pedestres são obrigados a longos trajetos em passarelas para simplesmente atravessar uma avenida. Enfim, as autoridades ainda hesitam em praticar o que está previsto nas leis. ■

UMA CONSTRUÇÃO A MUITAS MÃOS

Este trabalho é resultado de uma rede que envolve profissionais de muitas áreas do conhecimento, incluindo os colaboradores (na verdade a maioria são colaboradoras) que atuaram nas capitais de todo o país. Esse grupo foi selecionado em um processo iniciado em 2021, a partir das redes sociais, considerando sua formação profissional, raça, gênero, rotinas de deslocamento nas cidades, modos de transporte normalmente utilizados e, especialmente, o interesse e experiência em pesquisas relacionadas aos temas da mobilidade. Inscreveram-se pessoas com perfis bem diferenciados, desde estudantes de nível técnico a professores universitários, incluindo formações diversas em engenharia, arquitetura, geografia, direito e medicina, entre outras.

Para obter dados oficiais, a equipe desenvolveu um amplo questionário em formato pdf editável que foi enviado por e-mail a todas as prefeituras das capitais, secretarias estaduais de transportes, além das empresas estatais que gerenciam os sistemas de trens, metrô, ônibus e barcas em cada cidade.

Páginas do formulário enviado às 27 prefeituras e órgãos metropolitanos

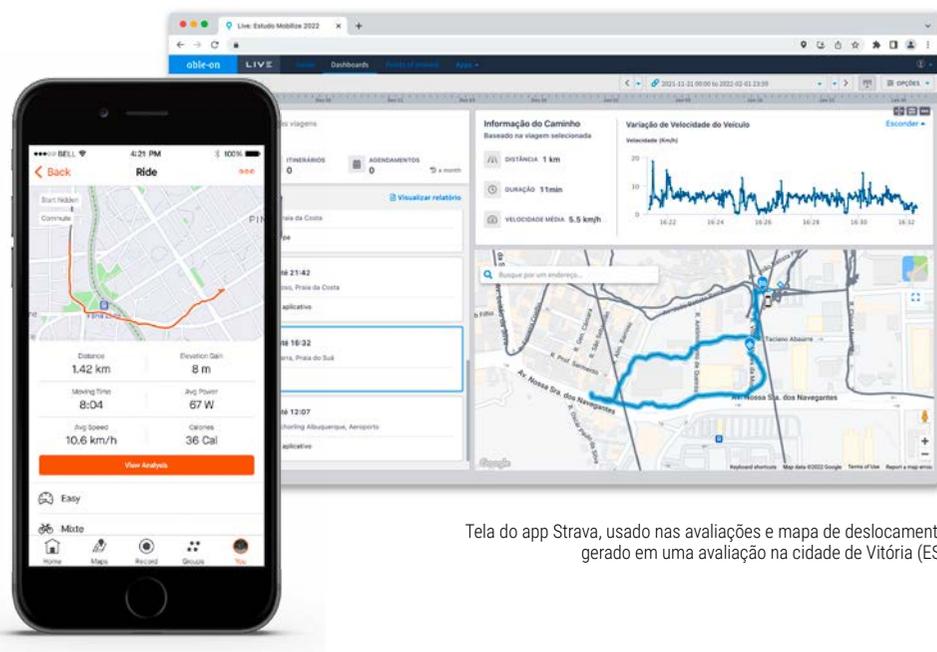
Para as avaliações de campo, procuramos criar um formulário em que os colaboradores podiam fazer registros sobre suas formas de mobilidade, desde as condições de calçadas, tempos semafóricos, segurança de trânsito e condição de ciclovias, até indicações sobre o conforto e qualidade das redes de transportes de massa. O uso dos smartphones foi a solução encontrada para marcar a localização e as rotas realizadas pelos avaliadores, de maneira a permitir a criação de um mapa dessas rotas. O objetivo era colher impressões, dados numéricos e imagens em cada viagem cotidiana.

Os colaboradores selecionados receberam uma ajuda de custo para complementar despesas e permitir o pagamento de viagens em carros de aplicativos, táxis e também no transporte público. Em algumas cidades, houve uma adesão importante de voluntários, que trabalharam sob a coordenação do avaliador selecionado.

Páginas do formulário de avaliação usado pelos colaboradores nas 27 capitais

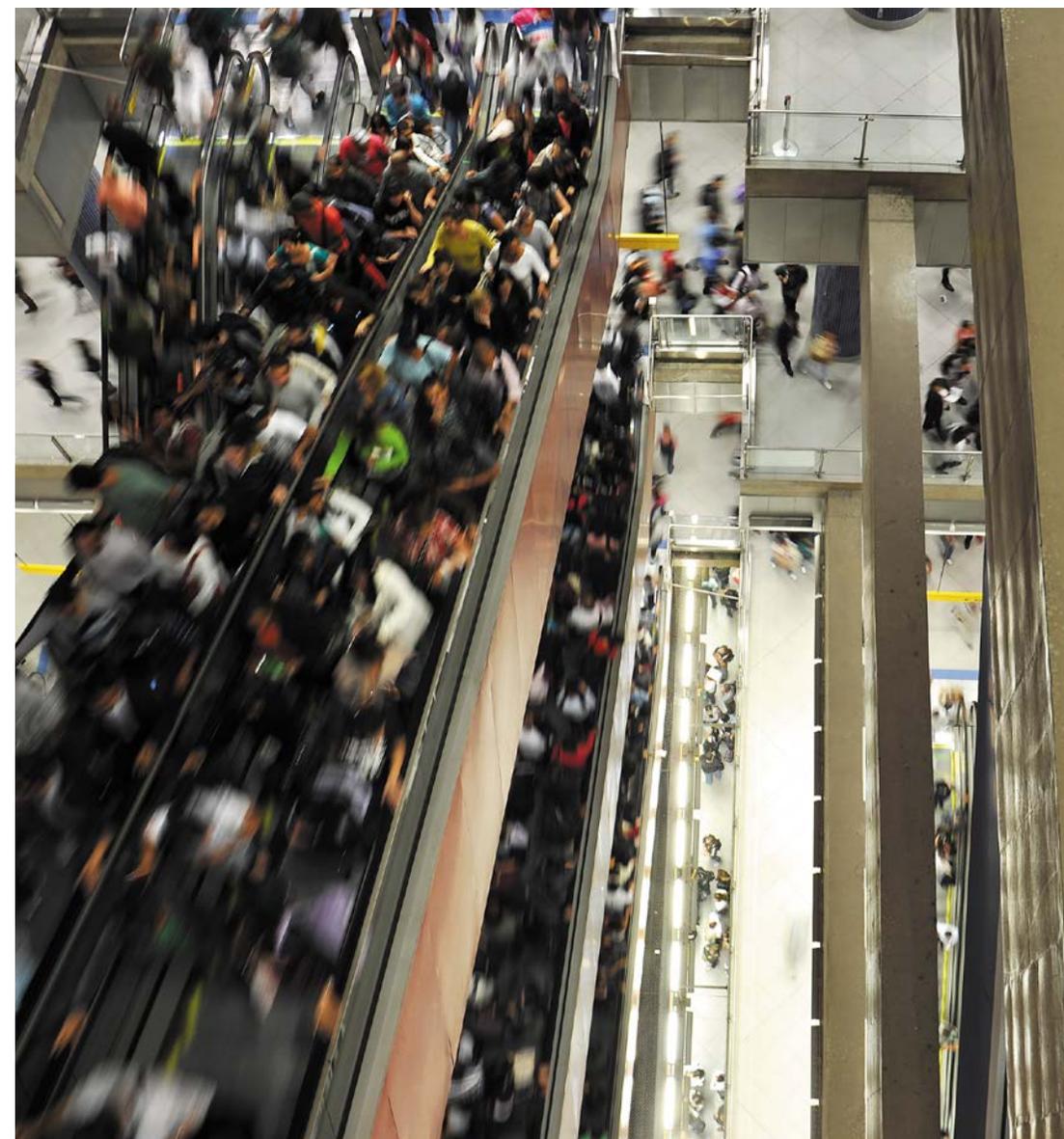
Concluída a seleção, foram realizadas três “lives” para treinamento e esclarecimento de dúvidas sobre o formulário de avaliações e também sobre a ferramenta para o traçado das rotas percorridas. Também foi criado um grupo de whatsapp para intercâmbio de informações e solução de problemas encontrados no trabalho de campo.

Para o traçado das rotas foi adotado o app Strava, geralmente utilizado para o registro de atividades esportivas, mas que se mostrou mais eficiente e prático para a obtenção e tratamento dos dados do que a ferramenta do Google, que experimentamos inicialmente. O Strava permitiu a visualização fácil e rápida de todas as viagens, a pé, em carros e transportes coletivos. ■



Tela do app Strava, usado nas avaliações e mapa de deslocamento gerado em uma avaliação na cidade de Vitória (ES)

Reprodução: able-on



Lauro Rocha

METODOLOGIAS ENVOLVIDAS

UM TRABALHO EM VÁRIAS FRENTES

O Estudo Mobilize 2022 nasce para tornar o universo da mobilidade urbana acessível e legível a qualquer cidadão que tenha interesse em se apropriar do tema. Não é exatamente um trabalho científico, mas talvez possa ser considerado um híbrido entre a ciência e o jornalismo. Assim, procuramos adotar alguns critérios de pesquisa e tratamento de dados para permitir uma leitura fluente da situação das políticas de mobilidade no Brasil, com seus avanços, tropeços e retrocessos.

Buscamos monitorar o desenvolvimento de ações nas capitais e, principalmente, compreender as necessidades das pessoas que dependem das condições de mobilidade urbana local para se desenvolver econômica, cultural e socialmente.

Bebendo na fonte de tantas outras iniciativas de compilação de dados – como o Mobilizados (ITDP), o MoveDados (Idec), o monitoramento do De Olho nos PlanMobs (UCB, BikeAnjo e Transporte Ativo), Ciclovias nas capitais (Aliança Bike), ou o mapeamento de Micromobilidade (LabMob UFRJ), para citar algumas – o Estudo Mobilize 2022 busca atualizar as estatísticas consultadas, seja através da coleta de novas informações diretamente com as prefeituras locais ou pela iniciativa de agregar a visão do usuário da mobilidade urbana. Um esforço que procura acrescentar um caráter mais qualitativo, que os números, por si só, não são capazes de fornecer.

Para isso, este trabalho exigiu o desenvolvimento de três metodologias distintas que se desdobraram paralelamente:

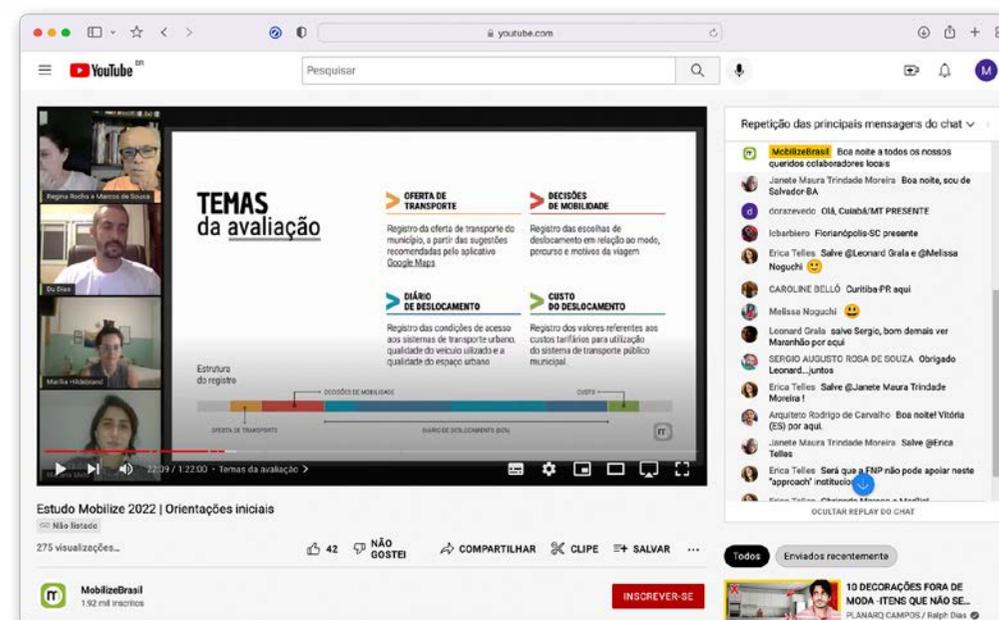
- Levantamento das condições locais de mobilidade, a partir dos deslocamentos cotidianos dos colaboradores nas capitais;
- Levantamento de dados disponíveis e coleta de informações com as prefeituras locais;
- Montagem de indicadores e tratamento das informações.

CONDIÇÕES LOCAIS DE MOBILIDADE

Para o levantamento das condições da mobilidade em cada capital foi necessário, em primeiro lugar, preparar a rede de colaboração. A expectativa inicial era de que grupos locais pudessem fornecer avaliações sobre suas formas habituais de deslocamento.

Selecionamos um coordenador em cada capital e definimos um mínimo de três avaliações, em raios de distância pré-determinados. Em algumas das cidades também contamos com pessoas interessadas em fazer registros voluntariamente. Coube aos coordenadores locais instruir esses voluntários e assumir a comunicação com as prefeituras, etapa que viria a se desenvolver na sequência.

Para alinhar conceitos e princípios da coleta entre todos os participantes, foi realizado um treinamento, [transmitido ao vivo](#), momento em que todos os envolvidos puderam levantar dúvidas e contribuir com melhorias na coleta de dados e avaliações. Nessa ocasião também foi instituído um canal de comunicação direta (via whatsapp) com a equipe de coordenação nacional do Estudo. Após uma rodada de testes e aprimoramentos, os colaboradores saíram às ruas, nos meses de dezembro de 2021, janeiro e fevereiro de 2022.



Reprodução da tela de uma das "lives" de treinamento da equipe

O registro dos deslocamentos foi estruturado a partir de seis grandes temas:

- Informações gerais;
- Oferta de transporte;
- Decisões de mobilidade;
- Diário de deslocamento;
- Custo do deslocamento e
- Informações pessoais do avaliador.

A tarefa, portanto, consistiu em registrar informações, como os modos e infraestruturas disponíveis em cada município, tempos de viagem, motivações nas decisões por determinado modo – mas também buscou acrescentar percepções e sensações acerca da qualidade dos sistemas e infraestrutura de mobilidade avaliados.

Nesse sentido, sugerimos que os colaboradores guardassem suas impressões de cada viagem-registro, utilizando ferramentas de gravação de áudio, vídeo e fotografia, bem como tomassem notas sobre as percepções em relação a: acesso aos sistemas públicos de transporte urbano; qualidade do veículo; qualidade do espaço público e segurança viária.

Por entender a limitação dessa abordagem, visto que a mobilidade de cada capital seria tratada a partir de vivências parciais e pessoais – incluindo características de gênero, raça e renda –, adotamos um recurso de georreferenciamento para permitir a comparação de cada deslocamento com a base espacial da cidade, suas condições históricas de urbanização e características socioeconômicas.

Para guiar e sistematizar o trabalho, além do formulário on-line, sugerimos que os colaboradores saíssem a campo munidos de uma versão impressa para inserir suas avaliações e anotações específicas de forma mais prática e segura. Posteriormente, para o envio das respostas, todos deveriam utilizar a versão eletrônica do formulário on-line, que incluía campos para upload de arquivos de fotos, vídeos e o envio do arquivo georreferenciado obtido com o app Strava.



Vale ressaltar que, dado o cuidado em trazer aspectos qualitativos para o Estudo, as opções de respostas tinham um formato graduado, num espectro entre ruim e ótimo. O formulário continha também espaços para inclusão de informações adicionais, caso os avaliadores sentissem essa necessidade. Conseguimos cumprir a meta mínima de três avaliações em cada capital, com exceção de Macapá, pela desistência de colaboradores na cidade. O Estudo foi fechado com um total de 170 avaliações válidas, o que representa uma média de 6,5 avaliações por capital. Felizmente tivemos um esforço maior em algumas, como Aracaju e São Paulo, com 21 e 14 registros, respectivamente. Nas demais contabilizamos uma variação entre três e onze avaliações. ■

MONTAGEM DAS BASES DE DADOS E INDICADORES

A listagem de dados do Estudo começou a ser idealizada ainda no mês de julho de 2021. Como ponto de partida, informações e temas levantados na edição de 2011 foram revisitados e, logo, aprimorados por novas tendências e questões que passaram a ocupar o debate sobre a mobilidade urbana nas grandes cidades ao longo desta década.

Num primeiro momento, temáticas já usualmente tratadas, como caminhabilidade e acessibilidade, estrutura para bicicletas, transporte individual, transporte público coletivo, projeto, obras, consumos, impactos e segurança foram apontadas como indispensáveis. Mas, outros aspectos, como a gestão, legislação, inovação e equidade na mobilidade urbana, também foram incluídos, para a compreensão do assunto de forma mais completa.

Finalmente, para facilitar a observação dos critérios e indicadores do Estudo, foram definidas seis temáticas principais. O objetivo era estruturar as coletas nas bases de dados existentes, direcionar o levantamento de informações diretamente com os municípios e possibilitar a orientação dos registros nas ruas do Brasil. São elas:

- Gestão
- Mobilidade a pé
- Mobilidade por bicicleta
- Transporte público coletivo
- Transporte individual motorizado
- Segurança viária

O eixo da Gestão engloba a elaboração de planos de mobilidade e cicloviário, a existência de manual e projetos de adequação das calçadas, regulamentações da operação de carros por aplicativo, realização de pesquisas para compreensão dos deslocamentos na capital (Pesquisas Origem-Destino) e levantamento do número de servidores com exercício vinculado ao tema na estrutura municipal.

Os demais tópicos tratam dos modos de transporte específicos e suas infraestruturas correlatas. Para a mobilidade ativa, que abrange os deslocamentos a pé e por bicicleta, buscamos explorar quantitativos referentes às calçadas e travessias, a extensão da malha cicloviária, o número de paraciclos e o total de bicicletas públicas compartilhadas disponíveis nas capitais. O transporte público coletivo foi o assunto que mais mobilizou indicadores e questões. A proporção da frota de ônibus em relação à população, extensão de vias exclusivas ou preferenciais para esses veículos, aspectos tarifários e de integração, percentual da



Lauro Rocha

população atendida pelos sistemas e extensões das redes de média e alta capacidade representam os aspectos principais.

No transporte individual, focamos na disponibilidade e acessibilidade de carros por aplicativos, táxis e na proporção da frota de carros e motos. Por fim, em dados de segurança viária, trabalhamos com a apresentação das taxas de mortalidade por tipo de veículo.

Em primeiro lugar, para a composição dos indicadores pretendidos, optamos por buscar informações já trabalhadas em outras pesquisas ou bases de dados de âmbito nacional. Essa decisão se justificava tanto por evitar a duplicação dos esforços – e recursos – empenhados anteriormente por outras organizações, como também por referenciar e dar publicidade ao trabalho por elas já realizado.

O segundo passo consistiu no encaminhamento de questões específicas em cada um dos temas para as prefeituras das capitais, objetivando o levantamento de dados mais atualizados, que não haviam sido encontrados ou não estavam disponíveis no primeiro momento da pesquisa.

Além das informações descritas anteriormente, a partir desse outro movimento de coleta, buscamos levantar as legislações, pesquisas e manuais sobre modos ativos no tema; números referentes às extensões das infraestruturas viárias e quantidades totais de elementos de sinalização para pedestres; aspectos tarifários vigentes, número total de veículos e características da frota circulante do transporte público, e; informações sobre a disponibilidade de estacionamento para bicicletas, para citar os mais relevantes.

Como forma de garantir um certo controle no recebimento dessas informações entre todos os municípios, elaboramos um segundo formulário, um documento em PDF, que oferecia campos para respostas, mas não permitia modificações dos conteúdos. O arquivo continha nove tópicos distintos e 53 perguntas objetivas, com a definição das unidades de medidas e campos para a discriminação da fonte e ano de referência de cada uma das informações respondidas.

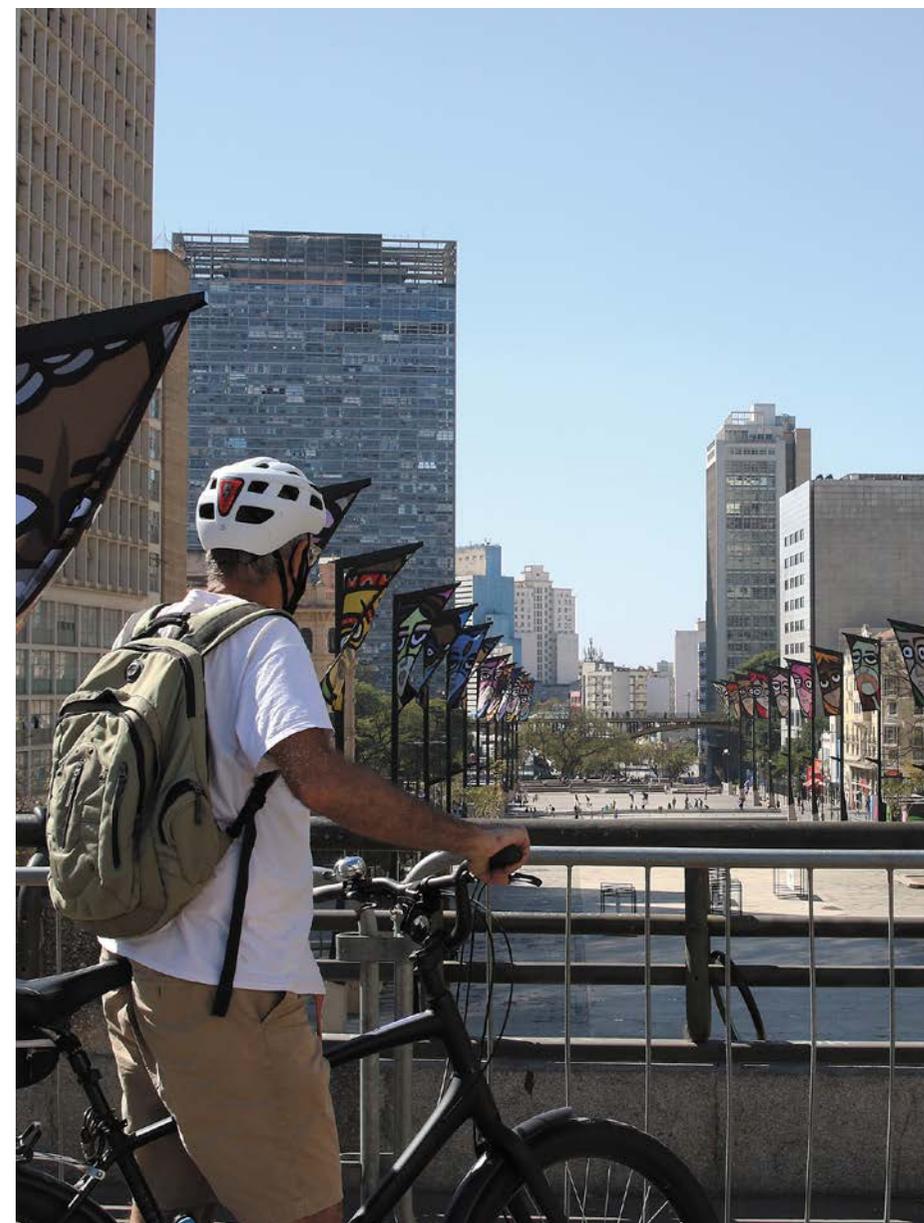
Antes de enviar o questionário, a equipe do Estudo entrou em contato com as assessorias de comunicação das municipalidades solicitando que as demandas fossem encaminhadas às secretarias competentes. Era recomendado que o formulário fosse devolvido em prazo inicial de duas semanas. Por último, solicitamos uma entrevista com o gestor da pasta para obter maiores detalhes sobre projetos e obras em curso na cidade.

Algumas prefeituras foram mais morosas na entrega das informações. As exceções foram Curitiba e Salvador, que responderam prontamente, mas em muitas capitais tivemos que recorrer à Lei de Acesso à Informação (LAI).

TRATAMENTO DOS DADOS

As informações recebidas foram tabuladas em uma planilha, que revelou várias lacunas nos dados enviados pelas prefeituras. Para preenchê-las, foi necessária uma pesquisa metódica sobre cada uma das capitais, diretamente nos sites dos municípios, em diários oficiais e, também na plataforma MobiliDados (ITDP), a partir dos mapas com infraestrutura cadastrada.

Ao final, todas as informações foram processadas pela equipe de engenharia de dados da consultoria EY, trabalho que permitiu a geração de um Painel de Dados, que contém a maior parte das informações coletadas. ■



Rovena Rosa / Agência Brasil

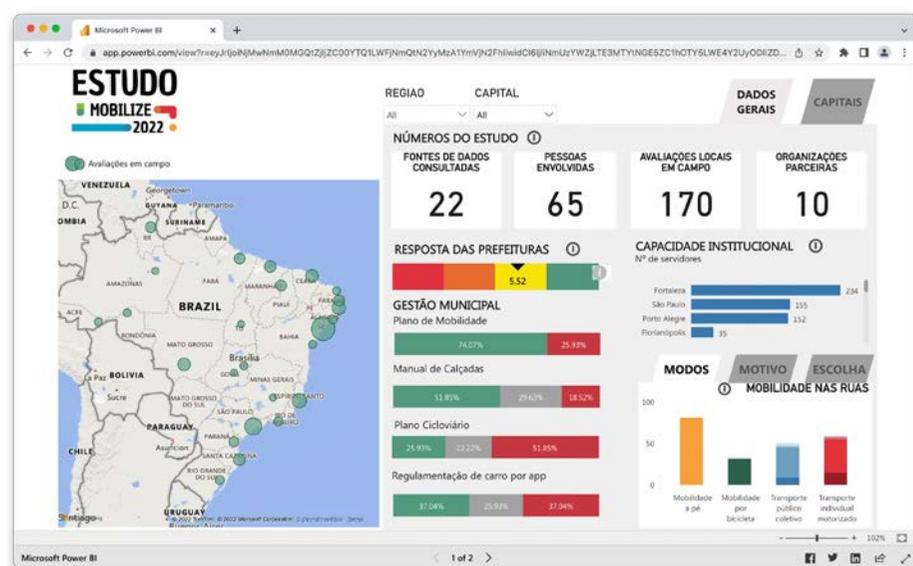
FERRAMENTAS DE CONSULTA

O Painel de Dados e todos os materiais que compõem o Estudo Mobilize 2022 estarão disponíveis em um canal do Mobilize Brasil. Todos os conteúdos específicos, como a base de indicadores, os dados brutos coletados em campo pelos colaboradores locais, os dados tabulados recebidos pelas prefeituras e os formulários preenchidos serão abertos para consulta pública no drive do Estudo Mobilize Brasil.

O Painel de Dados busca oferecer uma navegação inicial com os dados reunidos em nível nacional, focalizando especialmente aspectos do tema de gestão. Na aba “Capitais” é possível optar por assuntos específicos, que ativam os respectivos indicadores, na mesma lógica já mencionada, com os temas gerais do Estudo: Mobilidade a pé; Mobilidade por bicicleta; Transporte público coletivo; Transporte individual motorizado; Segurança viária.

No quadro “Mobilidade na Prática” é possível conferir as avaliações de temas referentes aos modos de transporte utilizados pelos pesquisadores de campo.

Recomenda-se que a navegação seja exploratória, de forma a aproveitar, ao máximo, o recurso dos cliques. O Painel de Dados também oferece um espaço para a comparação dos indicadores das capitais com as médias brasileiras. ■



Tela do Painel de Dados



Lauro Rocha



ESTUDO

MOBILIZE
2022

Mobilidade urbana em
dados e nas ruas do Brasil

A MOBILIDADE, DE ARACAJU A VITÓRIA

Nas próximas páginas, textos e gráficos resumem os “achados” em cada uma das capitais brasileiras.

Há boas notícias em algumas cidades, mas, no conjunto o país ainda não acordou para os ganhos que uma mobilidade mais sustentável poderá trazer em saúde, qualidade ambiental e economia de recursos públicos.



ARACAJU

André Moreira - Pref. de Aracaju



CIDADE AMPLIA PISTAS PARA CARROS E ÔNIBUS. MAS FALTA SOMBRA

Prefeitura investe em novas avenidas, ciclovias, renovação de calçadas e constrói 17,8 km de faixas exclusivas de ônibus. Mas, os pedestres e ciclistas seguem sob o calor do sol

À primeira vista, Aracaju parece ser uma localidade muito agradável para caminhar ou conduzir uma bicicleta. Seria assim, não fosse o clima quente e úmido e a arborização cada vez mais rarefeita nas ruas da cidade, afirma Emyly Lima, estudante de arquitetura e urbanismo da Universidade Federal de Sergipe e coordenadora do Estudo Mobilize na capital sergipana.

Em sua visão, os projetos e obras de mobilidade urbana de Aracaju trazem aspectos positivos, mas resultam, também, em perdas para a cidade. "De um lado temos muito investimento em mobilidade, boa distribuição de ciclovias e ciclofaixas por todo o território; de outro lado temos a derrubada de mais de 300 árvores com mais de trinta anos, no canteiro central da avenida Hermes Fontes, para alargar e criar um corredor de ônibus. Então, é preciso discutir que mobilidade é essa que estamos propondo para Aracaju", comentou a futura arquiteta.

Ela avalia que nos últimos anos a cidade teve alguns bons avanços na área de mobilidade, mas ressaltou que o problema é que esse investimento priorizou quem circula de automóvel. "Por mais que tenhamos uma malha viária de melhor qualidade, a falta de investimentos no transporte coletivo faz com que as pessoas migrem para o carro, o que acaba provocando mais engarrafamentos, comprometendo também a circulação do transporte coletivo".

O superintendente Municipal de Transportes e Trânsito (SMTT), Carlos Renato Telles Ramos, explicou que a Prefeitura de Aracaju colocou em prática, desde 2018, um Projeto de Mobilidade Urbana que inclui quatro

MOBILIDADE NAS RUAS

Avaliações de **TRANSPORTE PÚBLICO**
2 de 21 avaliações totais

Tempo médio de viagem: **20 min.**

Tempo médio de espera: **6 min.**

Acesso aos sistemas 😞

Qualidade do veículo 😞

PLANO DE MOBILIDADE: **em Revisão**, aprovado em 2012



ÁREA URBANA
115,11 km²



FROTA DE ÔNIBUS
544 veículos



POPULAÇÃO
664.908 habitantes



FAIXAS E CORREDORES PARA ÔNIBUS
17,80 km



TARIFA BÁSICA DO TRANSP. PÚBLICO
R\$ 4,50



EXTENSÃO DE CICLOVIAS
75,00 km



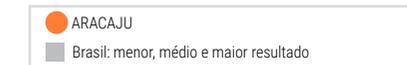
EXTENSÃO DE VIAS
1.245,00 km



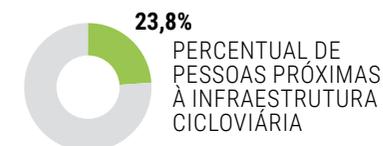
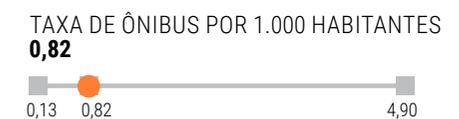
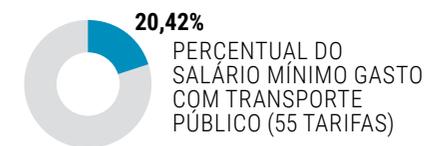
BICICLETAS PÚBLICAS
não tem sistema em operação



SISTEMA DE TRILHOS
não tem



Para consultar as fontes dos dados veja [Referências](#)



ARACAJU

MOBILIDADE NAS RUAS

Avaliações de **TRANSPORTE INDIVIDUAL MOTORIZADO**

8 de 21 avaliações totais

Tempo médio de viagem: **6 min.**

Custo médio despendido: **R\$7,20**

Qualidade de carro por aplicativo 😊

MOBILIDADE NAS RUAS

Avaliações de **TRANSPORTE ATIVO**

14 de 21 avaliações totais

Qualidade do espaço público 😊

Arborização ●○○○

Grau de atratividade ●○○○

Segurança viária 😊

corredores de transportes - Beira Mar, Hermes Fontes, Augusto Franco e Centro/Jardins -, além da renovação nos abrigos de passageiros e a reforma e construção de novos terminais para o transporte coletivo. Os quatro corredores têm extensão total de 17,8 km de extensão, com faixas exclusivas que priorizam o transporte público. O objetivo, lembra Renato Telles, é reduzir em até 20% o tempo de viagem dos ônibus, de maneira a oferecer "mais agilidade ao sistema e mais comodidade aos passageiros". Lembrou, ainda, que a Prefeitura de Aracaju está investindo em uma Central de Controle Operacional (CCO) do trânsito, "com mais de 100 câmeras nos principais corredores da cidade, o que permitirá um maior monitoramento e fiscalização do trânsito", inclusive [sic] nas faixas exclusivas de ônibus.

Mas, além da baixa prioridade ao transporte coletivo, Emyly Lima acredita que o valor da tarifa dos ônibus - muito alta para a renda das pessoas - é outro fator que acaba levando os usuários a adotarem o transporte em carros e motocicletas. O problema da fuga de passageiros já é reconhecido pela gestão municipal, com a agravante da Covid 19 e dos sucessivos aumentos dos preços do óleo diesel, conforme explicou o superintendente da SMTT. Telles Ramos explicou que para amenizar essa crise, a prefeitura encaminhou projetos de leis emergenciais já recebidos e aprovados pela Câmara de Vereadores que têm o objetivo de subsidiar o transporte público. Uma delas reduz em 2% a alíquota do Imposto Sobre Serviços de Qualquer Natureza, que incide sobre serviços do transporte por ônibus. A segunda proposta aprovada institui o Programa Provisório de Custeio Extra Tarifário de Gratuidade nos Transportes Coletivos Urbanos às pessoas com deficiência e seus acompanhantes, em Aracaju, além de autorizar o pagamento antecipado, de forma transitória e excepcional, do vale-transporte, aos servidores municipais.

Em relação aos modos ativos de mobilidade, Emyly Lima vê limitações para o uso da bicicleta em Aracaju, em especial a falta de integração das ciclovias e ciclofaixas, que não formam uma rede. "Também não há integração entre o transporte público e as ciclovias, o que permitiria às pessoas fazer parte de seus deslocamentos com bicicleta e depois seguir de ônibus até os seus destinos", explicou a parceira do Estudo Mobilize.

A topografia da cidade, diz ela, é muito favorável para quem queira pedalar ou caminhar. Esse cenário permitiria que as pessoas pudessem caminhar mais e usar uma bicicleta como meio de deslocamento e também de lazer.

“O problema é a combinação do calor com a falta de arborização adequada. É mais fácil encontrar as grandes árvores nas praças e parques, mas infelizmente, essas áreas não são bem cuidadas. Assim, acaba sendo desagradável caminhar em Aracaju, e isso também leva muita gente a optar pelo automóvel, o que faz com que as ruas do centro histórico tenham se transformado em um grande estacionamento”, explica a estudante.

PEDESTRES, CALÇADAS E ARBORIZAÇÃO

Em relação à mobilidade ativa, a Prefeitura de Aracaju respondeu por meio de sua Secretaria Municipal da Comunicação. Segundo a nota recebida, "a prefeitura entende que a problemática das calçadas é algo histórico, e vem trabalhando para alterar essa realidade" por meio de projetos e obras da Empresa Municipal de Obras e Urbanização (Emurb), para "assegurar a

acessibilidade para a população com a construção de rampas e calçadas, além da correção e restauração de passeios públicos em todas as obras que estão sendo realizadas na cidade". O texto também repete o argumento que isentaria o poder público de qualquer responsabilidade pelas calçadas:

"O Código de Urbanismo determina que o proprietário do imóvel é o responsável pela manutenção do passeio público que corresponde ao terreno de sua unidade habitacional, sendo da obrigação de cada um manter a estrutura em condições seguras para os pedestres, de acordo com a legislação".

Sobre a cobertura vegetal nas ruas da cidade, a nota da prefeitura destacou o programa "Aracaju Mais Verde" como um dos projetos que integram o planejamento estratégico para expandir e melhorar a cobertura de arborização da cidade, "sobretudo com árvores da vegetação nativa e que sejam indicadas para as ruas e avenidas". O programa, diz o texto, está realizando o levantamento técnico sobre as árvores existentes na cidade de forma a obter um diagnóstico da situação de plantio e da concentração de árvores em diversas áreas da cidade, assim como as informações sobre a condição dessas árvores e da necessidade ou não de substituição ou incremento de plantio em determinados locais.

“A expectativa é adicionar cinco mil novas árvores a cada ano na cidade, “o que facilitará naturalmente a mobilidade, seja por meio de caminhadas, de bicicleta ou outros meios de transportes similares”, completa a nota da Prefeitura.

BICICLETAS E CICLOVIAS

A prefeitura informou que vem investindo na construção de novas ciclovias ou ciclofaixas, e na interligação das infraestruturas existentes. Conforme a nota, a prefeitura está incluindo ciclovias ou ciclofaixas em todas as novas obras viárias entregues pela gestão, e que paralelamente estão sendo desenvolvidos projetos de interligação das ciclovias existentes. Quanto à integração entre o transporte coletivo e o ciclismo urbano, a gestão municipal registra a inauguração recente do novo Terminal do Mercado, onde foi instalado um bicicletário. E confirmou, lacônica, que os outros cinco terminais terminais de ônibus não têm mesmo esse apoio para a guarda das bicicletas. ■



André Moreira - Pref. de Aracaju

MOBILIDADE NAS RUAS

Avaliações de **TRANSPORTE PÚBLICO**

2 de 21 avaliações totais

😊 Acesso aos sistemas

●○○○ Integração bicicleta

MOBILIDADE EM DADOS

Mobilidade por **BICICLETA**

% de estações de Transporte Público com oferta de paraciclos/estações de bicicleta pública compartilhada: **1,39%**

ACESSO ÀS INFORMAÇÕES

A Prefeitura de Aracaju respondeu com algumas falhas ao formulário enviado pelo Mobilize Brasil. Houve alguma dificuldade para o contato inicial com as secretarias envolvidas, o que gerou certo atraso para a realização das entrevistas, respondidas de forma protocolar.



METRÓPOLE AMAZÔNICA BUSCA SAÍDA NAS VIAS LÍQUIDAS

Com o transporte sobre pneus em crise, capital paraense quer ampliar BRTs e integrá-los ao sistema de barcas que servem às ilhas do município. Há também o sonho de ser a "cidade da bicicleta"

Há de fato uma "Belém do Pará" que impressiona pela beleza natural de suas muitas ilhas, rios e igapós, e pelo centro histórico dotado de um patrimônio cultural e arquitetônico riquíssimo - embora nem sempre bem cuidado - que remete aos tempos da "belle époque" do ciclo da borracha. Mas, para os belenenses, esses espaços admiráveis estão longe de compensar as dificuldades vividas no dia a dia, sobretudo nas ruas das periferias, onde o que se vê é muita precariedade e falta de serviços e equipamentos públicos básicos, sugestivos do descaso de parte do poder público.

A constatação é do estudante de engenharia Carlos Sarraf, colaborador do Estudo Mobilize na capital paraense, com base em sua experiência nas calçadas, ônibus, e nas barcas que fazem a travessia para as várias ilhas que compõem o território de Belém.

“ São muitos os problemas para exercer o simples ato de caminhar aqui em Belém... Não há um padrão. Cada um constrói do jeito que quer, por isso nenhum trecho de calçada é contínuo. O piso tátil, quando aplicado, ocupa um trecho sim, outro não... E nas travessias, se há rampa para cadeirantes, em geral estão em mau estado de conservação ou são mal instaladas”.
(Carlos Sarraf, colaborador do Estudo Mobilize)

Essa percepção coincide também com o resultado de Belém na [Campanha Calçadas do Brasil](#), realizada pelo Mobilize Brasil em 2019,



PLANO DE MOBILIDADE: **Vigente**, aprovado em 2016

ÁREA URBANA
199,48 km²



POPULAÇÃO
1.499.641 habitantes



TARIFA BÁSICA DO TRANSP. PÚBLICO
R\$ 4,00



EXTENSÃO DE VIAS
não informado



SISTEMA DE TRILHOS
não tem



SISTEMA HIDROVIÁRIO
52,80 km e 11 estações



FROTA DE ÔNIBUS
1.088 veículos



FAIXAS E CORREDORES PARA ÔNIBUS
24,00 km e 22 estações de BRT



EXTENSÃO DE CICLOVIAS
114,00 km

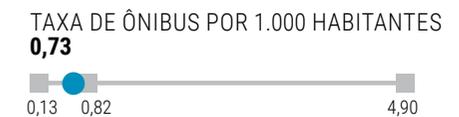
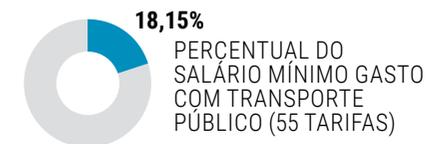


BICICLETAS PÚBLICAS
não tem sistema em operação



● BELÉM
■ Brasil: menor, médio e maior resultado

Para consultar as fontes dos dados veja [Referências](#)



BELÉM

MOBILIDADE NAS RUAS

Avaliações de **MOBILIDADE A PÉ**
4 de 7 avaliações totais

Qualidade do espaço público 🙄

Arborização 🟡🟡🟡

Segurança viária 🙄

Semáforos e tempo de travessia 🟡🟡🟡

quando os passeios da cidade ficaram com a nota 4,52 (numa escala de zero a dez).

ARBORIZAÇÃO

O que poderia tornar a caminhada urbana mais confortável seria uma presença maior de árvores, acredita Carlos Sarraf, lembrando que Belém é uma cidade quente a maior parte do ano. “Mas, até o momento, não vejo nenhum plano de gestão de calçadas, de arborização urbana, ou qualquer projeto local que priorize a mobilidade ativa”, observa. Segundo o pesquisador, na periferia é muito difícil encontrar uma rua sequer que seja efetivamente arborizada: “Apenas no centro e, mesmo aí, só as principais”, acrescenta. Ele lamenta que a arborização da cidade é antiga, feita com mangueiras, e que muitas, por falta de manutenção, acabam caindo e danificando as calçadas.

Se falta cobertura vegetal à cidade, e as calçadas são ruins, um aspecto positivo destacado pelo pesquisador são os semáforos, que em Belém abrem durante um bom tempo para a passagem do pedestre, permitindo travessias seguras. Essa informação é reforçada por outra da Prefeitura, de que dos 16 semáforos exclusivos para pedestres, nove têm botoeiras sonoras, o que revela preocupação da gestão com a segurança de deficientes visuais.

CICLOVIAS E CICLOFAIXAS

Plana e agraciada com um clima bem regular, Belém ostenta um movimento importante de bicicletas nas ruas. E não por acaso, a gestão atual da Prefeitura prometeu transformar a capital em uma “Cidade das bicicletas”, com mais ciclovias e outros recursos de apoio ao uso das bikes para o transporte cotidiano. Mas, nas pesquisas para o Estudo Mobilize, a Prefeitura registrou o dado de que em maio de 2022 Belém contava com 114 km de ciclovias/ciclofaixas, instaladas em 41 vias. E consta que a cidade não tem paraciclos, bicicletários públicos e nem um sistema de bicicletas públicas compartilhadas.

Em julho, porém, durante o Fórum Social Pan-Amazônico (Fospa), a Superintendência Executiva de Mobilidade Urbana de Belém (Semob) indicou uma ampliação da malha cicloviária e informou que a cidade já teria 134,89 km de vias para bicicletas.

Carlos Sarraf confirma que Belém conta com trechos importantes de ciclovias e ciclofaixas, bastante utilizados pelos belenenses e mais ou



Tassia Barros Gomes



Carlos Sarraf

menos conservados pela Prefeitura. Porém, o que há em comum a todas é a falta de conexão entre essas vias: “Isso faz com que o ciclista acabe tendo de passar por muitos trechos sem a infraestrutura de segurança”, explica o colaborador.

Sintoma de tantos problemas, ainda, é o fato de a Semob não ter atendido aos insistentes pedidos de uma entrevista para esclarecimentos sobre as metas de mobilidade na capital do Pará.

TRANSPORTE PÚBLICO

Em maio, uma greve salarial paralisou por dois dias os ônibus urbanos na Região Metropolitana de Belém, deixando mais de um milhão de pessoas prejudicadas. Um mês antes, o aumento das tarifas de R\$ 3,60 para R\$ 4,00, gerou protestos dos usuários nas ruas da cidade. São sinais da crise do transporte, que afeta várias cidades do país, e que se reflete em ônibus lotados, mais tempo de espera nos pontos e outros problemas que penalizam a população, especialmente os mais pobres.

Em Belém não é diferente, diz o coordenador do Estudo Mobilize: “Não há bilhete único para todas as linhas e em geral, a tarifa dá direito a apenas um trecho, sem integração. E temos uma frota antiga, com veículos bem velhos, sendo comum os carros apresentarem defeito durante o percurso, e também problemas nos elevadores para cadeirantes”. Sarraf conclui que com essa falta de qualidade, o preço pago pelo serviço prestado é muito alto.



Semob Belém

MOBILIDADE EM DADOS

TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO

Idade média da frota: **7 anos**
Veículos do transporte público acessíveis: **100%**

Entrada de uma nova estação hidroviária em Belém



Semob Belém

Ciclista trafega em pista de BRT

“Acredito que, para ter qualidade de vida, as pessoas têm o direito de se deslocar em segurança e conforto no modo de deslocamento que escolheram, e fazer isso no menor tempo possível, para poderem aproveitar a cidade e o convívio dos amigos, de outras pessoas. Essa é minha motivação pela área”.
(Carlos Sarraf, colaborador do Estudo Mobilize)

A DEMORA DO BRT

Nas respostas ao Estudo Mobilize, a Prefeitura de Belém informou que a frota de ônibus da cidade é composta por 1.088 veículos, todos com elevadores para acessibilidade. A idade média da frota, segundo a Prefeitura, está em cerca de sete anos.

Uma solução que poderia promover transporte de melhor qualidade, o Bus Rapid Transit (BRT), levou uma década para ser implantado, e ainda não se completou. Atualmente o sistema de corredores exclusivos opera com quatro linhas: Mangueirão, Tapanã, Maracacuera e São Brás. Mas a integração – física e tarifária – com as linhas mais periféricas ainda não foi efetivada, o que é motivo de reclamação dos usuários do BRT.

Em julho, a Prefeitura de Belém anunciou um projeto para a implantação de um novo BRT nos corredores Almirante Barroso, Augusto Montenegro e Centenário, interligando-os ao distrito de Icoaraci e ao Centro de Belém, para a circulação do transporte coletivo. Esses corredores, conforme o anúncio, terão 55,5 km de extensão e trarão ganhos para um milhão de pessoas.

Por enquanto, ante a falta de transporte público, parte dos moradores da região de Belém migra para opções individuais, como o carro particular e a motocicleta, incluindo os mototáxis. Em março de 2022, apenas na capital havia mais de 500 mil veículos registrados na Senatran, e destes quase 400 mil eram automóveis, caminhonetes, motos, motonetas e ciclomotores. Esse crescimento da frota particular tem gerado uma disputa desenfreada pelos espaços de estacionamentos nas ruas, não raro sobre faixas exclusivas de ônibus, ciclofaixas e mesmo sobre as calçadas, muitas vezes com apoio de “guardadores de carros”.

CIDADE FLUVIAL

Uma alternativa seria o transporte aquaviário, que parece lógico em uma cidade margeada por rios. Mas o sistema de barcas em Belém ainda não

dispõe de estrutura bem planejada que ofereça, por exemplo, integração com outros modos de transporte.

O coordenador do Estudo Mobilize detalha como funciona o transporte por barcas: “O transporte hidroviário aqui acontece em diversas escalas: temos desde as pequenas embarcações, canoas com as quais os ribeirinhos se deslocam, até barcos maiores, por exemplo os que fazem a travessia de Belém a Cotijuba, que é uma das ilhas que do território de Belém. Há também um deslocamento que tem se tornado mais comum, que é o Belém-Cumbu, ilha que faz parte da região de Belém, e que é feito com barcos um pouco menores. Já nas ilhas do Mosqueiro e do Outeiro, a transposição é feita por ponte, embora após um acidente ocorrido no Outeiro, a travessia venha sendo feita provisoriamente por balsa ou catamarã”.

Nos terminais do transporte hidroviário, há uma boa infraestrutura, elogia Sarraf, baseado na sua experiência pessoal com os terminais que utiliza. “Soube que a Prefeitura no momento está reformando e construindo alguns outros terminais”, lembrou o pesquisador.

A informação foi confirmada pelo anúncio do projeto Corredor Fluvial de Belém, proposta também apresentada no Fórum Social Pan-Amazônico para atender aos quase 70 mil habitantes que vivem nas 39 ilhas do território belenense. A ideia é a reformatação dos corredores de transporte fluvial para integrar o transporte hidroviário ao sistema de transportes públicos da cidade. Para isso, a Semob planeja reestruturar os terminais já existentes e implantar novos terminais-portos, dimensionados de acordo com a demanda de passageiros e também de cargas.

“Os rios de Belém são como estradas naturais e seus veículos são os barcos, que podem ser considerados mais econômicos e menos poluentes que os demais modos de transporte. Mas, apesar das vantagens do modo aquaviário e da potencialidade natural da região, este modo não foi bem aproveitado”.
(Onofre Veloso, diretor de Mobilidade da Semob, em entrevista à Agência Belém) ■



Semob Belém

BELO HORIZONTE

CMBH - Câmara



PREFEITURA PROMETE INOVAÇÕES NA MOBILIDADE ATIVA. PARA BREVE

Capital mineira avançou em BRTs, mas ainda tem grandes carências no metrô, calçadas e infraestrutura para bicicletas. Agora, a Prefeitura aposta na mobilidade a pé e por bikes

Concebida para abrigar até 200 mil habitantes em cerca de 8,8 km², Belo Horizonte escapou completamente aos planos de seu mentor, o engenheiro e urbanista Aarão Reis. Hoje a área urbanizada ocupa quase todo o território do município e abriga sua população de 2,5 milhões de pessoas, além de mais 3,5 milhões que vivem nos 34 municípios de sua região metropolitana (IBGE 2020). A frota registrada na cidade (Senatran, março 2022) atinge 2,4 milhões de veículos motorizados, a maioria carros, caminhonetes, motocicletas e motonetas, o que poderia sugerir o índice de um veículo por habitante. Mas, como se sabe, boa parte das frotas de locadoras e de outras empresas têm seus veículos registrados na capital mineira, calculando-se que quase 600 mil dessas unidades na verdade circulem em outras cidades do país.

De qualquer forma, as ruas largas planejadas no século 19 já não são capazes de drenar o fluxo cotidiano de carros, motos, caminhões e ônibus que chegam, saem, cruzam ou circulam em Belo Horizonte. Já em 2011, no primeiro *Estudo Mobilize*, motoristas de ônibus urbanos reclamavam dos tempos de viagem em algumas linhas da cidade e referiam-se ao “caos no trânsito” como um fenômeno cotidiano.

Belo Horizonte foi uma das capitais brasileiras que recebeu jogos da Copa do Mundo de 2014 e, por isso, tinha a expectativa de implantação de uma nova linha do metrô (Pampulha-Savassi), o que não se realizou. O metrô de Belo Horizonte continua com as 19 estações de 2011 e cerca de 37 km de trilhos. Os planos também previam a construção de corredores de ônibus



PLANO DE MOBILIDADE: **Vigente**, aprovado em 2013

ÁREA URBANA
314,28 km²



FROTA DE ÔNIBUS
2.398 veículos



POPULAÇÃO
2.521.564 habitantes



FAIXAS E CORREDORES PARA ÔNIBUS
71 km e 45 estações de BRT



TARIFA BÁSICA DO TRANSP. PÚBLICO
R\$ 4,50



EXTENSÃO DE CICLOVIAS
94,13 km



EXTENSÃO DE VIAS
5.149,76 km



BICICLETAS PÚBLICAS
100 bikes e 14 estações



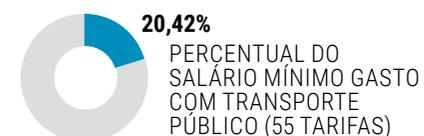
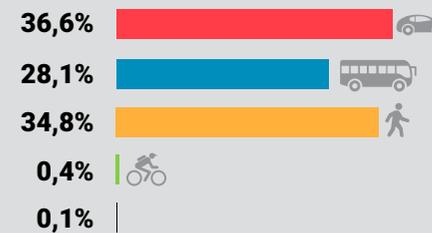
SISTEMA DE TRILHOS
37,00 km e 19 estações



● BELO HORIZONTE
■ Brasil: menor, médio e maior resultado

Para consultar as fontes dos dados veja [Referências](#)

DIVISÃO MODAL



TAXA DE ÔNIBUS POR 1.000 HABITANTES
0,96



TAXA DE HABITANTES POR BICICLETA PÚBLICA



BELO HORIZONTE



Prefeitura de BH

Acima, bicicleta pública do sistema Bike BH
À direita, ciclofaixa no bairro Santa Teresa



Prefeitura de BH

BRT, que resultaram em quase 23 km dessas pistas exclusivas e 45 estações de embarque. No total, a cidade conta com 71 km de faixas exclusivas e corredores para a circulação de seus 2.398 ônibus, conforme informações da Prefeitura, um pouco menos do que os 2.870 coletivos informados pela gestão municipal em 2011.

Também já em 2011, a cidade contava com o programa Pedala BH, que tinha a pretensão de chegar a 105 km de infraestrutura cicloviária até 2014. A meta não foi alcançada, mas dados da Prefeitura indicam atuais 94,13 km de ciclovias e ciclofaixas, o que ainda é pouco, considerando os objetivos (400 km em 2020) do [Plano de Ações de Mobilidade por Bicicletas](#) (Planbici), elaborando em conjunto entre a Prefeitura e organizações da sociedade como a BH em Ciclo. Um aspecto positivo foi a implantação de um sistema de bicicletas compartilhadas.

A capital mineira foi uma das cidades que passou por avaliações de caminhabilidade realizadas na [Campanha Calçadas do Brasil 2019](#) e obteve uma média 6,84 (numa escala de zero a dez). Essas medições, que envolviam calçadas, sinalização, poluição, ruído e segurança, concentraram-se na área mais central da cidade, sempre no entorno de instalações do poder público. Mas, segundo a parceira do Estudo Mobilize 2022 na cidade, Bruna Gabriela Silva Machado, “a região central e sul da cidade recebem muito mais investimentos na melhoria dos passeios, o que naturalmente resulta em melhor caminhabilidade”. As maiores dificuldades, segundo ela, estão nos bairros distantes, onde os passeios fogem a qualquer padrão.

Para compreender os planos, projetos e dificuldades atuais para a mobilidade urbana em Belo Horizonte, encaminhamos algumas questões à Prefeitura da capital mineira, que respondeu por meio do engenheiro André Dantas, superintendente de Mobilidade na Prefeitura de Belo Horizonte. Suas respostas apontam para o futuro da cidade, sem revelar detalhes das estratégias que serão adotadas “em breve” pela gestão municipal.

Dantas ressalta que Belo Horizonte criou o plano de mobilidade urbana antes mesmo da vigência da Lei 12.587/2012 (que criou a PNMU) e afirma que as várias gestões têm atuado para efetivar as diretrizes da lei. “Nossos desafios são relacionados a discutir e definir o papel indutor da mobilidade no contexto da dinâmica urbana do futuro. A partir disso, vamos realizar a transição por meio de intervenções inteligentes e eficientes. Respeitaremos as tradições e valores, mas buscaremos novas soluções estruturantes”, justificou, na resposta enviada por escrito.

André Dantas afirma que a Prefeitura de Belo Horizonte está trabalhando



BH Trans

para constituir um sistema de transportes rápido, confortável e seguro, que permitirá a circulação sem a necessidade do uso intensivo de carros particulares.

“Nossa meta é contribuir para uma mobilidade eficiente. Isso significa estimular a prioridade para pedestres, ciclistas e demais modos não-motorizados, com toda acessibilidade e segurança possível. Depois, vem o transporte coletivo. Focaremos neles, porque os ganhos para a sociedade serão imensos”, declarou o executivo.

“EM BH, O TRANSPORTE PÚBLICO ESTÁ INVIÁVEL”

A arquiteta e urbanista Bruna Gabriela Silva Machado, parceira do Estudo Mobilize em BH, lembra que “circulava bastante de transporte público até a chegada da pandemia”, e a partir daí, com a redução da oferta de ônibus na cidade, passou a usar mais os carros por aplicativo ou o carro particular, quando vai aos locais mais afastados.

“Atualmente o transporte público vem se tornando uma possibilidade incerta, demorada e desconfortável. E isso fez com que muita gente passasse a usar carros, particulares ou de aplicativos”, explicou a arquiteta. Ela entende que os BRTs atendem somente à região central e norte de BH, deixando um gargalo nas outras regiões. E afirma que a frota de ônibus vem sofrendo um gradativo sucateamento, com falhas nos sistemas de ar-condicionado, janelas sem manutenção e vários outros problemas.

Outro fator apontado por Bruna é o valor da tarifa, “que mesmo mantido o valor atual (R\$ 4,50) ainda pode ser considerado alto se comparado com o salário mínimo (R\$ 1.212,00). A conta simplesmente não fecha”, conclui a colaboradora.

Na visão de André Dantas, a tarifa atual reflete o modelo de financiamento adotado, que está limitado àquilo que é arrecadado com os pagantes e impactado pelas gratuidades. Ele explica que a gestão atual conseguiu o apoio da Câmara Municipal e criou o subsídio pela primeira vez na história recente da cidade. “Esse é um indício de que provavelmente chegamos ao limite do que o usuário pode pagar e que agora precisamos investir para melhorar a qualidade dos serviços”, afirmou o superintendente da Prefeitura. ■

MOBILIDADE EM DADOS

TRANSPORTE INDIVIDUAL MOTORIZADO

A Prefeitura informou que a Lei Municipal nº 11.185, que dispõe sobre o uso do sistema viário urbano do município para a prestação de serviços de transporte individual privado remunerado de passageiros, está em fase de regulamentação.

MOBILIDADE EM DADOS

TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO

Idade média da frota: **6 anos**

Veículos do transporte público acessíveis: **100%**

BOA VISTA

Semuc Boa Vista



CIDADE PODE SE TORNAR BOM EXEMPLO DE MOBILIDADE

Capital de Roraima conta com vias largas para escoar o trânsito, e ciclovias começam a surgir. Mas a cidade ainda tropeça em calçadas esquecidas

Banhada pelo rio Branco, a capital do estado de Roraima teve sua infraestrutura planejada nos anos 1940 com vias largas e retílineas, para permitir a circulação relativamente confortável de sua frota de veículos.

A capital conta com aproximadamente 220 mil veículos motorizados, dos quais cerca de 206 mil são de uso particular. Enfim, é uma cidade densamente motorizada, mas que passou por transformações interessantes nos últimos anos, com o estímulo ao uso da bicicleta e melhorias no transporte público, além da adequação de sua infraestrutura para a circulação mais livre das crianças.

Conforme a estudante Karen Andrade, parceira local do Estudo, nas ruas de Boa Vista o tráfego não chega a engarrafar tanto que cause atrasos significativos nos trajetos diários. Isso, apesar de a circulação de pessoas e veículos ter aumentado muito na cidade nos últimos anos.

MOBILIDADE NAS RUAS

Avaliações de **TRANSPORTE INDIVIDUAL MOTORIZADO**
6 de 7 avaliações totais

Tempo médio de viagem: **13 min.**
Custo médio despendido: **R\$ 7,33**
Qualidade do carro por aplicativo 😊

BICICLETA

Quanto às ciclovias, a cidade conta com uma malha de 42,7 km (Observatório de Boa Vista), índice alto se comparado com a população e área urbanizada. Os avanços para o ciclismo foram conquistados nos últimos anos sobretudo na área central, onde porém persistem pontos de conflito com o tráfego de automóveis (Estudo Mobilize). Se Boa Vista conseguir racionalizar a circulação dos automóveis e seguir investindo em ciclovias, calçadas e na melhoria do transporte público, poderá se tornar exemplo no país em mobilidade urbana sustentável.



PLANO DE MOBILIDADE: Não possui

ÁREA URBANA
132,98 km²



POPULAÇÃO
419.652 habitantes



TARIFA BÁSICA DO TRANSP. PÚBLICO
R\$ 4,50



EXTENSÃO DE VIAS
não informado



SISTEMA DE TRILHOS
não tem



FROTA DE ÔNIBUS
80 veículos



FAIXAS E CORREDORES PARA ÔNIBUS
não informado



EXTENSÃO DE CICLOVIAS
42,70 km

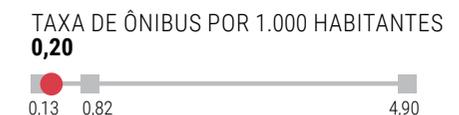
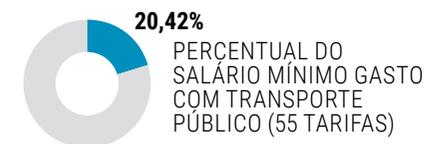


BICICLETAS PÚBLICAS
não tem sistema em operação



BOA VISTA
Brasil: menor, médio e maior resultado

Para consultar as fontes dos dados veja [Referências](#)

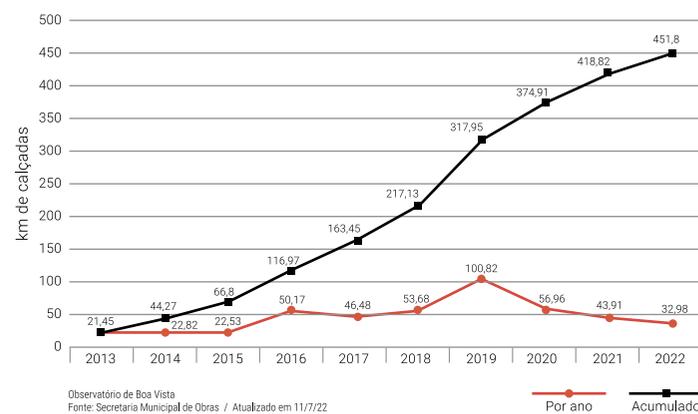


BOA VISTA

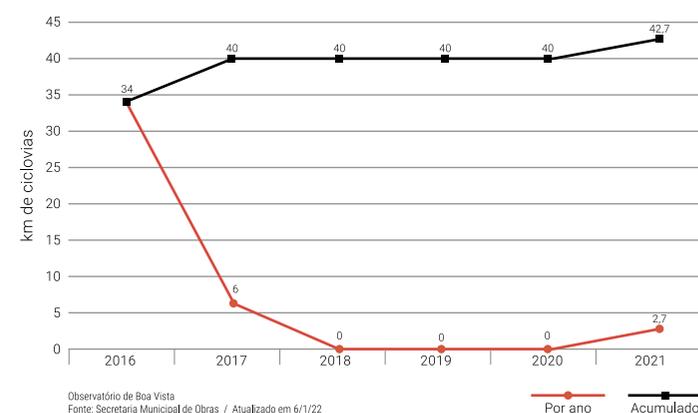


Táxis-lotação regulamentados fazem o mesmo percurso dos ônibus

Total de quilômetros lineares de calçadas construídos por ano



Total de quilômetros de ciclovias construídos



CALÇADAS LARGAS

Conforme as avaliações pela equipe do Estudo, falta infraestrutura para atender com conforto quem caminha, principalmente nas periferias. Também pessoas com limitações físicas, por exemplo, enfrentam dificuldades para se locomover, embora recentemente praças e parques tenham sido construídos com recursos de acessibilidade.

A largura das vias na capital roraimense é suficiente para permitir – pelo menos teoricamente – que a cidade tenha calçadas generosas. Apesar disso, na avaliação realizada em 2019 pela Campanha Calçadas do Brasil, Boa Vista obteve média 6,13 (numa escala de zero a dez), porque, embora tivesse locais com excelente acessibilidade e caminhabilidade, também apresentava vias sem passeios, ou com pavimentos bastante danificados.

Ainda assim, foi a melhor capital entre todas na Região Norte do país, justamente naquele ano em que a cidade conseguiu um recorde na construção e renovação de suas calçadas. Desde 2013, a cidade renovou cerca de 452 km de calçadas, conforme o Observatório de Boa Vista, uma plataforma de informações sobre o município mantida pela prefeitura.

TRANSPORTE PÚBLICO

Na mesma página do Observatório, há informações sobre a oferta de transporte público: “São 80 ônibus, 100% acessíveis, operando em 17 linhas, que atendem a todos os 57 bairros do município, como também às áreas de interesse social”.

Os ônibus na capital de Roraima cumprem com regularidade os horários previstos e um aplicativo possibilita acompanhar saídas e chegadas dos veículos. Mas, conforme Karen Andrade, o sistema não atende plenamente à demanda, em especial no início e fim dos horários comercial e escolar, quando há superlotação. No caso, o boa-vistense tem como alternativa os táxis-lotação, carros regulamentados pela prefeitura que fazem o mesmo percurso dos ônibus.

O valor da tarifa inteira – R\$ 4,50 (ônibus) e R\$ 5,75 (táxi-lotação) – pesa no orçamento dos trabalhadores, mais ainda dos desempregados, como aliás no país todo. Descontos são oferecidos, mas para determinadas classes de usuários, como estudantes, com uso dos cartões do serviço. ■

MOBILIDADE NAS RUAS

Avaliações de **MOBILIDADE A PÉ**
1 de 7 avaliações totais

- ☹️ Qualidade do espaço público
- ☹️ Segurança Viária

ACESSO ÀS INFORMAÇÕES

Diferentemente do ocorrido em 2019, durante a campanha Calçadas do Brasil, a equipe do Estudo Mobilize 2022 enfrentou grandes dificuldades para ter acesso às informações sobre os indicadores de mobilidade urbana de Boa Vista. Tentativas de contato por e-mail e telefone foram feitas várias vezes, sem o retorno esperado das autoridades e executivos da gestão municipal. As informações incluídas no Estudo foram conseguidas com pedidos pela Lei de Acesso à Informação ou compiladas da plataforma Observatório de Boa Vista.

BRASÍLIA

Metró-DF



EM BUSCA DE UMA NOVA UTOPIA

A cidade que respeita a faixa de pedestres enfrenta agora o desafio de passar a limpo suas políticas de mobilidade

Até há alguns anos atrás, um dito comum na cidade de Brasília ensinava que o corpo dos moradores da capital é formado de três partes: cabeça, tronco e rodas. Brincadeiras à parte, a cidade conta hoje com quase 2 milhões de veículos licenciados, para uma população de 3,1 milhões de habitantes. E desses veículos, mais de 1,8 milhão corresponde a automóveis, caminhonetes, motocicletas ou motonetas, enfim, veículos para o transporte particular de pessoas.

Brasília, como se sabe, começou a nascer em 1956, a partir do Concurso Nacional do Plano Piloto da Nova Capital do Brasil, que teve como vencedor o projeto de Lúcio Costa, um entusiasta do automóvel, como a maioria dos urbanistas da época: dos sete projetos premiados no concurso, apenas um, o dos irmãos MMM Roberto, propunha outras formas de mobilidade, com monotrilhos, passarelas motorizadas, ou simplesmente a mobilidade a pé.^[1]

Assim, a capital teria nascido com vocação para ser uma cidade motorizada, mas com a garantia de espaços preservados para a vida cotidiana, pedestre, conforme texto do próprio urbanista.^[2] Essa era a Brasília utópica, que teria, no máximo, 500 mil habitantes. As Unidades de Vizinhanças contariam com um mercado, padaria, farmácia, escola, clube e igreja, tudo nas proximidades, acessível a pé ou de bicicleta. Nas redes de tráfego motorizado, os carros circulariam em largas avenidas, sem sinais de trânsito ou congestionamentos.

Uma vida bem diferente da enfrentada pelas pessoas que vivem hoje no Distrito Federal e que precisam deslocar-se por horas para ir e voltar de seus afazeres cotidianos. Ou daqueles que se esforçam caminhando ou pedalando pelos caminhos descontínuos do Plano Piloto.

PLANO DE MOBILIDADE: Vigente, aprovado em 2011



ÁREA URBANA
888,82 km²



FROTA DE ÔNIBUS
2.716 veículos



POPULAÇÃO
3.055.149 habitantes



FAIXAS E CORREDORES PARA ÔNIBUS
133,5 km e 11 estações de BRT



TARIFA BÁSICA DO TRANSP. PÚBLICO
R\$ 5,50



EXTENSÃO DE CICLOVIAS
626,00 km



EXTENSÃO DE VIAS
não informado



BICICLETAS PÚBLICAS
500 bikes em 46 estações



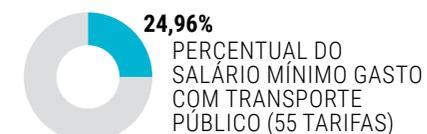
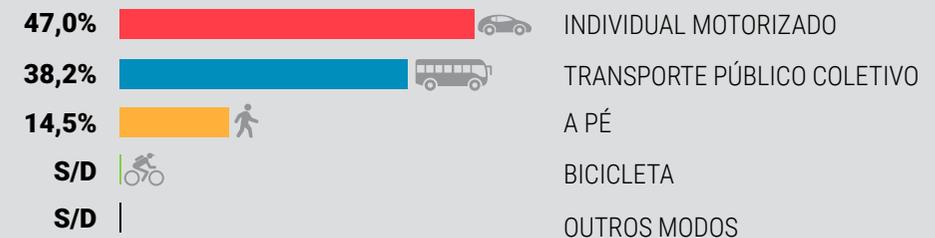
SISTEMA DE TRILHOS
42,30 km e 27 estações



BRASÍLIA
Brasil: menor, médio e maior resultado

Para consultar as fontes dos dados veja [Referências](#)

DIVISÃO MODAL



TAXA DE ÔNIBUS POR 1.000 HABITANTES
0,89

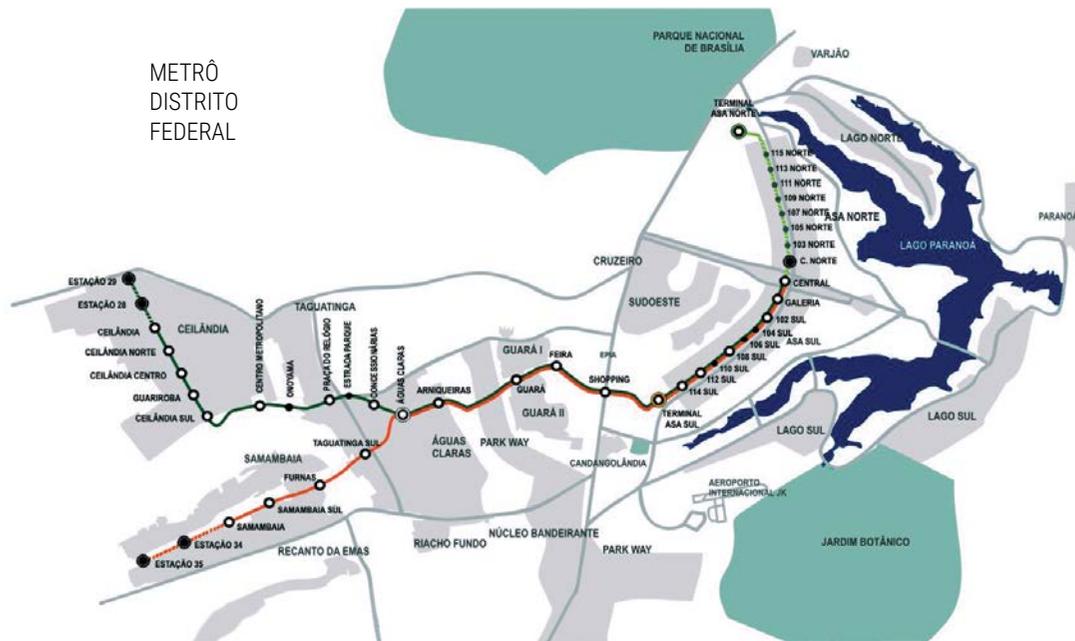


TAXA DE HABITANTES POR BICICLETA PÚBLICA



BRASÍLIA

METRÔ
DISTRITO
FEDERAL



- EM OPERAÇÃO**
- ESTAÇÃO DO METRÔ EM OPERAÇÃO
 - ESTAÇÃO DO METRÔ DE BALDEAÇÃO
 - TERMINAL ASA SUL - METRÔ/ÔNIBUS
 - LINHA DO METRÔ - CEILÂNDIA
 - LINHA DO METRÔ - SAMAMBAIA
 - VIAS PRINCIPAIS
- PROJETO DE EXPANSÃO**
- TERM. ASA NORTE - METRÔ/ÔNIBUS - EXPANSÃO
 - ESTAÇÃO DO METRÔ - EXPANSÃO 1ª ETAPA
 - ESTAÇÃO DO METRÔ - EXPANSÃO
 - ESTAÇÃO DO METRÔ EM CONSTRUÇÃO
 - LINHA DO METRÔ - EXPANSÃO SAMAMBAIA
 - LINHA DO METRÔ - EXPANSÃO ASA NORTE
 - LINHA DO METRÔ - EXPANSÃO CEILÂNDIA

Um deles é o servidor público Uirá Lourenço, ativista da Rede Urbanidade e responsável pelo blog [Brasília para Pessoas](#), no Mobilize Brasil. Ciclista, entusiasta da mobilidade ativa, Uirá foi o parceiro do Estudo Mobilize 2022 para as avaliações realizadas na capital do país. Em entrevista, ele explicou que sua participação no estudo consolidou a visão crítica que tem sobre Brasília, como uma cidade dependente do automóvel e que exclui pedestres, ciclistas e pessoas que usam o transporte público. A percepção coincide com os dados de 2020 enviados ao Mobilize pela própria Secretaria de Transporte e Mobilidade do DF, que indicam a prevalência do veículo individual, com 47% dos deslocamentos diários, contra 38,2% no transporte coletivo e apenas 14,5% de pessoas que optam por caminhar.

Na resposta à pesquisa, não há dados sobre transporte em bicicletas, embora seja o modo de circular preferido por Uirá Lourenço, sua esposa e



os dois filhos do casal. “Ando mais de bicicleta e eventualmente de ônibus, mas o transporte coletivo é muito difícil, porque moro na Asa Norte e o metrô só atende à Asa Sul”, explica Uirá. Ele lembra que a área norte da cidade aguarda desde 2011 a implantação de um corredor de ônibus (BRT), que “nunca saiu do papel”.

TRANSPORTE PÚBLICO: CARO E RESTRITO

No início da década de 2010, buscando sediar os jogos da Copa de 2014, o Governo do Distrito Federal (GDF) anunciava a implantação de um trem urbano para o município de Luiziânia, assim como a proposta do VLT que ligaria o aeroporto da cidade até a Asa Norte, passando pelo centro, proposição que foi abortada antes do mundial de futebol. Recentemente, a partir de 2020, o GDF retomou a proposta do VLT por meio de uma concessão para a iniciativa privada e iniciou estudos para o desenvolvimento do projeto, mas a proposta foi barrada pelo Tribunal de Contas do DF. A Semob/DF informou que o Distrito Federal conta com 133,51 km de corredores ou faixas exclusivas de ônibus. Outro fator que afasta passageiros, lembra Uirá, é o preço do transporte público.

“O bilhete único custa R\$5,50 e não há integração física e nem tarifária com os ônibus que servem os outros municípios da região metropolitana. Essa integração, que facilitaria as viagens e reduziria custos, é uma das reivindicações da população local”, explica o colaborador do Mobilize.

DIFICULDADES PARA CICLISTAS

Brasília não é uma cidade plana, mas ostenta um relevo muito mais suave do que capitais como Belo Horizonte, São Paulo ou Salvador. Assim, as bicicletas podem ser uma excelente alternativa para o deslocamento das pessoas, especialmente se houver maior integração com o transporte público, avalia Uirá Lourenço. O Metrô/DF informou que o transporte de bikes no metrô é permitido a qualquer hora do dia, sempre no último dos quatro vagões de cada trem. Por seu lado, a Semob/DF tem um estudo para que



Ciclovia recém-inaugurada em obra viária no Trevo Norte

MOBILIDADE NAS RUAS

Avaliações de **MOBILIDADE POR BICICLETA**

2 de 4 avaliações totais

Tempo médio de viagem: **14 min.**

☹️ Qualidade do espaço público

☹️ Segurança Viária

BRASÍLIA

MOBILIDADE NAS RUAS

Avaliações de **TRANSPORTE PÚBLICO**

1 de 4 avaliações totais

Acesso aos sistemas 😊

Integração bicicleta 🟡🟢

MOBILIDADE NAS RUAS

Avaliações de **MOBILIDADE A PÉ**

1 de 4 avaliações totais

Qualidade do espaço público 😞

Acessibilidade 🟡🟢🟢

Segurança Viária 😞

Semáforos e tempo de travessia 🟡🟢🟢

Velocidades máximas 🟡🟢🟢

o transporte das bicicletas também seja possível nos ônibus. Mas, lembra Uirá, faltam bicicletários nos terminais, inclusive na Rodoviária central de Brasília. E, conforme os dados da própria Semob, apenas três terminais de ônibus contam com bicicletários em operação.

Uma alternativa para os brasilienses que pedalam são as bicicletas públicas compartilhadas. Segundo a Semob/DF, a cidade conta com 35 estações de bicicletas compartilhadas, número que deverá dobrar ainda em 2022, com um total de 70 estações e 500 bikes, que pelo menos teoricamente poderão ser usadas como complemento do transporte público. Em relação à malha cicloviária, a Secretaria de Mobilidade informa que cidade contava (em abril de 2022) com uma rede de 626 km de vias cicláveis, cifra relevante, mas insuficiente, sobretudo pela falta de conexões que permitam a circulação por toda a cidade, avaliam os ciclotivistas brasilienses.

“A rede tem avançado, mas sem uma integração, sem interligações. E também falta manutenção e iluminação. E, infelizmente, tanto as cicloviás como as bicicletas da Tembici estão concentradas na área mais central da cidade. Bairros distantes como Ceilândia, Sobradinho ou Estrutural, estão à margem e não contam com esses recursos”, denuncia o ativista da Rede Urbanidade.

A IMPROVÁVEL MOBILIDADE A PÉ

Quem já tentou caminhar em Brasília fora das superquadras sabe que a cidade lembra um deserto, com as “miragens” dos grandes edifícios ao longe. Mas, no dia a dia, para usar o transporte público, qualquer pessoa precisa caminhar até uma estação do metrô, um ponto ou terminal de ônibus. Seriam trajetos simples e tranquilos, não fosse a condição das calçadas, repletas de imperfeições, ou a ausência delas, obrigando os pedestres a caminharem nas trilhas formadas sobre os gramados.

Brasília também foi uma das cidades avaliadas na Campanha **Calçadas do Brasil 2019**, quando ficou com a média de 6,25 (numa escala de zero a dez). Segundo essa análise, “as condições para o caminhar no interior das superquadras são razoavelmente adequadas, graças ao trânsito mais ameno e à cultura brasiliense de ceder passagem aos pedestres nas faixas de travessia. Os problemas se tornam mais evidentes (e graves) ao longo



Uma das tristes passagens subterrâneas sob o Eixão



Uirá Lourenço

das grandes avenidas e nos intermináveis gramados que circundam os edifícios monumentais da cidade... No tocante à sinalização, Brasília perdeu pontos pela falta de semáforos para pedestres (média 3,75) e também pela ausência de faixas de pedestres em alguns locais avaliados...”

Entre 2019 e 2022, a gestão pública reformou e construiu calçadas em alguns pontos da cidade, mas ainda de forma insuficiente para as milhares de pessoas que circulam a pé. Pontos simbólicos desse desprezo público a quem caminha são as tenebrosas passagens subterrâneas sob o Eixão. Escuras, sujas e perigosas, essas passagens já foram alvo de um concurso de ideias para melhorá-las, por volta de 2010, mas mesmo com a premiação, nada foi feito e o abandono permanece como testemunha do descaso governamental a quem quer simplesmente cruzar a avenida a pé. Uirá Lourenço explica que as pessoas preferem arriscar-se no trânsito rápido da via do que cruzar os túneis de má fama.

“As avenidas de Brasília foram concebidas como rodovias, como vias expressas, considerando que ninguém teria que atravessá-las a pé. Mas, passados 60 anos, a cidade mudou e é necessário ajustar o caráter dessas pistas, convertendo-as em vias urbanas, com velocidade mais baixa, faixas de travessia e outros itens de segurança”, defende Uirá.

Para o ativista, um dos principais problemas, que tem sido discutido pela Rede Urbanidade, é a falta de transparência, e a ineficiência de canais para que a população possa acompanhar e opinar sobre os projetos. Como exemplo, Uirá Lourenço afirma já ter registrado várias reclamações sobre um semáforo com defeito, bem na frente da escola de seus filhos, mas lamentou que o problema segue sem solução. “Os órgãos repassam as demandas entre si, empurram os problemas para a frente, mas não solucionam”, reclama o ativista, que luta há mais de uma década por uma cidade com mais espaços para a vida nas ruas, com menos tráfego, menos ruído e maior respeito à natureza vigorosa do Cerrado, com seus ipês, gaviões, tucanos e outras surpresas, somente vistas por quem vai a pé ou de bicicleta. ■

MOBILIDADE EM DADOS

SEGURANÇA VIÁRIA

Taxa de mortalidade em sinistro de trânsito (mortes/1000.000 habitantes)

Totais: **10,57**

Pedestres: **3,50**

Ciclistas: **0,88**

Motociclistas: **3,27**

Ocupantes de automóvel: **2,29**

1 A Arquitetura Moderna Brasileira e o Automóvel: o casamento do século

2 “...Fixada assim a rede geral do tráfego automóvel, estabeleceram-se, tanto nos setores centrais como nos residenciais tramas autônomas para o trânsito local dos pedestres a fim de garantir-lhes o uso livre do chão, sem contudo, levar tal separação a extremos sistemáticos e antinaturais, pois não se deve esquecer que o automóvel, hoje em dia, deixou de ser o inimigo inconciliável do homem, domesticou-se, já faz, por assim dizer, parte da família. Ele só se “desumaniza”, readquirindo vis-à-vis do pedestre feição ameaçadora e hostil, quando incorporado à massa anônima do tráfego. Há então que separá-los, mas sem perder de vista que, em determinadas condições e para comodidade recíproca, a coexistência se impõe.” (Lúcio Costa em Registro de uma Vivência, Empresa das Artes, 1997).

CAMPO GRANDE

Denilson Secretari/Algetran



COM CORREDORES, CAPITAL TENTA ACELERAR SEUS ÔNIBUS

Dez anos após recusar o VLT, a capital tenta "libertar" o transporte coletivo com a adoção de corredores exclusivos para o transporte coletivo

Espraiada e em constante expansão, Campo Grande não difere muito das médias e grandes cidades brasileiras no que diz respeito à oferta de trabalho, concentrada na região central, em oposição aos bairros onde residem os trabalhadores, nas periferias. Mas, na oferta de transportes, a capital de Mato Grosso do Sul fica abaixo da média nacional: a cidade depende inteiramente do transporte por ônibus, que são reféns da sobrecarregada malha viária campo-grandense, especialmente nos horários de pico.

A ausência do transporte de alta capacidade, a modesta rede cicloviária e a precariedade das calçadas chamam atenção em uma cidade que conta com planos diretores desde 1995, antes mesmo do documento passar a ser uma exigência do Estatuto das Cidades, norma que regulamenta desde 2001 as políticas urbanas no Brasil. No entanto, mesmo depois de duas revisões, o Plano Diretor Municipal ainda não foi capaz de superar o "rodoviarismo" que engessou Campo Grande. Entre os anos de 1920 e 1930, quando o crescimento da cidade começou a ser projetado, o transporte sobre pneus parecia ser a solução definitiva para a circulação urbana. Assim, Campo Grande ganhou ruas e avenidas largas, quase sempre arborizadas^[1], para garantir conforto e eficiência aos usuários de veículos motorizados, conceito que levou à sua expansão urbana sem limites e aos problemas inerentes ao excesso de carros e motocicletas nas ruas.

Em 2012, a cidade chegou a discutir a implementação de um Veículo Leve Sobre Trilhos (VLT), inicialmente conectando a região do Terminal Guaicurus ao Aeroporto Internacional de Campo Grande. Apesar de contar



PLANO DE MOBILIDADE: em Revisão, aprovado em 2015

ÁREA URBANA
332,48 km²



FROTA DE ÔNIBUS
544 veículos



POPULAÇÃO
906.092 habitantes



FAIXAS E CORREDORES PARA ÔNIBUS
60,00 km



TARIFA BÁSICA DO TRANSP. PÚBLICO
R\$ 4,40



EXTENSÃO DE CICLOVIAS
98,75 km



EXTENSÃO DE VIAS
3.069,06 km



BICICLETAS PÚBLICAS
não tem sistema em operação

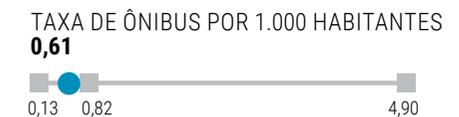
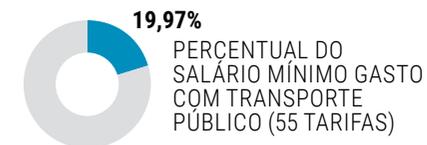


SISTEMA DE TRILHOS
não tem



● CAMPO GRANDE
■ Brasil: menor, médio e maior resultado

Para consultar as fontes dos dados veja [Referências](#)



CAMPO GRANDE

com recursos federais e de aproveitar o trajeto de uma antiga linha férrea, dispensando os custos das desapropriações, o projeto não prosperou, tendo sido rejeitado pela Câmara Municipal à época. Os vereadores temiam pelos custos de manutenção e operação do sistema, e o engenheiro civil Antônio Carlos Marchezetti, um dos responsáveis pelo Plano Diretor da cidade, defendia o Bus Rapid Transit (BRT, ou ônibus de trânsito rápido), como alternativa viável. Na prática, a cidade ficou com as faixas exclusivas para a circulação dos coletivos.

No momento (agosto de 2022), a Prefeitura está anunciando a realização de audiências públicas para a revisão do Plano Diretor de Transporte e Mobilidade Urbana, originalmente elaborado em 2015.

MOBILIDADE NAS RUAS

Avaliações de **TRANSPORTE PÚBLICO**

1 de 6 avaliações totais

Tempo médio de viagem: **30 min.**

Tempo médio de espera: **8 min.**

Custo médio despendido: **R\$ 5,17**

Acesso aos sistemas 😊

Qualidade do veículo 😊

CORREDORES DE ÔNIBUS

Em abril de 2022, a Agência Municipal de Transporte e Trânsito (Agetran) inaugurou o primeiro trecho de 3,5 km de corredores exclusivos, com estrutura própria para embarque e desembarque dos passageiros, o que permitiu um aumento de 30% na velocidade média dos ônibus, segundo informações divulgadas pela agência. Quando toda a malha de corredores, com mais de 54 km, estiver funcionando, a expectativa é que a velocidade média dos ônibus suba de 16 para 20 km/h.

O sistema baseado em ônibus atende a 200 mil passageiros por dia, com a tarifa de R\$ 4,40 e gratuidade para idosos e estudantes, mas

“a tarifa permite apenas uma integração no período de uma hora, o que é insuficiente para o deslocamento de boa parte dos usuários, que moram nas regiões mais afastadas”

(Cleó Nicolau Nascimento, arquiteta e urbanista, parceira do Mobilize Brasil na coleta de dados para o Estudo Mobilize 2022)

Em entrevista, Cléo Nascimento citou também os desafios para quem se locomove a pé ou de bicicleta pela cidade. “A prefeitura implantou um projeto chamado Reviva Campo Grande, com melhorias para a mobilidade ativa apenas na região central da cidade. A avenida 14 de Julho teve as calçadas alargadas, deixando apenas uma faixa de rolamento para os carros, mas a via não foi totalmente pedestrianizada e não houve integração com a



Henrique Kawamami/Campo Grande News



Lucas Junod/AbMaisUrbanismo/UPNS

bicicleta”, destacou a arquiteta. “A avenida corta a Afonso Pena, uma das mais importantes da cidade, onde existe uma ciclovia com 8 km de extensão. Por que não colocaram uma ciclovia na 14 de Julho também?”, questiona Cleo, que também lamenta a falta de integração entre as ciclovias da cidade.

A colaboradora do Estudo Mobilize 2022 lembrou ainda a falta de empatia e de respeito às leis no uso e no planejamento do sistema de mobilidade campo-grandense:

“A educação dos motoristas com relação aos ciclistas é precária, e ainda persiste certo atraso de pensar nas ciclovias apenas como forma de lazer e esporte”.

“Há um projeto em uma região afastada do centro, chamada Parque dos Poderes, onde está sendo criada uma nova ciclovia, mas também desconectada das demais, e com o foco apenas no lazer”, diz ela.

A regulamentação de calçadas de Campo Grande data de 2010, quando a prefeitura publicou o Guia Prático de Construção de Calçadas, documento que foi revisado em 2019. No mesmo ano, a cidade foi uma das avaliadas na Campanha Calçadas do Brasil, quando obteve a média 6,29 (numa escala de zero a dez). A capital sul-mato-grossense obteve uma boa avaliação da largura das calçadas e também sobre a existência de barreiras e obstáculos nos caminhos dos pedestres. Mas, tropeçou na falta de regularidade do piso das calçadas e na baixa oferta de rampas de acessibilidade, além da quase ausência de semáforos para pedestres.

As condições das calçadas e a violência do trânsito são outros fatores que tornam a experiência da mobilidade ativa menos convidativa. Conforme dados do Batalhão de Polícia Militar de Trânsito (BPMTran), de janeiro a março deste ano, 27 pessoas morreram no trânsito de Campo Grande, um crescimento de 68,7% em comparação com o mesmo período de 2021.

O Mobilize Brasil encaminhou um pedido de entrevista à Agência Municipal de Transporte e Trânsito (Agetran) para discutir os desafios de mobilidade e os projetos para a cidade, mas o órgão da prefeitura não respondeu à demanda. ■

MOBILIDADE NAS RUAS

Avaliações de **MOBILIDADE A PÉ**

4 de 6 avaliações totais

Tempo médio de viagem: **16 min.**

😊 Qualidade do espaço público

😊 Segurança Viária

MOBILIDADE EM DADOS

SEGURANÇA VIÁRIA

Taxa de mortalidade em sinistro de trânsito (mortes/100.000 habitantes)

Totais: **18,98**

Pedestres: **2,76**

Ciclistas: **1,55**

Motociclistas: **10,37**

Ocupantes de automóvel: **2,98**

1 Segundo o Censo de 2010 do IBGE, a cidade de Campo Grande tinha um índice de 96,3% de suas vias com algum tipo de arborização.



ENTRE BRT E VLT, CIDADE FICA REFÉM DO CARRO E DA MOTO

Capital de Mato Grosso aposta em asfalto e viadutos, com transporte público concentrado no Centro. A boa nova é o plano de mobilidade, que promete estimular a mobilidade a pé e por bicicleta

Cuiabá é o coração da Região Metropolitana do Vale do Rio Cuiabá, conglomerado urbano que reúne os municípios de Acorizal, Chapada dos Guimarães, Nossa Senhora do Livramento, Santo Antônio de Leverger e Várzea Grande, além da própria capital. São cerca de 1.061.000 habitantes vivendo nessa área (IBGE/2021), a maioria em Cuiabá e Várzea Grande. Não por acaso, o primeiro sistema de transporte de massa planejado para a cidade atendia justamente a ligação entre a capital e a vizinha Várzea Grande, na outra margem do rio Cuiabá. O projeto nasceu em 2009, pensado como um legado da Copa de 2014. A proposta inicial era de um corredor de ônibus (BRT), mas evoluiu em 2011 para um Veículo Leve Sobre Trilhos (VLT), que potencialmente poderia ser ambientalmente mais amigável. Trilhos foram implantados em parte do traçado, composições foram adquiridas da fabricante espanhola CAF, um pátio de manobras foi instalado em Várzea Grande e várias viagens de teste foram realizadas.

Mas, depois de um investimento de mais de 1 bilhão de reais, em 2013, ante denúncias de irregularidades, a obra foi embargada pela Justiça e segue parada até hoje, em uma polêmica que divide as lideranças políticas da região. O atual governador, Mauro Mendes – candidato à reeleição – já concluiu a licitação para a construção de um corredor BRT, enquanto o prefeito de Cuiabá, Emanuel Pinheiro, quer a continuidade das obras do Veículo Leve Sobre Trilhos.

Doriane Azevedo, professora do curso de Arquitetura e Urbanismo na Universidade Federal de Mato Grosso e parceira do Estudo Mobilize em

PLANO DE MOBILIDADE: em elaboração

ÁREA URBANA
244,13 km²



POPULAÇÃO
618.124 habitantes



TARIFA BÁSICA DO TRANSP. PÚBLICO
R\$ 4,95



EXTENSÃO DE VIAS ^[1]
1.500,00 km



SISTEMA DE TRILHOS
não tem



FROTA DE ÔNIBUS
328 veículos



FAIXAS E CORREDORES PARA ÔNIBUS
12,40 km



EXTENSÃO DE CICLOVIAS
57,80 km



BICICLETAS PÚBLICAS
não tem sistema em operação

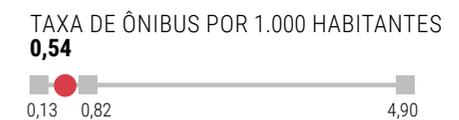


● CUIABÁ
■ Brasil: menor, médio e maior resultado

Para consultar as fontes dos dados veja [Referências](#)



[1] Extensão aproximada, segundo informou a Prefeitura



CUIABÁ



Prefeitura de Cuiabá

Cuiabá avalia que o traçado proposto em 2011, fosse um BRT ou um VLT, nasceu descolado do planejamento urbano do município e não considerou os eixos de expansão da cidade e as demandas reais de transporte público da cidade.

“Antes de mais nada é necessário mudar o pensamento. Nós já fizemos um trabalho mostrando que no centro da cidade ou em alguns bairros tudo é muito perto e as pessoas poderiam caminhar para resolver seus problemas, fazer compras, passear. Mas, numa cidade em que se caminha pouco, tudo vira desculpa para ignorar ou mesmo destruir as infraestruturas usadas pelos pedestres”, pondera Doriane.

A professora lembrou também que nesses dez anos, Cuiabá viveu - e ainda vive - um momento de forte expansão dos empreendimentos imobiliários, especialmente no arco noroeste-norte-leste da cidade, em todas as faixa de renda, sem que se considere as demandas de transporte que esses novos bairros - que estão nos limites do perímetro urbano - poderão gerar para a cidade.

Em sua visão, mesmo durante a pandemia, a circulação na capital continuou bastante difícil, especialmente para os ônibus, que ficam “presos” nas vias congestionadas pelo excesso de veículos particulares. O problema, segundo Doriane, é que o transporte público está muito concentrado nas áreas centrais da cidade, fazendo com que as pessoas que moram em locais mais distantes prefiram o carro ou as motocicletas.

“As faixas exclusivas são raras (12,4 km), de forma que os ônibus têm que disputar espaço no trânsito. E, embora a prefeitura afirme que com a nova licitação a frota de ônibus teria sido renovada, as pessoas continuam reclamando dos veículos, que quebram, têm problemas de manutenção. Definitivamente, o transporte público tem pouca ou nenhuma prioridade em Cuiabá”, resume Doriane Azevedo.

Outro problema apontado pela pesquisadora é a falta de ônibus diretos que façam as ligações entre os bairros, um sistema mais eficiente, que permita a integração de linhas inter-bairros com as linhas tronco. “O sistema foi desenhado com base em estações de transbordo, mas essas conexões são desconfortáveis e demoradas, de tal forma que o transporte público não consegue competir com as motos. Dependendo do trajeto, a viagem demora mais que o dobro do tempo.”

Uma opção mais sustentável, que poderia ser a bicicleta, perde atratividade por conta de dois fatores: o conhecido calor de Cuiabá e a falta de um planejamento que inclua as infraestruturas cicloviárias: ciclovias, ciclorrotas e pontos de apoio para os ciclistas.

“Sempre que uma nova avenida é inaugurada, o prefeito destaca a inclusão de calçadas e de um trecho cicloviário, mas não há uma articulação lógica entre esses trechos, dentro de um planejamento que considere toda a área urbana”, explica a professora.

Outra opção, a mobilidade a pé, também sofre os efeitos do clima e das más condições para caminhar na cidade. “A prefeitura tem inaugurado pistas e

MOBILIDADE NAS RUAS

Avaliações de **TRANSPORTE PÚBLICO**

4 de 9 avaliações totais

Tempo médio de viagem: **13 min.**

Tempo médio de espera: **9 min.**

Acesso aos sistemas 😊

Qualidade do veículo 😊



Governo de MT

Projeção de futuro BRT elétrico para substituir o VLT paralisado

viadutos com calçadas até bem instaladas, mas as condições de conforto e de segurança ainda são muito duras para que as pessoas façam certos trajeto a pé.”

A VISÃO DA PREFEITURA

A novidade positiva, lembrou a urbanista e professora da UFMT, é que depois de muitos anos de hesitação, a prefeitura finalmente abriu o processo para a elaboração do Plano de Mobilidade de Cuiabá. O assunto foi um dos primeiros pontos levantados na entrevista que o Mobilize Brasil tentou realizar com a Prefeitura de Cuiabá. As respostas da gestão municipal vieram por escrito, e assinadas por Nicolau Jorge Budib, diretor de Transporte da Secretaria de Mobilidade Urbana (Semob) de Cuiabá.

Jorge Budib explicou que o Plano de Mobilidade está em fase de audiência pública e que existe uma comissão técnica permanente cuidando desse trabalho. A ideia é planejar o futuro da cidade, com foco no transporte público e na mobilidade cicloviária. “Vamos projetar o desenvolvimento da capital e esses dados técnicos irão servir para os próximos gestores, que terão um plano para a mobilidade. Essas diretrizes são importantes para que o gestor saiba onde investir, onde melhorar e o que mudar”.

Budib evitou a polêmica BRT x VLT e preferiu falar sobre a renovação dos ônibus do município. Lembrou que a Prefeitura de Cuiabá já modernizou 50% da frota e que 70% dos coletivos já estão climatizados: “Atualmente são 360 ônibus, dos quais 150 unidades são zero quilômetro. E explicou que o contrato de concessão do transporte público prevê o uso de ônibus padrão Euro 6 (padrão internacional, movido a diesel, com baixas emissões de poluentes), além de investimentos em ônibus elétricos e híbridos. “Existe essa previsão contratual, mas com a queda de passageiros durante o período da pandemia, as empresas adiaram esses investimentos. Retomando a normalidade, o município vai cobrar que as empresas cumpram o contrato”, afirma o executivo da Semob. ■

MOBILIDADE EM DADOS

TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO

Idade média da frota: **4,5 anos**

Taxa de eletrificação dos ônibus: **0%**

ACESSO ÀS INFORMAÇÕES

A Prefeitura de Cuiabá respondeu com atraso ao formulário enviado pelo Mobilize Brasil. Houve alguma dificuldade para o contato inicial e resistência a uma entrevista direta com a Semob, que teve de ser realizada por e-mail, com limitações para aprofundamento dos pontos polêmicos.

CURITIBA

Hully Pavae/SMICS



CURITIBA APOSTA SEU FUTURO NA RENOVAÇÃO DO BRT

“Meca do planejamento” nos anos 1970, a capital procura a intermodalidade em ônibus, ciclovias e calçadas para reduzir a presença do carro nas ruas

A capital paranaense passou a ser referência internacional para urbanistas e planejadores de transportes após a implantação, nos anos 1970, dos primeiros corredores exclusivos para ônibus, embriões dos atuais BRTs (Bus Rapid Transit). O crédito cabe ao arquiteto e ex-prefeito Jaime Lerner e à equipe técnica do Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba (Ippuc).

Mas, ainda no final dos anos 1970, a cidade viu sua população de 650 mil habitantes crescer muito rapidamente, sem respostas adequadas do poder público. Hoje Curitiba tem quase 2 milhões de moradores e se tornou o centro de um grande conglomerado urbano com 29 municípios e quase 3,5 milhões de habitantes.

Com tanta gente nova, e morando longe, o sistema de transportes perdeu parte de sua eficiência e também a preferência dos curitibanos, pelo menos dos mais abastados, que migraram - em massa - para o carro particular. Em março de 2022, havia mais de 1,6 milhão de veículos registrados na cidade, dos quais 1,4 milhão eram carros, caminhonetes, motos ou motonetas (dados da SenaTran).

“O planejamento de Curitiba inclui avaliar diferentes modos de transporte, como os bondes modernos (VLT), monorail (monotrilho) e outros tipos de materiais rodantes. Já os planos de um metrô não foram adiante em razão do seu alto custo (cerca de R\$ 5,8 bilhões em investimentos).”
(Prefeitura de Curitiba/Assessoria de imprensa do IPPUC)



PLANO DE MOBILIDADE: em Revisão, aprovado em 2008

ÁREA URBANA
412,00 km²



FROTA DE ÔNIBUS
1.506 veículos



POPULAÇÃO
1.948.626 habitantes



FAIXAS E CORREDORES PARA ÔNIBUS
166,00 km e 121 estações de BRT



TARIFA BÁSICA DO TRANSP. PÚBLICO
R\$ 5,50



EXTENSÃO DE CICLOVIAS
237,60 km



EXTENSÃO DE VIAS
4.821,00



BICICLETAS PÚBLICAS
não tem sistema em operação



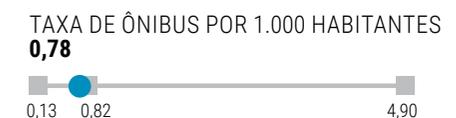
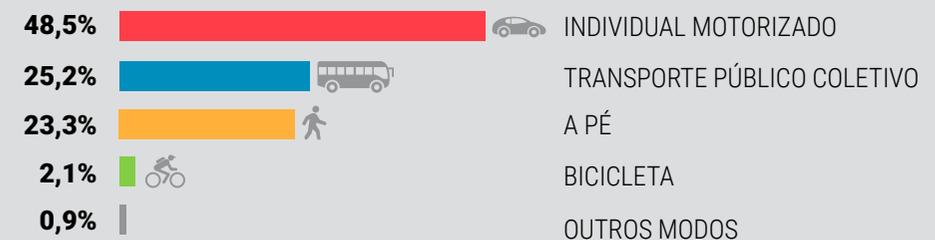
SISTEMA DE TRILHOS
não tem



● CURITIBA
■ Brasil: menor, médio e maior resultado

Para consultar as fontes dos dados veja [Referências](#)

DIVISÃO MODAL



CURITIBA



Lucilia Guimarães / SMCS

A pesquisa origem-destino mostra resultados coerentes: em Curitiba, conforme dados do Ippuc (2016), quase a metade (48,5%) dos deslocamentos diários é feita por carro ou moto. O transporte público responde por 25,2% das viagens, os deslocamentos a pé são 23,3% e os por bicicleta 2,1%.

Difícilmente a opção pelo transporte individual motorizado deverá decair, considerando o custo do ônibus. A tarifa de R\$ 5,50 (após reajuste de 22% em março) é uma das mais altas no país. A Prefeitura diz que a diferença entre a tarifa técnica (R\$ 6,36) e a tarifa paga pelo usuário é bancada por subsídio, que neste ano deve totalizar R\$ 157 milhões, sendo R\$ 60 milhões do governo estadual e R\$ 97 milhões do municipal.

As avaliações do Estudo Mobilize 2022 revelaram que a tarifa torna-se alta também porque os moradores das bordas da cidade não dispõem de uma frota com conexões suficientes para os bairros distantes e a região metropolitana, e porque nessas áreas a qualidade do serviço deixa a desejar, com veículos menores e mais degradados.

Também a alternativa da mobilidade ativa é difícil de exercer na capital paranaense, mostra o Estudo Mobilize. Em muitos casos, as ciclofaixas não chegam aos bairros, o que leva o ciclista a optar por pedalar perigosamente entre os carros, ou subir em calçadas por vezes pequenas e esburacadas. Os buracos também deixam as calçadas não acessíveis para cadeirantes, pessoas com mobilidade reduzida e idosos.

“A mobilidade em Curitiba em geral é boa, (...) com sua rede integrada de ônibus e a oferta de ciclofaixas. Porém, não é possível levar a bike no ônibus, não são todos os terminais de ônibus que oferecem local para guardá-la e não há espaços adequados ao longo das vias para estacionar a bicicleta.”
(Caroline Belló, coordenadora em Curitiba do Estudo Mobilize 2022)

MOBILIDADE EM DADOS

Mobilidade por **BIBICLETA**

Nº de paraciclos disponíveis: **184**

Nº de bicicletários públicos: **6**

MOBILIDADE NAS RUAS

Avaliações de **TRANSPORTE PÚBLICO**

2 de 6 avaliações totais

Acesso aos sistemas 😊

Integração bicicleta 🟡🟠

PLANO DE MOBILIDADE URBANA

O Conselho da Cidade de Curitiba (Concitiba) analisará quais sugestões da consulta popular serão incorporadas à revisão em curso do Plano de Mobilidade Urbana. Os objetivos e metas propostos na avaliação das políticas públicas municipais e pontos do diagnóstico do PlanMob, balizado pela pesquisa origem-destino 2017/2018, também serão considerados. São eles:

- Aumentar a participação do transporte público e melhorar sua qualidade para recuperar o número de passageiros transportados;
- Diminuir a participação dos automóveis na divisão modal da cidade;
- Diminuir os tempos de deslocamento, ampliar a integração entre modais e requalificar a infraestrutura física;
- Reduzir emissões de gases de efeito estufa;
- Estimular a mobilidade ativa, com melhoria das calçadas, da acessibilidade, segurança viária e pública, iluminação pública e implantação de infraestrutura cicloviária;
- Atuar junto aos governos federal e estadual para obtenção de subsídios que possibilitem uma tarifa acessível à população;
- Viabilizar estudos para inclusão de receitas não tarifárias ao sistema de transporte;
- Reduzir o número de sinistros e mortes no trânsito, reduzir a velocidade nas vias e retomar a escala humana (no planejamento).

Nos anos 1970, o modelo de transporte de Curitiba inovou com as estações-tubo. A aposta agora é no Programa de Mobilidade Urbana Sustentável, uma evolução da Rede Integrada de Transporte (RIT), que inclui dois projetos, diz a assessoria do IPPUC: o aumento da capacidade e velocidade da linha direta Inter 2 e o aumento da capacidade e velocidade do BRT (Ligeirão) Leste-Oeste e Sul. O investimento é de 133,4 milhões de dólares, sendo 106,7 milhões do Banco Interamericano de Desenvolvimento e 26,7 milhões de contrapartidas municipais.

Também a redução das emissões de poluentes na atmosfera está sendo pensada. Segundo o Ippuc, desde dezembro de 2021 testes são realizados pela Petrobras e Vibra em três linhas de ônibus de Curitiba, com 5% de um novo combustível produzido a partir do coprocessamento de óleos vegetais ou gordura animal com óleo diesel. A composição é: 95% diesel mineral e 5% diesel renovável (o “diesel verde”). Estudos preliminares da Petrobras apontam que o diesel renovável reduz cerca de 70% das emissões em comparação ao diesel mineral (derivado do petróleo).

ELETROMOBILIDADE

A transição da frota para veículos elétricos, explica o órgão, será uma exigência de Curitiba a partir de 2025, quando da nova concessão dos serviços do transporte público. O que circula hoje na cidade são 30 ônibus híbridos, movidos a eletricidade e biodiesel B100 (menos de 2% da frota total). A estratégia está alinhada ao [Plano de Adaptação e Mitigação das Mudanças Climáticas de Curitiba](#) (PlanClima), instituído pela prefeitura para reduzir as emissões e aumentar a capacidade de adaptação da cidade aos riscos climáticos.

O ônibus elétrico também deve entrar no projeto de aumento da capacidade e velocidade da linha direta Inter 2, que inclui ainda melhor



Cesar Brusilim / SMCS

MOBILIDADE EM DADOS

TRANSPORTE INDIVIDUAL MOTORIZADO

Emissão de CO₂ resultante do uso de combustível:
1.051 kg CO₂/hab.

CURITIBA



Renato Prospero / SMCS

Obra de conservação de calçada em mosaico de pedras portuguesas

infraestrutura viária e de equipamentos. A ideia é elevar a capacidade do Ligeirinho Inter 2 e do Interbairros II, dos atuais 155 mil passageiros transportados diariamente, para 181 mil passageiros/dia.

São as duas linhas circulares (uma direta e outra paradora) que mais transportam passageiros na cidade fora dos eixos estruturais. Percorrem itinerário de 38 km passando por 28 bairros de Curitiba e ligando os seis eixos estruturais de transporte, numa área que abrange 580 mil habitantes. Pelo projeto, o Inter 2 contará com estações climatizadas, alimentadas com energia limpa, autossustentáveis e com acessibilidade plena, projetadas desde o pavimento das calçadas para facilitar o deslocamento seguro. Será um ponto de integração de todos os sistemas de mobilidade, incluindo ônibus, bicicletas, patinetes, táxis e transporte por aplicativo, destaca a Prefeitura.

Outro projeto que prevê operar com ônibus elétricos de alta capacidade é o BRT no eixo Leste-Oeste e Sul, no corredor entre o município vizinho de Pinhais e o Terminal CIC-Norte. Será implantado ao longo de cinco anos, com investimento de 93,75 milhões de dólares, sendo 75 milhões financiados pelo New Development Bank e 18,75 milhões de dólares de contrapartida municipal.

No momento, as obras em execução são para finalização do Ligeirão Sul, com recursos do tesouro municipal. Segundo a gestão, o primeiro trecho começou a operar em maio de 2018. O ligeirão é uma linha de ônibus biarticulados que compartilha as canaletas exclusivas com as linhas paradoras, mas faz paradas somente em terminais e estações de grande fluxo, com economia de até 20 minutos no trecho de 11 km. Com o Ligeirão Norte-Sul operando na totalidade, o usuário terá seu tempo de deslocamento reduzido em 26%, afirma a Prefeitura.

“O sistema de BRT que opera em Curitiba se mantém viável e com possibilidade de evolução [para outros sistemas] sobre a mesma plataforma, com as canaletas exclusivas podendo atender a veículos de outra matriz energética e diferentes capacidades, conforme a necessidade.”

(Prefeitura de Curitiba/ Assessoria de imprensa do IPPUC)

Outras intervenções para melhorar a malha viária ao transporte público são, segundo a administração, a implantação de novos binários, a abertura de ruas e a construção e modernização de terminais de ônibus.

O mesmo processo pressupõe que os novos terminais de transporte contarão com bicicletários e infraestrutura de vestiários para facilitar o transbordo para outros modais. Exemplo é o Terminal do Tatuquara, entregue em maio de 2021, que tem espaço para bicicletário com 120 vagas, vestiários e banheiros aos ciclistas.

BIKES E MOBILIDADE A PÉ

O Plano de Estrutura Cicloviária ([Decreto Municipal 1418/2019](#)), desenvolvido em novembro de 2019 pela Prefeitura de Curitiba, por intermédio do Ippuc, prevê que a malha voltada à ciclomobilidade deva dobrar até 2025, alcançando 408 km de extensão. Naquele ano (2019), a cidade contava com 208,5 km de ciclovias. Em relação à mobilidade a pé, em 2019 na avaliação do Mobilize das calçadas curitibanas, notou-se grande diferença de



Luz Costa / SMCS

Obra de implantação de via compartilhada na av. República Argentina

qualidade nos passeios de áreas centrais em relação aos bairros afastados. Para atender mais amplamente a cidade, incluindo os centros de bairro, a Prefeitura diz que dá andamento ao Projeto Caminhar Melhor, que favorece deslocamentos seguros e confortáveis nas 10 administrações regionais da cidade. A primeira fase do projeto inclui a requalificação viária e melhoria da acessibilidade nas calçadas, em 21,5 km de vias de vários bairros (veja detalhes em <https://www.curitiba.pr.gov.br>).

“Em Curitiba ocorre uma mistura problemática entre calçada e ciclofaixa em alguns passeios mais estreitos e com postes no meio do caminho, o que dificulta a passagem de pedestres e ciclistas.” (Caroline Belló, coordenadora em Curitiba do Estudo Mobilize 2022)

Outras ações onde a escala humana é referência são as Vias Calmas (originalmente Pistas Lentas) em acessos locais que margeiam as canaletas do transporte público. Elas existem em Curitiba desde 1974, quando da implantação do sistema trinário de vias do setor estrutural. Esse sistema tem o eixo exclusivo para os ônibus posicionado no centro da via, ladeado de pistas lentas em sentidos opostos.

Exemplo são as vias de acesso à Avenida República Argentina, onde a Prefeitura implantou o compartilhamento de espaço entre pedestres, ciclistas, motociclistas e motoristas de carros. Atualmente, no entorno das novas estações-tubo, onde há obras do trecho sul do Ligeirão Norte Sul, o espaço público deverá ser priorizado para uso do pedestre.

Para induzir o novo comportamento a pedestres e motoristas, trechos elevados com mínima segregação de pistas são marcados por pisos com padrões de texturas e tamanhos diferentes. Segundo a gestão, o mesmo conceito da estrutural sul será aplicado no eixo Leste-Oeste, para que a prioridade seja a circulação de pedestres em relação a de veículos de passeio, motos e bicicletas. ■

MOBILIDADE NAS RUAS

Avaliações de **TRANSPORTE ATIVO**

3 de 6 avaliações totais

😊 Qualidade do Espaço Público

😊 Segurança a Viária

FLORIANÓPOLIS



CAPITAL CATARINENSE TEM O DESAFIO DE TIRAR CARROS DAS RUAS

Como conectar os vários núcleos urbanos da capital catarinense sem destruir sua riqueza natural e cultural? Transporte público, ciclovias e calçadas são a resposta

Localizada em uma região repleta de lagoas, montanhas, manguezais e um mosaico de praias, Florianópolis enfrenta o desafio de conectar seus vários núcleos urbanizados, distribuídos ao longo dos 54 km da Ilha de Santa Catarina, com a parte continental da cidade e os municípios vizinhos.

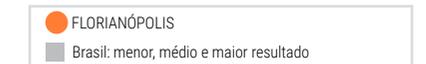
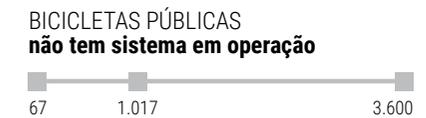
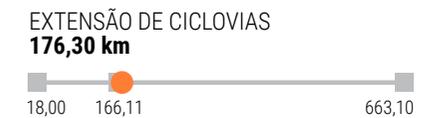
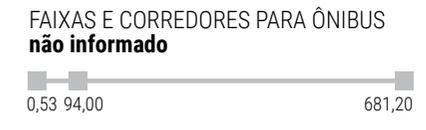
A capital convive com fluxos de mais de 1,2 milhão de pessoas que habitam a região metropolitana, além de ondas de turistas que circulam usando automóveis. Assim, os congestionamentos fazem parte da paisagem e do cotidiano dos moradores.

“Antes de vir morar aqui, nunca havia me deparado com um congestionamento quilométrico que transforma um trajeto de 15 minutos em horas. Florianópolis é uma cidade espraiada, com inúmeros obstáculos naturais, e seu transporte público deixa muito a desejar.”

(Laís Barbiero, coordenadora em Florianópolis do Estudo Mobilize 2022)

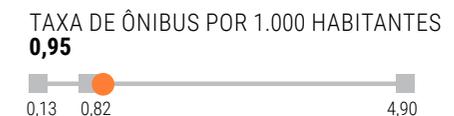
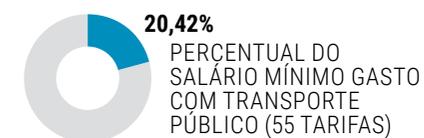
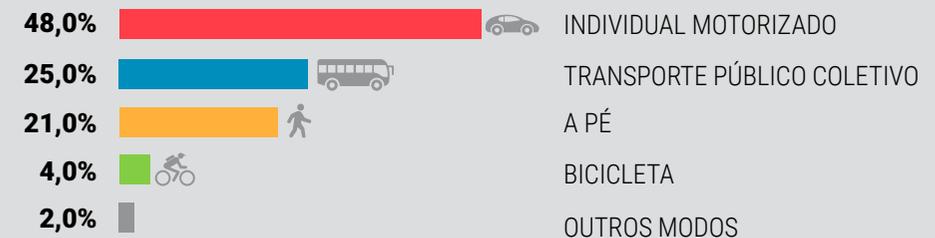
Nos resultados das avaliações do Estudo Mobilize 2022, um dos grandes problemas verificados na mobilidade urbana em Florianópolis é a combinação do espraiamento urbano com a concentração de serviços na área central, o que exige das pessoas se deslocar muito para resolver questões do dia a dia que poderiam ser realizadas nos próprios bairros, se a cidade tivesse outras centralidades.

PLANO DE MOBILIDADE: Em revisão, aprovado em 2015



Para consultar as fontes dos dados veja [Referências](#)

DIVISÃO MODAL



FLORIANÓPOLIS



Guilherme Medeiros / PMF

Cruzar a ilha de uma ponta a outra é uma tarefa penosa e, se for de transporte público, muitas vezes pressupõe fazer trocas e desvios, devido à forma como o sistema é organizado em diversos terminais regionais. Grande parte dos deslocamentos passam, necessariamente, pelo terminal central da cidade, e essas viagens podem levar muitas horas, como observou o Estudo.

Mas a Secretaria de Mobilidade e Desenvolvimento Urbano (SMDU) justifica esse sistema tronco-alimentador como sendo fundamental para a organização do transporte público em uma cidade distribuída em diferentes nucleações esparsas no território. Na mesma medida, a gestão crítica a ideia de linhas específicas para cada origem-destino, o que considera um erro.

Já o valor da passagem é oneroso para a maioria dos usuários do transporte público – trabalhadores de baixa renda, muitos deles residentes na região metropolitana. São pessoas que não contam com integração tarifária e chegam a **gastar até R\$ 25** por dia para se locomover. Já quem usa o transporte apenas de Florianópolis, a maioria trabalhadores e estudantes, gasta em média 14% do salário mínimo em 20 dias de atividade.

Após o período pior da pandemia, uma série de programas municipais vem buscando incentivar o usuário a retornar ao transporte coletivo: Tarifa vai-e-vem (integração de 3 horas, período em que é possível fazer quantas viagens forem necessárias); **Redução da tarifa nos horários fora do pico**; Criação de linhas com metade do preço; Domingo na faixa: gratuidade em todas as linhas do serviço convencional aos domingos.

“Realizamos a gestão do contrato municipal, e é preciso que a região metropolitana encontre uma solução para os contratos nos outros municípios, para que seja efetivada a integração tarifária metropolitana. Nós temos todo o interesse em aderir.”
(Michel Mittmann, secretário municipal de Mobilidade e Desenvolvimento Urbano)



Leonardo Sousa / PMF

CALÇADAS E CICLOVIAS

Em muitos terminais até mesmo o acesso a pé é difícil, já que muitos estão localizados em vias sem calçada, onde carros em alta velocidade passam nos dois sentidos. Também para quem usa bicicleta como transporte, as condições são ruins, pois não há integração modal ou outras facilidades: não é obrigatória a instalação de suportes para bicicletas em ônibus; e não existem bicicletários seguros dentro dos terminais, nem paraciclos nos pontos de ônibus. Nas ciclovias, falta manutenção, e os buracos são um risco para quem pedala. Algumas faixas, como no norte da ilha em direção ao bairro Jurerê, são tão estreitas que mal comportam o pneu da bike.

“Sabemos da necessidade de realizar conexões, rebaixos e pequenas obras para trazer segurança às redes cicloviárias. Porém partimos do princípio de que buscar a inclusão dessas rotas, sempre que surja oportunidade, garantirá espaço para o ciclista. E gradativamente vamos conectando estes setores.”
(Michel Mittmann, secretário municipal de Mobilidade e Desenvolvimento Urbano)

MOBILIDADE EM DADOS

Mobilidade por **BIBICLETA**
Nº de paraciclos disponíveis na cidade: **dado inexistente**
Nº de bicicletários públicos: **2**

MOBILIDADE NAS RUAS

Avaliações de **TRANSPORTE PÚBLICO**
2 de 8 avaliações totais
😊 Acesso aos sistemas
🚲 Integração bicicleta
😊 Qualidade do veículo

FLORIANÓPOLIS



Marcos Albuquerque / PMF

Segundo a Prefeitura, as intervenções na rede cicloviária realizadas em três anos da atual gestão incluem a adequação da velocidade dos carros nessas vias. Em relação às ciclovias de menor largura, a SMDU diz que são exceções, e a avaliação é que implantá-las produzirá maior segurança do que a sua não realização. Na visão do gestor, é preferível conviver com críticas de uma eventual necessidade de complementar uma ação do que perder a oportunidade de ganhar estes espaços para o carro.

A avaliação feita pelo Mobilize revelou que a infraestrutura para pedestres e ciclistas, quando existe, é priorizada nas áreas centrais, em locais turísticos e bairros de classe alta. Na orla da beira-mar, por exemplo, é possível passear, correr e se exercitar com conforto. Já em outras partes da cidade, encontram-se ruas não pavimentadas e calçadas com obstáculos como postes e buracos e sem rampas de acessibilidade. Mesmo onde foram feitas obras de renovação, como na avenida Pequeno Príncipe, as rampas estão fora do padrão, e no centro há calçadas em aclive que dificultam a passagem de cadeirantes.

“Além dos obstáculos naturais da sua condição de ilha, Florianópolis guarda resquícios de uma colonização açoriana, com servidões estreitas, difíceis de se caminhar.”

(Laís Barbiero, coordenadora em Florianópolis do Estudo Mobilize 2022)

A Prefeitura afirma que esses projetos, públicos ou privados, devem seguir as orientações do [Manual Calçada-Certa](#), para melhorar a ambiência nesses espaços com base nas normas técnicas de execução. Isso inclui mobiliário, arborização e outros itens para criar espaços convidativos ao caminhar. Além disso, o poder público afirma desenvolver ações de urbanismo tático, por meio do programa + Pedestre, envolvendo a expansão de áreas para pedestres pela retirada de espaços nas vias ao automóvel, e com a gradativa introdução de paisagismo e mobiliário urbanos.

OS PLANOS DA GESTÃO

A Secretaria de Mobilidade e Desenvolvimento Urbano aposta na adequação, em âmbito do município, do Plano de Mobilidade Urbana Sustentável da



Carlos Kilian / Alesc

Grande Florianópolis (Plamus). Para o órgão, significa integrar e priorizar soluções de pequena e grande escala, no curto ou longo prazos, com a integração dos planos setoriais, e com programas e projetos para os modos sustentáveis e o transporte coletivo.

Após a atualização da pesquisa origem-destino, o município apresentará a estrutura geral do Plano, e um cronograma que inclui a participação social e da Câmara Municipal, informa a prefeitura.

Os indicadores obtidos pelo Plano fornecerão fundamentos para uma gestão integrada dos projetos, com prazos e financiamentos. Segundo o governo, as metas incluem a implantação de corredores ou intervenções locais para o transporte coletivo; eliminação de gargalos do transporte; universalização da mobilidade segundo características e demandas de cada bairro e região; e ampliação de espaços para modos ativos.

“Precisamos de bairros mais autônomos, com usos mistos e moradia para várias classes sociais. Daí a importância de revisar e adequar o Plano Diretor, para termos uma cidade equilibrada, com menos deslocamentos desnecessários.”

(Michel Mittmann, secretário municipal de Mobilidade e Desenvolvimento Urbano)

Para reverter a tendência ao uso dos carros e motos (48%) e conter os congestionamentos na cidade, além de programas para pedestres e ciclistas, obras estruturantes como corredores de transporte coletivo devem ser contempladas no Plamus, mas envolvem gestão conjunta entre município e governo do estado.

Nos bairros, as propostas para as áreas centrais incluem ações como a criação de zonas calmas (zonas 20/30), qualificação do entorno de equipamentos públicos, identificação e implantação de rotas acessíveis, e a ressignificação das vias principais (conceito de vias completas).

Noutra escala de intervenção, a gestão municipal quer explorar ainda o potencial de uso do transporte náutico em Florianópolis. Atualmente, de modo incipiente, há apenas uma linha de transporte aquaviário na Lagoa da Conceição. ■

FORTALEZA

Prefeitura de Fortaleza



CIDADE ADERE À CARTILHA DA MOBILIDADE SUSTENTÁVEL

Investimentos no transporte público e na mobilidade ativa reduziram o número de mortes no trânsito da capital cearense. Mas o carro particular ainda prevalece

Até os anos 1940, quando sua população não chegava a 200 mil moradores, Fortaleza contava com pouco mais de 20 km de linhas de bondes elétricos. No entanto, com o abandono e a extinção desse transporte sobre trilhos, desde os anos 1950 a cidade passou a depender quase exclusivamente de ônibus movidos a diesel como sistema público de transportes. Durante um curto período, entre 1967 e 1972, a cidade chegou a ter algumas linhas de trólebus (ônibus elétricos), mas a experiência foi abortada.

A capital cearense só passou a operar comercialmente sua primeira linha de metrô em 2014; o primeiro corredor exclusivo de ônibus da cidade foi inaugurado um ano depois, em 2015, e o Veículo Leve Sobre Trilhos (VLT), somente começou sua operação assistida agora, em 2022.

A demora na implementação de sistemas públicos de transporte de média e alta capacidade (metrôs, trens, VLT's e BRT's) sobrecarregou demais os ônibus e afastou parte dos fortalezenses, que encontraram no automóvel a saída mais confortável para o transporte em médias ou grandes distâncias. Apenas nos últimos anos a cidade ganhou novas faixas exclusivas para os ônibus, agora substituídos por carros com ar-condicionado e wi-fi. Mas mesmo com essas melhorias e mais a redução dos tempos de viagem em 40% e até 60%, o prestígio do transporte público continua baixo.

EXPANSÃO CICLOVIÁRIA

Uma das apostas da gestão pública de Fortaleza nos últimos 12 anos tem sido a mobilidade ativa. O sistema cicloviário da cidade começou a ser

PLANO DE MOBILIDADE: **Vigente**, aprovado em 2015

ÁREA URBANA
285,06 km²



POPULAÇÃO
2.686.612 habitantes



TARIFA BÁSICA DO TRANSP. PÚBLICO
R\$ 3,90



EXTENSÃO DE VIAS
4.399,83 km



SISTEMA DE TRILHOS
52,80 km e 40 estações



FROTA DE ÔNIBUS
2.146 veículos



FAIXAS E CORREDORES PARA ÔNIBUS
123,50 km e 15 estações de BRT



EXTENSÃO DE CICLOVIAS
409,9 km



BICICLETAS PÚBLICAS
1.259 bikes em 192 estações



● FORTALEZA
■ Brasil: menor, médio e maior resultado

Para consultar as fontes dos dados veja [Referências](#)

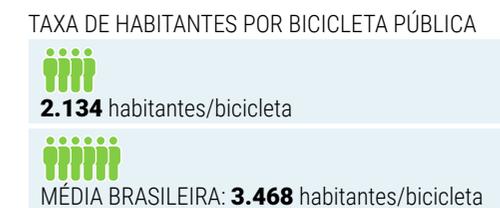
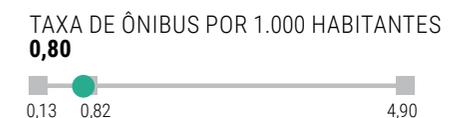


BICICLETAS PÚBLICAS INFANTIS
57 bikes em 10 estações

DIVISÃO MODAL



INDIVIDUAL MOTORIZADO
TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO
A PÉ
BICICLETA
OUTROS MODOS



FORTALEZA

Prefeitura de Fortaleza



Bicicletas públicas do sistema Bicicletar: uso gratuito

implantado em 2010, mas o Plano Diretor Ciclovitário Integrado (PDCI) só viria a ser aprovado cinco anos depois. Desde sua implantação, a malha ciclovitária não parou de crescer, inclusive durante a pandemia, chegando aos atuais 410 km. Para completar, Fortaleza tem 1.259 bicicletas em 192 estações de compartilhamento público, com mais 57 bicicletas infantis em 10 estações. Mesmo com tantos projetos e estímulos, o fortalezense médio ainda não adotou a bicicleta como meio de transporte, embora mudanças culturais significativas já sejam notadas.

MOBILIDADE A PÉ

Caminha-se bem em Fortaleza. Segundo a pesquisa origem-destino de 2019, na cidade, 32% dos deslocamentos diários são realizados exclusivamente a pé, índice semelhante ao de outras cidades grandes. Apesar da importância dos deslocamentos a pé, historicamente esse modo de transporte é o mais negligenciado pelos gestores públicos. Em 2015, junto com o Plano de Mobilidade da cidade, a prefeitura lançou o projeto Fortaleza 2040, um plano estratégico de desenvolvimento urbano bastante ousado, dividido em sete eixos, entre eles o "Cidade Conectada, Acessível e Justa". O Plano Municipal de Caminhabilidade, no entanto, só foi lançado cinco anos depois, em 2020. Apesar de tardia, a sua divulgação pode ser considerada em parte um grande avanço, uma vez que poucas capitais brasileiras produziram um documento semelhante.

ARBORIZAÇÃO DE CONFORTO

A cobertura vegetal poderia tornar as opções pela caminhada ou pela bicicleta mais atraentes e confortáveis, especialmente em uma cidade litorânea. Sobre o tema, a prefeitura respondeu, por escrito, que em 2022,



Global Designing Cities Initiative

plantou 10 mil mudas de árvores, dentro do programa "Árvore na Minha Calçada", iniciado em 2014. Ainda segundo a gestão municipal, em 2017 foi lançada a Política de Desenvolvimento Urbano de Baixo Carbono de Fortaleza, que pode impactar positivamente na qualidade do espaço público.

Outras iniciativas adotadas pelo poder público local para promover a caminhabilidade foram programas como o "Caminhos da Escola", que visa a garantir a segurança viária no entorno de cada escola e o "Cidade da Gente". Em regiões centrais e pontos turísticos, houve a ampliação da largura de algumas calçadas junto aos cruzamentos (programa Calçadas Verdes), travessias elevadas (lombofaixas) e redução de velocidades, que ainda não foram expandidas para outras regiões da cidade.

“ Os pontos que receberam esses investimentos em calçadas estão excelentes, mas ainda falta muito para que o hábito de caminhar seja mais convidativo.

(Alzira Bruna de Sena, coordenadora do Estudo Mobilize 2022 em Fortaleza)

A SEDUÇÃO DO CARRO

Diferentemente de outros grandes centros do Brasil, a capital cearense tem significativamente mais viagens diárias utilizando o transporte individual motorizado (36,9%) do que o transporte público/coletivo (25,4%), segundo dados da prefeitura de Fortaleza. Em entrevista ao Mobilize Brasil, Alzira de Sena destacou algumas transformações na mobilidade da cidade nos últimos dez anos e explicou a predominância do automóvel, especialmente durante a pandemia.

MOBILIDADE NAS RUAS

Avaliações de **MOBILIDADE A PÉ**

5 de 9 avaliações totais

Tempo médio da viagem: **26 min.**

- 😊 Qualidade do espaço público
- 😊 Segurança Viária

FORTALEZA

MOBILIDADE NAS RUAS

Avaliações de **TRANSPORTE PÚBLICO**

2 de 9 avaliações totais

Tempo médio de viagem: **44 min.**

Tempo médio de espera: **14 min.**

Acesso aos sistemas 😊

Qualidade do veículo 😞



Prefeitura de Fortaleza

“Fortaleza deu um salto na mobilidade. É outra cidade. É claro que durante a pandemia a quantidade de carros circulando aumentou muito. Por outro lado, nos últimos dez anos, a oferta das linhas de ônibus e de faixas exclusivas também aumentou, mas as pessoas ainda não trocaram o carro pelo transporte público.

(Alzira Bruna de Sena, coordenadora do Estudo Mobilize 2022 em Fortaleza)



Prefeitura de Fortaleza

MOBILIDADE EM DADOS

TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO

Idade média da frota: **7,7 anos**

MOBILIDADE EM DADOS

SEGURANÇA VIÁRIA

Taxa de mortalidade em sinistro de trânsito (mortes/100.000 habitantes)

Totais: **7,48**

Pedestres: **2,31**

Ciclistas: **0,48**

Motociclistas: **4,35**

Ocupantes de automóvel: **0,22**

ACESSO ÀS INFORMAÇÕES

A Prefeitura de Fortaleza respondeu adequadamente ao formulário enviado pelo Mobilize Brasil. Houve alguma dificuldade inicial para a localização dos contatos nas secretarias envolvidas, o que gerou certo atraso, mas ao final as informações foram entregues com boa qualidade e precisão.

Alzira destacou iniciativas como o aumento expressivo da malha cicloviária, das faixas e corredores de ônibus e o “top bus”, uma modalidade de transporte por aplicativo em vans. “Os tempos das viagens diminuíram muito nos últimos dez anos, em parte devido às faixas exclusivas, mas a qualidade ainda deixa um pouco a desejar. Antes da pandemia, por exemplo, havia muitos ônibus com ar-condicionado, agora há bem menos”.

VIOLÊNCIA NO TRÂNSITO

Um dos fatores apontados pela coordenadora local do Estudo Mobilize 2022 para a falta de apelo do transporte público e da mobilidade ativa é a sensação de insegurança. Embora este seja um problema grave e decisivo para a escolha sobre a forma de se locomover, estar exposto a violência ou a um assalto não são os únicos perigos. Hoje as mortes no trânsito são questões sensíveis em todas as médias e grandes cidades do país. Segundo dados da Prefeitura, Fortaleza conseguiu reduzir pela metade os óbitos no trânsito entre 2010 e 2019.

“Medidas de redução de velocidade foram adotadas nas ruas e avenidas com os maiores índices de sinistros, colisões ou atropelamentos”. Aliadas a outras iniciativas paralelas, as mudanças resultaram em uma redução de 64,5% das ocorrências fatais, informou a administração. Fortaleza parece estar seguindo a cartilha da mobilidade urbana sustentável, com projetos e programas relevantes que trouxeram resultados importantes, inclusive na redução de mortes. Mas, a transformação na cultura de como ocupar e como circular pela cidade, no entanto, depende de um programa de longo prazo e também da disseminação dessas medidas por todo o território do município. ■



EM BUSCA DA MOBILIDADE ATIVA, MAS AINDA REFÊM DO CARRO

Capital goiana abre viadutos "para desafogar o trânsito", realiza obras do BRT e mantém tarifa do ônibus... mas demora a priorizar infraestrutura a pedestres e ciclistas

Com calçadas largas e arborizadas, a capital de Goiás tem boas condições para a caminhabilidade, resultado do projeto original da cidade, dos anos 1930. E seriam locais ideais para o convívio no espaço público – não fosse o trânsito intenso de carros que afasta os pedestres das ruas.

“O alto investimento na infraestrutura para o carro, praticado hoje na cidade, poderia mudar caso se passasse a priorizar os modos ativos e o desenvolvimento dos bairros. Isso iria favorecer o comércio, os serviços e equipamentos públicos, em distâncias caminháveis ou cicláveis.”
(Flávia Cirqueira, coordenadora em Goiânia do Estudo Mobilize 2022)

MOBILIDADE NAS RUAS

Avaliações de **MOBILIDADE A PÉ**
1 de 2 avaliações totais
Tempo médio da viagem: **35 min.**
Qualidade do espaço público 😊
Segurança Viária 😊

Segundo a coordenadora local do Estudo Mobilize, outro fator que impede o uso da bicicleta é a falta de manutenção da malha cicloviária. “Há muitos trechos degradados e perigosos na cidade, e por outro lado, está por ser feito um plano cicloviário que permitiria organizar melhor essa infraestrutura”, diz Flávia.

Também quanto à falta de manutenção das calçadas de Goiânia, já apontada no relatório da *Campanha Calçadas do Brasil 2019*, a gestão municipal diz estar rompendo com décadas de omissão e dá como exemplo a recuperação da Avenida Anhangüera, uma das principais no Centro, que traz mudanças como a revitalização das calçadas e outros atrativos para impulsionar o comércio e serviços.

PLANO DE MOBILIDADE: em elaboração

ÁREA URBANA
421,52 km²



POPULAÇÃO
1.536.097 habitantes



TARIFA BÁSICA DO TRANSP. PÚBLICO
R\$ 4,30



EXTENSÃO DE VIAS
5.297,60 km



SISTEMA DE TRILHOS
não tem



FROTA DE ÔNIBUS
1.118 veículos



FAIXAS E CORREDORES PARA ÔNIBUS
13,60 km e 24 estações de BRT



EXTENSÃO DE CICLOVIAS
88,64 km



BICICLETAS PÚBLICAS
67 bikes em 20 estações

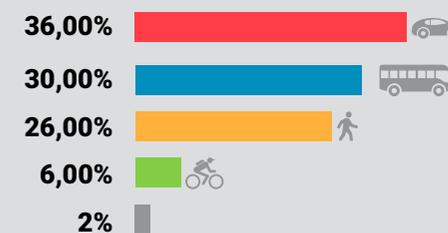


GOIÂNIA
Brasil: menor, médio e maior resultado

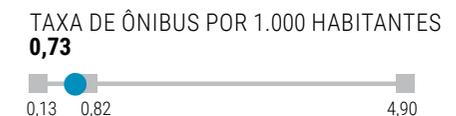
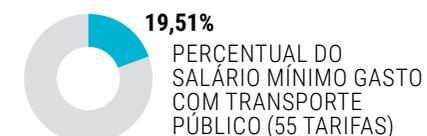
Para consultar as fontes dos dados veja [Referências](#)



DIVISÃO MODAL



INDIVIDUAL MOTORIZADO
TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO
A PÉ
BICICLETA
OUTROS MODOS



MOBILIDADE EM DADOS

SEGURANÇA VIÁRIA

Taxa de mortalidade em sinistro de trânsito (mortes/100.000 habitantes)

Totais: **25,65**

Pedestres: **4,10**

Ciclistas: **1,04**

Motociclistas: **8,40**

Ocupantes de automóvel: **3,26**

MOBILIDADE EM DADOS

TRANSPORTE INDIVIDUAL
MOTORIZADO

Emissão de CO₂ resultante do uso de combustível:

727 kg CO₂/hab.

“Assim como em grande parte das cidades brasileiras, Goiânia é uma cidade que apresenta áreas urbanas dispersas, com densidades baixas e monofuncionais. Nessa perspectiva, posso dizer que a mobilidade aqui é até razoável.”

(Flávia Cirqueira, coordenadora em Goiânia do Estudo Mobilize 2022)

Também para pedalar, o relevo de Goiânia é propício. Mas, novamente, a violência do tráfego amedronta e expulsa os potenciais ciclistas. Segundo a Delegacia de Trânsito de Goiânia, o número de mortes entre ciclistas e motociclistas tem aumentado: um crescimento de 37,5% entre 2020 e 2021. Entre ciclistas, foram onze mortes em 2021 contra oito, no ano anterior.

TRANSPORTE COLETIVO

Entre os meios de transporte utilizados pelos goianenses, o principal é o ônibus. A capital conta com 13,6 km de corredores e faixas exclusivas. Porém esse transporte não tem a prioridade que mereceria ter, já que a porção majoritária nas vias continua ocupada pelos carros: são mais de um milhão de veículos, entre automóveis e caminhonetes (806 mil), e motocicletas ou motonetas (319 mil). Fonte: Senatran, março de 2022.

Tanta pressão sobre o viário leva a Prefeitura de Goiânia a seguir apostando em grandes obras de infraestrutura viária para, segundo as autoridades, melhorar o fluxo dos veículos particulares e destravar o trânsito. Ao ser questionada, a gestão reconheceu os impactos gerados pelo modelo carrocentrista – poluição, congestionamentos, expulsão das pessoas do espaço público – mas justificou esses empreendimentos alegando que, enquanto alternativas coletivas e de mobilidade ativa não se consolidarem, o poder público não poderá ignorar o transporte individual.

Seguindo nessa linha, só neste ano o governo já inaugurou três viadutos, entre eles um gigantesco complexo viário, o Viaduto da Enel, na região leste. Em favor de pedestres e ciclistas, há apenas a promessa do poder público de que esses “viadutos inevitáveis” receberão projetos que preservem o espaço público e não serão obras de segregação, pensadas só para o automóvel.

“Não se vira as costas ao problema só porque nasceu de bases equivocadas. Corrigir o erro histórico de construir cidades para automóveis é um processo, não uma ruptura (...). A medida mais eficaz para dissuadir o transporte individual é tornar atrativo o transporte coletivo. (...) É como poderemos inverter a equação e devolver a cidade às pessoas.”

(Horácio Mello, secretário municipal de Mobilidade de Goiânia)

Nas avaliações *in loco* feitas pelo Estudo Mobilize 2022 em Goiânia, a conclusão sobre o impacto destas obras no espaço público é outra. Percebe-se que a cidade sofreu e continua sofrendo as consequências das políticas de incentivo ao uso do carro. E os altos gastos públicos utilizados neste tipo de infraestrutura têm gerado perdas ambientais como aumento da poluição, sendo, na prática, um forte desestímulo aos deslocamentos ativos.

O problema é ainda mais visível nas áreas periféricas da cidade, que no entanto trazem grande potencial para a integração da bicicleta com o transporte coletivo, embora praticamente não contem com vias cicláveis. A própria Secretaria Municipal de Mobilidade de Goiânia (SMM) reconhece que

as ciclovias estão concentradas nas regiões centrais, e que mesmo aí elas têm mais caráter de lazer, e não de mobilidade urbana, pois faltam conexões e integração com o sistema de transporte coletivo.

“A periferia de Goiânia praticamente não é atendida com ciclovias, embora apresente grande potencial para a integração com o transporte coletivo.”

(Flávia Cirqueira, coordenadora em Goiânia do Estudo Mobilize 2022)

Já a mobilidade por transporte público coletivo – sobretudo o BRT Leste/Oeste (Eixo Anhanguera), e o BRT Norte/Sul, em implantação – são projetos que, por apresentarem maior cobertura do território, receberam melhor avaliação no levantamento.

Esta consideração positiva é devida ao peso jogado pela participação da Prefeitura no financiamento do sistema de transporte público da cidade. Segundo a SMMU, esse recurso está sendo aplicado para viabilizar investimentos na melhoria da qualidade do sistema, em medidas tais como: manutenção do preço do ônibus (congelado há três anos), bilhete único (com integração e possibilidade de reembarque por até 2h30) e o Passe Livre do Trabalhador (com uso ilimitado do vale transporte). Brevemente, a gestão planeja ainda promover a integração dos ônibus com veículos menores e oferecer linhas a preços atrativos para percursos de pequena distância. Também segundo a SMMU, em dois anos a gestão prevê utilizar esses recursos na renovação da frota.

PLANO DE MOBILIDADE

Em fase de elaboração, o Plano de Mobilidade Urbana de Goiânia está previsto para conclusão em dezembro deste ano, informa a SMM. Como o PlanMob envolve participação popular e construção de diagnóstico da mobilidade urbana, poderá ser o momento, segundo o órgão, para estabelecer o horizonte de uma mobilidade sustentável, e apontar erros, distorções e barreiras que hoje impedem o funcionamento adequado da cidade.

No que respeita à mobilidade ativa, a Prefeitura concorda que incentivá-la dependerá da ampliação da infraestrutura urbana de calçadas e ciclovias. Para melhorar as calçadas, a gestão vê como única solução “endurecer a legislação que protege seu uso com foco no pedestre e não para o interesse particular de garagens e comércio” (SMM). Mas o Estudo Mobilize verificou que em Goiânia há um manual para calçada e arborização urbana, que oferece qualificação aos deslocamentos dos pedestres. Ocorre que sua implementação ainda é muito tímida, e nos percursos pedestres é comum encontrar obstáculos como calçadas quebradas, uso indevido da calçada (carros estacionados e exposição de produtos do comércio local), além da descontinuidade dos passeios.

Já em relação às bicicletas, a previsão da Prefeitura é triplicar a malha existente e associar bicicletas compartilhadas aos terminais de passageiros do transporte público. Segundo a SMMU, está em fase de conclusão um projeto de ciclovia nas microrregiões dos terminais, e a implantação de bicicletas compartilhadas nos bairros, com direito à integração tarifária. Para guarda das bicicletas, o município não tem nada construído, mas há 14 bicicletários instalados em terminais da Rede Metropolitana de Transportes Coletivos (RMTC). ■

MOBILIDADE EM DADOS

TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO

Idade média da frota: **11 anos**

JOÃO PESSOA



PREFEITURA APOSTA TUDO NO PLANO DE MOBILIDADE URBANA

Documento recém-aprovado propõe melhorias no transporte coletivo, estímulos ao uso da bicicleta e uma ambiciosa meta para a construção e renovação de calçadas

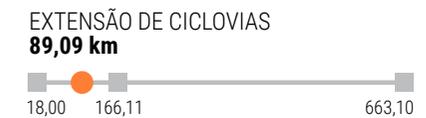
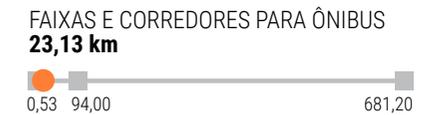
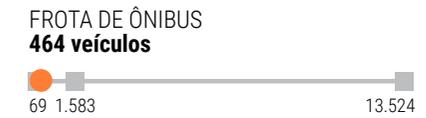
A expansão urbana de João Pessoa intensificou-se no século passado na direção leste, ao longo da Avenida Epitácio Pessoa, que liga o centro à orla marítima. Ao ampliar seu território também para outros lados, a cidade gerou bairros de grande desigualdade social, com precariedade de serviços urbanos e no transporte coletivo.

Para equilibrar esse cenário, foi aprovado em maio o Plano de Mobilidade Urbana (PlanMob), que prevê o avanço do planejamento da mobilidade com base nas seguintes metas: contenção da expansão urbana – com adensamento populacional em áreas internas à mancha urbana; adoção do modelo de desenvolvimento orientado pelo transporte sustentável nos eixos estruturadores do sistema viário; incentivo à criação de novas centralidades, aproximando empregos das moradias e promovendo viagens mais curtas, sem necessidade de modos motorizados (Fonte: Semob-JP).

Para os próximos anos, a gestão municipal estabeleceu quatro eixos prioritários de ação:

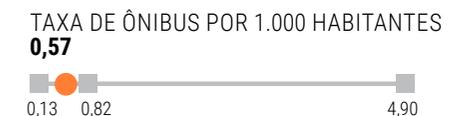
- Aumento dos deslocamentos por transporte coletivo na capital e municípios vizinhos; melhoria da qualidade do serviço, com redução dos tempos de viagem e aumento da velocidade média dos veículos; ampliação das faixas para ônibus, dos atuais 22,13 km para 174,32 km.
- No eixo transporte ativo, aumentar a participação dos deslocamentos a pé em 30%; implantar calçadas em 85% das vias; alcançar índice de caminhabilidade 2 (considerado 'bom', segundo ferramenta do ITDP); ampliar em 11% a rede cicloviária e em 9% os deslocamentos por bicicleta.

PLANO DE MOBILIDADE: **Vigente**, aprovado em 2022



● JOÃO PESSOA
■ Brasil: menor, médio e maior resultado
Para consultar as fontes dos dados veja [Referências](#)

DIVISÃO MODAL



JOÃO PESSOA



Prefeitura de João Pessoa

- No eixo sistema viário, a ideia é reduzir os deslocamentos por transporte individual motorizado dos atuais 50% para 31%.
- E no eixo planejamento urbano, a previsão é aumentar em 100% o acesso da população ao transporte coletivo; reduzir em 30% o índice de imobilidade da população (pessoas que não viajam/hab); reduzir o percentual de viagens longas a pé; reduzir a taxa de emissão de poluentes pelos veículos.

ÔNIBUS PREVALECEM

Ao que tudo indica, o principal meio de transporte coletivo em João Pessoa seguirá sendo o ônibus, mas a Prefeitura pretende modernizar e ampliar essa frota, com a troca dos ônibus diesel por elétricos e a diversificação dos modos de transporte, com a implantação de um sistema de VLT ou de BRT no eixo da BR-230, para ligar os bairros à região metropolitana.

“Nos últimos anos, a população brasileira vem comprometendo parcela cada vez mais significativa do seu orçamento com o transporte, e esse quadro se repete em João Pessoa.”
(Diego Dutra, coordenador do Estudo Mobilize 2022 em João Pessoa)

O sistema de transporte coletivo de João Pessoa carece de capilaridade e integração. Grande parte das linhas opera por sistema radial, e serve basicamente a dois terminais de integração na área central. A Prefeitura quer investir mais nessa infraestrutura e mudar o modelo operacional, com um sistema tronco-alimentador de linhas, com terminais de integração nos quatro maiores corredores de transporte, onde os usuários poderão fazer a transferência para outro conjunto de linhas, articuladas a outras áreas da cidade, sem acréscimo tarifário, esclarece a Secretaria Municipal de Mobilidade (Semob).

TREM URBANO

João Pessoa conta também com um sistema de trens operado pela CBTU, com extensão de 30,5 km. O serviço liga os municípios de Santa Rita a Cabedelo, passando pela capital. Não há integração física com os ônibus urbanos, mas há integração temporal com uso de um cartão, que reduz o preço da segunda viagem a 50% do valor da tarifa. A passagem do trem custa R\$ 2,50 e a do ônibus, após reajuste neste ano, está em R\$ 4,40.

Para atenuar o impacto da tarifa ao usuário, a lei que criou o PlanMob prevê um fundo municipal para financiar o transporte, o Fundo de Desenvolvimento da Mobilidade Urbana (FDMU), vinculado à Semob-JP.

“Os recursos do Fundo serão aplicados no planejamento, desenvolvimento e execução de projetos voltados à mobilidade urbana e transporte público; para subsidiar tarifas dos serviços de transporte coletivo urbano; e na execução de projetos e obras previstas no PlanMob.”
(Expedito Leite Filho, da Semob)

MOBILIDADE ATIVA

As avaliações do Mobilize indicaram que a mobilidade ativa não é priorizada em João Pessoa. Em áreas de grande densidade populacional e de serviços da cidade, quem caminha ou pedala não dispõe de segurança e comodidade nos deslocamentos. Há muitas calçadas sem dispositivos de acessibilidade e sinalização, não padronizadas e, algo comum, ocupadas por carros estacionados. Nesse ponto, a Prefeitura anuncia ações de curto prazo e outras permanentes, como fiscalização de obras e posturas para ocupação correta dos passeios; identificação e hierarquização de bairros por relevância da mobilidade ativa; pesquisas para orientar projetos de intervenções específicas em bairros incluídos na rede referencial da mobilidade a pé.

Também há planos para identificar calçadas que possam receber rotas acessíveis em locais próximos a escolas, postos de saúde e praças; criação de um comitê gestor de calçadas; e publicação de cartilhas com procedimentos construtivos e de reforma.

Um novo padrão de calçadas – com piso intertravado, drenagem, plantio de árvores, sinalização e acessibilidade – já está em andamento na capital, integrado às obras de pavimentação viária, informa a Semob.

Toda a expectativa de integração do modal cicloviário com o transporte público está colocada no PlanMob, que prevê bicicletários nos terminais de integração e paraciclos próximos às paradas de ônibus e polos geradores de viagens. O documento também aponta para a elaboração do plano cicloviário e ampliação de vias para ciclistas: o município tem 89,09 km de ciclovias, e o Plano propõe, no médio prazo, ampliar essa malha para 145,6 km. ■



Semob / João Pessoa

MOBILIDADE NAS RUAS

Avaliações de **MOBILIDADE ATIVA**
7 de 7 avaliações totais
Tempo médio da viagem a pé: **13 min.**
Tempo médio da viagem por bicicleta: **16 min.**

- ☺ Qualidade do espaço público
- ☹ Segurança Viária



MAIOR DESAFIO É ORGANIZAR O TRANSPORTE COLETIVO

Capital do Amapá busca empresas para operar o sistema de ônibus por 20 anos. Procedimento de concessão é inédito na cidade, que sempre conviveu com contratos precários.

Localizada sob a linha do Equador, no delta do rio Amazonas, quase em sua foz no Atlântico, a cidade de Macapá é a única capital brasileira inacessível por rodovia. Esse insulamento por terra poderia sugerir uma cidade com baixa motorização e algum estímulo ao transporte com barcos, bicicletas ou a pé. No entanto, em março de 2022 os dados da Senatran registravam 175 mil veículos em Macapá, dos quais, cerca de 97 mil são carros e caminhonetes, e outros 64 mil, motos e motonetas.

A frota de ônibus para o transporte coletivo estaria em torno de 100 veículos, segundo informações enviadas pela prefeitura em uma pesquisa do Estudo Mobilize. Mas outra informação, do presidente da Companhia de Transportes e Trânsito de Macapá (CTMAC), indica um total de 125 ônibus em 36 linhas, ainda assim menos do que os 150 que constavam no projeto do Plano de Mobilidade Urbana, em 2015. De qualquer forma, parece pouco para uma cidade que tem uma área urbanizada de 128 km² dentro de um território municipal com mais de 6.400 km².

Em meados de abril passado, a Prefeitura de Macapá publicou um edital de licitação para a escolha de duas empresas que passariam a operar o sistema de ônibus da cidade. A concessão, segundo o edital, valeria por 20 anos e obrigaria as empresas a manterem uma frota de pelo menos 180 ônibus em circulação, todos dotados de acessibilidade, ar-condicionado, wi-fi e sistema de geolocalização, de forma a permitir que os usuários e as autoridades possam monitorar a circulação. O certame chegou a ser aberto em maio, mas foi paralisado por uma decisão do Tribunal de Contas

MOBILIDADE EM DADOS

TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO

Idade média da frota: **5 anos**



PLANO DE MOBILIDADE: em elaboração

ÁREA URBANA
128,12 km²



FROTA DE ÔNIBUS
100 veículos



POPULAÇÃO
512.902 habitantes



FAIXAS E CORREDORES PARA ÔNIBUS
não tem



TARIFA BÁSICA DO TRANSP. PÚBLICO
R\$ 3,70



EXTENSÃO DE CICLOVIAS
18,00 km



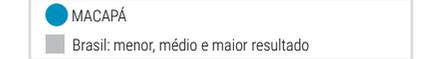
EXTENSÃO DE VIAS
não informado



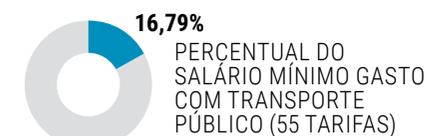
BICICLETAS PÚBLICAS
não tem sistema em operação



SISTEMA DE TRILHOS
não tem



Para consultar as fontes dos dados veja [Referências](#)



TAXA DE ÔNIBUS POR 1.000 HABITANTES
0,20



MACAPÁ



Acima, ciclofaixa em Santana. Ao lado, ônibus na zona oeste de Macapá



do Estado, que encontrou problemas nas regras adotadas. Em agosto, ante várias paralisações das empresas ou dos funcionários, a Prefeitura decretou o "estado de emergência" no transporte público.

A questão da concessão do transporte é considerada central para Andrey Rego, diretor-presidente da CTMAC, que aponta seus esforços para o reordenamento do sistema de ônibus, incluindo a integração tarifária com os ônibus metropolitanos. Como várias capitais, Macapá passou por um processo de conurbação com os municípios vizinhos, Santana e Mazagão, formando uma região metropolitana onde vivem mais de 646 mil pessoas. Outro ponto fundamental para a mobilidade na cidade é a regulamentação do Plano de Mobilidade Urbana que "está em andamento, aguardando deliberações da gestão municipal", explicou Rego. Moradores esperam que o plano atenda também às demandas de pedestres e usuários de bicicletas.

CICLOVIAS

Em outubro de 2021, o Ministério Público do Amapá (MP-AP) recomendou que a prefeitura e o governo do estado preparassem um plano para a recuperação e ampliação das ciclovias macapenses. No relatório, o MP-AP lembrava que Macapá contava com "menos de 22 km de ciclovias, grande parte sem interligação umas com as outras, sendo que a maioria percorre o sentido Norte-Sul, havendo poucos quilômetros de ciclovias no sentido Leste-Oeste". E uma inspeção realizada na época pelo Ministério Público revelou que várias das ciclovias e ciclofaixas se encontravam com "sinalização precária, pavimento deteriorado e pintura desgastada".

Para entender mais detalhes das políticas públicas de mobilidade em Macapá, a equipe do Mobilize Brasil encaminhou uma série de questões à Prefeitura, que foram respondidas em texto por Andrey Rego, com alguns comentários de Cássio Cruz, secretário Municipal de Obras e Infraestrutura.

Nas respostas, os dois executivos avaliam que a mobilidade urbana em Macapá "ainda está em baixa escala", tomando como referência a Política Nacional de Mobilidade Urbana. No campo do ciclismo urbano, Cássio Cruz anunciou que a meta da gestão atual prevê uma rede cicloviária com 100 km, além dos 7 km implantados entre 2020 e 2021 e dos 18 km existentes. Cruz explica que a Secretaria tem trabalhado para desenvolver a modalidade ativa,



Acima, ciclofaixa inspecionada pelo Ministério Público do Amapá

Ao lado, exemplo de calçada acessível na capital amapense

com bicicletas, e também incentivando as caminhadas. Mas, diz ele, "a cidade tem graves problemas com a acessibilidade. Os passeios de pedestres estão debilitados e para mudar essa realidade estamos investindo na pavimentação e na adequação das calçadas, de forma que os macapenses possam ter passeios seguros", completou o secretário Cássio Cruz.

Na entrevista, ao comentar os resultados da [Campanha Calçadas do Brasil](#), quando Macapá obteve a média 5,13 (numa escala de zero a dez), Cruz lembrou que a melhoria de passeios compete à Secretaria de Obras e que a regulação de uso cabe à Secretaria de Habitação e Ordenamento Urbano. "A gestão atual tem a meta de construir 30 km de passeios por ano, com acessibilidade e eliminação de barreiras", adiantou o secretário.

Andrey Rego afirma que os planos para o transporte coletivo urbano buscam a implementação de uma política tarifária moderna e a licitação da operação e do gerenciamento do sistema de transporte coletivo. "Hoje são 125 veículos em 36 linhas e acredito que a atual distribuição da rede contempla a cidade de maneira bastante equânime, mas a falta de integração e de previsibilidade dificultam a operação. Acho que o processo de licitação em andamento será a ferramenta de controle e melhoria do serviço", espera o diretor da CTMAC.

Em relação à tarifa, Andrey Rego avalia que o valor (R\$ 3,70) é adequado, mas reconhece que a operação sem o devido contrato de concessão diminuiu muito a qualidade do serviço prestado. Em Macapá, explicou o executivo, há gratuidades para pessoas com deficiência, doenças crônicas, mobilidade reduzida e também há a tarifa social, que é custeada pela tarifa normal.

Os executivos da Prefeitura lembraram também que a gestão tem planos para o controle de emissões e a mitigação de danos ambientais provocados pelos ônibus, inclusive por meio de eletrificação, "mas tudo dependendo do plano de mobilidade e da licitação do transporte coletivo". Em relação ao transporte por embarcações, Macapá não tem nenhum sistema, nem planos para o transporte urbano de passageiros.

Um dos problemas para o planejamento da mobilidade na capital do Amapá é a dificuldade de entender os ciclos de deslocamentos na cidade e região. Macapá nunca realizou pesquisas de origem-destino, passo que está nos planos da gestão para elaboração do plano de mobilidade. ■

NOTA SOBRE AS AVALIAÇÕES DE CAMPO

Apesar de várias tentativas, a equipe do Estudo Mobilize não conseguiu agregar parceiros em Macapá, o que impediu a realização de avaliações de campo sobre as condições de mobilidade para o usuário final. Assim, todas as informações foram obtidas em bancos de dados já existentes ou enviados pela prefeitura.



POPULAÇÃO SOFRE COM VLT ENVELHECIDO E ÔNIBUS SEM PRIORIDADE

Interrupção de parte da linha do VLT, ônibus disputando espaço com veículos particulares e infraestrutura precária para a mobilidade ativa se mostram grandes desafios na capital de Alagoas

A inauguração do Veículo Leve Sobre Trilhos (VLT) de Maceió, há 11 anos, talvez tenha sido a última melhoria significativa em mobilidade urbana da capital alagoana em duas décadas. Embora o sistema sobre trilhos tenha se expandido em 2017, ele voltou a encolher a partir de 2019, com a interrupção de parte do seu trajeto, devido à evacuação de alguns bairros do município após afundamento provocado com a exploração do sal-gema pela petroquímica Braskem.

Com 15 estações, 34,7 km de linhas e tarifa de R\$ 2,50, o sistema ferroviário é a única alternativa do maceioense ao ônibus, que é, de longe, o principal meio de transporte coletivo na cidade.

Apesar de ter uma das tarifas mais acessíveis entre as capitais brasileiras (R\$ 3,35), o sistema de ônibus peca pela falta de qualidade, aponta o arquiteto e urbanista Willian Felix de Oliveira, parceiro do Estudo Mobilize em Maceió.

“A população da capital alagoana sofre diariamente com os congestionamentos de automóveis, veículos que por muitos anos foram e continuam sendo privilegiados na divisão dos tempos e espaços urbanos. A mobilidade em Maceió é voltada ao carro. O excesso de automóveis gera muitos congestionamentos, tornando o trânsito caótico a maior parte do tempo”, lamenta Willian.

PLANO DE MOBILIDADE: em elaboração



ÁREA URBANA
138,94 km²



POPULAÇÃO
1.025.360 habitantes



TARIFA BÁSICA DO TRANSP. PÚBLICO
R\$ 3,35



EXTENSÃO DE VIAS
não informado



SISTEMA DE TRILHOS
35,70 km e 15 estações



FROTA DE ÔNIBUS
sem resposta



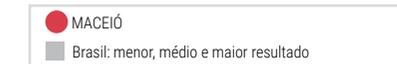
FAIXAS E CORREDORES PARA ÔNIBUS
30,00 km



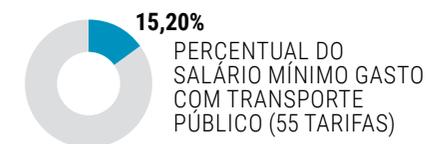
EXTENSÃO DE CICLOVIAS
44,14 km



BICICLETAS PÚBLICAS
não tem sistema em operação



Para consultar as fontes dos dados veja [Referências](#)



TAXA DE ÔNIBUS POR 1.000 HABITANTES
sem dados da frota de ônibus



MACEIÓ



MOBILIDADE ATIVA

Embora a cidade tenha renovado sua cartilha com as diretrizes para a construção e manutenção de calçadas, para pedestres e ciclistas a infraestrutura de deslocamento é totalmente precarizada. “Há quase 50 km de ciclovias, mas em condições de uso bem ruins e não são totalmente integradas entre si, além daquelas cujo uso é quase exclusivo para o lazer, como às da orla, dedicadas também à atividade física. Para o transporte, a infraestrutura cicloviária é bem precária”, aponta o colaborador do Mobilize.

“Não existe um plano de caminhabilidade ou um projeto de calçadas estruturado para a cidade”, acrescenta Oliveira.

“A condição das calçadas é tão boa quanto o proprietário do lote quer ou pode fazer. Há uma despadroneização total das calçadas e uma desobediência completa às normas de acessibilidade, o que torna a infraestrutura para a mobilidade a pé completamente precária”, completou o urbanista.

Respostas encaminhadas pela prefeitura de Maceió a um pedido via Lei de Acesso à Informação (LAI) indicam que a cidade tem hoje aproximadamente 44,14 km de estrutura cicloviária, uma das menores entre as capitais brasileiras. Para piorar, o município não possui um plano cicloviário aprovado ou um sistema público de bicicletas compartilhadas. Além disso, Maceió conta com algumas faixas e corredores exclusivos para ônibus, mas a prefeitura não especificou quantos quilômetros de extensão estão funcionando, pois não atendeu às solicitações de entrevista e não respondeu a esta questão na solicitação através da LAI.



Gabriel Moreira/Secom

MOBILIDADE NAS RUAS

Avaliações de **TRANSPORTE PÚBLICO**

2 de 5 avaliações totais

Tempo médio de viagem: **30 min.**

Tempo médio de espera: **8 min.**

☹️ Acesso aos sistemas

☹️ Qualidade do veículo

Segundo Willian Felix, não existe integração entre os modais, e mesmo os ônibus que utilizam os corredores enfrentam problemas, pois seus trajetos não são realizados completamente por vias exclusivas. Enquanto disputa o espaço com “sua majestade, o carro”, o transporte público na capital alagoana ainda tem muito o que melhorar, conclui o urbanista. ■

ACESSO ÀS INFORMAÇÕES

As poucas respostas obtidas pelo Mobilize Brasil com a Prefeitura de Maceió vieram de pedidos realizados por meio da Lei de Acesso à Informação.

SMTT - Pref. Maceió

MANAUS

Marcelo Camargo/Agência Brasil



ENTRE RIOS E IGARAPÉS, MANAUS OPTA PELO TRANSPORTE SOBRE PNEUS

De costas para seus rios e com pouco estímulo à mobilidade ativa, a capital do Amazonas tem priorizado investimentos na infraestrutura viária para o transporte por ônibus

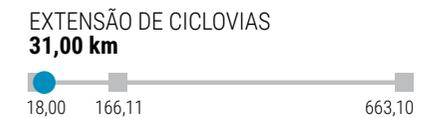
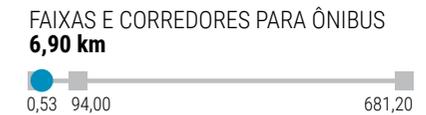
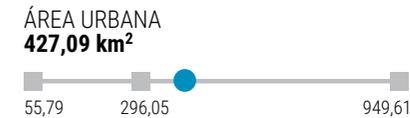
À primeira vista é surpreendente que Manaus não tenha desenvolvido um transporte urbano hidroviário. Localizada na confluência dos rios Amazonas e Negro, em área repleta de igarapés, a cidade contava com serviços prestados por pequenas catraias para que os moradores pudessem cruzar os braços dos rios. Mas, a partir dos anos 1950, quando os bondes elétricos foram substituídos por ônibus^[1], a capital amazonense espalhou-se por seu território graças à expansão do sistema viário dedicado aos veículos sobre pneus. O processo se intensificou a partir dos anos 1970, após a criação da Zona Franca, quando a cidade viu sua população crescer de 174 mil habitantes em 1967, para 1,4 milhão em 2002.

Nesse período, o município se limitou a expandir o viário, privilegiando o transporte motorizado particular: o primeiro corredor exclusivo de ônibus de Manaus só viria a iniciar sua operação no início dos anos 2000.

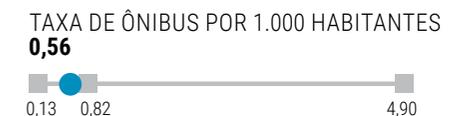
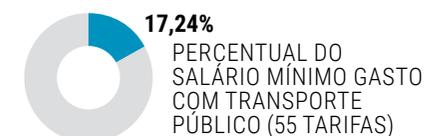
O vice-presidente do Instituto Municipal de Mobilidade Urbana de Manaus (IMMU), Alexandre Frederico, explica a falta de investimento na mobilidade aquaviária por limitações legais: "Existe uma concepção de projeto para o transporte hidroviário para atender a orla do Rio Negro, passando pelo centro de Manaus. Mas, para que esse modal seja implementado, há necessidade de a Câmara Municipal aprovar uma lei, que posteriormente deverá ser regulamentada, para só então a Prefeitura poder dispor de recursos próprios do seu orçamento", explicou.

O transporte hidroviário e outros modos, como monotrilho, VLT e BRT, já foram ventilados anteriormente por políticos e técnicos locais e até

PLANO DE MOBILIDADE: **Vigente**, aprovado em 2015



DIVISÃO MODAL



MANAUS

Marcelo Camargo/Agência Brasil



Prefeitura de Manaus



mencionados no Plano de Mobilidade da cidade. Mas o vice-presidente do IMMU é categórico: “Não vejo viabilidade para sistemas de alta complexidade em Manaus; acho que devemos vencer uma etapa de cada vez, e a vez é dos corredores de ônibus”, afirmou. Versatilidade e preço são os atributos defendidos pela Prefeitura para investir em ônibus.

“O maior desafio das cidades dependentes do ônibus é projetar uma malha viária para atender ao transporte coletivo, com vias e faixas exclusivas, não conflitantes com o tráfego de veículos comuns”, analisa o representante do IMMU.

Segundo dados da própria prefeitura, o transporte coletivo é absolutamente majoritário na cidade: menos de 3% dos deslocamentos em Manaus são feitos com carros particulares, ao passo que 53% dessas viagens são feitas em transporte por ônibus, condição que justifica plenamente a prioridade aos coletivos.

O historiador e mestre em Planejamento do Desenvolvimento (NAEA-UFPA), Leonard Jeferson Barbosa, que coordenou em Manaus a coleta de dados para o Estudo Mobilize 2022, vê aspectos positivos e negativos na política para o transporte manauara. Segundo ele, o subsídio ao sistema de ônibus (Manaus subsidia 44% da tarifa, segundo a Prefeitura) permitiu às concessionárias do serviço congelar a tarifa, e ao município adotar, por exemplo, o passe livre estudantil: “Os terminais de ônibus e corredores exclusivos também são pontos positivos”, destaca. O lado negativo, ressalva o pesquisador, é que “o estado de conservação dos veículos é muito, muito ruim e poucos são climatizados”.

MOBILIDADE EM DADOS

TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO

Desconto e/ou gratuidade do sistema:
4 segmentos da população contemplados

MOBILIDADE EM DADOS

TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO

Idade média da frota: 8,85 anos



João Viana / Semcom

MOBILIDADE ATIVA

Além de críticas à qualidade do transporte público, Leonard Barbosa destaca a dificuldade para quem se desloca pela cidade de forma ativa, seja a pé ou em bicicleta.

“Pedestres e ciclistas possuem pouco espaço em Manaus. O espraiamento urbano fez com que as administrações priorizassem os carros, com vias largas e calçadas precárias, quando não, inexistentes. A situação é crítica, uma vez que não há estrutura adequada, o que desestimula esse tipo de deslocamento. Além disso, ciclovias, ciclofaixas e ciclorrotas, quando existem, são desrespeitadas. A cidade não se organiza para priorizar os modos não motorizados”, denuncia Leonard Barbosa.

Essa percepção negativa da mobilidade para pedestres coincide com a avaliação da campanha *Calçadas do Brasil 2019*, realizada pelo Mobilize, na qual a capital do Amazonas teve nota 5,7 (entre zero e 10).

Para o coordenador do Estudo Mobilize em Manaus, no entanto, o ponto mais negativo “é a indiferença para com as pessoas que precisam ou optam por se locomover pelos modais ativos e sustentáveis. Falta infraestrutura básica, especialmente fora das zonas centrais. A capital manauara ainda é uma cidade para os automóveis”, diz Leonard.

Para entender quais os planos da Prefeitura para estimular o uso da bicicleta na cidade, o Mobilize ouviu ainda o diretor de Engenharia do IMMU, Uarodi Guedes: “O planejamento do Instituto estabeleceu a meta de implantar ou revitalizar a sinalização viária de 31 km de ciclorrotas ou ciclofaixas, de 2022 a 2025.” Entre as ações previstas, ele destacou - sem apresentar datas - dois anteprojetos de ciclovias nas avenidas Coronel Teixeira, com 4,5 km de extensão, e Governador José Lindoso, com 1,8 km. ■

MOBILIDADE NAS RUAS

Avaliações de **MOBILIDADE A PÉ**

1 de 3 avaliações totais

Tempo médio da viagem: 7 min.

- ☹️ Qualidade do espaço público
- 🟡🟡🟡 Acessibilidade
- 🟡🟡🟡 Arborização
- 🟡🟡🟡 Ruído
- 🟡🟡🟡 Grau de atratividade
- 🟡🟡🟡 Mobiliário Urbano
- ☹️ Segurança Viária

MOBILIDADE EM DADOS

TRANSPORTE INDIVIDUAL MOTORIZADO

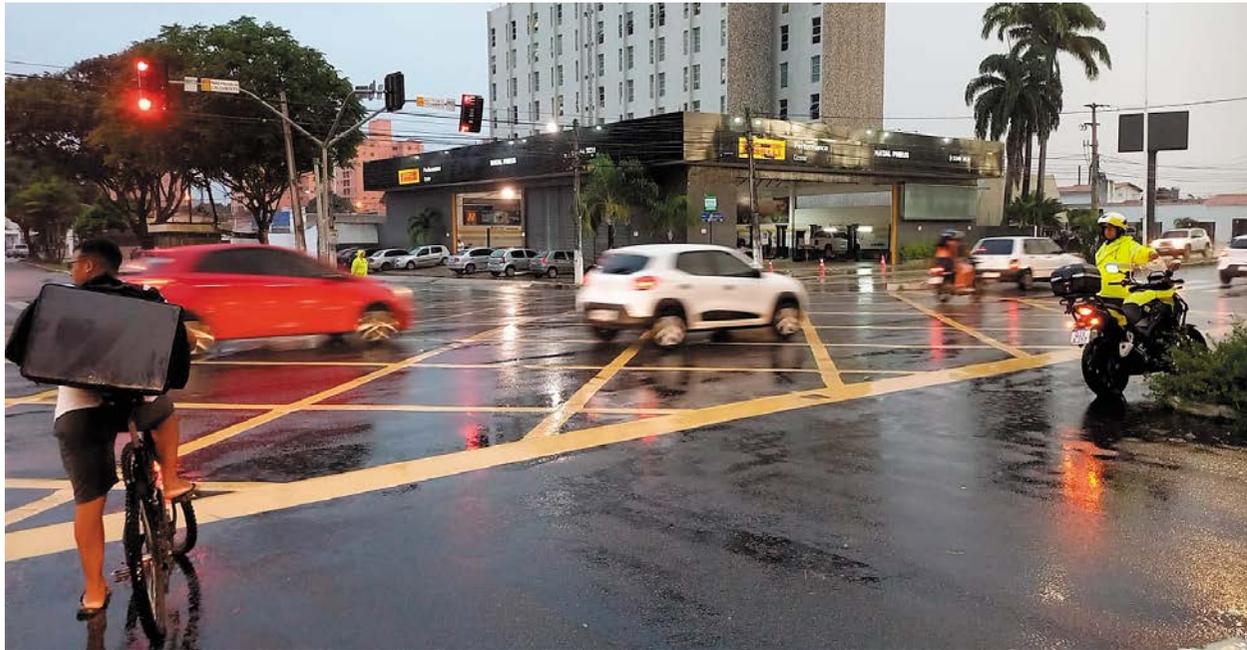
Emissão de CO₂ resultante do uso de combustível:

1.441 kg CO₂/hab.

¹ Em 1947, os ônibus de madeira conquistaram boa parte dos usuários dos antigos bondes, que deixaram de circular completamente no início da década seguinte, com a escassez na oferta de energia elétrica. Diferente de seu antecessor, os ônibus eram mais acessíveis à classe trabalhadora e possuíam maior capilaridade, chegando aos bairros mais afastados (Fonte: ANTP).

NATAL

Joana Lima / Secom



AUTOMÓVEL AINDA É O PROTAGONISTA

Carros e motos respondem por 40% das viagens na capital do RN. Ônibus prevalece no transporte público, apesar de investimentos no VLT. Pedestres estão no fim da fila

Em maio de 2022, os quatro municípios que integram a região metropolitana de Natal (RN) comemoraram a inauguração da estação Cajupiranga do Veículo Leve sobre Trilhos (VLT), no município de Parnamirim. Com essa implantação, o sistema de transportes completou 57,9 km de trilhos e 24 estações. A obra foi feita com recursos federais (CBTU), e reutiliza parte de antiga ferrovia construída no final do século 19. Graças a esse investimento centenário, hoje o VLT de Natal pode transportar, em média, 14,9 mil passageiros.

Esse volume é bem menor do que os 300 mil usuários diários que circulam de ônibus pela capital do Rio Grande do Norte (Fontes: CBTU e STTU). Mas, ainda assim, as viagens por transporte público em Natal - que correspondem a 25% na divisão modal - são bem inferiores àquelas percorridas pelo transporte individual motorizado (carros e motos), responsável por 40% do total dos deslocamentos, conforme dados que a Secretaria Municipal de Mobilidade Urbana (STTU) enviou para o Estudo Mobilize 2022.

Os dados revelam um problema crônico de cidades que, ao longo de sua história, privilegiaram o carro no planejamento urbano, gerando grandes congestionamentos, poluição atmosférica e sonora, além de altos custos financeiros e ambientais, com impacto negativo na qualidade de vida da população.

DE COSTAS PARA O RIO

Natal se desenvolveu às margens do rio Potengi, no ponto em que o curso d'água se encontra com o mar. E se no passado o município aproveitou esta proximidade com a água, seja para a pesca, a agricultura, pecuária ou

MOBILIDADE EM DADOS

TRANSPORTE INDIVIDUAL MOTORIZADO

Emissão de CO₂ resultante do uso de combustível:
589 kg CO₂/hab.

PLANO DE MOBILIDADE: Vigente, aprovado em 2022



ÁREA URBANA
118,93 km²



FROTA DE ÔNIBUS
400 veículos



POPULAÇÃO
890.480 habitantes



FAIXAS E CORREDORES PARA ÔNIBUS
49,06 km



TARIFA BÁSICA DO TRANSP. PÚBLICO
R\$ 4,00



EXTENSÃO DE CICLOVIAS
62,05 km



EXTENSÃO DE VIAS
não informado



BICICLETAS PÚBLICAS
não tem sistema em operação



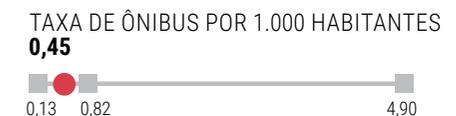
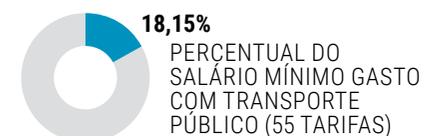
SISTEMA DE TRILHOS
57,90 km e 24 estações



● NATAL
■ Brasil: menor, médio e maior resultado

Para consultar as fontes dos dados veja [Referências](#)

DIVISÃO MODAL



NATAL

mesmo o abastecimento das casas, nos dias atuais a capital potiguar virou as costas para o Potengi, que se transformou numa barreira a ser transposta.

Natal é a sexta capital mais densamente povoada do Brasil, mas apesar do porte demográfico, a cidade ainda é refém do transporte sobre pneus – como aliás boa parte das médias e grandes cidades brasileiras. Segundo dados encaminhados pela STTU ao Estudo Mobilize, o município conta com 400 ônibus circulando durante a semana, e pouco mais de 49 km de faixas e corredores exclusivos.

Esse serviço de transporte, no entanto, está muito aquém de atender às necessidades da população, conforme as avaliações da arquiteta e urbanista Sarah Souza, que coordenou as avaliações do Estudo Mobilize em Natal:

MOBILIDADE NAS RUAS

Avaliações de **TRANSPORTE PÚBLICO**

1 de 4 avaliações totais

Tempo médio de viagem: **23 min.**

Tempo médio de espera: **9 min.**

Acesso aos sistemas 😞

Qualidade do veículo 😞

“A tarifa (de ônibus) fica em R\$ 3,90 para quem usa o cartão de passagem, e R\$ 4,00 com o pagamento em dinheiro. É uma tarifa abusiva, levando em conta não apenas a renda da população mas também a falta de qualidade do serviço prestado”, avalia Sarah.

PIOR NA PANDEMIA

A coordenadora do Estudo em Natal reclama ainda sobre a baixa oferta de transportes públicos na cidade: “A oferta de transportes, que já não era adequada antes da pandemia de Covid-19, teve em seguida uma grande piora. Vários ônibus deixaram de rodar, a frota diminuiu e muitas linhas ainda não voltaram em 2022. Vivemos uma realidade em que temos veículos precarizados e superlotados, uma quantidade de linhas e trajetos que não atendem às necessidades da população e uma frota que segue reduzida.”

Além das críticas ao transporte público, Sarah também questiona a infraestrutura para quem caminha ou pedala:

“Os pedestres dividem cotidianamente as ruas com os carros, porque muitas vezes não há calçadas, e quando há, estão em condições precárias ou com obstáculos. Não temos qualidade de vida urbana para o pedestre, como não temos para os ciclistas.”



Joana Lima / Secom



Joana Lima / Secom

Sarah lamenta, acrescentando que até existem trechos de ciclofaixas e ciclovias na cidade, mas “de modo restrito e pouco integrado, em locais específicos da cidade”, diz.

Natal conta hoje com 62 km de ciclovias e ciclofaixas, informou a Prefeitura, infraestrutura tímida, se comparada às capitais que investem em bicicleta. Em maio, a gestão municipal anunciou uma expansão na infraestrutura cicloviária e prometeu que até o final de 2024 a cidade terá mais de 115 km de extensão de vias ciclísticas. No entanto, a capital ainda não elaborou seu Plano Cicloviário, o que dificulta o acompanhamento dos projetos e obras para bicicletas.

O Plano de Mobilidade Urbana de Natal estava previsto para ser apresentado doze meses após a entrada em vigor do novo Plano Diretor, sancionado em março deste ano. Segundo este texto, o Plano de Mobilidade deveria nortear medidas para acessibilidade; ampliar e aprimorar os sistemas de transporte público; contemplar estacionamentos e o incentivo ao uso de modais ativos, como as bicicletas. No entanto, em junho de 2022, a Prefeitura publicou um decreto em seu Diário Oficial formalizando o plano de mobilidade da cidade.

MOBILIDADE A PÉ

Quanto à elaboração de um plano para o pedestre (Plano de Deslocamento Urbano de Pedestres), o prazo previsto no Plano Diretor é de 24 meses, incluindo a realização de audiências públicas. Enquanto isso, a cidade segue adotando a política “mais do mesmo”, com medidas como o redesenho das linhas de ônibus, implantação de estacionamento rotativo em bairros comerciais e (sic!) a ampliação de faixas de circulação para os carros.

Esse caminho, questiona a urbanista Sarah, não tem trazido melhoria alguma à mobilidade urbana de Natal nos últimos dez anos: “Infelizmente o que a gente observa da cidade é que tem sido privilegiado o transporte individual, e o poder público alinhado com o empresariado e não com sua população”. ■

PALMAS



CONCEBIDA PARA CARROS, CIDADE PRECISA SUPERAR O VELHO MODELO

Capital do Tocantins inicia seu Plano de Mobilidade. Enquanto isso, a população sofre com ônibus precários, calçadas inexistentes e ciclovias desconexas

Planejada para ser a capital de um novo estado, Palmas foi oficialmente inaugurada em 1989, às margens do imponente Tocantins. Apesar da navegabilidade do rio e de seu potencial para o transporte, a cidade seguiu o exemplo de Brasília e adotou o modelo rodoviário de transporte desde sua concepção inicial. Um erro que agora cobra seu preço

Sem um sistema de transporte com alta capacidade, Palmas depende basicamente do ônibus como modo público de transporte, mas não conta com faixas ou corredores exclusivos para esses veículos, que disputam espaço com carros e motos nas ruas e avenidas sempre saturadas nos horários de pico. São quase 192 mil carros, caminhonetes, motos e motonetas, conforme dados da Senatran (março de 2022), usados no dia a dia para o transporte individual.

A cidade, que tem mais de 300 mil habitantes, já deveria ter aprovado seu Plano de Mobilidade Urbana, mas a primeira audiência pública sobre o tema só foi realizada em maio de 2022 e as discussões ainda estavam em curso em julho deste ano. Na visão de Bayron Fernandes de Lima, coordenador local do Estudo Mobilize 2022, nos últimos dez anos não houve grandes mudanças nas condições de mobilidade na região planejada da cidade.

“ Nas periferias, que crescem desordenadamente, há grande deficiência de transporte público e falta integração com as poucas ciclovias”, aponta Lima.

PLANO DE MOBILIDADE: em elaboração

ÁREA URBANA
144,43 km²



POPULAÇÃO
306.296 habitantes



TARIFA BÁSICA DO TRANSP. PÚBLICO
R\$ 3,85



EXTENSÃO DE VIAS
não informado



SISTEMA DE TRILHOS
não tem



FROTA DE ÔNIBUS
190 veículos



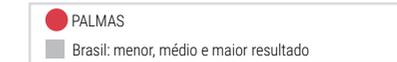
FAIXAS E CORREDORES PARA ÔNIBUS
não tem



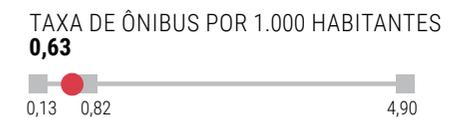
EXTENSÃO DE CICLOVIAS
282,0 km



BICICLETAS PÚBLICAS
não tem sistema em operação



Para consultar as fontes dos dados veja [Referências](#)



PALMAS

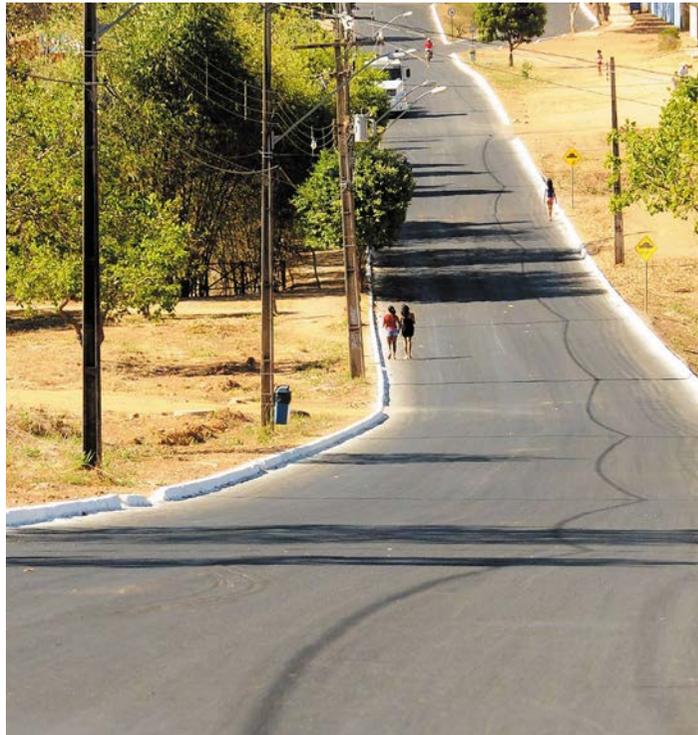
Prefeitura de Palmas



Luciana Pires / Pref. de Palmas



Junior Suzuki



Além disso, o parceiro do Mobilize em Palmas acredita que a tarifa de ônibus é muito pesada para a população:

“A maioria das vagas de emprego em Palmas paga apenas um salário mínimo, e os trabalhadores que moram mais distantes do centro fazem longos deslocamentos dentro dos ônibus. Se a pessoa não recebe algum extra, o custo do transporte impacta muito no seu orçamento.”

Segundo dados encaminhados pela prefeitura de Palmas ao Mobilize Brasil, o poder público paga R\$ 0,42 por passageiro embarcado, para manter o preço da tarifa do transporte público em R\$ 3,85. Este valor, no entanto, não é universal. Para se deslocar até o centro da cidade, quem mora nos bairros mais afastados muitas vezes acaba pagando até R\$ 5,50 no transporte



Prefeitura de Palmas

informal, feito por vans no sistema de lotação, porque, segundo moradores, os ônibus de linha atrasam muito e não circulam por essas regiões durante todo o dia. Com isso, os custos com deslocamento, apenas para ir e voltar do trabalho, podem representar até 20% do orçamento mensal do trabalhador.

GRANDES DISTÂNCIAS

Como a cidade é muito espalhada, as distâncias podem ser impraticáveis a pé, mas também não há estrutura para que estes deslocamentos sejam feitos de bicicleta, com conforto, segurança e eficiência. “Os pedestres e ciclistas têm alguma infraestrutura espalhada pela cidade, mas ela não está conectada. E como Palmas foi mesmo planejada para os carros, há grande uso dos veículos motorizados no dia a dia, e as caminhadas são praticadas quase que exclusivamente em parques e vias delimitadas para essa atividade. Fora destes lugares não há muitos deslocamentos a pé”, revelou Bayron.”

Apesar dos grandes desafios para a mobilidade ativa, felizmente desde 2016 a cidade tem um Plano de Arborização e recentemente foi incluída no rol das cidades da Rede Cities4Forests, que estimula a arborização urbana. Além da beleza proporcionada, a presença da vegetação ajuda no conforto térmico e na redução da poluição sonora e atmosférica, o que faz a cidade mais agradável.

A arborização criou espaços de convívio e de passagem, tornando os deslocamentos a pé mais atrativos. Mas para isso, falta ao poder público investir mais na qualidade das calçadas. Na campanha Calçadas do Brasil, realizada pelo Mobilize Brasil em 2019, a cidade ficou em 16º lugar entre todas as capitais, quanto à oferta e qualidade da infraestrutura para pedestres. ■

MOBILIDADE NAS RUAS

Avaliações de **MOBILIDADE A PÉ**

2 de 3 avaliações totais

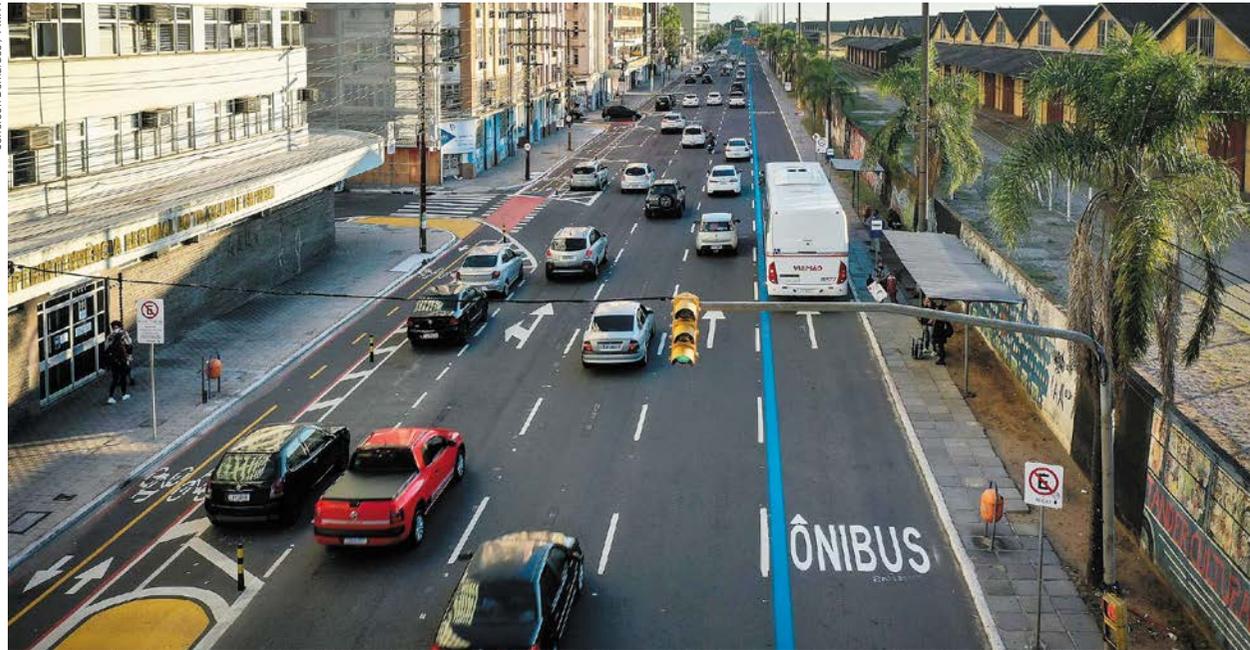
😊 Qualidade do espaço público

🌳 Arborização

😬 Segurança Viária

PORTO ALEGRE

Jefferson Bernardes / PMPA



PLANO DE MOBILIDADE: **Vigente**, aprovado em 2022

ÁREA URBANA
306,36 km²



FROTA DE ÔNIBUS
1440 veículos



POPULAÇÃO
1.488.252 habitantes



FAIXAS E CORREDORES PARA ÔNIBUS
96,00 km e 102 estações de BRT



TARIFA BÁSICA DO TRANSP. PÚBLICO
R\$ 4,80



EXTENSÃO DE CICLOVIAS
68,53 km



EXTENSÃO DE VIAS
não informado



BICICLETAS PÚBLICAS
410 bikes em 40 estações



SISTEMA DE TRILHOS
43,20 km e 22 estações



● PORTO ALEGRE
■ Brasil: menor, médio e maior resultado

Para consultar as fontes dos dados veja [Referências](#)

MELHORAR O TRANSPORTE PÚBLICO É A PRIORIDADE

Cidade inova na contratação de empresas de ônibus, busca a integração intermodal e faz esforços para expandir ciclovias e manter calçadas

Porto Alegre é uma cidade à beira d'água, mas não tem o transporte fluvial como alternativa integrada ao sistema de transporte público – dispõe apenas de uma linha de catamarãs que atende à região metropolitana, com duas estações, na travessia entre a capital e o município de Guaíba. A mobilidade conta ainda com um modo de alta capacidade, o metrô – ou, mais precisamente, um trem metropolitano, operado pela empresa Trensurb, do governo federal.

Na capital gaúcha, o principal meio de transporte é mesmo o ônibus, e a atual gestão se diz empenhada em melhorar sua qualidade, tendo à frente o programa Mais Transporte, que prevê ações de estruturação do sistema no curto, médio e longo prazos. O programa aponta até mesmo para a inclusão, no período de um ano, de ônibus elétricos na frota da capital.

“O projeto Mais Transporte, de qualificação do transporte coletivo, deverá ampliar a oferta, ter um sistema eficiente e oferecer uma tarifa mais justa aos usuários.”
(Adão de Castro Júnior, secretário municipal de Mobilidade Urbana)

Segundo as avaliações do Estudo Mobilize 2022 feitas na cidade, as melhorias no transporte público ainda não são visíveis. O serviço prestado atende de forma ainda pior a população que reside fora dos eixos centrais. E há muitas linhas com itinerários parecidos, o que deixa outros trajetos desguarnecidos, como mostrou o levantamento.

MOBILIDADE NAS RUAS

Avaliações de **TRANSPORTE PÚBLICO**

1 de 5 avaliações totais

Tempo médio de viagem: **17 min.**

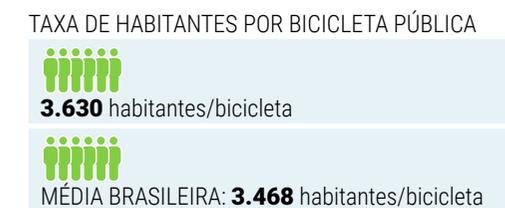
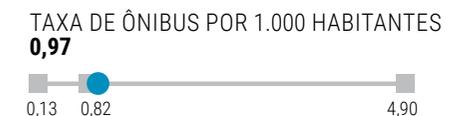
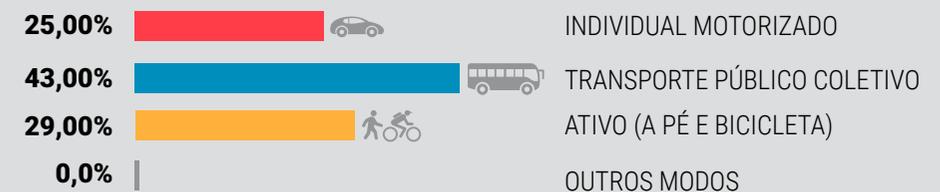
Tempo médio de espera: **1 min.**

Custo médio despendido: **R\$ 4,80**

Acesso aos sistemas 😊

Qualidade do veículo 😊

DIVISÃO MODAL



PORTO ALEGRE

Caesar Lopes / PMPA



MOBILIDADE NAS RUAS

Avaliações de **TRANSPORTE PÚBLICO**
1 de 5 avaliações totais
Custo médio despendido: **R\$ 4,80**

Avaliações de **TRANSPORTE INDIVIDUAL MOTORIZADO**
2 de 4 avaliações totais
Custo médio despendido: **R\$ 16,94**

“Quem mora nos miolos de bairro ou zonas mais distantes tem somente a possibilidade de pegar uma linha de ônibus, ou um só meio de locomoção, para chegar a seu destino. Não há uma integração efetiva entre os modos.”
(Laura Blacher, coordenadora em Porto Alegre do Estudo Mobilize 2022)

Também a tarifa dos ônibus pode não compensar para distâncias pequenas, porque a diferença de valor entre usar o ônibus ou o carro por aplicativo, por exemplo, é irrelevante. Há também na cidade o transporte oferecido por vans (lotações), mas este é um sistema sem vínculo com as linhas do transporte público, além de ser mais caro.

A Prefeitura de Porto Alegre argumenta que a recente mudança do método de cálculo tarifário – para custo por quilômetro rodado – permitiu manter o valor da passagem dos ônibus na cidade em R\$ 4,80. E diz que a previsão é para um aporte do município de R\$ 98 milhões em todo o sistema até janeiro de 2023, o que evitará a necessidade de algum aumento na tarifa.

MOBILIDADE ATIVA

Nas metas da atual administração, outras modalidades presentes são as cicloviárias e calçadas. A qualificação das calçadas é, por exemplo, o objetivo principal do projeto Ruas Completas, realizado em parceria com WRI e Rede Nacional para Mobilidade de Baixo Carbono. Esse projeto está sendo implementado na rua João Alfredo, na Cidade Baixa, e no Quadrilátero, na região central.

Outra ação de estímulo à mobilidade ativa é a requalificação de espaços públicos no Centro Histórico, por meio do programa Centro Mais, com medidas de manutenção, limpeza e retirada de obstáculos, para proporcionar a circulação segura dos pedestres.

“Queremos incentivar a população a fazer seus deslocamentos para o trabalho agregando o uso de bicicleta e do transporte coletivo. Outra ação pensada para priorizar formas mais sustentáveis de mobilidade é a requalificação de espaços públicos.”
(Adão de Castro Júnior, secretário municipal de Mobilidade Urbana de Porto Alegre)

Nas ruas percorridas para a atividade do Estudo Mobilize, o que se observou de positivo foi a grande quantidade de faixas de travessia, bem sinalizadas [4.947 faixas de pedestre, segundo a EPTC]. De modo geral, Porto Alegre é também uma cidade arborizada, e a maior dificuldade para quem caminha são alguns trechos de calçadas inclinadas, fora do padrão.

Vale dizer também que o Plano Cicloviário da capital já foi aprovado, e a meta é, até 2024, passar de 100 km de rotas para bicicletas. Outra perspectiva da Secretaria é promover a interligação de trechos importantes, considerados rotas para os ciclistas.

“Falta ainda uma boa infraestrutura ciclística em Porto Alegre, e a descontinuidade das cicloviárias, com interrupções repentinas, obriga o ciclista a usar a faixa dos carros. Por outro lado, enquanto realizava as avaliações para o Estudo reparei na implantação de uma dessas vias, e vi que a sinalização e pintura estavam bem adequadas.”
(Laura Blacher, coordenadora em Porto Alegre do Estudo Mobilize 2022)

Para incentivar o uso da bicicleta e ampliar a malha cicloviária (expansão de 38 km, representando um aumento de 58% sobre a rede existente), a atual gestão dispõe de recursos do programa federal Avançar Cidades. Além da manutenção dessa infraestrutura, a perspectiva é melhorar o acesso dos ciclistas, com a inclusão de estações de bicicleta nos terminais do transporte



Cristine Rochol / PMPA

MOBILIDADE NAS RUAS

Avaliações de **MOBILIDADE A PÉ**

2 de 5 avaliações totais

Tempo médio da viagem: **22 min.**

☹️ Qualidade do espaço público

🟡🟢🟠 Arborização

☹️ Segurança Viária

🟡🟢 Faixas de pedestre

🟡🟢 Semáforos e tempo de travessia

PORTO ALEGRE



Maria Ana Krasak / PMPA



Alex Rocha / PMPA

coletivo, promete a Secretaria Municipal de Mobilidade Urbana (SMMU).

Equipes da Secretaria também estão estudando o mapa cicloviário, com o objetivo de interligar o maior número de redes dessa malha, além de ampliar o serviço de compartilhamento de bicicletas da cidade. A intenção é incentivar o uso do modo sustentável, principalmente para pessoas que desejam pedalar no seu trajeto até o trabalho e o transporte coletivo.

ORIGEM-DESTINO

Já o Avançar Cidades está em fase de viabilização do contrato, e parte dos recursos deverá ir para a pesquisa origem-destino, que não é realizada em Porto Alegre desde 2003. Importante ferramenta de planejamento, seus dados sobre deslocamentos, motivos e modos de transporte que a população utiliza nessas viagens permitirão entender a real movimentação da cidade, e assim poder repensar a operação de todo o sistema de transporte, esclarece a gestão.

Também o recém-aprovado Plano de Mobilidade Urbana de Porto Alegre (julho de 2022) traz metas para a qualificação do transporte coletivo e a integração dos diferentes modos dentro da cidade e com o transporte metropolitano.



Alex Rocha / PMPA

SEGURANÇA VIÁRIA

Segundo a Prefeitura, no ano da criação da Empresa Pública de Transporte e Circulação (EPTC), em 1998, perderam a vida no trânsito da capital 199 cidadãos; já em 2021, foram cerca de 70 mortes no trânsito. Essa grande redução é atribuída ao desenvolvimento de projetos, fiscalização, educação e conscientização dos cidadãos, diz o órgão de mobilidade. Agora, a expectativa é pela finalização do Plano de Segurança Viária Sustentável, que permitirá identificar pontos críticos de excesso de velocidade e proceder a ações de correção, sinalização e engenharia de tráfego para reduzir os indicadores negativos no trânsito. ■

MOBILIDADE EM DADOS

SEGURANÇA VIÁRIA

Taxa de mortalidade em sinistro de trânsito (mortes/100.000 habitantes)

Totais: **7,19**

Pedestres: **2,15**

Ciclistas: **0,47**

Motociclistas: **2,82**

Ocupantes de automóvel: **1,41**



Prefeitura de Porto Alegre

Proposta de recuperação da rua dos Andradas

PORTO VELHO

Leandro Micais / Semtitan



EM BUSCA DE UM NOVO PADRÃO DE MOBILIDADE

Prefeitura da capital rondoniense aposta no plano de mobilidade para tirar carros das ruas e estimular a caminhada e o uso da bicicleta na cidade

Banhada pelo Rio Madeira, um dos mais importantes canais de escoamento de grãos das regiões norte e centro-oeste do país, a cidade de Porto Velho, como o próprio nome já diz, nasceu ao redor de um antigo porto fluvial, na época da construção da estrada de ferro Madeira-Mamoré. Mas, contrariando sua vocação histórica, hidroviária e férrea, a capital rondoniense hoje depende fortemente dos ônibus como sistema de transporte público de passageiros, opção que compromete gravemente a mobilidade neste que é o terceiro município mais populoso da região norte do país.

Pelo Madeira, navegam apenas cargas ou embarcações de passageiros para viagens intermunicipais, o que de certa maneira ajuda a desafogar o limitado viário da capital rondoniense.

E em meio à pandemia, em 2020, a cidade chegou a ficar um mês sem o transporte público oficial. O serviço somente foi restabelecido em outubro daquele ano, com a contratação de outra operadora. Em abril de 2021, para recuperar passageiros, a Prefeitura zerou a tarifa durante um mês e estabeleceu uma tabela de aumentos gradativos até a retomada do valor pleno, de R\$ 4,05, no início de 2022. Mas a tarifa não parece ser o único fator que afastou usuários do transporte público.

Na visão de Giovanni Bruno Souto Marini, professor de Arquitetura e Urbanismo da Faculdade São Lucas e doutorando em geografia, a cidade de Porto Velho tem uma deficiência de linhas de ônibus que permitam ligações diretas entre os bairros, sem passar pelo centro da cidade.

PLANO DE MOBILIDADE: em elaboração

ÁREA URBANA
139,72 km²



POPULAÇÃO
539.354 habitantes



TARIFA BÁSICA DO TRANSP. PÚBLICO
R\$ 4,05



EXTENSÃO DE VIAS ^[1]
700,00 km



SISTEMA DE TRILHOS
não tem



FROTA DE ÔNIBUS
69 veículos



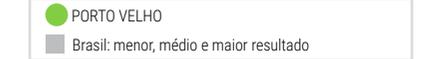
FAIXAS E CORREDORES PARA ÔNIBUS
1,20 km



EXTENSÃO DE CICLOVIAS
23,53 km



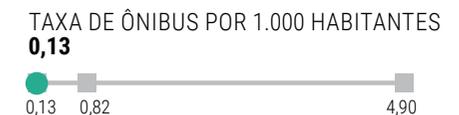
BICICLETAS PÚBLICAS
não tem sistema em operação



Para consultar as fontes dos dados veja [Referências](#)



[1] Extensão aproximada, segundo registro da Prefeitura de Porto Velho.



PORTO VELHO

MOBILIDADE NAS RUAS

Avaliações de **TRANSPORTE PÚBLICO**

1 de 4 avaliações totais

Tempo médio de viagem: **15 min.**

Tempo médio de espera: **5 min.**

MOBILIDADE NAS RUAS

Avaliações de **TRANSPORTE PÚBLICO**

1 de 4 avaliações totais

Acesso aos sistemas 😞

Qualidade do veículo 😞

Acessibilidade ●○○○

Segurança ○○○●

Conforto ○○○○

Limpeza ○○○○

Disponibilidade de informações ●○○○

“Para percorrer apenas 7 km de ônibus entre a minha casa, que fica na Zona Leste e o trabalho, na Zona Sul, por exemplo, eu teria que fazer integração e sair com uma hora e meia de antecedência para chegar no horário”, pondera o professor, que foi o parceiro do Estudo Mobilize na cidade.

Segundo Marini, a qualidade dos ônibus é outro problema na cidade. “Porto Velho está numa zona extremamente quente e úmida e o ar condicionado não está presente em todas as linhas. Além disso, nem todos os ônibus são acessíveis para cadeirantes. Como as paradas de ônibus são no nível da calçada e não no modelo de terminal, fica bem complicado para quem tem algum problema de mobilidade para subir nos veículos que não tenham o elevador central para cadeirantes.”

Ele avalia que o transporte público de Porto Velho pouco melhorou nos últimos 12 anos. “Os assentos nos ônibus ficaram melhores, bem como a limpeza dos veículos, mas o tempo de deslocamento ainda é um problema. Outra deficiência que percebi é que não existem informações nas paradas e aquelas raras onde há informação, estão totalmente deterioradas ou depredadas.”

Marini prefere fazer parte dos seus deslocamentos diários a pé, sempre com um olhar crítico. “As calçadas são muito irregulares, inacessíveis em algumas partes e inexistentes em outras. Vale lembrar que a cidade de Porto Velho obteve média 5,24 (numa escala de zero a dez) nas avaliações de caminhabilidade realizadas na [Campanha Calçadas do Brasil](#), em 2019.

Além disso, observa Giovanni Marini, as ciclovias e ciclofaixas da cidade não se conectam, não existem bicicletários e nem paraciclos nos pontos turísticos ou nas áreas para a prática de esportes da cidade”, completou.

PLANO DE MOBILIDADE AGUARDA APROVAÇÃO

Estas questões também foram abordadas pelo Mobilize Brasil na entrevista realizada com Rosana Matos, diretora de Transportes da Secretaria Municipal de Trânsito, Mobilidade e Transportes (Semtran) e coordenadora do Plano de Mobilidade de Porto Velho. O documento foi completado em dezembro de 2021, faltando ainda a aprovação da Câmara Municipal, explicou a executiva

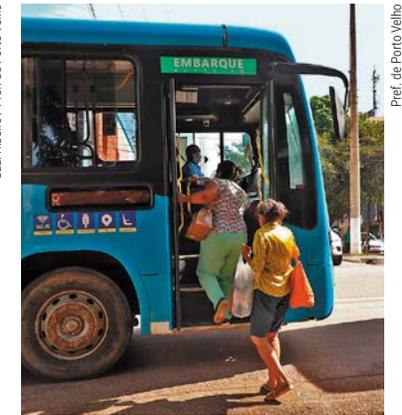
Rosana Matos lembrou que entre as propostas do plano há a perspectiva



Leandro Moraes / Semtran



Saúl Ribeiro / Pref. de Porto Velho



Pref. de Porto Velho

de incluir zonas livres de veículos motorizados nos centros das cidades, calçadas com largura adequada em ambos os lados das ruas e boa iluminação, além de ilhas de refúgio para travessia de ruas, faixas de segurança bem pintadas e iluminadas, faixas elevadas e a inserção de comandos semaforicos de pedestres nos cruzamentos. A Secretaria também acredita na criação de zonas com redução das velocidades máximas para aumentar a segurança dos pedestres.

A representante da Prefeitura lembrou ainda que o plano de Mobilidade Urbana também prevê a padronização das calçadas do município. “Inicialmente serão realizados estudos de índice de caminhabilidade, a fim de levantar os dados reais das necessidades dos pedestres. Depois dessa pesquisa, instituiremos um ‘Plano emergencial de calçadas’, de modo a criar projetos para a padronização dos passeios mais utilizados do município. Hoje já trabalhamos com a exigência de calçadas padronizadas no ato do licenciamento de obras para que as novas edificações já estejam regularizadas”, resumiu Rosana Matos.

“Em relação à falta de prioridade para o transporte público, a executiva apontou que o planejamento plurianual da Prefeitura prevê a expansão dos corredores exclusivos e explicou que para isso “há um vasto espectro de possibilidades, desde estudos, medidas operacionais e medidas regulamentadoras até a implantação de um sistema de BRT e sua plena integração com o sistema de mobilidade urbana.

Rosana Matos lembrou que a contratação da nova empresa para operar o transporte coletivo, em 2020, permitiu a criação de linhas interbairros, sem necessariamente passar pelo centro, mas a experiência, segundo ela, não foi bem acolhida pela população, que exigiu o retorno das linhas com os trajetos anteriores. “A falta de grandes polos de integração também colaborou para a insatisfação dos usuários. Para qualquer mudança nesse momento, como já estamos em um cenário diferente de um ano atrás, é perfeitamente possível ligar as regiões, sem necessariamente, passar pelo centro. Teríamos que reativar essas linhas, sem interferir nas que já existem, mas precisamos, no mínimo, ter a frota de ônibus completa para iniciar qualquer mudança”, justificou a executiva da Semtran. ■

MOBILIDADE NAS RUAS

Avaliações de **MOBILIDADE A PÉ**

1 de 4 avaliações totais

Tempo médio da viagem: **26 min.**

😞 Qualidade do espaço público

😊 Segurança Viária

RECIFE

Prefeitura da Cidade de Recife



MOBILIDADE URBANA MELHORA, MAS AINDA NÃO ATENDE AOS RECIFENSES

Mesmo com ações voltadas ao transporte público, calçadas e ciclovias, população do Recife ainda convive com ônibus lotados, ciclofaixas sem conexão e riscos no trânsito

Na área da mobilidade urbana, a boa nova na capital pernambucana veio na forma do Plano de Mobilidade Urbana, aprovado em dezembro/2021 (Lei nº 18.887, de 29/12/2021), com recomendações para o desestímulo ao uso do automóvel e o incentivo ao transporte público e aos modos ativos de transporte, bicicleta e caminhada.

Afinal, são mais de 4 milhões de habitantes na Grande Recife, que enfrentam diariamente uma série de dificuldades para ir e voltar do trabalho, estudar, fazer compras ou simplesmente passear, divertir-se. A mobilidade dos recifenses é coordenada pela Autarquia de Trânsito e Transporte Urbano (CTTU), principal autoridade de trânsito municipal. A presidente da CTTU, Taciana Ferreira, explica que desde 2008 o transporte público na região metropolitana é administrado por um consórcio de municípios, o Grande Recife Consórcio de Transporte, que define uma única regra tarifária e o mesmo cartão para uso em ônibus e metrô.

A região tem duas tarifas de transporte, dependendo da área a ser percorrida. A legislação definiu dois anéis territoriais, com tarifa de R\$ 4,10 no Anel A, e de R\$ 5,60 no Anel B. Trata-se de um sistema estrutural integrado, com cinco tipos de linhas, permitindo que os usuários possam realizar baldeações entre as linhas de ônibus, pagando uma única tarifa por meio de um bilhete eletrônico, o Vale Eletrônico Metropolitano (VEM), explicou a executiva da CTTU. Essa bilhetagem eletrônica também está permitindo a identificação dos usuários e o mapeamento de seus trajetos com informações que serão aplicadas no planejamento futuro do transporte.

PLANO DE MOBILIDADE: **Vigente**, aprovado em 2021



ÁREA URBANA
142,35 km²



FROTA DE ÔNIBUS
2.252 veículos



POPULAÇÃO
1.653.461 habitantes



FAIXAS E CORREDORES PARA ÔNIBUS
67,10 km e 51 estações e BRT



TARIFA BÁSICA DO TRANSP. PÚBLICO
R\$ 4,10



EXTENSÃO DE CICLOVIAS
169,00 km



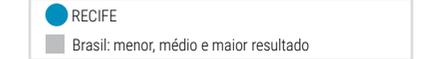
EXTENSÃO DE VIAS
não informado



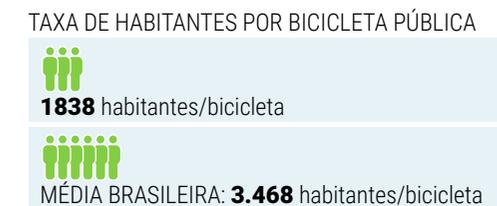
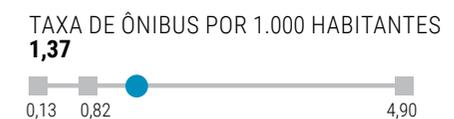
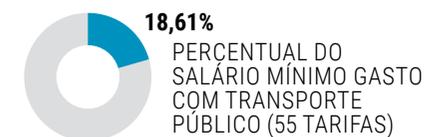
BICICLETAS PÚBLICAS
900 bikes em 90 estações



SISTEMA DE TRILHOS
70,70 km e 36 estações



Para consultar as fontes dos dados veja [Referências](#)



RECIFE

MOBILIDADE NAS RUAS

Avaliações de **TRANSPORTE PÚBLICO**

2 de 10 avaliações totais

Tempo médio de viagem: **35 min.**Tempo médio de espera: **9 min.**Custo médio despendido: **R\$ 4,38**

SISTEMA INTEGRADO

Taciana Ferreira lembrou também que a gestão municipal está realizando uma série de intervenções para garantir a circulação prioritária dos ônibus nas vias da cidade, além dos BRTs, que já operam desde 2014. Conforme sua entrevista, as faixas exclusivas para ônibus evoluíram dos 20 km (2013) para os atuais 67 km. “São faixas sinalizadas, implantadas à direita da via, e permitem que os ônibus façam conversões, medida que, segundo ela, melhorou a velocidade média dos coletivos. O tempo de viagem ainda é alto, mas estamos buscando melhorar. Implantamos as faixas exclusivas nas vias por onde passam mais de 40 ônibus por hora”, justificou a presidente da CTTU.

“O perfil do sistema de transporte pode ser comparado à palma de uma mão aberta”, resumiu Taciana Ferreira. “Os dedos sugerem as linhas radiais alimentadoras, que trazem as pessoas das localidades distantes para os terminais de integração, de onde as pessoas podem seguir para o centro ou deslocar-se entre os bairros por meio de linhas circulares que conectam os vários terminais e também as estações do metrô”, explicou Taciana.

Parece perfeito, mas a colaboradora local do Estudo Mobilize, a engenheira Luiza Bandeira, explica que a integração nos terminais é bastante confusa e desconfortável nos horários de pico, e lembra que ainda não há integração tarifária com o metrô, que é operado pela empresa federal CBTU.

Luiza conta a sua experiência pessoal com o sistema: “Em 2016, eu trabalhava em um local onde, para chegar, precisava pegar um ônibus até uma estação de metrô, e vivenciei bem os horários de pico nas estações de integração. E posso dizer que é uma grande bagunça. Seis horas da tarde, e não há sequer uma organização de fila na estação de integração. É muita, muita gente, e os ônibus lotados. Isso foi anos atrás, e de lá para cá muita coisa mudou; tivemos o fator da pandemia, que mudou os padrões de viagem, a demanda e a oferta. Mas as pessoas que precisam pegar o metrô diariamente me contam que essas estações de transferência ainda são caóticas”, revela.

A parceira do Estudo Mobilize lembra que o BRT veio à cidade na época da Copa, com a proposta de ser um metrô sobre rodas, o que ainda não se tornou realidade.

“O que temos de fato são faixas exclusivas, mas muitas vezes o ônibus tem que sair porque muitas obras não foram finalizadas. Muito se discute sobre a falência do sistema BRT no Recife, porque apenas em algumas áreas ele cumpre os requisitos básicos, de ser um ônibus de velocidade mais alta, em uma canaleta exclusiva. Então, como não cumpre essa função do início ao fim, o sistema não funciona. Também há muitas estações que sofrem vandalismo, e esse é um cenário real. Um ponto positivo do BRT é que, diferente dos demais ônibus, funciona com ar condicionado, um fator positivo para Recife, que é uma cidade muito quente”, lembra Luiza Bandeira

Para ela, um dos problemas mais graves é o valor da tarifa, “alta para o padrão social de Recife. Em fevereiro a tarifa subiu para R\$ 4,10. No início as concessionárias queriam aumento de 22,67% mas, no final, o aumento ficou em 9,69%. Agora a prefeitura criou algo interessante, que é o horário social,



Daniel Tavares/Pre/Recife

que funciona das 9h às 11h da manhã, e das 13h30 às 15h30. Quem tem o cartão tarifário paga um real a menos, R\$ 3,10. Mas, mesmo assim, para muitas pessoas esse valor pesa muito no orçamento final do mês. Outro problema é que, na conexão metrô-ônibus-trem, não há integração tarifária, e isso é crucial para que tenhamos uma integração efetiva dos transportes”, completa a parceira do Estudo Mobilize.

PLANO CICLOVIÁRIO

O Plano Diretor Cicloviário da Região Metropolitana do Recife prevê a implantação de 590 km de ciclovias, ciclofaixas e ciclorrotas em todo o Grande Recife – 200 km só na capital – até 2024. Taciana Ferreira, da CTTU, explica:

“Em 2013 tínhamos 24 km de rede cicloviária no Recife e não havia plano diretor cicloviário, que foi aprovado em 2014. Hoje, temos 165 km de vias cicláveis, em sintonia com um plano metropolitano, ligando municípios e bairros, sob a gestão do governo do estado”.

Mais recentemente, como parte de uma rede complementar, foi publicada a licitação para a ciclovia norte-sul, na avenida Agamenon Magalhães, que será realizada em conjunto com governo do estado, e conectará 15 bairros da cidade. Outro corredor previsto no Plano é o da avenida Caxangá, no sentido leste-oeste.

O plano soa ambicioso. No entanto, um levantamento recente da Associação Metropolitana de Ciclistas do Grande Recife (Ameciclo) mostra que apenas 20% do previsto foram implementados e alguns trechos, estratégicos, têm demorado excessivamente para sair do papel. É o caso da avenida Caxangá, palco da violenta morte do ciclista e trabalhador Flávio Antônio, em novembro de 2021, atingido pelo pneu de um carro que estava em alta velocidade.

RECIFE



Daniel Nigro / Pref. Recife

“Apesar da propaganda da gestão de João Campos (PSB) sobre a implantação de ciclofaixas pela cidade, a rede cicloviária ainda não leva o ciclista de sua região de moradia para as regiões de trabalho, concentradas no centro da cidade e na zona costeira. E não contempla as rotas que os ciclistas fazem no seu cotidiano”

(Vanessa Santana, uma das coordenadoras da Ameciclo)

MOBILIDADE NAS RUAS

Avaliações de **MOBILIDADE POR BICICLETA**

7 de 10 avaliações totais

Tempo médio da viagem: **20 min.**

Qualidade do espaço público 🟡

Segurança Viária 🟡

A presidente da CTTU afirma que até o final da gestão (2024) a prefeitura pretende implantar “mais 100 km de vias para bicicleta”, de forma a completar 175 km até 2024. Além das vias para bicicletas, a Grande Recife conta com um sistema de bicicletas compartilhadas, operado pela empresa Tembici, que atua em parceria com governo do estado e governos municipais, e tem apoio da Ameciclo na gestão do sistema. Taciana Ferreira lembrou, ainda, que os estudantes da rede pública de ensino que têm o bilhete “Vem Estudante” podem usar as bicicletas compartilhadas gratuitamente em toda a região metropolitana.

Luiza Bandeira, que usa a bicicleta como principal meio de transporte, aplaude a chegada das novas ciclofaixas, mas aponta que elas ainda estão desconectadas da cidade. “Até temos na área central uma boa oferta de estrutura cicloviária; moro na zona norte, e aqui há ciclofaixas, mas que não se ligam entre si e aos eixos estruturantes da cidade. Isso seria, a meu ver, o mais importante para se ter”, comenta a colaboradora do Estudo Mobilize.

MOBILIDADE NAS RUAS

Avaliações de **MOBILIDADE A PÉ**

2 de 10 avaliações totais

Tempo médio de viagem: **10 min.**

Qualidade do espaço público 🟡

Segurança Viária 🟡

AÇÕES EM CALÇADAS

Recife ficou com a média 5,92 (de zero a dez) na avaliação da Campanha Calçadas do Brasil, realizada pelo Mobilize em 2019, com locais ótimos, como a Orla da Praia de Boa Viagem, e também calçadas péssimas, como as encontradas no entorno do Hospital das Clínicas da UFPE. Na entrevista agora realizada, Taciana Ferreira explicou que a prefeitura decidiu chamar para si a conservação dos passeios, a partir do programa Calçada Legal, que vem reformando e mantendo essas vias para pedestres em toda a cidade, com recursos da Caixa Econômica Federal.

“Nos bairros, a qualificação das calçadas vem ocorrendo próximo a vias do transporte público, a partir dos grandes corredores de ônibus.



Rodolfo Loepert / CTTU

Desde 2019, e agora consolidado, estamos implantando travessias mais seguras, com alargamento dos passeios, sinalização viária e balizadores. Além disso, desde 2020 temos uma parceria com a Iniciativa Bloomberg e a Nacto [em inglês, National Association of City Transportation Officials] para desenvolver ações de urbanismo tático, mobiliário urbano, balizadores, áreas de convivência, enfim, para melhorar as condições ao pedestre”, completou Taciana. Como exemplos de resultados, ela cita o Largo da Paz, onde ocorriam 14 atropelamentos por ano, agora reduzidos a zero, e a requalificação da rua da Palma, na área central do Recife, com prioridade ao pedestre e ao transporte público. “O objetivo da CTTU é ampliar a qualificação das calçadas, e atingir a meta de 250 km de novas vias para pedestres”, afirmou a executiva.

Em relação às calçadas, Luiza confirma que, de modo geral, são bem ruins. “Gostei muito do programa Calçada Legal, que prevê calçadas mais largas, pavimentadas com blocos de concreto. Mas o programa está atendendo especialmente os bairros mais nobres. Talvez seja o início do programa... mas devo reconhecer uma clara mudança da gestão anterior para esta, na implantação de infraestrutura para pedestres e ciclistas”, comentou a engenheira.

SEGURANÇA VIÁRIA

Recife conseguiu uma redução de 29% nas vítimas fatais de sinistros de trânsito entre 2017 e 2020, conforme o 1º Relatório Anual de Segurança Viária lançado em fevereiro pela prefeitura em parceria com a Iniciativa Bloomberg de Segurança Viária Global.

Pedestres e motociclistas são as maiores vítimas, aponta o relatório de Redução de Vítimas Fatais, do Comitê Municipal de Prevenção de Acidentes de Trânsito. Apesar disso, os sinistros com mortes caíram de 154 (2017) para 117 (2019) e 109 (2020). “E em 2022 provavelmente esse número será menor. Credito a melhoria nesse índice a uma soma de ações, praticadas de forma sistêmica e concatenada, incluindo aí fiscalização eletrônica, engenharia e sinalização ostensiva, além da educação contínua dos condutores. Mas, lamentavelmente, é preciso dizer que algumas pessoas voltaram a praticar os ‘rolezinhos’ na cidade (torneios informais de velocidade)...”, ressalva a diretora do CTTU. ■

MOBILIDADE EM DADOS

SEGURANÇA VIÁRIA

Taxa de mortalidade em sinistro de trânsito (mortes/100.000 habitantes)

Totais: **24,68**

Pedestres: **7,56**

Ciclistas: **1,63**

Motociclistas: **12,22**

Ocupantes de automóvel: **1,57**

RIO BRANCO

Sergio Vale



CAPITAL DO ACRE VIVE CRISE NOS ÔNIBUS E ABANDONO DAS CICLOVIAS

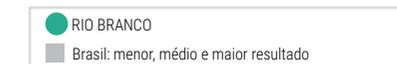
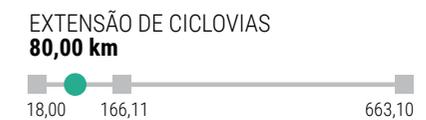
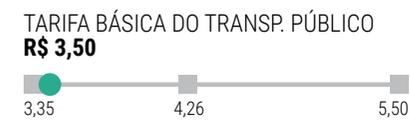
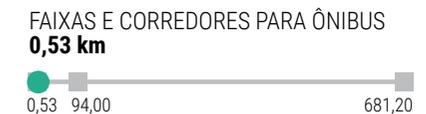
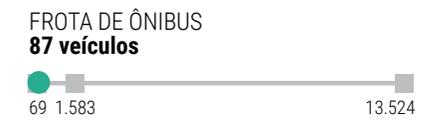
Cidade sofre grave crise no transporte público – operado unicamente por ônibus – e perde protagonismo pela falta de manutenção em suas ciclovias

O rio Acre não é mero coadjuvante na história da cidade de Rio Branco e do estado do Acre, já que até meados do século passado o transporte hidroviário era o único meio de deslocamento pelo interior da Amazônia, no extremo noroeste do Brasil. Boa parte de seu curso é navegável e por ele já circularam grandes embarcações, especialmente durante o Ciclo da Borracha, no início do século 20. No entanto, apesar do potencial hidroviário e de banhar a capital, o rio perdeu o protagonismo, enquanto a cidade de Rio Branco se tornou gradativamente refém dos ônibus como único sistema público de transporte de passageiros.

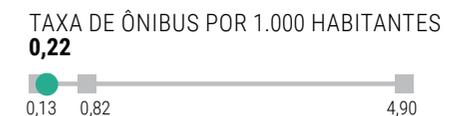
Segundo dados obtidos pelo Estudo Mobilize 2022 através da Lei de Acesso à Informação (LAI), o município conta com 87 ônibus circulando durante a semana, mas apenas 530 metros de faixas exclusivas. A disputa do viário com os automóveis, no entanto, não é o único problema do transporte público em Rio Branco. Em fevereiro de 2022, uma nova empresa assumiu de forma emergencial as linhas de ônibus da cidade, abandonadas pela concessionária que operava o sistema até então. A crise no transporte público local – que afeta cidades em todo o país – também é alvo de uma Comissão Parlamentar de Inquérito na Câmara Municipal de Rio Branco.

De acordo com o engenheiro Luan Marcel, parceiro do Mobilize na coleta de dados de Rio Branco para o Estudo Mobilize 2022, algumas regiões periféricas foram extremamente impactadas pela precariedade do sistema. “Durante a pandemia, alguns ônibus foram retirados de circulação e algumas

PLANO DE MOBILIDADE: **Vigente**, aprovado em 2015



Para consultar as fontes dos dados veja [Referências](#)



RIO BRANCO

Rede Amazônica Acre



regiões da cidade só contavam com o serviço em dois ou três horários do dia”, conta o engenheiro.

“A tarifa (que passou de R\$ 4,00 para R\$ 3,50, graças ao subsídio municipal) ainda é elevada para a cidade, já que as linhas mais extensas percorrem, no máximo 14 km, quando atendem a localidades na zona rural”, completou Luan Marcel.

Rio Branco conta com um Plano Diretor de Transporte e Trânsito desenvolvido entre 2006 e 2008, que foi transformado em [Plano de Mobilidade por meio do Decreto Municipal 392/2015](#). Consultada, a prefeitura informou que não realiza pesquisas de origem-destino e também não tem um plano de calçadas ou um plano cicloviário, mas indicou que a cidade tem hoje (junho de 2022) pouco mais de 80 km de ciclovias. Mas, segundo dados publicados pelo portal G1, em 2018 Rio Branco [ostentava mais de 107 km dessa infraestrutura](#), o que levou a capital acreana a ser apontada como uma das cidades brasileiras com maior densidade de infraestrutura cicloviária em relação à população. Um dos pontos altos da infraestrutura cicloviária da cidade é o Parque da Maternidade, que permite os deslocamentos de bicicleta por 7 km, na região central da cidade. No entanto, [essas ciclovias ficaram gradativamente sem manutenção](#) e hoje estão visivelmente abandonadas pela gestão municipal, segundo Luan Marcel. Além disso, conforme indicador “People Near Bikelanes” (habitantes nas proximidades de ciclovias), do ITDP, essa infraestrutura serve apenas a 9,5% da população.

“Embora a prefeitura tenha anunciado recentemente a expansão da rede, com projetos de ampliar as conexões e a malha para até 160 km, os planos não saíram do papel. Enquanto isso, quem pedala por Rio Branco sofre com a falta de continuidade das vias, muitas delas esburacadas e mal iluminadas”, comentou o engenheiro.

“Nos últimos 10 anos, a oferta regrediu. Rio Branco chegou a ser uma capital com grande conceito na ciclomobilidade, mas ficou para trás. Algumas ciclovias ficaram deterioradas e outras foram até retiradas”, confirmou Marcel, em entrevista.

Prefeitura Rio Branco / Dircom



MOBILIDADE NAS RUAS

Avaliações de **MOBILIDADE POR BICICLETA**

3 de 4 avaliações totais

Tempo médio da viagem: **57 min.**

Qualidade do espaço público 😞

Segurança Viária 😞



Prefeitura Rio Branco / Dircom

Em 2021, a prefeitura divulgou informações e imagens sobre a recuperação de ciclovias na cidade, mas talvez um dos maiores problemas seja a má distribuição dessa infraestrutura, como mostrou um levantamento realizado em dezembro de 2020 pelo Instituto de Políticas de Transporte e Desenvolvimento (ITDP) em parceria com a União dos Ciclistas do Brasil (UCB). Conforme esse estudo, somente 5% da população mais pobre de Rio Branco mora ou trabalha nas proximidades de uma ciclovia, o que dificulta a utilização da bicicleta justamente pela parcela mais carente.

CALÇADAS SEM MANUTENÇÃO

Rio Branco também não parece ser uma cidade convidativa para os pedestres. Em 2019, a infraestrutura para a mobilidade a pé na capital do Acre ficou com a média 5,28 (numa escala de zero a dez) com base nas avaliações realizadas pela [Campanha Calçadas do Brasil](#). Na época, os avaliadores encontraram “calçadas esburacadas ou com trincas, várias delas estreitas, fechadas por obstáculos e com pouca ou nenhuma arborização, e muitas delas tomadas por lixo e mato”. Naquele mesmo ano a prefeitura iniciou um trabalho para a recuperação dos passeios públicos, especialmente em locais estratégicos, com maior movimentação de pedestres, mas essa iniciativa foi interrompida em 2020.

Outro ponto destacado pelo colaborador do Mobilize foi a falta de planejamento viário: “A cidade não foi planejada e as vias são sempre serpenteadas. Assim, percorrer pequenos trechos acaba exigindo um tempo de mobilidade muito alto. Poderia ser mais rápido, com mais segurança e qualidade, inclusive para os motoristas de veículos particulares, dos ônibus, para os ciclistas e pedestres. Como não há gestão, o resultado é muito estresse e acidentes”, conclui Luan Marcel. ■

ACESSO ÀS INFORMAÇÕES

Até o fechamento deste relatório, a Prefeitura de Rio Branco não havia respondido nem ao pedido de entrevista e ao formulário com os dados da mobilidade no município. As poucas respostas obtidas pelo Mobilize Brasil, vieram dos pedidos realizados por meio da Lei de Acesso à Informação.

RIO DE JANEIRO

Thomas Silva / Agência Brasil



O RIO EM BUSCA DO TEMPO PERDIDO

Capital fluminense tenta sair do imobilismo e retomar projetos interrompidos em trilhos, ônibus e cabos. Agora, o desafio é integrar o transporte metropolitano

O Rio de Janeiro é uma cidade complexa, maravilhosamente complexa. Abrigada entre mar e montanhas, a capital fluminense sempre sofreu dificuldades para encontrar territórios para novos bairros, ruas, avenidas e edificações. Morros foram demolidos, águas aterradas, novos túneis e viadutos construídos. Mas, apesar das pontes e elevados, e das vias de tráfego rápido, todos os dias os caminhos do município engarrafam em grandes massas de automóveis, incluindo suas conexões com a Baixada Fluminense e a vizinha Niterói.

Conforme dados da Secretaria Nacional de Trânsito (Senatran), em março de 2022 havia mais de três milhões de veículos motorizados na cidade, a maioria (2,84 milhões) para o transporte individual. Se colocados em fila, tantos carros, caminhonetes e motos somariam mais de 10 mil km, bem mais do que a extensão de todas as vias da cidade, 9.464 km conforme o Estudo Mobilize 2011.

A professora de idiomas [Thatiana Murillo](#) mora na Tijuca, Zona Norte do Rio, "um bairro bem contemplado de serviços". Co-fundadora do movimento Caminha Rio, ela foi a articuladora das avaliações realizadas na cidade para o Estudo Mobilize 2022. "Eu consigo fazer tudo a pé, o que é um privilégio, porque é mais fácil. Tenho metrô, ônibus e uma proximidade bem feliz com a cidade, o que me permite ir ao Centro ou à Zona Sul sem dificuldades". Ela explica que é muito difícil estacionar um carro nessas regiões da cidade e que por isso prefere o usar o transporte público, como o metrô e o VLT.

Outra realidade bem diferente foi vivida por [Lorena Freitas](#), hoje coordenadora de Gestão da Mobilidade do ITDP. Ela cresceu em um subúrbio carioca, na Zona Oeste, mas depois passou a residir em outras

MOBILIDADE NAS RUAS

Avaliações de **MOBILIDADE A PÉ**

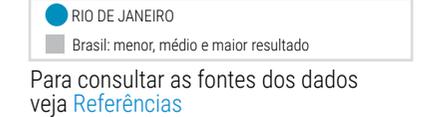
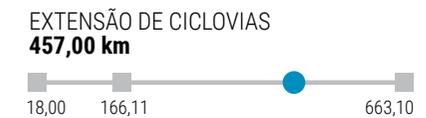
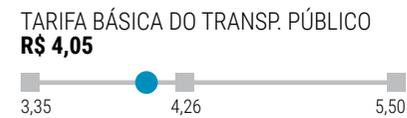
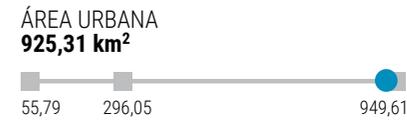
1 de 5 avaliações totais

Tempo médio de viagem: **18 min.**

Qualidade do espaço público 😊

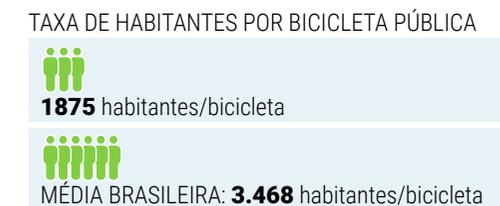
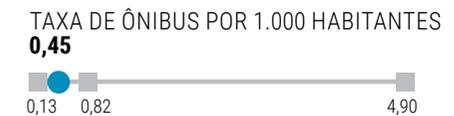
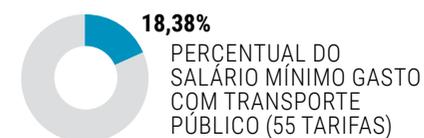
Segurança Viária 😊

PLANO DE MOBILIDADE: **Vigente**, aprovado em 2019



● RIO DE JANEIRO
■ Brasil: menor, médio e maior resultado

Para consultar as fontes dos dados veja [Referências](#)



RIO DE JANEIRO



Fernando Frezza/Agência Brasil

áreas da cidade, no Centro e na Zona Sul. “Minha experiência morando no Centro mostrou o quanto a caminhada é possível quando temos oferta de oportunidades. Além de tornar a vivência na cidade muito mais agradável, também representa uma grande economia no final do mês.”

Lorena lembra que quando morava no subúrbio, seu dia a dia estava marcado por três “coisas” muito ligadas ao transporte: o planejamento, os trens e a avenida Brasil. Primeiro, porque toda saída exigia um plano que considerasse uma folga de tempo para garantir a pontualidade nos compromissos. Depois, o sofrimento nos vagões de trem, sempre lotados, o assédio e as tarifas altas. E a avenida, “que é tão importante para os movimentos pendulares, mas onde ainda não há prioridade para o transporte público”.

A especialista cita que todos os dias passam pela avenida Brasil cerca de 25 mil ônibus, enquanto o BRT Transbrasil, planejado para melhorar a circulação do transporte coletivo na via, arrasta-se em obras intermináveis, que bloqueiam trechos da avenida e dificultam ainda mais a circulação de todo o trânsito, incluindo [os ônibus do transporte coletivo](#). A gestão atual, de Eduardo Paes, comprometeu-se a iniciar a operação do BRT Transbrasil em 2023, mas é irônico que, quinze anos atrás, quando o Rio se preparava para a Copa de 2014 e a Olimpíada de 2016, os BRTs tenham sido apresentados como uma solução rápida e barata para o transporte de alta capacidade.

O engenheiro Licínio M. Rogério, do [Fórum de Mobilidade Urbana do Rio de Janeiro](#), lembra que o sistema de corredores de ônibus “foi vendido como um sistema de alta capacidade, o que ele não é”. E além disso, explica, os pavimentos iniciais no BRT Transoeste foram construídos com um tipo de concreto asfáltico que não suporta o trem de rodas de tantos ônibus passando exatamente sobre os mesmos pontos. Essa falha provocou a rápida degradação das pistas, resultando em danos mecânicos aos ônibus, reduzindo a oferta dos coletivos nos momentos de pico. Com menos ônibus, os tempos de espera nas estações foram ficando mais longos, o que acabou levando à insatisfação geral e à depredação das instalações, com o abandono desse sistema por parte dos usuários.

Ante tantos problemas, em julho passado o prefeito Eduardo Paes anunciou sua intenção de substituir parte dos atuais ônibus do BRT por um sistema de VLTs, aproveitando o traçado das pistas já existentes. Não há projetos, nem detalhes, mas o prefeito já explicou que se trata de um processo que deverá levar cerca de 15 anos.

TARIFA: “PASSAGEIRO NÃO PODE PAGAR A CONTA”

Outro problema apontado por Licínio é o valor da tarifa (R\$ 4,05), muito alta para a renda das pessoas que usam o transporte público, principalmente para quem está desempregado, ou subempregado. “O valor é alto, porque muitas vezes a pessoa precisa pegar duas ou três pernas [trechos de integração] para chegar a seu destino, o que nem sempre é possível dentro do tempo limite do bilhete de integração”, explicou. Em uma comparação simples, com o salário mínimo vigente, uma pessoa que use apenas um ônibus para ir e voltar para casa, gastaria cerca de um quinto de sua renda mensal somente com o transporte.

Na visão de Lorena Freitas, “definitivamente o custo do transporte não é adequado à renda da população”. A tarifa alta, inclusive, tem promovido a mobilidade ativa de forma perversa e compulsória: quando a pessoa não tem recurso para pagar o transporte, acaba fazendo seu deslocamento a pé ou por bicicleta, explica Lorena, ilustrando uma situação comum a todas as capitais brasileiras. “Isso não é uma boa notícia, pois estamos falando de viagens com distâncias muito superiores às aceitáveis para esses modos de transporte. A mobilidade ativa, assim como a escolha por qualquer forma de transporte, deveria ser sempre uma opção confortável”, argumenta Lorena.

Ela compreende que o custo do transporte também é alto para a gestão municipal, mas lembra que existem várias propostas alternativas para o financiamento desse serviço, como a aplicação de um percentual da Cide (proposta pela FNP anos atrás), a redução ou a isenção do ISS, ou a criação de um Sistema Único de Mobilidade. “Outras fontes de recurso também podem ser discutidas, como a tarifação de automóveis, por exemplo. Mas medidas dessa natureza precisam ser pensadas com atenção ao contexto local para que tenham caráter redistributivo e não ampliem a exclusão das populações das classes C, D e E”, pondera a pesquisadora.

Licínio Rogério vai mais direto ao ponto, na perspectiva do transporte com tarifa zero:

“Ninguém coloca catracas nos elevadores dos prédios porque esse serviço é pago pelo condomínio. Ora, por que não se pode pagar o transporte com os recursos do ‘condomínio da cidade’, que são os recursos da prefeitura, do estado, do governo federal?”, provoca o engenheiro.

BONDES, BARCAS, BICICLETAS E TELEFÉRICOS

A complexidade do Rio de Janeiro também é visível na variedade de meios de transporte existentes na cidade: trens, metrô, VLT, BRT, ônibus, vans, táxis, carros de aplicativo, barcas, bicicletas, teleféricos e o simpático bonde de Santa Teresa. Em 2011, quando foi feito o primeiro Estudo Mobilize, a cidade estava recebendo uma série de investimentos e obras, como a renovação da área portuária, nova linha de metrô, a promessa de melhorias nos sistemas de trens urbanos, novas ciclovias, corredores de ônibus, e a retomada do transporte leve sobre trilhos, com o VLT Carioca.

Os teleféricos urbanos, que permitiriam a conexão das grandes favelas aos trens, despontavam como um projeto perfeito para integrar esses bairros informais à vida da cidade. O modelo era inspirado no Metrocable de Medellín, na Colômbia, que se tornou uma referência para o transporte em áreas montanhosas, como em La Paz, na Bolívia, hoje o maior sistema

MOBILIDADE NAS RUAS

Avaliações de **TRANSPORTE PÚBLICO**

2 de 5 avaliações totais

Tempo médio de viagem: **51 min.**

Tempo médio de espera: **16 min.**

Custo médio despendido: **R\$ 9,60**

😊 Qualidade do espaço público

😊 Segurança Viária

MOBILIDADE EM DADOS

TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO

Existe fundo específico para o Transporte Público: **Não**

MOBILIDADE EM DADOS

TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO

Idade média da frota: **7,6 anos**

RIO DE JANEIRO

Rafael Campos / Governo do Rio de Janeiro



Thomas Silva / Agência Brasil



de teleféricos do mundo. Inaugurado em julho de 2011, o Teleférico do Alemão transportava cerca de 10 mil pessoas por dia e funcionou até 2016, quando sua operação foi abandonada por problemas técnicos. Outra linha, o Teleférico da Providência, funcionou por pouco tempo e também foi abandonada em 2016. Em julho de 2022, o governo do estado anunciou que o sistema do Morro da Providência está sendo recuperado e voltará a funcionar ainda em 2022. O do Alemão também está em reforma, mas ainda não há data para sua reinauguração.

RIO, COMO SAIR DA CRISE

Além de ser parceira do Estudo Mobilize 2022, Thatiana Murilo acompanha de perto o trabalho da Prefeitura do Rio. Ela participa do Observatório de Mobilidade Sustentável na Prefeitura e entende que a gestão de Eduardo Paes (PSD) está fazendo um trabalho para recuperar o sistema de ônibus e BRTs. Mas, lembra que em algumas linhas os ônibus desapareceram, especialmente nos bairros mais distantes. “As pessoas simplesmente não estão conseguindo ter uma vida normal. E com essa situação de emergência, a prefeitura acaba sem recurso (e tempo) para se dedicar a outros aspectos da mobilidade urbana”.

Como exemplo, Thatiana cita o esforço para a expansão da rede cicloviária, e o projeto Caminho da Escola 2.0, que conta com a participação do ITDP, para melhorar a situação de caminhabilidade no entorno das escolas. Ela também lembra algumas ações para reduzir a velocidade do trânsito, assim como a abertura para a participação da sociedade civil, com intenso envolvimento das organizações que atuam na área da bicicleta.

“Por enquanto, nada mudou, mas numa cidade como o Rio de Janeiro - que teve pouca ação das gestões - vejo com otimismo essas iniciativas. No entanto, a continuidade vai depender de outras gestões...”, pondera a ativista.

BOAS NOTÍCIAS

Os primeiros resultados desse “esforço” citado por Thatiana começam a ganhar publicidade. No final de junho, a Prefeitura do Rio anunciou o início da implantação de novas ciclofaixas na Zona Norte, nos bairros Cascadura e Engenho de Dentro, conectando estações de trem às do BRT. Outra novidade

MOBILIDADE EM DADOS

SEGURANÇA VIÁRIA

Taxa de mortalidade em sinistro de trânsito (mortes/100.000 habitantes)

Totais: **9,84**

Pedestres: **3,97**

Ciclistas: **0,06**

Motociclistas: **1,20**

Ocupantes de automóvel: **0,62**



Fernando Frazão / Agência Brasil

foi a reabertura de um trecho da Ciclovia Tim Maia, que finalmente está sendo recuperada. São sinais positivos, mas ainda insuficientes.

Há três anos, a Prefeitura do Rio recebeu o relatório do [Campanha Calçadas do Brasil 2019](#), que também contou com a participação de Thatiana Murilo nas avaliações de caminhabilidade e acessibilidade a pedestres e pessoas com deficiência. O Rio de Janeiro ficou com a média 6,19 (na escala de zero a dez), uma nota mediana, mas vergonhosa, principalmente porque todas as avaliações se referiam ao entorno de repartições públicas, como escolas, hospitais e terminais de transportes, áreas que estão diretamente sob responsabilidade do poder público.

Entusiasta da mobilidade a pé, Thatiana avalia que, apesar das promessas da nova gestão na Prefeitura, nesse quesito nada mudou:

“ Os projetos que estão surgindo são válidos, me deixam feliz, mas são muito pontuais. A situação alteraria para valer se a prefeitura obrigasse os proprietários a refazer suas calçadas, tapar os buracos, cuidar do lixo, consertar os canteiros de plantas, e se a gestão assumisse essas ações de fato, talvez criando uma área que envolvesse várias secretarias, principalmente as de transportes, urbanismo, limpeza e conservação. A cidade precisa de um grupo que fique responsável exclusivamente pela infraestrutura da mobilidade para calçadas e ciclovias”, afirma Thatiana.

INTEGRAÇÃO DA REDE DE TRANSPORTES

Entre tantos problemas, Licínio Rogério acredita que a falta de integração – física e tarifária – talvez tenha sido a maior falha nos planos e projetos desenvolvidos para os eventos esportivos de 2014 e 2016. Ele avalia que a cidade precisa criar uma autoridade metropolitana que seja capaz de reunir gestores municipais, empresas de transportes, usuários, sindicatos de trabalhadores e organizações da sociedade para debater as dificuldades de cada parte e reorganizar todo o sistema de transportes da região. Essa reorganização do transporte coletivo parece ser um fator indispensável para que os cariocas prefiram deixar seus carros em casa. ■

SALVADOR

Jefferson Perato / Secom PMS



A CIDADE DOS ELEVADORES BUSCA HOJE O TRANSPORTE SOBRE PNEUS

Com novos corredores de ônibus e estruturas para ciclistas e pedestres, Salvador tenta escapar da armadilha dos grandes engarrafamentos

A Cidade Baixa e a parte Alta da cidade de Salvador são ligadas, desde o século 19, por **três planos inclinados e os dois elevadores urbanos**. Nos bondes, as pessoas circulavam pelo alto, desciam pelos ascensores e seguiam viagem embaixo, em barcos ou em outras linhas de bonde.

Atualmente, a cidade enfrenta seu maior problema de mobilidade, que é devido à expansão territorial, acelerada pelo automóvel e somente barrada pelos enormes engarrafamentos diários nas grandes avenidas soteropolitanas. Para tentar romper essa "paralisia", novos trilhos urbanos foram instalados, com a primeira linha do metrô em 2013, e em breve devem ser inaugurados corredores exclusivos de ônibus do BRT.

“Em Salvador, é perceptível que, mesmo o sistema de metrô, que ligou partes da cidade, não chega à periferia e não é suficiente para atender à demanda de usuários.”
(Janete Maura Trindade Moreira, coordenadora em Salvador do Estudo Mobilize)

A aposta da Prefeitura também está colocada no Plano de Mobilidade Urbana Sustentável (PlanMob Salvador), já aprovado, e que deverá ser implementado até 2049, trazendo como prioridade a mobilidade ativa, possíveis intervenções de redesenho urbano, redução de velocidades e expansão de ciclovias e calçadas, além da análise das redes estrutural e básica do sistema de transporte coletivo.



PLANO DE MOBILIDADE: **Vigente**, aprovado em 2018

ÁREA URBANA
259,56 km²



SISTEMA HIDROVIÁRIO
14,70 km e 4 estações



POPULAÇÃO
2.886.698 habitantes



FROTA DE ÔNIBUS
1.841 veículos



TARIFA BÁSICA DO TRANSP. PÚBLICO
R\$ 4,90



FAIXAS E CORREDORES PARA ÔNIBUS
5,00 km



EXTENSÃO DE VIAS
3.700,00 km



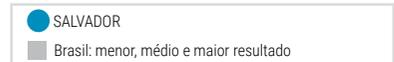
EXTENSÃO DE CICLOVIAS
310,00 km



SISTEMA DE TRILHOS
46,60 km e 30 estações

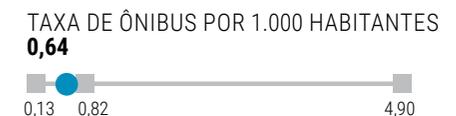
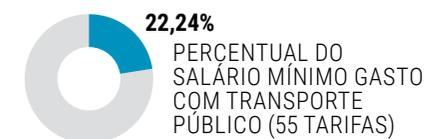


BICICLETAS PÚBLICAS
400 bikes em 50 estações



Para consultar as fontes dos dados veja [Referências](#)

DIVISÃO MODAL



SALVADOR

“ Em que pese o fato de o metrô ser um transporte muito importante em Salvador, ele não tem capacidade de gerar demanda própria e de estimular o usuário do carro a migrar para o transporte público. Já o BRT, até porque passará por áreas mais adensadas da cidade, é o transporte que tem hoje essa capacidade de resiliência, de gerar uma demanda própria.”
(Fabrizzio Muller, secretário municipal de Mobilidade Urbana)

Mas a visão de que a mobilidade estaria melhorando na capital baiana é questionada por parte da comunidade soteropolitana. Em audiências públicas realizadas desde 2018, o projeto do BRT recebeu dezenas de críticas de moradores, urbanistas e de representantes da OAB. Intervenções como a retirada de dezenas de árvores e a cobertura (ou tamponamento) de cursos d'água, e a construção de grandes viadutos para a passagem dos ônibus foram apontadas como principais fatores de negação ao projeto do BRT, além do alto custo das obras – mais de R\$ 600 milhões.



Semob / Pref. Salvador



Bruno Concha / Secom PMAS

MOBILIDADE NAS RUAS

Avaliações de **TRANSPORTE PÚBLICO**

2 de 4 avaliações totais

Tempo médio de viagem: **29 min.**

Tempo médio de espera: **2 min.**

Custo médio de despendido: **R\$ 4,20**

Acesso aos sistemas

☺ Qualidade do veículo

Também nas avaliações do Estudo Mobilize 2022 observou-se que os deslocamentos na cidade vêm se tornando “um desafio”, que exige dos cidadãos percorrer longas distâncias para realizar suas atividades. O investimento na ampliação de avenidas e os remanejamentos de populações para áreas distantes obrigam as pessoas a ficarem horas dentro de um ônibus, gastando mais do que poderiam com a tarifa. São fatores que, segundo o levantamento, estão aprofundando o sofrimento e a desigualdade na cidade.

Nos bairros da região do Subúrbio, por exemplo, a situação se complicou ainda mais este ano, depois que o trem - que percorria 12 km até a Cidade Baixa e custava apenas R\$ 0,50 - foi retirado para dar lugar às obras do monorail (VLT do Subúrbio). Agora, o custo para o morador da região passou de R\$ 1,00 (ida e volta) para R\$ 8,00, indo de ônibus.

Acresce que, em Salvador, não há uma política de subsídio tarifário, e o passageiro é quem arca com a integralidade da tarifa pública. Nesse caso, a expectativa da Prefeitura é um projeto de lei encaminhado ao legislativo estadual que, quando for votado (não há data programada), permitirá criar uma política de subsídio.

“ A política de integração em Salvador permite à pessoa integrar ônibus-metrô-ônibus e pagar um valor único; o passageiro pode pegar todas as conduções que precisar, no prazo de duas horas, sem pagar um centavo a mais.”
(Fabrizzio Muller, secretário municipal de Mobilidade Urbana)

MOBILIDADE POR BICICLETA

Uma alternativa capaz de melhorar a mobilidade urbana em trechos não tão distantes entre bairros é a bicicleta. Mas, ainda aí com desvantagem para a periferia, porque onde mais se constroem ciclovias ou ciclofaixas é na região central, nos parques, em trechos da Avenida Paralela, na Avenida ACM e em algumas outras vias onde o poder aquisitivo da população é maior. Na periferia, falta essa infraestrutura”, disse Janete Maura Trindade Moreira, parceira do Estudo Mobilize em Salvador

SALVADOR

MOBILIDADE NAS RUAS

Avaliações de **MOBILIDADE POR BICICLETA**

1 de 4 avaliações totais

Tempo médio da viagem: **17 min.**

Qualidade do espaço público 😞

Segurança Viária 😞

MOBILIDADE EM DADOS

SEGURANÇA VIÁRIA

Taxa de mortalidade em sinistro de trânsito (mortes/100.000 habitantes)

Totais: **6,96**

Pedestres: **2,11**

Ciclistas: **0,14**

Motociclistas: **1,97**

Ocupantes de automóvel: **1,35**

“Para melhorar as condições da mobilidade seria necessário integrar o sistema de transporte e a urbe, e realizar muito mais ações, como o tratamento de calçadas e sinalização de ciclovias.”

(Janete Maura Trindade Moreira, coordenadora em Salvador do Estudo Mobilize)

Mesmo reconhecendo essa defasagem, a Prefeitura ressalta que a prioridade a obras nas regiões centrais é algo que ocorre em cidades de todo o país. E que um contraponto, no caso de Salvador, é a ciclovia da Avenida Suburbana – que cruza diversos bairros periféricos em 13 km de extensão de faixas para bicicleta, informa a Secretaria de Mobilidade Urbana. Ao Mobilize, a Semob explicou que as pessoas já utilizavam a bicicleta como meio de deslocamento nessa região, mas que, no primeiro ano de criação da ciclovia, junto com outras intervenções de segurança viária, houve uma redução de 50% nas mortes no trânsito.

Ainda segundo o órgão, o incentivo ao uso da bicicleta pela administração fez com que no último período (2013 a 2021) o sistema cicloviário saltasse de 30 km para cerca de 300 km. Destaca ainda facilidades ao ciclista como acesso das bicicletas em todos os ascensores, o uso das bicicletas compartilhadas com o cartão de integração dos ônibus (Salvador Card). E anuncia o projeto, em fase de contratação, para o desenvolvimento de um suporte de bicicleta adaptado ao ônibus.

Embora o aumento no número de ciclistas, associado a estímulos à prática, sejam fatores importantes que ajudam a reduzir os engarrafamentos do trânsito na cidade, a Prefeitura elenca outras ações de intervenção viária que adotou nesse sentido, como a criação de uma política de estacionamento



Max Haack / Secom PMS

na cidade, com remodelação da zona azul e limitações à parada de carros em determinadas áreas, sobretudo no centro, para criar rotatividade.

Também destaca iniciativas na questão ambiental, para reduzir a poluição no transporte público. Além do plano de ações climáticas, prevendo que, em 2032, 40% da frota da cidade terá energia mais limpa, e até 2049, 100% dessa frota, metas intermediárias sinalizam que, até 2024, 30% dos veículos do BRT deverão ser elétricos. Segundo a Prefeitura, a compra dos veículos já foi feita pelos concessionários e, em contrapartida, já foi iniciada consulta para financiar a instalação da primeira estação de recarga dos ônibus elétricos. Para o suporte técnico, há apoio de iniciativas internacionais vindas, por exemplo do ministério da economia da Alemanha (BMW) e da agência alemã de cooperação internacional GIZ, do instituto de pesquisa ambiental WRI e da rede C40 de cidades mundiais, entre outras, diz a Semob.

MOBILIDADE EM DADOS

TRANSPORTE INDIVIDUAL MOTORIZADO

Emissão de CO₂ resultante do uso de combustível:
446 kg CO₂/hab.

CALÇADAS E MICROACESSIBILIDADE

O setor na Prefeitura de Salvador que cuida da fiscalização e da busca de soluções para a questão de manutenção das calçadas é a Secretaria de Obras (Seinfra), que tem um programa – Eu curto o meu passeio – específico para isso. Já a Semob é responsável pelo projeto de microacessibilidade para o transporte público, no momento direcionado a trechos por onde passará o BRT. Esse projeto trata, segundo o gestor, de melhorar a experiência do usuário não só no transporte público, mas no embarque e desembarque do ônibus, onde cuida para que haja passeios dotados de segurança e conforto. A Semob também se encarrega de projetos como o uso de escadarias rolantes e outros tipos de intervenções para facilitar e estimular as pessoas a usarem o transporte público. ■



Bruno Concha / Secom PMS

SÃO LUÍS

Paulo Emilio



SEM PLANEJAR SUA MOBILIDADE, CIDADE SOFRE COM ENGARRAFAMENTOS

São Luís convive com calçadas ruins, ciclistas desrespeitados no trânsito, ônibus precários e inseguros... E um VLT abandonado após a viagem inaugural

A capital do Maranhão, hoje com 1,1 milhão de habitantes, já foi a terceira cidade mais populosa do país devido às exportações de cacau, tabaco e algodão, que no final do século 19 trouxeram grande desenvolvimento para a região. Na mobilidade urbana, a cidade de São Luís, que já experimentou o trem, o transporte fluvial, e ficou conhecida como a "cidade dos bondes", hoje amarga a dependência do transporte individual sobre pneus.

Os últimos bondes elétricos circularam pelo município até a metade do século passado, quando o Plano de Expansão da Cidade, inspirado nas ideias do urbanista francês Le Corbusier e no Plano Piloto de Brasília, instituiu definitivamente o modelo rodoviário.

Embora São Luís tenha três terminais portuários – Itaqui, TUP Alumar e Ponta da Madeira –, as embarcações que por ali operam são dedicadas apenas ao transporte de cargas. A cidade conta com um serviço de ferry boat para fazer a travessia de veículos e passageiros da ilha ao município de Alcântara, atravessando o rio Mearim. A baixa qualidade do serviço, no entanto, é motivo constante de protestos dos usuários.

Além disso, a capital maranhense tem duas linhas de trem, mas elas atendem apenas aos terminais portuários, e não transportam passageiros. No âmbito regional, existe o trem de passageiros e cargas da Estrada de Ferro Carajás, ligando o Maranhão ao Pará, com 861 km de extensão e 15 pontos de parada. Ou seja, tanto o transporte hidroviário como o ferroviário se destinam exclusivamente a deslocamentos intermunicipais, ou interestaduais.



PLANO DE MOBILIDADE: **Vigente**, aprovado em 2017

ÁREA URBANA
283,34 km²



POPULAÇÃO
1.108.975 habitantes



TARIFA BÁSICA DO TRANSP. PÚBLICO
R\$ 3,40



EXTENSÃO DE VIAS
não informado



SISTEMA DE TRILHOS
não tem



SISTEMA HIDROVIÁRIO
41,90 km e 4 estações



FROTA DE ÔNIBUS
não informado



FAIXAS E CORREDORES PARA ÔNIBUS
não informado



EXTENSÃO DE CICLOVIAS
36,00 km

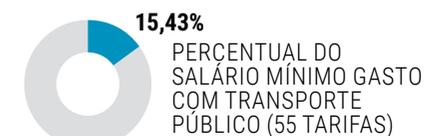


BICICLETAS PÚBLICAS
não tem sistema em operação



● SÃO LUÍZ
■ Brasil: menor, médio e maior resultado

Para consultar as fontes dos dados veja [Referências](#)



TAXA DE ÔNIBUS POR 1.000 HABITANTES
não informado



SÃO LUÍS



Honório Moreira/Agência São Luís

FALTA DE PLANEJAMENTO

No seu dia a dia, a população de São Luís enfrenta volumosos engarrafamentos, já que os carros particulares e os ônibus são as únicas alternativas para transpor maiores distâncias.

Em 2012, a prefeitura municipal chegou a construir às pressas uma linha de VLT (Veículo Leve Sobre Trilhos), que fez apenas uma viagem inaugural. Dos 13 km de trilhos previstos para ligar a região central ao bairro Anjo da Guarda, um dos mais populosos do município, apenas 800 metros foram entregues. Sem planejamento ou previsão orçamentária, o sistema foi desmontado naquele mesmo ano e os vagões retirados de circulação.

A falta de planejamento é crônica na capital do Maranhão, e esse foi justamente um dos maiores problemas observados nas avaliações feitas nas ruas para o Estudo Mobilize 2022. Um dos resultados disso, não solucionado pela gestão pública ludovicense, é que os ônibus que circulam pela cidade são antigos, ficam muito cheios e não atendem às necessidades dos usuários.

MOBILIDADE NAS RUAS

Avaliações de **TRANSPORTE PÚBLICO**

3 de **8** avaliações totais

Tempo médio de viagem: **27 min.**

Tempo médio de espera: **17 min.**

Acesso aos sistemas 😊

Qualidade do veículo 😊

“Há uma enorme sensação de insegurança nos ônibus, já que todos os dias ficamos cientes de denúncias de crimes cometidos no interior dos veículos.”

(Sergio Souza, da Universidade Federal do Maranhão, coordenador do Estudo Mobilize em São Luís)



Prefeitura de São Luís



Viagem Primor

Além disso, as poucas mudanças na estrutura de mobilidade da cidade nos últimos dez anos contemplaram apenas os carros particulares, deixando de fora investimentos na infraestrutura para a mobilidade ativa, conforme destacado pelo Estudo.

Conclusão: São Luís, apesar de a rica arquitetura de seu centro histórico atrair visitantes graças aos edifícios coloniais azulejados, varandas de ferro forjado e ruas antigas de paralelepípedos, está longe de ser uma cidade convidativa para os ludovicenses que desejam percorrê-la a pé ou de bicicleta.

“São Luís não é uma cidade convidativa para a caminhabilidade, com suas calçadas desniveladas (...) e a falta de sinalização e fiscalização. Nem para a ciclabilidade, já que há um comportamento muito agressivo dos condutores de automóveis para com os ciclistas.”

(Sergio Souza, coordenador do Estudo Mobilize em São Luís) ■



Prefeitura de São Luís

MOBILIDADE NAS RUAS

Avaliações de **MOBILIDADE ATIVA**

7 de **8** avaliações totais

Tempo médio da viagem a pé: **25 min.**

Tempo médio da viagem por bicicleta: **30min.**

😊 Qualidade do espaço público

😊 Segurança Viária

ACESSO ÀS INFORMAÇÕES

Tal como em outras capitais, a equipe do Estudo Mobilize 2022 encaminhou à Prefeitura de São Luís um formulário com uma série de questões sobre a mobilidade urbana no município. Também tentou contato com a gestão municipal por e-mail e telefone, mas sem sucesso. Os poucos dados sobre a cidade foram obtidos com o recurso da Lei de Acesso à Informação.

SÃO PAULO

CET / São Paulo



A CIDADE QUE QUASE PAROU

Metrópole paulistana investiu centenas de bilhões de cruzeiros, cruzados e reais em asfalto e grandes obras para automóveis. Agora, busca reinventar-se

Rua dos Trilhos, Quarta Parada, Rua do Tramway, Parada Inglesa, Ladeira Porto Geral, Parada de Taipas, ...Vários bairros e ruas de São Paulo ainda carregam as marcas dos modos e sistemas de transportes que fizeram sua história com barcas, tropas de mulas, carruagens, bondes de tração animal e trens.

Mas foi apenas em 1899, por meio da companhia canadense São Paulo Tramway Light & Power Company, que os capitais ingleses trouxeram a energia necessária para mover os primeiros bondes elétricos de São Paulo, uma rede de transporte que por volta de 1950 tinha centenas de quilômetros^[1] e atendia a quase todas as regiões da cidade de então. O metrô foi proposto nos anos 1930, mas sua primeira linha somente foi iniciada tardiamente no final dos anos 1960, quando a cidade já reunia mais de cinco milhões de moradores. E sem trilhos, rendeu-se ao transporte sobre pneus. Surgiram as grandes obras viárias, para acolher mais e mais fuscas, romisetas, gordinis, galaxies e outras tantas marcas de carros que se reproduziam às pencas, além dos ônibus, que se tornaram a forma mais capilar de transporte urbano e permitiram a expansão da malha urbana paulistana. Naqueles anos, os ingênuos paulistanos acreditavam que São Paulo não podia mesmo parar.

Hoje, em 2022, a frota total de veículos da cidade totaliza 8,9 milhões de unidades (Senatran, março de 2022), das quais mais de 7 milhões são carros e caminhonetes, e 1,3 milhão são motocicletas ou motonetas. Em resumo, cerca de 8,3 milhões de veículos destinam-se ao transporte individual motorizado, frota que simplesmente não cabe nos atuais 17 mil km^[2] de vias públicas.

A cidade é também centro de uma região metropolitana de 39 municípios, com uma área total de 7.946 km² e área urbanizada de quase 2,4 mil km²,

PLANO DE MOBILIDADE: **Vigente**, aprovado em 2015



ÁREA URBANA
949,61 km²



FROTA DE ÔNIBUS
13.524 veículos



POPULAÇÃO
12.325.232 habitantes



FAIXAS E CORREDORES PARA ÔNIBUS
681,20 km e 104 estações de BRT



TARIFA BÁSICA DO TRANSP. PÚBLICO
R\$ 4,40



EXTENSÃO DE CICLOVIAS
663,10 km



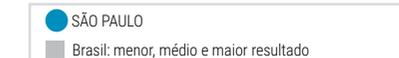
EXTENSÃO DE VIAS
17.000,00 km



BICICLETAS PÚBLICAS
2.700 bikes em 260 estações

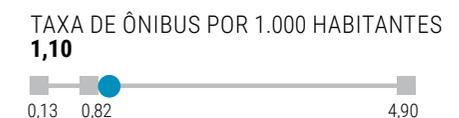
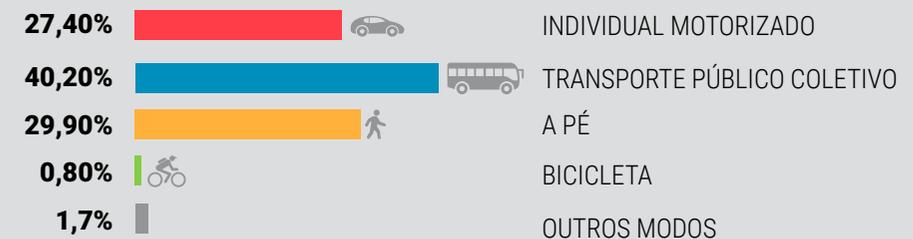


SISTEMA DE TRILHOS
300,30 km e 151 estações



Para consultar as fontes dos dados veja [Referências](#)

DIVISÃO MODAL



SÃO PAULO

onde vivem mais de 21 milhões de habitantes (IBGE 2020). Essas pessoas circulam entre os bairros e cidades para trabalhar, estudar, cuidar da saúde ou divertir-se, gerando uma demanda permanente de transportes: os gráficos de utilização dos sistemas de mobilidade da RMSP mostram uma sucessão de picos ao longo de todo o dia, em todos os dias úteis, tanto nos ônibus como nos sistemas sobre trilhos: metrô e trens urbanos. Esses fluxos de pessoas influenciam fortemente a vida na capital.

Antes da pandemia de Covid-19, a divisão modal (distribuição das formas de transporte utilizadas) na RMSP mostrava uma prevalência do transporte público, com 37% das viagens diárias, e um equilíbrio entre as pessoas que fazem seus deslocamentos a pé (31%) e de transporte próprio (31%), com uma pequena, mas crescente participação do uso da bicicleta, especialmente nas áreas dotadas com melhor infraestrutura para a segurança dos ciclistas.

BICICLETAS E CICLOVIAS

No município de São Paulo, conforme dados da prefeitura da capital, há exatos 663,1 km de ciclovias e ciclofaixas, além de 2.700 bicicletas para compartilhamento, parte delas já dotadas de motores elétricos (Fonte: Tembici). Essa infraestrutura estimulou, de fato, o uso da bicicleta na cidade, tanto para os deslocamentos como para as entregas de porta a porta, embora a rede cicloviária ainda sofra pela falta de algumas conexões, o que obriga as pessoas a pedalar alguns trechos no asfalto, em meio ao trânsito.

Há também problemas com a limpeza e [manutenção das ciclovias](#), como buracos, falta de tampas em caixas de serviços, além do desgaste nas pinturas e tachões de demarcação das faixas. Em alguns locais, mesmo nas proximidades do Centro, as ciclofaixas estão envelhecidas, ocupadas por entulhos e até por barracas de pessoas em situação de rua. E, além disso, algumas ciclovias foram instaladas em avenidas de trânsito agressivo, de difícil acesso para os ciclistas, o que acaba afastando mulheres, crianças



Rovena Rosa/ Agência Brasil



Rovena Rosa/ Agência Brasil

e pessoas mais idosas. Dados do ITDP indicam que apenas 21% dos paulistanos residem nas proximidades de alguma infraestrutura cicloviária.

De qualquer forma, com idas e vindas, avanços e retrocessos, a cidade de São Paulo tem avançado no estímulo ao uso da bicicleta. O Plano Cicloviário do Município persegue a meta de implantar 1.800 km de ciclovias até 2028, incluindo pontes, passarelas e outras obras. Em relação às bicicletas compartilhadas, a meta prevê o atendimento de 60% do território até 2024 e a todo o território do município até 2028.

Outro aspecto interessante – melhorado durante a pandemia – é a possibilidade de integração da bicicleta com o sistema de transporte de massa, seja por meio de bicicletários instalados em terminais de ônibus e estações de trem ou de metrô, seja pela possibilidade de transportar bicicletas em ônibus e trens, em horários de menor fluxo de passageiros.

TRILHOS URBANOS

O metrô, que já foi o modelo de transportes públicos, tem perdido pontos na preferência dos moradores de São Paulo. Falhas frequentes, trens superlotados e problemas de segurança (assaltos e agressões nas estações e no interior dos trens) são sinais evidentes de que a Secretaria (estadual) de Transportes Metropolitanos não está conseguindo manter um padrão de qualidade nos quase 104 km de suas seis linhas. Outros 280 km de trilhos correspondem às sete linhas de trens urbanos, que atendem a municípios próximos à capital, com qualidade melhorada nos últimos anos, e agora prejudicada por falhas nas linhas 8 e 9, recentemente concedidas à iniciativa privada.

Mas, problemas à parte, os paulistanos não têm saída. O metrô e os trens urbanos são as formas mais eficientes e rápidas de deslocamento na Região Metropolitana de São Paulo. Os dois sistemas são integrados, com tarifa de R\$4,40, permitindo a circulação entre todas as linhas. São 5,3 milhões de passageiros transportados por dia no metrô e mais de 2 milhões de pessoas/dia nos trens urbanos. Os números referem-se a 2019, antes da pandemia de Covid-19, e devem subir nas próximas medições, com a abertura de novas estações na Linha 4 - Amarela e no Monotrilho da Linha 15 - Prata. A cidade espera ainda a conclusão da Linha 17 - Ouro, na zona sul, e da Linha 6 - Laranja, na zona norte, ambas muito atrasadas.

SÃO PAULO

ÔNIBUS, O TRANSPORTE MAIS CAPILAR

Presente em todas as regiões da cidade, o transporte por ônibus é o mais capilar e acessível na cidade, com uma média de 10 milhões de passageiros por dia que pagam a tarifa básica de R\$ 4,40 e R\$ 7,65 para o bilhete de integração com o metrô e trens urbanos.

O maior problema do sistema de transporte em ônibus é a sua baixa confiabilidade em relação aos tempos de viagem. Se nas áreas mais centrais os coletivos circulam com relativa liberdade em faixas e corredores exclusivos, nos bairros periféricos é comum que esses veículos fiquem à mercê das centenas de pontos críticos do trânsito, com vários pequenos congestionamentos ao longo do trajeto. Desta forma, explica-se que parte dos passageiros tenha migrado para os carros por aplicativos, carros próprios ou para as motocicletas e bicicletas.

O Plano de Mobilidade de São Paulo (PlanmobSP) aprovado em 2015 prevê a constituição de uma rede com 1.460 km de vias dotadas de faixas ou corredores exclusivos para o transporte público até o ano de 2032. Conforme dados da prefeitura, hoje a cidade conta com 680 km de corredores e faixas para os ônibus.

MOBILIDADE NAS RUAS

Avaliações de **TRANSPORTE PÚBLICO**

9 de 14 avaliações totais

Tempo médio de viagem: **24 min.**

Tempo médio de espera: **2 min.**

Acesso aos sistemas 😊

Qualidade do veículo 😊

“**Acredito muito na participação popular: quando ouvimos os desejos e necessidades dos outros podemos entender realidades que às vezes nem imaginamos. E na área de mobilidade urbana não é diferente. Então, eu continuaria estimulando a participação popular nas câmaras temáticas e conselhos participativos...**”

(Jackeline Melo, parceira do Estudo Mobilize em São Paulo)

Um dos maiores desafios para a capital e sua região metropolitana é a constituição de uma rede de circulação para pedestres, já que pelo menos 31% dos deslocamentos diários são feitos a pé. Em 2019, nas avaliações de



Rovena Rosa / Agência Brasil



Metro SP

caminhabilidade para a Campanha Calçadas do Brasil, a cidade de São Paulo ficou com a nota 6,93 (de zero a dez), um resultado mediano, produto de obras realizadas para a melhoria de calçadas em alguns eixos importantes de circulação. A prefeitura já vinha recompondo passeios em todas as regiões do município desde 2010, mas somadas, essas faixas caminháveis ainda estão muito abaixo do necessário. Além disso, algumas pontes, viadutos e avenidas são praticamente intransponíveis para pedestres e pessoas com deficiência. Funcionam como muros que dividem bairros.

“**Tenho visto algumas ações importantes, como avanços em calçadas, aumento do tempo de semáforos, rotas para deficientes visuais com botoeiras sonoras, além de ações de acalmamento de tráfego e de urbanismo tático. Acredito que avançamos, ora a passinhos lentos, ora a passos maiores.**”

(Jackeline Melo, parceira do Estudo Mobilize em São Paulo)

Pedestres enfrentam ainda o problema de semáforos que demoram muito tempo para abrir e que rapidamente (após alguns segundos) passam para uma irritante fase de vermelho piscante, obrigando as pessoas a correrem para completar a travessia das ruas. Há também o problema da segurança viária, por conta do excesso de velocidade e da prática cada vez mais comum de condutores que desrespeitam o sinal fechado. Todas essas dificuldades explicam a preferência dos paulistanos pelos automóveis mesmo em trajetos curtos, de um ou dois quilômetros, que poderiam ser feitos a pé. Enfim, os carros são vistos como instrumentos de defesa pessoal em uma cidade cada vez mais hostil.

Não por acaso, em junho passado a Prefeitura de São Paulo anunciou o início de um programa para o recapeamento asfáltico em dez avenidas da cidade. O plano é reciclar o revestimento asfáltico em 5,8 milhões de metros quadrados de ruas e avenidas, uma extensão de aproximadamente 230 km, com o investimento de 1 bilhão de reais. O objetivo é reduzir os transtornos aos motoristas, que têm reclamado muito dos solavancos e danos provocados pelas imperfeições das pistas. Não seria possível fazer o mesmo nas calçadas da cidade? ■

MOBILIDADE NAS RUAS

Avaliações de **MOBILIDADE A PÉ**

9 de 14 avaliações totais

Tempo médio de viagem: **9 min.**

Qualidade do espaço público

○○○ Acessibilidade

😊 Segurança Viária

○○○ Faixas de pedestre

○○○ Semáforos e tempo de travessia

○○○ Velocidades máximas

1 Os dados sobre a extensão das linhas de bondes de São Paulo são imprecisos. Algumas fontes citam um total de 350 km, outras indicam 500 km e até 700 km de trilhos.

2 A Prefeitura de São Paulo informou a existência de 17.000 km de vias no município. Porém, em 2019, um levantamento realizado com recursos eletrônicos pela Secretaria Municipal de Urbanismo e Licenciamento já apontava um total de 20.000 km de vias na área urbana de São Paulo.

3 Uma ferramenta interessante para acompanhar a evolução dos modos de transporte no município de São Paulo é o painel Observatório Mobilidade Segura, lançado em 2020 pela Prefeitura. O site contém mapas com as principais infraestruturas de mobilidade urbana disponíveis no território, como as estações de metrô e trem; terminais urbanos de ônibus; corredores de ônibus; faixas exclusivas de ônibus, frotas de ônibus, rede cicloviária e uma série de outras informações, atualizadas até março de 2022.

TERESINA

Luan Rusvell



MUNICIPALIDADE IGNORA A MOBILIDADE SUSTENTÁVEL

Capital do Piauí esquece seu plano de mobilidade, abandona ciclovias, não investe no transporte público e prioriza obras rodoviárias. Quem sofre são os mais pobres...

Teresina é uma dessas cidades que ainda não “virou a chave” da mobilidade urbana. O que se vê na capital do Piauí são espaços públicos não valorizados, transporte coletivo caro e mal mantido, falta de políticas para os modos ativos de deslocamento, e a não participação popular nas decisões administrativas.

Revelador dessa difícil situação é a situação do plano de mobilidade urbana: elaborado em 2008, o documento aguarda revisão e até hoje só teve uma única audiência pública no ano passado, mas esvaziada, porque quase não houve divulgação, e sem prosseguimento.

A essa audiência esteve presente o coordenador do Estudo Mobilize 2022 em Teresina, o arquiteto e urbanista Luan Rusvell. Ativista do movimento popular pelo direito à moradia e à cidade, Luan participou da construção do movimento “ContraoAumentoTHE”, e integra a comissão técnica da Auditoria Popular do Transporte Público Piauiense. Em [entrevista concedida ao Mobilize](#), o arquiteto faz uma análise completa da mobilidade urbana em Teresina.

MOBILIDADE EM TERESINA

“Vivo na capital com o maior índice de motorização^[1] do Nordeste, e minha percepção é de alguém que sofre as consequências disso, assim como toda a população teresinense. A obsessão dos gestores municipais por um modelo de cidade “moderna” fez de Teresina um lugar em que o carro sempre tem preferência, inclusive estacionados sobre as calçadas”, declara o arquiteto, que há doze anos circula de bicicleta na capital piauiense.

PLANO DE MOBILIDADE: **Em revisão**, aprovado em 2008

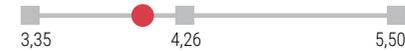
ÁREA URBANA
219,89 km²



POPULAÇÃO
868.075 habitantes



TARIFA BÁSICA DO TRANSP. PÚBLICO
R\$ 4,00



EXTENSÃO DE VIAS
não informado



SISTEMA DE TRILHOS
13,60 km e 13 estações



FROTA DE ÔNIBUS
200 veículos



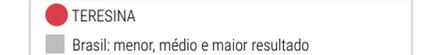
FAIXAS E CORREDORES PARA ÔNIBUS
não informado



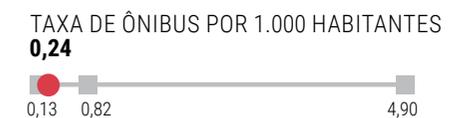
EXTENSÃO DE CICLOVIAS
60,00 km



BICICLETAS PÚBLICAS
não tem sistema em operação



Para consultar as fontes dos dados veja [Referências](#)



TERESINA

MOBILIDADE NAS RUAS

Avaliações de **MOBILIDADE A PÉ**
4 de 7 avaliações totais
Tempo médio de viagem: **16 min.**
Qualidade do espaço público 😞
Segurança Viária 😞

MOBILIDADE NAS RUAS

Avaliações de **TRANSPORTE PÚBLICO**
2 de 7 avaliações totais
Tempo médio de viagem: **31 min.**
Tempo médio de espera: **26 min.**
Acesso aos sistemas 😞
Qualidade do veículo 😞

MOBILIDADE NAS RUAS

Avaliações de **MOBILIDADE POR BICICLETA**
2 de 7 avaliações totais
Tempo médio da viagem: **15 min.**
Qualidade do espaço público 😞
Segurança Viária 😞

ACESSO ÀS INFORMAÇÕES

A equipe do Estudo Mobilize 2022 enviou todos os esforços para conseguir obter dados e informações sobre a mobilidade urbana com a Prefeitura de Teresina, inclusive recorrendo à Lei de Acesso à Informação (LAI). Infelizmente, a Prefeitura não respondeu às várias mensagens e tentativas de contato.

Rusvell lembra com tristeza do projeto Inthegra^[2], uma proposta que prometia transformar o transporte público na cidade. Foram, diz ele, mais de 400 milhões de reais investidos na implantação do sistema nos últimos 15 anos, no que seria uma rede integrada de mobilidade urbana.

“Mas, o que a princípio parecia uma verdadeira transformação na forma de se deslocar, revelou-se uma obra politiquêira e sem compromisso com a boa mobilidade urbana.”, diz o parceiro do Estudo Mobilize em Teresina.

CALÇADAS E CAMINHABILIDADE

Na campanha *Calçadas do Brasil 2019*, Teresina revelou-se como a 6ª pior do país na infraestrutura para pedestres. Rusvell acredita que esse resultado serviu de pressão para o poder público avançar em algumas obras de reforma das ruas do centro histórico, “mesmo sendo ainda pontuais e contemplando poucas vias”. Foram investidos quase 12 milhões de reais em projetos de *ruas completas*, que têm dado mais segurança e conforto para os pedestres, “mas ainda sem incluir ciclistas”, lamenta o arquiteto.

“Esse projeto pode ser o início de uma transformação na caminhabilidade do centro, pois inverte as prioridades nas ruas e dá mais qualidade de vida aos pedestres. Mas isso por si só não resolve o enorme problema de excesso de veículos na área central, que, sem fiscalização, continuam desrespeitando e ocupando o espaço que deveria ser dos pedestres”, aponta Luan Rusvell.

CRISE DOS ÔNIBUS

Conforme o parceiro do Mobilize, “a situação permanece difícil e a crise se arrasta no transporte público. Desde o decreto de “estado de calamidade pública”, que suspendeu o transporte público em março de 2020, o sistema não voltou a funcionar completamente, explica Rusvell. “Quem continua sofrendo com isso é a população que depende dos ônibus e os trabalhadores do sistema, dos quais 50% foram demitidos nos últimos dois anos. E agora, parte do transporte coletivo da capital é atendido pelos “ligeirinhos”, que são carros e vans clandestinas que fazem linhas das periferias ao centro a um custo de R\$ 5,00 e que se desdobram para fugir da fiscalização.”

TARIFAS DO TRANSPORTE

Rusvell recorda que em 2011 Teresina foi palco do maior movimento em defesa do transporte público já realizado na capital e que depois de vários dias de protesto, essa mobilização conseguiu pela primeira vez revogar o aumento da tarifa. Desde então, diz ele, o movimento #ContraoAumento tem buscado diálogo com o poder público para discutir uma política tarifária justa, mas sem resultado. “Hoje pagamos R\$ 4,00, mas recentemente a prefeitura apresentou um cálculo do novo reajuste e informou que o sistema de transporte só se mantém a uma tarifa de R\$ 6,40.”

BICICLETAS

Em 2015 foi elaborado o Plano Diretor Cicloviário de Teresina, “em parte um bom projeto, mas que não saiu do papel”, lamenta Luan Rusvell. Ele avalia que, na verdade, não havia intenção do poder público de concretizar o que estava no Plano, “tanto é que nem mesmo passou pela Câmara Municipal, e não virou lei”. O arquiteto lembra que, na verdade, logo depois, entre 2015 e



Renato Bezerra / Semcom

2017, a cidade assistiu a um grande retrocesso na mobilidade sustentável, quando a Prefeitura desfez 10 km de ciclovias da cidade e eliminou centenas de árvores para a construção de novos corredores de ônibus do sistema Inthegra. “Essa foi a opção da Prefeitura para evitar a redução do espaço para os carros”, explicou Rusvell.

METRÔ DE TERESINA

O sistema de transporte sobre trilhos de Teresina foi estruturado com o aproveitamento de uma ferrovia existente, que corta a capital. “Embora muito subestimada, a linha do metrô de Teresina cumpre um papel fundamental na mobilidade, principalmente para quem vive na zona sudeste da capital”, avalia o parceiro do Estudo Mobilize. Ele lembra que durante a pior fase da pandemia, e também na crise do transporte em ônibus, houve um aumento de 50% no número de passageiros do metrô, “um transporte relativamente bom, ágil e com uma tarifa acessível no valor de um real...”.

TRANSPORTE HIDROVIÁRIO

Localizada às margens do rio Parnaíba, Teresina não conta com transportes hidroviários formalizados. Há apenas um tipo de transporte que faz a travessia em pequenas barcas da cidade de Timon (MA) para Teresina. Conforme o colaborador do Mobilize, “a estrutura é bastante precária e não há fiscalização ou qualquer investimento do município. A tarifa de R\$ 2,50 é convidativa e o fluxo de passageiros é constante”. Ele diz que embora vários estudos apontem a viabilidade do transporte hidroviário em Teresina, os projetos nunca passaram de promessas de campanha.

SINISTROS COM MOTOS

“Esse é o maior problema na mobilidade de Teresina”, denuncia Luan Rusvell. Dados do antigo Denatran (2019) mostram que a cidade está em 1º lugar entre as capitais no índice de motocicletas, com aproximadamente uma moto para cada quatro habitantes. “Entre 2010 e 2020 houve uma redução de 63% no número de passageiros do transporte público. Para onde essas pessoas foram? A grande maioria migrou para as motos e bicicletas, por serem mais econômicas e mais ágeis que os ônibus. Sem política de segurança no trânsito, o número de acidentes aumentou proporcionalmente”, aponta Rusvell. ■

MOBILIDADE EM DADOS

TRANSPORTE INDIVIDUAL MOTORIZADO

Emissão de CO₂ resultante do uso de combustível:
865 kg CO₂/hab.

MOBILIDADE EM DADOS

SEGURANÇA VIÁRIA

Taxa de mortalidade em sinistro de trânsito (mortes/100.000 habitantes)
Totais: **33,87**
Pedestres: **3,57**
Ciclistas: **1,15**
Motociclistas: **21,08**
Ocupantes de automóvel: **1,38**

1 A taxa de motorização de Teresina foi aferida em 2019 por Luan Rusvell para seu trabalho de conclusão de curso Plano de Mobilidade Ativa para Integração Intermodal ao Sistema de Transporte Coletivo: uma Proposta para a Zona Norte de Teresina. Agora, conforme dados da Secretaria Nacional de Trânsito (Senatran, março de 2022), a frota da capital piauiense está em torno de 540 mil veículos motorizados. Destes, 284 mil são carros e camionetes e 222 mil são motos e motonetas, totalizando cerca de 506 mil veículos para o transporte individual, o que indica taxa de motorização de 581 veículos por mil habitantes. Para comparação, a média brasileira em 2020 era de 471 veículos por mil habitantes (Denatran/IBGE).

2 Inthegra é o sistema de Bus Rapid Transit (BRT) de Teresina, inaugurado em 2016; desde 2020 o sistema está paralisado, e por seus corredores voltaram a circular as antigas linhas radiais (bairro-centro) de ônibus.



CAPITAL CAPIXABA PERSEGUE A VIA DA MOBILIDADE SUSTENTÁVEL

Situada em uma ilha, a capital do Espírito Santo reordena sua Terceira Ponte para acolher ciclistas e priorizar o transporte público. Mas ainda tropeça nas calçadas...

A cidade de Vitória forma um só conglomerado urbano com as vizinhas Vila Velha, Serra e Cariacica, cidades mais populosas. E é na região metropolitana que se dá a dinâmica do dia a dia, envolvendo cerca de 2 milhões de pessoas que circulam para trabalho, estudo, serviços ou lazer.

Nas temáticas da caminhabilidade e acessibilidade, a Prefeitura de Vitória vem procurando tornar acessíveis as calçadas nos grandes eixos urbanos, onde ficam os corredores do transporte coletivo metropolitano. Vale lembrar que em 2019, na avaliação da [Campanha Calçadas do Brasil 2019](#) a capital do Espírito Santo teve média 5,84 (escala de zero a dez).

Como acontece em muitas capitais, as calçadas mais generosas de Vitória situam-se nos bairros privilegiados e na cidade formal. Assim, enquanto em bairros como Praia do Canto e Bento Ferreira as calçadas são largas, arborizadas, com ruas de baixa velocidade, o cenário na Enseada do Suá é bem diferente.

Nesse bairro que dá acesso, via Terceira Ponte, ao município de Vila Velha, o pedestre para atravessar enfrenta trânsito intenso e, para chegar até as esquinas com semáforos, tem de percorrer longos trajetos, pois as quadras são amplas, muito extensas.

“Há muitas frentes a desbravar para que as calçadas cumpram seu papel efetivo (...) de lugares de promoção do encontro social e do desenvolvimento econômico local.”

(Rodrigo de Carvalho, coordenador em Vitória do Estudo Mobilize 2022)

PLANO DE MOBILIDADE: **Em revisão**, aprovado em 2007

ÁREA URBANA
55,78 km²



FROTA DE ÔNIBUS
1.791 veículos



POPULAÇÃO
365.855 habitantes



FAIXAS E CORREDORES PARA ÔNIBUS
não informado



TARIFA BÁSICA DO TRANSP. PÚBLICO
R\$ 4,20



EXTENSÃO DE CICLOVIAS
70,71 km



EXTENSÃO DE VIAS
486,00 km



BICICLETAS PÚBLICAS
235 bikes em 34 estações



SISTEMA DE TRILHOS
não tem

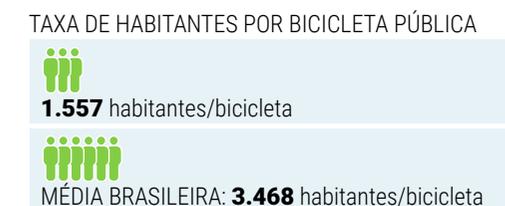
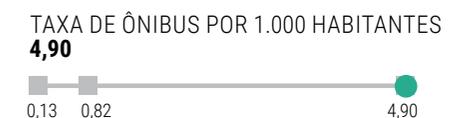
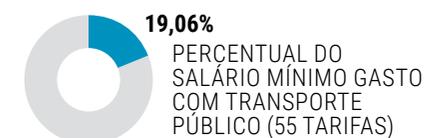
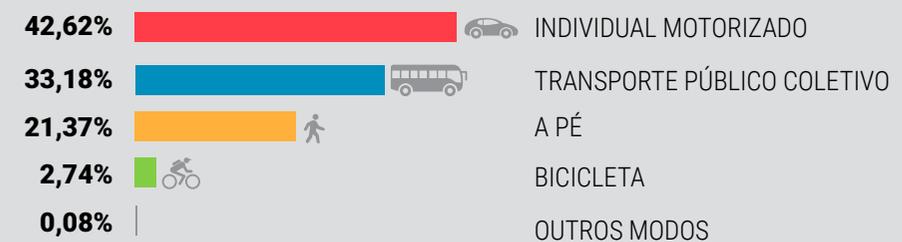


● VITÓRIA
■ Brasil: menor, médio e maior resultado

Para consultar as fontes dos dados veja [Referências](#)



DIVISÃO MODAL



VITÓRIA

MOBILIDADE NAS RUAS

Avaliações de **MOBILIDADE A PÉ**

5 de 11 avaliações totais

Tempo médio de viagem: **13 min.**

Qualidade do espaço público 😊

Acessibilidade 🟡🟢🟠

Grau de atratividade 🟡🟢🟠

Segurança Viária 😊

Em outras localidades, o problema são os obstáculos - postes e árvores que estreitam ainda mais os passeios. É o caso do Jardim Camburi, onde apesar de haver praças, dois parques urbanos e ciclovias, seria necessário ampliar as calçadas, e isso seria possível retirando o estacionamento de carros nas vias, medida impopular entre os motoristas capixabas.

Mais complexa ainda é a realidade nas comunidades dos morros capixabas, onde o desafio é vencer escadarias e rampas para acessar o transporte coletivo, o comércio e serviços. Segundo a Prefeitura, ações vêm sendo feitas para melhorar as condições aí, como iluminação e drenagem, e um serviço de micro-ônibus para o deslocamento de pessoas com mobilidade reduzida. De positivo nessas localidades é que muitas se situam ao longo dos grandes eixos de circulação, onde há estações de bicicletas compartilhadas, ciclovias e pontos de parada do transporte metropolitano.

“Em Vitória, coexistem muitas cidades diferentes, as quais demandam diferentes medidas para o incentivo à caminhabilidade.”

(Rodrigo de Carvalho, coordenador em Vitória do Estudo Mobilize 2022)

TRANSPORTE PÚBLICO

Na Grande Vitória, a gestão do transporte coletivo está a cargo do governo do estado, por meio da Companhia de Transportes Urbanos (Ceturb-ES). A Ceturb foi constituída nos anos 1980 para gerir e operar o Transcol, sistema de transporte de passageiros da região metropolitana. Cinco municípios - Vitória, Vila Velha, Cariacica, Serra e Viana - são interligados por meio de terminais onde o usuário pode se transferir para uma linha alimentadora, e percorrer todos os trechos da região pagando a tarifa única de R\$ 4,20.

No Espírito Santo, o subsídio ao transporte público metropolitano existe há cerca de 20 anos, e para cada passagem paga pelo usuário, o governo entra hoje com mais R\$ 1,39, valor que completa a tarifa técnica (R\$ 5,59).



André Sobral / PMV

“Em março/abril deste ano quase voltamos a bater o volume de passageiros que tínhamos antes da pandemia, e caminhamos para zerar o déficit de usuários. A expectativa é de crescimento: temos observado um afluxo maior de pessoas que, por fatores como aumento do preço do combustível, vêm deixando um pouco o carro e retornando ao transporte coletivo.”

(Raphael Trés, diretor-presidente da Ceturb-ES)

Segundo a Ceturb, o sistema de transporte público metropolitano vem passando por um processo de renovação desde 2019, e a frota atual conta com cerca de 1.800 ônibus. Para melhorar o sistema, a meta é acrescentar uma frota de 600 carros com comodidades como ar-condicionado, wi-fi nos veículos, bilhetagem eletrônica e aplicativo para horários e rotas. O órgão esclarece que, para completar esse total, faltam 210 ônibus, previstos para operar até o final do ano.

BICICLETAS E CICLOVIAS

Em Vitória e Vila Velha, há sistemas de bicicletas compartilhadas, mas cada município com um operador diferente. Para o transbordo entre as duas cidades, pela Terceira Ponte, existe uma linha de ônibus do sistema Transcol, a “Bike GV”, que cobra do ciclista R\$ 2,10, metade da tarifa normal.

Na rodovia das Paneleiras, que os capixabas chamam de “rota do aeroporto”, e que cobre de norte a sul da cidade de Vitória, uma terceira faixa foi construída, o que permitirá a implantação de uma ciclovia de 4 km, anuncia a Ceturb.

Mas a expectativa maior dos capixabas no momento são as obras na Terceira Ponte, sobre o canal do porto de Vitória, iniciadas no ano passado pela Secretaria de Mobilidade (Semobi). Segundo essa Secretaria, a parte de infraestrutura da ciclovia no local deverá ser entregue até o final de 2022.

Nessa ponte, que liga a capital a Vila Velha, a ciclovia adjacente (ou seja, incorporada à estrutura da ponte) terá 3,5 m de largura de cada lado, e receberá o nome de Passarela da Vida. Já no tabuleiro da ponte, propriamente, haverá duas faixas de rolamento de cada lado da estrutura para veículos leves, e uma para ônibus. A obra como um todo – ciclovia e pistas no tabuleiro – está prevista para conclusão em maio de 2023.

BARCAS

Vitória é uma ilha, e todas as ligações da capital com os municípios da região metropolitana passaram a ser feitas por pontes. Com a implantação dessa infraestrutura, que permitiu a passagem dos ônibus, o que se observou foi a queda no número de passageiros das barcas, que eram mais lentas e exigiam mais baldeações. A conclusão das autoridades é que o próprio sistema Transcol, quando surgiu, ajudou a “quebrar” o sistema aquaviário, já que, por via terrestre, o usuário podia pegar outro ônibus dentro do terminal, o que dinamizava as viagens.

Mas o modo aquaviário para a travessia do canal voltou a ser estudado nos últimos anos, inclusive com um projeto piloto para sua reativação, previsto para sair no próximo ano. Inicialmente serão quatro estações, em Vitória, Vila Velha e Cariacica. A intenção do governo estadual é maximizar o investimento e reduzir custos investindo em lanchas com mais tecnologia. ■

MOBILIDADE EM DADOS

TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO

Idade média da frota: **7,5 anos**

MOBILIDADE NAS RUAS

Avaliações de **TRANSPORTE PÚBLICO**

3 de 11 avaliações totais

😊 Acesso aos sistemas

😊 Qualidade do veículo

🟡🟢🟠 Conforto



Divulgação Asc.com

CONCLUSÕES E RECOMENDAÇÕES

UMA DÉCADA PERDIDA?

Alguns avanços, recuos e grandes retrocessos marcam esses dez anos desde o nascimento da Política Nacional de Mobilidade Urbana. E a imagem colhida em 2011, no primeiro Estudo Mobilize, ressurge agora, nesta edição do Estudo, em tintas mais fortes: a crise no transporte público aprofundou-se, com os mesmos problemas e sintomas: baixas qualidade e eficiência, custo alto para os usuários, perda de passageiros e falência de alguns sistemas de ônibus, especialmente nas cidades de menor porte.

Até mesmo nas doze capitais que sediaram jogos da Copa de 2014 e eventos da Olimpíada de 2016 as obras prometidas para a mobilidade ficaram incompletas, atrasaram, ou simplesmente foram “apagadas” do noticiário após inexplicáveis mudanças de planos, ações judiciais, dificuldades técnicas ou financeiras. Exemplares são os casos do VLT de Cuiabá, do BRT Transbrasil e dos teleféricos do Alemão e da Providência, no Rio de Janeiro, das duas linhas de monorrelho, em São Paulo, além do VLT de Brasília.

Persiste também a letargia das prefeituras na gestão de calçadas e demais infraestruturas de acessibilidade para os pedestres e pessoas com mobilidade reduzida. E poucas cidades, mesmo entre as capitais aqui analisadas, conseguiram cumprir os prazos originais para a elaboração de seus planos de mobilidade. Conforme dados do Ministério do Desenvolvimento Regional (MDR), ao menos 2.024 municípios estariam obrigados a elaborar e aprovar planos de mobilidade urbana. Em agosto de 2022, o Departamento de Projetos de Mobilidade e Serviços Urbanos (Demob) havia recebido informações sobre 1.390 municípios. Destes, somente 331 declararam ter completado seus planos, segundo dados divulgados pelo Ministério.

Planos de mobilidade nas capitais brasileiras	
Status	Cidades
Vigente	Belém, Belo Horizonte, Brasília, Fortaleza, João Pessoa, Manaus, Natal, Rio Branco, Rio de Janeiro, São Luís, São Paulo, Salvador e Porto Alegre
Em elaboração	Cuiabá, Goiânia, Macapá, Maceió, Palmas, Porto Velho e Recife
Em revisão	Aracaju, Campo Grande, Curitiba, Florianópolis, Teresina e Vitória
Não tem	Boa Vista



Lauro Rocha

Entre as 27 capitais objeto deste Estudo, até agosto de 2022, catorze delas tinham planos em vigência, seis estavam trabalhando na elaboração do plano e seis estavam revisando seus planos (Aracaju, Campo Grande, Curitiba, Florianópolis, Teresina e Vitória). Florianópolis, na verdade, estaria incluída no Plano Metropolitan de Mobilidade Urbana (Plamus), que foi iniciado em 2015, envolvendo vários municípios do entorno da capital catarinense. Por fim, a capital de Roraima, Boa Vista, informou ainda não ter um plano de mobilidade.

Mas, é importante observar, há Planos e “planos por decreto”. A maioria das capitais procurou desenvolver pesquisas detalhadas sobre os fluxos do transporte, estudos sobre as tendências de desenvolvimento urbano, pesquisas de origem-destino e audiências públicas para acolher sugestões da sociedade. Por outro lado, algumas cidades, como Rio de Janeiro e Natal, limitaram-se a cumprir a exigência, com documentos protocolares, que simplesmente repetem tópicos da lei federal e incluem algumas propostas de obras de transporte como anexos.

Outro ponto a ressaltar foi a dificuldade na obtenção de dados atualizados de todas as capitais, refletindo, assim, o cenário nacional de setorização das informações, mesmo que haja iniciativa de integração dos dados de ordem federativa. Muitas cidades nunca realizaram pesquisas origem-destino, outras desconhecem alguns dados básicos, como a extensão de suas vias públicas ou o número de ônibus em circulação. Sem informações, como as administrações poderão gerir e planejar a mobilidade, definir políticas públicas ou criar planos estratégicos?

Visto assim, o cenário parece desalentador.

Felizmente, há alguns sinais positivos. O mais evidente envolve a formação dos gestores, equipes e agentes da mobilidade urbana nos municípios, que gradativamente incorporaram os conceitos da mobilidade sustentável: ampliar espaço para pedestres e ciclistas, reduzir a velocidade do trânsito nas cidades e oferecer prioridade aos transportes públicos. Zonas 30 ou Zonas Calmas, por exemplo, já são realidade em cidades como Curitiba, São Paulo, Salvador, Recife, Fortaleza, além de tentativas no mesmo sentido em outras capitais. Mas são ações pontuais, com caráter experimental, e revelam a hesitação das autoridades para colocá-las em prática nas ruas, em toda a cidade.

BICICLETAS

Outro indicador de transformação é a maior presença de bicicletas nas ruas. Apesar da resistência inicial por parte da opinião pública, a implantação de infraestruturas cicloviárias tornou-se comum nas capitais do país, embora nenhuma delas tenha conseguido constituir redes cicloviárias integradas, que atendam a todos os bairros e comunidades.

O aumento do uso das bicicletas no contexto nacional ficou ainda mais evidente durante a pandemia de Covid 19, quando as entregas de compras e de comida passaram a ser uma opção ao desemprego para milhões de pessoas, muitas delas com bicicletas próprias ou alugadas dos sistemas de bikes compartilhadas. Estas bicicletas públicas também se tornaram presentes nas maiores cidades, oferecidas gratuitamente ou mediante pagamento, em alguns casos integradas ao serviço de transportes.

Bicicletas públicas nas capitais		
	Estações	Bikes
Belo Horizonte	14	100
Goiânia	20	67
Vitória	34	235
Porto Alegre	40	410
Brasília	46	500
Salvador	50	400
Recife	90	900
Fortaleza	202	1259
São Paulo	260	2700
Rio de Janeiro	310	3600



Lauro Rocha

Mas há ambiguidades nesse crescimento do ciclismo urbano. Em algumas capitais, milhares de pessoas obrigam-se a percorrer longas distâncias com suas bicicletas, sob sol ou chuva, simplesmente porque não conseguem pagar as tarifas do transporte público. E, por fim, pedalar nas cidades brasileiras continua sendo uma atividade de risco, pela violência do trânsito, violência criminal, e também em função da má qualidade e falta de manutenção das ciclovias, na maioria das capitais avaliadas. E, infelizmente, existem áreas praticamente inacessíveis às bicicletas em razão das modestas redes cicloviárias.

Algumas cidades conseguiram integrar parcialmente suas ciclovias aos transportes públicos de massa, com bicicletários nos terminais, ou permitindo o transporte de bicicletas em trens, barcas e ônibus, mas essa facilidade ainda é muito restrita a algumas áreas e sistemas de transportes, em geral fora dos horários de maior movimento de passageiros.

Na área de transportes públicos, salta à vista a ausência quase absoluta do transporte urbano em barcas, mesmo nas cidades que margeiam baías, lagos e rios, os quais poderiam funcionar como hidrovias de passageiros e cargas. As exceções são o Rio de Janeiro, Salvador e, mais recentemente, Belém, que iniciou um processo de modernização de seus terminais para embarcações. Além dessas, podemos citar algumas iniciativas em Porto Alegre e Vitória, e as linhas de pequenos barcos em outras capitais, mas sem qualquer integração com o sistema de transporte público municipal.



TRANSPORTE SOBRE TRILHOS

Os sistemas de trilhos urbanos são raros e insuficientes para atender às capitais do país. Erradicados nos anos 1950, quando o Brasil decidiu aposentar seus bondes elétricos, os trilhos sobrevivem em trechos ferroviários renovados ou renascem em novos projetos de metrô, VLTs ou monotrilhos.

Um exemplo é o sistema de monotrilhos que substituirá o antigo “Trem do Subúrbio”, em Salvador, cidade que já conta com uma linha de metrô em operação pela iniciativa privada. A obra do novo monotrilho é alvo de grande polêmica entre técnicos pelo impacto que trará às populações mais pobres, já que ninguém acredita que o novo “veículo leve de transporte” operado por uma empresa privada possa ter uma tarifa competitiva com o valor de R\$ 0,50 que era cobrado na antiga ferrovia.

Ainda no Nordeste, entre Teresina, Fortaleza, João Pessoa e Maceió, composições movidas por motores diesel circulam sobre trilhos de antigas ferrovias, com tarifas acessíveis, mas sem a frequência e capacidade de transportes de sistemas metroviários. Com exceção da capital piauiense, todos são operados pela [Companhia Brasileira de Trens Urbanos](#) (CBTU), empresa estatal federal que também responde pelos metrô de Recife e Belo Horizonte, ambos sob polêmicos processos de concessão para empresas

privadas. O momento mais grave é vivido pelo sistema de Recife, hoje operando precariamente, com enormes restrições orçamentárias e uma série de dificuldades operacionais.

Os sistemas de trilhos mais robustos, com maior capacidade operacional, estão localizados no Rio de Janeiro e em São Paulo. Ambos agrupam as linhas metroviárias construídas a partir dos anos 1970, com as linhas de antigas ferrovias, como a Leopoldina, Central do Brasil, Santos a Jundiaí e Sorocabana. São estruturas de transportes fundamentais para a circulação das pessoas nessas duas regiões metropolitanas, mas que sofrem constantes falhas nos momentos de maior demanda. O desafio nessas duas cidades é modernizar as linhas existentes, integrá-las entre si e com os demais sistemas de transportes e ampliar a malha de novas linhas, processo que se arrasta há várias décadas em promessas renovadas a cada eleição.

No Sul do Brasil, apenas Porto Alegre conta com um sistema de metrô-ferrovia, que liga a capital ao aeroporto e a municípios da região metropolitana. O aeroporto é atendido por uma linha de “aeromóvel”, com dois veículos movidos por ar, que fazem a conexão entre a estação do metrô e os terminais aeroportuários.

E há que registrar os planos e promessas do Governo do Distrito Federal, que desde 2010 anuncia investimentos para a construção de linhas de VLT e de levar o metrô até a Asa Norte de Brasília. Hoje a cidade tem 42,3 km de trilhos, com 27 estações que ligam a Rodoviária às localidades de Ceilândia e Samambaia, passando por toda a Asa Sul.

Entre as capitais brasileiras, o Rio de Janeiro é a única cidade a contar com duas linhas de Veículos Leves sobre Trilhos, elétricos e harmonizados com a circulação nas ruas, que atendem à região central da cidade. O VLT Carioca é um dos raros sistemas de transportes coletivos do Brasil a obter um índice de aprovação de 80% dos usuários. Aprovação semelhante já teve o metrô de São Paulo, agora enfrentando problemas operacionais e de segurança, com assaltos, agressões, além da presença constante de vendedores ambulantes no interior das composições.

A criminalidade nos transportes públicos é um dos motivos alegados por parte das pessoas que preferem circular com seus carros nas ruas das capitais. Os próprios colaboradores e gestores públicos entrevistados em cidades como Salvador, São Luís e Rio de Janeiro reconhecem o problema e indicam a necessidade de melhorias urgentes na segurança pública para evitar casos de violência contra pedestres, ciclistas e pessoas em transportes públicos, especialmente mulheres e idosos.

Ainda na área criminal, nota-se um incremento nos casos de furtos de fios e cabos, tampas de bueiros, placas de trânsito e outros itens, com graves consequências para a circulação a pé, em trens ou mesmo em bicicletas ou automóveis.

ÔNIBUS, O MAIS PRESENTE

Mas, muito além das barcas, trilhos urbanos, teleféricos do Rio e elevadores de Salvador, os ônibus movidos a diesel continuam a dominar o cenário do transporte público nas capitais do país. A frota está envelhecida, com mais de seis anos, segundo dados da NTU, associação que reúne as empresas de transporte por ônibus, e precisaria ser renovada com veículos de baixas emissões, preferivelmente elétricos. No entanto, conforme entrevistas com gestores dos transportes, na maioria das capitais a meta ainda é a transição para motores com biocombustíveis ou motores padrão Euro 6, menos poluidores.

Há hoje um consenso de que para reverter a perda de passageiros, os sistemas de ônibus precisariam melhorar a qualidade dos serviços e, paralelamente, reduzir os preços dos serviços. Para o primeiro ponto, além do investimento em veículos mais confortáveis, os municípios deveriam criar faixas ou canaletas exclusivas para os coletivos, de forma a retirá-los dos congestionamentos que paralisam as cidades. Essa proposta tem sido apontada como solução rápida e econômica para a maioria das capitais, embora a implantação desses corredores ainda seja tímida e morosa, em poucas vias das cidades.

O melhor exemplo – bem conhecido – vem da cidade de Curitiba, que abdicou dos planos de um metrô e promete renovar todos os seus 166 km de faixas, corredores, estações e ônibus para que o transporte público recupere sua eficiência de anos atrás. Mas há boas iniciativas também em Brasília (com 133,5 km de vias exclusivas), Fortaleza (123,5 km), Porto Alegre (96 km), Recife (67,1 km), Belo Horizonte (71 km), e Campo Grande (60 km), além do Rio de Janeiro (299 km) e São Paulo (681,2 km), todas em busca de ampliar as pistas e faixas exclusivas para os ônibus.

Para o outro problema, o tarifário, há algumas experiências de redução de preços ou mesmo de gratuidade total, no Brasil e em outros países, que parecem apontar a ideia de tarifa zero como solução mais viável e duradoura numa política pública de mobilidade sustentável. Cidades como Maricá (RJ), Volta Redonda (RJ) ou Paulínia (SP), [entre outras que somam mais de 40 municípios](#), já operam linhas de ônibus sem catracas, com financiamento extra tarifário, permitindo maior acesso aos serviços públicos, bem como ao comércio local. E, em meio à crise gerada pela pandemia, a prefeitura de Porto Velho (RO) reduziu suas tarifas a zero durante alguns meses como forma de manter o serviço acessível à população. Como lembrou o engenheiro Licínio Rogério, do Fórum de Mobilidade do Rio de Janeiro, da mesma forma que “ninguém cobra pelo uso dos elevadores dos condomínios, por que o transporte público não poderia ser financiado pela gestão pública?”.

Ou, em outras palavras, ninguém questiona o investimento público em saúde e educação. Por que o transporte, que também é um direito social garantido pela Constituição, não mereceria o mesmo tratamento?



Marcello Casal Jr / Agência Brasil

CARROS POR APLICATIVO

O Estudo também buscou traçar o panorama da regulamentação dos carros por aplicativo no universo das capitais brasileiras. Lembramos que a Lei 13.640/2018, popularmente apelidada como “Lei do Uber”, atribuiu aos municípios a competência de regulamentar e fiscalizar as empresas. Mas, até setembro de 2022, somente dez das 27 capitais contavam com alguma regulamentação: Belo Horizonte, Brasília, Campo Grande, Curitiba, Fortaleza, Goiânia, Manaus, Porto Velho, Rio de Janeiro e Vitória. Algumas cidades como Goiânia, Recife e Fortaleza tornaram obrigatório o cadastro desses motoristas em registros municipais, ou nas autarquias de trânsito. Outras obrigações também recorrentes que constam nas leis e decretos incluem a idade de fabricação do veículo (em média 7-8 anos) e a afixação em ponto visível de adesivos para identificação da empresa cadastrada. Esse crescimento dos carros por aplicativo ao longo dos anos criou um certo “desequilíbrio” entre plataformas de transporte por aplicativo e motoristas, a ponto de estar tramitando um projeto de lei (PL 1.807/2022) para tentar tornar esse relacionamento mais criterioso.

E QUEM PAGA A CONTA?

Embora tenha conquistado a lei da mobilidade de 2012, embora tenha incluído o transporte como direito constitucional, o Brasil não conseguiu instituir um sistema nacional de mobilidade. Talvez o caminho seja a criação de um sistema único, como sustentam algumas organizações, a exemplo do Movimento em Defesa do Transporte Público para Todos (MDT), inspirando-se no SUS. Segundo essa visão, os transportes coletivos, ciclovias, bicicletas públicas, calçadas, táxis e carros de aplicativos poderiam ser integrados em um único sistema nacional, com a participação de todos os entes da federação. Afinal, um país que tem a maioria absoluta de sua população vivendo em cidades não pode jogar todo o custeio dos modos de mobilidade somente sobre as finanças dos municípios.

Em 2023, após as eleições, os novos governos estaduais e federais assumirão seus cargos em meio a uma crise econômica, com grandes dificuldades para realizar investimentos em obras de mobilidade em sistemas de trilhos, corredores de ônibus, hidrovias e outros modos de transporte coletivo. Nesse cenário, é muito provável que a sedução dos investidores privados, inclusive de outros países, se apresente como solução imediata.

Novas propostas de concessões e processos de privatização já aparecem no horizonte, remetendo ao problema da transparência na gestão e do controle desses contratos pela sociedade. Concessionárias prometem eficiência, mas exigem um equilíbrio econômico-financeiro que frequentemente demanda a injeção de recursos públicos. Por fim, colocam-se as seguintes questões:

Transporte público deve ou precisa dar lucro? Qual seria o limite ético dessa lucratividade em um serviço que é fundamental para o acesso ao emprego, educação, cuidados médicos, comércio e ao lazer?

SUGESTÕES PARA COMEÇAR A VIRADA

Arriscamos aqui uma lista de sugestões aos novos governos e às prefeituras que entram na segunda metade de suas gestões, com ênfase em propostas de baixo custo, com potencial de gerar empregos:

FORMAS ATIVAS DE DESLOCAMENTO

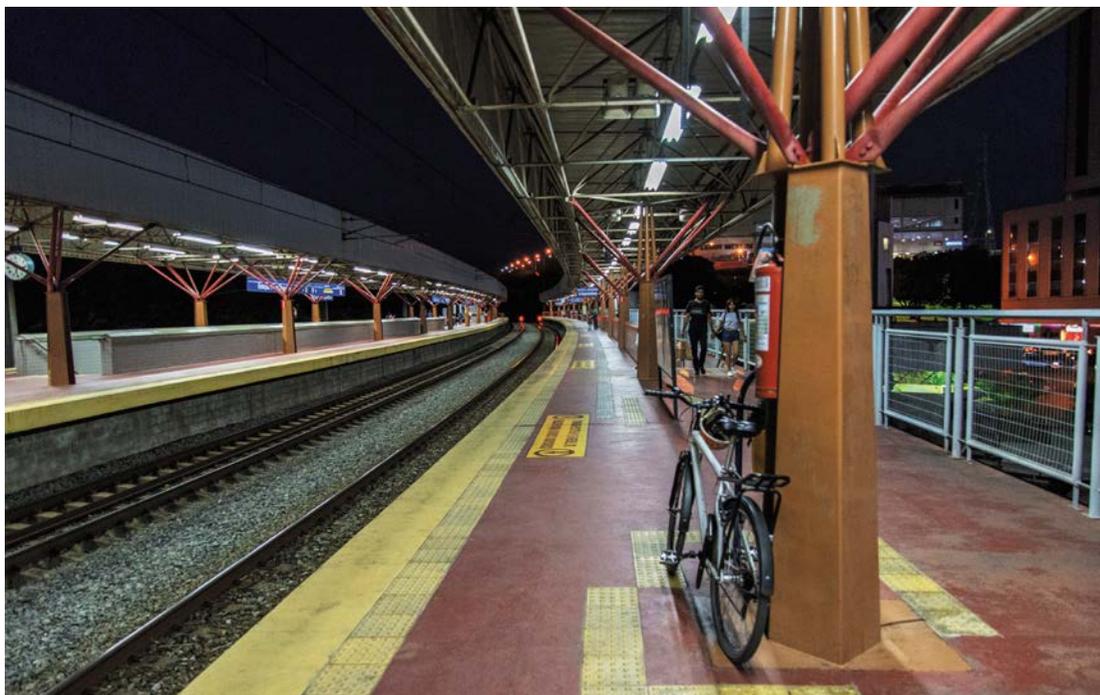
- Manter campanhas e ações permanentes de comunicação, educação em rádio, tevê, internet, além de intervenções temporárias para criar uma cultura de compartilhamento do espaço público, com prioridade a pedestres, pessoas com deficiência e ciclistas ([Leia mais](#));
- Reduzir a velocidade do trânsito a faixas de 30 km/h a 40 km/h nas áreas urbanas, de forma a garantir a segurança das pessoas, na perspectiva de eliminar os sinistros de trânsito;
- Ampliar a oferta de infraestruturas de proteção a pedestres e ciclistas.

CAMINHAR

- Estimular o caminhar, especialmente nos deslocamentos de vizinhança, até a escola, o comércio e demais serviços localizados a menos de dois quilômetros ([Leia mais](#));
- Realizar programas de alargamento e melhoria dos passeios, com a formação de calceteiros e outros profissionais especializados na produção de calçadas adequadas, com acessibilidade;
- Estimular a geração de empregos para operários nessa área; ([Leia mais](#));
- Iniciar a regularização das calçadas no entorno de todas as instalações e imóveis públicos ([Leia mais](#));
- Orientar proprietários de imóveis para a regularização de suas calçadas, através da elaboração de guias locais ou referências técnicas já consolidadas. Definir prazos para as obras de regularização.

PEDALAR

- Estimular o uso de bicicletas em deslocamentos de até cinco quilômetros ou integrados a transportes públicos;
- Desenvolver campanhas de educação para estimular o uso de veículos a pedal, incluindo bicicletas, quadriciclos de carga e triciclos ([Leia o exemplo de Fortaleza](#));



- Ampliar ciclovias, criando redes que permitam o acesso às principais centralidades nos bairros e concentrações de equipamentos públicos nos centros das cidades;
- Instalar [paraciclos e bicicletários](#) em pontos de atração, se possível com vigilância;
- Estimular o uso de [bicicletas por mulheres](#), mães e pais com filhos e idosos.

VALORIZAR OS ESPAÇOS PÚBLICOS DE CIRCULAÇÃO

- Rever práticas de limpeza pública e conservação de calçadas, jardins, praças e outras áreas de convívio urbano;
- Melhorar a iluminação pública em calçadas e ciclovias;
- Melhorar a arborização e o paisagismo ao longo das vias e calçadas;
- Organizar o posicionamento de vendedores ambulantes para evitar barreiras a pedestres;
- Criar zonas de estacionamento pago nas áreas mais movimentadas das cidades, de forma a estimular o uso mais racional dessas vagas;
- Criar zonas livres de carros em áreas centrais e centros de bairros.

INCENTIVAR O USO DOS SISTEMAS PÚBLICOS DE TRANSPORTE

- Ampliar a extensão das faixas exclusivas para ônibus e garantir sua priorização no tráfego;
- Melhorar e padronizar as paradas de ônibus, incluindo informações precisas sobre itinerários, mapas e quadro horários das linhas que ali circulam ([Leia mais](#));
- Estimular a criação de linhas circulares, interbairros, com conexões integradas;
- Desenvolver mecanismos de financiamento extra-tarifário para o transporte público.

GESTÃO E ELABORAÇÃO DE POLÍTICAS PÚBLICAS INTEGRADAS

- Reestruturar os organismos federais de políticas para a mobilidade urbana, para o planejamento e gestão do setor com base em evidências e dados;
- Priorizar a construção de habitações de baixa renda nas proximidades de estações de transportes;
- Estruturar caminhos e programas para a criação de um sistema nacional de mobilidade urbana;
- Criar um fundo nacional de financiamento dos transportes públicos com recursos sobre tarificação de veículos particulares ([Leia mais](#));
- Estabelecer metas e prazos para melhoramentos em transportes públicos e mobilidade ativa em âmbito municipal, metropolitano, estadual e federal;
- Estimular a criação de consórcios de municípios para a contratação de serviços de mobilidade integrados;
- Incentivar a participação popular no planejamento, monitoramento e decisões políticas da mobilidade;
- Criar canais de atendimento à população e ampliar a transparência na divulgação de medidas sobre planos e projetos para a mobilidade urbana;
- Fomentar a criação de Observatórios Públicos de dados e monitoramento de ações nos municípios, coordenada com esforços federais, que devem orientar a montagem de uma base nacional robusta de indicadores para o setor.
- Estabelecer espaços de interlocução entre agentes públicos, privados, terceiro setor e academia, buscando construir uma agenda comum e um repertório de experiências de mobilidade desenvolvidas no âmbito nacional.

Coordenação Geral: Ricky Ribeiro

Coordenação técnica: Marília Hildebrand, Mariana Cordeiro de Melo e Marcos de Sousa

Coordenação administrativa: Cristina Ribeiro e Ricky Ribeiro

Pesquisa e levantamento de dados: Eduardo Dias de Souza, Marília Hildebrand, Regina Rocha, Mariana Cordeiro de Melo e Marcos de Sousa

Entrevistas e redação de textos: Eduardo Dias de Souza, Regina Rocha, Marília Hildebrand, Mariana Cordeiro de Melo e Marcos de Sousa

Tratamento de dados: Marília Hildebrand, Mariana Cordeiro de Melo e Ricky Ribeiro

Tecnologia: Marcelo Saez

Equipe EY: Luís Covo (Sócio), Jacson Santos (Gerente Sênior), Giovanni Galego (Consultor), Bruna Preissler (Consultora)

Equipe Able-On: Normano Ribeiro (CEO), Henrique Mota (Analista de Dados)

Divulgação: Paula Monteiro e Regina Rocha

Equipes nas capitais

Aracaju (SE)

Coordenação: Emyly Lima (Coletivo de Urbanismo Colaborativo - UrbocoLab)
Voluntariado: Yamê Dias, Melissa Bezerra Roeder de Sant'Ana

Belém (PA)

Coordenação: Carlos Kevin Trindade Sarraf

Belo Horizonte (MG)

Coordenação: Bruna Gabriela Silva Machado (Corrida Amiga BH)

Boa Vista (RR)

Coordenação: Karen Andrade

Brasília (DF)

Coordenação: Uirá Lourenço (Brasília para Pessoas)

Campo Grande (MS)

Coordenação: Cléo Nicolau Adário Lima Nascimento
Voluntariado: Gabriel Melo Simões

Cuiabá (MT)

Coordenação: Doriane Azevedo (Grupo de Pesquisa e Extensão Estudos de Planejamento Urbano Regional - Epura/UFMT)
Voluntariado: Renan Antonio Lorenzon Rigotti, Affonso Ciekalski Soares Campos e Laís Wrzresinski Ribeiro

Curitiba (PR)

Coordenação: Caroline Belló
Voluntariado: Bárbara da Silva e Eduardo Oliveira

Florianópolis (SC)

Coordenação: Laís Carla da Silva Barbiero
Voluntariado: Carla de Souza Rosa e Karina Silveira Nozar

Fortaleza (CE)

Coordenação: Alzira Bruna Beserra de Sena

Goiânia (GO)

Coordenação: Flávia Cirqueira Rodrigues Lopes

João Pessoa (PB)

Coordenação: Diego Lopes Dutra
Voluntariado: Michelle Medeiros Cruz Fidelis e Jacqueline Gullich Silva

Maceió (AL)

Coordenação: Willian F. de Oliveira Junior
Voluntariado: Rosalene Ferreira Lima de Paula

Manaus (AM)

Coordenação: Leonard Barbosa

Natal (RN)

Coordenação: Sarah Esli de Lima Souza

Palmas (TO)

Coordenação: Bayron Fernandes de Lima

Porto Alegre (RS)

Coordenação: Laura Guimarães Blacher

Porto Velho (RO)

Coordenação: Giovanni Bruno Souto Marini
Voluntariado: Maiara Marjore Rocha Peres Marini

Recife (PE)

Coordenação: Luiza Bandeira R. de Carvalho
Voluntariado: Clara Cavalcanti Costa, Mariana de Souza Santos

Rio Branco (AC)

Coordenação: Luan Marcel Henrique de Souza

Rio de Janeiro (RJ)

Coordenação: Thatiana Murillo (Caminha Rio)

Salvador (BA)

Coordenação: Janete Maura Trindade Moreira (Observatório da Mobilidade Salvador)
Voluntariado: Erica Telles

São Luís (MA)

Coordenação: Sérgio Augusto Souza
Voluntariado: Igo Mesquita Soares, Lauriane Pereira de Sena, Paulo Diego da Conceição Monroe, Josmael Santos Pinheiro

São Paulo (SP)

Coordenação: Marília Campos Hildebrand
Voluntariado: Jackeline Morena de Oliveira Melo, Vinicius Rodrigues da Silva Santos, Rafael Gomes Fontes

Teresina (PI)

Coordenação: Luan Rusvell de Abreu Andrade (Centro de Defesa Ferreira de Sousa)
Voluntariado: Nicia Bezerra Formiga Leite (Laboratório de Estudos em Acessibilidade e Mobilidade Urbana (Leamu/UFPI), Juliana Mara da Silva Evangelista

Vitória (ES)

Coordenação: Rodrigo de Carvalho
Voluntariado: Maria Madalena dos Santos

REFERÊNCIAS

Aliança Bike, Associação Brasileira do Setor de Bicicletas. Ciclovias e ciclofaixas, 2022. Disponível em: <https://aliancabike.org.br/dados-do-setor/ciclovias-e-ciclofaixas-nas-capitais/> (Acessado em 25 de Agosto de 2022)

Brasil, Ministério do Desenvolvimento Regional. Pesquisa Nacional de Mobilidade Urbana, 2021. <https://www.gov.br/mdr/pt-br/assuntos/mobilidade-e-servicos-urbanos/pesquisa-nacional-de-mobilidade-urbana-2021-pemob-2021> (Acessado em: 23 de Agosto de 2022)

Brasil, Ministério do Desenvolvimento Regional. Levantamento sobre a situação dos planos de mobilidade. Brasília, 2022 <https://www.gov.br/mdr/pt-br/assuntos/mobilidade-e-servicos-urbanos/planejamento-da-mobilidade-urbana/levantamento-sobre-a-situacao-dos-planos-de-mobilidade-urbana> (Acessado em: 23 de Agosto de 2022)

Brasil, Ministério da Infraestrutura. Frota de Veículos - 2021. Disponível em <https://www.gov.br/infraestrutura/pt-br/assuntos/transito/conteudo-Senatran/frota-de-veiculos-2021>. (Acesso em 23 de Agosto de 2022)

Brasil, Ministério da Saúde. Banco de dados do Sistema Único de Saúde - DATASUS. Informações de Saúde, Sistema de Informações sobre Mortalidade. Disponível em <http://tabnet.datasus.gov.br/cgi/defthtm.exe?sim/cnv/obt10uf.def> (Acessado em 23 de Agosto de 2022)

Brasil, Política Nacional de Mobilidade Urbana. Lei 12.587/2012 http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/l12587.htm

CENSO DEMOGRÁFICO 2010. Sidra: sistema IBGE de recuperação automática. Rio de Janeiro. Rio de Janeiro, 2001. Disponível em: <https://sidra.ibge.gov.br/pesquisa/censo-demografico/demografico-2000/amostra-caracteristicas-gerais-da-populacao> (Acesso em: 23 de Agosto de 2022)

Campanha Calçadas do Brasil 2012, Mobilize Brasil <https://www.mobilize.org.br/campanhas/calçadas-do-brasil/sobre> (Acessado em 20 de Agosto de 2022)

Estudo Mobilize 2011, Mobilize Brasil <https://www.mobilize.org.br/midias/pesquisas/estudo-mobilize-20111.pdf> (Acessado em 20 de Agosto de 2022)

IBGE, Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. Áreas urbanizadas do Brasil, Rio de Janeiro : IBGE, 2015. Disponível em: <https://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/livros/liv100639.pdf> (Acessado em 25 de Agosto de 2022)

IDEC, Instituto Brasileiro de Defesa do Consumidor. MoveDADOS, 2019. Disponível em: <https://idec.org.br/movedados> (Acessado em 25 de Agosto de 2022)

ITDP Brasil, Instituto de Políticas de Transporte & Desenvolvimento. MobilDADOS, 2021. Disponível em: <https://mobilizados.org.br/database> (Acessado em 25 de Agosto de 2022)

LabMob, Laboratório de Mobilidade Sustentável. Micromobilidade compartilhada no Brasil, 2020. Disponível em: <http://www.labmob.proub.fau.ufrj.br/wp-content/uploads/2020/05/MICROMOBILIDADE-BRASIL-RELATORIO-280420.pdf> (Acessado em 25 de Agosto de 2022)

Relatório Calçadas do Brasil 2019, Mobilize Brasil. Disponível em: <https://www.mobilize.org.br/campanhas/calçadas-do-brasil-2019/> (Acessado em 20 de Agosto de 2022)

Relatório Campanha Sinalize, 2014, Mobilize Brasil. Disponível em: <https://www.mobilize.org.br/campanhas/sinalize/> (Acessado em 20 de Agosto de 2022)

