

de deslocamento diário. É uma atividade regulamentada pelo serviço público.

Santos (2003) faz um comentário importante à respeito dessa relação. Para o autor o transporte coletivo não pode ser entendido como uma alternativa para os usuários de baixa renda, que não possuem meios para adquirir meios individuais de locomoção. Esse tipo de transporte deve ser concebido para todos os segmentos da sociedade, pois toda ela é beneficiada. Os trabalhadores podem chegar ao local de trabalho a menor custo, tempo e com mais comodidade, os empresários podem contar com a disponibilização dos trabalhadores, dos prestadores de serviço e dos clientes e o conjunto todo da sociedade, que pode usufruir os bens e serviços que a vida urbana oferece. (SANTOS, 2003).

O automóvel, visto como um modo de transporte individual, se apresentada como forma de solução para os que não confiam na eficiência do transporte coletivo, e evidentemente tem recursos para adquiri-lo. Além independência do transporte coletivo, o transporte passa a ser um *status* econômico social, o que motiva ainda mais a sua adoção, estimulando o consumismo.

De fato, até certo ponto do cenário urbano, as vantagens de privacidade, conforto e flexibilidade dos automóveis é indiscutível. Mas com o seu aumento maciço, e a complexidade da dinâmica urbana, a malha viária não tem mais como expandir-se. Com o aumento do número de automóveis, aumentam-se os congestionamentos, tornando um ciclo vicioso, onde as vantagens do transporte individual desaparecem gradativamente (ANTP, 1997).

Além das questões diretas que o uso do automóvel promove, existem resultados indiretos, relacionados à especulação imobiliária, já que os imóveis passam a ter valor em relação ao seu deslocamento, e aos custos de combustível e manutenção, já que os veículos passam a trafegar mais tempo para percorrer as mesmas distâncias. (ANTP, 1997)

Dessa forma, o transporte coletivo público apresenta-se como solução para o ambiente urbano, independente da classe social e econômica. Cabe aos planejadores e gestores dos

Municípios criarem formas de atrair cada vez mais usuários, seja pela disponibilização de linhas e veículos, capilarização de rotas, pontos de integração e pela eficiente forma de informação ao usuário, para que esse possa contar com o serviço e planejar seu deslocamento com confiança.

2.3. PROGRAMA DE MOBILIDADE NO BRASIL

Muitas das grandes cidades brasileiras cresceram nas últimas décadas além do que foi planejado ou mesmo sem um planejamento, o que, de acordo com Ramis e Santos (2012), não suportou o volume de pessoas e veículos que circulam pelas vias, gerando dificuldades no trânsito e ocupação das áreas urbanas. Essa realidade impulsionou a criação da lei 12.587/12 que trata da Política Nacional de Mobilidade Urbana, tendo em vista a importância dada às questões envolvidas.

A preocupação com a mobilidade, a criação de uma lei, bem como a atuação do Ministério das Cidades são ações recentes e louváveis, por caracterizam um esforço em tratar os assuntos relacionados à mobilidade urbana no Brasil. Mesmo com a preocupação de gerar sistemas de mobilidade integrados para áreas metropolitanas, percebe-se que a visão no planejamento é ainda muito segmentada, com ações isoladas, não tendo de fato uma integração estratégica para a mobilidade.

Segundo Gontijo & Guidi (2013), percebe-se também que em muitos casos a administração dos municípios não tem um corpo capacitado para trabalhar nessa área, mesmo por que é uma área nova no país. O resultado é que muitos municípios desenvolvem ou replicam projetos sem o conhecimento técnico necessário, muitas vezes por uma questão burocrática de atendimento à lei. Além disso, existem propostas que estão vinculadas a grandes investimentos, que tratam desde a aquisição de novos equipamentos de transportes, construções de vias e a desapropriação de espaços, o que significa grande necessidade de capital.

Considerando a recente criação da lei, é compreensível que muitos municípios tenham