

Do ônibus à mobilidade urbana

Autor(a): Daniela Liborio

Publicado em: 22 de novembro de 2015

Publicação: Coluna direitodoestado.com.br

Link JurisTube: <https://juristube.com.br/colunistas/daniela-liborio/do-onibus-a-mobilidade-urbana>

Fonte original: <http://www.direitodoestado.com.br/colunistas/daniela-liborio/do-onibus-a-mobilidade-urbana>

Identificador citável: juristube.com.br/colunistas/daniela-liborio/do-onibus-a-mobilidade-urbana#ep-b1d1f22b

Resumo

Até pouco tempo atrás, discutir sobre circulação, uma das funções da cidade, era debater, em essência, sobre concessão ou permissão de transporte público coletivo, urbano ou interurbano.

Texto integral

Até pouco tempo atrás, discutir sobre circulação, uma das funções da cidade, era debater, em essência, sobre concessão ou permissão de transporte público coletivo, urbano ou interurbano. Era tarefa hercúlea tentar mostrar para o gestor municipal, prefeito ou secretário, que o tema envolvia muito mais que a prorrogação dos contratos das linhas de ônibus do município. A visão que havia até a década passada era a de que a prestação do serviço público, o delineamento do interesse público, limitava-se a tentar fornecer transporte para o cidadão que não tinha meios de resolvê-lo por si. A situação caótica do trânsito nas cidades, seja pela quantidade de veículos versus área disponível para circulação, seja pela (falta) de qualidade das formas ofertadas para deslocamento (não só pelo estado em que os ônibus se encontram, como também pelos passeios públicos e a ausência de alternativas de locomoção), levou a um reposicionamento da questão em âmbito nacional, envolvendo o setor público, em todas suas esferas, o setor privado e toda a sociedade. Demonstração clara dessa mudança foi a aprovação da Política Nacional de Mobilidade Urbana, lei federal nº 12.587/2012, que regulamenta os artigos 21, XX e 182 da Constituição Federal e a lei federal nº 10.257/01, Estatuto da Cidade. Entre suas finalidades, indica os modos de transporte, a melhoria da acessibilidade e a mobilidade de pessoas e cargas na cidade. Portanto, um grande passo foi dado ao ampliar o alcance do interesse público para muito além dos contratos para transporte coletivo de passageiros enfocando-o na gestão da circulação de pessoas e coisas, no atendimento dos princípios basilares do direito público, mormente o da eficiência e da impessoalidade. Além das disposições legislativas, avançou-se na elaboração das políticas públicas urbanas. Cria, essa lei, o Sistema Nacional de Mobilidade Urbana e determina que todos os municípios com mais de 20.000 habitantes e, portanto, aqueles que devem elaborar Plano Diretor, que também elaborem Plano de Mobilidade Urbana. Foi criado o Comitê Técnico de Trânsito, Transporte e de Mobilidade Urbana, ligado ao Conselho das Cidades, vinculado ao Ministério das Cidades. Recentemente foi aprovada uma emenda constitucional (PEC 74/2013) ao artigo 6º incluindo o transporte como direito social. No texto original constitucional já havia lazer e trabalho. Há 17 anos atrás, a moradia foi incluída no mesmo artigo e com a inclusão do transporte totalizam, em um mesmo artigo do Texto Constitucional, as quatro funções da cidade. Quanto ao direito à moradia, o que se assistiu ao longo da década seguinte foi o desenvolvimento do Programa Minha Casa Minha Vida, lei federal nº 11.977/2.009, programa ambicioso e desafiador para superar o déficit

habitacional no país. Nesse sentido, moradia traz em seu conceito muito mais que habitação. Não é só uma casa, mas seu contexto, a cidade que a rodeia, sua viabilidade e a dignidade de quem a habita. Assim é também na diferença entre o transporte e a mobilidade. Não basta ofertar linhas de ônibus, há que ser viável o deslocamento pela urbes. Não pode, o transporte, ser óbice para a realização dos direitos de um cidadão. O acesso a formas de transporte urbano que viabilizem efetivamente a vida nas cidades trouxe manifestações de impacto na sociedade, como as passeatas de 2.013. Entendeu-se, finalmente, que a mobilidade é tema estratégico para efetivação da cidadania. Sem transporte não tem saúde, não tem escola, não tem trabalho, não tem lazer. O estado de consciência social, em um claro sinal de amadurecimento democrático, trouxe refletores para políticas que envolvessem o tema. O desdobramento disso foi o direcionamento de esforços inéditos em diversificar as formas de transporte na cidade, abrindo espaço (literalmente) para alternativas ao veículo individual motorizado. Medidas como faixas exclusivas para taxi, ônibus e bicicletas se espalharam pelo país. Aumento exponencial de faixas de pedestres, com inclusão de novos modelos (faixas em “X” em cruzamento), diminuição de velocidade dos veículos motorizados com aumento de fiscalização e radares também foram implantadas em todo o território. Assim também caminha o debate entre taxis e uber, no esteio da discussão sobre formas de deslocamento na cidade, enquadrando-os, assim como todas as outras discussões, como maneiras alternativas ao uso do transporte individual motorizado, o carro de um passageiro só. O inciso VIII do art. 4º da lei federal 12.587/2.012 dispõe que transporte público individual é o serviço remunerado de transporte de passageiros aberto ao público, por intermédio de veículos de aluguel, para a realização de viagens individualizadas. Não há classificação para transporte privado individual remunerado, deixando o debate para o intérprete, a saber se a ausência de classificação impede (princípio da legalidade aplicada ao direito público – CF, art. 37) ou faculta (princípio da legalidade aplicada ao direito privado – CF, art. 5º, II) essa nova atividade. Outros impactos têm sido sentidos na cidade. A ocupação de espaços públicos para outras formas de uso. Portanto, além da diminuição de área para circulação de carros em razão da crescente instalação de faixas exclusivas, também tem havido alteração de tipo de uso na qual vias públicas têm sido cada vez mais usadas para lazer de maneira periódica e, em alguns casos, permanente. O planejamento da mobilidade urbana passa por saber quais as formas de locomoção o cidadão quer ter e articular esse querer com as demais necessidades da cidade. Tal articulação é oferta de transporte e também de terminais, de intermodais, estacionamentos e infraestrutura diversificada adequada e compatível com o perfil da cidade e de seus moradores. Assim, o que se assiste nas cidades brasileiras é a clara reformulação da relação das pessoas com a forma com que se deslocam. Carros e ônibus competem espaços com pedestres, motos, bicicletas, skates, carrinhos de bebê, carrinhos de sucatas, corredores e esportistas em geral. Ainda faltam cadeiras de roda, vovôs com bengala, patins e quaisquer outras formas de deslocamento que alguém queira fazer. São as pessoas transformando o espaço público e não se moldando a ele. É uma cidade de pessoas que devemos ter e não cidade de coisas.

Como citar este documento

As citações abaixo seguem os padrões ABNT NBR 6023:2018, APA 7ª edição, Chicago Author-Date (17ª ed.) e BibTeX (LaTeX). Copie o formato exigido pelo periódico ou gerenciador bibliográfico (Zotero, Mendeley, EndNote).

ABNT (NBR 6023:2018)

LIBORIO, Daniela. Do ônibus à mobilidade urbana. *Direito do Estado — Colunistas*, 22 nov. 2015. Disponível em: <http://www.direitodoestado.com.br/colunistas/daniela-liborio/do-onibus-a-mobilidade-urbana>. Acesso via: JurisTube — Acervo Digital de Direito. Disponível em: <https://juristube.com.br/colunistas/daniela-liborio/do-onibus-a-mobilidade-urbana>. Acesso em: 11 ago. 2026.

APA 7ª edição

Liborio, D. (2015, November 22). Do ônibus à mobilidade urbana. **Direito do Estado — Colunistas**. <http://www.direitodoestado.com.br/colunistas/daniela-liborio/do-onibus-a-mobilidade-urbana>

Chicago Author-Date (17ª ed.)

LIBORIO, Daniela. 2015. "Do ônibus à mobilidade urbana." **Direito do Estado — Colunistas**, November 22. <http://www.direitodoestado.com.br/colunistas/daniela-liborio/do-onibus-a-mobilidade-urbana>

BibTeX

```
@article{daniela-liborio-do-nibus-mobilidade-urbana-2015,  
  author = {Liborio, Daniela},  
  title = {Do ônibus à mobilidade urbana},  
  journal = {Direito do Estado — Colunistas},  
  year = {2015},  
  url = {http://www.direitodoestado.com.br/colunistas/daniela-liborio/do-onibus-a-mobilidade-urbana},  
  urldate = {2015-11-22}  
}
```



Licença de Uso — CC BY-NC-SA 4.0

Este conteúdo está licenciado sob a licença Creative Commons Atribuição-NãoComercial-Compartilhalgal 4.0 Internacional (CC BY-NC-SA 4.0). O uso para fins acadêmicos e educacionais é permitido, desde que citada a fonte original (JurisTube) conforme as normas técnicas indicadas neste documento.

Termos completos:

<https://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/4.0/deed.pt-br>