

Curso de Gestão da Mobilidade Urbana

Ensaio Crítico - Turma 1

Elementos da Forma Urbana e sua influência na mobilidade urbana

Caroline Gentil (*)

Introdução

A discussão em torno da mobilidade urbana parece girar em torno de alternativas tecnológicas propostas na área de transporte, no entanto é importante trazer a luz das discussões os aspectos que moldam a cidade, isto é os elementos da forma urbana¹ que podem auxiliar para promoção de uma melhor mobilidade, elementos estes que podem assumir papel importante na elaboração dos planos diretores. Em função disso, o ensaio versará sobre este assunto, contemplando a relação forma/mobilidade.

Forma x Mobilidade

De acordo com Vasconcelos (2000)², a mobilidade urbana é um atributo associado às pessoas e aos bens; corresponde às diferentes respostas dadas por indivíduos e agentes econômicos às suas necessidades de deslocamento, consideradas as dimensões do espaço urbano e a complexidade nele desenvolvidas. Para que haja interação entre pessoas e bens no espaço urbano é necessário a criação de estruturas como vias, calçadas e outros elementos, assegurando a qualidade e segurança na movimentação dos indivíduos.

A urbanização acelerada criou cidades com um sistema viário ampliado para atender a demanda dos automóveis. Como resposta ao crescimento deste meio de circulação, o transporte público foi suprimido e o transporte individual sobressaiu-se sobre outros sistemas modais de transporte (DUARTE; SÁNCHEZ; LIBARDI, 2008)³. Com isso, o cenário atual da mobilidade urbana é centrado na viabilização de um único modo de transporte: o automóvel. Em virtude disso as condições da vida urbana tem-se tornado precárias em razão do uso intensivo de automóveis.

¹ Forma urbana será entendida aqui como todos os elementos que moldam a cidade, como exemplo: densidade, uso misto, desenho urbano, vazios urbanos.

² VASCONCELLOS, E. A. Transporte Urbano nos países em desenvolvimento: Reflexões e Propostas. 3ª edição. São Paulo: Annablume, 2000.

³ DUARTE, F.; SÁNCHEZ, K.; LIBARDI, R. Introdução a Mobilidade Urbana. 1º edição. Curitiba: Juruá editora, 2008.

Diversos fatores podem induzir ou restringir as condições de mobilidade como, por exemplo, idade, renda, sexo, habilidade motora, capacidade de entendimento de mensagens e restrições de capacidades individuais (BRASIL, 2007)⁴. Além desses

aspectos, há de se considerar, também, os elementos diretamente ligados à forma urbana que podem ser revelados através do sistema viário, estrutura fundiária, espaços verdes e abertos, densidades, aspectos estes definidos na legislação como a lei do plano diretor e lei de uso e ocupação do solo, caracterizando formas urbanas diferenciadas e que podem propiciar condições maiores ou menores de mobilidade para as pessoas, influenciando na escolha dos meios de deslocamento.

Atualmente, um novo atributo tem sido vinculado à mobilidade, a sustentabilidade ambiental. A preocupação com as questões ambientais é um aspecto central em todas as atividades humanas. As atividades de transporte e mobilidade, em todas as suas dimensões, constituem um setor que produz fortes impactos no meio ambiente (BRASIL, 2007)⁵. Para atender às perspectivas de uma mobilidade sustentável nas cidades é importante um planejamento integrado das diferentes modalidades de deslocamentos, articulando o uso do solo, planejamento urbano e qualidade ambiental.

As políticas em prol da mobilidade urbana no Brasil possuem suas origens na Constituição Federal de 1988, onde foi incorporado um capítulo sobre política urbana, Capítulo II, artigos 182 e 183. Porém as bases para o debate sobre política urbana encontraram forças no Estatuto das Cidades, publicado na forma da Lei Federal nº 10.257, de 2001, que regulamenta os artigos 182 e 183 da Constituição.

Com vista ao processo de tornar a mobilidade urbana equitativa o Estatuto da Cidade propõe uma revisão dos planos diretores, para que se criem políticas públicas que tornem o transporte coletivo e os meios de transporte não motorizados mais atrativos. Além disso, estabelece através do artigo 41 a obrigatoriedade de existência de um Plano de Transporte Integrado para as cidades com mais de 500 mil habitantes que deve fazer parte do Plano Diretor do município ou ser compatível com o mesmo. No entanto, o documento não foi suficiente para orientar as questões de mobilidade urbana, tão pouco no que diz respeito ao processo de torná-la mais sustentável, pois se limitou a exigir apenas um plano de transporte.

A preocupação com a crise da mobilidade urbana, principalmente em áreas metropolitanas, levou à elaboração da Lei nº 12.587 sancionada em janeiro de 2012, e que trata especificamente das diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana. É possível observar que essa nova lei contempla nas suas diretrizes gerais aspectos que podem influenciar para um processo de mobilidade urbana sustentável, porém ainda com pouca atenção a forma da cidade.

No que diz respeito à forma urbana a leitura de sua configuração por meio da malha viária pode ser definida por aspectos quantitativos que são utilizados para controlar os

⁴ BRASIL. Ministério das Cidades. Guia PLANMOB. Brasília: SEMOB, 2007.

⁵ Idem

atributos físicos da cidade (índices urbanísticos: taxa de ocupação, índice de aproveitamento, gabaritos e densidade) e aspectos de organização funcional (uso e ocupação do solo). Tratar da mobilidade urbana para que se alcancem patamares de sustentabilidade requer também um olhar para esse conjunto de elementos que irão

moldar a cidade e que devem ser orientados nas leis de zoneamento previstos nos planos diretores dos municípios.

No campo das teorias, a ideia que se defende é de que uma forma urbana compacta relaciona-se a uma cidade mais sustentável, principalmente no que tange à mobilidade urbana. Esta afirmação ancora-se no fato de que a ocupação compacta além de possuir uma mancha urbana menor e, portanto, menor utilização de espaço físico está também associada à mistura de usos de solo (lazer, serviço e emprego), reduzindo as distâncias a serem percorridas e, por conseguinte a utilização do transporte motorizado e a viabilidade econômica de implantação de transporte público de qualidade a preços mais acessíveis.

As relações entre forma e transporte urbano começam a ganhar força em torno da discussão sobre a possibilidade do modelo da forma urbana compacta oferecer melhores condições para o desenvolvimento sustentável das cidades em detrimento a formas urbanas mais dispersas, já que o urbanismo disperso causa maior pressão sobre recursos naturais com agravamento de problemas ambientais face ao espalhamento da cidade exigindo um uso intenso de transporte para pessoas e bens com emissão de gases de efeito estufa.

As vantagens de uma cidade possuir atributos que a tornem mais compacta é um tópico que vem sendo debatido no campo do planejamento urbano e transportes. Existem alguns trabalhos publicados que tratam da forma urbana ideal ou sustentável como sendo a forma urbana compacta (Newman e Kenworthy, 1989; Burton, 2000)⁶.

⁶ NEWMAN, P. W. G. e KENWORTHY, J. R. **Gasoline Consumption in Cities: a Comparison of US Cities with a Global Survey**. Journal of the American Planning Association, v.55, p.24-37,1989.

BURTON, E. **The Potencial of the compact city for promoting social equity**. In.: Willians, K.; Burton, E.; Jenks, M. (Ed.). Achieving sustainable urban Form (p. 19-29). Londres: E&FN Sponn, 2000.

Porém de acordo com Fernandes, Maia e Ferraz (2008)⁷, ainda são poucos os estudos que relacionam a forma urbana e mobilidade sustentável e no debate da forma ideal entre os pesquisadores pode-se concluir que não há um consenso.

Nesse sentido, pode-se concluir que os elementos da forma urbana devem ser atributos explorados nas leis de zoneamento, pois constituem um atributo importante no processo de melhorar as condições mobilidade, principalmente nas grandes cidades orientando também para uma mobilidade sustentável, já que a forma das cidades brasileiras tem sido reflexo de ações pautadas no espalhamento sem controle de uso e ocupação do solo e total desarticulação da malha viária gerando efeitos negativos sobre a mobilidade urbana.

() Caroline Gentil Engenheira Civil, professora de ensino básico, técnico e tecnológico do IFG, campus Jataí (interior de Goiás), no curso de engenharia civil, mestre em arquitetura e urbanismo pela UnB e atualmente faz doutorado em arquitetura e urbanismo na UnB.*

⁷ FERNANDES, K.D.L.M.; MAIA, M.L.A.; FERRAZ, C. **Forma Urbana e deslocamentos pendulares: uma análise dos bairros de casa caiada e jardim Brasil em Olinda- PE.** 2008. [Internet] Disponível em: <http://www.anpet.org.br/ssat/interface/content/autor/trabalhos/publicacao/2008/248_AC.pdf> [Acessado em julho de 2011].