

Curso de Gestão da Mobilidade Urbana
Ensaio Crítico - Turma 1

Por uma nova mobilidade urbana

Fernando César Manosso (*)

Nas últimas décadas, com a forte descentralização da indústria e serviços, novas áreas metropolitanas ou densamente urbanizadas despontam na rede urbana brasileira, motivadas principalmente pelo rápido crescimento, atração econômica e populacional das cidades médias, que estão na faixa entre 100 e 500 mil habitantes.

Essas cidades, juntamente com suas aglomerações urbanas menores no seu entorno, em pleno século XXI, parecem estar perdendo a oportunidade de inovar ou ao menos procurarem medidas para romper com o tradicional modelo de crescimento, expansão horizontal e logicamente, o sistema de mobilidade urbana.

São metrópoles em fases iniciais, repletas de oportunidades, com espaços ainda disponíveis, ricas em recursos, no entanto, parece não perceberem que estão delineando um planejamento e ações que nos direcionam para os mesmos problemas das grandes metrópoles, principalmente no que tange a organização espacial da cidade e o sistema de mobilidade das pessoas.

Como sabemos, problemas de mobilidade urbana em uma cidade estão diretamente associados a forma em que a cidade cresce e se expande horizontalmente. Novos bairros que surgem em áreas longínquas do centro sem um planejamento integrado a mobilidade, estrangulam a cidade, pois ora eles surgem para atender a classe baixa, que dependerá de um sistema de transporte público ineficiente e ora visa suprir a carência de espaço horizontal para a classe média a alta, que estará provida de 'mini-SUVs' beberrões para se deslocarem dia a dia ao centro da cidade. Nesse caso, para agravar a situação, cada integrante da família com o seu veículo.

Para uma mobilidade urbana mais eficiente no contexto da cidade, ao contrário do que muitos gestores acreditam, a eficiência no transporte coletivo e meios alternativos como a bicicleta podem oferecer um conjunto de potenciais que vão muito além da mera redução na emissão de poluente, tempo de deslocamento ou benefícios para saúde do usuário.

O investimento e planejamento de uma cidade voltada para inclusão de meios alternativos eficientes, como a bicicleta, enquanto um modal urbano e intermetropolitano pode trazer significativas mudanças no próprio modo das cidades crescerem, que até então é segregador, especulador, concentrador de serviços na área central e que leva a população de baixa renda para as periferias, fazendo a depender

do transporte coletivo, em sua grande maioria ineficiente e pouco atrativo para as pessoas.

A via pública deve servir para o escoamento dos elementos urbanos como um todo, incluindo o pedestre, os portadores de necessidades especiais e as bicicletas. Entretanto, o que se tem visto é um planejamento da via notavelmente voltado para o carro, em detrimento de um espaço para atender as bicicletas, os coletivos e até mesmo os pedestres.

Isso mostra o segmentado acesso e o direito à cidade, que deixa de ser democrático. E um exemplo típico desse processo são os infinitos recursos públicos destinados à manutenção de um sistema de mobilidade urbana que busca atender os interesses dos usuários de automóvel, não atendendo assim a necessidade da grande maioria da população. Qual deve ser a sensação dos contribuintes da sociedade que não possuem carro ao saberem que sua prefeitura investiu milhões de reais na construção de uma avenida ou uma ponte onde ele sequer consegue passar a pé?

Outro aspecto que vai de encontro a necessidade de se repensar a mobilidade urbana também nas cidades médias e não somente nas grandes cidades é que a taxa anual de urbanização e crescimento populacional nestas cidades, são maiores que nas grandes capitais. E esse processo é acompanhado por um alto consumo de recursos públicos destinados a criação de infraestruturas urbanas seguindo o modelo tradicional de mobilidade, já esgotado.

Nesse sentido, o desafio é convencer os gestores urbanos e os políticos e fazer acreditar que investir no incremento de infraestruturas para o uso da bicicleta e meios coletivos, bem como incentivar o seu uso não significa apenas atender um pedido de uma minoria que sai às ruas clamando por mais bicicleta e menos carro, mas sim que se as cidades oferecerem mais oportunidades e espaço para as bicicletas, os benefícios gerados configuram um conjunto de avanços sob os aspectos sociais, econômicos e ambientais.

O meio urbano e a sociedade como um todo serão beneficiados, pois a partir do momento em que o carro deixar de ser o modal principal, conseqüentemente as cidades vão adquirir uma forma mais saudável e eficiente de expansão e organização, que certamente utilizará menos recursos financeiros, menos espaço físico, permitirão que as pessoas interajam e acessem a cidade com melhor fluidez e agilidade, além de se isentarem dos sérios problemas já tradicionais nas grandes metrópoles, e que todos os gestores conhecem.

Inclusive, este ano o tema das conferências das cidades traz a expressão “*Reforma Urbana já*”. Isso significa que as cidades precisam mudar, inovar e que o modelo atual de crescimento e organização está errado. Não cabem mais ações corriqueiras das prefeituras como “*revitalizar*” a praça, a avenida, o centro, etc. Precisamos reformar, mudar, dar um fim mais eficiente!

Uma luz parece ter surgido com a entrada em vigor da Lei 12.587, de 3 de janeiro de 2012 que estabelece a Política Nacional de Mobilidade Urbana obrigando os



ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS-ANTP

municípios com mais de 20 mil habitantes a elaborarem um plano de mobilidade integrado ao Plano Diretor Municipal. E o mais importante, esse plano deve priorizar o transporte coletivo e incentivar o uso de meios de transporte alternativo como a bicicleta, em detrimento do uso do veículo automotor.

Segundo o Artigo 23, inciso I e III, os entes federativos estarão livres para taxar a circulação de automóveis em determinadas áreas da cidade, ou seja, não somente o uso do espaço público para estacionar um veículo pode ser cobrado, como já acontece na grande maioria das cidades, mas a utilização das vias públicas por um veículo particular, em breve, deverá ter o seu preço, pois como se tem visto nos últimos anos, o número de veículos circulando pelas ruas está muito elevado, cresce a cada dia proporcionalmente aos incentivos econômicos equivocados e infelizmente as cidades indisponham de recursos e espaço físico suficiente para atender a comodidade das pessoas de irem e virem, cada um com seu veículo diariamente.

() Fernando César Manosso, Geógrafo, com Mestrado e Doutorado em Geografia, atualmente professor do curso de Engenharia Ambiental da Universidade Tecnológica Federal do Paraná, Campus de Francisco Beltrão.*