

## **Curso de Gestão da Mobilidade Urbana**

### **Ensaio Crítico - Turma 12**

#### **Transformações do Espaço Urbano e a mobilidade**

**Daniela Doval Araujo (\*)**

#### **1. Introdução**

A mobilidade está em constante mudança. À medida que as cidades foram crescendo, expandindo seu território e se setorizando, o foco da mobilidade foi sendo direcionado, conforme o que foi julgado prioritário. As metrópoles e aglomerações urbanas cresceram muito e os deslocamentos aumentaram exponencialmente. Nesse ritmo acelerado, os esforços e investimentos foram canalizados em função do automóvel, de modo a possibilitar a ligação entre as diversas cidades e suas atividades, através de largas avenidas de fluxo rápido e desimpedido. Desde então, a escala do pedestre perdeu a sua força no desenvolvimento das cidades.

A mobilidade urbana, o espaço público, o uso e a ocupação do território estão intimamente ligados, um tem forte influência sobre o outro. Consequentemente, estes fatores influenciam fortemente a população que os utiliza. O produto final desta equação determina a qualidade de vida nas cidades.

Pesquisas revelam o quanto a mobilidade urbana pode impactar a vida das pessoas, o desenvolvimento econômico e a sociedade.

#### **2. O Espaço Urbano e a mobilidade**

Com o desenvolvimento do território urbano houve o surgimento de cidades 'polo', caracterizadas pela concentração de atividades no centro. Essa transformação nas cidades gerou a necessidade de se criar uma rede de transportes que servisse a estas atividades. O resultado foi a criação de malhas viárias radiais e linhas concêntricas de transporte rígido (trem, metrô).

Esta crescente concentração de atividades resultou no afastamento das pessoas desses polos, que passaram a habitar em áreas periféricas das cidades. Consequentemente, os deslocamentos aumentaram muito, e também o uso do automóvel.

Carlos Leite alerta a respeito dessas transformações no espaço urbano:

“Do ponto de vista urbanístico, essas transformações resultaram em uma série de problemas comuns que vêm afetando as nossas cidades. O abandono das áreas centrais metropolitanas pelo setor industrial e a consequente degradação urbana de espaços com potencial tão evidente de desenvolvimento – afinal, dotados de preciosa infraestrutura e memória urbana – é face da mesma moeda que expõe a urbanização ilegal, porém real e incontrolável, de nossas periferias. As consequências desse chamado espraiamento urbano são dramáticas em termos de total insustentabilidade ambiental, social, econômica

e urbana” (LEITE, 2012, p.9).

Segundo Claudio de Senna Frederico, membro do conselho diretor da ANTP, tanto a mobilidade forma a cidade quanto a forma da cidade determina a viabilidade de usar determinados meios de transporte ou não. Eduardo Vasconcellos, assessor da ANTP, afirma que o jeito que a cidade é construída tem um impacto direto no modo como a mobilidade se processa. A partir desses conceitos, é possível compreender como o uso do automóvel se tornou predominante sobre os demais meios de transporte.

As cidades foram, planejadas ou não, construídas para o transporte individual, e isso transformou o modo de viver das pessoas. O número de automóveis nas ruas aumenta a cada ano, e diante deste fator nos deparamos com um sério problema: há muitos carros nas cidades e não há espaço físico para ampliar a capacidade para comportá-los.

As ruas são o principal meio de mobilidade, porém mudou-se a maneira de uso. Ailton Brasiliense Pires, presidente da ANTP, menciona que há cinquenta anos, as pessoas usufruíam do espaço da rua, e praticamente noventa e cinco por cento das pessoas usavam o transporte público, os deslocamentos eram menores. Atualmente, segundo Senna, o objetivo principal da rua se torna a “fluidez do trânsito”. As ruas foram abandonadas, perdidas, ocupadas por congestionamento. Leite se refere aos gigantescos sistemas de vias como “cicatrizes urbanas, terras de ninguém” (2012, p.57).

O sistema de vias e o tráfego que nele é organizado podem afetar muito a qualidade de vida das pessoas, prejudicando suas relações diárias e destruindo o patrimônio histórico e arquitetônico.

“Há cinquenta anos, em 1961, a jornalista e escritora americana Jane Jacobs publicou seu livro seminal *Morte e Vida das Grandes Cidades*. Ela assinalava como o dramático aumento do tráfego de automóveis e a ideologia urbanística do modernismo, que separa os usos da cidade e destaca edifícios individuais autônomos, poriam um fim ao espaço urbano e à vida da cidade, resultando em cidades sem vida, esvaziadas de pessoas.” (JAN GEHL, 2013, p.3)

O quadro que se vê atualmente é de uma população itinerante, centros agitados durante o dia e grandes deslocamentos para ‘cidades-dormitório’ nas periferias, deixando centros desertos durante a noite. As cidades estão mal distribuídas e subutilizadas, e a qualidade de vida da sociedade está muito aquém do ideal.

### **3. Os impactos dos grandes deslocamentos para a sociedade**

Conforme nos foi apresentado, o conceito de mobilidade permite um enfoque mais social, de saúde pública.

Uma pesquisa do Instituto Akatu, realizada em 2012, expõe os impactos negativos da imobilidade que dominou os grandes centros urbanos. Segundo o Ipea, o tempo médio gasto em deslocamento em nove regiões metropolitanas brasileiras é de 82 minutos (HELIO MATTAR, 2013).

“Se a totalidade dos trabalhadores nas regiões metropolitanas tivesse o tempo

médio de deslocamento reduzido de 82 para 30 minutos, e se os 52 minutos economizados fossem convertidos em horas trabalhadas, teríamos um ganho de produção de R\$200 bilhões ao ano, equivalente a mais de 5% do PIB brasileiro” (HELIO MATTAR, 2013).

Ainda que esse tempo economizado não fosse convertido em trabalho, o resultado ainda seria positivo, considerando a qualidade de vida obtida pelo tempo gasto em lazer, com a família, etc.

“O tempo ‘economizado’ com uma melhor mobilidade urbana poderá retornar em qualidade de vida para cada cidadão. (...) Os resultados da pesquisa 2012 do Akatu mostram que a população das regiões urbanas prefere com nota 8, em uma escala de 0 a 10, a mobilidade com rapidez, conforto e segurança, em relação a ter um carro próprio, que recebeu nota 4.” (HELIO MATTAR, 2013)

Portanto, para que a mobilidade na escala do ser humano aconteça, as distâncias e deslocamentos precisam ser menores, a cidade precisa ter a escala adequada ao cidadão. Segundo Gehl, “uma cidade que convida as pessoas a caminhar, por definição, deve ter uma estrutura razoavelmente coesa que permita curtas distâncias a pé, espaços públicos atrativos e uma variedade de funções urbanas” (2013, p.6).

“A cidade sustentável é geralmente fortalecida se grande parte de seu sistema de transporte puder se dar por meio da ‘mobilidade verde’, ou seja, deslocar-se a pé, de bicicleta ou por transporte público. Esses meios proporcionam acentuados benefícios à economia e ao meio ambiente, reduzem o consumo de recursos, limitam as emissões e diminuem o nível de ruídos. Outro aspecto sustentável importante é o aumento de atratividade exercida pelos sistemas de transporte público, quando os usuários se sentirem seguros e confortáveis caminhando ou indo de bicicleta para e a partir dos ônibus, trens e veículos sobre trilhos. Um bom espaço público e um bom sistema público de transporte são, simplesmente, dois lados de uma mesma moeda.” (GEHL, 2013, p.7)

#### **4. Conclusão**

As cidades estão em constante transformação, mas para que as mudanças sejam positivas, a mobilidade, o espaço público, o uso e ocupação do solo devem caminhar juntos de forma harmoniosa, a fim de satisfazer as necessidades de quem realmente precisa: as pessoas. O pedestre deve ser o foco da mobilidade. As cidades devem ser dimensionadas na escala do ser humano. Já sabemos que grandes deslocamentos impactam negativamente em várias situações. Portanto, precisamos repensar nossas cidades, redistribuir suas atividades de forma equilibrada, utilizando as infraestruturas disponíveis, reduzindo distâncias e assim será possível alcançar uma mobilidade urbana de qualidade para todos.

*(\*) Daniela Doval Araujo é Analista de Projetos da Companhia Paulista de Trens Metropolitanos – CPTM – São Paulo-SP*



ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS-ANTP

**Referências:**

LEITE, C.; AWAD, J. di C. M. Cidades Sustentáveis, Cidades Inteligentes: Desenvolvimento Sustentável num planeta urbano. Porto Alegre: Bookman, 2012. 264 p.

GEHL, J. Cidades para pessoas. Perspectiva, 2013. 261 p.

MATTAR, H. Melhor mobilidade traz benefícios à economia do País e à qualidade de vida das pessoas. Disponível em: <<http://www.engenhariacompartilhada.com.br/Noticia.aspx?id=417393>>. Acessado em 10/03/2014.