

Curso de Gestão da Mobilidade Urbana

Ensaio Crítico - Turma 12

A mobilidade no planejamento urbano: relações de uso do solo, acessibilidade e localizações urbanas

Jeanne Christine Versari Ferreira (*)

1. INTRODUÇÃO

O transporte público urbano e a mobilidade têm sido questões muito discutidas na atualidade como fatores essenciais no crescimento e na evolução das cidades. O deslocamento das pessoas, de acordo com a sua acessibilidade, pode definir características de qualidade de vida de uma população, além do seu nível de desenvolvimento econômico e social. As diversas atividades contidas na cidade, moradia, trabalho e lazer somente são viabilizadas através do deslocamento de pessoas e produtos, nesse sentido a mobilidade é essencial para a vida ativa de um centro urbano.

Nesse sentido, o transporte público é um fator relevante no planejamento das cidades, influenciando na qualidade de vida dos usuários e na acessibilidade urbana. Dessa forma, a mobilidade urbana atua ativamente nas relações de uso e ocupação do solo, de acessibilidade às áreas da cidade e de localizações específicas no território. Tais conceitos e diretrizes que serão apresentadas são essenciais para auxiliar os arquitetos, urbanistas e planejadores, área de atuação da autora, na gestão e planejamento da mobilidade urbana.

2. A MOBILIDADE NO PLANEJAMENTO URBANO

2.1 A mobilidade e o uso do solo no planejamento

O primeiro pensador que elaborou uma teoria das localizações e uso do solo relacionados com os custos de transporte foi Von Thüner¹ em 1826, denominando-a de “Teoria da localização”. Os economistas Christaller² e Lösch³ o precederam com um segundo conceito, a “Teoria do lugar”, a qual definiu que as atividades ocorrem de acordo com a sua demanda e custos de acesso. (NIGRIELLO e OLIVEIRA, 2013, p.102)

¹ VON THÜNER, J. H. *The isolate state*. Nova York: Pergamon Press, 1826.

² CHRISTALLER, W. *Central places in Southern Germany*. Nova Jersey: Prentice-Hall, 1966.

³ LÖSCH, A. *The economics of location*. New Haven: Yale University Press, 1954.

Somente em 1954, Mitchell e Rapkin⁴ destacaram que usos do solo distintos geram diferentes fluxos de transporte e, em 1961, Wingo e Perloff⁵ afirmaram que o transporte poderia ser a consequência do uso do solo. Um exemplo dado pelos autores Nigriello e Oliveira (2013, p.103) que explicita esses conceitos é o caso da Região Metropolitana de São Paulo, que a distribuição das atividades ocorre conforme a oferta de transporte coletivo:

Desde meados do século XIX, a instalação dos empregos no planalto paulista reflete sua associação com o sistema de transporte. As primeiras fábricas para a produção de artigos de consumo para o mercado interno localizam-se junto à ferrovia Santos – Jundiaí, inaugurada em 1867. A partir de 1900, linhas de bondes elétricos e, a seguir, em 1924, linhas de ônibus, viabilizam tanto o loteamento de chácaras, localizadas em geral a oeste e sudoeste do centro histórico da cidade, como a instalação de fábricas e bairros operários, principalmente a leste do rio Tamanduateí. Após a Segunda Guerra, reduzida a prioridade originalmente atribuída ao transporte ferroviário, a rede de ônibus amplia-se possibilitando o acesso da mão-de-obra às novas unidades de produção implantadas junto às rodovias. (NIGRIELLO e OLIVEIRA, 2013, p.105)

2.2 Mobilidade, acessibilidade e localizações urbanas

O livro “Espaço intra-urbano no Brasil” de Flávio Villaça propõe a discussão dos espaços intra-urbanos das metrópoles brasileiras, de modo a estudar as suas estruturas principais, localizações e movimentos. Com relação aos estudos territoriais no Brasil, Villaça (2001, p.17) aponta que há um desenvolvimento nas questões regionais e intra-urbanas. Porém não houve uma análise articulada dos elementos das cidades, de forma que estes foram estudados separadamente.

O autor aponta as diferenças entre espaço regional e intra-urbano, para ele a grande distinção entre esses dois espaços está nos transportes e nas comunicações. O espaço regional estrutura-se pelo deslocamento de informações, energia, capital e mercadorias e força de trabalho. Já o espaço intra-urbano estrutura-se pelo deslocamento do ser humano, casa-trabalho e consumidor. (VILLAÇA, 2001, p.20)

Exatamente daí vem, por exemplo, o enorme poder estruturador intra-urbano das áreas comerciais e de serviços, a começar pelo próprio centro urbano. Tais áreas, mesmo nas

⁴ MITCHELL, R. B; RAPKIN, C. *Urban traffic: A function of land use*. Nova York: Columbia University Press, 1954.

⁵ WINGO, L.; PERLOFF, H. *The Washington transportation plan: technics or politics?*. Proceedings and papers of the Regional Science Association, 1961.

idades industriais, são as que geram e atraem maior quantidade de deslocamentos (viagens), pois acumulam os deslocamentos de força de trabalho – e os que ali trabalham – com os de consumidores – os que ali fazem compras e vão aos serviços. (VILLAÇA, 2001, p.20)

Nessas áreas que são polos geradores de tráfego, é possível observar um elemento denominado localização urbana. Ela é conceituada por Villaça (2001, p. 24) por relacionar-se com os transportes, as comunicações e a infraestrutura disponível em um local da cidade. Nesse sentido, a localização urbana é determinada por dois aspectos: a rede de infraestrutura e a possibilidade de transporte e deslocamento.

O conceito de localização é importante para entender o crescimento e o desenvolvimento das cidades, além dos motivos do desenvolvimento econômico em um ponto específico. Além disso, a localização pode influenciar os processos socioespaciais regionais, como a urbanização, relações desta com a industrialização, o desenvolvimento regional desigual, divisão do trabalho, etc. (VILLAÇA, 2001, p.24)

A terra urbana somente torna-se interessante quando relaciona dois fatores, a localização e a acessibilidade. “A acessibilidade de um terreno ao conjunto urbano revela a quantidade de trabalho socialmente necessário dispendido em sua produção.” (VILLAÇA, 2001, p.74). Surge então a ideia de “ponto” no solo urbano, o valor produzido pelo trabalho coletivo provindo da construção da cidade. Tal valor do solo promovido pelo “ponto”, oriundo da força produtiva social, consiste no valor do uso previsto para aquela localização. (VILLAÇA, p. 77).

Tanto no espaço intra-urbano como no regional, a configuração espacial é consequência das transformações desses pontos, seus atributos, valores, usos que afetam na melhoria da acessibilidade. Isso ocorre, conforme o autor, através de exploração de terras valorizadas pelas ferrovias (como em Londrina e Maringá), assim como grandes obras urbanas que introduzem novas acessibilidades. (VILLAÇA, 2001, p. 79)

3. CONCLUSÃO

Considerando a mobilidade um elemento fundamental para o planejamento urbano, é necessário pensar no papel indutor dos Planos de Mobilidade no desenvolvimento das cidades. É evidente a influência dos tipos uso do solo e das localizações urbanas de acordo com a sua acessibilidade. Esses fatos tornam o planejamento da mobilidade uma ferramenta de intervenções urbanas que é capaz de interferir em mudanças significativas no solo e no desenvolvimento urbano através de políticas estratégicas integradas.

Por fim, de acordo com as problemáticas de transporte que temos nas grandes metrópoles brasileiras é necessário ter um planejamento de transporte em escala regional, criando um meio de mobilidade estrutural que impulse uma igualdade de



ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS-ANTP

distribuição da acessibilidade, principalmente em áreas adensadas que não tem infraestrutura e equipamentos urbanos. A solução poderia ser fundamentada no adensamento do espaço edificado com a diversificação dos usos ao longo das linhas estruturais de transporte público.

(*)Jeanne Christine Versari Ferreira é estagiária da Verri & Galvão Arquitetos, em Paçandu-PR

REFERÊNCIAS

1. NIGRIELLO, A. ; OLIVEIRA, R.H. . **A REDE DE TRANSPORTE E A ORDENAÇÃO DO ESPAÇO URBANO**. Revista dos Transportes Públicos, v. 133, p. 101-122, 2013. Disponível em:
<http://www.antp.org.br/_5dotSystem/download/dcmDocument/2013/04/10/72BF0A8E-8D46-4857-9522-8DFBB9E96E8D.pdf>. Acesso em: 06 mar. 2014.
2. SILVA, André Luiz Bezerra da. **TRANSPORTE, USO DO SOLO E PLANEJAMENTO**. Revista de Geografia PPGeo, v.2, n.1, p.1-11 2012. Disponível em: <<http://www.ufjf.br/revistageografia/files/2012/10/TRANSPORTE-USO-DO-SOLO-E-PLANEJAMENTO.pdf>> Acesso em: 06 mar. 2014.
3. VILLAÇA, Flávio. **Espaço intra-urbano no Brasil**. São Paulo: Studio Nobel: FAPESP: Lincoln Institute, 2001.