

## Curso de Gestão da Mobilidade Urbana

### Ensaio Crítico - Turma 13

#### Mobilidade urbana: qual é o tamanho do problema?

**Vinícius Polzin Druciaki (\*)**

A temática a cerca da mobilidade de pessoas entre cidades, mas, sobretudo na cidade, se apresenta enquanto um dos pontos nevrálgicos do rol de problemas da urbe. O termo, ou mesmo conceito de mobilidade urbana que está em voga paga seu preço devido a polissemia de entendimento que muitas vezes o atrela apenas a questões pontuais como: o deslocamento ou “buracos em uma via de rolamento. A mobilidade urbana deve ser entendida enquanto um sistema de circulação que agrega vários papéis, necessidades e intensidades, sendo a expressão do próprio fato urbano.

Realizarei alguns apontamentos e reflexões com um viés geográfico, ou seja, com um enfoque espacial a fim de promover uma sensibilização geral quanto a mobilidade urbana. Assim, temos um fenômeno: a mobilidade urbana. Como tal, é um fenômeno geográfico, pois é o acontecimento diário da necessidade de interação espacial dos indivíduos em determinada escala. Trago, portanto uma reflexão sobre a mobilidade urbana relacionando-a ao tamanho e função do espaço urbano, por vezes relacionando ao espaço regional, calcado na realidade brasileira.

Inicialmente, mensurar e entender os limites da mobilidade urbana não se restringe apenas ao tamanho de uma cidade em termos físicos - territoriais, demográficos, ou a quantidade da frota veicular registrada no município. A mobilidade deve ser entendida também a luz das funções que uma cidade exerce, que seus espaços acumulam na composição do “mosaico” urbano. Afinal, o espaço urbano em sua natureza constitui um conjunto de diferentes usos da terra justapostos entre si, ao mesmo tempo articulado e fragmentado, reflexo e condicionante da sociedade (CORRÊA, 1989). O mesmo vale se entendermos a cidade no espaço regional, pois seu papel pode ou não atrair fluxos diários, sazonais, que perpassam índices de residentes e domiciliados em um município. Nesse caso, o acúmulo funcional, as economias de aglomeração e a divisão territorial do trabalho influirão quase que de forma determinante na questão da mobilidade urbana/regional.

Posto que a caracterização de uma cidade se pauta na sua função e tamanho<sup>1</sup>, a mobilidade urbana em qualquer nível é inerente a distribuição dos modos de transportes, do acesso e da eficiência desses. Logo, dimensionar os problemas a cerca disso implica no entendimento de como os modos tem promovido interação espacial. Assim, mesmo que a malha viária fosse “perfeitamente” estruturada, a interação espacial é prejudicada por outros fatores. Um deles tange a distribuição dos meios de transportes urbanos e sua equidade social, como bem apontou Vasconcellos (2001).

---

<sup>1</sup> Cf. Região, (2008).

Parte da sociedade está relegada ao transporte coletivo público feito por ônibus. Outra por sua vez, aos modos individuais que são o automóvel e a motocicleta. Ambos predominam em cidades de todos os tamanhos, salvo o transporte público feito por ônibus em cidades muito pequenas.

Quanto aos modos de transportes, da metrópole à pacata cidade, a priorização pelo automóvel e motocicleta é premissa que vorazmente se intensifica, trazendo consigo externalidades ao ambiente, ao espaço e principalmente a sociedade.

No tocante a metrópole com aglomeração urbana, os problemas são mais complexos devido ao caráter multifuncional e multi-escalar desses espaços. Configura-se enquanto único sistema urbano a partir da intensa mobilidade emanada das relações de trabalho, comércio e serviços. De mesmo modo, muitas cidades médias, que, segundo Sposito (2007), são espaços de intermediação entre as cidades maiores e as menores, se enquadram nessa dinâmica.

Um primeiro apontamento que coloco é a grande concentração da mobilidade em poucos modais de transporte. Muitas metrópoles brasileiras dispõem apenas do modo de transporte coletivo feito por ônibus. A ausência de outras opções como trens urbanos, metrô, VLT's, e um contínuo sistema cicloviário, tem trazido gargalos a circulação de pessoas nessas realidades.

Na tentativa de solucionar os fatores supra comentados, aumenta-se freneticamente a aquisição por veículos próprios motorizados em contraposição ao modelo do transporte público vigente. Isso leva a externalidades como: altos acidentes no trânsito; dispêndio excessivo de tempo; impactos ambientais; e impactos à saúde dos indivíduos, sendo que a poluição atmosférica permanece atrás apenas dos acidentes de trânsito (BLACK, 2001).

Nas cidades médias, as implicações são quase as mesmas. A questão da falta de estacionamentos, por exemplo, é um problema comum para o usuário do modo individual. Ao passo em que se reivindicam mais vagas, pedestres são afetados ao reduzirem os espaços públicos para o modo a pé, assim como a implantação de ciclofaixas e bicicletários. Além disso, na maioria das vezes há um sistema de transporte público com uma rede descontínua, com baixa frequência nas periferias e ausência de integração física, temporal e tarifária. Este panorama varia de acordo com o tamanho e estrutura da cidade média, onde a rede do transporte coletivo pode conter vários terminais na cidade, integração, etc.

Por sua vez, nos centros locais ou cidades pequenas, pouco se discute o que seria um problema de mobilidade urbana. O maior deles é sem dúvida o índice de imobilidade urbana, ou seja, os deslocamentos não realizados pela falta de acesso aos meios, quando não a ausência desses. Supondo uma cidade de 20 mil habitantes, dispersa com topografia acidentada, ainda que as distâncias reais sejam curtas, parte da população se depara apenas com as opções: a pé, individual motorizado, ou semi-público (no caso os taxis e moto taxis). Sem contar as implicações no nível da micro-acessibilidade, em que pessoas de restrição à mobilidade física já se deparam com os empecilhos ao saírem de suas residências. Assim, o simples fato da dependência de um

transporte particular e motorizado ao meu modo de ver, se configura como um problema.

Diante das breves considerações, ao relacionarmos a mobilidade x tamanho/função urbana, bem como as reflexões debatidas ao longo do curso, faço alguns apontamentos do que seria o tamanho do problema da mobilidade urbana.

Primeiro, o tamanho do problema da mobilidade é proporcional ao da falta de planejamento, de conhecimento e de intervenções no ordenamento espacial urbano, bem como ao embate político entre esferas de poderes municipais x estaduais (sobretudo em regiões metropolitanas). Segundo, se hoje o crivo da mobilidade urbana é o fato de ser pouco ou nada sustentável, o problema é do tamanho do território brasileiro, uma vez que a lógica da reprodução do modelo de mobilidade, atrelado ao embate político-econômico se impõem da escala global a local. Em terceiro, o tamanho do problema condiz com a cultura brasileira, quer seja a do consumo, a de governo, a cultura do que é ter “direito à cidade”, da econômica, da publicidade, do entendimento do sistema de circulação, enfim, da cultura do cidadão.

Em suma, vejo que é um caminho profícuo entender a mobilidade urbana a partir do “tamanho do problema”, sob um viés geográfico. Apesar de ser uma questão espacial, percebo que há questões que superam esta ótica, muito embora se expressem e se materializem nele. Espero ter contribuído não com respostas as indagações atuais, mas sim com apontamentos que abram o leque de questionamentos sobre a temática.

(\*)Vinícius Polzin Druciaki é Professor Assistente da Universidade Estadual de Goiás-UEG

## Referências

BLACK, Willian. Sustainable of Transport. In: HOYLE, Brian; KNOWLES, Richard. *Modern Transport Geography*. 2 ed. Royal Geographical Society with the Institute of British Geographers. London. 2001. (p.338-351).

CORRÊA, R. L. *O espaço urbano*. São Paulo: Ática, 1981.

REGIÃO de Influência das Cidades 2007. Rio de Janeiro: IBGE, 2008. (CD-ROM).

SPOSITO, M. E. B. (org). *Cidades médias: espaços em transição*. São Paulo: Expressão Popular, 2007.

VASCONCELLOS, E. A. *Transporte urbano, espaço e equidade: análise das políticas públicas*. 3. ed. São Paulo: Annablume, 2001.