

Curso de Gestão da Mobilidade Urbana

Ensaio Crítico - Turma 9

Pensando a Mobilidade Urbana e a Reforma Urbana

Isabel Sales de Melo Lins (*)

As questões relativas à mobilidade assumem hoje grandes proporções nas áreas urbanas. A qualidade das cidades tem se deteriorado dia após dia e os índices de mobilidade da população, especialmente a de baixa renda das regiões metropolitanas, significativamente reduzidos.

A mobilidade é um dos princípios condicionantes da qualidade de vida urbana e, de uma forma geral, do desenvolvimento econômico, pois está vinculada ao exercício das atividades cotidianas, tendo grande impacto na economia local e na qualidade de vida das pessoas.

Quanto maior a mobilidade tanto maior será a possibilidade de apropriação da vida urbana, refletindo a condição das pessoas terem acesso aos bens e serviços que as cidades oferecem para o trabalho, o consumo ou lazer. Em contrapartida, a falta de mobilidade urbana contribui para o declínio da qualidade de vida e para a perda de eficiência da economia nas cidades.

As atividades de transporte, necessárias à promoção da mobilidade, em todas as suas dimensões, com impactos negativos ao meio ambiente, tanto de forma direta, mediante a emissão de poluentes ou pelo efeito dos congestionamentos, acidentes de trânsito e degradação do patrimônio urbano, como de forma indireta, quando serve como o principal elemento indutor do desenvolvimento econômico e expansão urbana com reflexos ao convívio social e interatividade nos espaços urbanos.

Nesse contexto, de crise e deterioração da qualidade de vida nas cidades, a preocupação e o debate, mediante a realização de conferências e inúmeros documentos¹, em torno dos temas relacionados com a sustentabilidade urbana das cidades surgido nas últimas décadas do séc. XX, se estendeu aos temas relacionados com a mobilidade urbana dando origem a um novo conceito, o conceito de mobilidade urbana sustentável.

O conceito de MUS busca incorporar aos conceitos de sustentabilidade econômica, social e ambiental, a capacidade de se atender as necessidades de se deslocar livremente para realizar as atividades desejadas, visando a melhoria da qualidade de

¹ São exemplos: Relatório Brundtland, (1987) – Comissão Mundial sobre Meio Ambiente e Desenvolvimento das Nações Unidas; Agenda 21 (RJ, 1991) – Conferência das Nações Unidas sobre o Meio Ambiente, e Agenda Habitat (Istambul, 1996) – Conferência das Nações Unidas sobre Assentamentos Humanos.



ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS-ANTP

vida urbana desta e de outras gerações.

Em continuidade, uma política de MUS, tem por função proporcionar o acesso amplo e democrático ao espaço urbano, podendo ser definida como o resultado do conjunto de políticas de transportes e circulação priorizando os modos não-motorizados e coletivos de transportes, de modo que não gere segregações espaciais, devendo ser socialmente inclusivo e ecologicamente sustentável, além de estar integrado às demais políticas urbanas.

Em 2001, o World Business Council for Sustainable Development definiu mobilidade sustentável como sendo a capacidade de atender as necessidades da sociedade em deslocar-se livremente, acessar as atividades e serviços de que necessita, comunicar-se, comercializar e estabelecer relações sem sacrificar outros valores humanos ou ecológicos fundamentais, hoje e futuramente (WBCSC, 2001).

É nesse contexto, e a partir das diretrizes e princípios estabelecidos na PNMU que se observa a necessária vinculação entre as Políticas de Mobilidade e as demais políticas públicas e ações vinculadas ao espaço urbano.

A revisão das políticas de mobilidade com o objetivo de se promover uma melhor qualidade de vida nas cidades, buscando como objetivo maior seu desenvolvimento sustentável é na atualidade um dos principais desafios enfrentados administradores, planejadores e gestores públicos.

O tecido urbano constitui-se de um emaranhado de vias com a função de tentar adequá-lo ao acelerado e descontrolado processo de urbanização, catalisado pelo paradigma de deslocamento centrado no transporte individual.

A idéia de mobilidade centrada nas pessoas é um ponto principal a ser considerado numa política de desenvolvimento urbano, que busque a condição de cidades justas, de cidade para todos, que respeite a liberdade fundamental, de ir e vir, prevista na Constituição Federal, que possibilite a satisfação individual e coletiva em atingir os destinos desejados.

Na PNMU os aspectos relacionados com a sustentabilidade são tratados de forma transversal, considerando que os princípios e diretrizes nele estabelecidos envolvem, se não todos, quase todos os aspectos relevantes de acordo com os atuais conceitos de sustentabilidade urbana e mobilidade urbana sustentável.

Cabe destacar um dos princípios no qual a PNMU está fundamentada: “equidade no uso do espaço público de circulação, vias e logradouros.”

Nesse caso, falar em princípio da equidade, significa entender que o espaço público deve ser distribuído de forma a contemplar de forma igualitária a todos que dele necessitem, significa tratar a mobilidade urbana sob o foco da mobilidade humana baseada nas necessidades da maioria.

Significa entender a necessidade de se alinhar o debate, as políticas, os planos e ações de mobilidade ao modelo de cidade que se quer e ao debate sobre a reforma urbana; e que a prioridade dada no espaço urbano ao transporte individual em detrimento do coletivo já traz consequências graves à economia, ao meio ambiente e ao bem estar geral das pessoas.

Significa ainda promover uma reversão na forma de planejar e se contruir as cidades, reconhecendo a função social da propriedade urbana e dos espaços públicos, incluindo o seu sistema viário, e a distribuição equânime dos bônus da urbanização.

Assim, a revisão das políticas de mobilidade com o objetivo de se promover uma melhor qualidade de vida nas cidades, buscando como objetivo maior seu desenvolvimento sustentável é na atualidade um dos principais desafios enfrentados administradores, planejadores e gestores públicos.

Segundo DUPUY, G. (2008), *“só existem dois modos principais de transporte, a marcha a pé, o modo natural para curtas distâncias, e o automóvel, que em um século, e com o consentimento dos cidadãos, criou para estes um sentimento irreversível de dependência em escala inédita.”*

A despeito do sonho e da dependência do indivíduo com o automóvel, o modo como as cidades estão se desenvolvendo, ou seja, em função do automóvel apresenta uma realidade devastadora.

Segundo o IPEA, – Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada – *“as soluções destes problemas e as ações para evitar que a vida nas cidades possa piorar passa pelos investimentos em transportes públicos”*.

De fato, investir nos sistemas de transporte é fundamental. Investimentos de grande vulto em sistemas estruturantes: Metrô, VLTs, BRTs e faixas exclusivas contribuem significativamente na solução dos problemas de mobilidade.

Assim, há que se entender que produzir quilômetros de metrô, VLTs, BRTs, não se reflete na melhoria da qualidade de vida da população se as cidades continuarem se desenvolvendo pautadas em um projeto de cidade nos padrões atuais, pelo uso do automóvel, pois sempre que possível o automóvel é sempre a primeira opção de deslocamento das pessoas...

Por exemplo, a possibilidade de implantação de grandes centros comerciais com muitas vagas de garagem em áreas centrais, edifícios residenciais com múltiplas vagas de garagem, calçadas e ciclovias inexistentes ou mal cuidadas, inexistência de espaços públicos – praças e áreas de circulação e conexão agradáveis e seguras, a ausência de integração entre os sistemas de transporte urbanos e metropolitanos, favorecem o uso do transporte individual em detrimento do transporte não motorizado e do transporte coletivo.

Trata-se, portanto de um debate sobre a cidade a partir das necessidades das pessoas



ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS-ANTP

e de se inserir o debate sobre a mobilidade no debate sobre a reforma urbana. Ou seria a reforma urbana no debate sobre a mobilidade?

() Isabel Sales de Melo Lins é diretora Ministério das Cidades*