

Curso de Gestão da Mobilidade Urbana

Ensaio Crítico - Turma 9

A Mobilidade Urbana e a reflexão sobre a cidade

Nina Aureliano Apparicio da Silva (*)

O curso de Gestão da Mobilidade Urbana promovido pela ANTP introduziu e reforçou uma série de conceitos e elementos técnicos relacionados aos sistemas e modos de transporte e de mobilidade urbana, os quais nos possibilitaram ampliar a visão sobre o tema e refletir a respeito do papel dos diversos agentes que influenciam a condição da mobilidade urbana nas nossas cidades. No entanto, mais que o conteúdo técnico e didático apresentado nas lições, o curso nos levou a construir pontes entre os papéis desses diversos agentes e o processo de desenvolvimento urbano do país.

As cidades brasileiras passaram por décadas de um intenso e acelerado processo de urbanização, quase sempre sem planejamento, que resultou em espaços altamente antidemocráticos, fragmentados e insustentáveis. Nesse processo, se intensificou um modelo de expansão horizontal e disperso conduzido tanto pela população de baixa renda que, sem opção de oferta acessível à terra nas áreas consolidadas da cidade, se assentou de forma precária em regiões carentes de infraestrutura e ambientalmente frágeis; quanto pela população de renda média e alta que se instalou em condomínios fechados do entorno da cidade, sem relação com a malha urbana existente e, praticamente, acessíveis apenas pelo transporte individual.

Somado a isso, a reprodução desse modelo foi intensificada pela priorização dos investimentos públicos na valorização do uso do automóvel, refletida em ações como a facilitação da compra do bem e a ampliação do sistema viário e dos espaços de estacionamento, em detrimento de investimentos na ampliação e qualificação do transporte coletivo.

O resultado dessa falta de planejamento urbano e de controle sobre a dinâmica do uso e ocupação do solo foi o desenvolvimento de cidades desiguais – econômica, social e territorialmente – em que não houve uma adequada distribuição das atividades e nem mesmo um acesso equitativo aos serviços públicos e às oportunidades de trabalho, moradia e lazer. Essa conformação urbana, caracterizada por blocos de atividades fragmentados, provocou graves consequências para a mobilidade como um todo, especialmente para as pessoas com menor poder aquisitivo.

Com o espraiamento horizontal e disperso da ocupação do solo urbano, as distâncias aumentaram e as pessoas passaram a morar cada vez mais longe dos seus locais de trabalho e de outras atividades essenciais. Assim, o número de viagens por habitante, por dia, tem aumentado continuamente, sem a devida contrapartida da ampliação dos sistemas de transporte público, levando as pessoas ao uso excessivo do automóvel. Esse uso é ainda intensificado nos horários de pico, em razão dos movimentos pendulares entre as regiões de moradia e de trabalho, gerando uma superlotação do sistema viário e, principalmente, do transporte público. O resultado, vivenciado pela

maioria das grandes cidades brasileiras e também por muitas cidades médias, é uma situação caótica ilustrada pelas vias públicas absolutamente congestionadas por automóveis – que possuem baixíssimas taxa de ocupação – e por ônibus saturados que não conseguem operar com eficiência e fluidez nessas condições.

Diante do agravamento desse quadro, a discussão sobre a mobilidade urbana foi trazida para o cotidiano das pessoas e, em consequência, para o debate político, evidenciando um grande desafio a ser superado. No entanto, conforme as reflexões provocadas neste curso nos mostraram, é preciso ter cuidado com a aplicação dos recursos e esforços destinados ao trabalho de superação da “imobilidade” das cidades brasileiras, para evitar o investimento em alternativas pouco estruturantes e sustentáveis, baseadas na ampliação do sistema viário, que apenas reproduzem o modelo vigente.

Diferente disso, torna-se evidente a necessidade de discutir os rumos da cidade integrando o planejamento do transporte e da mobilidade urbana ao planejamento urbano e à revisão das condições de uso e ocupação do solo. As ações técnicas e políticas precisam, nesse momento, superar o caráter de mera remediação do processo de urbanização existente para assumirem o papel de norteadoras de um desenvolvimento voltado para o futuro que se quer alcançar em cada cidade. Para isso, é necessária uma mudança de postura dos técnicos e políticos, bem como da sociedade – no exercício de sua cidadania –, os quais deveriam se empenhar na construção de um amplo projeto de redemocratização das cidades integrado à reestruturação da mobilidade urbana e visando mudanças para o curto, médio e longo prazo, com o foco voltado para a melhoria da qualidade de vida do cidadão.

Como exemplo de metas para o curto prazo, podem ser listadas medidas urgentes de melhoria da acessibilidade, segurança e conforto dos pedestres e ciclistas e de melhoria das condições de trafegabilidade e integração dos ônibus, reservando faixas exclusivas para eles, enquanto se restringe, física ou financeiramente, o acesso de automóveis particulares a fim de aumentar a eficiência do serviço público. Além disso, é importante investir na capacitação dos gestores e técnicos e na elaboração de bons planos de mobilidade.

Para o médio prazo, podem haver investimentos na implantação e ampliação dos sistemas de transporte coletivo de alta capacidade e com uso de energias mais limpas, além de investimentos para o equacionamento da integração dos sistemas de transporte e mobilidade das regiões metropolitanas.

Já para longo prazo, e em paralelo aos investimentos em transporte e em mobilidade, é urgente e necessário introduzir ações urbanísticas de combate à reprodução desse modelo insustentável, que possam frear a expansão horizontal e a verticalização de baixa densidade; proporcionar um melhor aproveitamento do uso do solo nas regiões já urbanizadas e dotadas de infraestrutura; incentivar a diversidade de usos em todas as áreas da cidade; reduzir a necessidade de grandes deslocamentos diários e ampliar o acesso à terra para as classes de renda mais baixa, transformando as nossas cidades em espaços mais democráticos e com maior qualidade de vida para todos.



ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS-ANTP

Tais ações podem ser buscadas, por exemplo, pela aplicação de instrumentos como o IPTU progressivo no tempo, o zoneamento e o estabelecimento de ZEIS, a outorga onerosa do direito de construir ou a edificação e utilização compulsória do solo urbano, bem como por outros programas estratégicos dos órgãos públicos que busquem uma maior democratização do espaço urbano, a redução da especulação imobiliária, a valorização dos espaços públicos e a consequente melhoria da qualidade de vida nas nossas cidades.

() Nina Aureliano Apparicio da Silva, formada em Arquitetura e Urbanismo pela UFMG. Trabalha na Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana do Ministério das Cidades, como Analista Técnico de Políticas Sociais*