

Curso de Gestão da Mobilidade Urbana

Ensaio Crítico - Turma 9

Mobilidade Urbana Sustentável: o desafio das cidades brasileiras

Paula Coelho da Nóbrega (*)

O modelo das cidades brasileiras é reflexo das políticas de incentivo ao uso do transporte individual adotadas nas últimas décadas no país. Este modelo de desenvolvimento das cidades resultou em um caos, em que as pessoas têm que realizar longos deslocamentos em vias congestionadas, com conseqüente desperdício de tempo e combustível, além dos problemas ambientais de poluição atmosférica e de ocupação do espaço público.

Atualmente, o que buscamos é a mobilidade urbana sustentável, que deve ser pautada pelo desenvolvimento sustentável, procurando definir estratégias dentro de uma visão conjunta das questões sociais, econômicas e ambientais. Desenvolvimento sustentável é “satisfazer as necessidades da geração atual, sem comprometer a capacidade das gerações futuras de atenderem às suas próprias necessidades” (Relatório Brundtland, elaborado pela Comissão Mundial para Meio Ambiente e Desenvolvimento, da Organização das Nações Unidas – ONU, 1987).

A mobilidade dentro da visão da sustentabilidade pode ser alcançada sob dois enfoques: um relacionado à adequação da oferta de transporte ao contexto socioeconômico e outro relacionado à qualidade ambiental. No primeiro se enquadram medidas que associam o transporte ao desenvolvimento urbano e a equidade social em relação aos deslocamentos e no segundo se enquadram a tecnologia e o modo de transporte a ser utilizado.

Um sistema de mobilidade eficiente permite que a população desfrute do espaço urbano, devolvendo as cidades às pessoas. Neste sentido, é fundamental que se promova a articulação de ações no governo e na sociedade, assegurando-se uma gestão integrada da política de mobilidade urbana. A integração das políticas setoriais (de uso do solo, habitacional, de saneamento e de mobilidade urbana) garante o uso racional dos recursos públicos, a gestão mais eficiente da cidade e reflete na melhoria da qualidade de vida da população. Cabe ao poder público criar mecanismos que possibilitem uma melhor utilização do solo urbano, bem como, promover maior qualidade no transporte ofertado e a integração de sistemas.

Dentro da mobilidade sustentável insere-se o Desenvolvimento Orientado pelo Transporte (Transit Oriented Development - TOD), cujo foco é o transporte não motorizado e o transporte coletivo. A ideia fundamental do TOD é obter o desenvolvimento e adensamento da cidade em torno da rede de transporte coletivo, com a finalidade de aumentar a eficiência do transporte e o número de usuários.

A aplicação do TOD consiste na concentração de residências, postos de trabalho, lojas e serviços nas proximidades da rede de transporte coletivo facilitando o acesso ao

sistema e um serviço de alta qualidade. Desta forma, cidades desenvolvem-se de forma compacta, com uso misto do solo, em que grande parte dos deslocamentos pode ser feita a pé ou de bicicleta.

Para ter sucesso, o TOD deve estar associado também a políticas de desestímulo ao uso do transporte motorizado individual, além da estruturação das redes de transporte coletivo e não motorizado. Deve ser priorizado o transporte público coletivo em detrimento do individual e o não motorizado em detrimento do motorizado, como estabelecido na Política Nacional de Mobilidade Urbana, Lei nº 12.587/2012.

O artigo 23 da Lei nº 12.587/2012 elenca alguns dispositivos que podem ser usados pelo poder público local para controlar a demanda por viagens de automóveis nas cidades. Dentre eles destacam-se alguns, tais como: - restrição e controle de acesso e circulação, permanente ou temporário, de veículos motorizados em locais e horários predeterminados; - aplicação de tributos sobre modos e serviços de transporte urbano pela utilização da infraestrutura urbana, visando a desestimular o uso de determinados modos e serviços de mobilidade (conhecido como pedágio urbano); - dedicação de espaço exclusivo nas vias públicas para os serviços de transporte público coletivo e modos de transporte não motorizados e - estabelecimento de política de estacionamentos de uso público e privado.

Parte das cidades brasileiras já adotam algumas destas medidas, como é o caso de São Paulo. O rodízio municipal de veículos foi implantado em 1997 com o propósito de melhorar as condições ambientais, reduzir a carga de poluentes na atmosfera e os congestionamentos. São Paulo estuda adotar ainda um limite máximo de vagas de garagem em novos edifícios, visando incentivar o uso do transporte público coletivo. Tais medidas podem sofrer uma resistência inicial da população, mas uma vez comprovada a melhoria da qualidade de vida daqueles que residem nestas áreas, este quadro tende a ser revertido.

Para alcançar o desenvolvimento sustentável é necessário planejamento, isto é, os municípios precisam desenvolver seus planos de mobilidade de urbana, cujo objetivo principal é colocar em prática os princípios, objetivos e diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, combinando os instrumentos de promoção da acessibilidade à cidade e os princípios de desenvolvimento sustentável. O plano deve promover uma mudança na matriz de deslocamentos da população, abrangendo ações de desestímulo ao transporte individual motorizado e de incentivo ao uso do transporte coletivo e do transporte não motorizado, bem como de integração entre os diversos modos de transporte.

Portanto, a implementação de uma política de mobilidade urbana deve estar associada às políticas de desenvolvimento urbano e ambientais. A incorporação da mobilidade urbana sustentável no planejamento urbano é, sem dúvida, um desafio a ser superado. As cidades brasileiras têm na Política Nacional de Mobilidade Urbana os instrumentos necessários para a adoção de medidas que as transformem em cidades sustentáveis.

() Paula Coelho da Nóbrega, formada em Engenharia Civil pela Universidade de Brasília (UnB) em 2006. Atua na Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana do Ministério das Cidades como analista de infraestrutura*