

## **Curso de Gestão da Mobilidade Urbana**

### **Ensaio Crítico - Turma 9**

#### **As cidades e sua implantação em função do desenvolvimento de seus meios de transporte**

**Roberto Mazzilli Pelosini (\*)**

O desenvolvimento e a organização das cidades sempre foi uma decorrência da necessidade do homem em viver em sociedade. As comunicações e os meios de transporte foram os vetores que orientaram a organização das cidades, impondo suas regras na sua implantação e no seu desenvolvimento. As cidades foram constituídas tendo como referência a escala humana, a tração animal, a circulação de pessoas e mercadorias e suas rotas. O seu traçado foi sendo implantado como consequência da necessidade de sua organização em função dos deslocamentos naturais. E a evolução desses deslocamentos, no início focados na dimensão humana do passo, e posteriormente ampliados na velocidade dos deslocamentos mecânicos, impôs a necessidade de uma revisão no conceito de expansão das cidades.

A dinâmica dos deslocamentos mudou drasticamente o modo como as pessoas interagem com o meio urbano. Desde a implantação das cidades como pólos comerciais na Antiguidade, a formação dos burgos na Idade Média, a Revolução Industrial a partir do século XVIII e a consequente modernização e expansão dos meios de transporte impuseram sua marca no desenvolvimento e implantação das cidades, até chegarmos à nossa conformação atual.

A discussão sobre os problemas do assentamento urbano e a necessidade de sua ordenação só teve início a partir do século XX, quando começou a se pensar na necessidade de dar-se um tratamento adequado ao desenvolvimento urbano, com o objetivo de identificar os itens fundamentais que dariam forma a uma concepção comum do conceito de cidade. Dessa forma, urbanistas e arquitetos fizeram um diagnóstico da situação das cidades, identificando debilidades e problemas, bem como as respectivas soluções. Em 1931 foi assim redigida a Carta de Atenas, que estabelecia linhas de orientação sobre o exercício e o papel do urbanismo dentro da sociedade. O modelo de urbanismo adotado então a partir da década de 30 acabou priorizando o uso do transporte individual, pois considerava a cidade como um organismo a ser concebido de modo funcional, preconizando a separação das áreas residenciais, de lazer e de trabalho, propondo, em lugar do caráter e da densidade das cidades tradicionais, uma cidade, na qual os edifícios se desenvolvem em altura e inscrevem em áreas verdes, por esse motivo, pouco densas, o que gerou, como consequência, a necessidade de deslocamentos entre as diversas áreas.

Esse conceito de urbanismo e a conseqüente dinâmica de seus deslocamentos foi o vetor que orientou todo o traçado e a implantação das cidades. A ênfase no transporte individual em detrimento ao transporte público, a partir das bases urbanísticas lançadas na Carta de Atenas provou-se inadequada, face ao desenvolvimento contínuo dos transportes e principalmente, com a mudança dos meios de produção, trabalho e consumo dentro das cidades.

A demanda de geração de viagens modificou-se enormemente, em função do desenvolvimento tecnológico, modificando a maneira como as relações humanas se inter-relacionam dentro da cidade. Enquanto espaço de convivência e interação, como seres sociais que somos, a polis se desenvolve segundo sua própria dinâmica, que é realinhada em função dos usos que sua população desenvolve. A estrutura econômica, profundamente alterada com a evolução da tecnologia, provocou uma mudança significativa nos modais de deslocamento da população. Em 30 anos vimos o surgimento de serviços de entrega – de pizza, mercadorias, e-commerce – de maneira que julgávamos improvável na época. Essa dinâmica provoca um impacto direto na alteração do uso que temos do espaço viário.

A intensificação do setor de serviços, por parte de prestadores e profissionais liberais, também gera uma demanda por transporte individual, que também não foi absorvida dentro desse impacto. O surgimento do transporte individual por motos, como uma resposta de parte da população por transporte individual, se há dez anos não causava interferência significativa no trânsito, agora já não pode ser desprezado, quando em um intervalo de dez anos – de 1997 a 2007 – saltou de 0,94% a 2,44% dentro da média de viagens motorizadas no município de São Paulo. E como foi pensado o viário para esse tipo de transporte? Ele foi-se adaptando às condições preexistentes, à margem de políticas públicas, passando a responder atualmente por 35% das mortes por acidente de trânsito no município. Isso demonstra claramente o que a falta de uma política adequada a esse sistema de transporte pode gerar.

A alteração também se fez presente na implantação dos pólos geradores de tráfego, com a implementação em áreas urbanas dos Centros de Distribuição de e-commerce, que acabam gerando uma demanda por transporte de cargas, que por sua vez geram a necessidade de criação de pátios de estacionamento/espera de caminhões, a circulação de cargas fracionadas pela cidade e por aí vai... o incentivo das empresas a que os funcionários trabalhem em casa, em grande parte proporcionados pelo desenvolvimento dos meios de comunicação (internet) e a demanda por delivery também poderiam ser citados, e por aí vai... a geração de viagens modifica-se continuamente em função da economia. Até que ponto isso influencia na própria ampliação da cidade? E com que velocidade podemos identificar e colocar em prática as soluções a esses problemas que se apresentam e se modificam em velocidade cada vez maior?

E qual será a tendência para o futuro? Existe uma piada comum entre especialistas em tráfego que diz que, se muito for feito, a situação continua como está; se nada for



ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS-ANTP

feito, com certeza irá piorar. E qual seria a saída? As mudanças ocorrem em uma velocidade muito grande, os problemas se apresentam e não conseguimos resolvê-los com a velocidade que necessitamos. A opção atual em priorização do transporte público, como constatação da falência do modelo de urbanismo adotado ao longo das últimas décadas, apresenta-se como a única alternativa presente para podermos resolver e planejar a cidade do futuro.

*(\*) Roberto Mazzilli Pelosini, Arquiteto e urbanista formado pelo Mackenzie. Diretor de Planejamento na Secretaria de Transportes e Mobilidade Urbana de Osasco - SP.*