

Os desafios da mobilidade urbana

Falta de planejamento e de políticas eficazes para o setor prejudicam milhões de brasileiros

Daniela Araújo

A maioria dos brasileiros já se sentiu prejudicada pelos problemas de mobilidade urbana. Reflexo de uma histórica falta de planejamento das cidades e das estruturas que garantem a circulação dentro e no entorno delas. As questões relacionadas à temática são muitas, e a discussão é de interesse popular.

Principalmente, porque afetam diretamente a rotina de milhões de pessoas que dependem das estruturas de mobilidade para se locomover de casa para o trabalho, para levar os filhos à escola ou mesmo ir e voltar para a universidade. Constroem-se ruas e avenidas, sem apresentar-se um plano que estime, por exemplo, a eficácia daquela intervenção nos próximos 10 anos. Ou ainda, o aumento na frota.

De acordo com dados do Departamento Nacional de Trânsito (Denatran), a frota de veículos de Pernambuco, por exemplo, cresceu 150% nos últimos 10 anos, saindo de pouco mais de 1 milhão

em março de 2006, para 2,7 milhões de veículos em março deste ano. O aumento expressivo, sobretudo na quantidade de automóveis e motocicletas, contribui para este cenário, que é constantemente questionado.

Os usuários de meios alternativos como a bicicleta também enfrentam desafios. É isso que relata o publicitário Anderson Juciel, que utiliza a bicicleta como meio de transporte há seis anos. “A relação entre ciclista e pedestre é mais tranquila. Já entre os ciclistas e os motoristas, é complicada. Alguns respeitam, outros não. Inclusive, já levei algumas fechadas no trânsito”, testifica.

O ciclista considera algumas mudanças que podem melhorar a mobilidade. “Utilizar as vias férreas, hoje inutilizadas, como ciclofaixas, e tentar criar ciclofaixas nas principais vias da cidade”, pontua.

Sobre o contexto, o arquiteto e urbanista Swami Lima destaca a influência de decisões históricas nas questões



atuais relacionadas à mobilidade urbana. “O Brasil ainda enfrenta as consequências da escolha por esse tipo de transporte, realizada a partir dos anos 50 e muito influenciada pelo modelo de urbanização americano, que priorizou as rodovias em detrimento das ferrovias”, destaca.

“Países continentais, como o nosso, não deveriam investir em apenas um modelo, para não correr o risco de esbarrar e limitar sua logística e potencial de crescimento. Sabe-se que as rodovias são essenciais, em qualquer local do planeta. Mas, há muito, deveríamos ter apostado em outros modais para favorecer o desenvolvimento econômico e regional”, complementa Lima.

O urbanista observa que o planejamento da mobilidade perpassa por diversas ações, que versam tanto sobre os transportes coletivos e incentivo ao uso de transportes não motores, além da requalificação das vias públicas.

“Creio que, para termos cidades mais sustentáveis, justas e inclusivas, é necessário repensar a forma que as pessoas se deslocam nos dias atuais. Como conseguimos caminhar nessa direção? A partir do investimento público e privado contínuo em espaços de circulação seguros e acessíveis, a começar pelas padronização de nossas calçadas, passando pela melhoria da infraestrutura física de suporte ao deslocamento por modais não poluentes, como a bicicleta, além de um transporte público de qualidade, com utilização de veículos que utilizem biocombustíveis, elétricos ou híbridos, em vias exclusivas, sempre que possível, e integradas a modernos sistemas de sinalização e semáforos inteligentes”, argumenta Lima.

Para que essa mudança ocorra, precisa-se, claro, da participação social. “Percebendo que o espaço urbano, em nossas cidades, é um bem comum e precioso, e que cidades sustentáveis, justas

e inclusivas, não são aquelas que concentram grande parte da renda em um único ou poucos lugares - o que é modelo de urbanização que gera segregação e exclusão, além de um permanente estado de insegurança. Vejo como um caminho, as experiências que buscam trazer o cidadão comum de volta à rua, a partir de ações simples que envolvem a melhoria nas condições urbanas do lugar, como iluminação, paisagismo, equipamentos e atividades que favorecem o encontro das pessoas e que vitalizam a cidade”, indica Lima.

A questão da mobilidade iria além, criando uma cultura sustentável dentro do território urbano. Reutilizando e recuperando áreas abandonadas ou socialmente degradadas, garantindo espaços locais de convívio social.

Para Mauricio Broinizi, que integra a equipe do Programa Cidades Sustentáveis, de São Paulo (SP), é papel fundamental “descentralizar as cidades, ter cidades policêntricas e, ao mesmo tempo, compactas. Isso significa um impacto em melhoria na qualidade de vida. Você vai levar emprego e renda mais próximo da população dos bairros. Junto desse emprego e renda, certamen-



“A relação entre ciclista e pedestre é mais tranquila. Já entre os ciclistas e os motoristas, é complicada. Alguns respeitam, outros não. Inclusive, já levei algumas fechadas no trânsito”

Anderson Juciel



Anderson Juciel, que utiliza a bicicleta como meio de transporte há seis anos, enfrenta problemas constantes nas vias

te irão serviços, irão equipamentos. O Estado precisa ter esse papel indutor, precisa fazer o planejamento, precisa conversar com o setor privado dizendo: nós queremos que se desenvolva tal região”.

Aí estariam inclusas as discussões sobre transporte público que, de forma recorrente, é alvo de críticas por parte dos milhares de brasileiros que utilizam os serviços diariamente.

“A referência brasileira em sistema de transporte está em Curitiba (PR), que começou seu processo de planejamento ainda nos anos 70, a partir da criação do Instituto de Pesquisas e Planejamento Urbano de Curitiba (IPPUC), um órgão técnico e apartidário, que reúne plane-

jadores da esfera pública e da universidade, e que criou e desenvolveu uma cultura urbana voltada para seus espaços públicos de circulação e de lazer (a partir da criação de uma rede de transporte com definições muito claras a respeito de sua mobilidade e uso do solo, com favorecimento e investimento contínuo em equipamentos e material humano). Isso trouxe melhoria direta para a qualidade de vida de seus moradores, o que, ainda hoje, encanta os visitantes pela sua capacidade de inovação e reinvenção a partir de seu sistema de transporte”, complementa Broinizi.

Um fator que contribuiria para o aprofundamento da crise urbana é o crescimento no número de bairros pe-

riféricos. É inviável visitar o parente no bairro vizinho caminhando. Precisa-se do auxílio de um transporte para diminuir as distâncias.

A partir das pressões por soluções efetivas, em 2012 o Governo Federal instituiu a política de mobilidade urbana (Lei Federal nº 12.587). Até então, não havia legislação específica para discutir os temas da área.

Nesse sentido, a questão é regulamentada e passa a pautar ações das diversas esferas governamentais, integrar os processos que envolvem os meios de transporte, somados a infraestrutura, visando a melhoria no deslocamento de pessoas e cargas dentro do território urbano. Dessa forma,



Foto: Diogenes Barbosa

fica em evidência a valoração dos transportes coletivos e também dos transportes não motorizados.

A Lei determina ainda que todas as cidades com mais de 20 mil habitantes devem elaborar seu plano de mobilidade urbana, sob pena de não receberem os repasses de recursos federais. Dados do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatísticas (IBGE) dão conta que metade das 5.572 cidades brasileiras possuem plano diretor em 2015. Esta mesma pesquisa levantou que 691 municípios estavam em fase de elaboração.

Questões práticas

Outro ponto discutido é em relação à requalificação do transporte urbano,

o qual, segundo recente pesquisa da Confederação Nacional da Indústria (CNI), está em queda quanto ao nível de satisfação dos usuários. O levantamento avaliou que, entre 2011 e 2014, o nível de satisfação caiu de 39% para 24%. Também foi avaliado o tempo utilizado nos trajetos, que aumentou em comparação a 2011, passando de 26% para 31% as pessoas que passam mais de uma hora no trânsito. Desta forma, otimizar a circulação de pessoas é medida prioritária que começa a mobilizar a sociedade, além das células do Estado.

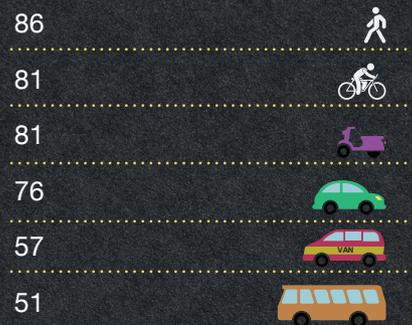
Para reverter esse cenário, se torna vital a coordenação das parcerias que viabilizem a melhoria dos serviços de transporte urbano, desde o fomento ao uso do transporte público. A mesma pesquisa da CNI apontou que a parcela da população que mais demora em seus trajetos é justamente aquela que faz uso do ônibus como transporte. Os motivos alegados pela escolha desse meio é que este seria o único meio disponível de locomoção, além do custo acessível.

A fim de mudar esta realidade, os investimentos em corredores exclusivos para esse veículo, como também a substituição da frota por veículos elétricos, ambientalmente sustentáveis, poderia contribuir para a otimização do serviço. Ora, com um transporte coletivo de qualidade, a sociedade é estimulada a deixar seus carros para momentos de lazer em família, desafogando assim o trânsito.

Um eficiente plano de mobilidade urbana vislumbra em suas diretrizes a melhor circulação de pessoas, sustentável e principalmente focando no estímulo às relações sociais, no estreitamento de laços. Dessa forma, a comunidade 'toma posse' de seu espaço público, como parte efetiva de sua organização.

Pessoas que andam de ônibus são as que passam mais tempo em seus deslocamentos diários

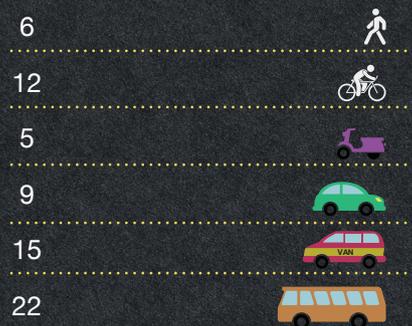
Até uma hora



De uma a duas horas



Mais de duas horas



A soma dos percentuais pode ser diferente de 100% por questões de arredondamento.

*Os valores foram calculados desconsiderando os percentuais de não-respostas (não sabe e não respondeu).

Fonte: Retratos da Sociedade Brasileira-Mobilidade Urbana/ Conselho Nacional da Indústria (2011-2014)