

MOBILIDADE URBANA: para início de discussão

Luiz Carlos dos Santos

A cidade, a partir do século X, enquanto suporte territorial de deslocamentos diários passa a se subordinar aos modos de transporte motorizados, os quais possibilitaram e ainda impulsionam o avanço da mancha urbana sobre a zona rural. Tal expansão acontece sobre o solo rural e a cidade perde gradativamente áreas verdes e a vitalidade de espaços públicos (ruas, praças, dentre outros tipos de logradouros). Atividades de produção e consumo condicionam o exercício da mobilidade urbana diária de milhões de pessoas e grande parcela desse contingente tem suas possibilidades de deslocamento condicionadas ao sistema de transporte coletivo, aspectos físicos da cidade, renda e distribuição das atividades no espaço.

As cidades, especialmente as áreas metropolitanas, são palco de sobreposições de condomínios, loteamentos, setores, polos comerciais e eixos de transporte que juntos conformam um tecido urbano congestionado, poluído.

No Brasil em especial, as metrópoles têm enfrentado sérios desafios com relação à mobilidade urbana, na medida em que a gestão do problema passa a extrapolar os limites físicos da cidade, atingindo a escala regional. Acrescente-se a isso, a desigualdade de renda e de distribuição do espaço urbano, que agrava o problema, sobremaneira, para as classes menos favorecidas da sociedade.

Portanto, considera-se tarefa emergencial identificar os fatores críticos do modelo de deslocamento, muitas vezes imposto pela conformação da estrutura urbana e por aspectos socioeconômicos, os quais devem subsidiar a elaboração de políticas públicas voltadas à mobilidade urbana sustentável.

Convém lembrar que os conceitos de sustentabilidade e desenvolvimento sustentável tiveram seu foco, originalmente, nas questões ambientais fazendo distinção entre crescimento e desenvolvimento: o primeiro, entendido enquanto ganhos quantitativos; e, o segundo ganhos qualitativos. O termo sustentabilidade abarca questões relacionadas aos produtos do bem estar social, na perspectiva de se proteger os recursos naturais e os sistemas ecológicos.

A discussão acerca da mobilidade urbana sustentável na Academia vem ocorrendo, motivada por preocupações crescentes quanto à qualidade de vida nas cidades. O termo mobilidade sustentável, ou transporte sustentável, foi introduzido pela OECD em 1996, revelando a importância de se repensar os atuais padrões de deslocamento centrados na utilização do automóvel individual. O desafio, segundo a OECD (1996), “[...] é encontrarmos

formas de satisfazer as nossas necessidades de transporte de maneira ambientalmente correta, socialmente justa e economicamente viável”. Nessa dimensão, o transporte sustentável seria o que contribui para o bem-estar econômico e social sem prejudicar a saúde humana e o meio ambiente. (OECD, 1996).

Corroborando Banister (2007) a mobilidade sustentável fornece um paradigma alternativo para investigar a complexidade das cidades, e estreitar a relação entre o uso do solo e o transporte. O mencionado autor entende também que para a efetivação e da mobilidade sustentável é importante que se equilibre a dimensão física (cidade e tráfego) com a dimensão social, buscando reduzir a necessidade de deslocamentos e incentivando a utilização dos modos de transporte não motorizados.

A propósito, translada-se de Carvalho (2014, p. 25), o que se segue: “Não é difícil verificar o quanto é complicado andar de ônibus, trem ou metrô. Basta ir às ruas. Veículos lotados, atrasados, alguns até mal conservados e, para completar, com passagens caras”. Continua o autor: “[...] também não é difícil constatar que o trânsito das grandes cidades piora a cada dia, em função do grande número de carros de passeio nas ruas, bem assim ônibus e motos, que se misturam e formam um emaranhado indescritível. E neste ano, quando o Brasil vive uma de suas grandes festas - a Copa do Mundo [...]”.

Aproveitando as ponderações de Carvalho (2014), a Copa do Mundo de 2014 vai iniciar-se a menos de um mês: a mobilidade urbana não se resume em transporte público. Algumas cidades desta Nação já deram exemplo de como minorar ou solucionar parte da problemática em tela: Curitiba, no Paraná. A mobilidade no que concerne à infraestrutura, naquela cidade, com a priorização de caneletas exclusivas para ônibus é uma realidade.

Entende-se que o velho problema de mobilidade urbana se resume na falta de planejamento a longo prazo. Os gestores públicos estão preocupados em aumentar a arrecadação com a venda de carros. O uso e a ocupação do solo devem ser alvos de intervenções estruturais de modo a reduzir a fragmentação e as baixas densidades do tecido urbano. Isso não se efetiva em curto espaço de tempo; requer a participação da sociedade, por meio de suas representações; o exercício da cidadania deve ser amplamente incentivado; as decisões não podem ser tomadas de cima para baixo porque não se trata de Política Governamental, mas, de Política Pública.

Ademais, áreas urbanizadas descontínuas separadas por áreas verdes, sejam elas Unidades de Conservação, parques ou apenas vazios, é uma realidade que se faz sentir no exercício da mobilidade urbana. E isto é sustentabilidade!

REFERÊNCIAS

BANISTER, David. *The sustainable mobility paradigm*. *Transport policy* n° 15. *Transport Studies Unit*, Oxford, UK: Oxford University for the Environment, 2008. p. 73-80

CARVALHO, Pedro. O Velho (novo) problema. In: **RBA**, Brasília, ano XXIV, n. 99, p. 24-28, mar./abri. 2014.



LUIZ CARLOS DOS SANTOS

www.lcsantos.pro.br