

IV enanparq

Encontro da Associação Nacional de Pesquisa e Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo
Porto Alegre, 25 a 29 de Julho de 2016

SESSÃO TEMÁTICA: MOBILIDADE URBANA, PROJETO URBANO E SOCIEDADE

Fabiana Izaga

**Programa de Pós-graduação em Urbanismo, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo,
Universidade Federal do Rio de Janeiro Prourb/ FAU-UFRJ
fabizaga@gmail.com**

Carlos Leite

**Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade Presbiteriana Mackenzie, FAU/ Mackenzie
carlos@stuchileite.com**

MOBILIDADE URBANA, PROJETO URBANO E SOCIEDADE

RESUMO

A mobilidade urbana vem sendo amplamente debatida na sociedade, sobretudo no contexto brasileiro, muito em virtude do expressivo crescimento das nossas cidades nos últimos cinquenta anos. A população urbana aumentou, assim como o número de deslocamentos, e as cidades se expandiram sem uma política integrada e contínua, que aliasse o setor de transportes ao planejamento urbano e ambiental. Embora tenha avançado bastante nos últimos cinco anos, a temática da mobilidade urbana ainda requer visões que possam ir além da engenharia de transportes e de tráfego, em geral centradas sobre a otimização e a operacionalidade do próprio serviço de transporte. Esta sessão temática busca refletir sobre a mobilidade urbana a partir de um olhar que aprofunde as possibilidades de integração entre as infraestruturas e o sistema de transportes públicos, o uso do solo urbano, os aspectos ambientais e a organização social do território das cidades brasileiras. Isto é empreendido através de quatro vieses de discussão. Um primeiro, de cunho conceitual, que investiga o projeto infraestrutural relacionado aos transportes urbanos como forma de atuação que responda não somente a um desempenho técnico, mas também socioambiental, tematizando a integração urbanismo e mobilidade. Um segundo, de natureza projetual, que busca definir estratégias espaciais para associar o planejamento da mobilidade urbana e o projeto urbano. Um terceiro, de caráter mais metodológico, que se apresenta por meio do estudo de indicadores que possam melhor identificar problemas e direcionar ações nas políticas públicas. E um quarto que vem suprir a ausência de pesquisa de levantamento sobre como e porque a população, em dez capitais brasileiras, faz uso do transporte ciclovário. O conjunto dessas reflexões evidencia a relevância das mobilidades como uma característica estruturante da sociedade contemporânea e o enorme passivo urbanístico-ambiental das nossas cidades, onde a mobilidade urbana exerce papel central para a sua requalificação.

Palavras-chave: Mobilidade Urbana, Projeto Urbano de Transportes, Desenvolvimento orientado pelo transporte (TOD).

URBAN MOBILITY, URBAN DESIGN AND SOCIETY

ABSTRACT

Urban mobility has been widely debated in society, particularly in the Brazilian context, much due to the significant growth of our cities in the last fifty years. Urban population increased, as well as the number of displacements, and cities have expanded without an integrated and continuous policy, that would ally the transportation sector to urban and environmental planning. Although much progress has been achieved in the last five years, the theme of urban mobility still requires visions that go beyond the traffic and transportation engineering, which generally focus on the optimization and operation of transportation service itself. This thematic session aims to reflect on the theme of urban mobility from a standpoint that deepens the possibilities of integration between infrastructure and public transportation system, urban land use, environmental aspects and social organization of the territory of Brazilian cities. This is undertaken through four biases discussions. A first of conceptual nature, which investigates the infrastructural project related to urban transportation as a means of action that addresses not only the technical performance, but also a socio-environmental one, approaching the issue of urban and mobility integration. A second approach, of design nature, seeks to define space strategies associating mobility plan and urban design. A third approach, with a more methodological focus, which is presented through the study of indicators that can better identify problems and point out actions in public policies. And a fourth approach that overcomes the lack of survey research on how and why the population in ten Brazilian capital cities, makes use of bicycle transportation. This set of reflections highlights the importance of mobilities as a structural feature of contemporary society and the huge urban and environmental liabilities of our cities, where urban mobility plays a central role in their requalification.

Keywords: Urban mobility, Transportation urban design, TOD (Traffic Oriented Development).

A mobilidade urbana vem gerando grande interesse como uma característica estruturante da sociedade contemporânea global. No contexto brasileiro, ela vem sendo amplamente debatida muito em virtude do expressivo crescimento das nossas cidades nos últimos cinquenta anos. A população urbana aumentou, assim como o número de deslocamentos, e as cidades se expandiram sem uma política integrada, e contínua, que aliasse o setor de transportes ao planejamento urbano e ambiental. Predominaram propostas de infraestruturas setoriais, que priorizaram o transporte individual em detrimento ao transporte público, e de forma hegemônica, o rodoviário, que contribuíram em muito para a segmentação sócio-espacial urbana. A disputa pelo espaço de circulação tem colocado os usuários em conflito permanente, onde ao domínio das vias pelo automóvel soma-se uma rede de transportes públicos insuficiente, trazendo a discussão sobre equidade na distribuição do espaço urbano e o direito à mobilidade pelo cidadão.

A complexidade do dinamismo da vida urbana contemporânea, aliada à escala inimaginável alcançada – tamanho territorial e populacional –, já há algumas décadas, transformaram as grandes cidades brasileiras em sinônimo de caos e ausência de qualidade de vida. Essa desfuncionalidade, marcada pelo desequilíbrio entre as funções diárias básicas (morar e trabalhar) e a mobilidade física é facilmente reconhecida nos dramáticos movimentos pendulares e contribui de forma efetiva para o maior sintoma – apontado frequentemente como campeão dos problemas urbanos por parte da população em todas as pesquisas – a enorme deficiência de mobilidade urbana. Corriqueiramente, nas últimas décadas, vê-se o endereçamento do problema às questões dos transportes públicos e das infraestruturas viárias, ou seja, das grandes obras que poderiam sanar o problema-sintoma.

Nas cidades brasileiras em geral, tradicionalmente se abdicou do enfoque urbanístico integrado – o desenvolvimento urbano planejado e as estratégias de organização territorial – em detrimento de um enfoque eminentemente viário e de transportes e, ainda assim, falho, pois raramente tem sido multimodal e integrado, portanto eficiente. Ou seja, tem-se tratado o sintoma (falta de mobilidade) com a medicação equivocada (medidas setoriais de transportes).

Ou seja, os espaços na cidade não estão isolados. E esse reconhecimento é central por trás da ideia de mobilidade urbana, ao considerar a interdependência das estruturas sociais e as dinâmicas dos fluxos, na sua capacidade atual e potencial de promover deslocamentos. Diferentes lugares urbanos estão conectados e relacionados um com o outro através de diversos sistemas e meios de transporte e comunicação, que constituem o pano de fundo técnico para múltiplas formas de mobilidade, que são fundamentais na dinâmica da vida urbana contemporânea. Por outro lado, há uma percepção compartilhada de que as

barreiras relacionadas à movimentação de pessoas, bens e informação estão na base do que significaria estar socialmente excluído, seja em nível local ou global.

As limitações advindas das dificuldades de se locomover, em especial nas grandes cidades brasileiras, é uma realidade que consome cada vez mais tempo e energia, que é experimentada de forma crescente, em menor ou maior grau, por toda a população. Aqueles que possuem meios para se adaptar, restringem suas atividades quotidianas a espaços bem infraestruturados e de fácil alcance, enquanto a maior parte da população está exposta a suportar longas jornadas no transporte para alcançar cumprir suas atividades rotineiras em nossas cidades. Estudos comparativos empreendidos a partir das pesquisas origem-destino – a principal fonte de dados que mede o padrão de deslocamentos urbanos – têm revelado um grau de imobilidade, no Rio de Janeiro e em São Paulo, que é quase o dobro de outras grandes cidades europeias. Ressalvas precisam ser feitas, por exemplo, no que tange às metodologias utilizadas, que no caso destas cidades, não mede os deslocamentos a pé em até 300 metros na primeira, e 500 metros na segunda. De todas formas, não há como não admitir a extensa e complexa agenda urbana à frente, onde em um necessário entendimento integral da dinâmica urbana é determinante uma análise compreensiva e detalhada das mobilidades.

A promoção de um ambiente urbano equilibrado e socialmente incluyente passa pela conjugação da política do setor de transportes ao planejamento urbano e ambiental e à gestão dos espaços públicos das cidades. A Política Nacional de Mobilidade Urbana foi definida pelo Ministério das Cidades por meio da Lei Federal No12.587 de 13 de janeiro de 2012, e traz avanços relacionados ao planejamento da mobilidade urbana nas cidades, com ênfase na integração da política de desenvolvimento urbano com as políticas setoriais de habitação, saneamento, planejamento e gestão do uso do solo. A Lei obriga municípios com mais de 20 mil habitantes a elaborem seus Planos de Mobilidade Urbana. No entanto, segundo informações do Ministério das Cidades, mais de 70% das capitais e cidades brasileiras acima de 500 mil habitantes, e 95% do total de municípios acima de 50 mil habitantes, não haviam conseguido finalizá-los no prazo definido de abril de 2015.

Embora tenha avançado bastante nos últimos 5 anos, a temática da mobilidade urbana ainda requer visões que possam ir além da engenharia de transportes e de tráfego, que em geral se centram sobre a otimização e a operacionalidade do próprio serviço transporte. O campo da arquitetura e urbanismo tem em muito a contribuir para a integração entre planejamento do território e mobilidade urbana, assim como no desenho das infraestruturas e dos equipamentos de transporte e sua interface com os espaços públicos e privados. O planejamento de uma rede de transporte multimodal, integrada ao solo urbano, poderá

induzir transformações locais de desenvolvimento urbano, contribuindo para a formação e fortalecimento de centralidades. A consideração dos atributos ambientais do território é fundamental para a compreensão das possibilidades de articulação do sistema de transporte a uma cidade ambientalmente equilibrada.

As pesquisas reunidas nesta sessão temática buscam discutir as possibilidades de integração entre as infraestruturas e os sistema de transportes públicos, o uso do solo urbano, os aspectos ambientais e a organização social do território das cidades brasileiras. Isto é empreendido através de quatro vieses de discussão. O primeiro deles possui marcado cunho conceitual, ao buscar investigar o projeto infraestrutural como forma de atuação que responda não somente a um desempenho técnico, mas também socioambiental. No artigo **“Infraestrutura de transporte, vetor de urbanidade”**, **Camille Reiss e Marcos Fávero** discutem a necessidade de elaboração de novas estratégias para as infraestruturas, que passariam a ser tributárias de um caráter “glocal”, entendido como aspecto que reuniria em simultâneo, as escalas global e local da cidade: aliando desempenho e urbanidade. A investigação contribui para uma discussão renovada do tema da infraestrutura na cidade a partir do campo disciplinar da arquitetura e do urbanismo. Em geral relacionadas às engenharias, as infraestruturas são comumente vistas como linhas abstratas ou, por vezes, como “obras de arte”, em suposta alusão às qualidades artísticas buscadas em sua expressividade técnica e material. Sabe-se muito bem dos impactos nocivos que determinadas “obras de arte” impingiram sobre algumas áreas centrais das cidades brasileiras, desconhecendo as pré-existências e deixando de lado qualquer outro aspecto que não fosse aquele de otimização dos fluxos. A discussão aportada por Reiss e Fávero é muito oportuna, tendo em vista o novo ciclo de desenvolvimento urbano das cidades brasileiras, no qual novas linhas de BRT's, VLT's, monotrilhos e afins podem impactar sobre os tecidos urbanos. Para exemplificar a argumentação, os autores elaboram uma análise sintética de algumas áreas sobrando no tradicional bairro de Madureira, cortado pelo recém implementado BRT Transcarioca, na zona norte do Rio de Janeiro.

Um segundo viés de discussão é empreendido por outros dois artigos de autoria de **Marlon Rubio Longo**, e **Flávio Tavares Brasileiro**, intitulados **“São Paulo, redes planejadas e seus hubs: estratégias para associar mobilidade e projeto urbano”** e **“Plano de mobilidade urbana: um modelo conceitual para o centro histórico de João Pessoa”**, respectivamente. Estes artigos trazem uma discussão de natureza mais projetual, ao buscar definir estratégias espaciais para associar o planejamento da mobilidade urbana e o projeto urbano. Enquanto Marlon Longo, tendo como base a cidade de São Paulo, busca estabelecer um método compreensivo, de aproximações, para a definição de estratégias de

toda o sistema de transportes; Flávio Tavares Brasileiro se propõe a formular um modelo, que sintetize formas de intervenção em centros de caráter histórico. A pesquisa de Longo possui dois enfoques complementares: a primeira problematiza a relação entre infraestrutura de mobilidade e o território, mostrando os desequilíbrios existentes em São Paulo entre a distribuição da rede e a mancha urbana metropolitana; a segunda é propositiva, abordando a importante inserção urbana dos *hubs* de mobilidade, construindo critérios para definição de áreas potenciais para desenvolvimento de projetos urbanos. Também construindo um processo analítico-propositivo no contexto do Centro Histórico de João Pessoa, Brasileiro elabora uma proposta (plano de mobilidade) questionando: até que ponto as inserções de BRT nestes territórios se tornam eficientes ou revelam-se como elementos de desfiguração das características históricas do centro. O artigo ainda se propõe a elaborar um quadro metodológico referencial para a elaboração de propostas de intervenção urbana com enfoque em transporte.

Um terceiro viés, de caráter mais metodológico, se apresenta por meio do estudo de indicadores que possam melhor identificar problemas e direcionar ações nas políticas públicas. O artigo **“Mobilidade urbana em Vitória (ES): metodologia e indicadores” de Renata Morandi Lórá e Martha Machado Campo** traz a cuidadosa elaboração de um Indicador de Mobilidade Urbana Sustentável (IMUS), resultado do agrupamento de quatro temas principais: acessibilidade, infraestrutura de transporte, tráfego e circulação urbana e sistema de transporte urbano. A grande validade do estudo reside na sua interface com aplicativo de geoprocessamento, permitindo espacializar índices abstratos de forma ágil. O índice e os indicadores podem dar o desejável suporte no desenvolvimento de políticas públicas, especialmente em territórios carentes. O artigo de **Paula Katakura e Caio Rubens Gonçalves Santos**, intitulado **“Mobilidade e indicadores de infraestrutura”** agrega à discussão dos indicadores, partindo do exemplo da Cidade de São Paulo. O recente Plano de Mobilidade de São Paulo é o estudo de caso dos autores, trazendo a importância do uso e padronização de indicadores de infraestrutura de transporte e o sistema de mobilidade urbana em grandes centros urbanos. Diversos aspectos do urbanismo e ordenamento do território (densidades, por exemplo) devem ser sistematizados como indicadores e tornarem-se instrumentos importantes na comparação de diferentes territórios e na previsão dos potenciais impactos, como os propostos no também recente Plano Diretor Estratégico da cidade que propõe conjugar adensamento urbano e sistemas de transporte nos eixos de mobilidade e estruturação urbana.

O quarto viés de discussão, apresentado no artigo **“Transporte ciclovitário nas cidades brasileiras: motivações e desafios” de Victor Andrade, Filipe Marino e Juciano**

Rodrigues vem suprir a ausência de pesquisa de levantamento sobre como e porque a população, em dez capitais brasileiras, faz uso do transporte cicloviário. Sua abrangência nacional, considerando cidades de todas as regiões do país, é merecedora em si de destaque. As pesquisas domiciliares origem-destino são em geral formatadas para alimentar matrizes direcionadas para o transporte motorizado, ignorando a importância da bicicleta e do andar a pé nas dinâmicas urbanas. Nessas pesquisas, levanta-se os motivos das viagens, desconsiderando a complexidade atual dos múltiplos deslocamentos presente na atual dinâmica urbana. Ao definir as categorias de perfil do ciclista e motivações, a pesquisa em tela dá margem ao levantamento de resultados mais ricos qualitativamente, além de considerar variações culturais de cada meio urbano.

O conjunto abrangente destas reflexões evidencia a relevância das mobilidades como uma característica estruturante da sociedade contemporânea e o enorme passivo urbanístico-ambiental das nossas cidades, onde a mobilidade urbana exerce papel central para a sua requalificação. Espera-se, desta forma, contribuir para o incentivo do aprofundamento das discussões aqui apresentadas sobre a mobilidade urbana, assim como fomentar outras novas, que agreguem novas relações, para construir uma reflexão que corresponda aos aspectos multidimensionais, característicos do campo da arquitetura e do urbanismo.