



MOBILIDADE URBANA E QUALIDADE DE VIDA: DO PANORAMA GERAL AO CASO DE GOIÂNIA

Erika Cristine Kneib¹

As cidades enfrentam, a cada dia, questões mais difíceis e desafiadoras relacionadas à mobilidade das pessoas, que vêm comprometendo a qualidade de vida urbana: aumento do número de veículos individuais motorizados, aumento dos acidentes, aumento da poluição, degradação ambiental, dentre outros aspectos, gerando dificuldades crescentes de deslocamento. O sistema de transporte proporciona o deslocamento das pessoas, enquanto a organização territorial e das atividades sobre o território produz e atrai os fluxos que devem ser atendidos por este sistema. Assim, tais elementos – sistema de transportes e atividades – são os basilares a serem planejados e analisados quando se trata de mobilidade urbana.

Contudo, existe uma série de variáveis que impactam e são impactadas pela mobilidade urbana, seja de forma direta, como os sistemas de transporte e o uso e ocupação do solo; ou indireta, como variáveis ambientais, econômicas, ligadas à saúde, sociais, dentre outras. Essa multiplicidade de variáveis, e suas políticas relacionadas, têm gerado um desafio tão complexo para a melhoria da mobilidade, quanto a gestão da própria cidade. Nesse sentido, o presente trabalho traz abordagens sobre o panorama atual da mobilidade nas cidades brasileiras, adotando como foco Goiânia e sua Região Metropolitana, assim como procura provocar uma reflexão sobre o tema e apresentar sete diretrizes para a melhoria da mobilidade, voltadas ao caso de Goiânia.

¹ Professora da Universidade Federal de Goiás.
E-mail: <erikacristine@gmail.com>.

O que significa mobilidade urbana?

São diversos os conceitos e definições relacionados ao termo mobilidade, principalmente no Brasil. Trata-se de um termo recente, de certa forma, que se relaciona à capacidade de deslocamento das pessoas e bens, nas cidades, cujas variáveis intervenientes, contudo, são tão complexas quanto as variáveis que constituem a própria cidade. Assim sendo, a consolidação e apreensão desse conceito, e de seus aspectos correlatos, ainda constitui um desafio. Inicialmente utilizado como sinônimo de transporte, hoje já se tem um consenso de que a busca por uma mobilidade urbana de maior qualidade, ou mais sustentável, deve considerar uma série de variáveis que impactam os deslocamentos nas cidades, e deve basear-se na priorização e valorização dos modos coletivos e não motorizados de transporte.

Indubitavelmente, um marco na questão da mobilidade urbana ocorreu em 2012, com a publicação da Lei Federal 12.581 (Brasil, 2012), ou Lei da mobilidade, que institui as diretrizes da política federal de mobilidade urbana. Segundo a citada lei, a mobilidade urbana é considerada a condição em que se realizam os deslocamentos de pessoas e cargas no espaço urbano.

Em meio à diversidade de conceitos e definições existentes, pode-se afirmar que o cenário atual da mobilidade nas cidades brasileiras tem origens e naturezas diversas. A mobilidade está muito ligada à articulação e união de políticas de transporte, circulação, acessibilidade, trânsito, desenvolvimento urbano, uso e ocupação do solo, dentre outras. Essa multiplicidade de políticas, que afetam e são afetadas pela mobilidade das pessoas, confere a este tema uma noção da sua complexidade. Lembrando que políticas de segurança, ambientais, culturais, educacionais, dentre tantas outras, possuem reflexos na mobilidade das pessoas, de forma direta, ou indireta.

Questiona-se, então, se a mobilidade é uma política, ou se é o resultado de um conjunto de políticas. Essa complexidade é elevada ainda, quando se insere a discussão da mobilidade na busca por cidades sustentáveis, incluindo-se a sustentabilidade econômica, social e ambiental. O resultado desse conjunto de políticas, que impactam a mobilidade, interfere na capacidade de deslocamento das pessoas, e essa capacidade é majorada na medida em que existem oportunidades de deslocamento, com qualidade. Nesse âmbito insere-se a relevância do entendimento, apreensão e efetiva adoção de um conceito de mobilidade e das consequências da adoção desse conceito, seja como uma política pública, seja como o resultado de um conjunto de políticas que visem proporcionar a melhoria da capacidade de deslocamento na cidade, sempre calcadas na premissa da melhora da ambiência da cidade e da qualidade de vida urbana.

Por que é tão difícil melhorar a mobilidade nas cidades?

Mesmo cientes de toda a complexidade de relações e de todas as variáveis que envolvem o tema no cenário contemporâneo, a principal solução para a melhoria da mobilidade nas cidades não é tão complexa de ser respondida: deve apoiar-se na reversão da matriz modal atual – que se baseia no deslocamento motorizado individual – a partir da priorização e valorização dos modos coletivos e não motorizados de deslocamento. Mas então por que este é um dos grandes problemas das cidades contemporâneas? Porque a melhoria da mobilidade pressupõe uma quebra de paradigma adotado nas cidades atuais.

Romper com um modelo adotado nas cidades mundiais, e notoriamente nas brasileiras, é sempre um fato complexo. O modelo adotado hoje se baseia em garantir a fluidez e o espaço para os automóveis. E a sociedade tem arcado com altos custos e externalidades negativas por conta dessa opção. O número de veículos individuais é crescente. Em grande parte das cidades brasileiras, planejadas ou não, já existem altos níveis de congestionamento

viário. Isso significa que a capacidade das vias está abaixo do número de pessoas que desejam se deslocar em veículos motorizados individuais.

Cabe destacar que muitas cidades planejadas tinham como premissa de eficiência garantir a circulação das pessoas, destinando, para isso, amplos e generosos espaços para a circulação de veículos. Porém, mesmo cidades que possuem uma grande infraestrutura viária, que antigamente era sinônimo de garantia da fluidez dos veículos, hoje já enfrentam grandes congestionamentos. Um caso símbolo é Brasília. Mas então por que até mesmo em Brasília, planejada “para a circulação eficiente”, hoje se enfrentam longos congestionamentos?

Trata-se de uma questão matemática: é impossível resolver a equação demanda e oferta para os automóveis. É apenas uma questão de tempo, paralela ao crescimento da cidade. Quanto mais vias são abertas para que os automóveis circulem, mais pessoas adquirem autos, se deslocam com eles, e mais espaços são demandados. Além de ser um investimento muito oneroso para as escassas verbas públicas, é uma ação que não resolve. Não é possível, em uma cidade que cresce, garantir toda infraestrutura necessária para que todos os seus moradores possam se deslocar, com qualidade, ao mesmo tempo, com seus veículos motorizados individuais.

Então, a complexidade começa por aí: como convencer uma sociedade acostumada a comprar e valorizar seus carros e motos, que eles são prejudiciais para a cidade? Como convencer a economia industrial e urbana que o número de carros e motos, produzidos e vendidos, precisa parar de crescer? Como convencer uma sociedade acostumada a retirar seu carro da garagem na hora que lhe convém, deslocar-se na hora que convém, e estacionar na porta da atividade que irá fazer, como lhe convém, que isso precisa mudar? Como convencer uma sociedade que a cidade precisa ser coletiva, que os espaços públicos precisam ser coletivos, que utilizar sempre o automóvel para todos os deslocamentos, a altas velocidades ou embriagado, causa acidentes, se essa sociedade sempre valorizou o proprietário e o usuário do automóvel?

Então, o primeiro grande desafio, quando se fala em mobilidade, é este: quebrar o paradigma, cercado pela cultura, de valorização do automóvel. O segundo passo consiste em investir e implementar efetivamente ações e infraestruturas que privilegiem e valorizem os modos coletivos e não motorizados – paralelamente à restrição da utilização do veículo motorizado individual – em conjunto

e de forma articulada. E um terceiro passo, fundamental, consiste em organizar o território de forma articulada com os demais sistemas, de modo a minimizar a necessidade de deslocamentos e a potencializar o aproveitamento dos sistemas de transporte e das redes existentes.

O caso de Goiânia: um futuro promissor?

Goiânia, capital do Estado de Goiás, não foge à regra brasileira. É uma cidade que já ultrapassou um milhão de habitantes e que, inserida em sua região metropolitana, pode contar com mais de dois milhões. Uma cidade dinâmica, com uma economia pujante, com belas paisagens e uma qualidade de vida que vem sendo extremamente prejudicada pelo excesso de veículos motorizados individuais, que traz, como consequência, todas as externalidades negativas associadas. Goiânia passou por diversos processos de planejamento, culminando na produção de Planos Diretores para a cidade. Sobre a abordagem associada a elementos relacionados à mobilidade nos Planos, cabe destacar, por exemplo, que no Plano da Cidade de 1938, priorizavam-se as avenidas principais e abordagens sobre largura das vias. No plano de 1964 priorizava-se o sistema viário. Nos planos de 1964 e 1992 chega-se a mencionar o transporte coletivo, mas a prioridade são novamente as vias. Apenas no último plano diretor, de 2007, é que se verificam abordagens sobre pedestres, ciclovias, acessibilidade, baseando-se em estratégias de adensamento em corredores de transporte, com prioridade para os ônibus.

Todavia, apesar de uma legislação que contempla a necessidade e uma mudança de paradigma, efetivamente a cidade ainda não conseguiu avançar a contento. Apesar de o Plano Diretor de 2007 (Prefeitura Municipal de Goiânia, 2007) garantir a prioridade dos deslocamentos não motorizados sobre os motorizados, e dos coletivos sobre os individuais, não se observam ações e investimentos que corroborem tal assertiva. Apesar de uma grande potencialidade para o uso da bicicleta como modo de deslocamento, não existe uma política, ou ações efetivas, que procurem favorecer essa potencialidade para os curtos e médios deslocamentos; e, quanto ao pedestre, em grande parte das calçadas, e no próprio gerenciamento de tráfego, ele é muito pouco considerado. Pode-se destacar ainda que, apesar de o Plano afirmar que o transporte coletivo é a modalidade preferencial de deslocamento motorizado no município, não se observam investimentos públicos, notoriamente em infraestrutura, para que

os ônibus não concorram por espaço com os automóveis, o que prejudica demasiadamente a qualidade do serviço.

Mas sempre existe esperança para uma cidade tão promissora. Nos últimos anos, observam-se significativos avanços. Cresce a mobilização da sociedade goiana, relacionada às questões da mobilidade, em busca de recuperar, ou manter, sua boa qualidade de vida. Podem ser destacadas iniciativas da sociedade civil, como o Fórum de Mobilidade, o Movimento pelo Direito ao Transporte – MDT, a consolidação de movimentos e associações, a participação de universidades e institutos em discussões e projetos sobre a temática, dentre outras ações, que têm contribuído para a formação de uma nova opinião e um novo conceito relacionado à melhoria da mobilidade, até então pouco conhecido pelo senso comum. O transporte coletivo metropolitano adquiriu consistência técnica e jurídica e hoje é gerido por um sistema tecnológico de referência. Cabe destacar ainda o consenso municipal, estadual e federal – que muitas vezes é um assunto muito complexo e difícil de ser alcançado – sobre projetos convergentes e estruturadores do transporte coletivo a serem construídos com recursos federais.

Considerações finais pautadas nas 07 Diretrizes

Nesse contexto de desafios promissores, a seguir apresentam-se sete diretrizes para a melhoria da mobilidade no contexto de Goiânia e sua Região Metropolitana, levando-se em consideração as especificidades e realidades locais, no âmbito urbano, social, de gestão, econômico e ambiental. Tais diretrizes, caso consideradas, efetivamente transformadas em políticas, ações, investimentos e infraestrutura, articuladas e em conjunto, virão a melhorar sobremaneira a mobilidade na capital.

(1) Melhorar o transporte coletivo a partir da implantação de corredores preferenciais

O transporte coletivo tem se mostrado uma das principais soluções para o problema da mobilidade nas grandes cidades. Priorizar e valorizar este modo demanda a implantação de uma infraestrutura que efetivamente o favoreça. Os ônibus precisam ser vistos como prioridade no trânsito, e não podem mais concorrer diretamente com os automóveis. Assim, para garan-

tir a prioridade coletiva no espaço urbano, devem ser adotados corredores preferenciais para os ônibus – os denominados Bus Rapid System, ou BRS – notadamente nas vias arteriais (ou mais importantes) da cidade, o que garantirá maior velocidade operacional aos veículos, diminuindo os atrasos e melhorando a qualidade do sistema. Em paralelo à implantação do BRS, deve ser dada atenção especial às calçadas que margeiam os corredores, aos pontos de embarque e desembarque e aos terminais, garantindo a acessibilidade e a espera, em condições adequadas, aos usuários do transporte coletivo.

(2) Priorizar o pedestre

Todos somos pedestres em alguma parte do nosso deslocamento. Garantir um percurso adequado para que o pedestre possa deslocar-se, com qualidade e segurança, privilegia 100% da população de uma cidade. Implantar calçadas adequadas, ou corrigir as existentes tornando-as acessíveis, requer a adoção de uma largura suficiente para a circulação e um pavimento que não derrape e não trepide. Requer ainda retirar os obstáculos que possam atrapalhar um percurso livre, percurso este que permita um deslocamento sem dificuldades e em segurança, inclusive aos cadeirantes ou deficientes visuais.

(3) Garantir infraestrutura para os ciclistas

A bicicleta pode substituir, com facilidade, os automóveis para percursos de curta e média distância, sendo indicada para percursos urbanos de até 8 km. Trata-se de um modo de transporte que não polui e não degrada a cidade e melhora a saúde. Portanto, garantir a infraestrutura adequada para que a bicicleta se torne uma oportunidade de deslocamento, com qualidade e segurança, é fundamental. A infraestrutura para bicicleta demanda um planejamento de vias cicláveis – que incluem

ciclovias, ciclofaixas e vias compartilhadas – acompanhada de paraciclos, bicicletários e vestiários em locais estratégicos; e pode ainda ser potencializada a partir da integração com o transporte coletivo.

(4) Regular os estacionamentos

O espaço viário tem sido mais demandado e ficado mais escasso a cada dia. Assim, nas principais vias das cidades – as vias arteriais – é necessário que seja priorizado o fluxo dos veículos em detrimento apenas à sua parada. O estacionamento em vias públicas com alta demanda funciona como um elemento redutor de capacidade da via, prejudicando a fluidez. Uma faixa da via destinada a estacionamento beneficia um número limitado de pessoas, enquanto a mesma faixa destinada à circulação beneficia um número muito maior, contribuindo para a melhoria da fluidez na via.

(5) Melhorar o trânsito

É necessário que o espaço viário seja planejado, projetado e gerido por regras: que se priorizem a implantação e manutenção da sinalização viária vertical e horizontal; que se controle a velocidade dos veículos por meio de recursos tecnológicos e medidas de moderação de tráfego; que os semáforos possam ser automatizados de forma a tornar a rede semaforica mais eficiente; e, por fim, que essas medidas sejam fiscalizadas de forma efetiva e as penalidades decorrentes da fiscalização sejam aplicadas com um caráter educativo e punitivo.

(6) Implantar projetos estruturantes para o transporte coletivo: o BRT e o VLT

Os sistemas de transporte coletivo podem melhorar muito a mobilidade das pessoas nas cidades. Para tal, podem ser adotadas tecnologias distintas, dependendo

das variáveis locais e da demanda. Goiânia possui dois projetos estruturantes para o transporte coletivo: o Bus Rapid Transit – BRT, para o eixo norte-sul da cidade, e o Veículo Leve sobre Trilhos, ou VLT, para o eixo leste-oeste, que contribuirá para requalificar toda a Avenida Anhanguera. Esses projetos, articulados entre si e com os BRS, que procuram contemplar ainda a melhoria da ambiência urbana das áreas lindeiras aos sistemas – incluindo-se calçadas e paisagismo, e a melhoria dos elementos componentes do sistema, como pontos de embarque e desembarque, estações e terminais –, tendem a criar um espaço urbano agradável e valorizado, que trará uma significativa melhora para a qualidade de vida na cidade.

(7) Planejar a mobilidade urbana

Os sistemas de transporte e o uso do solo de uma cidade são os elementos que impactam diretamente a mobilidade das pessoas. Assim, planejar como a cidade deverá se desenvolver, e como estará conectada às infraestruturas e sistemas de transporte, existentes ou a serem implementados, torna-se um elemento chave para garantir a melhoria da mobilidade. Para tal, é necessário que os poderes municipais e estadual priorizem, em sua composição, órgãos com estrutura e pessoal técnico capacitado para pensar a cidade e a mobilidade urbana. Soma-se a isto a necessidade de elaboração e finalização, no prazo de 03 anos, de Planos de Mobilidade Urbana, conforme estabelecido pela Lei Federal 12.587/2012, a Lei da Mobilidade.

Referências

Brasil (2012) *Lei nº 12.587, de 3 de janeiro 2012*. Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana.

Prefeitura Municipal de Goiânia (2007) *Lei complementar nº 171, de 29 de maio de 2007*. Dispõe sobre o Plano Diretor e o processo de planejamento urbano do Município de Goiânia e dá outras providências.

