

01 a 04 de outubro de 2018

Evento: XXVI Seminário de Iniciação Científica

MOBILIDADE URBANA: COMPREENDER O TRÂNSITO E SUAS RELAÇÕES COM O CIDADÃO¹

URBAN MOBILITY: UNDERSTANDING TRANSIT AND ITS RELATIONS WITH THE CITIZEN

Luísa Zamin², Guilherme Datsch³, Guilherme Barbosa Venerai⁴, Daniel Brendow Teixeira Rocha⁵, Tarcisio Dorn De Oliveira⁶

¹ Artigo realizado na disciplina de Introdução a Arquitetura e Urbanismo

² Acadêmica do Curso de Arquitetura e Urbanismo

³ Acadêmico do Curso de Arquitetura e Urbanismo

⁴ Acadêmico do Curso de Arquitetura e Urbanismo

⁵ Acadêmico do Curso de Arquitetura e Urbanismo

⁶ Professor dos Cursos de Arquitetura e Urbanismo e Engenharia Civil

INTRODUÇÃO

O fluxo mobilístico de uma cidade depende da organização do espaço na qual ela foi criada. Em uma metrópole, por exemplo, a falta de planejamento urbano compromete o fluxo de automóveis em uma via, aumentando o tempo do percurso. Comprova-se o fato de que é essencial a organização do espaço urbano de forma consciente, tendo em mente a taxa de crescimento populacional.

A desorganização do meio urbano traz diversos problemas, como por exemplo o excedente de pessoas, veículos e rotas que de certa forma, atrasam o trânsito. Dentre esses aspectos o aumento diário do fluxo de automóveis está diretamente ligado com a expansão populacional. Uma família de quatro pessoas, na qual todas tem mais de 18 anos, é provável que pelo menos duas tenham o seu próprio carro. Isso mostra que quanto mais indivíduos utilizam seu próprio carro, mais veículos irão estar nas ruas aumentando o tráfego.

O objetivo geral dessa pesquisa é analisar o trânsito urbano existente no Brasil trazer alternativas viáveis que são aplicadas em outros países. Para corroborar com a ideia geral, alguns dos intuits são analisar padrões históricos da mobilidade urbana, compreender o trânsito brasileiro existente e as relações entre o cidadão e o trânsito.

METODOLOGIA

A metodologia utilizada fundamenta-se na pesquisa bibliográfica com o auxílio de livros objetivando a análise do conhecimento e contrapondo ideais de autores com a finalidade de ter uma maior percepção sobre o princípio da mobilidade urbana, o funcionamento das cidades e alternativas viáveis ao Brasil.

RESULTADOS E DISCUSSÃO

O que é Mobilidade Urbana

Conforme Pires e Pires (2016), a dinâmica social e econômica, bem como o setor privado e o

01 a 04 de outubro de 2018

Evento: XXVI Seminário de Iniciação Científica

Estado são alguns dos fatores que determinam a forma de construção de uma cidade. O crescimento desordenado e o processo de industrialização provocam a exclusão e segregação que nos remetem a necessidade de reorganizar o espaço urbano.

O deslocamento dos cidadãos depende de como a cidade está organizada territorialmente e é vinculada às atividades que se desenvolvem neste espaço urbano. Em metrópoles onde há uma disputa entre pedestres, condutores e usuários de veículos motorizados particulares ou coletivos, a dificuldade de circulação se reflete em prejuízo à saúde física e mental, declínio na qualidade de vida, aumento na despesa com energia, logística e transporte de produtos e prestação de serviços, o que acaba por afetar o custo de bens e serviços.

Rubim e Leitão (2013) observam que a preocupação com mobilidade urbana existe desde o início do século XIX, época em que a maior parte dos deslocamentos era realizada através da utilização de animais. Na cidade de Nova York a frota de equinos beirava os duzentos mil cavalos.

Devido à generalização deste tipo de transporte estabeleceram-se problemas sociais e sanitários. Em 1890 esta vertiginosa frota de animais produzia cerca de duas mil toneladas de dejetos por dia. Além do prejuízo à saúde da população, devido à proliferação de vetores de doenças como moscas e ratos, observou-se que os congestionamentos dobraram entre os anos de 1885 e 1905. Uma solução definitiva para estes problemas só seria encontrada no início do século XX com a disseminação do uso do automóvel.

No Brasil, a partir da década de 1930 com a redução da agricultura associada às principais atividades econômicas, teve início o processo de êxodo rural, levando a predominância urbana e deslocando o eixo populacional. Porém a falta de infraestrutura mínima para recepção deste grande número de pessoas fez com que parte significativa da população não obtivesse acesso aos benefícios da urbanização.

Desta forma, visando maior igualdade social, várias reivindicações e apelos da sociedade civil exigiram uma solução por parte do Estado, que regulamentou os artigos 182 e 183 da Carta Magna. A política urbana tinha como objetivo dar ordem ao desenvolvimento das cidades, visando garantir de forma satisfatória o direito à terra urbana, à moradia, ao saneamento ambiental, infraestrutura urbana, trabalho, lazer, ao transporte e aos serviços públicos, para presentes e futuras gerações (PIRES; PIRES, 2016).

Apesar das determinações da Política Nacional de Mobilidade Urbana (2012), atualmente apenas 55,3% dos municípios com mais de 500 mil habitantes possuem um Plano de Mobilidade. No entanto, considerando os 5.564 municípios do país, este percentual cai consideravelmente para apenas 3,8 pontos. A mobilidade urbana sem dúvida tem papel fundamental para o desenvolvimento da cidade e da qualidade de vida da população, onde segundo Carvalho (2016), as condições utilizadas tanto para o transporte de mercadorias, como para o deslocamento de pessoas impactam diretamente na sociedade. Isto ocorre através do aumento no número de acidentes, poluição e congestionamentos, afetando principalmente os mais pobres que geralmente moram em regiões mais afastadas, longe das oportunidades urbanas. Sendo assim, um sistema de locomoção precário contribui para o aumento dos níveis de desigualdade social, impactando diretamente sobre a renda, lazer, condições de estudo e tratamentos de saúde.

O Trânsito nas cidades

As demasiadas tarefas que uma família de classe média tem de realizar durante o dia ocasionam

01 a 04 de outubro de 2018

Evento: XXVI Seminário de Iniciação Científica

em diferentes viagens, que podem ser realizadas por meio de transportes públicos, carros, motocicletas, bicicletas ou mesmo a pé. O implemento de tantos percursos no meio urbano gera o trânsito. Porém, o mesmo já existe muito antes do que se pensa, tendo seus primeiros registros feitos na Roma antiga.

A criação do automóvel no século XIX aumentou o número de problemas no tráfego urbano, como o aumento da poluição, acidentes, congestionamento e barulho. Justaposto a isso fez-se necessária a criação de uma legislação para reger um fluxo tão grande de pessoas e veículos, que se difere desde a classe social em que a família se encontra até o local onde a mesma reside.

O grande fluxo de veículos no trânsito do Brasil

A realidade em que o Brasil se encontra quando trata-se do assunto trânsito é quase caótica, ou seja, há uma desorganização. É perceptível que a cada ano que se passa há um aumento significativo do número de veículos circulando pelas cidades. Os meios de transporte privados são os mais encontrados por trazerem mais praticidade. Segundo o jornal O Globo, a divisão do transporte no cenário brasileiro se dá da seguinte forma, 36,8% dos indivíduos vão a pé, 30,9% utilizam o carro ou a moto, 28,8% usam o meio público e apenas 3,4% das pessoas vão de bicicleta.

É perceptível com essa informação que as cidades estão repletas de veículos, gerando o famoso “engarrafamento”. Nem todos os lugares possuem espaço suficiente para a quantidade de veículos que nela reside. Isso irá acarretar em uma superpopulação, causando um congestionamento.

Certamente pensando nos grandes impactos que o aumento do fluxo de veículos causa em uma cidade média ou grande devemos começar a refletir sobre maneiras que podemos fazer para evitar esses problemas. Em vários municípios há projetos como por exemplo o “Vá de Bike”, na qual sua temática traz a bicicleta como um meio de amenizar o grande movimento. (DE PAULA; BARTELT, 2016).

Em contraposição a isso deve-se levar em conta que muitos locais não possuem ciclovias e nem sinalização, impedindo que o ciclista ande de bicicleta com segurança. Em vários países há alternativas interessantes em relação a reduzir o fluxo de veículos, mas infelizmente nem todas podem ser aplicadas no Brasil pois há vários aspectos como clima e população devem ser levados em consideração. Todavia, foi aplicado uma outra possibilidade de locomoção na cidade de Bogotá na Colômbia que poderia ser implementada.

A ideia dos colombianos foi a inserção de um Bus Rapid Transit (BRT), sigla em inglês que significa ônibus de trânsito rápido. Por incrível que pareça ele foi inspirado em um modelo que existe na cidade de Curitiba, capital do Paraná, no próprio Brasil. A partir da implementação do BRT foi restrito o uso de automóveis em locais que ele iria passar, para fazer com que as pessoas utilizassem esse meio de transporte. Outro objetivo deles era aumentar as áreas de vegetação na cidade, o que faz de Bogotá uma cidade muito bonita e arborizada. (CENTRO DE ESTUDOS E DEBATES ESTRATÉGICOS CONSULTORIA LEGISLATIVA, 2015).

Não é necessário ir muito longe do próprio Brasil para encontrar outras medidas de reduzir a quantidade de veículos, como foi o caso de Curitiba e Bogotá, mas para isso há a necessidade de um bom planejamento urbano, interesse da sociedade e dos meios públicos. Visto que se faz necessário a conscientização de cada indivíduo para melhorarmos as condições de fluxo e mobilidade do país.

01 a 04 de outubro de 2018

Evento: XXVI Seminário de Iniciação Científica

O cidadão e o trânsito

Evolutivamente, o ser humano agrupou-se a fim de conseguir proteger-se e desenvolver-se. Unidos desta união, os seres humanos foram capazes de desenvolver habilidades físicas e de socialização, desempenhando um importante papel de transformação do meio em que viveram. No decorrer da história os indivíduos têm vivido em comunidades com finalidades diferentes, sejam elas em busca de conforto ou pela sobrevivência, sempre em busca de qualidade de vida e longevidade.

Segundo Vasconcellos (1992), a qualidade de vida está atrelada ao desenvolvimento e planejamento urbano. As cidades têm de atender às demandas populacionais de acordo com o conhecimento do valor do solo destinado a ocupação, que determina como a cidade pode ser construída. Com isso, o planejamento urbano é desempenhado a partir das características do conjunto habitacional e sua população, assim como a área de ocupação, a renda dos habitantes, o número de pessoas e suas idades.

Esse planejamento é primordial para às necessidades que deverão ser supridas por este público, facilitando suas viagens aos atendimentos especializados e aos seus locais de trabalho. No contrário, vemos diversos problemas de organização vividos nos grandes centros urbanos, como as dificuldades no fluxo do trânsito e do acesso aos transportes públicos evidenciando uma desproporcionalidade entre o planejamento urbano e o número de ocupantes.

Para resolução desta desproporcionalidade, a população acredita na esfera pública, como mostra a pesquisa de estudos estratégicos sobre políticas públicas da FGV DAPP (2014, p.19), “[...] a maior parte da população começa a pensar no voto como instrumento de definição de uma nova agenda de políticas públicas que deseja ver implementadas”. Nesse mesmo estudo afirma que 88% dos usuários do transporte público brasileiro esperam novos protestos se o mesmo não melhorar.

O crescimento das cidades é constante, segundo LOPES (2008, p. 23), “sobre a urbanização, que já havia ocorrido pelos anos finais do século XIX, erige-se a indústria; esta, por sua vez, toma o crescimento urbano mais intenso”. Sendo assim, o crescimento em massa da população tende a cada vez mais concentrar as pessoas em centros urbanos, quem afirma esse aumento populacional é a Organização das Nações Unidas (2018), que estima que até 2050, a população urbana aumentará em doze por cento. Espera-se que o crescimento urbano mundial até 2045 ultrapasse os seis mil milhões.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Explorando uma vasta bibliografia, foi possível aumentar a compreensão sobre a questão da mobilidade urbana e seus problemas. Ao verificar a história, é notório que esse problema precede o século atual, tendo início em meados do século XIX, com a invenção do automóvel, que foi o agravante maior para os impasses relacionados a trânsito.

Ao compararmos a realidade brasileira com a de outros países, não necessariamente com os mais desenvolvidos, mas com aqueles que possuem boas estratégias para driblar os problemas do trânsito percebe-se que o que está faltando no cenário do Brasil é o planejamento urbano, esse que foi muitas vezes ignorado. Logo na entrada das cidades é visto que as falhas estão muito evidentes em relação ao fluxo de automóveis. Justaposto a isso é indispensável que mudanças ocorram com demasiada urgência.

01 a 04 de outubro de 2018

Evento: XXVI Seminário de Iniciação Científica

A expansão urbanística não para, portanto é necessário refletir sobre a atual legislação que rege a construção civil, e as modificações de cunho locomobilístico, investindo fortemente em um planejamento que escolte os avanços futuros, levando em conta o trânsito, a sustentabilidade e a acessibilidade

Palavras-chave: Cidadão; Mobilidade Urbana; Trânsito.

Keywords: Citizen; Urban mobility; Transit.

REFERÊNCIAS

BRASIL. Decreto n. 12.587, de 3 de jan. de 2012. Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, Brasília, DF. Disponível em http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/l12587.htm / Acesso em 16/04/2018.

CARVALHO, Carlos Henrique Ribeiro de. O estatuto da cidade e a habitat III: um balanço de quinze anos da política urbana no Brasil e a nova agenda urbana. Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada - IPEA. Brasília, 2016

CUNHA, Tatiana. As melhores (e piores) cidades do mundo para dirigir. REVISTA VEJA. 09 out 2017. Disponível em <https://veja.abril.com.br/blog/modo-aviao/as-melhores-e-piores-cidades-do-mundo-para-dirigir/> Acesso em 17/04/2018.

DE PAULA, Marilene; BARTELT, Dawid Danilo. Mobilidade Urbana no Brasil: Desafios e alternativas. Rio de Janeiro: Fundação Heinrich Böll, 2016. p. 140.

DE VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara. O que é trânsito. 2. ed. São Paulo: Brasilienses, 1985. p.94.

DISTRITO FEDERAL. Centro de Estudos e Debates Estratégicos Consultoria Legislativa. O Desafio da Mobilidade Urbana. Brasília, 2015.

FGV. Mobilidade Urbana e Cidadania: percepções do usuário de transporte público no Brasil (Relatório Preliminar). Fundação Getúlio Vargas. Diretoria de Análise de Políticas Públicas. Rio de Janeiro, 2014. Disponível em Acesso em 15/4/2018.

BRASIL. IBGE. População, 2010. Disponível em <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/sp/panorama> Acesso em 18/04/2018

LOPES, JRB. Desenvolvimento e mudança social: formação da sociedade urbano-industrial no Brasil [online]. Rio de Janeiro: Centro Edelstein de Pesquisas Sociais, 2008. 233 p. ISBN: 978-85-99662-82- 3

ONU. Relatório da ONU mostra população mundial cada vez mais urbanizada, mais de metade vive em zonas urbanizadas ao que se podem juntar 2,5 mil milhões em 2050. Centro Regional de Informação das Nações Unidas. Disponível em Acesso em 15/4/2018.

PIRES, Antonio Cecílio Moreira. PIREs, Lilian Regina Gabriel Moreira. Mobilidade urbana desafios e sustentabilidade. São Paulo: Ponto e Linha, 2016.

RUBIM, Barbara. LEITÃO, Sérgio. O plano de mobilidade urbana e o futuro das cidades. São Paulo: Revista de Estudos Avançados, vol.27, no.79, p.55-66, 2013