

Política de mobilidade urbana e proteção ambiental: sistema viário para quem?

Camila Furukava

Contato: camilafurukava@gmail.com

Linha de pesquisa: Estruturação e Gestão do Território

INTRODUÇÃO

O presente artigo apresenta uma reflexão sobre a política de mobilidade urbana e sua relação com a proteção de áreas ambientais. A partir da tese em desenvolvimento sobre essa temática, identifica-se que no processo de implantação ou expansão do sistema viário tem sido recorrente o comprometimento de áreas especiais de proteção ambiental. Segundo Villaça (2001), a localização da via está relacionada a uma dimensão política, de valorização do solo e influenciada pela localização, sendo esta impulsionada para criação de áreas para o mercado de terras e novas centralidades.

As dependências do uso do automóvel, tanto pelos fatores econômico e de marketing vinculados a indústria automobilística, quanto pelas fragilidades da política de transporte público transformam o carro uma necessidade da vida urbana, estimulando a abertura de vias, a partir de uma demanda crescente por espaços de circulação viária. Ou seja, os projetos viários são legitimados pela crescente necessidade de melhoria da mobilidade urbana, que de fato se colocam em algum nível. Contudo, pouco se discute sobre o efetivo alcance da política de mobilidade e suas implicações sobre a proteção de áreas ambientais. Ou seja, quais segmentos de beneficiam efetivamente desses sistemas e se as alternativas urbanísticas justificam, ou não, o comprometimento das áreas ambientais?

No presente artigo pontuam-se proposições da política de mobilidade e a ambiental, com base nos estudos de Vasconcellos (2013) e Maricato (2014), que discutem os segmentos sociais efetivamente beneficiados com obras viárias.

OBJETIVO

Refletir sobre o marco regulatório da política de mobilidade urbana, seu alcance social e suas relações com áreas especiais de proteção ambiental.

MÉTODO

Além das referências teóricas mencionadas, toma-se como base os dados nacionais apresentados pela Associação Nacional de Transporte Público – ANTP - que tratam informações dos municípios brasileiros com população superior a 60 mil habitantes, entre os anos de 2003 e 2012. Em sequência, apontam-se dados sociais sobre a realidade de Natal/RN.

AS POLÍTICAS, AS INTERVENÇÕES VIÁRIAS E OS FORMATOS DE DESLOCAMENTO

Existe um senso comum no Brasil que vincula a abertura de vias ao desenvolvimento da cidade e a um incremento na mobilidade. Segundo Vasconcellos, 2013, esse senso parte da visibilidade dos engarrafamentos, da construção histórica do setor automobilístico no Brasil, do sucateamento dos sistemas de transporte público e da necessidade do uso do automóvel advinda do processo de urbanização excludente e periférico. Essa perspectiva justifica a realização de obras em detrimento de espaços especiais, como os de proteção ambiental (objeto em estudo) e interesse social.

Contrário à isto, a Lei nº 12.587/2012 que dispõe sobre a Política Nacional de Mobilidade Urbana, direciona à implantação de outros sistemas integrados aos viários, priorizando o transporte público sobre o individual e o não motorizado sobre o motorizado.



Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo | PPGAU/UFRN

Entretanto, com o advento do Novo Código Florestal brasileiro, a legislação ambiental passou por flexibilizações que potencializam ações de cunho econômico, fragilizando áreas ambientais e fomentando incoerências e contradições no âmbito da própria política ambiental. Neste sentido, observa-se que há um impasse na política urbana no Brasil que remete a um “quadro de uma industrialização calcada principalmente nas demandas da expansão capitalista internacional e não nas necessidades básicas do mercado interno” (MARICATO, 2014, p.178).

Maricato (2014 p. 175) expõe que no sistema capitalista a produção induz o consumo e não o inverso, sendo preciso “consumir para alimentar a produção ou mais especificamente a acumulação”. Neste sentido, há uma infinita necessidade de ampliação viária, destacando que essas obras são produto notável para as campanhas eleitorais, uma vez que, o transporte é promotor do uso e ocupação do solo urbano e o “asfalto, especialmente, tem forte apelo eleitoral” (MARICATO, 2014 p. 181).

A política de mobilidade propõe uma inversão no pensar a cidade e nos sistemas de infraestrutura, objetivando a equidade de uso do espaço público e a integração das políticas existentes, como forma de proporcionar soluções inclusivas.

A pesquisa nacional realizada pela ANTP aponta que, dos 119 milhões de brasileiros, 36% das pessoas andam a pé, 4% de bicicleta e 29% de transporte coletivo. Esses representam 69% da população do país, recebendo recursos na ordem de 40 bilhões/ano, em detrimento dos 27% que andam de automóvel e recebem a maioria dos recursos - 140 bilhões de reais/ano (ANTP, 2012).

Do ponto de vista ambiental, os carros responsáveis por 60% da emissão de gases tóxicos ao ser humano, por meio da poluição do ar e sonora, geram custos indiretos ao sistema de saúde público. Em detrimento dos 35% emitido pelo transporte coletivo, que transportam a maior parte da população (ANTP, 2012).

Quanto à quilometragem percorrida, observa-se que, quem se locomove de carro, se desloca menos (8,6Km),

naturalmente por ocupar áreas mais próximas de seus destinos. Já os usuários de transporte coletivo percorrem cerca de 13,3 Km por viagem (ANTP, 2012).

Para Maricato (2014, p.179) a periferia – local da habitação informal, ilegal e invisível – é “um verdadeiro depósito de gente desprovido de todos os equipamentos e serviços que caracterizam “a cidade”. O transporte é precário obrigando a população a longas jornadas a pé [...]”.

Relacionando esses dados com a realidade da cidade do Natal/RN, confirma-se que a maior parte da população se locomove a pé, de bicicleta ou de transporte coletivo - 64% ou 551 mil habitantes (IBGE, 2010). Como não foram divulgados os dados sobre mobilidade em Natal, adotou-se aqui o censo de 2010.

Com o alto custo para manter um veículo, grande parte da população é condicionada aos demais modais, mesmo sem haver infraestrutura e qualidade no serviço. Assim, tem-se que 80.000 famílias vivem com renda de zero a dois salários mínimos (IBGE, 2010). Considerando o topo da faixa - R\$1448,00, ou 425 reais por pessoa (média de 3,4 moradores por habitação), tem-se 271.537,6 pessoas nesta situação, o que corresponde a 31,5% da população da cidade. Destaca-se aqui que, uma parcela desse grupo tem famílias com maior número de pessoas dividindo o mesmo recurso e outras recebem o valor mínimo, menos de um salário para fazer a divisão entre seus membros.

Sob a mesma base de cálculo observa-se a faixa de renda de 2 a 5 salários por família como potenciais usuários de transporte público, totalizando 33,5% da população. O que leva a 64% dos moradores de Natal, usuários do sistema menos privilegiado, em detrimento dos 36% que se locomovem de carro.

Assim, é possível considerar que a urgência das obras no sistema viário, não está necessariamente relacionada a melhoria da mobilidade urbana. Fazendo-se necessário uma inversão conceitual nos projetos e na política: o transporte precisa se adequar às pessoas, à cidade e aos espaços ambientais protegidos para promover inclusão



3º SIMPÓSIO DE PESQUISA DO PPGAU-UFRN – DOUTORADO, Mestrado Acadêmico e Mestrado Profissional social. O inverso reproduz a injustiça, a segregação e construção de uma lógica insustentável.

CONSIDERAÇÕES

Compreende-se que a urgência de intervenções viárias não aprimora o sistema de mobilidade urbana, assim como estas obras não representam utilidade pública, uma vez que, atende a minoria da população das cidades e ocupam a maioria dos espaços, ampliando o quadro de injustiça social.

A manutenção da prática de obras e investimentos no setor de automóveis privados é insustentável. A inversão da escala de planejamento – a construção de cidades para pessoas – remete a uma adequação da prática política, a ativação de redes existentes, assim como, a divulgação de dados e informações claras do setor.

Isso direciona a priorização do transporte de massa e modais menos poluentes, mais seguros, com qualidade e que possibilitem estudos locais, considerando áreas de demanda populacional e de menor impacto ambiental e social.

Identifica-se também nesta revisão que a instalação do sistema viário nas cidades contribui para alteração no uso e ocupação do solo, abrindo áreas para o mercado de terra e que nas áreas ambientais, atuam sobre a paisagem, dentre outros, como isolar habitats em pequenas frações, submetidas a um traçado em constante alteração.

Por fim, compreende-se que é fundamental a integração das políticas, uma vez que, sem isto a visão sobre a cidade é tendenciosa ao grupo que a defende. Qualificando espaços e desqualificando usuários, reduzindo a qualidade de vida e negando o direito à cidade aos cidadãos.

AGRADECIMENTOS

À Profa. Dulce Bentes Sobrinha, pela orientação dedicada a minha pesquisa.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ANTP. **Sistema de informações da Mobilidade Urbana**. Relatório Geral 2012 de Julho de 2014. Disponível em: http://antp.org.br/_5dotSystem/download/dcmDocument/2014/08/01/CB06D67E-03DD-400E-8B86-D64D78AFC553.pdf. Acessado em out. 2014.
- BRASIL. **Lei Nacional de Mobilidade Urbana**. Lei nº 12.587 de 3 de janeiro de 2012 que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/l12587.htm. Acesso em: 10 out. 2013.
- _____. **Novo Código Florestal**. Lei nº12.51 de maio de 2012b, que dispõe sobre a proteção da vegetação nativa. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/l12651.htm. Acesso em 15 jan.2015.
- COFFIN, Alisa W. **From roadkill to road ecology: A review of the ecological effects of roads**. *Journal of Transport Geography*, n.15 p. 396-406, 2007.
- MARICATO, Erminia. **O Impasse da política Urbana no Brasil**. 3ed. Petrópolis, RJ: Vozes, 2014.
- TRENDS. **Roads and ecology**. *Ecology & Evolution*. Vol.16 No.8 August, 2001
- VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara de. **Política de Transporte no Brasil: A construção da mobilidade excludente**. Barueri, SP: Manole, 2013.
- VILLAÇA, Flávio. **Espaço Intra-Urbano no Brasil**. FAPESP: São Paulo, 2001.