

## **A CONSTRUÇÃO DO NOVO PARADIGMA DA MOBILIDADE URBANA EM CIDADES BRASILEIRAS**

**M. S. Costa, M. H. Macedo e A. N. R. Silva**

### **RESUMO**

O crescimento desordenado, a perda da qualidade ambiental e as dificuldades impostas à circulação de pessoas e bens são alguns dos problemas que afligem os centros urbanos brasileiros e têm contribuído para a perda da qualidade de vida nas cidades. Estes fatores têm impulsionado a revisão dos conceitos e formas de planejamento e gestão urbana, em especial, no que diz respeito às questões relacionadas aos transportes e à mobilidade. Neste sentido, este trabalho relata uma iniciativa desenvolvida com o objetivo de difundir o conceito de mobilidade urbana sustentável e de rever o modelo de planejamento e gestão vigentes nas cidades brasileiras, com base em uma experiência de capacitação de gestores públicos desenvolvida na Região Metropolitana de Recife - PE. O estudo permitiu observar sensíveis diferenças entre o modelo tradicional de planejamento de transportes e o novo paradigma de tratamento das questões relacionadas à mobilidade que mostra-se em desenvolvimento no país.

### **1 INTRODUÇÃO**

Entre os problemas que afligem o cotidiano das cidades, certamente as questões relacionadas à mobilidade têm grande influência sobre o declínio da qualidade de vida dos cidadãos. No centro destes problemas está a dificuldade cada vez maior de se acessar os serviços e as oportunidades presentes nas cidades. Neste sentido, a realização das atividades diárias mais simples como o acesso ao trabalho, educação, recreação e compras tem consumido uma proporção significativa de recursos naturais, financeiros e humanos, resultado das dificuldades impostas pelos atuais padrões de mobilidade urbana.

Ao mesmo tempo em que se acompanha o agravamento da crise urbana, emergem com intensidade os conceitos relacionados ao desenvolvimento sustentável, difundidos no país especialmente nas duas últimas décadas. No contexto das cidades, a busca pelo desenvolvimento sustentável tem provocado a revisão das formas de compreender e planejar o meio urbano. Nas discussões ocorridas durante este processo, as quais envolvem planejadores, administradores públicos, comunidade acadêmica e sociedade em geral, alguns aspectos têm merecido destaque, entre eles:

- A preocupação com os atuais padrões de desenvolvimento, marcados pelo crescimento desordenado e espalhamento urbano;
- A degradação ambiental evidenciada pela poluição, ruído, escassez de espaços abertos e áreas verdes;
- A desigualdade social, segregação espacial e disparidades no acesso às oportunidades e atividades urbanas;

- A descontinuidade das ações e investimentos, resultando em desperdício de recursos e no não atendimento das necessidades mais urgentes da população;
- As dificuldades impostas à circulação de pessoas e bens, reflexo da falta de integração entre o planejamento urbano e de transportes e do incentivo aos modos individuais em detrimento dos coletivos.

As questões relacionadas à mobilidade urbana são de especial interesse, uma vez que as limitações e dificuldades impostas aos deslocamentos refletem em inúmeras deseconomias para as cidades, afetam de forma direta a qualidade de vida de seus cidadãos e são determinantes para a exclusão social e inequidade. No entanto, os fatores sociais, econômicos e ambientais associados à mobilidade de pessoas e bens foram desconsiderados até o presente momento no planejamento e gestão dos transportes urbanos, cujo foco concentrou-se fundamentalmente no acesso físico aos meios de transporte.

Neste sentido, este trabalho relata uma experiência de capacitação de gestores e técnicos de órgãos públicos municipais e metropolitanos desenvolvida em Recife, Pernambuco, onde a mudança de enfoque no tratamento das questões de mobilidade urbana pôde ser claramente percebida durante as atividades desenvolvidas, apontando para o um novo modelo de planejamento e gestão em desenvolvimento. Para melhor contextualizar esta experiência são abordadas inicialmente algumas questões referentes ao modelo vigente de planejamento dos transportes urbanos no país. Em uma etapa posterior são discutidas algumas iniciativas desenvolvidas no sentido de consolidar o conceito de mobilidade urbana sustentável e introduzi-lo de maneira efetiva nas atividades de planejamento e gestão das cidades. A experiência de capacitação e os resultados observados durante o processo são apresentados no item seguinte. Em uma etapa final são feitas algumas considerações a respeito da experiência desenvolvida e de seu potencial para ampliação dos debates com relação à mobilidade urbana sustentável no país.

## **2 O PLANEJAMENTO DA MOBILIDADE URBANA NO BRASIL**

De um modo geral, a questão da mobilidade urbana foi tratada até o presente momento no país essencialmente como uma questão de provisão de serviços de transporte. Segundo Andrade *et al.* (2005) compatibilizar a oferta de transportes com a demanda, tanto para o transporte de passageiros como de bens, foi considerado o problema central do planejamento de transportes até então.

Este modo de pensar focado essencialmente na disponibilidade de serviços e infra-estrutura de transportes implicou em um modelo de atuação baseado na elaboração de planos viários e de transporte público, muitas vezes desarticulados entre si e sem continuidade, resultado das alterações ocorridas em virtude de mudanças nas administrações municipais. Somaram-se a estes o desperdício de recursos financeiros, a falta de controle social e a desconsideração das questões ambientais no planejamento dos transportes urbanos no Brasil.

A ênfase dada à provisão de infra-estrutura para o transporte rodoviário revelada principalmente através da abertura de grandes vias expressas, a priorização do transporte individual em detrimento do coletivo, a desconsideração dos modos não-motorizados e a total desarticulação entre o planejamento urbano e de transportes também marcaram o

modelo de planejamento vigente até então, e encontram-se na origem dos graves problemas de mobilidade vistos hoje, especialmente nas grandes cidades.

Segundo GEIPOT (2001), o hiato entre o planejamento urbano e o de transportes raramente conseguiu ser fechado. O máximo de aproximação que se conseguiu entre as duas disciplinas foi contemplar prognósticos do uso do solo para fins de previsão de demanda por transportes. Os planejadores urbanos, por sua vez, incluíram os eixos de transporte nos seus planos urbanos, no entanto, o tratamento dado à circulação era secundário. Do mesmo modo, poucas cidades conseguiram manter a cultura do planejamento sistêmico de transportes e, menos ainda, aplicaram seus resultados de forma consistente. A articulação entre o planejamento de transportes com os demais setores manteve-se desta forma em segundo plano no nível das cidades, e o resultado deste afastamento pode ser percebido através do aumento da segregação espacial, aumento nos tempos de deslocamento, congestionamentos e em última análise, redução da acessibilidade e mobilidade dos cidadãos.

A pluralidade e o conseqüente agravamento dos problemas de mobilidade urbana resultantes deste modo fragmentado de ver a cidade e seu sistema de transportes têm estimulado assim, a revisão dos conceitos vigentes e o desenvolvimento de um novo paradigma para a mobilidade urbana. Esforços no sentido de consolidar este novo paradigma e rever o modelo de planejamento vigente no país encontram-se em desenvolvimento e já apresentam os primeiros resultados. As principais iniciativas em curso são sintetizadas a seguir.

### **3 O DESENVOLVIMENTO DE UM NOVO PARADIGMA**

As discussões em torno do novo paradigma da mobilidade urbana já somam inúmeros esforços no exterior e mais recentemente no Brasil. No país, estas iniciativas têm recebido diferentes denominações, incluindo: transporte sustentável, mobilidade sustentável, transporte humano e mobilidade cidadã (Ministério das Cidades, 2005a). Todas elas, no entanto, focam sua atenção na melhoria da qualidade de vida das pessoas baseada na construção de cidades mais acessíveis, na redução das desigualdades sociais e na preocupação com o meio ambiente. Do mesmo modo, reconhecem a necessidade de um tratamento sistêmico e integrado da mobilidade, fundamental para se garantir o amplo acesso às oportunidades e atividades existentes nas cidades.

No Brasil, duas iniciativas merecem destaque: o Estatuto da Cidade, de 2001, e o Ministério das Cidades, criado em 2003. O Estatuto das Cidades lança as diretrizes para a política urbana no país nos níveis federal, estadual e municipal. Estabelece como obrigatória a existência de um Plano de Transporte Integrado para as cidades com mais de 500 mil habitantes, o qual deve fazer parte do Plano Diretor Municipal ou ser compatível com o mesmo. A política de mobilidade deve, portanto, ser obrigatoriamente contemplada no plano de desenvolvimento municipal (Ministério das Cidades, 2005b). Além disso, alguns instrumentos voltados para a indução do desenvolvimento urbano podem ter implicações ou serem utilizados na promoção da mobilidade, especialmente os previstos no Art. 182 da Constituição Federal relacionados ao parcelamento, edificação e utilização compulsórios, IPTU progressivo no tempo e desapropriação com pagamento em títulos da dívida pública (IBAM, 2004).

Ao Ministério das Cidades compete tratar da política de desenvolvimento urbano e das políticas setoriais de habitação, saneamento ambiental, transporte urbano e trânsito. No entanto, sua criação visou superar este recorte setorial, integrando as diferentes políticas e levando em consideração o uso e a ocupação do solo (FNUR, 2003; IBAM, 2004; Ministério das Cidades, 2005c).

O Ministério das Cidades tem coordenado a difusão do conceito de mobilidade urbana sustentável por meio da Secretaria Nacional de Transporte e Mobilidade Urbana (SEMOB), a qual tem se empenhado em formular uma definição para o tema de modo a nortear os trabalhos a serem desenvolvidos. Esta definição procurou incluir os princípios de sustentabilidade econômica e ambiental, além da questão da inclusão social, que constituem a base do conceito de desenvolvimento sustentável propriamente dito e já bastante difundido internacionalmente. Conforme a SEMOB, mobilidade urbana sustentável é o resultado de um conjunto de políticas de transportes e circulação, integrada à política de desenvolvimento urbano, e que visam proporcionar o acesso amplo e democrático ao espaço urbano através da priorização dos modos de transportes coletivo e não-motorizados de maneira efetiva, socialmente inclusiva e ecologicamente sustentável (SEMOB, 2005).

Diante da necessidade de se difundir o conceito e construir junto aos municípios um modelo institucional capaz de garantir a gestão sistêmica da mobilidade e do desafio de capacitar o corpo técnico existente para o novo paradigma, o Ministério das Cidades deu início a um amplo Programa de Capacitação. Este programa é composto por quatro fases, onde se destaca a Fase I, constituída pelo Curso de Gestão Integrada da Mobilidade Urbana. O Curso de Gestão Integrada pretende provocar nos técnicos e profissionais envolvidos a ruptura dos conceitos vigentes, despertando para a necessidade de se reestruturar o processo de gestão da mobilidade urbana levando-se em consideração as especificidades locais e os recursos técnicos e sobretudo humanos disponíveis. Além disso, busca alertar para a necessidade de se desenvolver um trabalho coerente e integrado entre os níveis de governo federal, estadual e municipal, e para a cooperação intersetorial dos diferentes agentes em nível urbano.

Uma experiência piloto do curso foi realizada na cidade do Recife no mês de maio de 2005. Nesta ocasião, pôde-se perceber uma sensível mudança no enfoque dado ao tratamento das questões relacionadas à mobilidade urbana por parte dos participantes do curso à medida em que as atividades eram desenvolvidas. As principais questões levantadas e os resultados obtidos são resumidos a seguir.

#### **4 MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL – UMA EXPERIÊNCIA**

Na etapa do Curso de Gestão Integrada da Mobilidade Urbana desenvolvida na cidade de Recife estavam presentes cerca de 30 profissionais de órgãos gestores municipais e metropolitanos de transporte urbano, representantes de secretarias municipais, técnicos da companhia de metrô, representantes do setor de transportes públicos, entre outros profissionais atuantes nas áreas de planejamento urbano e de transportes da cidade de Recife e demais municípios de Região Metropolitana.

As atividades propostas visavam, de um modo geral, elaborar um diagnóstico da situação atual da mobilidade na região e a proposição de estratégias para sua maior sustentabilidade. As atividades culminaram em um processo interativo de construção dos conceitos feita a

partir dos debates realizados entre os participantes e os especialistas responsáveis pela coordenação do curso. Com base nas ações práticas de diagnóstico e proposições de ações para a mobilidade sustentável foi possível verificar mudanças no enfoque de análise das questões referentes à mobilidade urbana por parte dos técnicos e gestores públicos que participaram da atividade de capacitação, indicando o surgimento de um novo paradigma. As atividades desenvolvidas, bem como os resultados observados, são demonstrados nos próximos itens.

#### **4.1 Diagnóstico Preliminar - Enfoque Tradicional**

Na fase inicial dos trabalhos buscou-se conhecer as principais características do processo de planejamento da mobilidade na Região Metropolitana de Recife, investigando como este vem sendo conduzido e, principalmente, os diferentes enfoques que vêm sendo abordados ao longo do processo. Para tal foi solicitado aos profissionais presentes que elaborassem um elenco de indicadores de mobilidade com base no seu entendimento sobre a questão e nos dados e informações utilizados por estes em suas atividades profissionais diárias. Os indicadores deveriam permitir, portanto, revelar os principais temas considerados e as principais preocupações que têm guiado a atuação dos planejadores e gestores públicos em suas atividades de planejamento e gestão da mobilidade urbana na Região Metropolitana de Recife.

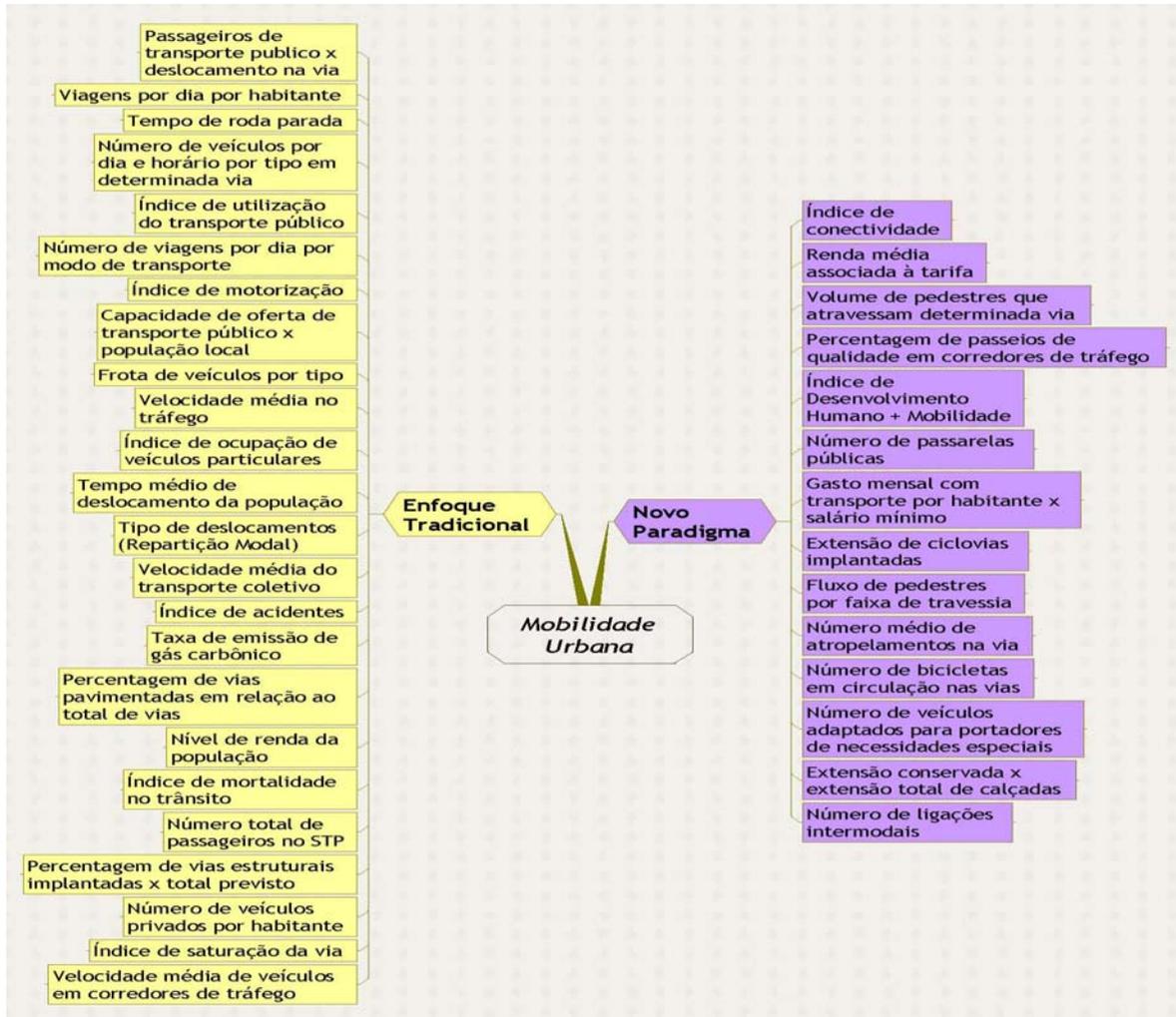
O resultado desta atividade foi um conjunto de trinta e oito indicadores, os quais foram submetidos a uma análise preliminar com o intuito de identificar os principais temas considerados e revelar o enfoque dado pelo grupo. Em um primeiro momento foi feita uma classificação geral destes indicadores, identificando-se dois grandes focos de análise: o primeiro baseado nos princípios tradicionais de planejamento de transportes, que dão ênfase à provisão de serviços e infra-estrutura; o segundo baseado na introdução de novos elementos para o planejamento dos transportes urbanos, incluindo questões relacionadas à organização das cidades, consideração dos modos não-motorizados e inclusão das dimensões social, econômica e ambiental. Estes enfoques foram denominados para efeito de avaliação de “enfoque tradicional” e de “novo paradigma”, respectivamente.

A análise do conjunto de indicadores com base nestes dois enfoques confirmou as expectativas dos especialistas responsáveis pela coordenação do curso. A grande maioria dos indicadores propostos baseava-se, fundamentalmente, em questões relacionadas aos transportes públicos, infra-estrutura de transportes e condições de tráfego e circulação. Estes foram assim identificados como de “enfoque tradicional”, representando cerca de 65% dos indicadores elencados pelos participantes do curso.

Os demais indicadores (cerca de 35 %) tratavam de questões relacionadas aos modos não-motorizados, além de questões ambientais, econômicas, e sociais. Estes indicadores foram classificados, por sua vez, como parte do “novo paradigma”, na medida em que abordaram temas diversos daqueles tradicionalmente considerados no processo de planejamento dos transportes urbanos no país. A Figura 1 apresenta os indicadores relacionados na primeira etapa do trabalho classificados conforme os enfoques sugeridos para análise.

Concluída a etapa de identificação dos indicadores, alguns conceitos fundamentais relacionados à sustentabilidade urbana e mobilidade urbana sustentável foram apresentados e discutidos junto aos participantes do curso. Destacou-se nesta fase a pluraridade dos temas considerados nos debates sobre o tema, a dependência geográfica do conceito,

influenciado de maneira direta pelas especificidades locais, e a necessidade de se estabelecer um referencial local para a questão, de modo a nortear as ações a serem propostas. Neste sentido, foi iniciada uma nova atividade prática, visando a definição por parte do grupo de estratégias para a mobilidade urbana sustentável da Região Metropolitana de Recife, descrita a seguir.



**Fig. 1 Indicadores de Mobilidade – Enfoque Tradicional x Novo Paradigma**

#### 4.2 Ações para a Mobilidade Urbana Sustentável - Novo paradigma

A atividade de definição de ações para a mobilidade sustentável na Região Metropolitana de Recife iniciou-se com a identificação por parte dos participantes do curso dos objetivos estratégicos referentes à questão, levando em conta, fundamentalmente, o reconhecimento das necessidades mais urgentes de mobilidade na região. Os objetivos estratégicos ou metas identificados nesta fase foram assim definidos:

- Socialização do **conhecimento**;
- Garantia da **intermodalidade**;
- **Ordenação** do espaço urbano;
- Melhoria do **transporte público**;
- Melhoria da **qualidade de vida**;
- **Socialização** do espaço urbano;
- Alternativas para captação de **recursos e geração de receita**;
- Promoção da **acessibilidade universal**;
- Garantia da **continuidade** de projetos estruturados;
- **Equidade** econômica.

Com base nas metas estabelecidas, a atividade prosseguiu com a elaboração de um conjunto de estratégias visando sua efetivação o que, em última análise significava uma orientação para o grupo do caminho a trilhar em direção à mobilidade urbana sustentável, considerando o contexto específico da região. Desta forma os técnicos e planejadores foram conduzidos a expressar livremente conceitos, ações, objetivos, necessidades, alternativas e estratégias relacionadas ao problema “Mobilidade Urbana Sustentável na Região Metropolitana de Recife”, definido como foco de análise. O resultado desta etapa foi um conjunto de setenta idéias relacionadas ao tema, que refletiram o referencial para a mobilidade urbana sustentável para a Região Metropolitana de Recife e incorporaram as preocupações de todos os órgãos gestores ali representados.

Para fins de análise e comparação, buscou-se classificar os conceitos gerados em grandes grupos, de acordo com sua semelhança e complementaridade. Estes grupos representavam, de um modo geral, as grandes áreas de atuação ou estratégias para a mobilidade urbana sustentável definidas pelos participantes da atividade de capacitação. Estes grupos foram assim denominados e identificados pelas respectivas expressões:

- Modos não-motorizados (NÃO\_MOTOR);
- Modos motorizados (MOTOR);
- Planejamento integrado (PLAN\_INTEG);
- Sócio-ambiental (SOC\_AMB).

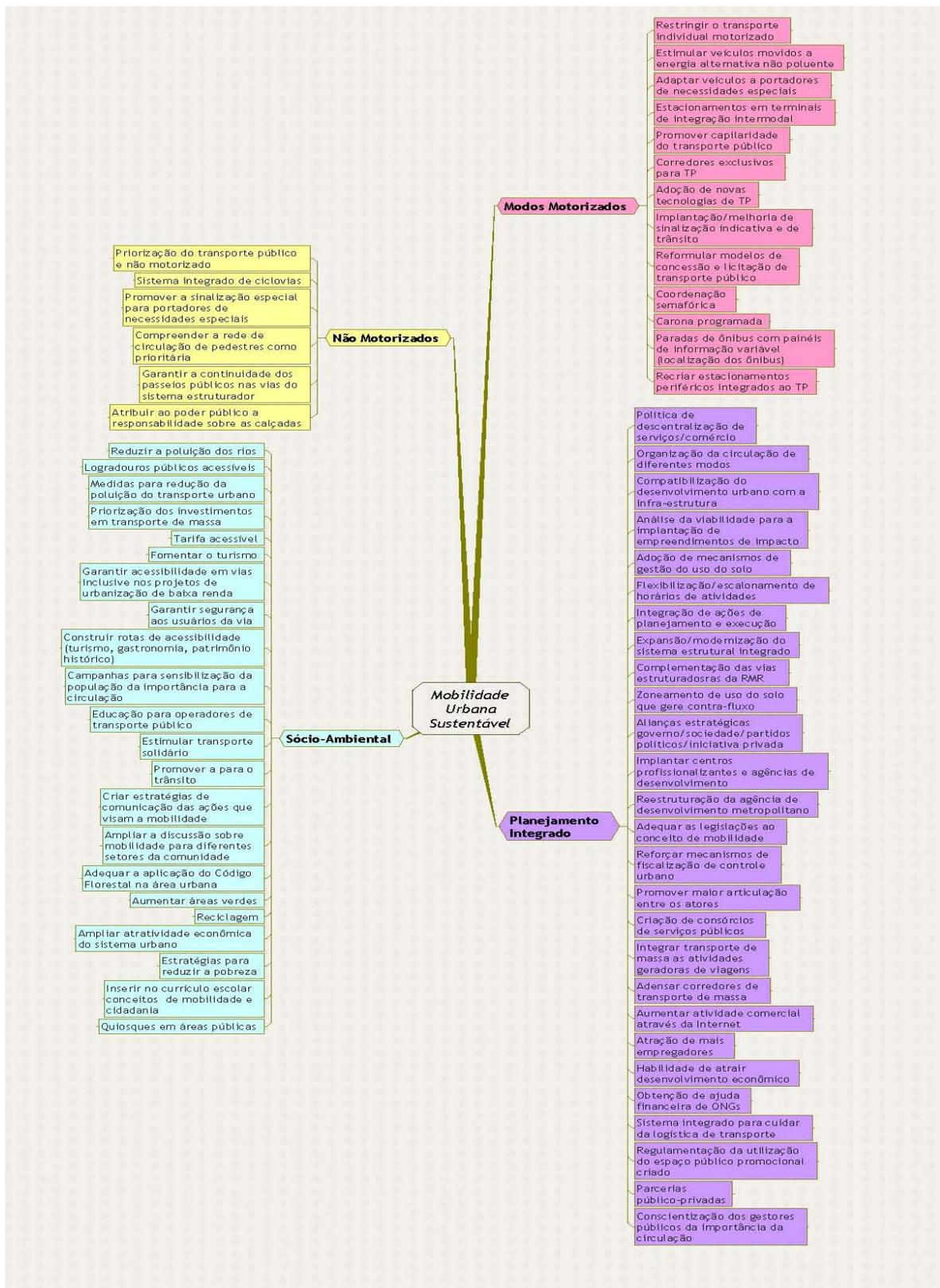
A Figura 2 apresenta as idéias geradas na segunda fase do exercício, já classificadas conforme os grupos definidos durante a mesma.

### **4.3 Enfoque Tradicional x Novo Paradigma**

A etapa posterior do estudo se concentrou no esforço de demonstrar aos técnicos e gestores públicos a diferença de abordagem existente entre o modelo tradicional de planejamento de transportes, ainda dominante, e o novo enfoque proposto que leva em consideração os conceitos de sustentabilidade e interdependência entre os sub-sistemas urbanos para a melhoria das condições de mobilidade nas cidades. Tais diferenças foram destacadas com base nas duas atividades práticas propostas, comparando-as em termos dos temas abordados e do enfoque revelado através dos indicadores e das idéias geradas em cada uma das etapas desenvolvidas.

Para facilitar a compreensão das mudanças ocorridas no decorrer do processo, os indicadores definidos na primeira etapa também foram agrupados conforme as quatro estratégias definidas na segunda fase. A classificação dos indicadores conforme o “enfoque tradicional” e o “novo paradigma” feita no início do estudo, além de se sua inserção nas quatro estratégias constantes da segunda etapa, permitiram efetuar análises comparativas a respeito das idéias identificadas e visualizar as diferenças existentes entre os dois processos desenvolvidos durante a atividade de capacitação. Os indicadores da primeira etapa classificados de acordo com as estratégias NÃO\_MOTOR; MOTOR; SOC\_AMB E PLAN\_INTEG são apresentados na Figura 3.

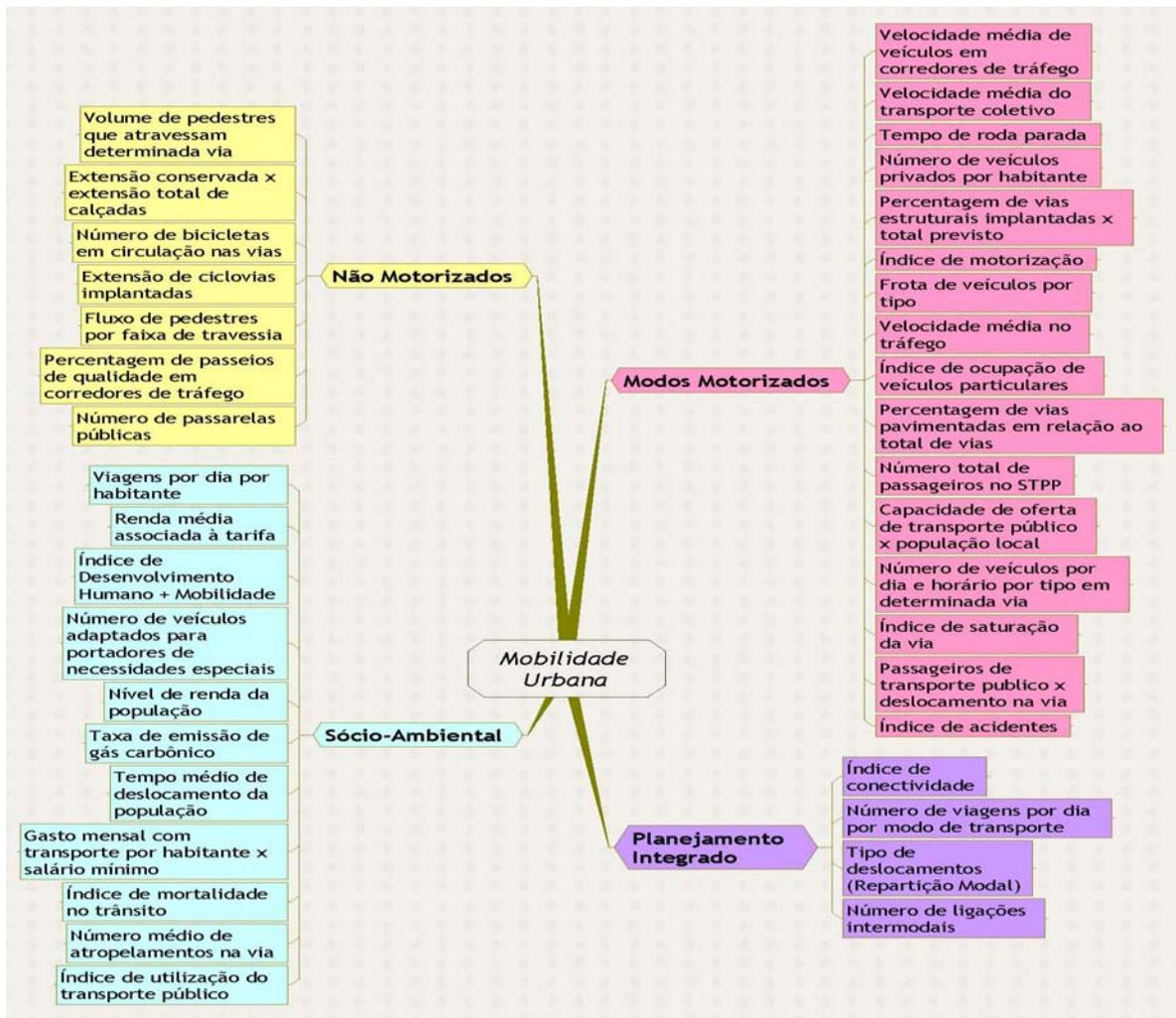
A mudança de enfoque no tratamento das questões relacionadas à mobilidade urbana pôde ser percebida, em um primeiro momento, em função do caráter dos indicadores gerados na primeira etapa e do contraponto estabelecido pelas metas definidas na fase inicial da segunda atividade proposta.



**Fig. 2 Estratégias e ações para a Mobilidade Urbana Sustentável na RMR**

A medida em que os indicadores da primeira fase relacionavam-se de forma direta à provisão de serviços e infra-estrutura de transportes, revelando a preocupação dominante no corpo técnico até então, as metas associadas ao conceito de mobilidade urbana

sustentável definidas na segunda etapa revelaram a incorporação de novas preocupações a respeito do tema. As expressões em destaque: “Conhecimento”; “Intermodalidade”; “Ordenação”; “Qualidade de vida”; “Socialização”; “Recursos e geração de receita”; “Acessibilidade universal”; “Continuidade” e “Eqüidade” acrescentaram novos enfoques ao tratamento do tema e incorporam muitos dos conceitos debatidos durante a etapa teórica do curso. Um tema, no entanto, permaneceu em destaque na segunda etapa: “Transporte Público”. Nesta ocasião, acrescentou-se a preocupação com a melhoria dos serviços prestados às preocupações já demonstradas com relação à sua provisão e abrangência.

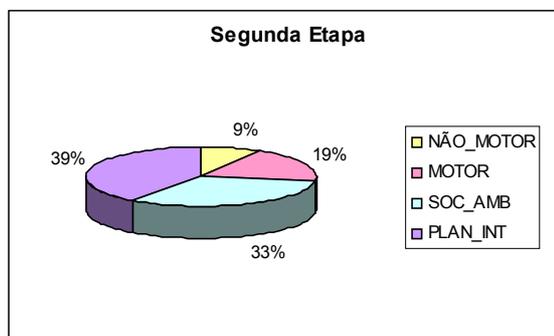
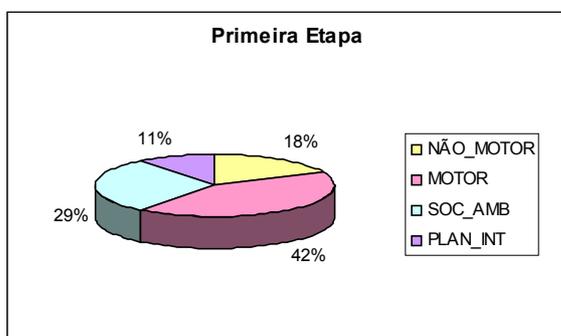


**Fig. 3 Indicadores de Mobilidade classificados nos grupos de Estratégias**

No que diz respeito as quatro grandes áreas estratégicas identificadas, pôde-se perceber diferenças ainda mais marcantes com relação aos indicadores definidos na primeira etapa e as idéias propostas na segunda fase do estudo. Diferenças de proporção entre os temas abordados e também de enfoque em cada uma das categorias puderam ser percebidas ao se comparar os conceitos gerados nas duas fases do estudo (representadas pelas Figuras 2 e 3). As proporções dos temas abordados em cada etapa são apresentadas nas Figuras 4 e 5.

Na Figura 4 percebe-se claramente a ênfase dada às questões relacionadas aos modos de transporte motorizados, que representam cerca de 42 % dos indicadores selecionados na primeira fase da discussão. Este dado representa a visão de planejamento dominante até o

momento, onde o acesso às tecnologias e serviços de transporte encontrava-se no centro das preocupações de gestores e planejadores urbanos. Logo a seguir encontram-se os indicadores relacionados às questões sócio-ambientais, que representam 29 % do conjunto, os indicadores referentes aos modos não-motorizados de transportes (18 %) e, em último plano, as preocupações relacionadas ao planejamento integrado e sistêmico da mobilidade (11 %).



**Fig. 4 Classificação dos conceitos da 1ª Etapa**      **Fig. 5 Classificação dos conceitos da 2ª Etapa**

Na segunda etapa do estudo percebe-se um aumento significativo na proporção de estratégias relacionadas ao planejamento integrado da mobilidade, que passou a representar 39 % das idéias geradas nesta fase. Em contrapartida, há uma sensível redução (de 42 para 19 %) da proporção de conceitos relacionados aos modos motorizados de transportes e ainda, um certo equilíbrio no que diz respeito à participação das ações referentes aos modos não-motorizados e aos aspectos sócio-ambientais.

No que diz respeito às idéias abordadas em cada uma das estratégias, outras diferenças podem ser destacadas. Para a estratégia relacionada aos **Modos Motorizados**, na medida em que na primeira etapa foram considerados aspectos referentes à provisão de infra-estrutura, medidas de desempenho dos modos disponíveis, índice de motorização e oferta de transporte público, na segunda etapa emergiram preocupações relacionadas até mesmo à restrição e desincentivo ao uso de modos motorizados. Aspectos como o desenvolvimento de combustíveis não poluentes, disponibilidade de veículos adaptados para portadores de necessidades especiais, integração entre os modos motorizados, introdução de novas tecnologias, racionalização do uso do automóvel privado (como a carona programa) e, sobretudo, qualidade e eficiência de transporte público tornaram-se o foco das idéias abordadas neste grupo.

No grupo de idéias identificadas como **Modos Não-motorizados**, o destaque dado inicialmente à provisão de infra-estrutura para pedestres e ciclistas e aspectos relacionados à demanda destes usuários, foi substituído na segunda fase do exercício por preocupações relacionadas à priorização e melhoria da infra-estrutura disponível, considerando aspectos como continuidade e integração dos caminhos existentes ou planejados. No entanto, a questão que mais se destacou foi a preocupação com os portadores de necessidades especiais, contemplando a adequação da infra-estrutura e melhoria das condições de acessibilidade e mobilidade deste grupo. Esta idéia reflete também a incorporação de novas questões sociais ao conjunto de idéias identificadas.

Neste sentido, para a estratégia **Sócio-ambiental** foram incorporadas às preocupações com os custos de transporte e renda, aspectos relacionados à segurança, educação e criação de

oportunidades aos cidadãos, refletindo um amadurecimento das questões sociais abordadas na primeira fase do estudo. Sensibilização, solidariedade, comunicação e participação também foram temas incluídos no rol de dimensões sociais consideradas. As questões ambientais ganharam maior importância ao englobar, além da poluição atmosférica, a preocupação com outros impactos relacionados às atuais tecnologias de transporte, abordar a questão da qualidade ambiental urbana como um todo e introduzir no âmbito da mobilidade questões como a reciclagem.

Finalmente com relação às questões de **Planejamento Integrado**, pouco exploradas na fase inicial do estudo mas que, no entanto, emergiram como foco principal da segunda etapa, alguns temas merecem destaque. A despreocupação com o planejamento urbano e de transporte integrados deu lugar a formulação de ações coordenadas entre as duas disciplinas. Entre as ações propostas estavam a criação de mecanismos de gestão e controle do uso do solo, considerações sobre o desenvolvimento urbano, integração de ações de planejamento e execução e integração entre os diferentes modos de transporte, sejam eles motorizados ou não. Uma idéia, no entanto, destacou-se entre as demais: a necessidade de articulação entre os diversos atores envolvidos no processo de gestão das cidades e o desenvolvimento de um processo de planejamento urbano global em substituição ao modelo setorial hoje vigente.

Contatou-se assim, após a conclusão da experiência, a valorização da idéia de se desenvolver um planejamento integrado da mobilidade urbana. Em parte este resultado foi obtido em virtude do próprio formato do exercício, que proporcionou o trabalho conjunto entre os diferentes atores e impulsionou-os ao desenvolvimento de alternativas coordenadas para solução dos problemas diagnosticados. Do mesmo modo, permitiu que tomassem conhecimento de outros pontos de vista, ampliando o rol de ações e estratégias a serem implementadas.

## 5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

A análise dos problemas atuais verificados nas cidades brasileiras, as questões levantadas durante a atividade de capacitação e o processo de revisão pelo qual vem passando o planejamento da mobilidade no país permitem que sejam feitas algumas considerações. Para a mudança do foco no tratamento das questões da mobilidade urbana é fundamental a compreensão de que os problemas atuais não se restringem somente a problemas de transportes, passíveis de serem solucionados com planos que priorizam exclusivamente maior cobertura e eficiência dos modos disponíveis. O principal desafio consiste na implementação de um novo modo de ver a mobilidade nas instituições e no corpo técnico existente. Este novo paradigma tenta substituir a visão fragmentada de planejamento, focada essencialmente em planos viários e de transporte público, por uma visão sistêmica e multidisciplinar da mobilidade urbana. Esta nova visão deve incorporar questões sociais, econômicas e ambientais, além de aspectos institucionais, visando estruturar um novo modelo de gestão da mobilidade de caráter mais holístico e dinâmico, que permita a atuação coordenada dos diferentes atores e a continuidade do processo de planejamento.

Neste sentido a experiência de capacitação realizada na Região Metropolitana de Recife teve por objetivo despertar, nos gestores e técnicos municipais, a preocupação com os novos enfoques e necessidades da mobilidade urbana, visando em última análise garantir a incorporação dos princípios de sustentabilidade e contribuir para a melhoria da qualidade de vida dos cidadãos. Com base na experiência foi possível verificar os contrastes

existentes entre o modelo tradicional de planejamento de transporte, ainda dominante no âmago do corpo técnico de órgãos públicos, e as novas abordagens que vêm sendo difundidas no exterior, e mais recentemente no país.

A análise comparativa das idéias identificadas neste estudo demonstrou a incorporação dos conceitos de sustentabilidade por parte dos técnicos e gestores que participaram do exercício, verificada principalmente através da maior ênfase dada à dimensão social e ao planejamento integrado da mobilidade urbana, percebida na segunda etapa da atividade. Ainda que novos temas tenham se destacado, a questão do transporte público permaneceu de grande importância no decorrer da análise. No entanto, cabe destacar que os conceitos apresentados aqui refletem as especificidades e necessidades identificadas para a Região Metropolitana de Recife em especial, podendo não representar a realidade dos demais municípios brasileiros. Deste modo experiências como esta devem ser incentivadas, na medida em que não só auxiliam na difusão dos conceitos propostas e sua consolidação junto aos profissionais que atuam diretamente na gestão da mobilidade urbana, como também permitem identificar de forma mais objetiva as reais necessidades das cidades brasileiras.

## 6 REFERÊNCIAS

Andrade, A. R.; Balassiano, R. e Santos, M. P. S. (2005) Gerenciamento da Mobilidade: Princípios para sua Aplicação com Base na Informação. **Revista do CETRAMA** – Centro de Estudos de Transporte e Meio Ambiente, Universidade Federal da Bahia, 2(2), 15-24.

FNRU (2003) **Síntese das Resoluções do Encontro Nacional do FNRU**. Fórum Nacional de Reforma Urbana. Junho 2003. Disponível em: <[http://www.forumreformaurbana.org.br/conteudo.asp?cat=fnru\\_sintese\\_resolucoes&pag=1](http://www.forumreformaurbana.org.br/conteudo.asp?cat=fnru_sintese_resolucoes&pag=1)>. Acesso em: 06 dez. 2005.

GEIPOT (2001) **Transportes no Brasil: História e Reflexões**. Oswaldo Lima Neto (coord.). Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes, Recife, Editora Universitária da UFPE.

IBAM (2004) **Política Urbana para a Mobilidade**. Instituto Brasileiro de Administração Municipal. Rio de Janeiro.

Ministério das Cidades (2005a) Curso Gestão integrada da Mobilidade Urbana. **Módulo II: Mobilidade Urbana e Cidades Sustentáveis**. SEMOB, Brasília, Novembro 2005.

Ministério das Cidades (2005b) **Diretrizes Gerais para a Organização e Reforma dos Transportes Urbanos e Implementação da Política Nacional de Mobilidade Urbana**. Documento interno de trabalho. SEMOB, Brasília, abril de 2005.

Ministério das Cidades (2005c) **O Direito à Cidade**. Disponível em: <<http://www.cidades.gov.br/index.php?option=content&task=section&id=7&menupid=31&menutp=conhecaoministério>>. Acesso em: 06 dez. 2005.

SEMOB (2005) **Secretaria Nacional de Transporte e Mobilidade Urbana**. Disponível em: <<http://www.cidades.gov.br/index.php?option=content&task=section&id=14>>. Acesso em: 06 dez. 2005.