

# O que é: Mobilidade Urbana

Participantes:  
Rute Santana  
Kelly Fernandes

Áudio: [Mobilidade Urbana.mp3](#)

**Hector Sousa:** Bem vindo e Bem vinda ao podcast Meio-Fio, seu podcast sobre desenvolvimento urbano sustentável. Eu sou Hector Sousa e no episódio de hoje traremos a série 'O que é', na qual especialistas irão falar sobre temas fundamentais para a nossa vida nas cidades. Este episódio tratará do tema Mobilidade Urbana, a entrevista foi feita por Rute Santana, bolsista do projeto traDUS, à Kelly Fernandes, Assessora técnica no Programa EUROCLIMA+, um programa da GIZ Brasil.

Importante informar que essa entrevista foi gravada em 2021 em uma ação de bolsistas do projeto, estudantes de graduação da UFERSA, tal qual a Rute, que comanda o papo de hoje.

Então boa escuta para vocês, espero que gostem, e já deixo o convite para nos seguir nas redes sociais, @projetotradus, com s de sustentável.

## [Trilha]

**Rute Santana:** Para falar sobre mobilidade urbana, como entrevistada nós temos a Kelly Fernandes, ela é arquiteta e urbanista, possui especialização em economia Urbana e gestão pública e é especialista em mobilidade urbana do IDEC. Bom dia Kelly, é um prazer estar aqui com você novamente. Vamos para a primeira pergunta, como você explicaria o que é mobilidade urbana para alguém que ainda não tem contato com esse termo?

**Kelly Fernandes:** Bom, o termo mobilidade urbana relativamente novo, ele surge com a intenção de dar nome para algo que a gente vê acontecer nas cidades enquanto a gente se desloca, a circulação de pessoas, de bens, de mercadorias provoca mudanças, no meio que a gente vive. Isso é perceptível, por exemplo, através de como é a configuração urbana no entorno de da rota de linhas de ônibus ou em torno de terminais ou em

calçadas muito movimentadas, é a intensa passagem de pessoas faz com que usos mais comerciais e de serviço fiquem localizados ali, são mais visíveis as pessoas estão mais próximas de atender suas necessidades assim como a dinâmica de entrega de bens e mercadorias é mais intensa porque esses comércios locais estão reabastecidos. O mesmo acontece com a localização dos equipamentos públicos, né que nós precisamos tanto para conseguir ter uma vida plena e ter bem estar, por exemplo, os equipamentos de saúde, unidade de saúde etc, ou mesmo área de lazer e recreação que também são uma interface importante da vida.

Então a localização, tanto desses equipamentos públicos quando os serviços, quando começam não é ocasional é uma localização que ela vai ser construída ao longo do tempo e mobilidade tá nessa interface também essa localização é no início, né? Quando começa um processo de urbanização ela tende a ser concentrada, esses equipamentos, que a gente também pode chamar de oportunidades, que são oportunidades da gente realizar direitos, direitos que a gente tem de trabalho, de saúde, de lazer e etc.

No entanto, com o crescimento das cidades, que aconteceu de forma acelerada, fragmentada as pessoas, elas foram se distanciando fisicamente especialmente dessas oportunidades ou seja aumentou a distância, quando aumenta a distância aumenta o tempo para a gente percorrê-las. O tempo é variável de acordo com o meio de transporte que a gente utiliza, então se eu percorrer uma certa distância a pé, de bicicleta, de carro, de transporte público, essa distância varia. Essa distância varia também o tempo em relação à distância quando a gente avalia as condições da infraestrutura. Por exemplo, se eu moro numa cidade em que eu apesar de morar longe de uma oportunidade tenho acesso a um corredor de ônibus ou a um sistema de trilhos, metrô ou trem com boas condições apesar da distância eu vou conseguir chegar no local de forma mais rápida a questão de onde as pessoas estão em termos quantitativos. Ah, vou tem o acesso a metrô tem acesso ao trem, mas é lotado porque muita gente mora no bairro, todas as pessoas vão no mesmo horário, no mesmo lugar, porque as oportunidades de emprego não concentrados é outra coisa importante quando a gente fala de mobilidade urbana é uma mobilidade urbana é um tema complexo que ele é sobre a circulação das pessoas através de meio de transporte, né que são esses que eu fui citando aos poucos, mas também é sobre uso do solo. Como a cidade é e como a gente se organiza em termos até produtivos, né? Por exemplo produção de alimentos, para a gente ter a vida que nós temos hoje nos organizamos como nos organizamos hoje e seja para ser reproduzido e a gente consiga viver em cidades como vivemos então mobilidade, ela não não resume o deslocamento a você sair do ponto A e ao ponto B, mas em todo o conjunto de interações e transformações que a gente gera na cidade em nós porque também nós nos transformamos enquanto nos deslocamos e experimentamos a cidade e nos relacionamos com outras pessoas nesse deslocamento.

**Rute Santana:** Então, digamos que em uma situação hipotética, eu entendi o que é a mobilidade urbana, então qual seria o meu papel enquanto cidadão nessa construção de um espaço urbano de maior locomoção e maior sustentabilidade?

**Kelly Fernandes:** Quando eu fui respondendo a primeira pergunta eu falei muito sobre a localização, considerando a localização ponto chave, inclusive pra gente falar sobre responsabilidade ou escolhas quando a gente está falando de mobilidade urbana. A localização que nós temos hoje, para a maioria das pessoas, né? Normalmente não é uma escolha, né? Ah, eu escolhi morar nesse bairro, dessa forma, nessas condições. A maioria das pessoas vivem ou estão onde puderam estar! Porque o preço da terra ele regula muito esse desejo, é o preço dos aluguéis que regula esse desejo e então, o acesso à terra, ele é condicionado por muitas variáveis, sobretudo pela variável econômica. Então, quando a gente fala de escolhas as primeiras a gente tem que reconhecer que é uma desigualdade muito grande nas cidades brasileiras e essa desigualdade, ela é perceptível a partir das diferenças de oferta de infraestrutura. Então se eu tô num determinado bairro mais central, economicamente mais ativo de uma cidade, é provável que o padrão de infraestrutura seja muito bom, que seja um local onde tenha ciclovias, calçadas boas, às vezes metrô, transporte de alta capacidade também pode ser um corredor de ônibus no BRT, muitas vias com boa qualidade e etc. Mas se eu vou para um bairro, e normalmente são bairros mais periféricos, mas não a regra, é às vezes a gente pode ter áreas com condições de urbanização mais precarizadas, próximas à área central, essas condições elas... elas caem às vezes quando a gente sai do centro e vai em direção à periferia, a gente consegue ver um degradê por exemplo, cidades como São Paulo, de como o padrão de infraestrutura de mobilidade de transporte vai caindo. Então é quando a gente fala de uma cidadã que reside numa área mais nobre economicamente mais ativa, a gente sim consegue falar sobre mobilidade sustentável no lugar de que a pessoa precisa tomar, ter escolhas mais conscientes quando se transporta. Porque hoje quando a gente olha para os meios de transporte disponíveis ou mais utilizados, eles têm diferentes impactos ambientais, quando eu uso ele eu provoço diferentes impactos ambientais. Então quando eu caminho eu não emito CO<sub>2</sub>, ocupo pouco espaço. Quando eu ando de bicicleta eu não emito CO<sub>2</sub> (o CO<sub>2</sub> no caso é um gás de efeito estufa, né? Que contribui para Emergência climática) e ocupa menos espaço de bicicleta, eu ainda me movimento, faz bem para minha saúde. Então, as chances de eu ter uma doença crônica, e precisar me tratar no Sistema Único de Saúde diminui. Então, o meu custo para a sociedade diminui. Quando eu ando de carro, eu ando de moto, eu tô gerando vários poluentes, né? poluentes atmosféricos e também de efeito estufa que são diferentes. Os atmosféricos, eles causam doenças cardiovasculares. Então eu posso eu tô prejudicando a minha saúde

e a saúde das pessoas que moram na mesma cidade que eu moro, isso a gente... esse prejuízo é o outro que é através da minha atitude, a gente chama de externalidade negativa, então motos e carros provocam inúmeras externalidades negativas que fazem mal para o meio ambiente, ocupa muito espaço e etc.

Quando eu escolho me locomover de transporte público, apesar de haver emissões envolvidas com esses deslocamento, elas são muito reduzidas per capita, né? Ou seja? Porque o ônibus tem uma capacidade de transportar muita gente o impacto ambiental do ônibus é menor assim, como o espaço que ele ocupa no espaço, na rua, na avenida. E é sempre bom lembrar que esses espaços, são espaços públicos, apesar deles serem capturados pelos interesses privados, muitas vezes, por exemplo estacionamento é uma forma de você ocupar uma via ou um bem seu que é pessoal. A gente pode falar em algo equivalente a ninguém põe uma cama, uma geladeira na rua, mas as pessoas tranquilamente deixam seus carros estacionados na rua ocupando espaço, impedindo inclusive a expansão da infraestrutura para quem anda à pé.

Então, quando a gente fala desse lugar econômico, sim, as pessoas, elas podem contribuir com uma mobilidade mais sustentável e também mais igual, né, que promova mudança social adotando meios de transporte mais sustentáveis para fazer seus deslocamentos. Hoje é muito comum as pessoas pegarem carro para ir na padaria, a 3 km de casa, e depois elas vão pra academia. Então por que já não faz a caminhada, já faz sua atividade física e ainda contribui com uma cidade melhor? Mas quando a gente fala de pessoas empobrecidas, que não tem acesso à escolha, porque a infraestrutura disponível para ela é muito ruim e, muitas vezes, elas acabam privatizando os seus problemas de mobilidade adquirindo um carro, parcelados em inúmeras vezes, e isso tem um impacto gigante na renda da família, que é deslocada para pagar um bem para que a pessoa consiga garantir seu acesso à cidade. Então eu enquadro isso em um outro lugar, e esse é um lugar que o poder público deveria ter uma responsabilidade maior para a construção de cidades sustentáveis. E isso passa por construir uma infraestrutura igual para a cidade, para que todas as pessoas, independente da sua localização, consigam acessar a cidade em tudo que é necessário e, ao mesmo tempo, também a disputa da localização. Porque hoje os centros urbanos tem inúmeras terras e prédios vazios que poderiam ser utilizados para habitação de interesse social, ou seja, para que pessoas que hoje moram em áreas periféricas e estão duas, três horas entre o transporte público, pudessem morar mais perto de onde tem essa infraestrutura já instalada, de boa qualidade, assim como do emprego, da saúde, do lazer de boa qualidade, etc.

**Rute Santana:** Acho que a terceira pergunta já tá até encaminhada, no caso que era a que falava sobre a questão do papel do gestor, né? O que que ele poderia fazer para efetivar essa participação dele na implementação desse tipo de políticas?

**Kelly Fernandes:** Bom, o papel de gestor é muito importante, né? Eu gosto sempre de começar a responder perguntas similares assim, lembrando da Política Nacional de Mobilidade Urbana, que é uma lei federal. Ela foi instituída em 2012, é a lei 12.587; ela cria uma política nacional de mobilidade urbana. Então, lá tem princípios, diretrizes e objetivos a serem atingidos por cidades com mais de 20 mil habitantes ou que estão em regiões metropolitanas, ou aglomerações com mais de mil habitantes, ou litorâneas, entre outras que estão previstas na lei. Elas precisam planejar como a mobilidade urbana vai se organizar e se desenvolver no curto, no médio e no longo prazo; é um instrumento muito importante. Para as cidades que ainda não tem plano de mobilidade, a minha principal orientação é: façam seus planos de mobilidade. Hoje, fazer os planos é possível a partir da articulação da própria equipe da prefeitura ou até a partir da contratação de consultorias específicas após uma modificação que foi feita no prazo, através da Lei 14.000 no ano passado, é... as cidades passaram a poder contar com recursos do Orçamento Geral da União para poder financiar os seus planos de mobilidade. No entanto, o Ministério do Desenvolvimento Regional, na qual está a Secretaria Nacional de Mobilidade Urbana, não articulou com a qual programa ou linha orçamentária esse recurso está vinculado. Então ainda preciso fazer uma pressão no sentido de viabilizar o acesso a esse recurso. Para quem já tem um Plano de Mobilidade Urbana, inúmeras cidades já tem, certo faltar muitas outras tantas, coloquem os seus planos de mobilidade em prática. Hoje, nas cidades brasileiras, existe uma lacuna entre o que foi planejado e o que a gente experiencia enquanto cidadão, cidadã, na cidade. Então é preciso aproximar esses dois pólos. Então hoje muitos planos, por estarem alinhados com esses princípios, que são princípios que orientam a priorização de uso da infraestrutura viária, né, da rua, da avenida etc, seja prioritariamente do pedestre, depois da bicicleta, depois transporte coletivo, depois de transporte de cargas e depois só o transporte individual motorizado. Então a gente precisa caminhar nesse sentido. Muitos planos hoje, eles apontam a necessidade de implantação de infraestruturas cicloviárias, expansão de corredores e faixas exclusivas, melhoria de calçadas, criação de vias preferenciais para pedestres, calçadões e trazem inúmeras soluções que, se tivesse em curso, melhorariam muito a vida da população.

Minha principal orientação é essa, e a outra é o orçamento público. Hoje, a gente também tem um vácuo muito grande em execução de política pública porque o orçamento não está alinhado com planejamento. A gente olha o plano de mobilidade e fala “Nossa, tem várias coisas previstas aqui. Que legal”, só que daí a gente olha o orçamento e os recursos que vão financiar, por exemplo, recapeamento e infraestrutura do carro são imensamente maiores do que os pra revitalizar calçada, construir infraestruturas cicloviária. Então é muito difícil a gente fazer mudanças a gente não tiver investimentos concretos. Então o

orçamento é um lugar importante para ser feitas alterações e a sociedade civil, tem que estar a par ali, e participando né? Então a Participação Popular é muito importante, então eu oriento muito que os gestores tragam a população para dentro das suas gestões, porque estando mais perto delas é mais fácil entender as demandas. Um outro ponto importante também é quem está tomando as decisões, né? Hoje a gente tem um cenário em que as mulheres têm pouca participação na política, as pessoas negras têm pouca participação da política e portanto têm pouca participação nas gestões. No entanto, as mulheres, elas são imensamente atingidas pela má qualidade das nossas cidades. Porque estão sujeitas a uma violência pública e urbana de uma forma muito mais intensa em relação às pessoas do sexo masculino, então não ter mulheres participando das gestões nas secretarias afeta diretamente as soluções que vão ser pensadas, porque o problema não tá chegando na gestão, não tem alguém lá dentro falando não, a gente precisa um aplicativo de denúncia para a gente conseguir saber quantas mulheres estão sofrendo violência sexual dentro do transporte público. É assim como as pessoas negras... hoje as pessoas negras, elas são, em termos percentuais, a maioria da população, pretas e pardas. E porque que essas pessoas não fazem parte da gestão? Ao não fazerem quais são os prejuízos que são gerados para toda sociedade? Então hoje o Brasil carece de gestões públicas participativas e sim, de uma aproximação do que a gente tem de política pública com execução orçamentária, porque a gente avançou muito desde os anos 2000 em política pública, só que agora a gente precisa tirar do papel. Por exemplo, políticas como o Estatuto da Cidade, foi implementado, né sancionado em 2001 e ele tem vários instrumentos de como lutar contra as desigualdades e de democratizar o acesso à cidade, que também tem a ver com mobilidade urbana... então, esses são os espaços que eu acredito necessários

**Rute Santana:** Só uma última pergunta, novamente me senti muito contemplada na sua fala, mas eu acho importante fazer, que seria: como essa falta de planejamento na área de mobilidade urbana, ela afeta as maiorias sociais minorizadas?

**Kelly Fernandes:** Então, uma chave importante é essa da localização quando a gente olha para um mapa com os dados do IBGE, porque o IBGE coleta dados de raça e cor, diferente da maioria das pesquisas de mobilidade urbana, por exemplo as pesquisas mais importantes de mobilidade urbana hoje são as pesquisas de origem indistinta, é muitas regiões metropolitanas fazem só que nenhuma delas pergunta qual é a raça e cor da pessoa então hoje eu não consigo assim como outras especialistas e outros grupos universidades etc saber como as pessoas negras se locomovem e se movem dentro da cidade. Isso é uma loucura enorme então para a gente entender isso a gente precisa olhar para dados do censo e cruzar com outros dados tipo, por exemplo. Eu olho

uma zona do censo e aí olho que nessa zona tem um percentual maior de pessoas negras. Aí eu vejo os dados da pesquisa origem e destino de quantas pessoas ali andam de ônibus, andam a pé, qual é a renda daquelas pessoas, e aí eu faço alguns cruzamentos para tentar entender um padrão, então assim, hoje existe essa lacuna muito grande, no entanto a partir de cruzamentos desse tipo a gente consegue ver que quanto em cidades como São Paulo, tá? Em outras cidades isso pode ser um pouco diferente, que quanto mais a gente vai para a periferia, as pessoas são mais negras. Isso não é ocasional, e quanto mais a gente vai para periferia como eu falei o padrão de infraestrutura cai e quando a gente olha para os dados dessas famílias a renda delas é mais baixa, isso não significa que toda pessoa negra é pobre, eu gosto sempre de reforçar isso, tem pessoas negras morando em outros bairros. Morando em bairros mais nobres, mais ricos da cidade, no entanto quando a gente fala em termos de quantitativos existe uma maioria de pessoas negras morando afastados, e quando a gente olha para isso com uma visão interseccional, olha para isso olhando para classe, olhando para raça e olhando para gênero, a gente vê que hoje as mulheres negras são a maioria no transporte público coletivo e elas são a maioria por quê? Porque a renda delas é mais baixa, então uma mulher negra periférica de uma classe mais baixa, ela costuma ter um padrão de mobilidade muito diferente de um homem branco de classe mais alta que mora num outro bairro. Então assim, só que a gente tá construindo cidade para quem? Possivelmente não é para mulher negra periférica. Então, os deslocamentos dessas mulheres que já são difíceis são ainda mais prejudicados pelo baixo padrão de infraestrutura, por exemplo é muito comum que, como eu disse, essas mulheres são a maioria das usuárias, e é porque essas famílias não tem carro, porque o carro é um bem caro, em muito sentidos, e quando tem carro, o carro fica com o homem que dirige o veículo e às vezes dá carona. A mulher então ela fica mais dependente do transporte coletivo, e muitas vezes e... as mulheres muitas vezes são as grandes responsáveis pelos deslocamentos de cuidar, que é levar um parente que fica doente ao médico, levar as crianças na escola, fazer as compras, então o quadrante de deslocamento dessa mulher muitas vezes, não é só esse padrão casa trabalho que é um padrão pouco predominante, principalmente quando a classe da pessoa é mais baixa, porque quando a gente tem menos recurso como a gente costuma... pessoas que moram longe para acessar a cidade que são pagar ao menos a tarifa do transporte público que é caríssimo e ela sai menos de casa, então, elas fazem menos deslocamentos. Já as mulheres elas tendem a ter.. fazer um pouco mais de deslocamentos que os homens, mas os homens têm um índice de mobilidade maior que chama isso, né? Quantas vezes você sai de casa num dia, como é o índice de mobilidade, porque elas fazem deslocamentos de cuidado, e são deslocamentos de cuidado cansativos com uma infraestrutura que foi desenhada para o trabalho, então o seu deslocamento não está previsto, a cidade não compensa o

deslocamento, então deslocamentos acontecem por vielas, por ruas estreitas, por calçadas quebradas, por espaços de circulação que ninguém cuida, apesar de serem espaços que abrigam pessoas que passam se deslocando para cuidar. Então existe todo esse panorama de desigualdade nas cidades brasileiras isso passa pela mobilidade, então quando a gente está discutindo o preço da tarifa por onde está passando a linha de ônibus, onde a gente vai investir o dinheiro público, a gente tá tipo lidando com isso ou não. Então outro ponto importante que gosta de reforçar é o orçamento, eu acho o orçamento uma ferramenta que a gente precisa aprender a trabalhar e olhar para ela, que hoje eu acho que o orçamento ele tem que ser utilizado para fazer reparação histórica, não não é distribuir os recursos de forma igual é causar equidade territorial, então para causar equidade territorial a gente precisa investir massivamente em áreas que por exemplo nem tem infraestrutura de saneamento básico.

**Rute Santana:** Muito bom, muito obrigada! Era nossa última pergunta, eu quero agradecer de coração pela aula, que para mim foi uma aula, apesar da gente ter contato com muitas situações dessa no dia a dia, mas ainda assim é toda vez que você escutar algum relato, para mim, com certeza foi uma aula.

**Kelly Fernandes:** Ah, imagina, contem comigo quando vocês precisarem. É um prazer sempre.