

Curso de Gestão da Mobilidade Urbana

Ensaio Crítico - Turma 9

IBEU (Índice de Bem Estar Urbano) e as regiões metropolitanas brasileiras – Uma breve análise

Andrea de Oliveira Nascimento (*)

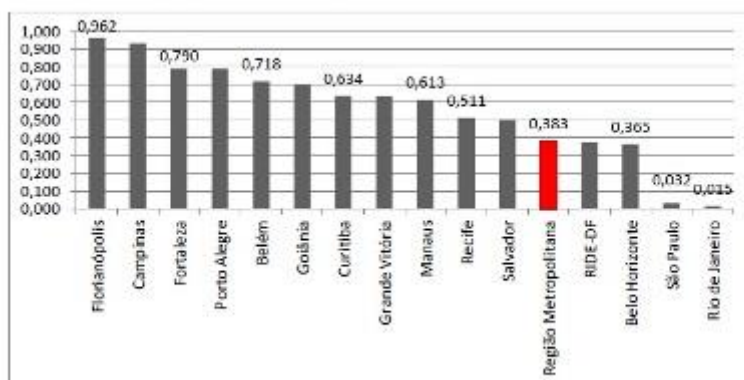
Pensar os espaços da cidade implica necessariamente em escolher a lógica de produção desses espaços urbanos, e as escolhas e atitudes políticas irão determinar se prevalecerá a ótica do mercado, ou aquela da cidadania. Faltam no entanto parâmetros claros, que abordem as múltiplas dimensões da vida urbana, de linguagem clara, abrangente e mais acessível do que informações puramente técnicas, e além da empírica e evidente constatação de que “algo não vai bem”, para uma avaliação consciente que produza conhecimentos-base para a implantação futura de políticas públicas eficazes e eficientes.

Tratando da mobilidade e da qualidade de vida urbana em geral, me pareceu bastante pertinente colocar na discussão o recém criado “Índice de Bem Estar Urbano – IBEU”, instrumento para avaliação e formulação de políticas públicas urbanas e que tem como um dos principais indicadores a mobilidade urbana (além de condições ambientais e habitacionais, serviços coletivos e infraestrutura urbana). Tal índice permite uma dimensão crítica dos efeitos urbanos produzidos pelo mercado e pelas atividades sociais do Estado, colocando em questão esses dois vieses de produção da cidade, em constante conflito, cuja abordagem pelo Estado seguramente interfere no cotidiano de todo cidadão. O IBEU é construído a partir dos dados no PNAD (pesquisa Nacional por Amostra de Domicílio), e analisa somente 10 metrópoles brasileiras.

São Paulo e Rio de Janeiro apresentam os piores índices para o indicador de mobilidade urbana, que considera o deslocamento casa- trabalho, com o tempo de deslocamento em média 30% maior do que as outras metrópoles analisadas, e um valor muito abaixo em relação à média (em vermelho). Considerando aos outros indicadores do índice, onde ambas metrópoles se situam em posições intermediárias, somente neste as disparidades com as médias metropolitanas é tão alarmante, o que ressalta o imenso desafio que o deslocamento urbano representa para nossos grandes centros urbanos.

De maneira inversa, Belém apresenta a melhor posição nesse quesito, e pior colocação no índice geral, o que denota péssima qualidade de outros indicadores (serviços coletivos e condições habitacionais).

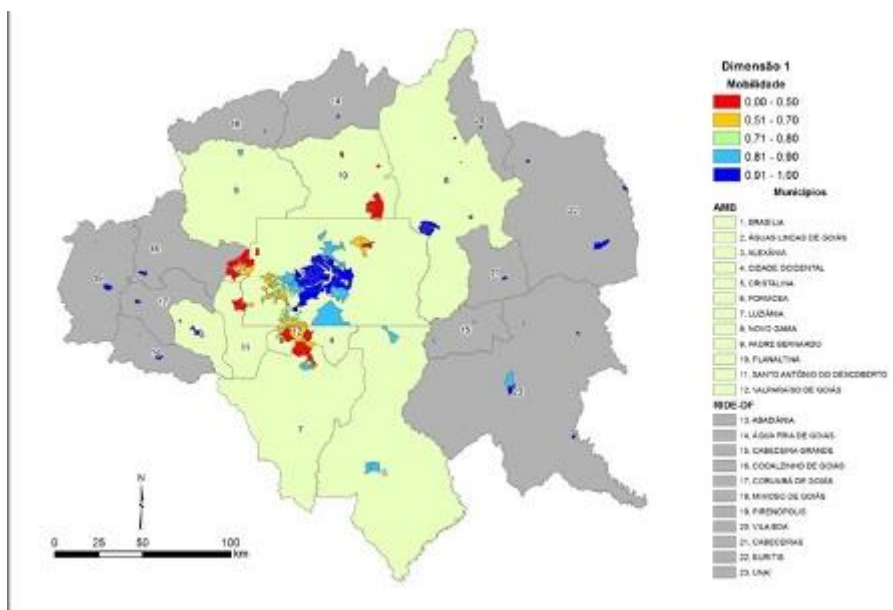
Gráfico 3.1: Mobilidade Urbana (D1) segundo as regiões metropolitanas - 2010



Fonte: Censo Demográfico – IBGE, 2010. Elaborado pelo Observatório das Metrôpoles.

Interessante verificar que os dados para análise são de 2001 a 2009, e que também esse indicador (mobilidade urbana) foi o único que regrediu no período analisado, levando a média das metrópoles brasileiras pra baixo. Apesar do crescimento econômico brasileiro na última década, que hoje nos coloca na quinta posição econômica mundial, pouco se fez para que essa riqueza se refletisse em nossos transportes coletivos. Em especial Fortaleza, Salvador, São Paulo – três metrópoles que apresentam situação de mobilidade piores no núcleo metropolitano do que na periferia -, Curitiba e Brasília apresentaram piora na mobilidade urbana de 2005 a 2009 (observatório das metrópoles, 2010).

No caso de Brasília e entorno, a centralidade do Plano Piloto resalta uma situação de precariedade em relação aos municípios pertencentes à Área Metropolitana, enquanto naqueles que não fazem parte da região metropolitana os índices melhoram (a partir do centro, o índice IBEU em relação à mobilidade urbana piora, voltando a melhorar com maior distância). Isso se explica pela diminuição da dependência em relação ao Plano Piloto, que acarretaria menores distâncias casa-trabalho, no interior de áreas urbanas menores, e ausência dos deslocamentos unilaterais característicos dos horários de pico Plano Piloto- cidades satélites.



O IBEU é um poderoso e interessante instrumento para uma avaliação das condições multidimensionais urbanas das nossas regiões metropolitanas, e possibilita uma análise macro das condições de cada metrópole analisada, assim como um mergulho mais focado em cada um dos indicadores estudados. É possível verificar nos dados apresentados uma grande carência de políticas públicas integradas, principalmente para a área de mobilidade urbana, na maioria de nossas regiões metropolitanas, que diminua as desigualdades entre os municípios e seus núcleos.

() Andrea de Oliveira Nascimento, Arquiteta e urbanista pela FAU-USP e Analista Técnica de Políticas Sociais do Ministério das Cidades.*