

A MOBILIDADE URBANA TEM QUE ESTAR ALINHADA COM AS TRANSFORMAÇÕES DEMOGRÁFICAS NO PAÍS*

16 de dezembro de 2025.

O Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), que é uma importante referência pública e um patrimônio histórico do nosso país, recentemente divulgou dados que ratificam o significativo processo de transformações demográficas que ocorre no Brasil. Segundo o Instituto, a expectativa de vida da população brasileira passou de 45,5 anos em 1940, para 76,6 anos em 2024 (<https://agenciadenoticias.ibge.gov.br/agencia-noticias/2012-agencia-de-noticias/noticias/45275-expectativa-de-vida-chega-a-76-6-anos-em-2024>), um aumento representativo de 31,1 anos neste período, e com estimativa de se chegar a 83,9 anos no ano de 2070, quando o grupo de idosos do país (60 anos ou mais) deverá corresponder a 37,8% da população global, considerando que em 2023 já são 15,6% do universo. Quando se faz um recorte do grupo populacional, focando exatamente apenas nos idosos, a expectativa de vida aos 60 anos salta de 13,2 anos para 22,6 anos, com variação de 9,3% entre o mesmo período de referência (1940-2024).

Outro indicador apurado pelo IBGE, e que registra o crescimento percentual de idosos no país é o Índice de Envelhecimento, correspondente à representação da população acima de 65 anos comparativamente a um grupo de 100 crianças em idade de zero a 14 anos (https://agenciadenoticias.ibge.gov.br/media/com_mediaibge/arquivos/ca93b770f7ef3931bd425cdea60c8b5c.pdf). Segundo esse Índice, em 1980 haviam 10,5 idosos para cada grupo de crianças da referência, chegando em 30,7 no ano de 2010 e alcançando 55,2 em 2022.

Em 1980, 38,2% da população residente no país tinha idade entre 0 a 14 anos, enquanto que 57,7% se situava na faixa entre 15 e 64 anos e somente 4,0% estava no grupo com 65 anos ou mais. O Censo do IBGE de 2022 mostra um quadro diferente, com a redução pela metade da participação do grupo de até 14 anos (19,8%), o crescimento da faixa intermediária para 69,3% e mais do que o dobro do percentual de idosos, que passa para 10,9% (fonte: link acima).

Todos os indicadores apontam o processo de envelhecimento da população brasileira: a partir do ano de 2041 a população começa a se reduzir; a taxa de fecundidade caiu para 1,57 filho/mulher em 2023, com perspectiva de se chegar a 1,44 em 2040; o número de nascidos por ano foi reduzido para 2,6 milhões em 2022, com previsão de cair para 1,5 milhão em 2070 e a idade média da população passou de 28,3 anos (2000) para 35,5 anos (2023), devendo chegar em 48,4 anos em 2070 (<https://agenciagov.ebc.com.br/noticias/202408/populacao-do-pais-vai-parar-de-crescer-em-2041>).

Diante desse cenário de mudanças demográficas progressivas e irreversíveis, questiona-se se nossas cidades estarão preparadas e adequadas para conviver com essa realidade que se aproxima, recepcionando essa população que vai passar por processo natural de envelhecimento e que exigirá muito mais cuidados por parte do poder público municipal, além dos outros grupos que também requerem atenção, como gestantes, pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida, crianças, etc. Hoje temos a certeza de que as cidades brasileiras, talvez com raríssimas exceções, não são atrativas e seguras, por exemplo, para a caminhabilidade das

pessoas, que sempre vão iniciar e concluir as suas viagens dentro do espaço urbano por meio de um deslocamento a pé, independente do modal escolhido dentro da mobilidade urbana.

Basta uma circulação a pé pelas cidades brasileiras para se verificar a ausência dos elementos tão necessários para a estruturação das redes de mobilidade a pé, como a segurança viária com iluminação e conservação; o conforto, a partir do uso de pavimento adequado; a continuidade, com a remoção de obstáculos; a conectividade, com a articulação entre as diferentes redes; a seguridade, na proteção contra a violência urbana; a atratividade e um microclima adequado, a partir de investimento em arborização e sombreamento, para que as pessoas possam realizar seus deslocamentos tendo esse modal ativo como opção real, confiável e segura.

E justiça seja feita. Os ativistas que defendem o modal a pé, há tempos alertam para a necessidade das cidades serem repensadas do ponto de vista da acessibilidade universal, para que a política pública de mobilidade urbana também seja direcionada para o atendimento de uma premissa básica: garantir que calçadas e a rede de circulação a pé sejam efetivamente estruturadas e possam contribuir para que as viagens sejam realizadas com segurança e sem riscos. Referências no tema como Meli Malatesta e Luiza Gomide, e organizações, como Andar a Pé/DF, Cidadeapé/SP, Corrida Amiga, Caminha Rio, etc., defendem a necessidade da incorporação e da priorização dos pedestres pelas políticas públicas, reforçando o argumento de que todos somos pedestres, afinal a mobilidade urbana começa sempre com uma viagem a pé.

O orçamento das prefeituras, envolvendo a área da mobilidade urbana, está sempre concentrado em investimentos maciços para a ampliação dos sistemas viários das cidades, buscando alcançar a eterna utopia da fluidez para o transporte individual motorizado, ao mesmo tempo em que parcela menor é direcionada para atender o transporte público coletivo, seja através de subsídios para a cobertura dos déficits operacionais ou para a implementação de infraestrutura exclusiva. As discussões internas nos entes também envolvem temas como a modernização da frota por meio da mudança da matriz energética, a implementação de programas de Tarifa Zero, o uso de tecnologias disruptivas, a adoção de ferramentas e aplicativos como o de Mobilidade como Serviço (MaaS, na sigla em inglês) e outros, mas o equacionamento de questões básicas, como a requalificação das redes de circulação a pé, é sempre preterido e o problema é atribuído como sendo de responsabilidade exclusiva dos cidadãos proprietários dos imóveis, o que não ocorre quando se trata do sistema viário.

Não há dúvida de que é preciso qualificar os sistemas de transporte público, investindo na transição da matriz energética para mitigar as mudanças climáticas, promovendo a inclusão social de grupos vulneráveis, ampliando as fontes de financiamento e implantando infraestrutura exclusiva; não resta dúvida de que precisamos avançar na ampliação, integração e conexão da malha cicloviária; não há divergência em relação à necessidade de se repensar o uso massivo do transporte individual motorizado dentro do espaço urbano e também é crescente a concordância de que precisamos ter um Sistema Único de Mobilidade Urbana (SUM), para que a política pública possa ser organizada a partir do comprometimento e de pactuação interfederativa. Entretanto, considerando que a mobilidade urbana se inicia e/ou se conclui com um deslocamento a pé e que há a projeção de transformações demográficas no país, organizar e preparar as cidades para os novos cenários é tarefa fundamental e urgente.

Wesley Ferro Nogueira é economista, atualmente é Secretário Executivo do Instituto MDT, e é membro titular do Conselho de Transporte Público Coletivo do DF e do Conselho de Trânsito do Distrito Federal.