

Expansão territorial e novas mobilidades

Este trabalho tem origem em processo de investigação em curso de doutorado em Planejamento Urbano e Regional e em Transporte na Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Brasil.

GT 02- Ciudades Latinoamericanas en el nuevo milênio

Resumo

Atualmente, mais de 50% das pessoas vivem em cidades e, segundo projeções, em 2040, 75% estarão concentradas em “megacidades”: metrópoles e aglomerações urbanas com mais de dez milhões de habitantes, localizadas majoritariamente na Ásia, África e América Latina. No Brasil, a taxa de urbanização é de 78% e aproximadamente 130 milhões de pessoas vivem atualmente nas cidades, organismos urbanos diversificados e multifuncionais, desarticulados espacialmente e em permanente estado de criação e recriação de suas bases espaciais. Sua forma e configuração tende a gerar alargamento e aumento do número de deslocamentos dos seus habitantes, produzindo novas formas de mobilidade, mais irregulares, heterogêneas e diversificadas. O objetivo deste artigo é discutir as mudanças que vêm ocorrendo na mobilidade urbana a partir da conformação destes novos espaços geográficos ampliados, complexos e dinâmicos.

Clara Natalia Steigleder Walter

Júlio Celso Borello Vargas

Palavras-chave: megacidades, mobilidade, transporte

Expansão territorial e novas mobilidades

Introdução

Nos últimos anos a humanidade vem experimentando um processo de urbanização acelerado, modificando radicalmente o padrão tradicional de localização e distribuição das populações sobre o espaço do planeta. As cidades brasileiras contemporâneas, cujas características sócio-espaciais são típicas do período pós-industrial marcado pela prevalência do setor terciário avançado (serviços, comunicação e “economia do conhecimento”) têm se caracterizado pela deterioração do espaço urbano, pela desigualdade na ocupação e uso dos espaços públicos de circulação e pelo grande número de conflitos, muitas vezes transformando-se em “acidentes de trânsito”.

O aumento do número de viagens realizadas diariamente por todas as classes sociais, especialmente os mais pobres, acompanhado de um aumento expressivo na motorização dos mais ricos e na sensível alteração do padrão de utilização dos diferentes modos de viagem, com o paulatino abandono do transporte público em troca dos modais individuais (carro e motocicleta), é um tema desafiador para o poder público e para as instâncias ativas da sociedade. O esgarçamento dos tecidos da nova metrópole, constituída cada vez mais por retalhos desconexos tais como os condomínios fechados e os loteamentos de interesse social, tem feito também com que os chamados “modos ativos” de viagem – a pé e bicicleta – experimentem, por um lado, um decréscimo na sua utilização em função do aumento das distâncias intra-urbanas e da insegurança viária e, por outro, o surgimento do discurso em prol das caminhadas e do ciclismo baseado na ideologia difusa da “sustentabilidade”.

Nesse caldo de complexidade, compreende-se que as relações sociais e práticas cotidianas relacionadas ao “como” as pessoas experimentam os deslocamentos urbanos é um tema relevante e urgente. Da mesma forma, entende-se que o Brasil, assim como outras cidades latino-americanas que vem expandindo seus territórios, passa por um momento em que a chance de iniciar um processo de organização do espaço em bases mais adequadas se mostra possível, evitando assim deseconomias maiores, como reformas urbanas insustentáveis do ponto de vista econômico, ambiental e social.

Expansão territorial e a complexidade das grandes cidades

A metrópole sempre foi mais do que uma cidade grande, ela é um nó articulador de pessoas, bens e informações, conectando outras aglomerações urbanas de forma complexa, multifuncional e diversificada. É um território instável por excelência, criando e recriando permanentemente as condições necessárias para a reprodução do capital, especialmente em tempos de frequentes reestruturações produtivas. A própria definição de Metrópole confunde acepções administrativas e geográficas: enquanto, do ponto de vista formal-legal, temos, no Brasil, “Regiões Metropolitanas” e “Aglomerações Urbanas” e, em outros países existem as “Áreas Metropolitanas”, o conceito teórico mais utilizado para representar as grandes e complexas conurbações planetárias do ponto de vista espacial é “Megacidade”. Essas seriam as aglomerações com mais de dez milhões de habitantes e que, segundo dados da ONU, totalizam hoje cerca de duzentos e oitenta milhões de pessoas, apresentando taxas de crescimento mais rápidas do que as demais (UNFPA, 2007).

As projeções indicam tendência a um crescimento contínuo e superexponencial dessas cidades, com espalhamento constante de sua superfície e absorção de cidades vizinhas, formando “megarregiões” com enorme concentração populacional e poder econômico que se estendem além de fronteiras estaduais e até mesmo nacionais. Segundo alguns modelos, pode-se esperar até mesmo a urbanização completa do planeta em algum momento de meados do século XXI, quando todos estaremos vivendo em alguma cidade e não existirá mais possibilidade de migração a não ser de uma cidade para outra. No limite, haverá apenas um único sistema urbano global totalmente interconectado (Batty, 2011).

A realidade espacial destes gigantes organismos urbanos é diversa, variando entre sociedades e culturas. Enquanto nos EUA o processo de espalhamento urbano com baixas densidades e separação de atividades, rodoviarização com baixa cobertura de transporte coletivo e altíssima dependência do automóvel é um fenômeno do pós-segunda guerra que, desde o choque do petróleo dos anos 1970 vem lentamente sendo questionado, mas somente posto em cheque na virada do milênio (Ewing et al., 2002), na Europa há mais estabilidade e continuidade histórica do ponto de vista do crescimento e articulação dos tecidos urbanos. Estes são relativamente mais compactos e densos, com maior diversidade e miscigenação de usos, transporte público abundante e políticas governamentais de restrição ao veículo particular já consolidadas (Ponte da Silva, 2008). Enquanto a área metropolitana de Los Angeles, por exemplo, tem em torno de dez milhões de habitantes distribuídos em aproximadamente 10.000 km², com 26 quilômetros de metrô e um índice de mobilidade pelo modo ônibus de 33,3 viagens/hab/ano, a área metropolitana de Paris possui nove milhões de habitantes em mais ou menos 2.000 km², com 200 quilômetros de metrô e um índice de mobilidade pelo modo ônibus de 100 viagens/hab/ano (Sort, 2006).

Isso é reflexo da cultura passada de mobilidade das duas sociedades, mas também se projeta na postura de ambas frente às tendências de superurbanização: enquanto o problema imediato dos Estados Unidos é a urgente reestruturação de subúrbios e de áreas já urbanizadas em padrões esparsos e monofuncionais através de iniciativas de *sprawl repair* que podem ser a grosso modo agrupadas sob os movimentos *New Urbanism* (“Novo Urbanismo”), *Smart Growth* (“Crescimento Inteligente”) e *Transit Oriented Development* (“Desenvolvimento Orientado ao Transporte Coletivo”), a Europa trabalha fundamentalmente com tecnologias de informação e comunicação para aperfeiçoar ainda mais seus veículos e sistemas de transporte coletivo, bem como os modos não motorizados.

Já em nossa realidade de país “em desenvolvimento”, que experimenta neste momento histórico uma euforia desenvolvimentista, podemos encontrar traços dos dois modelos de urbanização, com uma crescente tendência ao *sprawl* norte-americano reforçada pela recente onda de urbanização disparada pelo crescimento dos investimentos em construção civil e infraestrutura. Essa dinamização da economia brasileira deveria, em tese, corresponder a uma atenção redobrada à esfera do planejamento urbano e da mobilidade, pois seria a chance de iniciar um processo de organização do espaço em bases adequadas, evitando as deseconomias posteriores - semelhantes às enfrentadas pelos EUA atualmente - e todo o movimento de “reforma” de cidades insustentáveis econômica, ambiental e socialmente.

O modelo que estamos copiando - baseado em um *CBD* (centro de negócios, trabalho, empregos) verticalizado, com subúrbios exclusivamente residenciais de baixa densidade, amplos e complexos sistemas rodoviários com grandes estruturas comerciais (*shoppings centers*) nos entroncamentos - à parte a crise hoje vivida - possui certa coerência estrutural, enquanto nossa cópia deformada sobrepõe-se a outra cidade diferente, já existente. A “velha” cidade brasileira é

formada por zonas centrais servidas de infraestrutura, com população de altas e médias rendas e usos mistos, somadas a diversos tipos de discontinuidades e vazios urbanos à espera de valorização (especulação) e periferias desassistidas, ocupadas por populações pobres em tensão com o ambiente natural.

Essas áreas de interface urbano-rural ou ainda, urbano-ambiental, são uma das chaves do problema da mobilidade intra-urbana, pois elas são a “reserva” de terra para expansão dos tecidos da cidade, expansão esta cuja velocidade tem sido até hoje relativamente moderada e equilibrada com o processo simultâneo de adensamento das áreas centrais já edificadas e infraestruturadas, no clássico balanço de crescimento interno/externo que a economia urbana tão bem descreve (Polidori, 2010; Abramo, 2001). No entanto, hoje ocorre a aceleração dos processos de acumulação capitalista sobre o território brasileiro, materializadas em grande parte sob a forma de loteamentos periurbanos, vendidos pela publicidade como salvação contra o velho e denso centro, apresentado como “feio, sujo e malvado”, tanto para as populações do estrato socioeconômico superior – por meio dos condomínios fechados – como para as populações de baixa renda, agraciadas pelos programas governamentais de habitação popular do tipo “Minha Casa, Minha Vida”. Ambos têm sido comercializados por meio da lógica da “fuga do centro” em busca de valores abstratos como tranquilidade e segurança, os quais estabelecem uma tensão opositiva com as ideias de “urbanidade”, “vizinhança compacta” e, conseqüentemente, com uma mobilidade mais humanizada.

Assim, nossas cidades, metrópoles e megacidades sofrem cada vez mais com sistemas viários excessivamente fragmentados e descontínuos, com malhas repletas de rupturas, e com a experimentação de um aumento explosivo dos deslocamentos motorizados. A frota de veículos aumentou cerca de 30% entre 2003 e 2008 para o país como um todo, resultado de políticas paralelas de estímulo à produção industrial e ao consumo de bens duráveis, reforçado pela melhora na renda da população e pela oferta de crédito advinda da estabilidade econômica (Netto, 2010).

Reestruturação produtiva e novas formas de mobilidade

Como visto, a questão da mobilidade urbana está intrinsecamente relacionada ao crescimento das cidades, que é em parte condicionado pelas possibilidades da infraestrutura de transportes e circulação, mas também marcado pelos processos de reestruturação produtiva. A infraestrutura de transportes permite que a cidade se expanda e as regiões se consolidem como vocacionadas a determinadas atividades, sejam comerciais, industriais, de serviços ou residenciais. Soma-se a isso o fato de que com a urbanização extensiva, conformam-se as Megacidades ou “Cidades-região”: espaços geográficos, sociais, culturais, econômicos que estão além da cidade expandida, constituindo um novo território. Por trás da formação da Megacidade/Cidade-região está o fenômeno da “compressão espaço-temporal, ou seja, uma diminuição das distâncias efetivas” (Magalhães, 2008, p. 21). Esse fenômeno, tão necessário para o desenvolvimento do capitalismo, tem também seu lado perverso, uma vez que acaba alterando os espaços de forma desigual, aproximando pessoas e distanciando outras. No primeiro caso estão os indivíduos e grupos localizados de forma mais central ou, quando distantes, mais bem conectados pela infraestrutura de transporte. No segundo, estão aqueles que vivem isolados das centralidades ou, quando próximas espacialmente, não têm acesso ao sistema de transporte, geralmente por razões econômicas.

No Brasil, a constituição desta nova forma espacial está relacionada com a crise do modelo fordista de cidade, que caracterizou o país até o início dos anos 1980. A Cidade-região

brasileira seria, assim, o resultado de “processos socioespaciais contemporâneos de extensão do tecido metropolitano por espaços regionais mais amplos que a metrópole propriamente dita, mas que passam a se integrar num nexos comum do ponto de vista da organização da produção industrial” (Magalhães, 2008, p. 10). Portanto, a reestruturação produtiva é causa e efeito da reorganização espacial, criando novos padrões de mobilidade urbana. Tanto a precarização dos empregos, a informalidade, a flexibilidade de horários, o trabalho em casa, o ingresso de mulheres e minorias no mercado e outros exemplos de mudanças advindas do desenvolvimento das telecomunicações, da globalização e das relações de trabalho capitalistas quanto a redistribuição das firmas e famílias pelo espaço da metrópole induzem a pensar que “as mobilidades apresentam novos conceitos, novos desenhos. Surgem as mobilidades profissionais, as mobilidades escolares, as mobilidades de lazer etc.” (Teles, 2005, p. 58).

Em resumo, temos, de um lado, muito **mais urbanização** e, de outro, muito **mais movimentação**, especialmente a motorizada. Este primeiro aspecto do problema geral da mobilidade – a quantidade de deslocamentos – é apenas uma das maneiras de observar (e medir) o que está ocorrendo nas grandes cidades contemporâneas do mundo em desenvolvimento e, especialmente no Brasil. Tomando o conceito mais simples de Índice de mobilidade - o número de viagens por pessoa por dia – temos que, na Região Metropolitana de São Paulo, por exemplo, a variação de 1997 para 2007 foi de 1,87 para 1,95 viagens diárias por habitante (mais 4,3%) e que as viagens diárias motorizadas passaram de 1,22 para 1,29 por habitante (mais 5,7%). Estratificando por renda, houve aumento de 1,25 para 1,53 (22,4%) na faixa de renda mais baixa, enquanto na faixa de renda mais alta o índice passou de 2,54 para 2,69 (mais 5,9%) (Paiva, 2010).

Ou seja, os “pobres” estão mais móveis, podendo participar de mais atividades e circular com maior desenvoltura pela cidade, atingindo locais antes não acessíveis a eles, em horários também anteriormente “vedados”. Isso leva a uma maior interação – ao menos potencial – de classes sociais no espaço geográfico da cidade, com as consequências positivas e os conflitos que daí podem nascer.

Porém, dada a baixa qualidade do sistema de transporte público no Brasil, particularmente em áreas inacessíveis ou de baixa demanda que a princípio não despertam maior interesse, a população pobre que experimenta melhora em sua capacidade de “consumir” transporte busca alternativas, que podem dar origem, por exemplo, aos serviços informais (Gomide, 2003). O transporte informal no Brasil é um fenômeno da segunda metade dos anos 1990, quando as vans e micro-ônibus – veículos baratos, geralmente de origem chinesa ou coreana – passaram a ser uma opção de negócio e alternativa para a população ao oferecer horários e itinerários mais flexíveis do que o transporte regulamentado. Estima-se que, em escala nacional, ele exista em mais de metade das capitais e cidades de médio porte (Mamani, 2004), competindo com os operadores regulares e, de alguma maneira, suprimindo a necessidade dessa demanda em permanente expansão.

Também a motocicleta tem experimentado um enorme crescimento com a explosão de sua utilização em todo o Brasil como transporte de passageiros e de carga, já contando com mais de 16,5 milhões de motocicletas (Abraciclo, 2010). As vendas crescem cerca de 20% ao ano, com previsão de duplicação da frota até 2025, tomando como base o ano de 2008 (IPEA, 2011a). O uso da moto na prestação de serviços é cada vez mais presente nos centros urbanos brasileiros. O Rio de Janeiro, que possui 18 motos/1000 hab (Santos, 2009), já teria mais de 50 mil motoboys (Araújo, 2008).

Na mesma cidade existem cerca de 11 mil mototáxis, o que coloca outra perspectiva ao problema, pois o transporte de pequenas cargas e a prestação de serviços dão lugar ao transporte de pessoas, ampliando as possibilidades de deslocamento das camadas pobres da população e, ao mesmo tempo, introduzindo mais insegurança ao tráfego e às relações no trânsito das grandes cidades. Em 75% dos municípios do país onde operam mototáxis, esse transporte é informal (SeMob, 2007). Pesquisa na favela da Rocinha no Rio de Janeiro (Fonseca, 2005) identificou que a maioria dos serviços de mototáxi é prestada por jovens entre 18 e 24 anos com baixa escolaridade, que trabalham em média 12 h/dia, por seis dias da semana e que alegam ingressar neste serviço principalmente pela falta de emprego e oportunidades. Os argumentos incluem ainda a “autonomia” (não ter patrão) e a “sensação de liberdade”, muito semelhantes ao discurso publicitário da indústria, que vende a troca de uma condição “inferior” de usuário de transporte coletivo pelo status de proprietário de veículo automotor.

Coerente com esse aumento da motorização, entre os anos de 2003 e 2011 houve uma diminuição da participação dos modos a pé e transporte público (que exclui os informais) da ordem de 5,4% e 3,7% respectivamente, enquanto o modo veículo particular (que inclui a motocicleta) aumentou 6,8% no mesmo período. Nas metrópoles brasileiras, entre 2001 e 2011, houve um aumento de mais de 8,9 milhões de automóveis, aproximadamente 77,8%. Em média, foram adicionados mais de 890 mil veículos por ano (IPEA, 2013). Destacando ainda as metrópoles (na acepção formal de Região Metropolitana legalmente instituída) em relação às demais cidades do Brasil, percebe-se que a distribuição dos modos privilegia principalmente o automóvel e o transporte público, com baixa participação dos modos ativos - a pé e bicicleta:

	Metrópoles (%)	Demais cidades (%)
A pé	6,89	19,85
Bicicleta	3,48	11,43
Carro	22,55	25,28
Moto	7,02	18,88
Transporte Público	60,05	24,55

Fonte: (IPEA, 2013)

Estes contrastes temporais e espaciais reforçam a concepção de que a grande cidade tende a “artificializar” o viajante, tornando-o quase sempre passageiro de algum veículo motorizado, isolando-o do contato com a rua, do convívio com a cidade e, especialmente, com o outro. Assim, a própria noção de “segregação sócio-espacial” sofre alteração neste momento de hipermobilidade motorizada. A possibilidade de compartilhar encontros, convivendo, ainda que por pequenos lapsos de tempo (durante uma viagem de metrô ou uma caminhada) com distintos habitantes do mesmo espaço urbano é fortemente impactada pela redistribuição dos modos e pela reorganização dos territórios da metrópole. Ainda que as visões mais tradicionais que descrevem segregação a associem com a localização residencial estática das famílias e a relação de (in)visibilidade entre os aglomerados dos distintos grupos sociais, hoje podemos avançar para uma idéia de “segregação dinâmica” (Netto e Krafta, 1999), na qual as redes de movimentação dos mais diversos atores sociais estão mais ou menos sobrepostas no espaço urbano e no tempo de, digamos, um dia de trabalho.

Do ponto de vista dos tempos de deslocamento, as principais regiões metropolitanas do país têm observado um aumento gradual da sua proporção de viagens casa-trabalho com duração

acima de uma hora no período 1992-2009, especialmente nos últimos cinco anos (IPEA, 2013). Ou seja, as viagens diárias e permanentes, que penalizam o cidadão e impõem custos monetários, sociais e psicológicos a si e à sociedade têm sido cada vez maiores e mais demoradas, refletindo tanto a tendência ao espalhamento urbano como a saturação dos sistemas viários e os congestionamentos.

Novamente a análise por estratos de renda amplia o entendimento: os mais pobres gastam quase 20% a mais de tempo do que os mais ricos se deslocando para o local de trabalho. Ainda, 19% dos mais pobres fazem viagens com duração acima de uma hora (somente trajeto de ida), enquanto esta proporção entre os mais ricos é de apenas 11%. Porém, na média das áreas metropolitanas, foram as pessoas extremamente pobres, mas também e, principalmente, aquelas mais ricas que tiveram maior aumento nos tempos de deslocamento casa-trabalho no período 1992-2009 (IPEA, 2013). Ou seja, os ricos estão demorando mais em seus deslocamentos diários, pagando o preço dos congestionamentos e da opção por morar em subúrbios afastados, passando a assemelhar-se aos pobres na condição de viajantes “pendulares”.

À parte os indicadores relativos às viagens casa-trabalho, outros fenômenos novos do mundo da mobilidade estão em andamento: a própria noção de que o transporte é uma demanda derivada e não uma atividade *per se*, com valor intrínseco está em cheque. A alta mobilidade das populações urbanas hoje inclui cada vez mais o lazer como motivo de viagem e, ainda, o próprio ato de se deslocar, sair de casa, circular sem necessariamente buscar algum destino tem ganhado participação expressiva no total de viagens. Isso mostra que, dadas as condições infraestruturais mínimas, os deslocamentos produzidos pela própria vontade dos indivíduos de se afastarem de seu lugar de moradia e/ou trabalho e atingirem lugares distantes constituem uma atividade com valor em si mesmo.

Está também em curso um processo de flexibilização da exigência em relação aos tempos de viagem, questionando a visão convencional de viagem como custo (que deveria ser, portanto, o menor possível). Existe uma forte complementaridade entre as tecnologias de transporte e as Tecnologias de Informação e Comunicação (TIC), pois i) viagens podem ser substituídas pelo trabalho em casa ou ii) viagens espontâneas e “instantâneas” podem ser geradas (reserva de ingressos ou pacote turístico para o mesmo dia) e iii) também existe um terceiro tipo de inter-relação entre as tecnologias, na qual especialmente as compras têm seu padrão modificado, tornando-se “multitarefa”, onde a escolha e a compra são feitas via internet e a busca ou a entrega da mercadoria se realizam por meio de viagens convencionais no espaço físico. Há, ainda, uma transferência de poder do produtor para o consumidor, onde os usuários passam a determinar e “customizar” suas atividades e viagens (Banister, 2008).

A título de considerações finais: desafios para a mobilidade em cidades contemporâneas

Dentre as tendências e possibilidades que se apresentam para o futuro das cidades, especialmente as brasileiras e latino-americanas, as alterações na morfologia urbana provocadas pela modificação no comportamento dos habitantes em relação a suas possibilidades de localização, uma vez que também têm maior liberdade de escolha de suas formas de deslocamento, parecem ser uma das mais desafiadoras.

Aliado a essa possibilidade de escolha está também o estímulo ao uso massivo do automóvel. Se bem o veículo particular contribuiu para uma maior mobilidade e, principalmente, acessibilidade, esta possibilidade de escolha não está colocada da mesma forma para todos. Com o alargamento dos deslocamentos para áreas cada vez mais distantes da metrópole, os territórios mais afastados tornam-se mais heterogêneos do ponto de vista da acessibilidade e oferta de

transporte. E nesse “lugar” criado pelo processo de periurbanização, são os atores sociais com maior poder econômico que influenciam as mudanças na dinâmica e na expressão territorial.

Todas estas dimensões relacionadas ao planejamento urbano e à mobilidade afetam quem anda de automóvel, mas alteram mais significativamente o cotidiano de quem se desloca de transporte coletivo ou a pé. Em São Paulo, por exemplo, há casos de pessoas que acabam morando nas ruas, próximo ao seu local de trabalho, muitas vezes “ambulante”, ou mesmo dividindo um quarto com outros trabalhadores e regressando para casa apenas nos finais de semana, tal é o tempo e o custo do transporte coletivo. Portanto, os processos de expansão das cidades no sistema capitalista são, muitas vezes, excludentes e acabam reforçando ou engendrando novas diferenciações sociais.

Neste cenário, a mobilidade urbana se constitui num desafio para o poder público e a sociedade. O acesso de pessoas, bens, serviços e informação, incluindo aí o movimento físico através do espaço público - mas também outras soluções para, eventualmente, reduzir essa necessidade - engloba tanto dimensões do planejamento urbano, quanto os serviços e a infraestrutura disponível para a circulação. Tais dimensões, principalmente no que tange a organização do espaço e as políticas de trânsito e transporte, devem equacionar aspectos como segurança viária, fluidez e acessibilidade, e, em uma perspectiva humanista de equidade e justiça social, garantir o deslocamento e a acessibilidade – com segurança a todos os habitantes de uma cidade.

Planejar a forma como as pessoas vão se deslocar em cidades que, cada vez mais, se transformam em gigantescos espaços geográficos marcados por complexos condicionantes econômicos, culturais, sociais e políticos, torna-se cada vez mais difícil. As novas formas de mobilidade que surgem nessas cidades são fruto não apenas das transformações do padrão de vida das populações, o qual se tornou mais complexo e dinâmico, mas também da própria expansão do espaço físico e entre elas e as cidades próximas. O aumento dos movimentos generalizados que a modernidade trouxe é irreversível: são movimentos sociais, de ideias, de temporalidades, das ciências e das técnicas, das informações, de bens, de capitais, de famílias, de pessoas e, portanto, quando se pensa em planejamento da mobilidade urbana é necessário considerá-los e considerar que todos têm o direito de realizá-los.

Resolver os problemas das novas mobilidades urbanas apresenta-se como um passo civilizatório fundamental para inúmeras cidades latino-americanas, profundamente relacionado com a gestão urbana e de transportes, que devem buscar equalizar também problemas ecológicos, com um olhar para o desenvolvimento sustentável do ponto de vista ambiental. Ao menos aparentemente, muito esforço tem sido posto pelo poder público na tentativa de acalmar o tráfego em nome de razões ambientais (e de segurança), o que pode ser visto como uma contradição: existe o desejo simultâneo de aumentar as velocidades e tempos de deslocamento e de moderar o tráfego... Há uma aparente inconsistência no argumento da economia de tempo nas cidades, pois mesmo que não seja explicitamente dito, um sistema de transporte completamente livre de congestionamento nunca foi um objetivo realista...

Assim, um dos objetivos-chave das políticas de mobilidade poderia então ser aquele do tempo razoável de deslocamento, ao invés do tempo mínimo. As pessoas parecem estar mais preocupadas em saber quanto tempo sua viagem vai levar, dentro de um grau razoável de certeza. É, portanto, a confiabilidade do sistema de mobilidade que passa a ser crucial.

A questão da saúde também aparece como ponto central deste debate, tendo em vista que as emissões de gases poluentes pelos veículos de transporte estão ligadas ao declínio da salubridade dos espaços públicos e que a falta de exercícios físicos (pela não movimentação a pé

ou outros modos ativos) é correlacionada com a obesidade. Um transporte “saudável” implica em ações fortes de proteção das pessoas do tráfego pesado e de criação de espaços adequados para os pedestres e ciclistas, além da promoção de um planejamento cuidadoso para a circulação de veículos de carga e outros grandes causadores de poluição.

Neste contexto, a realização de uma cidade “sustentavelmente acessível” (Banister, 2008) requer o apoio ativo dos cidadãos e novas formas de comunicação com os especialistas, através de fóruns inovadores e do envolvimento de todos os agentes sociais. Algumas políticas como o estímulo à troca de modo de viagem através do planejamento da demanda combinadas com estratégias de melhor aproveitamento do espaço urbano, a diminuição das distâncias através de políticas de uso do solo e desenho urbano e o aumento da eficiência dos sistemas via inovação tecnológica podem ser buscadas, com foco no envolvimento social e no verdadeiro entendimento das razões por trás das políticas. Esse novo paradigma deve superar os impasses que os argumentos econômicos e de racionalidade “pura” não dão conta, entre eles o da sedução e simbolismo do automóvel: por melhor que seja o transporte público, sempre há um motivo adicional para o uso do carro particular. A aceitação pública que comanda a aceitação política é um deles, aproveitando a crescente percepção de que os congestionamentos, por exemplo, são restrições à qualidade de vida individual e à eficiência econômica coletiva, o que gera expectativa por ações por parte do poder público. Mesmo que haja desconfiança em relação ao apoio “dos outros”, há apoio público a políticas como as que priorizam aos modos ambientalmente amigáveis, sugerindo que as pessoas estão dispostas a experimentar novas alternativas e construir um processo evolutivo. (Banister, 2008).

Como diz Marc Augé (2007),

“Pensar a mobilidade no espaço, mas ser incapaz de concebê-la no tempo, essa é finalmente a característica do pensamento contemporâneo preso na armadilha de uma aceleração que entorpece e o paralisa. Mas, por isso mesmo, é no espaço que ela denuncia inicialmente sua imperfeição. Diante da emergência de um mundo humano conscientemente extensivo ao planeta como um todo, tudo se passa como se recuássemos diante da necessidade de organizá-lo, refugiando-nos atrás de velhas divisões espaciais (fronteiras, culturas, identidades) que até o presente foram sempre o fermento dos afrontamentos e das violências. Diante dos progressos das ciências físicas e das ciências da vida, tudo se passa como se, tomado por uma vertigem pascaliana, uma parte da humanidade se angustiasse sobre conquistas feitas em seu nome e se refugiasse em antigas cosmologias. Entretanto, apesar de nós (por mais que esse “nós” exista e remeta à parte da humanidade genérica que todos os seres humanos compartilham), um dia será preciso tomar consciência de que a coragem política e o espírito científico são feitos da mesma matéria” ((IPEA, 2013) p.102).

Referências bibliográficas

- Abraciclo (2010). *Dados do setor de motocicletas no ano de 2010*. Associação Brasileira dos Fabricantes de Motocicletas, Ciclomotores, Bicycletas, Motonetas, Bicycletas e Similares. São Paulo.
- Abramo, P. (2001). *Mercado e ordem urbana: do caos à Teoria da Localização Residencial*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil.
- Araújo, L. (2008). Pressão sobre rodas. *Revista eletrônica Viva Favela*. Rio de Janeiro. Acessado em 28 de julho de 2013 no endereço eletrônico da Web: http://novo.vivafavela.com.br/publique/cgi/cgilua.exe/sys/start.htm?infoid=45665&from_info_index=106&sid=87
- Augé, M. (2007). *Por uma Antropologia da Mobilidade*. São Paulo: Editora da Unesp.
- Banister, D. (2008). The sustainable mobility paradigm. in *Transport Policy* 15, Transport Studies Unit, Oxford University Centre for the Environment, Oxford: UK.
- Batty M, (2011). When all the world's a city. In: *Environment and Planning A* 43(4) 765 – 772.
- Ewing, R. et al. (2002). *Measuring Sprawl and its Impact*. Washington: Smart Growth America.
- Fonseca, N. R. R. (2005). *Sobre duas rodas: o mototáxi como uma invenção de mercado*. Dissertação em Estudos Populacionais e Pesquisas Sociais. Rio de Janeiro, Escola Nacional de Ciências Estatísticas – ENCE/IBGE.
- Gomide, A. A. (2003). *Transporte urbano e inclusão social: elementos para políticas públicas*. Brasília, Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada. Texto para discussão n. 960.
- IPEA (2011b). *Mobilidade Urbana. SIPS - Sistema de Indicadores de Percepção Social 2011*. Brasília, Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada.
- IPEA (2013). *Commute Time in Brazil (1992-2009): Differences Between Metropolitan Areas, by Income Levels and Gender*. Brasília, Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada. Texto para discussão n. 1813.
- Magalhães, Felipe N. C. (2008). Da metrópole à Cidade-região: na direção de um novo arranjo espacial metropolitano? In: *Revista Brasileira de Estudos urbanos e Regionais*. V.10, n.2, (p. 9-27).
- Mamani, H. A. (2004). Alternativo, informal, irregular ou ilegal? O campo de lutas dos transportes públicos. In: *El rostro urbano de America Latina*. CLACSO, Consejo Latinoamericano de Ciencias Sociales, Buenos Aires, Argentina. Acessado em 28 de julho de 2013 no endereço eletrônico da Web: <http://bibliotecavirtual.clacso.org.ar/ar/libros/rural1/p6art2.pdf>.
- Mattos, C. A. de. (2006). Modernización capitalista y transformación metropolitana en América Latina: cinco tendencias constitutivas. In: Lemos, A. I. G. de; Arroyo, M.; Silveira, M. L. (orgs). *América Latina: cidade, campo, e turismo*. Buenos Aires: CLACSO; São Paulo: USP (p. 41-73).
- Netto, V. (2010). A urbanização no coração da economia - O papel das cidades no crescimento econômico. *Arquitextos*. São Paulo, 11.126, Vitruvius, Acessado em 15 de junho de 2010 no endereço eletrônico da Web: <http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/11.126/3655>
- Netto, V. Krafta, R. (1999). Segregação Dinâmica Urbana: Modelagem e Mensuração. in *Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais*, v1 nº 1 / maio.

- Paiva, C. (2010). Transformações e Perfil Atual das Viagens de Auto no Centro Expandido da Cidade de São Paulo. In: *Revista Engenharia n° 597. São Paulo, Instituto de Engenharia de São Paulo.*
- Polidoro, M. C. (2004). *Crescimento urbano e ambiente: um estudo exploratório sobre as transformações e o futuro da cidade.* Tese de Doutorado. Porto Alegre, UFRGS/PPGECO.
- Ponte da Silva, G. (2008). Forma Urbana e Sustentabilidade: Algumas Notas Sobre o Modelo de Cidade Compacta. in *Revista Prospectiva e Planeamento (DPPRI), Lisboa, Volume 15.*
- SEMOB (2007). *PlanMob: Construindo a cidade sustentável. Caderno de referência para elaboração do plano de mobilidade urbana. n. 1.* Brasília, Secretária Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana.
- Sort, J. (2006). *Metropolitan Networks.* Barcelona: Gustavo Gili.
- Teles, P. (2005) *Os territórios (sociais) da mobilidade.* Porto/ Portugal: Lugar do Plano.
- UNFPA (2007). *State Of World Population 2007.* New York: United Nations Population Fund, ONU.