

NOTAS SOBRE A MOBILIDADE COTIDIANA CINCO ANOS APÓS A POLÍTICA NACIONAL DE MOBILIDADE URBANA

NOTES ON DAILY MOBILITY FIVE YEARS AFTER THE NATIONAL POLICY ON URBAN MOBILITY

André dos Santos Baldraia¹

Resumo: No início deste século, marcado por profundas transformações socioespaciais, as temáticas relacionadas à mobilidade têm recebido grande atenção de diversos segmentos, nas universidades, no governo ou na sociedade civil. Como a *palavra* mobilidade guarda em si um conjunto de significados, este artigo apresenta uma revisão bibliográfica que visa salientar alguns aspectos centrais à *noção* de mobilidade e tecer considerações sobre a Política Nacional de Mobilidade Urbana, cinco anos após sua publicação.

Palavras-chave: Mobilidade, Política Nacional de Mobilidade Urbana, Espaço Urbano, Pedestre.

Abstract: At the beginning of this century, marked by profound socio-spatial transformations, themes related to mobility have received great attention from several segments, at universities, government or civil society. As the *word* mobility has in itself a set of meanings, this article presents a bibliographical review that aims to highlight some central aspects of the *notion* of mobility and to make considerations about the National Policy on Urban Mobility, five years after its publication.

Key-words: Mobility; National Policy on Urban Mobility; Urban Space, Pedestrian.

As cidades devem pressionar os urbanistas e os arquitetos a reforçarem as áreas de pedestres como uma política urbana integrada para desenvolver cidades vivas, seguras, sustentáveis e saudáveis.

GEHL, Jan. Cidade para pessoas, p. 06.

Introdução

Ao longo do século XX, os automóveis alçaram a uma posição estratégica. Essencial à circulação das pessoas, tornaram-se objeto de consumo e desejo, e como corolário,

¹ Professor Doutor na Universidade Federal de Rio Grande do Sul (UFRGS) e na Pós-Graduação em Ciências Ambientais da Universidade Federal de Mato Grosso do Sul.

primeiramente, ocuparam os espaços das ruas; posteriormente, induziram a criação de espaços viários que lhe fossem exclusivos, até que, finalmente, transformaram-se na razão de ser das vias, marginalizando os andantes. Quando o motor à explosão se tornou viável, os veículos ganharam escala e triunfaram. Nessa situação, os pedestres surgem em cena.

Determinar o momento histórico preciso em que os seres humanos passaram a usar os meios de circulação é tarefa hercúlea e inócua. Decerto, nem a realização de sua genealogia seria capaz de determinar exatamente este momento. É dado, porém que, ao optar por empregar outros meios de circulação, não apenas a caminhada, o homem, de algum modo, reduziu sua condição de andante. O essencial nessa digressão é que o andar, andar em marcha, dispendendo energia e força corpórea, uma condição biológica dos seres humanos, passou a ser mais visível, perceptível, quando contraposto à possibilidade de circular usando um meio motorizado. Em suma, em dado momento criou-se a condição de pedestre².

Na segunda metade do século XX, as grandes cidades passaram por mudanças intensas que impactaram diretamente as características dos espaços públicos, especialmente porque o automóvel passou a ter um papel destacado no imaginário social e na reflexão daqueles que pensa(va)m a estruturação do espaço. A obra de Jane Jacobs, *Morte e Vida das Grandes Cidades*, de 1961, estabeleceu um marco importante ao mirar sua crítica à desnecessária transformação de mais uma fração do espaço urbano de Nova York em prol do automóvel e em detrimento dos pedestres.

Infelizmente o enredo daquela cruzada, na qual Jane Jacobs foi protagonista, ainda está longe fim. Desde então, milhares de outras cidades, em diversos lugares do mundo, continuaram a ampliar as áreas destinadas à circulação automobilística. Foi neste caldo de cultura que a mobilidade ascendeu ao centro do debate e se tornou o foco de ampla preocupação por parte de diversos segmentos da sociedade. Compreender alguns aspectos que compõem a noção de mobilidade subsidia e potencializa a realização de debates mais frutíferos.

² Em cidades menores, lugarejos, vilarejos, ilhas, enfim onde o automóvel não possui grande difusão o termo pedestre carece de sentido.

Atributos da noção de mobilidade

A noção mobilidade compreende a reflexão sobre o movimento, o deslocamento e o transporte. As três palavras possam ser usadas de modo sinonímico, dado seu conteúdo semântico. Todavia, elas não correspondem a mobilidade, esta guarda o sentido das três, mas as transcende, é isso que apresentaremos a seguir pautando pelas reflexões de Balbim (2003), Cresswell (2006, 2009) e Kleiman (2010)

Tim Cresswell (2006:03) ao analisar a mobilidade discerne o movimento e a mobilidade, para ele:

O conceito de movimento é uma abstração que descreve o ato de se deslocar e o conceito de mobilidade é o equivalente dinâmico do lugar de onde as pessoas saem e levam consigo os significados, as relações de poder e os conflitos.

Embora os dois termos contemplem a realização de um deslocamento entre o ponto de origem e de destino, a literatura consagrou maior densidade ao vocábulo mobilidade que à palavra movimento. O próprio Cresswell entende que, diferente do conceito de movimento, “a mobilidade é um emaranhado de movimento físico, de significado e de prática” (CRESSWELL, 2009:25).

Já Kleiman (2010: 3-4) propõe uma diferenciação entre os termos transporte e mobilidade, ao afirmar que:

Inicialmente cabe estabelecer uma necessária compreensão distintiva entre transporte e mobilidade, apesar da evidente articulação entre ambos. Os transportes estão associados aos processos da organização territorial em suas diferentes escalas (intra-urbana, metropolitana, regional, nacional, internacional) que em primeiro lugar estão articulados aos processos econômicos em geral, com seus impactos na urbanização, metropolização e formação e desenvolvimento dos fenômenos da periferização e periurbanização. O objetivo dos transportes trata-se de, por meio de movimentos, reduzir as distâncias, vencer discontinuidades, sejam físico-geográficas ou econômicas, pois o modo de produção capitalista impõe movimentos rotineiros e superpostos permanentes entre todos seus momentos de produção e consumo (...)

(...) Enfim, transportar é deslocar-se no espaço.

Contudo, apesar de serem dois conceitos que evidentemente guardam articulação constante, pois para ter mobilidade necessita-se de transportes, eles não aparecem como sinônimos: **transporte como deslocamento rotineiro implica em fluxos, ou sejam deslocamentos somente no espaço físico-geográfico, enquanto que mobilidade trata dos deslocamentos também no espaço físico-social.** Grifo nosso

<https://periodicosonline.uems.br/index.php/GEOF/index>

Assim, a noção de transporte se associa *ipsis litteris* a esfera física do deslocamento e se aplica a quaisquer fluxos, numa acepção próxima a de movimento proposta por Cresswell. Enquanto a mobilidade se refere às pessoas, ao de ordenamento de cunho social.

Balbim (2004:3) por sua vez, denota diferenças entre mobilidade e deslocamento, para ele:

Deve-se ter claro que a noção de **mobilidade supera a ideia de deslocamento**, pois traz para a análise suas causas e consequências, ou seja a mobilidade não se resume a ação.

Ao invés de separar o ato do deslocamento dos diversos comportamentos individuais e do grupo, presentes no cotidiano, o conceito de mobilidade tenta integrar a ação de se deslocar, quer seja uma ação física, virtual ou simbólica, ao conjunto de atividades do indivíduo e da sociedade. Grifo nosso

A posição de Balbim é ilustrativa na medida em que indica à realização da mobilidade, os deslocamentos são imprescindíveis, mas o inverso não é verdadeiro, pois os deslocamentos se associam ao fluxo *strictu senso* – tal qual o termo transporte para Kleiman – enquanto a mobilidade envolve não apenas a ação como também as condições de sua efetivação.

A noção de mobilidade pode ser empregada aos mais diversos movimentos e, por conta dessa amplitude, pode mostrar-se imprecisa dependendo da escala espacial escolhida para a análise. Assim, acreditamos na necessidade de se propor concepções intermediárias, patamares analíticos, capazes de se ajustar à realidade que se busca desvendar. Uma alternativa possível é adjetivar o substantivo mobilidade. Não é incomum encontrarmos na literatura especializada, por exemplo, os termos mobilidade urbana ou mobilidade pendular. Seriam sinônimos, dado que a mobilidade pendular – enquanto movimento diário de uma parcela da população em busca de serviços ou para a realização de tarefas cotidianas – é um fenômeno característico de aglomerações urbanas de médio e grande porte? Ou se tratam de fenômenos espaciais distintos, cujas propriedades demandam o emprego de concepções diferentes? Nessa alternativa, compete ao propositor a necessária missão de explicar metodologicamente o atributo escolhido para qualificar a noção de mobilidade.

Um dos aspectos centrais da mobilidade diz respeito à recorrência com que ela se realiza. Na região metropolitana de São Paulo, por exemplo, é possível verificar a recorrência de mobilidade pendular em diversos municípios. Todos os dias, milhares de pessoas deixam suas casas em municípios vizinhos e dirigem-se em direção ao município de São Paulo, onde

<https://periodicosonline.uems.br/index.php/GEOF/index>

se concentram muitos postos de trabalho³. O movimento diário caracteriza a pendularidade; se os movimentos fossem semestrais, teríamos uma mobilidade sazonal e em caso de uma movimentação de sentido único, sem volta definida tratar-se-ia de uma migração. A aplicação desses adjetivos, cujo núcleo é temporal, é prática consagrada no campo da Geografia,

Ao analisar esta temática Kaufmann propôs um modo de organização dos diversos tipos de mobilidade. Segundo Balbim (2003:183)

Apoiado em diversos autores Kaufmann (2000) sistematiza a mobilidade no espaço geográfico em quatro tipos em volta de duas dimensões: 1 – temporal: intenção de retorno (movimento de ida e volta), ou, ao contrário, ausência de intenção de retorno breve (movimento linear) 2 – espacial: deslocamento interno ao lugar de vida ou deslocamento fora desse lugar.

Como resultado, temos quatro tipos de mobilidade espacial (o sedentarismo e o nomadismo não são considerados). São eles: mobilidade cotidiana (movimento interno e cíclico); mobilidade residencial (movimento interno e linear); as viagens e o turismo (movimento externo e cíclico); as migrações (movimento externo e linear).

Considerando esta classificação proposta por Kaufmann, entendemos que o tipo de mobilidade mais adequado à análise de áreas urbanas não é mobilidade e sim mobilidade cotidiana.

Desta perspectiva o tipo de mobilidade ao qual vamos nos referir é a mobilidade cotidiana que corresponde a

Temporalidades curtas, ritmos sociais da vida cotidiana. É um tempo recorrente, repetitivo, que implica retorno cotidiano à origem. **Sua repetição forja hábitos e práticas espaciais. Esse é o termo mais correto para se referir aos deslocamentos, às estratégias de deslocamento, aos orçamentos espaço-temporais, aos modos de transporte e às condições de acessibilidade.** BALBIM (2003:184) grifo nosso

Há ainda um atributo que consideramos relevante: é aquela que se refere aos limites espaciais. Para Miralles-Guasch a mobilidade é “entendida como a soma dos deslocamentos que a população realiza para acessar os bens e serviços em um território determinado” MIRALLES-GUASCH (2009:194).

O acréscimo do adjetivo “cotidiana”, nesse caso, além de qualificar a mobilidade tem como objetivo circunscrever a análise a uma escala menor.

³ Ver SOUZA (2013), especialmente o Capítulo 7.

Assim, a mobilidade cotidiana deve ser compreendida como um recurso ou capital social inerente à população quando esta necessita realizar seus deslocamentos para executar uma atividade. Cabe ainda dizer que, numa sociedade democrática, cuja constituição garante o direito de ir e vir, a mobilidade deve ser encarada como um direito fundamental à todos os seus habitantes. Utilizaremos o conceito de mobilidade cotidiana como suporte às considerações sobre a Política Nacional de Mobilidade Urbana.

Considerações sobre a Política Nacional de Mobilidade Urbana

Em 2007, a Declaração de Stuttgart reconheceu a mobilidade como sendo um direito humano universal. Enquanto desejo e agenda, esta proposição é memorável, mas garanti-la universalmente a uma determinada sociedade demanda um conjunto de ações de difícil execução. O caso brasileiro ilustra bem as dificuldades.

Cinco anos após a Declaração de Stuttgart e fruto de longas discussões foi promulgada no Brasil a Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU) (BRASIL, 2012). A essência desta política é apontar para as instâncias de gestão e de poder envolvidas no trato dessa questão, já que, para assegurar o direito à mobilidade há necessidade de se considerar questões relativas à configuração do espaço urbano, aos modais de transporte e ao direito à cidade, por exemplo, é também preciso compreender que esses temas não devem ser analisados separadamente, mas em estrita interrelação.

Assim, a mobilidade demanda pensar sobre um sistema de transporte coletivo integrado que seja eficiente à realização dos deslocamentos de toda a população, sem, no entanto, cercear a liberdade individual de cada cidadão de ter e, eventualmente, tirar seu carro da garagem e colocá-lo para circular.

A situação torna-se mais urgente, na medida em que verificamos um expressivo aumento da frota de carros em circulação no país. Entre 2006 e 2017, a frota de carros aumentou em aproximadamente 85%, passando de 27,4 para 50,9 milhões de carros, segundo dados do Denatran. Enquanto ocorria esse vertiginoso crescimento, foram aprofundadas as discussões que deram origem a Lei 12.587/2012, que instituiu a Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU). Até a elaboração dessa lei, um longo caminho foi trilhado; houve debates, audiências públicas, publicação de textos e versões públicas preliminares,

<https://periodicosonline.uems.br/index.php/GEOF/index>

depois houve mais um longo trajeto no Congresso Nacional até a aprovação e publicação da Política Nacional de Mobilidade Urbana.

O artigo 5º da Política Nacional de Mobilidade Urbana apresenta os seus princípios norteadores, segundo esse artigo:

Art. 5º A Política Nacional de Mobilidade Urbana está fundamentada nos seguintes princípios:

I – acessibilidade universal;

II – desenvolvimento sustentável das cidades, nas dimensões socioeconômicas e ambientais;

III – equidade no acesso dos cidadãos ao transporte público coletivo;

IV – eficiência, eficácia e efetividade na prestação dos serviços de transporte urbano;

V – gestão democrática e controle social do planejamento e avaliação da Política Nacional de Mobilidade Urbana;

VI – segurança nos deslocamentos das pessoas;

VII – justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do uso dos diferentes modos e serviços;

VIII – equidade no uso do espaço público de circulação, vias e logradouros;

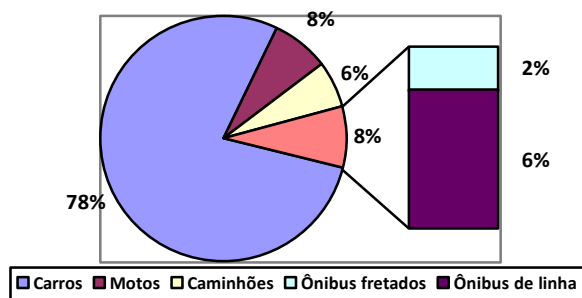
e

IX – eficiência, eficácia e efetividade na circulação urbana.

Em janeiro de 2017, a Política Nacional de Mobilidade Urbana completou cinco anos. A existência de uma política desse jaez deve servir de bússola para a realização de outras políticas relativas ao assunto em outras esferas da administração pública, tais como as escalas estadual e municipal. Passado esse período, temos o que comemorar?

No que diz respeito à equidade no uso do espaço pelos diversos modais de transporte, não há muito o que se comemorar. Em São Paulo, por exemplo, 78,5% do leito carroçável era ocupado por automóveis no horário de pico em 2012, por outro lado os ônibus ocupavam apenas 7,5% da área.

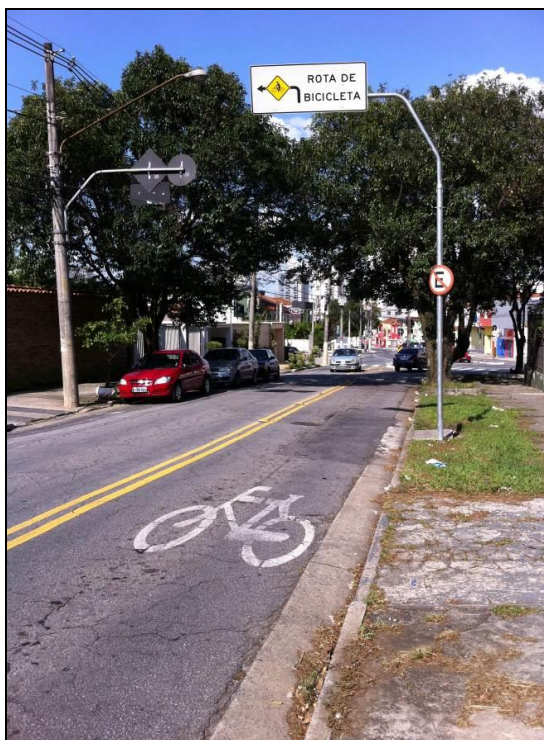
Gráfico 1 - Distribuição dos veículos nas vias principais no horário de pico



Fonte: Corrêa, 2012 apud SOUZA (2013, p. 28)

Em 2017, João Dória Júnior (PSDB) assumiu o cargo de prefeito de São Paulo. No ano anterior durante a campanha, o então candidato fez declarações públicas cujo teor indicavam que essa distribuição não se alteraria e, talvez, fosse agravada. Nos primeiros meses de mandato, algumas ciclofaixas instaladas durante a gestão anterior foram suprimidas sob o argumento de que elas passariam por reformas, após protestos de ciclistas e questionamentos, a prefeitura declarou que transformaria as ciclovias em ciclorrotas⁴. Tal proposta aprofunda a divisão desigual do espaço, em prol dos carros, pois as ciclovias são frações do espaço viário segregados para o tráfego de bicicletas, já as ciclorrotas não são dotadas de espaços exclusivos para os ciclistas, o que existe nesses trajetos é a sinalização indicando que aqueles são caminhos mais indicados para ciclistas.

Foto 1 – Ciclorrota na rua Duarte da Costa, no bairro da Lapa – São Paulo/SP



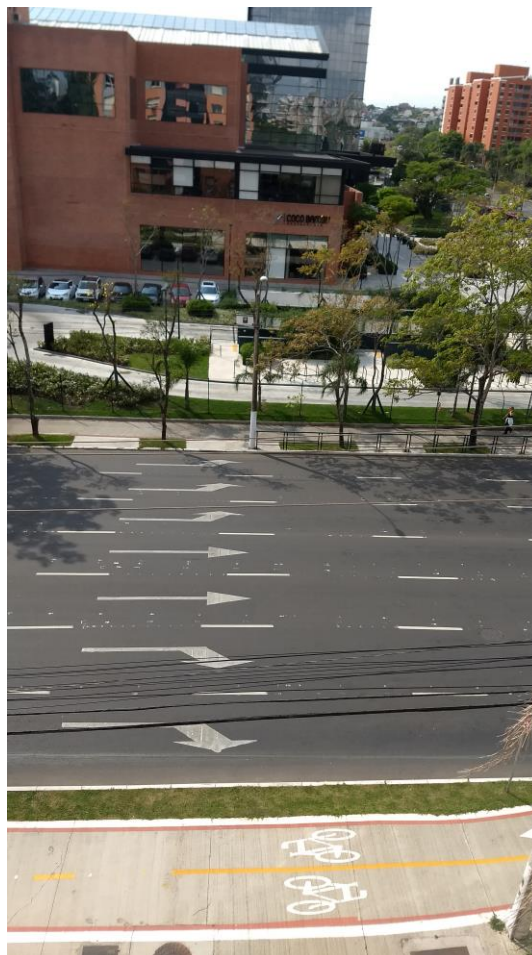
Fonte: André dos S. B. Souza / 5 fev. 2013

⁴ IZIDORO, 2017.

<https://periodicosonline.uems.br/index.php/GEOF/index>

Beneficiar os usuários que utilizam os modais motorizados em detrimento dos não-motorizados, como pedestres e ciclistas, não é postura exclusiva da administração da cidade de São Paulo. Em Porto Alegre, cidade que possui parcos 45 km de ciclovias, alguns trechos foram construídos sob as calçadas, reduzindo o espaço destinado aos pedestres. Ao lado e às margens das sete vias destinadas ao fluxo viário, estão lá pintadas as faixas que demarcam os espaços para as bicicletas, sem qualquer segregação ou estrutura de segurança.

Foto 2 – Vista da rua João Wallig, no Jardim Europa – Porto Alegre/RS



Fonte: André dos S. B. Souza / 2 set. 2017

Em relação ao desenvolvimento sustentável das cidades, nas dimensões socioeconômicas e ambientais, podemos afirmar que, se houve avanços, foram tímidos na

<https://periodicosonline.uems.br/index.php/GEOF/index>

maioria das cidades brasileiras de médio e grande portes. O livro de Trigueiro (2017) apresenta um panorama das práticas de planejamento urbano capazes de prover melhorias ambientais aos nossos centros urbanos. Constatamos, infelizmente, que parte considerável do que ali se prognostica não é posto em prática em nossas cidades, o que as mantém com péssimos resultados ambientais. Cidades como Belo Horizonte (SARAPU, 2012) e São Paulo (SOUZA, 2013) apresentam altos índices de congestionamentos, o que contribui para a manutenção de um ar com péssima qualidade.

Em relação a Belo Horizonte, Leitão (2015, p. 415) lamenta que:

Quem desembarca em Belo Horizonte, indo do Rio de Janeiro, já sabe que demorará muito mais no deslocamento em terra que no ar, pela distância do aeroporto às áreas residenciais. Os engarrafamentos frequentes tornaram a diferença de tempo um despropósito.

A autora, Leitão (2015, p. 415), ainda narra que:

Certa vez estava tentando ir de um bairro a outro na região central (de Belo Horizonte), para a Bienal de Livros, e, apesar de ter saído com bastante antecedência, corria o risco de não chegar a tempo. Já anoitecia quando comuniquei minha preensão ao motorista.

- O trem garrou tudo, sô – queixou-se o senhor.
- Há caminhos alternativos?
- A senhora é de ter medo?
- Não, em geral, não. Apenas não quero infringir a lei.
- Vou fazer uns trem aqui – avisou.
- Mas é trem legal ou ilegal?
- Dendalei, uai – respondeu, querendo dizer que é claro que respeitaria a legislação de trânsito.

Ele cruzou uma linha férrea, atravessou uma favela e passou por dentro de um cemitério, tudo dentro da lei, na visão dele. Eu cheguei a tempo.

Os congestionamentos causam deseconomias, deterioram a qualidade da atmosfera e torna nocivo o ar disponível à população. Estudiosos como Paulo Saldiva (SALDIVA, 2016) apresentam os efeitos deletérios da inalação do ar poluído em ambientes urbanos, tais como as doenças respiratórias que, dado o custo dos tratamentos, impactam negativamente o sistema de saúde, especialmente, o sistema público de saúde⁵.

⁵ A este respeito ver também IPEA, 2015.

<https://periodicosonline.uems.br/index.php/GEOF/index>

Em relação à equidade no acesso dos cidadãos ao transporte público coletivo, também não se verificou mudanças positivas. O acesso continua extremamente desigual, sendo que as áreas centrais e/ou as áreas mais ricas das cidades, especialmente, aquelas de médio e grande porte continuam a ser as que apresentam as melhores condições.

Pensar a mobilidade cotidiana desde o prisma socioeconômico é uma tarefa que se impõe quando consideramos a realidade brasileira. Autores como Kleiman (2010) e Souza (2013) ao analisar a mobilidade chegaram à conclusão de que a renda é um fator essencial devido às debilidades do sistema de transporte, pois ela determina a possibilidade ou não de parcelas da população exercerem seu direito à mobilidade. Como afirma Santos (1998, p. 47):

Morar na periferia é, na maioria das cidades brasileiras, o destino dos pobres, eles estão condenados a não dispor de serviços sociais ou utilizá-los precariamente, ainda que pagando por eles preços extorsivos. É o mesmo que se dá com os transportes. Caros e ruins. Ruins e demorados. Como conciliar o direito à vida e as viagens cotidianas entre a casa e o trabalho que tomam horas e horas?

O excerto anterior retrata a situação nos anos 1980, quando a frota de veículos era muito inferior à verificada na atualidade, mas a situação não melhorou, talvez tenha até piorado. LEITÃO (2017, p. 402) relata que:

O relógio de Joelma Santiago, 36 anos em 2014, viúva, três filhos, toca em sua cabeceira às 2h50. Em meia hora ela se apronta para sair. Às 3h20, está sempre muito escuro quando ela já aguarda o ônibus que a levará da periferia para o centro de Queimados, na Baixada Fluminense. De lá ela tem duas opções: o trem, já lotado, ou a van. O auxílio-transporte que recebe permite a van. Ela entra na fila. Sim, tem fila as quatro da madrugada para pegar um transporte que é mais caro que o trem e o ônibus. As pessoas se apressam, porque o risco de sair mais tarde e ficar preso no trânsito é enorme. Em 40 minutos ela chega à Central do Brasil, no Centro. Se fizesse o percurso de trem, demoraria mais de uma hora e viajaria provavelmente espremida e em pé. Na Central, ela espera outro ônibus, no qual vai até a Zona Sul, onde trabalha como cozinheira. Não precisaria ir tão cedo, mas se deixasse para sair às seis da manhã chegaria entre as 10h30 e as 11 horas no serviço. Chega por volta das 5h15, a tempo de voltar a dormir antes de ir preparar o café da manhã. (...) Todo dia milhões de pessoas fazem tudo sempre igual. Levantar quando o corpo ainda pede descanso e começar a jornada de trabalho nas grandes cidades brasileiras.

A situação retratada poderia ser melhor se houvesse legado para o sistema de transportes das cidades que sediaram os grandes eventos esportivos ocorridos no Brasil neste início de século tivessem. A cidade do Rio de Janeiro, ilustra bem a ausência de legado e a

perpetuação da desigualdade de acesso á mobilidade. O legado dos eventos envolvia um conjunto expressivo de *obras* de mobilidade, tais como: 1 – a implantação de 28 km de linhas de Veículo Leve sobre Trilhos (VLT) ligando a região portuária ao aeroporto Santos Dumont passando pelo centro da Cidade; 2 – A ampliação do Elevado do Joá (com a implantação de uma ciclovia), que liga a zona sul à Barra da Tijuca; 3 – A ampliação da Linha 4 do Metrô, e 4 – A implantação de uma linha de *Bus Rapid Transit* (BRT) com 59 km de extensão.

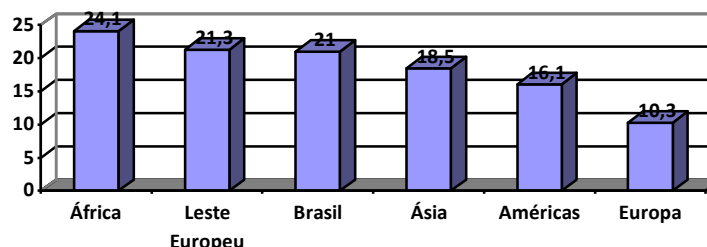
Dessas quatro obras, que constam da Matriz de Responsabilidade da Copa do Mundo, as três primeiras localizam-se em áreas nobres da cidade do Rio de Janeiro e/ou áreas já providas de boa infraestrutura de transporte. A única exceção – o BRT, cujo traçado visa ligar as áreas onde a população é mais necessitada de meios de transporte – ainda não foi terminada.

O sistema de BRT que seria implantado em Cuiabá-MT sequer entrou em funcionamento, embora já tenha consumido 1 bilhão de reais. E obras de mobilidade prometidas para a Copa do Mundo em Porto Alegre continuam paradas passados mais de três anos após o término da competição.

CHADE (2014) e VAINER *et. al.* (2015) estudaram em profundidade os eventos esportivos no Brasil e demonstram inúmeros outros exemplos, como os que mencionados. Esses casos servem para ilustrar a manutenção da condição de desigualdade no acesso aos modais coletivos de transporte.

A dificuldade de acesso é agravada pela insegurança viária. Segundo dados do IPEA (2016), o Brasil apresenta taxa média de 21 mortes por 100 mil, dados considerados altos. Outras regiões do globo apresentam os seguintes dados:

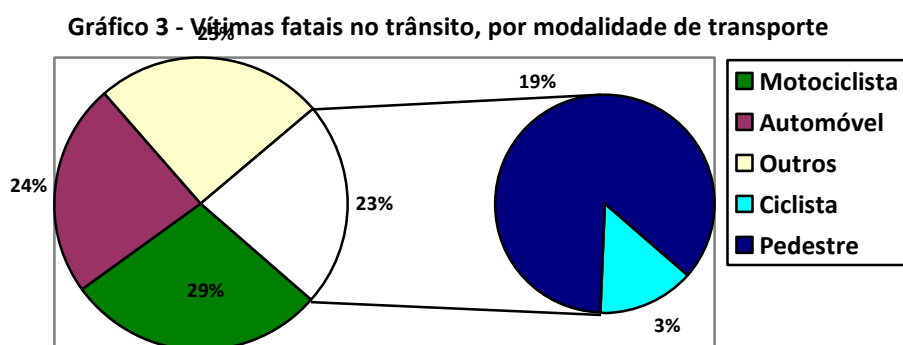
Gráfico 2 - Mortes por acidentes de trânsito (2013)



Fonte: IPEA, 2016.

Os dados acima atestam a violência de nossas vias quando o assunto são as práticas de mobilidade. A taxa média de mortalidade no Brasil é superior ao dobro daquela verificada na Europa e apresenta números próximos aqueles verificados na Ásia, região conhecida por ter algumas grandes cidades onde o sistema viário e a mobilidade urbana são bastante deficientes.

Cotejando estes dados à luz das faixas etárias, verifica-se ampla mortalidade de jovens. Na faixa etária entre 5 e 14 anos, a morte em decorrência de acidentes de trânsito responde pela segunda maior parte das ocorrências. Entre os 15 e os 29 anos também, nesta faixa etária somente as neoplasias alcançam números superiores.



Fonte: IPEA, 2016.

Quando se examina o perfil das vítimas por modalidade de transportes, verifica-se que 23% corresponde a pedestres e ciclistas; embora estejam desprovidos de meios de motorizados deles são vítimas fatais. São dados expressivos e apontam, precisamente, para a fragilidade e insegurança de caminhar, de mover em velocidades menores pelas ruas do Brasil.

A cobertura jornalística sobre os casos de ciclistas atropelados chama a atenção, especialmente nas maiores cidades brasileiras. Em Porto Alegre, em 2011, um motorista avançou com seu carro sobre um conjunto de ciclistas que faziam um protesto na área central da cidade; em São Paulo, um ciclista teve o braço arrancado enquanto pedalava numa das principais avenidas da cidade numa manhã de domingo em 2013; em abril de 2017, uma jovem universitária atropelou e matou um ciclista numa ciclofaixa em Brasília; e em agosto de 2017, no Rio de Janeiro, um policial militar atropelou e matou um ciclista na praia do

<https://periodicosonline.uems.br/index.php/GEOF/index>

recreio na zona oeste da cidade. Esses poucos casos, os últimos datados de 2017, ilustram o clima de insegurança para ciclistas nas mais diversas cidades do Brasil.

Meia década após a publicação da Política Nacional de Mobilidade Urbana algumas metrópoles que proporcionavam boas condições de mobilidade passaram a apresentar problemas e os sintomas atingem também cidades médias. Como diz Leitão (2015, p. 415)

No Brasil, Curitiba sempre foi considerada modelo por ter adotado um sistema de transporte urbano planejado e com soluções pioneiras. Nas minhas últimas visitas, ouvi de muitos moradores reclamações em relação a piora no trânsito. Mas isso passou a ser queixa que se ouve em qualquer cidade brasileira, mesmo as médias, como aquela em que nasci, no interior de Minas Gerais, que tem 80 mil habitantes.

O arazoado de dados e informações apresentado nos permite concluir que a despeito da PNMU as condições de mobilidade no Brasil não apresentaram progresso, na maioria das cidades onde houve alterações, elas concorreram para agravar a situação.

Sobre a necessidade de (re)estabelecer a coexistência no espaço

Os espaços urbanos brasileiros, estruturados sob a lógica da urbanização modernista, estão cada vez menos atrativos aos pedestres; não há bancos, são raras as cidades que dispõem de sanitários ou bebedouros; ou ainda quaisquer outros equipamentos públicos destinados aos pedestres. Como diz GEHL (2015, p. 09) “Nos esforços para lidar com a maré crescente de automóveis, todo o espaço disponível era simplesmente preenchido com veículos em movimento e estacionados”. Tal configuração afasta quem, por razões espontâneas, buscava as ruas como caminho, como meio para realizar seus trajetos cotidianos.

Nesse contexto, há preferência pelo uso dos modais motorizados de transportes – que oferecem experiências espaciais sensíveis diferentes entre si e sob as quais trataremos adiante – sejam os transportes coletivos, seja o individual, como o automóvel. Ao deslocar-se utilizando estes modais, o sujeito distancia-se do ambiente urbano, pois fica segregado pela estrutura de aço e plástico que protege e separa; corta a conexão com o ambiente e tende a tornar o sujeito insensível à cidade.

Como diz SENNETT (2008, p. 16):

A condição física do corpo em deslocamento reforça essa desconexão com o espaço. Em alta velocidade, é difícil prestar atenção na paisagem. Além disso, **as ações exigidas na direção – leves toques no acelerador ou no**

<https://periodicosonline.uems.br/index.php/GEOF/index>

freio, olhares de relance para o retrovisor – são atos incomparavelmente menos árduos que ao cocheiro de uma carruagem. Navegar pela geografia da sociedade moderna requer muito pouco esforço físico e, por isso, quase nenhuma vinculação com o que está ao redor. De fato, à medida que as vias são cada vez mais expressas e bem sinalizadas, **o motorista precisa cada vez menos se dar conta das pessoas e das construções para prosseguir no seu movimento.** Grifo nosso.

Ao tomar a condição de condutor, o leito viário torna-se o foco. Assim, a qualidade do piso e a sinalização viária atraem mais a atenção que as construções, os monumentos ou estabelecimentos comerciais. O espaço perde a densidade, a primazia passa a ser a do uso do espaço como meio de deslocamento às expensas da condição de *locus* do encontro. O espaço para a sociabilidade vai se reduzindo, ao invés de se estender por toda a extensão, tende a concentrar-se nos pontos de origem e destino.

Diferentemente, quando se usa os transportes coletivos, a condição de separação é reduzida, pois o espaço do próprio modal se configura como meio para a sociabilidade; também é possível prestar mais atenção ao ambiente, sem a responsabilidade assumida na condição de condutor. Apesar disso, a velocidade de deslocamento concorre para a separação do ambiente urbano. Levy (1994, p. 304) entende que:

O cidadão se mantém pedestre no metrô, no ônibus urbano, nos bondes, nos trens suburbanos, etc. **O pedestre se esvai quando ele se torna automobilista**, modo de deslocar-se essencialmente distinto no qual o ambiente é muito restrito e confinado. Como pedestre a disponibilidade de interação, sem dúvida, é maior, e como automobilista é menor. Há uma demonstração empírica, corporal, aliás sobre o fato de que usar uma cidade como pedestre é essencialmente diferente do uso como automobilista. Não é por outra razão que verdadeiros batalhões de turistas visitam cidades como pedestres. Essa forma de apreensão da cidade permite interações multissensoriais com as pessoas e o espaço geográfico, com a cidade.

A medida em que a única ou a principal mediação com os espaços públicos são os meios de transportes, embora não se perceba torna-se difícil sentir e perceber a tessitura das relações socioespaciais que vão se estruturando. A sociedade não para e a produção do espaço não cessa porque os sujeitos se movem utilizando automóveis e transporte coletivo. Outros sujeitos e grupos sociais, como vendedores ambulantes, profissionais do sexo, moradores de

<https://periodicosonline.uems.br/index.php/GEOF/index>

rua, etc. fazem uso, espacializam-se, territorializam-se, usam o espaço e lhes dão sentido, criam-se alteridades que muitas vezes se tornam foco de conflitos.

Reduzir os conflitos passa pelo emprego de mecanismos que suscitem a condição de pedestre. Pode ser a transformação das margens centrais de vias expressas que beiram cursos d'água em parques lineares, pode ser a criação de espaços para bicicletas, de calçadões ou bulevares para pedestres, enfim é necessário criar as condições para a caminhada, para a serendipidade, para a coexistência. Como pensa GEHL (2015, p. 06)

Um grande reforço desses objetivos é uma **intervenção política unificada por toda a cidade** para garantir que os moradores sintam-se convidados a caminhar e pedalar, tanto quanto possível, em conexão **com suas atividades cotidianas**. Grifos nossos.

Enfim, é necessário criar meios que estimulem a convivência e a coexistência nos espaços.

Considerações Finais

Sob o termo mobilidade encontra-se um conjunto amplo de sentidos. Muitas vezes dizem respeito às obras viárias ou às construções de suporte às atividades de transporte, tais como terminais viários e pátios de manobra ou garagens para os veículos; ou ainda aos próprios veículos e seus predicados: bonitos, leves, confortáveis e/ou eficientes. Em última caso, eventualmente, aparecem as pessoas, que deveriam estar sob os holofotes desde o início. Eis um atributo central, a mobilidade é um direito das pessoas. Um segundo atributo é que ao se realizar no espaço, a mobilidade forja rotinas, estimula usos, conforma-se como prática espacial. Portanto, refletir sobre a mobilidade requer, como premissa, uma leitura espacial.

As práticas espaciais são mais expressivas quando a sociedade consegue efetivamente usufruir dos espaços construídos, fato cada vez mais difícil de ocorrer em máxima plenitude, dadas as dimensões que os espaços urbanos têm alcançado. Espaços maiores induzem a deslocamentos mais longos, especialmente se os polos econômicos, de geração de empregos e serviços, estiverem concentrados ou distantes das áreas de moradia, como é o caso da maioria das cidades grande e médio porte no Brasil. Propor novas formas e lógicas de produção do espaço que aproximem os locais de moradia aos postos de trabalho e aos pontos de uso dos serviços pode ser uma alternativa.

<https://periodicosonline.uems.br/index.php/GEOF/index>

Outra alternativa, pode ser o investimento em transporte coletivo; a construção de espaços para modais não motorizados e o estímulo ao emprego de vários modais de transportes para a realização das atividades cotidianas.

Por ora é a lógica econômica que tem comandado a produção do espaço, alterar essa lógica e mudar o foco é o caminho. À realização plena da mobilidade cotidiana, há que se pensar em cidades para as pessoas.

Referências Bibliográficas:

BALBIM, Renato Nunes. **Práticas espaciais e informatização do espaço da circulação:** mobilidade cotidiana em São Paulo. Tese (Doutorado) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo, São Paulo, 2003.

_____. Mobilidade: uma abordagem sistêmica. 2004. Disponível em: http://homologa.ambiente.sp.gov.br/EA/adm/admarqs/Renato_Balbim.pdf>. Acesso em: 16 set. 2010.

BRASIL. Ministério dos Esportes. **Matriz de Responsabilidades – Copa do Mundo.** Disponível em: <http://www.esporte.gov.br/index.php/institucional/futebol-e-direitos-do-torcedor/copa-2014/matriz-de-responsabilidades> acesso em 10/08/2017.

CCRE/CEMR – Council of European Municipalities and Regions. Declaration of Stuttgart on the role of European local and regional governments regarding sustainable mobility. 2007. Disponível em: <<http://www.ccre.org/en/prisespositions/view/90#>>. Acesso em: 9 out. 2013.

CHADE, Jamil. **A Copa como ela é: A história de dez anos de preparação para a Copa de 2014.** São Paulo, Companhia das Letras, 2014.

CORREA, Vanessa. Asfalto desigual. **Revista da Folha**, São Paulo, p. 30-31, 12-18 ago. 2012.

CRESSWELL, Tim. **On the move.** New York: Routledge, 2006.

DAMATTA, Roberto. **Fé em Deus e pé na tábua.** Rio de Janeiro: Rocco, 2010.

GEHL, Jan. Cidades para as pessoas. São Paulo, Perspectiva, 2015.

IPEA – Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada. **Estimativa dos Custos dos Acidentes de Trânsito no Brasil com Base na Atualização Simplificada das Pesquisas Anteriores do Ipea.** Relatório de Pesquisa. Brasília: Ipea, 2015.

_____. **Mortes por Acidentes de Transporte Terrestre no Brasil: análise dos sistemas de informação do Ministério da Saúde.** Textos para discussão, nº 2212. Brasília: Ipea, 2016.

IZIDORO, Alencar. **Dória vai mudar ciclovias e adotar rotas sem divisão entre carros e bicicletas.** Disponível em: <http://www1.folha.uol.com.br/cotidiano/2017/04/1877077-doria-vai-mudar-ciclovias-e-adotar-rotas-sem-divisao-entre-bicicletas-e-carros.shtml> acesso em 10/08/2017.

KLEIMAN, Mauro. Transportes e mobilidade e seu contexto na América Latina. **Série Estudos e Debates**, Rio de Janeiro, Ippur-UFRJ, nº 61, 2009.

_____. As vias expressas e seus impactos na mobilidade da metrópole do Rio de Janeiro. **Chão Urbano**, Rio de Janeiro, 2010. Disponível em: <http://www.chaourbano.com.br/adm/revistas/arquivos/revista23.pdf>. Acesso em: 10 out. 2013.

LAGONEGRO, Marco Aurélio. A ideologia rodoviarista no Brasil. **Ciência & Ambiente**, Santa Maria, nº 37, 2008.

LEITÃO, Miriam. **História do futuro**. Rio de Janeiro: Record, 2015.

LENCIONI, Sandra. A metamorfose de São Paulo: o anúncio de um novo mundo de aglomerações difusas. **Revista Paranaense de Geografia**, Curitiba, nº 120, p. 133-148, 2011.

LEVY, Jacques. Os novos espaços da mobilidade. **GeoGraphia**, Niterói, v. 3, nº 6, 2001. Disponível em: www.uff.br/geographia/ojs/index.php/geographia/article/view/.../60. Acesso em: 1º maio 2009.

MIRALLES-GUASCH, Maria Carme; CEBOLLADA, Àngel. Movilidad cotidiana y sostenibilidad, una interpretacion desde la geografia humana. **Boletín de la A.G.E.**, nº 50, p. 193-216, 2009. Disponível em: <http://age.ieg.csic.es/boletin/50/08%20MIRALLES.pdf>. Acesso em: 10 out. 2013.

SALDIVA, Paulo. **Por uma cidade mais saudável.** Revista da Fapesp, março de 2016. Disponível em: http://revistapesquisa.fapesp.br/wp-content/uploads/2016/03/022-027_Entrevista-Saldiva_241.pdf

SANTOS, Milton. **O espaço do cidadão**. São Paulo: Nobel, 1988.

SARAPU, Paula; LOPES, Valquíria. Fábrica de congestionamentos: uma capital a 10 carros por hora. **Estado de Minas**, Belo Horizonte, 3 out. 2012. Gerais, p. 21.

<https://periodicosonline.uems.br/index.php/GEOF/index>

SENNETT, Richard. **Carne e pedra**. São Paulo: Bestbolso, 2008.

SILVA, Ricardo Barbosa da. **Motoboys no Globo da morte**: circulação no espaço e trabalho precário na cidade de São Paulo. São Paulo: Fapesp/Humanistas, 2011.

SOUZA, André dos Santos Baldraia. **Presos no círculo, prostrados no asfalto**: tensões entre o móvel e o imóvel. Tese (Doutorado) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo, São Paulo, 2013.

TELES, Paula. **Os territórios (sociais) da mobilidade**: um desafio para a área metropolitana do Porto. Porto: Lugar do Plano, 2005.

VAINER, Carlos *et. al.* **Brasil em jogo: o que fica da Copa e das Olimpíadas?** São Paulo, Boitempo, 2015.

Reportagens

G1 Rio. **Ciclista é atropelado e morto na zona oeste do Rio**. Disponível em: <https://g1.globo.com/rio-de-janeiro/noticia/ciclista-e-atropelado-e-morto-na-zona-oeste-do-rio.ghtml> acesso em 10/082017.

ROCHA, Graciliano. **Motorista atropela grupo de ciclistas em Porto Alegre**. Disponível em: <http://www1.folha.uol.com.br/cotidiano/2011/02/881434-motorista-atropela-grupo-de-ciclistas-em-porto-alegre.shtml> acesso em 0/082017.

RODRIGO, Pablo. **Inacabado, VLT de Cuiabá terá custo de mais de R\$ 1 bilhão e dobrará de preço**. <http://www1.folha.uol.com.br/cotidiano/2017/04/1875759-inacabado-vlt-de-cuiaba-tera-custo-de-mais-r-1-bilhao-e-dobrara-de-preco.shtml?cmpid=softassinanteuol> acesso em 10/08/2017.

RODRIGUES, Larissa. **Ciclista more após ser atropelado por carro, no Lago Norte**. Disponível em: <http://www.metropoles.com/distrito-federal/transito-df/ciclista-morre-apos-ser-atropelado-por-carro-no-lago-norte> acesso em 10/08/2017

TORRES, Livia e outros. **Duas pessoas morrem após desabamento de ciclovia no Rio**. Disponível em: <http://g1.globo.com/rio-de-janeiro/noticia/2016/04/parte-da-ciclovias-desaba-em-sao-conrado-zona-sul-do-rio.html> acesso em 10/08/2017.

*Recebido em 02 de agosto de 2017.
Aceito em 24 de setembro de 2017.*