

**Curso de Gestão da Mobilidade Urbana**  
**Ensaio Crítico - Turma 15**  
**Mobilidade Urbana não é exclusividade das grandes cidades**

**Eduardo Roque Mangini (\*)**

Nos últimos anos a imprensa tem noticiado fatos e acontecimentos que traduzem cada vez mais a necessidade de melhorar as condições de vida da população no tocante à mobilidade dos grandes centros urbanos. Grupos e Organizações Não Governamentais trabalham ativamente para o desenvolvimento de condições de mobilidade aceitáveis em várias cidades brasileiras, não apenas na questão dos transportes públicos, mas lutando também para melhorar a acessibilidade a esses transportes, cobrando ações governamentais para ampliar o uso da bicicleta com viário adequado, entre tantas outras necessidades que a população enfrenta no cotidiano das aglomerações urbanas.

A importância do tema, que ganha cada vez mais notoriedade nos meios jornalísticos, sociais, econômicos e políticos, e requer ações governamentais mais acertadas e adequadas às reais necessidades da crescente população brasileira, apareceu de forma clara e evidente nas manifestações ocorridas em 2013 conforme relatado por Gomide e Galindo (2013). As ações governamentais devem ser prioritariamente dirigidas a todas as pessoas sem qualquer tipo de discriminação ou privilégio, bem como nas mais diversas áreas de uma cidade independentemente da característica desse bairro, seja industrial, residencial ou comercial, ocupando região central ou periférica.

Em um primeiro momento, o tema é visto apenas como a necessidade de uma metrópole ou grande centro urbano, mas deve abranger todas as aglomerações urbanas, desde as pequenas vilas até as grandes conturbações. A diferença observada é que o assunto ganha notoriedade nos grandes centros enquanto nas pequenas aglomerações é deixado de lado e muitas vezes nem é lembrado ou tratado com descaso. O discurso político, econômico e social sempre aborda o tema em nível nacional ou estadual e sempre é esquecido ou não trabalhado no nível municipal, com isso nas pequenas cidades inexistente um plano de mobilidade. Embora existam diferenças de tamanhos das cidades, segundo Stamm et al (2013), estas se relacionam entre si e assumem diferentes relações entre si, formando verdadeiras redes, cujo impacto na economia e na dinâmica populacional bem como nos modais e sistemas de mobilidade apresentam grande expressividade.

Com isso é crível afirmar que, numa visão equivocada, o ser humano necessita de mobilidade apenas nos grandes centros, que em pequenas cidades e vilas os problemas não existem ou não tem expressividade. É como se em uma pequena cidade do interior, um cadeirante ou um deficiente visual pudesse deslocar para qualquer parte ou bairro, de forma tranquila e sem impedimentos, encontrando

passeios públicos conservados, ruas sinalizadas adequadamente e acesso a todo e qualquer imóvel, público ou privado. Essa é uma visão errônea da mobilidade e ao pensar no homem com um ser que apresenta necessidade de deslocamento durante o dia para exercer toda e qualquer atividade, raros são os casos em que uma pessoa não se desloca ou que não apresente essa necessidade, até mesmo as pessoas que apresentam mobilidade reduzida necessitam efetuar algum tipo de deslocamento. Este fato é corroborado por Marandola, Guedes e Silva (2010), que afirmam que a mobilidade diária deve fazer parte do contexto da vida metropolitana e que elementos como extensão, acessibilidade, velocidade e conveniência entre tantos outros são determinantes na constituição de mobilidades e trajetórias de cunho pessoal que envolve tanto a tomada de decisões quanto o modo de vida pessoal.

E com essa premissa em mente, a mobilidade urbana sai da esfera dos modais de alta capacidade como trem e metrô e dos centros de grande expressividade para embarcar nas esferas como uso de bicicleta, condições de passeio público e em pequenas cidades. Quantas vezes nos deparamos com passeios públicos com calçadas em péssimas condições de uso, ou com algum tipo de impedimento como lixos, galhos de árvores, telefones públicos mal sinalizados entre tantos outros obstáculos que reduzem a mobilidade do ser humano e ampliando tal raciocínio para pessoas que apresentam uma condição especial como dificuldade visual ou de locomoção, um passeio mal cuidado pode ser considerado como um elemento de alto risco para a vida de uma pessoa que apresenta tais condições. Mesmo quando uma mãe passeia com seu filho em um carrinho de bebê, a condição inadequada se traduz em risco e com elevado grau de periculosidade.

De acordo com Brito e Souza (2005), o processo de urbanização ocorrido no Brasil está intimamente ligado ao processo de metropolização, e tem apresentado uma característica surpreendente: tendência ao crescimento dos municípios periféricos em relação às capitais. Isso reforça a necessidade da conscientização do tema mobilidade urbana nas pequenas cidades e refuta a ideia de que apenas grandes centros é que necessitam de um plano de desenvolvimento urbano. A chamada satelização das capitais envolve a expansão de outros municípios que servem como dormitórios para a grande massa de trabalhadores e que necessitam de transporte público de qualidade bem como acesso aos locais de oferta, aumento da capilaridade desses serviços públicos bem como vias, avenidas, ruas e passeios públicos conservados e em condições de propiciar bem-estar.

Portanto, tendo como premissas a criação de redes de cidades, o processo de satelização bem como as necessidades inerentes do ser humano em se deslocar pelo espaço geográfico, torna-se cada vez mais necessário a criação de planos de mobilidade em todas as cidades independente da dimensão, e que o tema deixe de fazer parte apenas das pastas federais e estaduais e abarque pequenas cidades e aglomerações urbanas de pequeno porte, pois a mobilidade urbana não é exclusividade das grandes cidades, mas é exclusividade do ser humano.

*(\*) Eduardo Roque Mangini é Analista de administração e gestão da CPTM*

### **Referências Bibliográficas**

BRITO, Fausto; SOUZA, Joseane de. Expansão urbana nas grandes metrópoles: o significado das migrações intrametropolitanas e da mobilidade pendular na reprodução da pobreza. **São Paulo em Perspectiva**, São Paulo, v. 19, n. 4, Dec. 2005.

GOMIDE, Alexandre de Ávila; GALINDO, Ernesto Pereira. A mobilidade urbana: uma agenda inconclusa ou o retorno daquilo que não foi. **Estudos avançados**, São Paulo, v. 27, n. 79, 2013.

MARANDOLA JR., Eduardo; RAMALHO GUEDES, Gilvan; SILVA, Robson Bonifácio da. Perfis de mobilidade nas regiões metropolitanas do interior de São Paulo. **Papeles de Población**, Toluca, v. 16, n. 66, dez. 2010.

STAMM, Cristiano et al. A população urbana e a difusão das cidades de porte médio no Brasil. **Interações**, Campo Grande, v. 14, n. 2, Dec. 2013.