



Nova mobilidade urbana revela o futuro dos deslocamentos

INFRAESTRUTURA » *Aplicativos de transporte modificam a forma de se movimentar*

Eduardo Lesina

cadernoempresas@jornaldocomercio.com.br

Deslocar-se de um ponto para outro, dentro de uma mesma cidade, pode ser uma tarefa mais difícil do que deveria. Longas distâncias, centros pulverizados e um custo relativamente alto no transporte constroem algumas das dificuldades que o brasileiro apresenta ao exercer a sua mobilidade. O crescimento expansivo da tecnologia permitiu uma clara transformação em áreas consolidadas na sociedade através das novas possibilidades e dos novos arranjos socioculturais. Em meio a essa revolução nos sistemas, novos métodos surgiram e têm modificado, ou complementado, o pensamento sobre temas como medicina, comunicação e alimentação. Com a mobilidade urbana, essa relação não é diferente.

"A aplicação de novas tecnologias para mobilidade é a revolução em si", explica Tomás Izquierdo, diretor de transporte urbano e interurbano da Indra, multinacional de consultoria e tecnologia com presença na Espanha e na América Latina. Essa revolução propiciou o

surgimento de um novo setor dentro da mobilidade. A nova mobilidade, como é denominada, consiste na união entre os aplicativos para smartphones e novos modelos de economia compartilhada que atuam no tema. Inserindo outros agentes na prestação de serviços de deslocamento, principalmente com os aplicativos de viagens sob demanda, empresas e startups passaram a observar a mobilidade urbana como um ambiente propício para novas realidades.

Com presença em mais de 700 cidades ao redor do mundo, a Uber, empresa norte-americana de viagens sob demanda, foi uma das pioneiras na ideia do e-hailing (ato de requisitar um veículo via dispositivo eletrônico). Fundada em 2009, a companhia tem, no Brasil, o seu segundo maior mercado, atrás apenas dos Estados Unidos, e iniciou a venda das suas ações em maio deste ano na bolsa de valores de Nova Iorque, sendo cotada em US\$ 82 bilhões.

O estudo Mapa da Qualidade de Vida de 2018, realizado pelo Grupo Zap em 12

capitais do Brasil, apontou que 52% dos habitantes já utilizam os aplicativos de mobilidade para se locomover, reforçando a presença do brasileiro na nova mobilidade.

O sucesso do modelo de transporte individual foi além das quatro rodas. As bicicletas e os patinetes elétricos inseriram meios de deslocamento que resultaram na micromobilidade, que consiste em deslocamentos em pequenas distâncias. Na prática, empresas como a Grow Mobility – união entre a brasileira Yellow e a mexicana Grin, que, juntas, operam mais de 135 mil bicicletas e pati-

netes elétricos ao redor do mundo – identificaram um nicho de mercado para percursos menores.

A entrada desses agentes no mercado da mobilidade acabou estimulando viagens de curta distância, que antes as pessoas não realizariam. Para Izquierdo, essas tecnologias já quebraram as barreiras para melhorar a conectividade e a acessibilidade, resultando em um transporte mais eficaz. “A micromobilidade trouxe elementos de transformação, cuja evolução deve levar a uma menor dependência dos veículos tradicionais e a uma mobilidade mais sustentável”, conta.

No início dos anos 2000, acreditava-se que a internet traria menos necessidade de deslocamentos. Em paralelo às facilidades que a conectividade trouxe, ela também influenciou no compartilhamento de informações sobre outros lugares, trânsito e o espaço de modo geral. “Com tanta informação e recurso, na prática, a internet propiciou um aumento na mobilidade, a qual, no Brasil, veio junto com a melhora que tivemos na renda e a facilidade para aquisição de veículos”, explica o arqui-

teto, urbanista e docente da Universidade Federal do Rio Grande do Sul (Ufrgs), Júlio Vargas.

A “nova classe média”, termo criado por **Marcelo Neri, diretor do Centro de Políticas Sociais da Fundação Getulio Vargas (FGV)**, tem papel fundamental na lógica atual da mobilidade urbana. De 2003 a 2008, o número de brasileiros considerados pobres caiu em 3 milhões. A ascensão da classe D para a classe C acompanhou o aumento expressivo no número de veículos, somado ao crescimento do poder aquisitivo no período, refletiu no aumento das taxas de mobilidade do brasileiro.

Para além desses fatores, as empresas que se inseriram no setor dos deslocamentos apresentam facilidades que antes não existiam, e isso reflete em uma maior participação popular nos transportes. “Além da mobilidade geral ter aumentado por essas questões gerais de renda, novas oportunidades e mais atividades para fazer, as empresas estão oferecendo veículos ou sistemas de transportes que podem estimular as pessoas a se mexerem ainda mais”, conta Vargas.

Pobres têm mais dificuldade de se locomover

Mobilidade é definida como uma propriedade dos seres humanos e dos objetos para se mover. Embora tenha um conceito simples, ela compreende diversos componentes que a influenciam diretamente. Idade, tamanho da família, posse de carro e renda fazem parte dos fatores estruturais que interferem na prática da mobilidade urbana.

Na relação entre idade e mobilidade, as crianças e os idosos se movimentam menos do que as que estão em uma fase produtiva. Uma família com menos integrantes se desloca mais do que as maiores. Isso ocorre pelo fato de não conseguirem dividir certas tarefas e também pela facilidade de se locomoverem em um grupo menor. A posse de carro, principalmente na lógica voltada para o sistema rodoviário, tem grande impacto no exercício da mobilidade individual. Quando se considera a faixa econômica, os pobres se movimentam menos do que os ricos.

"Além dos fatores estruturais, as situações conjunturais exercem forte impacto na realização dos deslocamentos", explica Nívea Oppermann, docente de Arquitetura e Urbanismo na Universidade do Vale do Rio dos Sinos (Unisinos)

e vice-diretora do programa de Cidades do WRI Brasil. Nívea refere-se a momentos históricos que ultrapassam os fatores individuais e atingem a coletividade. "A crise econômica faz com que as pessoas viajem menos, uma vez que acaba existindo mais desemprego, mais subemprego e, consequentemente, menos atividades."

O sonho de adquirir um automóvel, principalmente nas classes mais baixas, persiste no Brasil. Segundo Nívea, o acontecimento desse fenômeno deve-se ao fato de o transporte público não atender às demandas da população, como lentidão e o aumento no preço das passagens, mas também se sustenta na ideia de que as pessoas estão indo morar mais longe dos centros.

No início deste ano, o portal Mobilize-se, voltado para mobilidade urbana sustentável, comparou tarifas básicas do transporte coletivo e o impacto do preço da passagem no orçamento mensal dos habitantes de diferentes cidades. Como resultado, na cidade chinesa de Shenzhen, os habitantes despendem 1,94% dos seus ganhos mensais com transporte coletivo, sendo líder positivo no quadro do portal. Já as capitais da Região Sul do Brasil – Porto Alegre, Curitiba



Transporte público por ônibus perdeu 35,6% dos passageiros pagantes em pouco mais de 20 anos no Brasil

e Florianópolis – apresentaram, respectivamente, 13,85%, 15,25% e 15,60% no impacto mensal dos gastos com transporte coletivo.

O aumento nos preços das passagens de ônibus no País encontram relação direta com a queda no número de passageiros. Segundo a Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos (NTU), em seu anuário publicado

em 2018, o transporte público por ônibus perdeu 35,6% dos passageiros pagantes em pouco mais de 20 anos. Com menos pagantes para dividir o custo da operação e com pouco, ou quase nenhum, subsídio para as empresas controladoras, o preço das passagens aumenta e o serviço acaba sendo precarizado, uma vez que a oferta não diminui na mesma proporção em que dimi-

nui o número de usuários.

A diminuição da demanda ocorreu especialmente a partir de 2014, atingindo perda média acumulada de 25,9% dos usuários pagantes. Com preços mais atrativos e um serviço mais confortável, os aplicativos de deslocamento também se nas classes mais baixas e reforçam o distanciamento da população com o transporte público.

Falta de regulamentação causa dúvidas sobre conceito

Comodidade, velocidade e baixo custo são alguns dos pontos que explicam o sucesso da nova mobilidade no Brasil e no mundo. De modo geral, a entrada massiva dos aplicativos de mobilidade urbana está diretamente ligada a empresas privadas. Esse é o caso dos maiores agentes atuais do mercado, como Uber, Cabify, 99 e Grow Mobility.

A Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU), sancionada em 3 de janeiro de 2012, instituiu as diretrizes da mobilidade urbana brasileira, classificou termos e priorizou o transporte público coletivo sobre o individual motorizado. Sem especificações para a mobilidade que surgia através dos aplicativos, foi em 2018 que a Lei Federal nº 13.640 passou a regulamentar o transporte individual de pessoas e deu aos municípios brasileiros, e ao Distrito Federal, o direito de estabelecer o funcionamento dos aplicativos.

Devido à pressão dos setores favoráveis aos aplicativos, a lei de 2018 não compreendeu as exi-

gências iniciais, que previam uma placa vermelha de identificação, a obrigatoriedade de ser proprietário do veículo com o qual trabalha e a necessidade de uma licença semelhante à dos taxistas, que são regulados pelo Estado. Para a docente de Arquitetura e Urbanismo da Universidade do Vale do Rio dos Sinos (Unisinos), Nívea Oppermann, se fazem necessárias a incorporação das novas mobilidades e sua regulamentação: "Como a atuação desses modelos é muito dinâmica, o poder público tem muita dificuldade, tanto para entender o funcionamento quanto para regulamentar e estabelecer regras".

A presença de carros, bicicletas e patinetes, relacionados à nova mobilidade, trouxe um importante debate sobre qual era o papel deles dentro da cidade. Conforme Tomás Izquierdo, diretor de transporte urbano e interurbano da Indra, o Estado vai, aos poucos, entendendo seu papel dentro dessa lógica: "Os gestores públicos devem, no futuro, usar a tecnologia para trazer serviços simples e com custo

reduzido para os habitantes". Para ele, o futuro da mobilidade se concentra na tendência das parcerias público-privadas, que devem ser firmadas com o intuito de fornecer e gerenciar dados de maneira regulada.

No mesmo dia em que a Uber se lançou na bolsa de valores de Nova Iorque, o Supremo Tribunal Federal (STF) validou o uso de aplicativos de transporte individual no País. Os ministros, por unanimidade, consideraram inconstitucionais leis municipais que buscavam limitar a atuação das empresas em Fortaleza e em São Paulo.

Em Porto Alegre, os aplicativos foram regulamentados no ano passado, trazendo certas obrigações, como o registro junto à Empresa Pública de Transportes e Circulação (EPTC). Em relação a bicicletas e patinetes, uma consulta pública foi aberta no mês passado, e o próximo passo é propor um projeto para a sua regulamentação, uma vez que as empresas ainda estão atuando em período de testes na Capital.

Porto Alegre debate o tema

O projeto Hum-Mus (Healthy Urban Mobility/ Mobilidade Urbana Saudável) uniu pesquisadores das áreas de planejamento urbano, transportes, saúde pública e psicologia das universidades federais de Rio Grande do Sul, Santa Catarina e Distrito Federal (Ufrgs, UFSC e UnB, respectivamente) e a inglesa Oxford Brookes University. O objetivo é entender como a estrutura física e a mobilidade se relacionam com a saúde pública e o bem-estar de diferentes grupos sociais.

A conferência, realizada em Porto Alegre no dia 24 de junho, reuniu pesquisadores que compararam Brasília, Florianópolis, Porto Alegre e Oxford. Na capital gaúcha, três áreas foram escolhidas: Cruzeiro informal (renda baixa), Cruzeiro formal (renda média) e Menino

Deus (renda alta).

O resultado mostra uma relação clara entre os meios de transportes utilizados. Os bairros mais ricos tendem a apresentar maiores taxas de mobilidade total, a pé e de bicicleta; os de menor renda realizam mais viagens de ônibus. A pesquisa mostrou que mesmo ambientes urbanos distintos e padrões de mobilidade completamente diferentes não parecem ter relação direta com as condições físicas e mentais da população pesquisada.

“Vimos que a qualidade de infraestrutura do ambiente está diretamente ligada à mobilidade ativa, e que a bicicleta tornou-se uma alternativa de transporte e que cresce em regiões de renda mais baixa”, conta o coordenador do projeto em Porto Alegre, Júlio Vargas.

