

Título do capítulo

CAPÍTULO 2
O SIGNIFICADO DA MOBILIDADE NA CONSTRUÇÃO
DEMOCRÁTICA DA CIDADE

Autores (as)

Jorge Luiz Barbosa

DOI

-

Título do livro

**CIDADE E MOVIMENTO: MOBILIDADES E INTERAÇÕES
NO DESENVOLVIMENTO URBANO**

Organizadores (as)

Renato Balbim
Cleandro Krause
Clarisse Cunha Linke

Volume

-

Série

-

Cidade

Brasília

Editora

Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Ipea)
Instituto de Políticas de Transporte & Desenvolvimento (ITDP Brasil)

Ano

2016

Edição

-

ISBN

978-85-7811-284-4

DOI

-

© Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada – ipea 2016

As publicações do Ipea estão disponíveis para *download* gratuito nos formatos PDF (todas) e EPUB (livros e periódicos). Acesse: <http://www.ipea.gov.br/portal/publicacoes>

As opiniões emitidas nesta publicação são de exclusiva e inteira responsabilidade dos autores, não exprimindo, necessariamente, o ponto de vista do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada ou do Ministério da Economia.

É permitida a reprodução deste texto e dos dados nele contidos, desde que citada a fonte. Reproduções para fins comerciais são proibidas.

O SIGNIFICADO DA MOBILIDADE NA CONSTRUÇÃO DEMOCRÁTICA DA CIDADE

Jorge Luiz Barbosa¹

1 INTRODUÇÃO

O debate crítico e propositivo sobre a mobilidade nas condições atuais de nossas cidades não deve ser posto exclusivamente no âmbito do econômico e do técnico, embora esses fatores sejam relevantes no cenário urbano contemporâneo. Acreditamos que se faz necessário incorporar a dimensão política ao debate sobre a mobilidade urbana, especialmente no atual período de *compressão espaço-tempo* (Harvey, 1994), que faz do domínio e do manejo de escalas de mobilidade um trunfo de poder para empresas, governos e cidadãos.

A mobilidade assume, portanto, dimensão estratégica na reprodução do urbano em seu momento de extensão hierarquizada, que – para diferentes autores – tem sido denominado como *metropolização do espaço*. Cidades, lugares e territórios são reconfigurados em processos seletivos de produção e consumo, sob a hegemonia da *economia dos fluxos*. Não é sem razão que Pinson (2011) define a metropolização como fenômeno multiforme e contraditório de dilatação, ampliação e diversificação de mobilidades.

Colocar em causa – no plano da reflexão conceitual crítica – as condições sociopolíticas da mobilidade é um exercício de desvelamento da sociedade em seu momento de generalização urbana. E, a nosso ver, uma oportunidade para identificar *atores possíveis* nas disputas de apropriação e uso do espaço socialmente construído. É esse o propósito maior deste capítulo.

2 A METROPOLIZAÇÃO DO ESPAÇO E O AGENCIAMENTO DE MOBILIDADES

O movimento de bens, dinheiro e população tornou-se imperioso com o advento da cidade, sobretudo quando o urbano se transformou em condição de produção da vida social em conjunto. As cidades cresceram e tornaram-se, muitas destas, metrópoles agigantadas. Estas envolveram – ou induziram – a criação de muitas outras cidades, em um tecido expandido de arranjos distintos e distintivos do espaço geográfico.

1. Professor do Departamento de Geografia e do Programa de Pós-Graduação em Geografia da Universidade Federal Fluminense (UFF) e diretor do Observatório de Favelas.

Estamos diante, sobretudo a partir dos anos 1970, do fenômeno socioespacial denominado de *metropolização do espaço* (Veltz, 2014; Ascher 1998; Lacourt, 1999; Pinson, 2011; Lencioni, 2013). Há certo consenso na literatura de que a metropolização seria produto estritamente vinculado à expansão das grandes cidades, concretamente se exprimindo por meio de fluxos intensos e densos de pessoas, capitais e mercadorias, que se tornam fomentadores da urbanização do território. É importante também sublinhar que *a força da metropolização* – como é destacada por autores como Veltz (2014) e Lacourt (1999) – seria resultante da globalização da economia e da reestruturação do sistema financeiro, sobretudo quando estas passam a impulsionar processos seletivos de urbanização.

Está em causa uma reconfiguração da produção e da organização do espaço urbano em condições gerais do processo de urbanização, porém nas especificidades do momento de recomposição hegemônica do capitalismo globalizado. É nesse sentido que Sandra Lencioni (2013) conceitua a metropolização como processo que acentua a homogeneização do espaço, intensifica sua fragmentação e altera a hierarquização dos lugares. Além disso – como assegura a autora –, faz-se acompanhar do – ou induz o – desenvolvimento de infraestruturas, tais como as redes de circulação, a provisão de serviços públicos e as redes informacionais e comunicacionais (Lencioni, 2013, p.31).

A metropolização do espaço enunciada ganha, para nós, o sentido da diferenciação urbana. Isto porque não são todas as cidades e todos os lugares da cidade – apesar da expansão do tecido urbano – que exercem papéis de força de metamorfose da produção do espaço. São espacialidades específicas da metrópole que estão investidas de atos de comando, gestão e financiamento de estruturas corporativas, de instituições governamentais, de organizações sociais e de empresas privadas, que ganham expansão em segmentos do território metropolitano:

O processo de metropolização acompanha e realiza o movimento constitutivo da metrópole como momento diferenciado do processo de acumulação e em função de suas exigências, o que explicita o desenvolvimento do tecido urbano, que, a partir do centro, desenvolve-se até a periferia com conteúdos diferenciados em seu processo de extensão (Carlos, 2013, p. 38).

Hierarquias espaciais constituíram-se em processos contraditórios de afirmação de centralidades econômicas e políticas, em que o mercado e o Estado exerceram papéis hegemônicos de realização e condução da extensão do tecido urbano. Podemos falar, então, de sistemas urbanos complexos que abrigam posições de mando e controle financeiro, produtivo e técnico na tessitura complexa de relações e ações entre cidades:

As diversas frações da cidade se distinguem pelas diferenças das respectivas densidades técnicas e informacionais. Os objetos técnicos de alguma forma são o fundamento dos valores de uso e dos valores de troca dos diversos pedaços da cidade.

Pode-se dizer que, consideradas em sua realidade técnica e em seu regulamento de uso, as infraestruturas regulam comportamentos e desse modo escolhem os atores possíveis (Santos, 1996, p. 306).

É justamente no bojo da afirmação de centralidades de produção, consumo e regulação que as diferenciadas localizações geográficas dos empreendimentos fixos (industrial, financeiro, bancário, técnico, comercial e imobiliário) revelam significados estratégicos para a reprodução urbana do mercado. Todavia, a coleção de localizações esteve geralmente submetida à lógica de acumulação de cada fração do capital, o que implica a distribuição desigual de investimentos e, por isso, o necessário agenciamento das relações entre fixos e fluxos estabelecidos em função de centralidades econômicas – e de suas densidades técnicas de redes de circulação. É nesse momento decisivo de metamorfoses da conexão entre a localização e a distribuição geográfica das ações que a mobilidade ganha especial significado.

Pinson (2011) considera a metropolização fenômeno multiforme e contraditório, que submete as cidades a processos de dilatação, ampliação e diversificação de mobilidades. De fato, o modo de produzir/gerir/consumir o espaço urbano que denominamos como *metropolização* requer meios e elabora mediações de realização da ordem dos fluxos coerentes ao arranjo geográfico de localização e distribuição dos empreendimentos econômicos. Tal processo não somente envolve dispositivos de circulação, como também distintos agenciamentos de mobilidades.

Consideramos como agenciamento de mobilidades o controle e o manejo de escalas espaciais que envolvem o movimento de fluxos em suas diferentes velocidades. Como assegura Santos (1996), no mundo contemporâneo, o movimento sobrepõe-se ao repouso, ao fazer da mobilização diária de força de trabalho, capitais e bens uma esfera tão importante quanto à da produção. O domínio e a gestão das escalas espaciais dos fluxos conformam dispositivos que viabilizam a realização de empreendimentos e se tornam, portanto, condição para o modo urbano de reprodução do capital.

Tornado decisivo para a realização do capital no espaço, o movimento ganha sua *empiricidade* urbana. Linhas férreas, ruas, avenidas e estradas passam a constituir uma morfologia urbana de suporte às máquinas circulantes e, simultaneamente, um campo de disputa mais ou menos explícito, que envolve o Estado, o mercado e, evidentemente, os habitantes de cidades e metrópoles.

A entrada em cena de outros interesses no arranjo espacial do movimento exige considerar outros *atores possíveis* na armadura urbana dos fluxos da metropolização, sobretudo porque a urbanização extensiva implicou a criação de bairros como espaços de moradia com densidades diversas de demandas de circulação e mobilidade. Moradores de subúrbios e periferias passaram a conjugar expectativas e reivindicações de acessibilidade cotidiana aos locais de trabalho e serviços urbanos,

o que trouxe outra dimensão para o sentido das escalas do movimento. É nesse filtro social de perspectivas que a mobilidade ganha significado conceitual e se inscreve na prática social, o que implica seu reconhecimento como uma conquista no campo do direito à cidade (Herce, 2009).

3 AS NOVAS CONDIÇÕES ESPACIAIS DA MOBILIDADE NA URBANIZAÇÃO DESIGUAL DO TERRITÓRIO

A metropolização da cidade, em larga medida, tem significado a construção de periferias territorialmente expandidas. Em metrópoles de países da América Latina, a extensão do urbano significou processo de aprofundamento da reprodução da desigualdade socioespacial, tendo em suas periferias urbanas o seu mais contundente exemplo.

A urbanização do território no Brasil é exemplar do processo de aprofundamento das desigualdades sociais. De um país de características populacionais agrárias, o Brasil rapidamente se tornou predominantemente urbano no curso de cinco décadas. Esse processo conheceu seu momento mais decisivo na década de 1970, quando a população urbana começou a superar a rural (56% contra 44%), em função das fortes migrações do campo em direção aos principais centros urbanos. Atualmente, como nos informa o Censo Demográfico 2010 do IBGE, contamos com 84,35% da população residindo em cidades.

A industrialização contribuiu decisivamente para o ritmo da urbanização e da concentração urbana de riqueza e população. Porém, é preciso acrescentar que as cidades também foram objeto da inversão de excedentes e da expansão generalizada de lucros de frações outras de capital (bancário, financeiro, comercial, imobiliário e de serviços), o que fez da urbanização um recurso para a reprodução ampliada da riqueza privada.

Como um fenômeno urbano da reprodução do capital em processos de homogeneização, fragmentação e hierarquização do espaço, a metropolização revelou-se como uma das mais profundas expressões do recrudescimento de desigualdades urbanas. Em um artigo magistral, publicado em 1991, a geógrafa Fani Davidovich já abordava criticamente a urbanização do território como cena radical da desigualdade social:

No segmento metropolitano do país, acumulam-se problemas, alguns dos quais estruturais, que o crescimento econômico não resolveu: são bolsões de miséria, são o desemprego e subemprego, são os contingentes de desalentados e de desabrigados, que representam uma variante do Sistema Urbano Diário, constituído pelo movimento pendular da força de trabalho. Com efeito, trata-se de uma população ocupada em atividades de baixa remuneração e produtividade, que, incapaz de sustentar o custo do transporte, dada a grande distância entre moradia e local de trabalho, permanece na cidade central durante os dias úteis, só retornando ao lar no final de semana. Essa mão de obra é bem uma expressão de relações perversas que se estabelecem entre centro e periferia metropolitanos, trazendo à evidência os contrastes entre a

modernidade dos fluxos de comunicação e o anacronismo dos fluxos da força de trabalho (Davidovich, 1991, p. 129).

O crescimento e a expansão de periferias urbanas representaram os produtos mais contundentes da urbanização desigual do território. A atuação concentradora e especulativa do capital imobiliário e financeiro – retendo áreas centrais urbanizadas como seu negócio e terras urbanizáveis como reserva de valor – impôs aos trabalhadores pobres a ocupação de bairros e loteamentos de urbanidade incompleta e inadequada. Kowarick (1979) considerou, inclusive, que a formação das metrópoles brasileiras foi marcada, em geral, por processo de iniquidade, no que se refere ao acesso aos serviços de consumo coletivo, destacando-se, entre estes, o de transporte. A desigualdade ganhava configuração territorial:

A privação do acesso aos serviços de transporte coletivo e as inadequadas condições de mobilidade urbana dos mais pobres reforçam o fenômeno da desigualdade de oportunidades e da segregação espacial, que excluem socialmente as pessoas que moram longe dos centros das cidades. Os principais impactos desta situação são sentidos sobre as atividades sociais básicas: trabalho, educação e lazer (Gomide, 2003, p. 242).

O movimento de pessoas tornou-se mais uma exigência social criada pela metropolização do espaço diante das imposições do mercado de trabalho e em função do próprio mercado precarizado de habitação. Entra nessa equação perversa a disponibilidade de acesso aos serviços públicos desigualmente repartidos na cidade e que fazem os trabalhadores urbanos se tornarem cada vez mais dependentes de deslocamentos. É nesse sentido que diversos autores destacam o transporte público coletivo como instrumento fundamental para o combate à pobreza e à desigualdade (Andrade, 2000; Gomide, 2003), sobretudo quando 44,3% da população brasileira ainda dependem dessa modalidade de serviço em seu cotidiano de deslocamentos.

Estudos sobre a temática da mobilidade sob o ângulo da cidadania revelam seu papel cada vez mais destacado nas condições de vida da população, em especial na sua inclusão crescente nas despesas familiares, que compromete em torno de 20% dos gastos da renda familiar com serviços de transporte (IBGE, 2011).

As diminutas qualidade e efetividade do transporte coletivo, associadas à distância física entre os espaços de centralidade e as periferias, respondem pelo fenômeno do *tempo imposto* às vidas individual e coletiva. Ou seja, o tempo perdido nas viagens que rouba momentos de descanso, lazer, estudo, prazer, entre tantos momentos outros que nos fazem seres humanos plenos (Barbosa, 2014).

Ao tomarmos como exemplo os deslocamentos em regiões metropolitanas (RMs) de alta densidade de infraestrutura de circulação e concentração de empreendimentos – como as de São Paulo, Rio de Janeiro e Belo Horizonte –, é possível observar o tempo imposto no deslocamento de trabalhadores, conforme apresentado na tabela 1.

TABELA 1
Deslocamento de trabalhadores em RMs selecionadas (2010)
 (Em %)

RMs	Trabalhadores que se deslocam por mais de uma hora
RM de Belo Horizonte	19,99
Periferia da RM de Belo Horizonte	23,18
RM do Rio de Janeiro	28,63
Periferia da RM do Rio de Janeiro	32,41
RM de São Paulo	28,56
Periferia da RM de São Paulo	25,50

Fonte: Censo Demográfico 2010 do IBGE.

Há uma perversa combinação de distâncias físicas e sociais que se acumulam como desigualdade social de acesso às oportunidades de trabalho, aos bens culturais, aos serviços de saúde, à educação escolar e ao lazer cultural. Decisivamente, vivemos em uma sociedade profundamente marcada pela distinção territorial de direitos, reproduzida sem cessar nas escalas urbanas desiguais da mobilidade. Fenômeno que faz emergir conflitos superpostos (econômicos, sociais, técnicos e políticos) na agenda das lutas pelo direito à cidade, uma vez que a mobilidade é decisiva para tornar concretas as possibilidades que a cidade oferece como espaço de realização da vida social. Para Mongin (2006), tais conflitos fazem a questão urbana desembocar em um tríplice imperativo: a constituição do lugar em sua natureza coletiva, a exigência da mobilidade para escapar das clausuras territoriais e a participação coletiva dos habitantes na ação política.

A exigência social de mobilidade coloca em causa as espacialidades hegemônicas dos fixos e, ao mesmo tempo, vem se configurando como esfera pública de disputa política pelo domínio e controle social das escalas do movimento. Mobilidade, mobilização e espaço fazem parte de uma mesma exigência de transformação do sentido do urbano e da própria sociedade. É nessa perspectiva que os anseios sociais contemporâneos se traduzem nos anseios de mobilidade – social e espacial – de indivíduos e grupos na cidade, como assevera Berman (2007). Como o fez Henri Lefévre (1969), ao anunciar – em sua obra seminal *O direito à cidade* – que o movimento de *transitar* se tornava cada vez mais tão importante como o de *habitar*.

4 A MOBILIDADE COMO CONDIÇÃO DE APROPRIAÇÃO E USO DO SOCIAL DO ESPAÇO URBANO

Nos trabalhos clássicos de Robert Park (1925), conceituado pesquisador e fundador da Escola de Sociologia Urbana de Chicago, a mobilidade social – definida como ascensão de *status* social, econômico e cultural – estava explicitamente associada à capacidade de locomoção de indivíduos e grupos sociais na cidade. Estava em

questão o movimento dos indivíduos na cidade como um dos determinantes de sua maior inserção na sociedade norte-americana.

É preciso enfatizar que a mobilidade não significa simplesmente melhor deslocamento de um ponto a outro do território para o exercício de atividades econômicas, sociais, culturais etc. O ato de mover – e estar em movimento – não apenas possui dimensões objetivas da locomoção, mas também está intimamente ligado às expressões subjetivas de reprodução urbana de relações sociais.

O movimento de pessoas – e coisas – em toda parte do mundo e em todas as escalas é, afinal de contas, carregado de significados. Este é também produto e produtor de relações de poder entre movimento e mobilidade (Cresswell, 2006, p. 2, tradução nossa).

A mobilidade nos coloca diante da tensão de relações desiguais de apropriação e uso do espaço. Desse modo, quando abordamos a questão da mobilidade, necessariamente precisamos inseri-la no contexto de poder – espacial –, em que as pessoas e as coisas se movem – e são movidas – entre e intralocalidades, lugares e territórios. A mobilidade ganha sentido político, como argumenta Levy (2011), porque, no quadro do domínio do espaço, esta entra *na composição do capital social dos indivíduos*.²

A generalização da sociedade urbana em sua complexa instituição do mundo da vida nos fez seres sociais envolvidos em demandas múltiplas de existência e, contraditoriamente, experimentando a concretude da vida em repartições desiguais dos produtos do trabalho social. A condição urbana desigual das existências e os imperativos da divisão socioespacial do trabalho reúnem-se em formas de localização e modos de distribuição distintiva de bens e serviços, fazendo com que as demandas qualitativas de vida urbana sejam respondidas com as possibilidades de mover-se pela cidade. Para além do trabalho e da habitação, as exigências de educação e cultura – na sua qualidade de direitos sociais, por exemplo – não estão disponíveis para todos os cidadãos, até mesmo quando possuem oferta pública, em função da reduzida mobilidade de determinados grupos sociais:

Diga-me a que velocidade que te moves e te direi quem és. Se não podes mais contar com teus próprios pés para deslocar-te és um excluído, porque, desde meio século atrás, o veículo é símbolo de seleção social e condição para participação na vida nacional (Illich, 2005, p. 52).

As condições de mobilidade determinadas pela velocidade de deslocamentos e mediadas por veículos – notadamente, o automóvel – contribuíram para reprodução de relações desiguais entre indivíduos, grupos e classes sociais. Desse modo, o domínio

2. A composição do capital social do indivíduo tem a ver com a dimensão subjetiva que potencializa sua inserção no mundo. O capital social é uma potência de vida adquirida em espacialidades diferenciadas de encontros com outros indivíduos e no acesso a bens simbólicos (educação, cultura, artes e técnicas) reunidos em diferentes lugares. Explica-se porque a mobilidade se torna fundamental para a composição socialmente orgânica do capital dos indivíduos.

e o manejo de escalas geográficas de disposição social informam a posição de cada um de nós nas cidades em metropolização. E, assim, somos tragados na *economia dos fluxos velozes*, que dizem respeito à qualidade de nosso acesso a bens e serviços materiais e simbólicos inscritos nos lugares, mas, sobretudo, agenciam quem somos, por meio das escalas geográficas que habitamos. Se a compressão espaço/tempo é marca do período atual, como insiste Harvey (1994), esta não é certamente uma experiência vivida por todos os homens e mulheres de nossas cidades.

É por isso que o debate contemporâneo sobre a mobilidade coloca em questão as espacialidades discricionárias da economia dos fluxos velozes no âmbito do ordenamento de lugares e territórios, assim como vem se configurando como esfera pública de disputa política. Afinal de contas, a mobilidade tem a ver com os lugares em que podemos ir e vir, morar e trabalhar, festejar e ser felizes. Portanto, tem a ver com a condição que faz possível a apropriação, o uso e o viver em espacialidades de significado social para nós mesmos e para os outros diferentes de nós. Trata-se, como alude Harvey, da mobilidade como direito de produzir o espaço da cidade:

O direito a produzir espaço ultrapassa em muito a capacidade de circular no interior de um mundo espacialmente estruturado, pré-organizado. Significa, além disso, o direito de reconstruir relações espaciais (formas, recursos de comunicação e regras territoriais) que transformem o espaço em um arcabouço absoluto de ação num aspecto mais maleável e relativo da vida social (Harvey, 2004, p. 329).

É na direção proposta por Harvey (2004) que o sentido de *transitar* torna-se ação política decisiva para superação das *clausuras territoriais* e, consequente, fundamentais para proclamação concreta da natureza coletiva dos lugares.

5 REINVENTANDO A MOBILIDADE PARA DEMOCRATIZAR A METRÓPOLE

O aperfeiçoamento dos meios de transporte e de seus suportes (ferrovias, rodovias, hidrovias e ciclovias) é decisivo para garantir a mobilidade, sobretudo quando esses meios de transporte se tornam seguros e eficazes, financiados pelo Estado e com efetivo controle público. A democratização da mobilidade exige transformações nas condições urbanas de vida social; entre estas, a inflexão territorial de investimentos em bairros das cidades desprovidos de equipamentos e serviços (sociais, educacionais, culturais, de segurança e de saúde), que promovem a dignidade dos seres humanos e que devem ser distribuídos superando as classificações discricionárias de humanidade fundamentadas na raça, na etnia, no gênero e na idade de indivíduos e grupos sociais (Barbosa, 2014).

Os investimentos exigidos não apenas se resumem às condições objetivas de favelas, subúrbios e periferias urbanas, mas também aos investimentos simbólicos que promovem reconhecimento desses territórios como potências da vida em sociedade, e não como meros apêndices precarizados das metrópoles.

Há, entretanto, questões de fundo que não serão respondidas exclusivamente por políticas setorializadas ou planejamento mais eficaz de transportes coletivos. Como afirmam Loboda e Miyazaki, (2012, p. 258), a promoção da mobilidade urbana requer não apenas pensar os meios de transporte, o ordenamento do trânsito e a rede de fluxos em si mesmos, mas também pensar criticamente como se organizam os usos e se estabelece a ocupação da cidade e, por consequência, a melhor forma de garantir o acesso das pessoas ao que a cidade oferece.

É evidente que os condicionantes do mercado e a incompletude das ações do Estado no que concerne às políticas de transporte operam restrições à mobilidade urbana. Essas restrições são mais severas quando se tratam de grupos sociais mais vulneráveis e de territórios de distinção de direitos, devido às suas condições socioeconômicas e, no seu limite recorrente, à racialização das relações socioespaciais. Portanto, quando estamos abordando o tema da mobilidade, não nos referimos apenas ao tempo de duração de viagens ou à eficácia do sistema viário para deslocar pessoas. Cardoso e Matos apontam para uma nova dimensão da mobilidade como prática socioespacial:

A acessibilidade urbana é condicionada pela interação entre o uso do solo e transporte e se constitui como um importante indicador de exclusão social (...). Nesse sentido, a acessibilidade, ao ser parte integrante e fundamental da dinâmica e do funcionamento das cidades, passa a ser um elemento que contribui para a qualidade de vida urbana, na medida em que facilita o acesso da população aos serviços e bens urbanos, além de viabilizar sua aproximação com as atividades econômicas (Cardoso e Matos, 2007, p. 95).

Não se está preconizando que a mobilidade seja restrita à acessibilidade aos bens e serviços urbanos, embora a incorpore em seu processo. A mobilidade é uma prática socioespacial que permite a presença em diferentes lugares como a corporificação de direitos em sujeitos sociais. Estamos colocando em causa não somente as possibilidades técnicas e econômicas dos deslocamentos, mas também o movimento dos atores sociais da cidade e os significados mais abrangentes da mobilidade na mudança de relações sociais. Ou seja, ter acesso aos lugares não significa necessariamente mudar a condição de cliente e consumidor que subordina as pessoas ao Estado e ao mercado.

É evidente que as complexidades econômicas, técnicas e culturais das metrópoles promovem a intensificação e a diferenciação dos modos de deslocamento e, com estas, o reforço à multiplicidade de usos, vivências e representações do espaço. Considerando-se a metrópole um mosaico espacial de diferentes práticas sociais, seus atores não podem, então, deixar de reclamar liberdades correspondentes às multiplicidades de experiências urbanas geradas com o movimento em diferentes velocidades, como informa Levy:

Vivemos em um mundo que se movimenta em diversas velocidades. Trata-se de um fenômeno inédito. Da caminhada a pé ao avião supersônico, nosso ambiente pode ser visto como uma superposição de espaços definidos cada um pela modalidade de ligação entre lugares (meio de transporte, velocidades, intensidade dos fluxos etc.), sem que exista, necessariamente, comunicação, comutação, entre suas diferentes tramas. Podemos assim passar de um espaço a outro, mas (sic) o risco (sic) que cada um deles constitua um mundo isolado, um compartilhado separado dos outros em nossas práticas e em nossos imaginários (Levy, 2001, p. 10).

Estar inserido em fluxos velozes, ou até mesmo ganhar maior acessibilidade aos lugares, não representa necessariamente compartilhamentos sociais. Muitas vezes, os meios velozes são impeditivos de viver a cidade na sua plenitude. Passamos pelos lugares – e pelas pessoas – como se fossem cenários paisagísticos. O que importa é reduzir distâncias com o emprego da velocidade. E, evidentemente, superar a escassez do tempo que o consumo voraz de mercadorias nos impõe. Eis aí o verdadeiro deus da velocidade: o mercado.

Reside na *economia dos fluxos velozes* o exacerbado individualismo contemporâneo que está centrado na produção, na propriedade e no uso massivo de automóveis particulares, que, inclusive, construíram a falsa impressão que seus deslocamentos são seguros e eficazes para tornar as cidades reféns de suas exigências de reprodução como negócio e estilo de vida.

Não devemos mais nos enganar sobre as escolhas de velocidade, conforto e segurança que fazemos quando reivindicamos, escolhemos e usamos determinados meios de transporte. A conexão entre custo de tempo dos percursos e o espaço das distâncias está inscrita em relações sociais complexas e profundamente desiguais, sobretudo no que concerne aos sujeitos que indiscriminadamente identificamos como usuários. Não é surpresa que os usuários do automóvel e os dos transportes coletivos não possuam percepção de tempo e espaço em comum, embora vivam em uma mesma cidade.

Renovar o sentido da mobilidade como construção de compartilhamentos sociais é investir no sentido dos lugares em sua natureza coletiva, como propõe Mongin (2006). Para tanto, faz-se urgente e necessário um conjunto de ações políticas mais generosas com dever da sociedade, tanto na materialidade de nossas relações cotidianas como no plano simbólico de nossos encontros na cidade. Inventar ou reconstituir comunicação integrada entre lugares significa, sem a menor dúvida, apropriação de espaços da metrópole hoje dominados por dispositivos hegemônicos de distinções sociais, culturais e corpóreas de direitos. Preconiza-se, portanto, a superação da cidade organizada em arquipélagos de lugares originados por meio da segregação e gentrificação urbana.

É por isso que Cresswell (2006) enfatiza que a mobilidade possui uma dupla face: a corporal e a social. São pessoas – homens e mulheres – com seus corpos que se deslocam como espaço/tempo, impulsionadas ou limitadas por estruturas econômicas,

significados sociais e representações culturais. O movimento das pessoas é também carregado de subjetividades que atuam como dispositivos de interdição, restrição ou acolhimento de corpos em localidades, lugares e territórios da cidade. Parafraseando Illich (2005): *Diga-me quem és, e te direi qual mobilidade terás!*

A mobilidade assume o percurso das relações socioculturais com o outro, com o diferente, com o estranho. Podemos afirmar, inclusive, que as contradições inerentes à dupla face da mobilidade enunciada por Cresswell (2006) se nos apresenta como a mais perversa das condições dos sujeitos ocultados nas distâncias territoriais de direitos, sejam estes presentificados nas escalas das periferias, dos guetos, das favelas ou dos subúrbios urbanos.³

Dessa feita, uma política de mobilidade implica fazer que os sujeitos invisibilizados nas distâncias espaço-temporais possam *saltar escalas* impostas, mobilizando-os para habitar – ou transitar em – centralidades (econômicas, sociais e culturais) e, sobretudo, para inventar múltiplas espacialidades de superação da distinção territorial de direitos sociais, econômicos e culturais. É com a mobilidade que os desiguais ganham a cena social da palavra e da ação política, para o compartilhamento democrático da cidade como espaço público.

6 CONSIDERAÇÕES FINAIS

É possível assegurar que a mobilidade urbana tornou-se uma importante chave de leitura da metropolização como unidade contraditória e desigual da produção do urbano e da urbanização contemporâneas, principalmente porque coloca em causa o significado da hegemonia da *economia dos fluxos* da velocidade e, ao mesmo tempo, porque vem se configurando como esfera pública de disputa política da produção do espaço urbano.

A mobilidade é prática socioespacial que permite a presença de sujeitos sociais em diferentes lugares como corporificação de direitos. Estão em debate não somente as possibilidades técnicas e econômicas dos deslocamentos das pessoas, ou até mesmo da decisiva inflexão territorial de investimentos públicos. Também entram na cena política as posições dos atores sociais em significados mais abrangentes da mudança de relações de poder socioespacial. Como relembra Massey (2000), não se trata simplesmente de algumas pessoas se movimentarem mais que outras, mas do fato de que a mobilidade de alguns grupos sociais significa enfraquecer e limitar a vida de outras pessoas.

3. Moradores de favelas localizados em áreas centrais da metrópole apresentam condições de reduzida mobilidade urbana, tal como os residentes de bairros em subúrbios e periferias. Na verdade, não são apenas as limitações impostas pela distância física e social que operam distinções do movimento de pessoas na metrópole. Há as restrições corpóreas e constrangimentos simbólicos que também impedem a livre mobilidade de homens e mulheres na cidade. Homens adultos e saudáveis movem-se, e são movidos, pela cidade muito mais que as mulheres. O recorte de gênero, de raça e etnia – bem como o de ordem geracional – é também significativo, quando se trata do exercício da mobilidade nas cidades contemporâneas.

A democratização da mobilidade corresponde à construção renovada da cidade, tornando-a uma obra compartilhada: lugar de natureza coletiva que é afeiçoada pelos encontros generosos do ser e estar no mundo. A conquista da mobilidade está sensivelmente associada à ressignificação da cidade como espaço público.

A mobilidade como mediação transformadora da produção do espaço significa ampliar socialmente o uso da cidade como patrimônio público. Reivindicar a diversificação da mobilidade precisa significar a democratização radical das condições de existência humana e, sobretudo, dilatar experiências inovadoras de sociabilidades em nossas metrópoles.

REFERÊNCIAS

- ANDRADE, T. A. **Dispêndio domiciliar com o serviço de saneamento e demais serviços de utilização pública**. Relatório Final (Projeto BRA/PMSS). Brasília, 2000.
- ASCHER, F. **La République contra la ville**: essai sur l'avenir de la France urbaine. La Tour d'Aigues: Editions De l'Aube, 1998.
- BARBOSA, J. L. A mobilidade urbana como expressão do direito à metrópole. In: LIMONAD, E. *et al.* **Um novo planejamento para um novo Brasil?** 1. ed. Rio de Janeiro: Letra Capital, 2014. v. 1, p. 187-201.
- BERMAN, M. **Tudo que é sólido desmancha no ar**: a aventura da modernidade. São Paulo: Companhia das Letras, 2007.
- CARDOSO, L.; MATOS, R. Acessibilidade urbana e exclusão social: novas relações, velhos desafios. In: SIMPÓSIO NACIONAL DE GEOGRAFIA URBANA, 10. 2007, Florianópolis, Santa Catarina. **Anais...** Florianópolis: Editora UFSC, 2007.
- CARLOS, A. F. A. Dinâmica urbana e metropolização: desvendando os processos espaciais. In: FERREIRA, Á.; RUAS, J.; MATTOS, R. G. (Orgs.). **Metropolização do espaço**: gestão territorial e relações urbano-rurais. Rio de Janeiro: Consequência, 2013.
- CRESSWELL, T. **On the move**: mobility in the modern western world. New York: Routledge, 2006.
- DAVIDOVICH, F. Brasil metropolitano e Brasil urbano não metropolitano: algumas questões. **Revista Brasileira de Geografia**, v. 53, n. 2, p. 127-133, abr./jun. 1991.
- GOMIDE, A. A. **Transporte urbano e inclusão social**: elementos para políticas públicas. Brasília: Ipea, 2003. (Texto para Discussão, n. 960).
- HARVEY, D. **Condição pós-moderna**. São Paulo: Edições Loyola, 1994.

———. **Espaços de esperança**. São Paulo: Loyola, 2004.

HERCE, M. **Sobre la movilidad en la ciudad**. Barcelona: Editorial Reverté, 2009.

IBGE – INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Censo Demográfico 2010**. Rio de Janeiro: IBGE, 2010.

———. **Pesquisa de Orçamentos Familiares: 2008-2009**. Rio de Janeiro: IBGE, 2011.

ILLICH, I. Energia e equidade. In: LUDD, N. (Org.). **Apocalipse motorizado: a tirania do automóvel em um planeta poluído**. São Paulo: Conrad, 2005.

KOWARICK, L. **Expolição urbana**. São Paulo: Paz e Terra, 1979.

LACOURT, C. Méthodologie de recherche et théorisation des villes. In: LACOURT, C.; PUISSANT, S. (Eds.). **La métropolisation: croissance, diversité, fractures**. Paris: Anthropos, 1999. p. 63-113.

LEFÈBVRE, H. **O direito à cidade**. São Paulo: Documentos, 1969.

LENCIONI, S. Metropolização do espaço: processos e dinâmicas. In: FERREIRA, Á.; RUAS, J.; MATTOS, R. C. (Orgs.). **Metropolização do espaço: gestão territorial e relações urbano-rurais**. Rio de Janeiro: Consequência, 2013.

LEVY, J. Os novos espaços da mobilidade. **GEOgraphia**, Niterói, v. 3, n. 6, p. 1-11, 2001.

LOBODA, C. R.; MIYAZAKI, V. K. Entre a centralidade e a circulação: uma abordagem sobre o transporte coletivo em duas cidades médias brasileiras. **Caminhos de Geografia**, v. 13, n. 44, p. 258, dez. 2012.

MASSEY, D. Um sentido global do lugar. In: ARANTES, A. A. (Org.). **O espaço da diferença**. Campinas: Papirus, 2000.

MONGIN, O. **La condición urbana: la ciudad a la hora de la mundialización**. Buenos Aires: Paidós, 2006.

PARK, R. The mind of the hobo: reflections upon the relation between mentality and locomotion. In: PARK, R.; BURESS, E. (Eds.). **The city: suggestions for investigation of human behavior in the urban environment**. Chicago: University of Chicago Press, 1925. p.156-160.

PINSON, G. **Les systèmes métropolitains intègres: processus et scénarios**. Paris: Datar, 2011. (Das systèmes spatiaux em prospective: territoires 2040, n. 4).

SANTOS, M. **A natureza do espaço**. São Paulo: Hucitec, 1996.

VELTZ, P. **Mondialisation, villes et territoires: une économie d'archipel**. 2^e éd. Paris: Quadrige, 2014.

BIBLIOGRAFIA COMPLEMENTAR

CAMPOS, V.B.G. Uma visão da mobilidade sustentável. **Revista dos Transportes Públicos**, v. 2, p. 99-106, 2006.

DUARTE, C. F. **Forma e movimento**. Rio de Janeiro: Viana & Mosley, 2006.

LAGO, L. C. Trabalho, moradia e (i)mobilidade espacial na metrópole do Rio de Janeiro. **Cadernos Metrópole**, v. 18, p. 275-293, 2007.

MOREIRA, R. As categorias espaciais da construção geográfica das sociedades. **GEOgraphia**, Niterói, v. 3, n. 5, p. 15-32, 2001.

VAZ, J. C.; SANTORO, P. **Mobilidade urbana é desenvolvimento urbano!** Brasília: MCidades, 2005. Cartilha. Disponível em: <<http://goo.gl/6y9Ojc>>. Acesso em: 10 jul. 2013.