

Filipe Ungaro Marino

# Notas sobre a mobilidade urbana em tempos de pandemia

Com o avanço do tempo, tudo parece estar cada vez mais em movimento. O deslocamento de bens e pessoas tornou-se valor essencial da vida urbana do século XXI (SHELLER; URRY, 2006). Manuel Herce (2009, p. 15) endossa essa afirmativa, alegando que “a mobilidade das pessoas adquiriu uma importância maior que tinha em períodos anteriores”. Circulação se tornou um conceito importante para entender o uso do território quanto às práticas econômicas na contemporaneidade.

Há, dessa maneira, uma ‘obrigação da circulação’ (VIRILIO, 1986) que vale para a água, o esgoto, as pessoas, as mercadorias, o dinheiro e as ideias. Assim, circulação torna-se “uma noção poderosa que tem muitos impactos no mundo social” (SHELLER; URRY, 2006, p. 6). Pode-se afirmar que a “verdade urbana está na circulação” (SPIRO KOSTOF *apud* GRAHAM; MARVIN, 2001, p. 32), sendo que ela, sob a alcunha da mobilidade urbana, parece um direito inalienável

dos habitantes das cidades.

Mas como entender a reorganização dessas ideias, quando enfrentamos uma pandemia de proporções globais, na qual se aponta o grande volume de circulação como um dos principais vetores de contágio? Assim, este texto se propõe a pensar alguns desdobramentos do atual contexto sobre a mobilidade.

O direito de ir e vir dos bens e das pessoas<sup>1</sup> parece, neste momento, passar por um momento de inflexão. Nesse sentido, este texto explora três ideias importantes para pensar a mobilidade urbana em tempos de coronavírus no Brasil: o paradoxo da imobilidade das pessoas em quarentena – medida que pressupõe o movimento de outras tantas (1), a ruptura da ideia do movimento que ganha corpo neste momento (2) e a exacerbação da desigualdade da sociedade brasileira

1 No Brasil, a mobilidade urbana é um direito social garantido na constituição desde 2013. Ver BRASIL (2013).

## Filipe Ungaro Marino

é arquiteto e urbanista (UNICAMP 2004) e doutor em urbanismo (UFRJ - 2019). Atualmente, é pesquisador do Laboratório de Mobilidade Sustentável (LABMOB-UFRJ), consultor do INEP/MEC e professor no IBMEC, Unigranrio e UNESA. Tem experiência em Mobilidade Urbana, Mobilidade Ativa, Planejamento Urbano e Infraestrutura Urbana. Seus temas de interesse são mobilidade urbana, mobilidade ativa, infraestruturas de transporte, redes urbanas, política urbana e marketing urbano.

filipemarino@gmail.com

exposta também pela mobilidade (3). Vale ressaltar a abrangência do tema em questão e a proposta de limitar sua discussão aos três tópicos propostos, que não objetivam abranger todos os impactos da pandemia na mobilidade.

A quarentena nos apresenta a ideia da restrição do movimento no Brasil como medida de prevenção pandêmica<sup>2</sup>. Embora seja parte da verdade – uma vez que não se registrou os almejados 70% de isolamento necessário –, há um importante aspecto a ser considerado: a grande mobilidade de bens e serviços que permite tal isolamento.

Embora, no contexto acima, o isolamento social tire o movimento dos corpos, estar em casa pressupõe outros movimentos. Não seria viável se isolar, dentro das organizações sociais e laborais vigentes, sem estar conectado a algumas redes. Assim, é preciso acessar, nas melhores condições possíveis, as redes de água, esgoto, energia elétrica, dados e telefonia, por exemplo. Também é imprescindível a existência dos 1.563.600 quilômetros de rede viária<sup>3</sup>, que permite, no Brasil, que alimentos cheguem aos mercados e remédios aos hospitais e farmácias.

Há de se considerar ainda que aproximadamente 80% dos insumos médicos consumidos no Brasil são importados<sup>4</sup>, o que faz com que as atuais redes de infraestrutura portuária e aeroportuária presentes no território brasileiro desempenhem um papel crucial no combate ao vírus. Além disso, no primeiro momento da pandemia, foi assegurado o funcionamento da malha aérea essencial<sup>5</sup>, medida instituída para conectar pessoas e cargas em caráter emergencial.

Isso posto, reforça-se a contradição aqui exposta

2 Cabe aqui a ressalva de que há um grande grupo de brasileiros que, dadas as condições de iniquidade de acesso a habitação de qualidade, emprego e renda, não pode se manter em isolamento social. (ver a reportagem de Rogério Rocha para a revista Radis da Fiocruz <<https://radis.ensp.fiocruz.br/index.php/home/opiniao/editorial/ficar-em-que-casa>>. Acesso em 25 maio 2020.

3 Dado do Ministério da Infraestrutura: <<https://www.infraestrutura.gov.br/component/content/article.html?id=5341>>. Acesso em 23 abr. 2020.

4 Dados da Global Health Intelligence estimam, para o ano de 2018, que 80% de todos os produtos médicos utilizados nos hospitais brasileiros são importados. Informação obtida em <<https://globalhealthintelligence.com/pt-br/analise-de-ghi-pt-br/perspectiva-para-o-mercado-brasileiro-de-saude-em-2018/>>. Acesso em 22 abr. 2020.

5 Desde o dia 28 de março de 2020 está em operação a malha aérea essencial, que liga as 26 capitais estaduais e o Distrito Federal, representando 8,4% da malha originalmente estabelecida no Brasil antes das medidas de isolamento social em combate à pandemia. Informações obtidas da Agência Nacional de Aviação Civil: <<https://www.anac.gov.br/noticias/2020/malha-aerea-essencial-comeca-no-sabado-28>>. Acesso 24 maio 2020.

de que, para que exista parada, há muito movimento envolvido. Entre as redes mais solicitadas neste momento, sem dúvida alguma, está a rede de dados. O consumo de internet no Brasil, no início da pandemia, aumentou 40%. Assim, a impossibilidade da mobilidade livre dos corpos fica suplantada pelo aumento da mobilidade virtual, ostensiva no Brasil<sup>6</sup>, organizada através de chats de mensagens, conferências, e-mails, lives, ligações de áudio e vídeo e consumo do vasto material da world wide web, o que fomenta outros movimentos, como a produção de conteúdo e o movimento das mercadorias, com a subsequente dotação contínua das redes de infraestrutura para tais trânsitos.

Deste modo, chegamos ao segundo aspecto da mobilidade urbana em tempos de pandemia: a disrupção das ideias associadas ao movimento. A limitação do movimento dos corpos aniquila a realização das potências associadas à mobilidade, como a liberdade de movimento, a escolha de percursos, a possibilidade de seleção modal e a velocidade impressa aos corpos e bens que transladam pelo espaço. Por outro lado, acentua outras contingências circunscritas pelas redes de comunicação – a velocidade da conexão, a onipresença em várias esferas de interlocução e a hiper mobilidade virtual. Assim, a relação espaço x tempo, essencial para a assimilação do deslocamento, desorganiza-se frente às impossibilidades da locomoção física e às novas reorganizações do contato.

A interação corporal humana nas relações tempo-espaco (onde estática e movimento são dois modelos básicos de experiência) é o que dá sentido à mobilidade, experienciando e envolvendo com o meio ambiente que ‘realiza a mobilidade’. (JENSEN, 2009, p. 139)

Nesse sentido, as interações entre o corpo e o meio ambiente passam a ser mediadas por interfaces de comunicação dependentes das redes, de forma que tudo que se liga ao movimento físico do corpo há de ser postergado como desejo ou suplantado por outras formas de “mobilidade” eletrônica e virtual: as visitas a museus, encontros, festas, viagens, corridas de carros etc. Salienta-se, nessa dinâmica, a hiper mobilidade incompleta, com o aumento da ‘mobilidade virtual’ e a interrupção do movimento

6 No Brasil, as apresentações musicais em formato live nas redes sociais têm mais audiência que em qualquer outro. Ver <<https://noticiasdatv.uol.com.br/noticia/mercado/ranking-de-lives-brasil-tem-4-das-5-maiores-audiencias-mundiais-do-youtube-36059>>. Acesso em 25 maio 2020.

dos sujeitos.

Chega-se então ao terceiro ponto da discussão proposta: a iniquidade na efetivação da mobilidade, em que se observa que o isolamento social exacerba as desigualdades sociais no Brasil. Ao se analisar os custos sociais da hiper mobilidade urbana<sup>7</sup> (maior disparidade entre pobres e ricos, menor diversidade social e cultural, menor coesão social etc.), infere-se que essa hiper mobilidade virtual de alguns durante a quarentena aprofunda ainda mais a desigualdade social brasileira.

Um pequeno percentual de pessoas em home office contrasta com a massa trabalhadora que depende da sua sobrevivência nas ruas<sup>8</sup>. Soma-se a essa desigualdade, a inflação dos produtos da cesta básica durante a pandemia<sup>9</sup>, os já vultuosos custos de conexão à internet no Brasil, bem como dos aparelhos que possibilitam o acesso às redes, e as históricas restrições financeiras impostas à aquisição de bens de consumo pelas camadas mais pobres. Na outra ponta, a fuga das elites do norte do Brasil em UTIs aéreas em busca de tratamento em outras capitais<sup>10</sup> e a qualidade desigual de conexão de internet em centros e periferias nas cidades brasileiras<sup>11</sup>.

Dessa forma, não é descabido afirmar que as restrições de mobilidade de pessoas durante a pandemia só se efetivam pelo uso das redes e mobilidade dos bens de consumo, que há uma desorganização sobre o conceito de movimento, ou, mais precisamente, mobilidade, sobretudo no cenário urbano, e que as restrições de mobilidade física atuais exacerbaram as desigualdades sociais no Brasil.

Que a “normalidade da exceção” (SANTOS, 2020, p.1) e o tempo que se seguirá após a pandemia nos levem a situações de maior equidade social, a partir da observância de que a amplificação da mobilidade espacial pressupõe “o aumento da mobilidade social e

igualdade em geral” (KAUFMANN; MONTULET, 2008, p. 38). Além disso, há de se observar com cuidado o abismo que separa sujeitos móveis de sujeitos imóveis, conectados e desconectados, para que essa face da vida urbana, isto é, a mobilidade, de fato, seja encarada como um “direito-chave” para uma sociedade mais igualitária no Brasil.

## BIBLIOGRAFIA

- ADAMS, John. **The Social Consequences of Hypermobility**. Relatório de Pesquisa. Londres, 21 de Novembro de 2001. Disponível em: <<http://john-adams.co.uk/wp-content/uploads/2006/hypermobilityforRSA.pdf>>. Acesso em 30 de abril de 2020.
- BRASIL. **Emenda à Constituição nº 74, de 2013**. Dá nova redação ao art. 6º da Constituição Federal, para introduzir o transporte como direito social. Diário Oficial da República Federativa do Brasil, Poder Executivo, Brasília, DF, de 11 de dezembro de 2013. Disponível em: <<https://www25.senado.leg.br/web/atividade/materias/-/materia/115729/pdf>>. Acesso em 11 mai. 2020.
- COMITE GESTOR DA INTERNET NO BRASIL. **Desigualdades digitais no espaço urbano: um estudo sobre o acesso e o uso da Internet na cidade de São Paulo**. São Paulo: Comitê Gestor da Internet no Brasil, 2019. Disponível em: <[https://cetic.br/media/docs/publicacoes/7/11454920191028-desigualdades\\_digitais\\_no\\_espaco\\_urbano.pdf](https://cetic.br/media/docs/publicacoes/7/11454920191028-desigualdades_digitais_no_espaco_urbano.pdf)>. Acesso em 20 de maio de 2020.
- GRAHAM, Stephen.; MARVIN, Simon. **Splitter- ing Urbanism**. Londres: Routledge, 2001.
- HERCE, Manuel. **Sobre la Movilidad en la Ciudad**. Barcelona: Editora Reverté, 2009.
- JENSEN, Ole B. Flows of Meaning, Cultures of Movements – Urban Mobility as Meaningful Everyday Life Practice. **Mobilities**, v. 4, n. 1, p. 139–158, Março 2009.
- KAUFMANN, Vincent.; MONTULET, Bertrand. “Between Social and Spatial Mobilities: The Issue of Social Fluidity”. In: CANZLER, W. et al. **Tracing mobilities: towards a cosmopolitan perspective**. Hampshire: Ashgate Publishing Limited, 2008.
- SANTOS, Boaventura. **A cruel Pedagogia do vírus**. Coimbra: Edições Almedina, 2020.
- SHELLER, Mimi.; URRY, John. The new mobilities paradigms. **Environment and Planning A**, Volume 38, p. 207-226, 2006.
- VIRILIO, Paul. **Speed and Politics**. New York: Semiotext(e), 1986. ■

7 Ver ADAMS (2001).

8 De acordo com a Agência Brasil, aproximadamente 9,1% da população brasileira faz home office, porém atinge 17,4% dos ganhos. Ver <<https://agenciabrasil.ebc.com.br/economia/noticia/2021-02/numero-de-trabalhadores-em-home-office-diminuiu-em-novembro-de-2020>>. Acesso em 11 maio 2021.

9 Segundo o Dieese, verificou-se o aumento do valor da cesta básica em 15 das 17 capitais pesquisadas. Ver <<https://www.dieese.org.br/analisecestabasica/2020/202003cestabasica.pdf>> Acesso em 27 de maio 2020.

10 Ver <<https://noticias.uol.com.br/saude/ultimas-noticias/redacao/2020/05/06/coronavirus-rede-privada-sem-vaga-manaus-belem-mais-ricos-fuga-uti-aerea-sp.htm>> Acesso em 18 maio 2020.

11 Para o COMITE GESTOR DA INTERNET NO BRASIL (2019, p. 14), “O acesso às TIC não se difunde de forma homogênea no território brasileiro. As disparidades geográficas no acesso e no uso da Internet têm sido reconhecidas pela literatura especializada desde os primeiros estudos sobre o tema, em meados da década de 1990.”