

MOBILIDADE URBANA EM ARARAQUARA/SP: DESAFIOS PARA UMA CIDADE DE PORTE MÉDIO

URBAN MOBILITY IN ARARAQUARA/SP CITY: CHALLENGES TO MEDIUM SIZED CITIES

MOVILIDAD URBANA EN ARARAQUARA/SP: DESAFÍOS PARA UNA CIUDAD DE TAMAÑO MEDIO

Rafael Alves Orsi

Doutor em Geografia, Docente da Universidade Estadual Paulista (UNESP),
Araraquara/SP
e-mail: r.orsi@fclar.unesp.br

Resumo

A mobilidade urbana representa um dos grandes desafios a ser enfrentado pelas cidades contemporâneas. Os problemas a ele vinculados não se restringem aos grandes centros urbanos e recaem também em cidades de porte médio. Considerando a mobilidade sustentável e acessível a toda população, como um dos elementos primordiais para a apropriação do espaço urbano, o presente artigo discorre sobre algumas das características apresentadas por Araraquara-SP, as quais resultam em desafios urgentes a serem enfrentados por esta cidade. Para tanto, foram analisados dados referentes aos serviços de transporte público coletivo na cidade, bem como dados relativos à sua frota de veículos particulares. Os resultados do trabalho confirmam a urgência das discussões e de ações sobre a problemática da mobilidade urbana, no sentido de repensar práticas e prioridades para produção de uma cidade sustentável e inclusiva.

Palavras-Chave: Mobilidade Urbana; Direito à Cidade; Araraquara-SP.

Abstract

Urban mobility is one of the biggest challenges that contemporary cities need to face. Urban mobility problems are not exclusive to big cities, occurring in medium sized cities too. Considering urban mobility - sustainable and accessible for all people, should be a main characteristic of living in a public urban space-, this paper shows some characteristics of the city of Araraquara/SP. These characteristics result in urgent challenges which must be faced by local government. In this paper was analyzed information about public transport services in Araraquara city and the private car fleet. The results of this research confirm the urgency of debate and actions over the problems that surround urban mobility, towards rethinking priority and practices throughout cities and, thus, try to produce sustainable and inclusive cities.

Keywords: Urban mobility; Right to the city; Araraquara-SP.

Resumen

La movilidad urbana representa uno de los mayores desafíos a ser enfrentado por las ciudades contemporâneas. Los problemas de la movilidad urbana no afectan solamente a

los grandes centros urbanos, sino que también recaen en ciudades medianas. Considerando que la movilidad sostenible y accesible a la toda población es un punto primordial para la apropiación del espacio urbano, este artículo analiza algunas características de la ciudad de Araraquara/SP que constituyen desafíos urgentes que deben ser enfrentados. Para ello, se analizaron datos referentes tanto a los servicios del transporte público de la ciudad como a la flota de vehículos particulares. Los resultados confirman la urgencia de llevar a cabo discusiones y acciones sobre la problemática de la movilidad urbana, en un sentido de repensar prioridades y acciones que posibiliten la producción una ciudad sostenible e inclusiva.

Palabras-Clave: Movilidad urbana; derecho a la ciudad; Araraquara-SP.

Introdução

Não é novidade alguma que a mobilidade urbana no Brasil apresenta sérios problemas estruturais em diferentes escalas. Ainda que esta problemática não seja uma exclusividade brasileira, vive-se – vive-se e não se enfrenta já que as ações estão aquém do tamanho do problema – um quadro bastante complexo, o qual necessita ser entendido e enfrentado a partir das características brasileiras como: a de um país populoso, com grandes concentrações demográficas, com cidades espraiadas e cindidas socialmente, grandes concentrações de renda, espacialmente segregado e estigmatizado do ponto de vista socioeconômico. Além disso, há de se considerar que o século XXI mostra toda a força de uma sociedade de consumo, capitalista e globalizada, cuja individualização do ser humano parece inexorável e se reproduz através dos gestos mais banais no cotidiano.

Neste contexto, muitas vezes a problemáticas da mobilidade urbana é vista de forma simplista – o que não significa simplória – buscando-se soluções mirabolantes em planos setoriais, resultando em políticas fragmentadas na própria estrutura administrativa e gerencial do espaço urbano e suas formas na organização do espaço. É obvio que nessas condições, na melhor das hipóteses, as soluções serão parciais e temporárias. Parece claro que racionalizar o trânsito e os meios de transporte é algo imprescindível, mas se a transformação ocorrer apenas no limite da técnica e na fragmentação das ações, o grande salto qualitativo esperado não vai se realizar. O grande salto deve acontecer no âmbito dos direitos – não apenas os constitucionais – da inclusão social, da existência humana, do direito à cidade. É nesta perspectiva que a mobilidade urbana poderá se realizar plenamente.

É razoável compreender que há uma multidimensionalidade da problemática da mobilidade urbana com a qual toda a sociedade está envolvida. Em meio a este debate, é importante que se destaque sempre as questões ambientais, econômicas, sociais e políticas de forma articulada. Isso significa dizer que a questão deve ser tratada visando um sistema que seja sustentável no conjunto da cidade, democrático e inclusivo. Logo, todos os modais são válidos e suas formas de gestão devem ser debatidas, em âmbito técnico e político. Transportes individuais, coletivos, não motorizados e motorizados, executados através de gestão pública, privada ou mista, nenhum deve ser descartado, mas ponderados a partir de um fim precípua que é o acesso à cidade e à vida urbana como um direito do cidadão.

Sob esta perspectiva discute-se neste trabalho a mobilidade urbana na cidade de Araraquara-SP, considerando algumas de suas características e dos desafios enfrentados por esta importante cidade média do interior paulista, localizada no eixo da rodovia Washington Luiz a cerca de 280 quilômetros da capital.

Infelizmente, Araraquara não representa exceção quando se trata de problemas vinculados à mobilidade urbana. Tal fato corrobora uma realidade renitente no cotidiano: a mobilidade urbana, a qual deveria ser entendida como um direito inalienável do cidadão à viver a cidade e os espaços públicos, apresenta profundos problemas estruturais independentemente do porte populacional da cidade. É certo que quanto maior a população urbana maiores são os desafios. No entanto, também é claro que nestas cidades os recursos financeiros e humanos são maiores para o enfrentamento dos problemas.

Araraquara, com uma população de 215 mil habitantes¹, traz algumas características que devem ser analisadas para se refletir sobre a mobilidade na cidade e, quiçá, buscar alternativas para mitigação da problemática que atinge, em níveis variáveis, as cidades brasileiras. Assim, aqui será destacado alguns aspectos da distribuição espacial da população, dados sobre a frota de veículos

¹ Dados referentes ao ano de 2013, obtidos através da Fundação Sistema Estadual de Análise de Dados – SEADE – através do website: <http://www.imp.seade.gov.br>

na cidade, condições para mobilidade não motorizada – sobretudo as calçadas – e alguns elementos do transporte público coletivo.

Distribuição espacial da população

A população residente em Araraquara distribui-se de forma bastante heterogênea pela cidade. Destacam-se suas diferentes densidades em um claro espraiamento de sua mancha urbana. O mapa 01 apresenta essa distribuição e permite algumas inferências, ainda que preliminares.

Mapa 01 – Distribuição da população Araraquarense por Setores Censitários (2010)



Fonte: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE (2010)
Elaboração: Rafael A. Orsi

Observando as maiores densidades localizadas nas áreas mais distantes da área central, parece evidente que a cidade apresenta um espraiamento de sua malha urbana com conseqüente periferização da população. Tal característica resulta em áreas com baixa densidade demográfica e, possivelmente, com importantes vazios urbanos. Considerando diferentes

estudos sobre a necessidade de se estruturar cidades compactas, polinucleadas e diversas como alternativa às cidades espraiadas, Araraquara defronta-se com um grande desafio no sentido de ir ao encontro de uma estrutura sustentável e inclusiva. De fato, como apontam Bezerra e Gentil (2013), cidades com uma forma urbana compacta podem trazer múltiplas vantagens para a sustentabilidade das cidades, em especial para a mobilidade, no entanto, é necessária uma política ampla para que esta potencialidade das cidades compactas possa se concretizar.

Do ponto de vista da mobilidade, cidades espraiadas e com baixa densidade em nada favorecem o deslocamento não motorizado (caminhadas ou bicicletas). Apesar da Política Nacional de Mobilidade Urbana - PNMU indicar o transporte não motorizado como uma das prioridades² dos planos municipais de mobilidade urbana, de fato, ao se pensar as longas distâncias que se necessita percorrer – sobretudo em cidades pouco diversificadas e de alta concentração do comércio e serviços – esses modais tornam-se pouco viáveis. Ainda se soma a este fator os vazios urbanos, os quais entremeiam a cidade e criam espaços praticamente intransitáveis, mesmo para aquelas pessoas que não necessitam de nenhum cuidado especial. Agregando-se a estes dois fatores fundamentais, o medo com o qual vivemos nas cidades, muitos deles criados como nos mostra Bauman (2009), caminhar pela cidade torna-se uma aventura arriscada digna de contos épicos, os quais a população só pretende ver nas telas de cinema. Longe, desconfortável e perigosa. Não causa nenhuma estranheza as ruas serem consideradas um lugar pouco convidativo para a socialização e para o deslocamento fora dos veículos automotores particulares.

Araraquara, de fato, apresenta muitos desses problemas, no entanto eles podem ser de alguma maneira contornáveis, até mesmo porque a cidade já apresenta um certo grau de descentralização do comércio e serviços. De acordo com Fernandes (2014), baseando em um levantamento do Sindicato do Comércio Varejista de Araraquara (Sincomércio), existe a dispersão do comércio para as periferias em alguns eixos principais (Rua Nove de Julho, São Bento,

²Art. 6º A Política Nacional de Mobilidade Urbana é orientada pelas seguintes diretrizes: IO – [...]II - prioridade dos modos de transportes não motorizados sobre os motorizados e dos serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado” – BRASIL (2012).

Alameda Paulista, Maurício Galli, Vaz Filho) somando nos bairros 56% dos estabelecimentos comerciais do município, logo, superando o centro. Esses subcentros e novos eixos são importantíssimos para a cidade. Porém, é válido frisar que o centro não deixa de ser referência de alguns serviços e comércios (especializados e tradicionais), da administração pública e fundamentalmente, referência histórica e identitária para a cidade.

De qualquer maneira, o espraiamento da cidade traz como consequência o necessário uso de veículos automotores para o deslocamento intraurbano. Logo, encontramos um sistema de baixa eficiência energética, perdulário de tempo (e dinheiro), pouco inclusivo do ponto de vista socioeconômico, além dos desdobramentos vinculados ao tráfego mais intenso – acidentes e stress das pessoas.

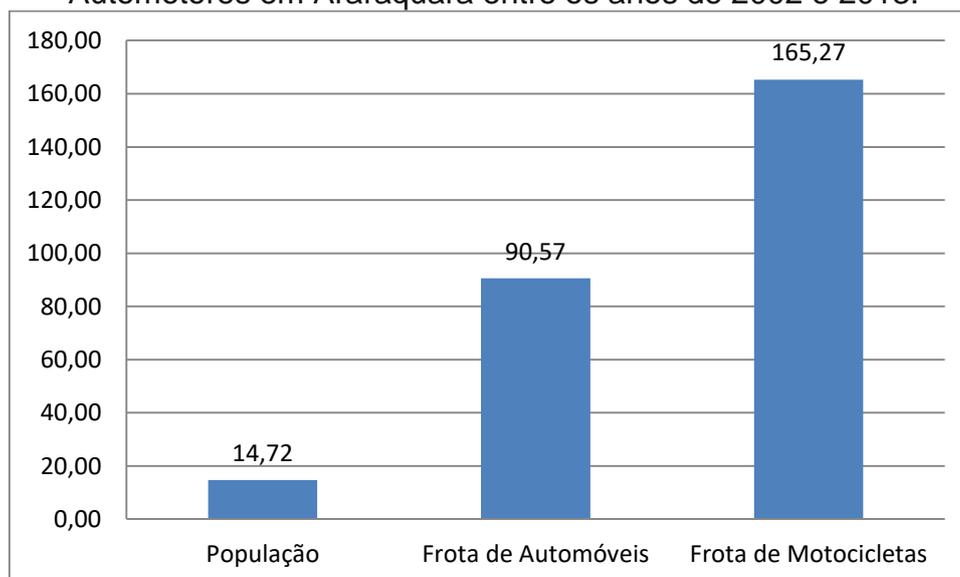
Características da população e frota de veículos

Como já salientado, a população de Araraquara é 215 mil habitante – dados de 2013 – das quais 97% vive na área urbana. Isso significa dizer que são 208 mil pessoas vivendo na cidade, sendo que boa parte delas deslocam-se cotidianamente para o trabalho, para os estudos, para o lazer, para as compras, enfim para as mais diversas atividades. Com um crescimento de 14,72% entre 2002 e 2013, projeta-se – de acordo com dados da Fundação Seade (2014a) – uma população de 236.500 habitantes para o ano de 2030. Considerando o mesmo percentual de urbanização – o qual sofrerá certamente uma variação muito pequena – a cidade abrigará 229.500 pessoas em suas estruturas. Isso significa um acréscimo de 10,33% da população urbana para os próximos 15 anos, o que representará demandas potenciais por uma série de serviços – destaca-se moradias e transporte – o qual não poderá acontecer em uma cidade que se espraia. É preciso conter sua expansão física e pensar nos serviços e no acesso à cidade, como um direito.

Se houve o crescimento da população, é quase certo que a frota de veículos também cresceu. Porém, elas não andaram *pari passu*, observe o gráfico 01. Neste mesmo período – 2002 a 2013 – a frota de automóveis de

Araraquara cresceu 90,57%, ficando acima do crescimento do Estado de São Paulo que foi de 82,84%, de acordo com a Fundação Seade (2014b). Além do forte crescimento da frota de automóveis no município, o número de motocicletas também foi alavancado de forma exponencial nestes últimos anos. Entre 2002 e 2013 registrou-se o crescimento de 165,27% no número de motocicletas e assemelhados. Obviamente, este crescimento segue uma tendência apresentada por todo o Estado de São Paulo, o qual registou um crescimento médio no período de 225,87%. Os dados em si, apesar da grande proporção, não causam espanto. Em uma sociedade estimulada ao individualismo, a velocidade como força inexorável e serviços de transporte público coletivo que não conseguem atender as demandas, a motocicleta apresenta-se como a principal solução para a mobilidade intraurbana de várias pessoas, muitas vezes como segundo veículo da família. Ainda neste período, as facilidades de financiamento e o crescimento do poder de compra do brasileiro tornaram os automóveis e as motocicletas acessíveis a uma fatia significativa da população. A revolução no consumo, vista em diversos setores da economia brasileira neste início de século XXI, se faz presente de forma acentuada no setor de automóveis e motocicletas também.

Gráfico 01 – Crescimento Percentual da População e da Frota de Veículos Automotores em Araraquara entre os anos de 2002 e 2013.



Fonte: Fundação Seade (2014b).
Organização: Rafael A. Orsi

Fatalmente, o aumento exponencial dos veículos automotores, particulares e individuais trazem consigo diversos problemas como congestionamentos – ainda pequenos em Araraquara quando comparado a grandes centros urbanos – dificuldades com estacionamento, pequenos acidentes e incidentes que geram transtornos – perda de tempo, discussões, agressões, gastos financeiros – e principalmente, morbimortalidade.

Segundo dados da Fundação Seade (2014b), o número de óbitos em Araraquara aumentou em 33,33% entre os anos de 2000 e 2010. Houve um salto de 39 para 52 ocorrências. Percentualmente, superou-se a média do Estado de São Paulo que para o período foi de 25,96%. Isso desconsiderando a morbidade causada por inúmeros acidentes que não levam a óbito, mas tornam inválidas pessoas em plena idade produtiva.

Evidentemente, os custos sociais associados ao uso de transporte particular privado, como principal meio de locomoção nas cidades, são muito altos. E, de fato, se nada for feito a tendência é a problemática tornar-se ainda mais acentuada. Considere-se a evolução dos últimos dez anos no número de automóveis per capita no município. Em 2002 havia um automóvel para cada 3,85 pessoas. Já em 2013 eram 2,32 pessoas por automóvel. Projetando o aumento populacional e com as mesmas proporções atuais – a qual certamente deve aumentar, em 2030, Araraquara poderá ter aproximadamente 102.113 automóveis e 41.071 motocicletas. Esta parece uma situação bastante desafiadora para o poder público local e para sociedade araraquarense como um todo. Logo, o problema da mobilidade urbana deve ser enfrentado de maneira imediata, com soluções técnico-políticas. E para isso, não se pode prescindir da forma mais básica de mobilidade, como o caminhar, até as formas mais elaboradas com multimodais. Infelizmente, mesmo as formas mais elementares apresentam uma série de problemas que vão da sinalização precária ou inexistente à baixa qualidade das calçadas.

Calçadas

O quanto as ruas e as calçadas são convidativas para caminhadas e alternativas para o deslocamento nas cidades? Pergunta capciosa. Anteriormente já se tocou neste ponto quando foi destacado o espraiamento urbano, os vazios presentes nesses espaços e também o medo que ronda os pedestres pelas ruas das cidades. O impacto de calçadas pouco ou nada preparadas para função que lhe cabe – deslocamento das pessoas através das caminhadas – não se resume ao desestímulo das pessoas a saírem de suas casas e irem a qualquer ponto a pé. Estes impactos vão reverberar no transporte público de forma geral, pois as pessoas não se sentem dispostas a caminhar, ainda que poucos quarteirões, de suas casas para o ponto de ônibus mais próximo ou de um terminal de ônibus até ao trabalho ou outra atividade desenvolvida cotidianamente. Em pesquisa realizada na cidade de Recife-PE, Travassos (2012) apresenta relatos de que a má conservação das calçadas são barreiras para o uso do transporte coletivo. Este problema parece ser uma pitada a mais de tempero na já desandada relação com o espaço urbano e com o transporte público. Parece normal que se queira sair de casa dentro de um automóvel particular e estacioná-lo bem em frente ao prédio onde se trabalha – ação ainda possível em cidades como Araraquara – ou deixar o automóvel em um estacionamento privado o mais próximo possível.

Não isentando o indivíduo de suas responsabilidades, mas focando na dimensão pública do problema, as cidades têm sido planejadas não para as pessoas, mas sim para os carros, que, a despeito de nosso código de trânsito e PNMU, tem de fato a prioridade em relação aos pedestres. Atravessar uma rua, mesmo na faixa de pedestres, é um risco. Toda dinâmica que se desdobra de uma cidade planejada para o carro gera um conjunto de ações que parecem naturalizar o comportamento cotidiano, por mais impactante que seja e mesmo disfuncional em seu conjunto. Semáforos os quais, em sua maioria, existem para que automóveis esperem outros automóveis e não os pedestres, calçadas sem pavimentação com inúmeros obstáculos a serem transpostos, falta de iluminação, espaços insalubres, uma miríade de pequenos problemas poderiam ser enumerados, os quais no conjunto impactam sobremaneira no pedestre e causam repulsa em relação à rua. Isso mostra a necessidade de se repensar a

cidade como um todo, a mobilidade de forma integrada e em uma gestão impactante, obviamente, democrática e participativa.

Tal realidade vai além dos impedimentos à mobilidade. De fato, restringem o acesso e o direito à cidade. É prejudicial ao convívio nos espaços públicos e a experiência da sociabilidade e do acontecer nas cidades. A experiência humana na cidade torna-se limitada. A relação com o espaço é empobrecida e junto com ela, a leitura da história, da memória, da arquitetura do próprio conjunto da sociedade em que se está inserido cotidianamente.

Mais uma vez, fica evidente a necessidade de mudanças urgentes nas estruturas dos modais na cidade e a busca pela valorização dos meios não motorizados, como a próprio PNMU prevê. Pensar as calçadas, as ciclovias e projetos articulados com o transporte coletivo, parece um caminho imprescindível para a mobilidade urbana em Araraquara. Tal qual acontece em inúmeras outras cidades, em Araraquara é comum se encontrar calçadas mal conservadas, estreitas e com obstáculos dos mais variados. Sejam materiais de construção, sacos de lixo, árvores plantadas de maneira equivocada, placas de propaganda, tudo converge para tornar as calçadas hostis. Isso acontece tanto nos bairros como nas áreas centrais. Nos bairros é mais comum encontrar estes obstáculos e falta de estrutura das calçadas, porém o problema é maior no centro, dada a intensidade de fluxos. Ainda que as calçadas sejam de responsabilidade privada, ao se caracterizar como um espaço público, o controle sobre o ente privado deve ser rígido para que se garanta o bem da coletividade.

Transporte Coletivo

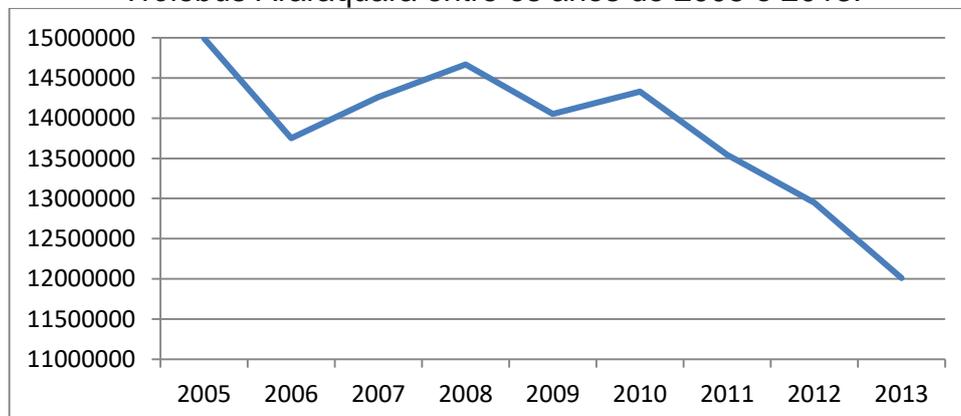
Não há dúvidas de que o transporte coletivo – de qualidade, acessível e sustentável – representa um dos principais pilares para a efetivação da mobilidade urbana. Sua eficiência e efetividade são fundamentais para que o sistema possa atender demandas urgentes/imediatas e também latentes e potenciais. O primeiro grupo representando pessoas que usualmente utilizam os serviços de transporte público cotidianamente, o segundo vinculado àquelas que precisam ou gostariam de utilizá-lo, mas dadas as grandes dificuldades optam

pelo transporte privado individual e o terceiro grupo caracterizado por pessoas que poderiam utilizar tais serviços caso este fosse mais atraente. Estes três grupos necessitam de análises no tempo presente e em sua evolução no futuro, criando um quadro de demandas no tempo. Infelizmente, os diferentes meios de transporte coletivo atendem precariamente mesmo os grupos que apresentam maior urgência. Tal fato pode estimular o crescimento do grupo de demanda latente, tornando o quadro ainda pior.

Ao se observar dados referentes à Araraquara, é perceptível um declínio nos últimos anos no número de passageiros transportados pela principal empresa de transporte público da cidade, a Companhia Trólebus Araraquara – CTA. Ainda que esta empresa não seja a única, já que a empresa Paraty também possui parte da concessão do serviço, a CTA é detentora da maior parcela das linhas. São trinta linhas executadas pela CTA e seis pela Paraty, ou seja, 80% e 20%, respectivamente.

Considerando o que foi chamado aqui de demanda latente e secundariamente a demanda potencial, percebe-se um comportamento, no mínimo, alarmante. Apesar do aumento demográfico da cidade nos últimos anos em torno de 14%, houve uma diminuição no número absoluto de passageiros transportados pela CTA. Sistemáticamente os números – gráfico 02 - mostram a queda no quantitativo de viagens mensais e anuais. Ao que parece, não se trata de uma situação conjuntural e sim estrutural.

Gráfico 02 – Evolução número de passageiros transportados pela Companhia Trólebus Araraquara entre os anos de 2005 e 2013.



Fonte: Companhia Trólebus Araraquara (2014).
Organização: Rafael A. Orsi

Tratado em níveis percentuais, os dados tornam-se ainda mais preocupantes. Em 2005 – de acordo com os dados da CTA – foram transportados em média 41.082 passageiros por dia, considerando que essas são viagens de ida e volta – no mínimo – vamos tomar como referência 20.541 pessoas transportadas diariamente, o que correspondia a 10,5% da população Araraquarense naquele ano. Em 2013, o transporte público executado por essa mesma empresa registrou uma média de 32.912 passageiros por dia, ou seja, 16.456 pessoas. Houve uma queda de 19,9% no número de passageiros, o que representa, em números absolutos, cerca de 4.085 pessoas a menos diariamente no transporte público coletivo da CTA. Tomando como referência a população total de Araraquara em 2013, registrou-se pela CTA que apenas 7,65% da população foi transportada diariamente por esta empresa. Para se manter os mesmos percentuais registrados em 2005, seria necessário ter transportado em 2013 cerca de 22,6 mil pessoas diariamente.

Mesmo que a empresa Paraty tenha absorvido parte desses passageiros da CTA, o volume da queda e o número de linhas levam a crer que não houve uma simples mudança de empresa na execução do serviço e, como Araraquara não apresenta transporte público coletivo clandestino – ao menos não há registros que possam ser significativos – acredita-se que houve um processo de troca de modal por parte da população. Este fato é diametralmente contrário ao que se espera de um processo de produção das cidades de maneira mais equitativa, sustentável e justa.

Diante desse quadro de aumento da população e, ao mesmo tempo, queda ou no mínimo estagnação no uso do transporte público coletivo, não causa estranheza ter havido um aumento exponencial no número de automóveis e motocicletas no município, como já foi apresentado. São cerca de 198 mil pessoas que não usam o transporte público coletivo. Não é à toa que, de acordo a Fundação Seade (2014b), Araraquara possui aproximadamente 93 mil automóveis e 37 mil motocicletas. Se considerarmos apenas a população adulta acima de 18 anos, 80,30% possuem algum tipo de veículo. Sendo que 57,27% são automóveis e 23,03% são motocicletas. Ainda que se trate de números

aproximados, já que algumas pessoas possuem mais de um automóvel ou um automóvel e uma motocicleta, estes dados permitem compor um bom quadro de análise, para a mudança de modal e os problemas a ele associados.

Há uma multiplicidade de pequenos problemas articulados que no conjunto tornam o serviço de transporte público pouco atraente. Seja a falta ou a precariedade das informações sobre as linhas – trajeto e horários –, pontos de paradas e esperas desconfortáveis, frota antiga, ônibus lotados, preços elevados (observada a relação custo - quilômetro rodado), tudo converge para que o transporte público coletivo seja rechaçado e não atraia mais usuários.

Com a qualidade dos serviços de transporte público aquém das expectativas dos usuários e da sociedade de uma maneira geral, o uso do transporte público coletivo parece caminhar na contramão dos meios requeridos para a estruturação de uma sociedade mais justa, inclusiva, equitativa e sustentável, na qual a vida humana possa se realizar no uso pleno dos espaços públicos urbanos e da cidade entendida como um direito.

Considerações Finais

Ao se considerar os mais de 5570 municípios brasileiros, é possível dizer que todos em algum grau apresentam problemas de mobilidade urbana. Seja a inexistência de calçadas, transportes clandestinos, falta de infraestrutura dos serviços, custos elevados, enfim, múltiplos fatores articulados que fragilizam ainda mais as já precárias condições de existência no espaço urbano, os quais afetam, sobretudo, os mais pobres nas cidades.

Evidentemente, à medida que as cidades crescem, os problemas tornam-se maiores e desafiadores. Organizar, planejar e gerir o espaço das cidades são tarefas difíceis em diferentes dimensões que exigem esforços coletivos e muito diálogo para efetividade e legitimidade das ações. Ainda que existam múltiplos interesses envolvidos nos setores de transportes públicos e da mobilidade urbana, os quais, em muitos casos escapam da escala local, como aqueles vinculados ao setor automobilístico e toda sua cadeia, o setor de combustíveis, a construção civil e as obras públicas, há outra corrente forte que

vem a questionar a lógica de produção das cidades e, quiçá, construir um novo paradigma para o espaço urbano. Esses são os movimentos que buscam maiores direitos à cidade, à democracia, à participação política. Tais movimentos compreendem que as cidades precisam ser reinventadas e que muitos dos instrumentos utilizados em pleno século XXI estão ultrapassados. Um exemplo banal – nem tão hipotético – seria o de tornar áreas específicas, normalmente centrais, mais restritivas ao estacionamento de veículos sem oferecer alternativas à altura para o transporte da população. Como consequência é provável que se veja o aumento do número de estacionamentos privados nestas áreas centrais e grandes pressões imobiliárias, o que pode pôr em risco o patrimônio histórico e arquitetônico das cidades, assim como desencadear novos espaços de exclusão. Por outro lado, a restrição da própria circulação – via pedágios urbanos ou proibições – podem trazer efeitos contrários com esvaziamentos e perdas econômicas sérias. Os caminhos não são simples.

A cidade deve ser pensada como um todo e a mobilidade das pessoas deve estar no centro das discussões para que a cidade seja inclusiva e todos possam ter direito a uma vida digna neste espaço. Assim, algumas medidas apresentadas por Silva (2013), no sentido de fortalecer o transporte urbano, tais como: promoção da intermodalidade, melhor relação entre coletivo X individual, melhor relação entre motorizado X não motorizado, dimensionamento do público e do privado e a articulação entre transporte e uso do solo, insere-se nos debates sobre a democracia nas cidades e de uma necessária reforma urbana.

Como destaca Leite (2010), “se o século XIX foi dos impérios, o século XX foi dos Estados, o século XXI é das cidades”. É importante se pensar nisso. Atualmente no Brasil, a maior parcela da população nasceu em uma cidade, cresce em uma cidade e, provavelmente, morrerá nela. Cuidar da cidade é cuidar de nós mesmos, é tratar de nossa história de vida. Neste sentido, cuidar da mobilidade urbana é fundamental para a construção de uma cidade melhor que possa promover a qualidade de vida das pessoas.

Referências

BAUMAN, Z. **Confiança e medo na cidade**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2009.

BEZERRA, M. do C. de L.; GENTIL, C. D. A. Elementos da forma urbana relacionada à mobilidade sustentável. **Cadernos de Arquitetura e Urbanismo**, v. 20, n. 26, p. 129-148, 1º sem. 2013. Disponível em: <<http://periodicos.pucminas.br/index.php/Arquiteturaeurbanismo/article/download/P.2316-1752.2013v20n26p129/6296>>. Acesso em 15 de ago. de 2014.

BRASIL. **República Federativa**. LEI Nº 12.587 (Política Nacional de Mobilidade Urbana), 2012. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/l12587.htm>. Acesso em 10 dez. de 2013.

COMPANHIA TRÓLEBUS ARARAQUARA. CTA. **Total de passageiros transportados**, 2014. Disponível em: <http://ctaonline.com.br/_gravar/totalpass.pdf>. Acesso em 10 ago. de 2014.

FERNANDES, A. Corredores comerciais tendem a migrar para os bairros: o aumento do número de comércios e indústrias tem alterado a paisagem araraquarense. **KappaMagazine**, ano 04, n. 15, p. 24-27, 21 de maio, 2014. Disponível em: <http://www.revistakappa.com.br/edicoes/araraquara/edicao_86/>. Acesso em 20 de ago. 2014.

FUNDAÇÃO SISTEMA ESTADUAL DE ANÁLISE DE DADOS. SEADE. **Projeções populacionais**, 2014a. Disponível em <<http://produtos.seade.gov.br/produtos/projpop/index.php>>. Acesso em 19 de ago. 2014.

FUNDAÇÃO SISTEMA ESTADUAL DE ANÁLISE DE DADOS. SEADE. **Informações dos municípios paulistas**, 2014b. Disponível em <http://produtos.seade.gov.br/produtos/imp/index.php?page=consulta&action=ano_save#0>. Acesso em 19 de ago. 2014.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. IBGE. **Censo demográfico 2010**: características da população e dos domicílios: resultados do universo, 2010. Disponível em: <http://www.ibge.gov.br/home/estatistica/populacao/censo2010/caracteristicas_da_populacao/default_caracteristicas_da_populacao.shtm>. Acesso em 25 ago. de 2012.

LEITE, C. Cidades sustentáveis? Desafios e oportunidades. **ComCiência**, Campinas, n. 118, 2010. Disponível em: <<http://comciencia.scielo.br/pdf/cci/n118/n118a08.pdf>>. Acesso em 18 de ago. 2014.

SILVA, F. N. Mobilidade urbana: os desafios do futuro. **Caderno Metropolitano**, São Paulo, v. 15, n. 30, p. 377-388, jul-dez, 2013. Disponível em: <http://www.cadernosmetropole.net/download/cm_artigos/cm30_267.pdf>. Acesso em 07 de ago. de 2014.

TRAVASSOS, G. As diversas barreiras para adesão ao transporte público. **Revista dos Transportes Públicos – ANTP**. São Paulo, ano 35, n. 132, 2012. Disponível em: <http://www.antp.org.br/_5dotSystem/download/dcmDocument/2013/01/10/96A23734-F4A9-4FB7-87F9-A58303064D50.pdf>. Acesso em 07 ago. de 2014.