

Um outro desenho urbano



Por **RICARDO ABRAMOVAY***

A restrição à publicidade de carros na França e a possibilidade de uma nova cidade mais compacta, conectada e integrada
As montadoras ficaram indignadas com a decisão do governo francês de tratar a publicidade de automóveis de forma semelhante a de cigarros. A partir de março de 2022, os anunciantes terão que lembrar ao público que bicicletas, caminhadas, compartilhamento de veículos e transportes públicos são melhores do que o uso individual do carro. E, em 2028, a propaganda de SUV será simplesmente proibida, por decisão do parlamento.

A orientação governamental francesa é coerente com a política da [cidade de quinze minutos](#), ou seja, com a ideia de que as infraestruturas de mobilidade deveriam permitir que os deslocamentos cotidianos das pessoas não ocupassem mais que quinze minutos de seu tempo. É a resposta a um dos mais importantes paradoxos contemporâneos: o automóvel individual, símbolo da liberdade, dos espaços amplos percorridos em pouco tempo, converteu-se em seu contrário, em sinônimo de congestionamento, paralisia, desperdício de recursos materiais e um dos mais neurotizantes ícones da vida moderna. A violência verbal e gestual a que os indivíduos são propensos dentro de seus carros é muito mais rara quando se deslocam a pé ou de bicicleta...

Faz parte deste paradoxo o fato de que, na esmagadora maioria das cidades dos países em desenvolvimento os proprietários de veículos individuais ocupam a maior parte do espaço de circulação e desfrutam de investimentos públicos voltados a melhorar o trânsito, com resultados próximos aos de quem enxuga gelo.

Daí a importância da “desmobilidade”, neologismo vindo da França no início dos anos 2000 e que ganhou ainda maior projeção com a intensificação do teletrabalho na pandemia. Como mostra [Julien Damon](#), um de seus mais importantes estudiosos, “desmobilidade” não é paralisia. É, antes de tudo, a capacidade de evitar os deslocamentos penosos. Trata-se de reduzir as viagens longas e sofridas a que sobretudo os mais pobres estão sujeitos — e aumentar aquelas feitas por opção e em condições dignas.

Mas a “desmobilidade” enfrenta obstáculos notáveis. Estes obstáculos são um bom exemplo das dificuldades ligadas à própria luta contra a crise climática. A distribuição das pessoas e das atividades (econômicas, culturais, de lazer) nas cidades é muito diversificada. Há cidades caracterizadas por densidade populacional nas áreas onde se concentram as atividades e os serviços e onde a meta de deslocamentos rápidos pode ser atingida a um custo relativamente baixo. Em geral, são cidades que, durante o século 20, construíram redes densas de transportes coletivos e onde atividades comerciais e residências não estão rigidamente separadas. Estas cidades aproximam-se daquilo que preconiza a agência da ONU especializada neste tema, o [Habitat: cidades compactas, conectadas e integradas](#).

Há outras cujo desenho urbano vai na direção contrária - e onde o transporte por coletivos movidos a diesel ou gasolina, percorrendo longas distâncias e enfrentando congestionamento, é o que domina parte significativa dos deslocamentos.

Um [estudo recente do Centre for Cities](#) compara a mobilidade em aglomerações urbanas britânicas com o que prevalece no restante da Europa. Nas cidades do continente, 67% das pessoas chegam dos subúrbios ao centro em no máximo 30 minutos. Nas cidades britânicas abordadas no estudo, este total não vai além de 40%. Isso não se deve a superfícies maiores ocupadas pelas cidades britânicas quando comparadas às do restante da Europa, mas sim ao fato de que no continente mais gente mora em áreas centrais e perto dos transportes coletivos.

A ineficiência da rede britânica de transportes (em função dos padrões dispersos de ocupação de seus territórios urbanos) tem um custo anual de £23,1 bilhões (R\$ 165 bilhões). Este custo deriva basicamente do fato de que a distância dos grandes centros reduz o acesso das pessoas aos melhores empregos e diminui os efeitos positivos das aglomerações e, portanto, da produtividade e do desempenho da economia. Roma e Manchester, por exemplo, têm o mesmo tamanho, mas, pelos cálculos do Centre for Cities, Roma é 55% mais produtiva que Manchester — em grande parte, pela diferença no tempo de acesso aos centros onde estão situados os empregos e os serviços mais importantes.

A mensagem do estudo é que não basta eletrificar a frota de veículos. Trânsito entupido e longas distâncias com veículos elétricos (ou a movidos a etanol) é melhor que com automóvel a gasolina ou diesel. O mais importante, porém, é valorizar as áreas próximas às estações de transportes coletivos e, sobretudo, impedir o esvaziamento populacional dos grandes centros.

Claro que este é um tema que envolve as prefeituras, mas, ao mesmo tempo, tem uma dimensão nacional decisiva. Programas como o Minha Casa Minha Vida (que, como mostra [Leão Serva](#), era chamado por Jaime Lerner de “Minha Casa, Minha Vida, Meu Fim do Mundo”) ampliam os “custos de morar longe”, como foi largamente demonstrado pelos trabalhos do [Instituto Escolhas](#).

Reocupar os centros, impor sanções tributárias pesadas a imóveis vagos aí situados, estimular formas diversificadas de uso nestas áreas pela convivência de residências com comércio, centros culturais, atrações gastronômicas e artísticas são formas de luta contra o apartheid territorial de nossas cidades. É uma das mais emblemáticas expressões da ideia de que o desenvolvimento sustentável, mais do que soluções tecnológicas (sem dúvida, importantes) supõe e abre amplas oportunidades de reorganização social.

Cidades compactas, conectadas e integradas, onde todos tenham acesso rápido ao trabalho, aos serviços, à cultura, à socialização construtiva e ao lazer é a tradução, para a vida urbana, da urgência contida na ideia de justiça ambiental. Por maior que seja a importância do carro elétrico, é a “desmobilidade” que vai melhorar a vida urbana e contribuir à redução das desigualdades.

***Ricardo Abramovay** é professor sênior do Instituto de Energia e Ambiente da USP. Autor, entre outros livros, de *Amazônia: por uma economia do conhecimento da natureza* (Elefante/Terceira Via).

Publicado originalmente no portal [UOL](#).