

Em busca da liberdade do ir-e-vir

Eduardo Marandola Jr.*

KAPLAN, Daniel; MARZLOFF, Bruno. **Pour une mobilité plus libre et plus durable.** Limoges: FYP, 2008. 86p.

KAUFMANN, Vincent. **Les paradoxes de la mobilité:** Bouger, s'enraciner. Lausanne: Presses polytechniques et universitaires romandes, 2008. 115p.

ORFEUL, Jean-Pierre. **Une approche laïque de la mobilité.** Paris: Descartes & Cie, 2008. 173p.

ORFEUL, Jean-Pierre. **Mobilités urbaines:** l'âge des possibles. Paris: Les Carnets de l'Info, 2008. 254p.

Na reflexão contemporânea sobre mobilidade, a contribuição francesa parece acrescentar um elemento diferente ao caldeirão dos feiticeiros. Se a bibliografia americana está muito preocupada com as transformações produzidas pela hiper-mobilidade, procurando avaliar prós e contras, muito conectada às transformações nos transportes e comunicações, a produção recente na França levanta outras questões que constituem desafios para os estudos populacionais.

É isso que a leitura de alguns dos títulos recentemente publicados (em 2008) nos provoca a pensar. Vou comentar quatro destes, pois trazem diversidade numa mesma direção.

O primeiro é *Pour une mobilité plus libre et plus durable*, de Daniel Kaplan e Bruno Marzloff. Kaplan é o fundador e diretor da Fing (*Fondation pour l'Internet Nouvelle*

Génération), instituição que promove inovações e soluções em tecnologias da informação, e Marzloff é sociólogo, presidente do Grupe Chonos,¹ além de professor da Paris 1. Ambos militam pelo Sustainable-mobility.org, um centro de pesquisa em mobilidade de emissão zero.

O livro de Kaplan e Marzloff, portanto, é um manifesto e um elogio à mobilidade sustentável, que, para os autores, precisa ser ao mesmo tempo justa e alcançar toda a sociedade. Com o foco em experiências sustentáveis que utilizam tecnologias limpas, eles discutem projetos de cidades limpas e cidades do automóvel mais inteligentes, como os projetos com carros elétricos reduzidos apenas à sua função de locomoção: sem luxo ou adicionais, eles poupam energia e espaço por sua versatilidade e seu "design verde" compacto.

O tema do livro é "por uma mobilidade livre e sustentável", pois os autores apreçoam que o sentido da mobilidade é a liberdade na cidade, ligada diretamente à democracia e à qualidade de vida e ambiental.

Eles lembram que a grande dificuldade de efetivar uma mobilidade sustentável é um embate de valores entre a individualização do estilo de vida, centrado no automóvel, e uma coletivização do transporte. São ideias divergentes que colocam um paradoxo central no debate urbano: a flexibilização dos movimentos leva à liberdade, à diversidade, pois conduz ao uso do automóvel. Quem depende de transporte coletivo fica preso e limitado no tempo e no espaço.

Liberdade, solidariedade e sustentabilidade da mobilidade urbana estão ligadas, para os autores, a uma densificação dos serviços e da população. É na concentração, nas cidades e bairros autossuficientes, que estaria a possibilidade de reinventar a mobilidade urbana. Eles citam exemplos de como a mudança nos valores da mobilidade são imprescindíveis para que se possa mudar a matriz modal, favorecendo o uso de transportes coletivos e de articulações mais inteligentes. É uma bravata contra a cidade

* Geógrafo, Núcleo de Estudos de População, Universidade Estadual de Campinas (Nepo/Unicamp).

¹ Grupo dedicado ao estudo da mobilidade urbana (<http://www.grupo-cronos.com/>).

dispersa, em favor da cidade compacta, a qual potencializa recursos e promove a proximidade cultural e social.

Este tipo de movimento está crescendo no mundo todo e, por isso, vale à pena acompanhar suas repercussões e as efetividades das propostas concretas de outras formas de mobilidade urbana e seus possíveis impactos na distribuição espacial da população.

O segundo livro é *Les paradoxes de la mobilité*, de Vicent Kaufmann. Sociólogo do Laboratoire de Sociologie Urbaine, da École Polytechnique Fédérale de Lausanne, Kaufmann desenvolve alguns dos paradoxos da mobilidade contemporânea, os quais se manifestam em diferentes campos. O livro está organizado em oito pequenos capítulos: 1) Sommes-nous vraiment de plus en plus mobiles?; 2) En nous déplaçant plus vite et plus loin, sommes-nous plus libres?; 3) Les manières de se déplacer se multiplient et la société change; 4) Mobilité et inégalités; 5) Comment la mobilité transforme la ville; 6) L'automobile, les politiques de transports urbains et la mobilité; 7) Politiques de déplacements urbains: les bonnes pratiques suisses en question; 8) Dix thèses sur les déplacements et la mobilité.

O grande paradoxo apontado por Kaufmann é a grande mobilidade associada ao nosso modo de vida sedentário. Ideias contrárias por definição, a vida contemporânea é permeada pelo aumento dos deslocamentos (em número, distância e tempo gasto) em face do permanente e inabalável sedentarismo.

O autor defende a necessidade de pensar a mobilidade para além da questão dos transportes, bem como de considerar suas repercussões no cotidiano e nas diversas facetas da vida social. Enquanto fenômeno espaço-temporal, a mobilidade precisa ser considerada central para uma vida livre e saudável.

Assim como Kaplan e Marzloff, Kaufmann defende a rediscussão do uso do automóvel, indo contra sua generalização e favorecimento. Para isso, o autor analisa os diferentes tipos de deslocamento, buscando refletir sobre alternativas para os sistemas de transportes coletivos, mais eficientes e

menos poluidores. Ele também frisa a importância de uma pré-disposição da parte das pessoas em usarem e possuírem automóveis, o que precisa ser combatido em prol da mobilidade mais eficiente.

Para tanto, o modelo suíço é seu baluarte, tomando Berna e Zurique como exemplos de eficiência nos transportes públicos, além das transformações de alguns bairros parisienses, onde formas de mobilidade alternativa têm produzido bons resultados.

É baseado nestes e em outros exemplos que Kaufman termina o livro com dez teses sobre os deslocamentos e a mobilidade: 1) a mobilidade é ambivalente, mas assume as formas das relações sociais; 2) ser móvel não quer dizer necessariamente se mover rapidamente, nem muito; 3) aqueles que se movem mais rápido não são necessariamente mais livres; 4) a mobilidade é essencial para a inclusão social; 5) a mobilidade se estende a partir da mobilidade das pessoas; 6) por influência da mobilidade vamos abandonar muitos preconceitos; 7) deslocamentos não são lacunas que o usuário procura sanar; 8) o automóvel favorece certos deslocamentos em detrimento da mobilidade; 9) o modelo suíço de política de deslocamentos urbanos; 10) uma política justa de deslocamentos deve permitir o pluralismo.

As teses apontam, em uníssono, para a virtude da coletividade em prol de uma política de mobilidade urbana que inclua suas várias dimensões, favorecendo a liberdade, a coletividade e a diversidade de deslocamentos, sem, no entanto, priorizar o transporte individual.

Se estes dois livros têm um caráter mais reflexivo e menos técnico, com um componente social e ambiental balizares, as duas outras obras que vou comentar, ambas de Jean-Pierre Orfeuil, professor do Institut d'Urbanisme de Paris at Paris XII e diretor do Institut's Chaire pour la Ville en Movement, mergulham em questões específicas da mobilidade, suas raízes e dificuldades de planejamento e gestão.

No primeiro, *Une approche laïque de la mobilité*, Orfeuil procura resgatar os sentidos da mobilidade nos últimos 50 anos e suas repercussões na mobilidade contemporânea e para a mobilidade na

França de 2050. Segundo o autor, atitudes em relação à mobilidade manifestam-se e recebem influência de várias escalas, tanto da globalização quanto da gestão cotidiana dos nossos territórios. Orfeuill enfatiza a importância da circulação nos territórios do cotidiano, bem como uma espécie de nostalgia por espaços que se gentrificam.

O crescimento da mobilidade mudou nossa visão de mundo, desvinculando o lugar de nascimento da imagem de uma âncora que nos prende ao lugar. A difusão e ampliação dos lugares é fruto destas novas mobilidades.

O autor recorre a uma perspectiva histórica da capacidade de mobilidade, passando pelos intrusos (a copresença), uso do espaço público para circulação (cada vez mais veloz), uso dos meios de transporte como *status* social, ilusão de velocidade do automóvel e, por fim, seu custo ambiental. A partir deles, Orfeuill encontra sentidos perenes da mobilidade e uma base para discutir formas de métrica e de planejamento de transportes.

Seu último capítulo explora o século de desenvolvimento dos transportes e da mobilidade na França, contextualizando estas críticas à mobilidade nas mudanças ambientais globais e nas transformações das relações internacionais e na própria distribuição espacial da população. Seu exercício de pensar o cenário de 2050 é instigante na medida em que nos força a pensar um futuro que comumente não faz parte da gestão ou do planejamento urbano. Mesmo para os estudos de população, afeitos a projeções, não temos nos sentido seguros para pensar processos e dinâmicas de 50 anos à frente. A provocação de Orfeuill nos faz, portanto, lançar um sobrevoos sobre sentidos e perspectivas para planejar ações práticas em busca de mobilidades melhores.

Este esforço é tanto mais válido quando lemos seu outro livro, também de 2008: *Mobilités urbaines: l'âge des possibles*. O livro está dividido em cinco capítulos, além das conclusões: 1) Posséder, emprunter, recourir à un service: l'âge de l'accès signe-t-il la fin de l'ère de la propriété des biens?; 2) Lês objets et nous; 3) Lês déplacements em France aujourd'hui;

4) Quelles solutions si la mobilité devient plus difficile ou plus coûteuse?; 5) Alors, demain?

Estes capítulos expressam a oscilação do duplo movimento do livro: mostrar a sociedade da mobilidade como a era do acesso, a era das possibilidades, ao mesmo tempo em que busca soluções práticas para seus problemas e dificuldades.

Apoiado em uma sólida perspectiva teórica (em parte desenvolvida em *Une approche laïque de la mobilité*), Orfeuill trafega por estes polos com desenvoltura, apresentando um quadro teórico e prático instigante para pensar a França, em primeiro plano, e os demais países que passam por processos semelhantes, como consequência.

Enquanto era dos possíveis, a liberdade da mobilidade é novamente trazida à tona como um elemento central na discussão dos deslocamentos. Seu impedimento é uma forma de limitar o ir-e-vir, e por isso precisa ser combatida com tecnologias e estratégias social e ambientalmente justas. Orfeuill não faz disso, no entanto, um argumento banal: investiga em profundidade os sentidos implícitos nestas práticas, trazendo um quadro contemporâneo bastante sofisticado e provocativo.

Estas quatro obras lançam luz sobre aspectos que tocam diretamente o estudo da mobilidade enquanto fenômeno demográfico: o impacto nas populações, suas dificuldades e possibilidades de deslocamento pelo espaço urbano. Mais do que isso, colocam em discussão aspectos centrais da forma de reprodução das cidades e sua organização interna; questões que produzem repercussões diretas e indiretas na redistribuição espacial da população.

Se a mobilidade deve potencializar a liberdade do ir-e-vir, pendularidade e deslocamentos cotidianos, cada vez mais dispersos e irregulares, impõem ao estudioso de população a necessidade de compreender e apreender cada vez melhor estes fenômenos que estão transformando as formas urbanas e os deslocamentos populacionais no espaço e no tempo.

Recebido para publicação em 27/07/2010

Aceito para publicação em 09/08/2010