

O ir e vir, Estatuto da Cidade, 2001.

José Carlos da Costa Fernandes¹

“A mobilidade urbana é um atributo das cidades e se refere à facilidade de deslocamento de pessoas e bens no espaço urbano.” (Plano de Mobilidade Urbana, Ministério das Cidades-Brasil).

Essa facilidade, pautada hoje aos automóveis tão somente, e ao qual provoca o próprio caos de desestabilidade nesse sistema de idas e vindas, onde o consumo desse espaço é notadamente veicular, não há a simultaneidade dos lugares, provendo o encontro humano, a troca diária e o convívio social. “Necessidade de informação, de simbolismo, de imaginários” (Lefebvre, 1991).

A individualidade motora, o automóvel como avanço tecnológico, vindos da popularização da industrialização, deixa um legado de problematização na mobilidade urbana. Atenha-se a essa compreensão, que o automóvel é o principal meio de transporte que demanda de grandes investimentos públicos. O alto valor econômico e social, pagos na aplicação dos conceitos modernistas como influência urbanística para a cidade.

Não há positivismo que exerça nesse milênio uma visualização de mudança no quadro ideológico de dominação de classes.

A economia sempre estará a buscar o lucro dos ricos, e para isso, promover o consumo como ilusão de ascensão de classe dos mais pobres, será ainda o contexto emancipado como o “certo”. Em tempos de crise, cria-se medida adequada à retomada da estabilidade da economia facilitando e estimulando o acesso ao bem comum desejado, como o automóvel, sendo o símbolo de “status” maior a ser mostrado.

E, nessa democratização na popularização do automóvel, não freou esse desejo, mas como um fetiche, aumenta a uma proporção alarmante, mesmo que o mais rico ainda possua as melhores tecnologias em seus veículos, a classe ascendente equipara-se apenas no poder de ter o seu carro também. Não veremos aqui, simplesmente como um hábito dessa, ou daquela nação, esse processo de possuir um automóvel, pois a reprodução desse bem é encarada como um “padrão”. Tendo o crescimento das populações nas últimas duas décadas aliadas a incentivos fiscais para o setor automobilístico, assim como para o consumidor final, ofertas de financiamentos a longo prazo. Uma péssima conduta que não amenizou “se viver na cidade”, uma segregação do tecido urbano, inviabilizando a população ao uso de meios sustentáveis de transporte, como a bicicleta.

Tornamos ao princípio, “A Carta de Atenas”, um manifesto urbanístico, onde a cidade é dividida em habitar, trabalhar, locomover e cultivar o corpo e o espírito, então, onde foi o erro das concepções das nossas cidades? Ou simplesmente, é o preço que quem paga é sempre o mais fraco, imposto pela ausência de manutenção de bens (maldito capital) à crise “é concebida como uma [1 acadêmico do quinto período em Arquitetura e Urbanismo da Faculdade Interamericana de Porto Velho – RO/UNIRON – carlosmettal@gmail.com](mailto:carlosmettal@gmail.com)

cidade da salvação”, (Holston, 1993); uma expansão urbana multiplicadora, inadministrável como um contagioso sinal sanitário, esse crescimento migratório. Dando aos urbanistas todas essas colocações, a utopia é o melhor passo como vemos no “projeto de cidade apresentado pelo Futurama, 1939”, a indústria, claramente manipula a ordem modernista, favorecendo um crescimento urbano e rodovias para mais e mais automóveis, acessíveis aos consumidores. E, onde estão as “Ville Radiense”, de Le Corbusier, suas cidades simétricas, conexões contínuas, parques e arranha-céus, um aspecto modernista de cidade pensado nos anos 30 para a década de 1960, como vemos em uma Brasília, DF. Um uso sem distinção do processo de urbanização, esse é o conceito apreendido no que diz respeito ao uso do carro como meio imprescindível de locomoção humana na influência modernista, e concluímos que não seja o automóvel, fruto de uma tecnologia concebida pelo homem, a total culpabilidade do caos urbano, mas sim a sua ramificação como teor social de classe. Menos individualidade, mais coletividade com o uso do transporte urbano, melhor qualidade de serviços e funções individuais de grupos nodais é um dos processos a serem relevantes a um novo e eficaz controle do meio ambiente no meio em que o homem se estabelece ainda como nômade!