



MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL: NOVOS PARADIGMAS NA COVID-19?

Marcus Quintella e Marcelo Sucena, FGV Transportes

As preocupações com a mobilidade para o desenvolvimento urbano sustentável têm refletido na dinâmica das cidades que, em consequência, afeta a qualidade de vida dos cidadãos.

Nesse contexto, paradigmas se formaram, principalmente quando se percebeu que a mobilidade não está associada exclusivamente aos sistemas de transportes. Outras questões foram aderidas, tais como o uso correto do solo, a vinculação de transporte com políticas de habitação e saneamento, o uso intensivo de energia renovável, além da priorização dos deslocamentos ativos, como o modo a pé e a bicicleta, em detrimento dos deslocamentos particulares motorizados.

O antigo Ministério das Cidades, atual Ministério do Desenvolvimento Regional, tratava a mobilidade sustentável como um conjunto de políticas públicas que visa, dentre outras, a priorização dos modos de transportes coletivos e não-motorizados, em contraposição aos motorizados privados e individuais.

Com o início da pandemia, o transporte urbano coletivo reduziu a sua oferta. Dessa forma, pela contínua e crescente demanda de trabalhadores de atividades essenciais, o transporte público transformou-se em grande vilão pela maior possibilidade de propagação do novo Coronavírus, principalmente pela dificuldade de se manterem as normas sanitárias para limitação de sua propagação.

Aliado a isso, pela implantação do isolamento social, com a redução de pessoas circulando pela cidade e, conseqüentemente, com a queda da demanda pelo transporte

público, percebeu-se o aumento de congestionamentos, podendo-se inferir que há maior uso de veículos particulares nas cidades.

Os veículos motorizados particulares voltaram a ter um papel de destaque na sociedade, considerado como uma espécie de “armadura” para proteção contra o contágio da COVID-19. Mudanças na prestação de serviço e no comércio estimularam, por exemplo, o incremento do drive-thru para consumo e de drive-in como opção de lazer.

Outrossim, percebe-se que alguns outros padrões, ora valorizados, deveriam ser reavaliados, a saber: a tão estimulada “carona solidária” daria lugar ao veículo somente com o motorista; o manobrista, nem pensar; o uso ar condicionado, mesmo no inverno, para minimizar os problemas com a insegurança públicas nas cidades, daria lugar para os vidros abertos, para a circulação do ar; a limpeza interna, sem muito atrativo antes de 2020, agora seria uma necessidade vital.

Há ainda que se destacar os aspectos de vendas de automóveis e veículos comerciais leves. No caso dos carros usados, entre março e abril de 2020, houve uma redução de aproximadamente 70% nas vendas, mas com recuperação entre abril e maio, com aumento em quase 120%. Entre maio e junho, ocorreu um aumento de 70% na procura de veículos usados. Para os carros novos não foi diferente, visto que houve um aumento de aproximadamente 114% em junho de 2020, quando comparado com maio do mesmo ano, reiterando que ocorreu uma redução de 40% em confronto com o mesmo mês de 2019.

Por fim, fica claro notar que essa nova “carapaça de aço” nos induz à sensação de estarmos protegidos, provocando, ao menos momentaneamente, certas mudanças de comportamento. Sendo assim, cabe a seguinte reflexão: essas novas atitudes promoverão novos paradigmas após a pandemia da COVID-19 ou retornaremos à antiga normalidade de vida após o surgimento de uma vacina definitiva?