

SALÃO DO DESENVOLVIMENTO REGIONAL

Projeto de Pesquisa Startups da Mobilidade

Coordenador: Prof. Dr. André Baldraia

Autor: Bárbara Ortiz Costa

STARTUPS DE MOBILIDADE: OS APLICATIVOS DE MICROMOBILIDADE URBANA DESAFIAM O DIREITO À CIDADE

Resumo

O presente artigo tem por objetivo definir e analisar em um parâmetro geral a política de mobilidade urbana da cidade de Porto Alegre, RS. Inicialmente, o objetivo das startups de micromobilidade urbana é agregar na dinâmica da mobilidade cotidiana, por meio do aluguel de patinetes motorizadas em determinadas regiões da cidade, mediando o deslocamento de indivíduos. Todavia, o planejamento de mobilidade da cidade representa uma barreira para este modal de transporte, que não pode ser considerado ativo, nem motorizado. Em uma escala econômico/social, a inserção desse tipo de veículo revela distintos benefícios à cidade, como uma maior organização espacial, por outro lado, limita o direito à cidade, pois se opõe à realização de uma política de mobilidade ativa e sustentável.

Palavras-chave

Mobilidade ativa e cotidiana – Planejamento urbano – Porto Alegre – Aplicativos

Introdução

A mobilidade é um atributo associado às pessoas e bens; corresponde às diferentes respostas dadas por indivíduos e agentes econômicos às suas necessidades de deslocamento, consideradas as dimensões do espaço urbano e a complexidade das atividades nele desenvolvidas. (VASCONCELLOS, 1996, p.18). Nenhum espaço é vazio, cada local pode ser de interesse particular de acordo com a finalidade desejada.

O processo sistematizado de organização da cidade auxilia no desenvolvimento da mobilidade nos bairros em Porto Alegre (Figura 1). Diretamente ligado ao plano de mobilidade e a regulamentação adotada pelo município, que por sua vez é precária, já que no plano diretor de mobilidade não está prevista a implementação deste novo modelo de “mutabilidade” da forma de deslocamento cotidiano em uma cidade. Por meio do movimento recorrente então surgem os aplicativos para auxiliar no processo de mobilidade cotidiana individual, estabelecendo uma modalidade, em que os indivíduos possam se deslocar sustentavelmente apreciando as mediações. Contudo, essa modalidade surge somente em determinados bairros, em que a renda média *per capita* (figura 2) faz com que se observe um abismo entre os bairros possuidores e detentores de acesso aos aplicativos de mobilidade como o dos patinetes, do que aqueles que não é permitida a circulação.

Cada região possui potencialidades, e a mobilidade por meio de aplicativos tende a explorar de uma forma sistemática, econômica e social este processo. Segundo Isaac Joseph (1984), há três modalidades, sendo elas: a vontade de locomoção do homem, a interação da mobilidade social e residencial (conhecida como mobilidade

cotidiana) e por fim o processo de transmutação sem que haja mudança de George Simmel (2004). Que explanam o processo de desenvolvimento para região em conjunto com a capacidade de compatibilidade que os aplicativos proporcionam.

Os aplicativos por sua vez, desenvolvem uma mobilidade que está em uma zona cinzenta¹, já que não podem se encaixar em mobilidade ativa pois são motorizadas, e nem mesmo em automobilística pois sua velocidade é limitadora. já por um viés que agregue tanto na mobilidade urbana quanto na inclusão social de uma cidade, visa ressaltar a importância da governança metropolitana e as soluções de mobilidade urbana bem como a inclusão social para as macrometrópoles, assim o processo de desenvolvimento urbano corre em paralelo com o interesse da sociedade para que tais transformações resultem no aumento da qualidade de vida de seus cidadãos, em melhorias na mobilidade urbana, e na priorização de gastos e projetos definidos pelo setor público.

Figura 1 - Renda média per capita nos bairros que há circulação de patinetes.



Fonte: O autor.

Breves Considerações

A mobilidade urbana é um dos temas mais candentes em todas as grandes cidades e, especialmente, naquelas que apresentam problemas crônicos de circulação, como é o caso de Porto Alegre. Nesse sentido, e considerando, o rápido conjunto de mudanças pelas quais a cidade e a sociedade vêm passando no início do século XXI, acreditamos que a entrada dos aplicativos de micromobilidade urbana nos permite lançar luz sobre o tema e a analisar as condições de mobilidade cotidiana no município de Porto Alegre.

Por ora, o que podemos dizer é que os serviços ofertados são menos de mobilidade e mais de lazer. Outro ponto essencial e que pode ser verificado no mapa 1 é que a área de abrangência dos serviços é reduzida e se circunscreve aos arredores da área central da cidade, região que é mais provida de transporte e que apresenta uma população com boa renda, capaz de pagar por estes serviços. Informamos de modo provisório que, dada a ausência de ação dos poderes constituídos, não há nenhum indício de integração desses meios de circulação à estrutura de mobilidade urbana que atualmente serve à cidade.

Por fim, apontamos que a oferta desses serviços de micromobilidade foi essencial para mover da inércia os atores públicos que apenas, após a oferta e ampliação desses serviços na cidade, decidiram criar mecanismos de debate acerca dos serviços e promete regulamentá-los no futuro breve.

¹Zona cinzenta: modal de transporte, que não pode ser considerado ativo, nem motorizado.