



A DETERIORAÇÃO URBANA E “A CULTURA MOTORIZADA” NA AMÉRICA LATINA

Diego Armando Céspedes **ÁLVAREZ**

Mestrando em Geografia da Universidade Federal de Uberlândia – UFU

diegouna.geo@gmail.com

<http://lattes.cnpq.br/6693847289257932>

William Rodrigues **FERREIRA**

Prof. Dr. da Universidade Federal de Uberlândia – UFU

wferreira@ufu.br

<http://lattes.cnpq.br/7431833682721902>

RESUMO: Este artigo busca compreender como, a partir da expansão urbana e da modernização da América Latina, a estruturação dos espaços urbanos - espaços públicos - começou a sujeitar-se a uma motorização privada, tornando o planejamento urbano um consentimento ao investimento de uma cultura que acaba por deteriorar as cidades, assim como a qualidade de vida nas mesmas. Neste sentido, é também objetivo deste artigo pensar em como o urbanismo contemporâneo, advindo das críticas à modernidade, inicia uma nova reflexão quanto aos espaços a fim de reabilitá-los em busca de sustentabilidade e de revitalização das cidades. Essas reflexões são realizadas mediante dados da Corporação Andina de Fomento; do Observatório de Mobilidade Urbana para América Latina (CAF), Comissão Económica para América Latina e o Caribe (CEPAL); da Organização Mundial da Saúde (OMS); do Banco Mundial (BM); BBVA-research. Assim as análises realizadas, confirmam que o uso intensivo e indiscriminado do automóvel, os investimentos públicos, os impactos na mobilidade urbana (congestionamentos, redução de espaços públicos, emissão de poluentes entre outros) e os impactos na organização das cidades da América Latina no século XXI, são resultados das ações do poder público que privilegia a lógica corporativa da produção da indústria automobilística favorecendo o capital privado. Desta forma, na América Latina, há uma consciência da necessidade de um modelo alternativo ao sistema de transportes vigente, porém, o que se confirma é uma renúncia nesse sentido, ou seja, não há compromisso dos poderes públicos que evidenciam uma mudança.

Palavras-chaves: Planejamento obsoleto. O automóvel. Indústria automobilística. Estrutura urbana. Sustentabilidade. Cidade.

ABSTRACT

This article aims to explore how Latin America's urban expansion and modernization led to public spaces being structured subjected to the private motorization, turning the urban planning into an approval of a trend that ends up deteriorating the cities and life quality on them. On the other hand, it is also a goal to develop the thinking on how the contemporary urbanism - coming from the critics to the modern times - starts a new insight on spaces and how to rebuild them in order to achieve sustainability and revitalization. These reflections are intermediate by data from CAF - Development Bank of Latin America; Observatory of Urban Mobility; UNECLAC - The United Nations Economic Commission for Latin America and the Caribbean; WB - World Bank; BBVA Research. Thus the analyzes confirm that the intensive and indiscriminate use of the automobile, public investment, the impacts on urban mobility (congestion, reduction of public spaces, emissions etc.) and the impact on the organization of Latin American cities in the century XXI, they are the result of the actions of government that favors the business logic of the automotive industry production favoring private capital. Thus, in Latin America, there is an awareness of the need for an alternative model to the transport system, however, what is confirmed is a waiver in this sense, ie, there is no commitment of public authorities to show a change.

Key-words: Obsolete Planning. The Automobile. The Automobile Industry. Urban Structure. Sustainability. The City.

RESUMEN: Este artículo buscar comprender como, a partir de la expansión urbana y la modernización de América Latina, la estructuración de los espacios urbanos, espacios públicos comienzan a sujetarse a una motorización privada, tornando el planeamiento urbano un consentimiento al investimento de un modismo que acaba por deteriorar las ciudades, así como la calidad de la vida en la misma. En este sentido, se tiene como objetivo pensar como el urbanismo contemporáneo substrajo de las críticas modernas un inicio a nuevas reflexiones en cuanto la rehabilitación da las ciudades. Esta reflexión es realizada mediante datos de la Corporación Andina de Fomento. Observatorio de Movilidad Urbana para América Latina (CAF), Comisión Económica para América Latina e o Caribe (CEPAL), Organización Mundial da Salud (OMS), Banco Mundial (BM), BBVA-research. Así se realiza un análisis, confirmando que el uso intensivo e indiscriminado del automóvil, los investimentos públicos, los impactos de movilidad (congestionamiento, emisión de gases, entre otros) y los impactos en la organización de las ciudades de América Latina en el siglo XXI, son resultados de las acciones del poder público que privilegia la lógica de la producción industrial automovilística, favoreciendo el capital privado. De esta forma, en América Latina, hay una conciencia de la necesidad de un modelo alternativo al transporte vigente, pero a su vez se confirma una renuncia a este sentido, o sea, no hay um compromiso de los poderes públicos que evidencien una mudanza.

Palabras claves: Planificación obsoleta. El automóvil. Industria automovilística. Estructura urbana. Sustentabilidad. Ciudad.

INTRODUÇÃO

As cidades da América Latina têm experimentado uma série de processos e mudanças que partem de um modelo de urbanização tardia, onde alguns centros urbanos e cidades se tornaram metrópoles e megalópoles com o acelerado crescimento demográfico, deixando de lado uma série de contraposições que o desenvolvimento urbano traz consigo, em detrimento da qualidade de vida das pessoas.

A implantação, a manutenção e a operação dos sistemas de transporte foram historicamente feitas por setores privados e públicos. Pereira (2014) afirma que, nos períodos de colonização e de exploração do território latino-americano, parte de uma ocupação que se expande pela europeização do início do século XX, desenvolvendo uma relação entre a sociedade e o espaço, dos quais, mais tarde, o capital vai tomar

proveito, como considerado por Moraes (2000), o que, Ferreira (2002) valoriza como uma relação que é consequente de economias e políticas públicas que vêm a transformar as relações sócias nos espaços públicos das cidades, transformando essencialmente o sentido da via pública.

Dessa forma, o uso do transporte privado trouxe consigo uma série de problemas como congestionamento, poluição, acidentes de trânsito e externalidades negativas que afetam a qualidade de vida nas cidades, como problema que se discute em todo o mundo e se configura em um desafio do século XXI na busca por meios de transportes mais sustentáveis, dado que o crescimento da população adiciona uma maior demanda do transporte público e privado para realizar movimentos diários rumo ao seu destino.

Este artigo apresenta uma série de dados que vão envolver diversos fatores e variáveis que devem ser discutidos e tratados, desde questões ambientais, humanas até sociais, como um sistema integrado, no qual, a indústria automobilística exerce um papel fortemente hierarquizada na dinâmica das cidades. Nos dias de hoje, nas cidades latino-americanas se iniciam discussões com mais força sobre um tema que, há muitas décadas, tem estado presente nas cidades. Trata-se da importância da tecnologia e suas técnicas para minimizar os problemas advindos do uso do transporte público e privado, e do acompanhamento da indústria automobilística e dos investimentos públicos feitos em prol dessa indústria.

O AUTOMÓVEL NAS CIDADES

A cultura automobilística está sujeita à modernização como um modelo de crescimento, retratando de maneira sedutora a publicidade do automóvel, como um objeto capaz de melhorar a mobilidade urbana e a facilidade de deslocamento ao trabalho, à moradia, ao lazer e facilitar a circulação porta-a-porta, um discurso de interesse capitalista que prevalece nos dias de hoje.

Ludd (2005) interpreta esta situação como uma “modernidade depressiva” que está nas mãos de um consumo capitalista; um sintoma que a sociedade tem em sua dinâmica urbana; um empobrecimento na hierarquia de um lugar que se relaciona em um infinito de sistemas e ecossistemas urbanos e desconsidera a qualidade de vida e o desenvolvimento humano.

Luchezi (2010) traz o automóvel como um ícone relevante dos dias atuais, como um objeto que pode se tornar uma arma segundo a forma que o indivíduo o manipula, um instrumento que nasceu da mesma forma que os demais objetos na sociedade, mas que tem seu bem-estar além da sua finalidade de uso.

O mesmo autor afirma da mesma maneira de Ludd (2005) de que o ter um automóvel é símbolo de liberdade submetido a um padrão de consumo que aumenta de acordo com o desenvolvimento de novas tecnologias, da mesma forma que ocorre com a aquisição de objetos como, a televisão, o computador, o smartphone, entre outros. O automóvel se reproduzirá em uma falsa solução de felicidade, segundo Ludd

(2005), uma máquina que agrava a autonomia, que ilusiona de uma forma autêntica a ausência de identidade urbana, contrariando os princípios pelos quais foram erguidas as cidades.

Os meios de transporte rodoviários são, de fato, uma necessidade que a organização territorial das cidades foi adquirindo por indução do sistema capitalista, uma realidade construída no controle e gestão territorial de oportunidades que a reorganização no espaço gerou no tempo, assumindo o protagonismo na hierarquia sobre os espaços rurais. Essa organização urbana se conformou nesse sentido, a partir de algumas funções estabelecidas, destacando-se entre elas, a utilização do automóvel privado, ou seja, a “cultura do automóvel” que se tornou um dos principais elementos determinantes desse modelo de ordenamento hierarquizado.

Essa hierarquia está e continuará acima do desenvolvimento do sistema de transporte coletivo, expandindo as cidades à seu prazer, sem se preocupar com um planejamento adequado e inteligente.

Ludd (2005) relaciona essa máquina como um potencial hierárquico que revolucionou uma sociedade perdida, gerando um planejamento obsoleto na maioria das grandes e médias cidades da América Latina, dinamizando sua combustão de maneira similar às drogas. O mesmo autor afirma que sua locomoção, muitas vezes, experimenta impulsos de viagens, como, “[...] castrações a que os indivíduos estão submetidos diariamente nas sociedades hierárquicas.” (LUDD, 2005, p. 21).

Na América Latina e, especialmente no Brasil, “[...] o automóvel modificou a noção de espaço vital de um indivíduo.” (LUCHEZI, 2010, s/p). Esse fato tem ganhado mais força nas últimas décadas do século XX até a atualidade “[...], pois o homem supervaloriza o objeto, e não compra somente a tecnologia do produto, mas também a experiência daquele símbolo. O automóvel é, portanto, o signo da linguagem emblemática que remete ao indivíduo ótimas sensações.” (LUCHEZI, 2010, s/p).

A preponderância do automóvel no desenvolvimento urbano da América Latina fez com que o transporte privado fosse colocado acima do transporte coletivo, o que supõe uma doença na qualidade de vida dos cidadãos, uma competitividade que não será equiparada enquanto uma solução de transporte de classe mundial, que seja viável para todas as pessoas – ricas, pobres, deficientes ou não – seja estudada e implantada (GUITIERREZ, 2013).

O transporte coletivo em tempos atuais deve ser pensando da melhor maneira possível, já que, ele deve abarcar uma série de fatores, sejam ambientais, físicos, econômicos, políticos e sociais; elementos que são de grande importância na reabilitação de pedestres perdidos tornando-se novamente cidadãos como direito social, em um espaço ocupado pelo transporte privado.

No entanto a imposição de uma estrutura de transporte público de alta qualidade não é imediatamente aceita pela sociedade, o que mudará rapidamente quando a mesma considerar os altos custos provenientes da circulação dos transportes privados, custos esses que são não só financeiros, mas ambientais e sociais. É como uma proposta de planejamento inteligente e que esteja voltado ao bem-estar social que se propõe a luta contra a ideologia do transporte privado.

A cidade na América Latina já não tem muitas perspectivas para incorporação deste tipo de infraestrutura. Capitais como Bogotá, Quito, Santa Cruz, Montevideo e a maior parte da América Central, não possuem ativo, como exemplo, o transporte de passageiros sobre trilhos, levando a um caos e à reflexões sobre melhores alternativas na mobilidade urbana.

De acordo com estudos feitos, pode ser muito mais rentável, em termos econômicos, o investimento em transporte público de alta capacidade, apesar que, o desenvolvimento de uma infraestrutura sobre trilhos tem elevados custos de construção. Porém, pensa-se no retorno sobre a qualidade de vida, um preço que a sociedade esta pagando com o uso excessivo do automóvel – seus altos custos públicos, e os problemas de saúde causados pela poluição.

Nas cidades, pela ótica dos usuários do transporte privado, os impactos de se colocar um transporte de custos elevados são negativos quando pela ótica econômica e ambiental, enquanto pela política pública são extremamente positivos. Mas, como lutar com a escolha de uma sociedade que aderiu o automóvel como parte de sua vida e à uma propaganda de consumo que não considera o coletivo?

Harvey (2005) expressa que, no modelo capitalista, a produção do transporte foi fomentada sempre da forma mais rápida e barata, por isso, a imposição do automóvel na resposta recíproca à acumulação de capital, mas, “no contexto da acumulação em geral, o aperfeiçoamento do transporte e da comunicação é visto como inevitável e necessário.” (HARVEY, 2005, p. 50). Na acumulação capitalista, a velocidade, o custo de circulação e a capacidade de economizar dependerão das relações que o transporte estabelece. Essa dinâmica vai de uma ou outra forma na inovação da tecnologia como parte de uma implicação que o comércio gera nas sociedades consumistas. (HARVEY, 2005).

Como mostram as Figuras 1, 2 e 3, na América Latina a preponderância do automóvel influencia a circulação e a expansão geográfica dos territórios urbanos, situação que não tem medida, seja o país capitalista ou socialista; o transporte rodoviário altera as distancias e influi de alguma maneira (positivamente ou negativamente) no planejamento urbano, assim como nas condições de vida dos habitantes.

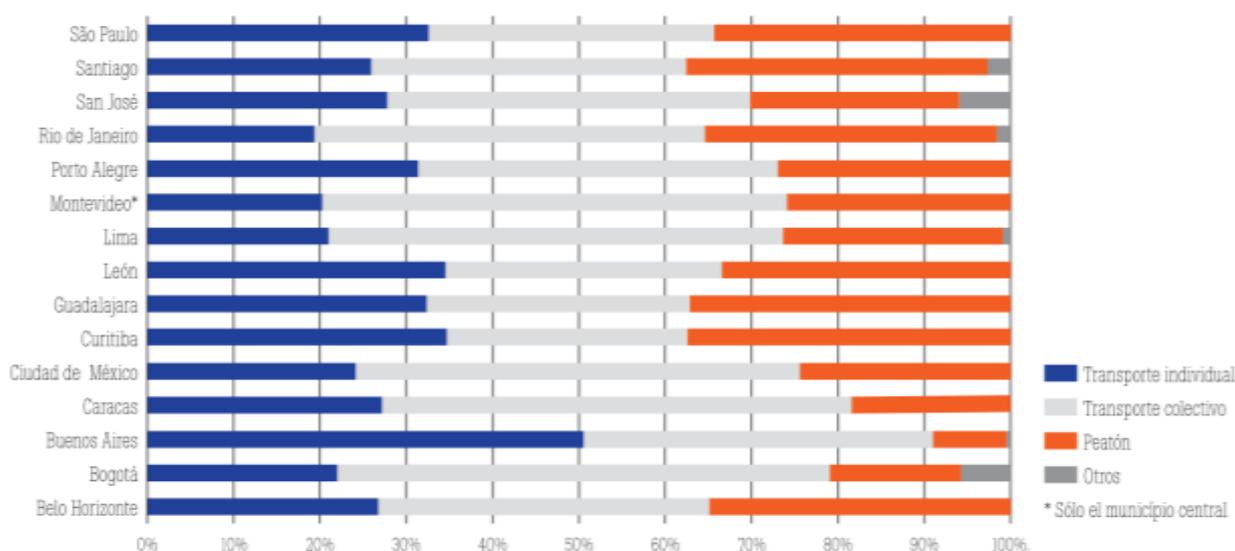
A mobilidade urbana passa a oferecer uma condição de deslocamento precário, sobretudo nas metrópoles, sendo o mesmo um tema frequente nos debates dos usuários do transporte rodoviário, uma situação que afeta toda a sociedade com um prejuízo que lhes toma a qualidade de vida.

CAF (2011) retoma os dados da CEPAL (2008), que estima que no ano 2010 a população urbana da América Latina era de 441 milhões de habitantes. Projetando que, em 2020, essa população possa chegar aos 531 milhões, e para 2030, 597 milhões de pessoas, temos diariamente a 150 milhões de viagens realizadas de diferentes modos: a pé, de bicicleta, de transporte público, de automóvel e motocicleta, dados mostrados na figura 1, que retrata as áreas metropolitanas da América Latina (CAF, 2011, p. 15).

A figura 2 mostra como o uso do transporte privado concentra 73% do consumo total da energia, e gera aproximadamente o 80% das emissões de poluentes, se colocando, aproximadamente, 70%, acima do

consumo total do transporte público. Sabe-se que o transporte público desloca maior quantidade de pessoas em comparação ao transporte privado; além disso, o uso do transporte privado aumenta rapidamente as tendências de seu uso nas grandes áreas metropolitanas, submetendo-as a um maior fluxo de circulação sobre a estrutura rodoviária, causando um colapso na mobilidade, quanto a tempo e a velocidade, em resposta ao carente planejamento urbano, com amplos congestionamentos que obrigam as pessoas a passarem longas horas, sem resposta alguma, dentro de um transporte motorizado.

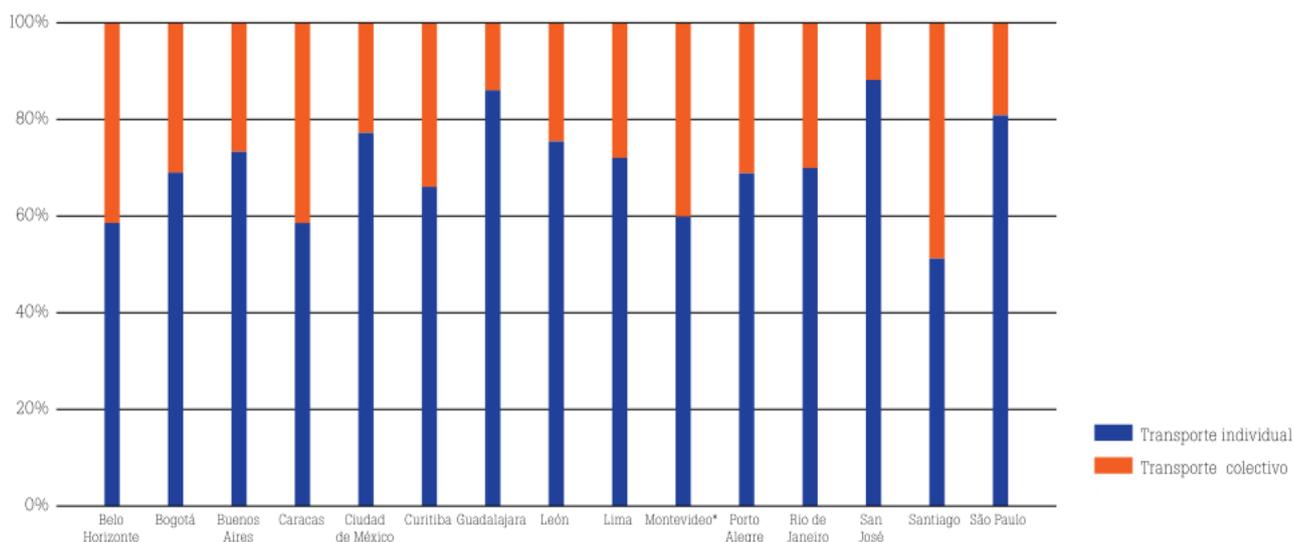
Figura 1. Viagens cotidianas por modo nas áreas metropolitanas



Fonte: CAF, 2009.

Na maioria das cidades, o transporte coletivo carece de qualidade e é repassado com altos custos tarifários, que superam, em muitos dos casos, um total de 6% no valor do salário mínimo. No Brasil, por exemplo, o custo do transporte público supera 25% do salário mínimo, e esse tipo de transporte leva de 50% a 100% a mais do tempo que o transporte privado precisa para fazer a mesma viagem, com mais conforto e segurança, respondendo o porque do uso do automóvel privado e a carência do transporte coletivo.

Figura 2. Consumo de energia por tipo de transporte em áreas metropolitanas.

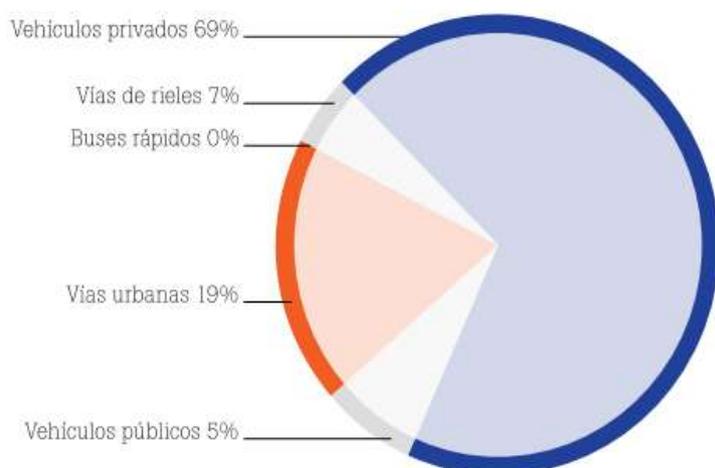


Fonte: CAF, 2009.

A implicação hierárquica do uso de transporte privado nas cidades desencadeou um comportamento de recuperação da liberdade da mobilidade, através de novas opções de locomoção: andar a pé ou de bicicleta. É uma manifestação comportamental de uma parcela da sociedade a fim de recuperar o conceito de civilização e do coletivo; uma busca de alternativas e de possibilidades de se melhor aproveitar o espaço-tempo. Essas alternativas terão um sentido transcendente na mobilidade contemporânea através do reconhecimento das mazelas de uma cultura motorizada que não tem o conhecimento de sua importância na revitalização da vida urbana.

Estas medidas associadas levam a uma redefinição do sistema. Torna-se necessário uma maior valorização da mobilidade não motorizada, com políticas que gerem um maior investimento na implementação de mais espaços nas cidades para o uso da sociedade, em busca de uma mobilidade mais humana e que acabe com um modelo de transporte que tem privatizado bens públicos por mais de um século; um sistema de circulação que foi e continua sendo priorizado para o veículo privado, como mostra a figura 3. Desta forma se pode considerar que, “na América Latina existe menos consciência da necessidade de um modelo alternativo de tecnologia do que nos países ricos, e tampouco se vislumbra uma renúncia ao modelo dos ricos, coisas a que os chineses poderiam se permitir se assim o quisessem.” (ILLICH, 2005, p. 40).

Figura 3. Investimento em mobilidade em áreas metropolitanas



Fonte: CAF, 2009.

A figura 3 mostra o investimento feito para realimentação de uma rede rodoviária nas áreas metropolitanas a fim de liberar maior espaço para o uso de transporte privado (69%), deixando apenas 5% do investimento total ao transporte público.

UMA INDÚSTRIA QUE NÃO CANSA DE PRODUIZIR

A indústria automobilística trouxe consigo diversos impactos para a sociedade, que hoje está repercutindo na qualidade de vida, principalmente das cidades. Além disso, segundo CEPAL (2010), essa indústria é o motor de desenvolvimento das grandes economias do mundo, como China, Japão, Coreia, Índia, Estados Unidos, Alemanha; um processo que torna sua produção menos custosa através de locais de produção estrategicamente estabelecidos em países economicamente emergentes, como Brasil, México, Argentina, Colômbia, Chile, Venezuela. A produção automobilística de marcas estrangeiras em países latino-americanos tem crescimento exponencial a partir da década de 1990, chegando a superar, nos anos 2000, as taxas de crescimento populacional.

Segundo informes da CEPAL (2010) no período de 1997 a 2008 (tabela 1), Brasil e México dominaram o mercado de produção da indústria automobilística na América Latina. Além disso, novas unidades de empresas transnacionais da Alemanha e do Japão começaram a impactar a produtividade de veículos destinados à exportação, colocando no mercado uma maior variedade de veículos, preços, marcas e facilidades ao mercado de consumidores como parte de uma estratégia de mercado.

Tabela 1
América Latina: Produção de veículos, por fabricante e país, 2008.

(En unidades)

		MERCOSUR			Comunidad Andina		
		México	Argentina	Brasil	Colombia	Ecuador	Venezuela (República Bolivariana de)
General Motors	Estados Unidos	509 033	111 286	603 819	...	6 432	55 431
Ford	Estados Unidos	307 034	83 643	326 090			29 234
Chrysler	Estados Unidos	279 787					13 262
Toyota	Japón	50 086	64 808	67 246			22 437
Honda	Japón	51 247		132 542			
Nissan	Japón	450 968		6 463			
Mazda	Japón				4 159	8 941	
Mitsubishi	Japón			39 090			
Volkswagen	Alemania	450 805	63 152	772 383			
Daimler AG	Alemania		29 631	93 068			
PSA Peugeot-Citroën	Francia			133 978			
Renault	Francia		8 906	128 968	34 168		
Fiat	Italia			738 034			

Fonte: Informe de la inversión extranjera directa en América Latina y el Caribe (2009), sobre a base de dados da Organización Internacional de Constructores de Automóviles (OICA) la Asociación de Fábricas de Automotores de la Argentina (ADEFSA), la Asociación Nacional de Fabricantes de Vehículos Automotores del Brasil (ANFAVEA), la Asociación Mexicana de la Industria Automotriz (AMIA), la Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador (AEADE) y la Cámara de Fabricantes Venezolanos de Productos Automotores (FAVENPA), CEPAL (2010).

Essas estratégias de mercado vêm para melhorar a especialização e facilitar aquisição de veículos com uma maior competitividade na indústria internacional de automóveis, estimulando o Brasil e o México a terem um maior consumo de veículos alemães; a Colômbia a consumir mais carros franceses e o Equador a adentrar no mercado com automóveis japoneses, causando retração do mercado estadunidense.

Segundo informe da CEPAL (1998):

- Os valores de produção e exportação de automóveis de passageiros em 1989-91 e 1995-97 são comparados, é visto que o México aumentou sua produção anual global média 585,700 para 783,900 unidades, e as exportações de 253 100 a 607 900 unidades. O Brasil também aumentou, passando de 699.800 para 1.478.400, e 137 500-235 500, respectivamente, enquanto a Argentina fez 900-287 100 400 e 2 000 e 91 500 (tabela 2).

Tabela 2 - Maiores filiais de empresas transnacionais do subsetor automotor por vendas, 1997.
(Em milhões de dólares).

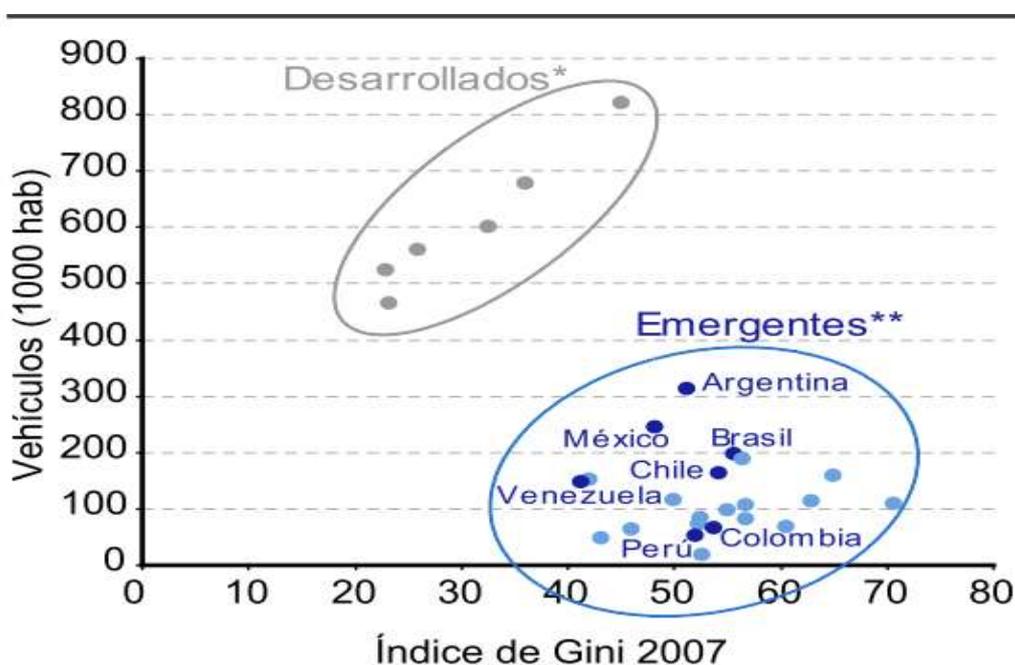
Empresa	Argentina	Brasil	Colômbia	Chile	México	Venezuela	Total
Estados Unidos	2 811	9 489	833	525	18 498	1 097	33 253
General Motors	774	5 730	833	525	7 126	393	15 381
Ford	1 866	3 759			4 871	704	11 200
Chrysler	171				6 501		6 672
Europa Ocidental	6 672	16 169	3 423	183	26 447
Volkswagen (Alemanha)	1 348	6 531			3 423		11 302
Fiat (Itália)	3 181	5 824				183	9 188
Mercedes Benz (Alemanha)	619	2 852					3 471
Renault (França)	1 264						1 264
Saab (Suécia)	260	962					1 222
Japão	265	282	357	...	2 153	230	3 734
Nissan			187		2 153		2 397
Toyota	265	282	462			230	1 337

Fonte: Informe de la inversión extranjera directa en América Latina y el Caribe (1998), Inversión extranjera directa en la industria automotriz latinoamericana: respuestas a desafíos globales. CEPAL, Unidade de Inversões y Estratégicas Empresariais.

De acordo com relatório do BBVA (2010), na América Latina, Brasil, México e Argentina são os países que constituem o maior mercado de oferta e demanda de automóveis; territórios que somam em sua população mais de 400 milhões de consumidores de produção industrial, trazendo altos índices no seu uso, com políticas que respaldam a expansão rodoviária com um investimento que vai de mão ao crescimento do uso do carro, uma evolução que acrescentou ao PIB per capita de 1980 uma média de USD 3.160 anuais, USD 7.786 anuais no ano 2009, e que segundo o Fundo Monetário Internacional em 2015, uma média de USD 10.770 (BBVA, 2010, p. 4).

A escolha dos países capitalistas centrais por esses mercados emergentes argumenta o impacto na mobilidade urbana, originando o caos do congestionamento na circulação sobre o sistema rodoviário. Uma expansão que vai além da dinâmica nas cidades da América Latina, com países que estruturam sua mobilidade a partir do uso de transporte motorizado como mostra a figura 4. Este investimento de duas décadas (1990 – 2010) é a causa de um planejamento obsoleto que afeta a relação do investimento no transporte coletivo, comprometendo a qualidade de vida urbana. A produção industrial que abre novos mercados e instala um parque automotivo com grandes e novas marcas é a mesma que congestiona a eficiência do trânsito no sistema rodoviário de todas as cidades dos países em desenvolvimento.

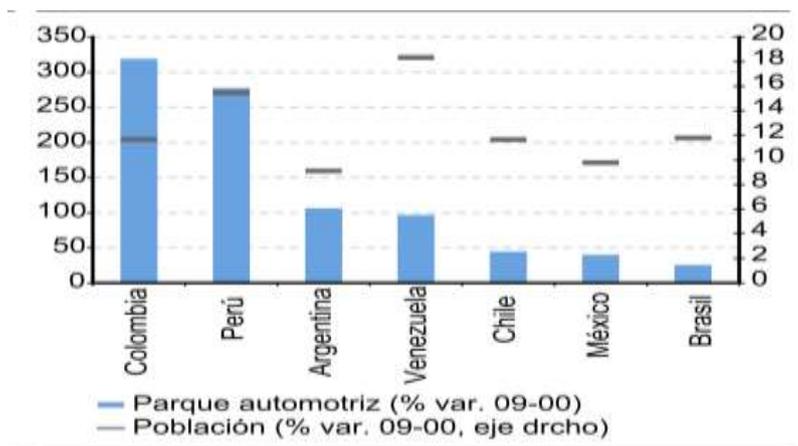
Figura 4. Dimensionamento da região



Fonte: World Development Indicators, Disponível em: BBVA Research. Latino América Situação Automotriz, Análises Económico (2010). * Desarrollados: EE.UU., Italia, España, Finlandia, Suecia y Dinamarca. ** Emergentes: Argentina, México, Brasil, Panamá, Chile, Sudáfrica, Costa Rica, Venezuela, Guatemala, Bost-wana, Namibia, Zimbabue, Honduras, El Salvador, Paraguay, Hong Kong, Bolivia, Colombia, Ecuador, Perú, Nicaragua y Zambia.

Como mostrado na figura 5, a evolução do parque automotivo cresce além da população em países como Colômbia e Peru. Um efeito que começa a cobrar por melhorias na mobilidade urbana das cidades, já que, não possuem estrutura viária para abrigar a quantidade massiva de veículos privados nas ruas, dificultando ainda mais o desempenho do transporte coletivo público.

Figura 5. Evolução do parque automotor e da população (% cto 2000-2009)



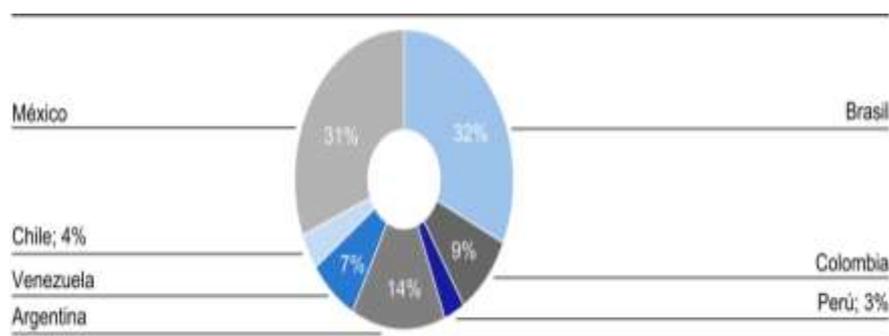
Fonte: Diferentes fontes. World Development Indicators, Disponível em: BBVA Research. Latino América Situação Automotriz, Análises Económico (2010).

Conforme diagnóstico do BBVA (2010), este rápido crescimento passaria a experimentar uma dinâmica na quantidade de automóveis (figura 6), passando de 42.1 milhões de unidades no ano 2000 a 65.8 milhões em 2009, concentrando-se a maior parte no Brasil (21 milhões de unidades), México (aproximado 21 milhões de unidades) e Argentina (9 milhões de unidades).

O BBVA (2010) informa que Brasil e México concentraram mais do 90% da produção de veículos na América Latina, sendo os países emergentes mais competitivos frente às grandes economias no que diz respeito a exportação de veículos.

Conforme resultados, confirma em grande medida a frota automobilística de cidades como São Paulo, Rio Janeiro, Buenos Aires, San José e cidade de México, cidades que possuem uma das maiores frotas do mundo. Uma mobilidade que a gerado seu investimento contornando ao uso do carro, e sendo um dos grandes causadores das longas horas de trânsito as quais os usuários são submetidos diariamente em tão só uns quantos quilômetros.

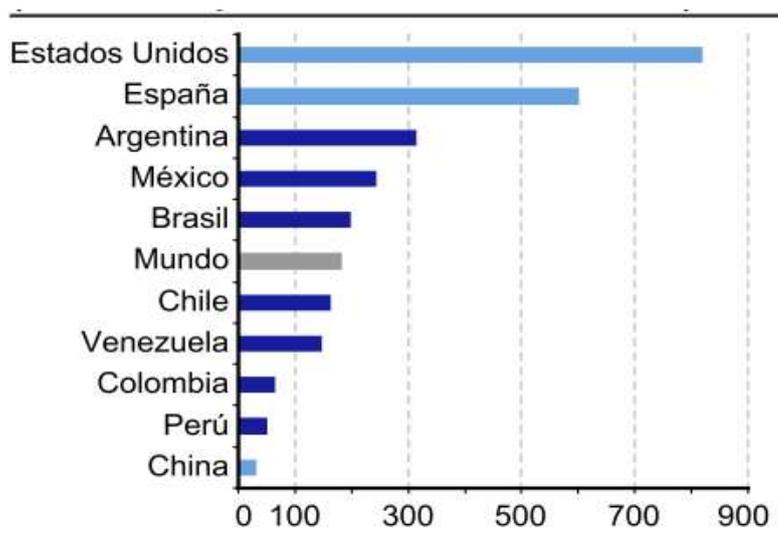
Figura 6. Distribuição do parque automotivo na região (% sobre o total do parque em 2009)



Fonte: BBVA Research. Latino América: Situação Automotriz, Análises Económico (2010).

O aumento no uso do automóvel na América Latina alcançará valores muito maiores que de outras regiões do mundo, quanto a proporção automóvel/ a cada 1000 pessoas. No ano 2002 já havia 113 veículos por cada mil pessoas; em 2007 esse número já havia crescido 50% em relação a 2002, com 169 veículos para cada 1000 habitantes latino-americanos (figura 7). No mesmo período e considerando o mesmo fator, a Zona Europeia cresceu 2,6%, a América do Norte 2,9%, e Ásia e Pacífico cresceram 20%.

Figura 7. Parque automotor 2007 (veículos por cada 1000 habitantes)



Fonte: World Development Indicators, Disponível em: BBVA Research. Latino América Situação Automotriz, Análises Económico (2010).

Essas relações na frota veicular per capita atende os principais impactos na mobilidade urbana na maior parte das cidades da América Latina, experimentando no trânsito uma cultura do uso do automóvel, conjunto a praticas em massas uma felicidade na sua liberdade que acaba com a produção do espaço das cidades, reestruturando a operação e a dialética sobre o território com funções individuais.

REABILITAÇÃO URBANA

A partir do momento em que o automóvel faz parte do espaço urbano das cidades, o comportamento e a distribuição se dão de forma que a qualidade de vida e as relações interpessoais sejam minimizadas, posto que, essas cidades iniciam um processo envolto apenas no automóvel e não na humanização de seus cidadãos, o que traz maior deterioração na qualidade urbana (GEHL, 2006).

Os espaços públicos das grandes cidades são lugares de passeio e trânsito de milhões de pessoas que, cotidianamente, se deslocam sem saber verdadeiramente o potencial existente nesses espaços, sendo habitualmente utilizados pelos diferentes meios de transporte motorizados ou não motorizados, marcando

claramente as distintas formas do pensar sobre movimento, velocidade e tempo e todas as ações que se tornam limitadas pela estrutura do planejamento urbano.

A quantidade e a qualidade do espaço público para os pedestres determinam a qualidade urbana de uma cidade, onde os seres humanos não podem estar no espaço dos automóveis, tão menos como em espaços privados, quando as cidades deveriam ser pensadas não somente como um lugar para se morar, mas também como espaços nos quais pode-se viver da melhor forma e mais feliz num contato diverso e distinto; como um espaço a ser desfrutado e onde ocorrem múltiplas atividades (GEHL, 2006).

Agora, as cidades estão tentando evitar que sua população as “abandone”, para isso planejadores urbanistas, arquitetos, sociólogos, geógrafos e grupos de diferentes profissionais têm o desafio de sentir e revitalizar a humanização urbana que o capitalismo e o próprio automóvel têm destruído ao minimizar as relações urbanas, já que, “a cidade oferece uma liberdade que não se encontra em nenhum outro lugar, mesmo que ele também esteja ligado à solidão.” (CAPEL, 1975, p. 4). Isso expressa que territórios urbanos que excluíram seus espaços públicos para abrigar do automóvel afetaram a divisão do trabalho e a personalização das pessoas, estimulando-as a entender as grandes cidades como lugares de individualização, com atividades cada vez mais parceladas.

Para Wirth (1962) o espaço urbano é resultado de fatores como a densidade, dimensão e a heterogeneidade da aglomeração como diferenciação que a cultura urbana tem como essência. “A urbanização leva consigo uma despersonalização do tempo” (CAPEL, 1975, p. 7), despersonalização esta que o capitalismo e sua modernidade trouxeram e que fez com que os espaços urbanos perdessem o sentido da função urbana no tempo, e que com as mudanças no contexto socioeconômico, tornou um aspecto de concorrência o uso de determinadas áreas tanto do ponto de vista econômico como do ponto de vista social, um resultado da ação do capital imobiliário e da obsolescência de um planejamento inadequado para satisfazer as demandas das elites no espaço construído.

Capel (1975) considera que a urbanização leva consigo uma despersonalização do tempo, a qual o capitalismo e sua modernidade trouxeram para que os espaços urbanos perdessem o sentido da função urbana e da coletividade no tempo com as mudanças no contexto socioeconômico, que tornou o uso de determinadas áreas tanto do ponto de vista econômico como do ponto de vista social. uma concorrência que em muitos dos grandes espaços urbanos se mostram como resultado da ação do capital imobiliário e sua transferência de obsoleto planejamento inadequado para satisfazer as demandas no espaço construído.

A atração das cidades como centros importantes nos intercâmbios de produtos, de oferta e como lugar de produção, circulação e consumo de bens e serviços, fez com que elas perdessem a função de um centro de moradia e tranquilidade. Agora, as cidades são estruturas de circulação de pessoas em transportes públicos precários de mobilidade urbana, com políticas públicas também obsoletas e que não estão de acordo a realidade, onde a contaminação do ambiente pela produção de CO₂, consumo energético e

produção urbanística segregada fez com que a interação social que dá vitalidade ao dia e à noite nas cidades se perdesse também.

O design urbano sempre vai ter um impacto na vida dos habitantes das cidades, que buscam o intercâmbio de espaços vivos diversos que são representantes das relações dos cidadãos; estes espaços são geralmente aqueles que dão sentido à cidade criando uma estrutura de fundamentos físicos e mentais que atendam às necessidades e aos desejos dos cidadãos (URRUTIA DEL CAMPO, 2013).

A construção de obras viárias são transformações radicais que modificam no espaço-tempo os modos culturais, socioeconômicos e a imagem das cidades que tem a ver com os princípios modernos da produção urbanística segregada.

As construções verticais trouxeram consigo uma rentabilidade que otimizou o lucro do capital privado no espaço, trazendo repercussões diretas no modo de vida nas grandes cidades onde o corpo-a-corpo foi relegado, e se tornou praticamente inexistente (URRUTIA DEL CAMPO, 2013, p. 27), estimulando mudanças que são impossíveis de assimilar no dinamismo que as cidades tendem a obter na pretensão de organizar a desordem da urbe.

Para Urrutia del Campo (2013), as grandes cidades perderam tanto seu sentido quanto sua identidade para o ser humano sob uma visão estreita através de corredores de transporte e com o olhar de uma cidade zoneada, perdendo, na percepção de seus habitantes, a dimensão de intervenção e participação nas atividades cotidianas. A mobilidade a pé se condena aos movimentos no espaço com deslocamentos pequenos entre paredes que imobilizam a atividade das pessoas nas cidades condicionadas a um objeto industrial que o capitalismo gerou no urbanismo moderno (URRUTIA DEL CAMPO, 2013).

CONCLUSÕES

O modernismo proposto pela lógica da mobilidade motorizada (individual) na América Latina aparece desse modo e a princípio, como uma forma de autonomia nas relações sociais, mas também é considerada uma condenação e restrição da liberdade, configurando-se as cidades num sem fim de estruturas urbanas desconexas, além disso, essa lógica foi ganhando força nas ações do planejamento urbano, que acarretaram a deterioração das cidades em decorrência de atos que privilegiaram os investimentos do capital privado.

A facilidade de aquisição de automóvel particular tem levado, nas últimas décadas, a um aumento no fluxo do transporte motorizado, em consequência do acesso ao crédito e à maior oferta de veículos com IPI reduzido. Juntamente a esses fatores se soma a ineficiência e a pouca efetividade do transporte público coletivo, que induz a escolha de mobilidade da população, que acaba não tendo outra opção, a não ser o automóvel privado.

Está situação vivida diariamente no transporte público coletivo nestas cidades é causada, além de sua ineficiência e pouca efetividade, também, pela enorme frota de automóveis privados nas vias públicas. Essa situação se configura num enfrentamento urbano, carregado de conflitos, que provoca estresse até mesmo antes do cidadão ter que se deslocar para alguma atividade.

Essas considerações são condições cotidianas da maioria das grandes cidades da América Latina, porém, não se pode desconsiderar que o mesmo ocorre em diferentes áreas geográficas do mundo, que tem sofrido os males dos diversos e cada vez mais presentes conflitos no trânsito urbano.

A crescente motorização privada no espaço urbano se agrava cada vez mais, estagnando o desenvolvimento urbano, um perigo que atenta contra a qualidade de vida, a infraestrutura viária e sua capacidade, além de ir no caminho contrário das propostas da “mobilidade urbana sustentável e inclusiva”.

Deve-se ter um maior investimento nos sistemas de transporte público coletivo e não motorizado, como ocorre com a infraestrutura e o sistema de transporte motorizado individual, numa mudança de paradigma e da lógica de ordenamento e planejamento urbano, que provoque um maior interesse em sua aplicação, pensando principalmente na possibilidade de criar melhores condições para estimular as boas relações sociais cotidianas nos espaços públicos e conseguir ter em sua essência, um sistema heterogêneo de possibilidades.

O controle dos diversos conflitos na mobilidade urbana causados pela chamada “cultura motorizada”, é uma estratégia essencial e urgente que deve ser priorizada no planejamento urbano de uma cidade, a fim de reduzir os impactos negativos que tem custos socioeconômicos cada vez maiores para a sociedade, e que só podem ser mitigados com ações racionais que envolvam o uso saudável das vias públicas e dos espaços públicos, além de implementar e eleger políticas públicas de sustentabilidade - uma necessidade que deve ser acolhida como uma prioridade das autoridades públicas -.

Os cidadãos da América Latina devem refletir sobre os impactos socioeconômico e ambientais crescentes do uso dos transportes motorizados privados, para que não se repitam os erros dos países capitalistas centrais que tomaram a ideia como uma alternativa ao desenvolvimento e hoje buscam soluções para minimizar e mitigar as consequências dessa escolha.

Trabalho enviado em Março de 2016

Trabalho aceito em junho de 2016

REFERÊNCIAS

ADEFA. **Parque automotor de Argentina por província. Automóviles.** Observatório Nacional de Datos de Transporte. 2015. Disponível em: <<http://ondat.fra.utn.edu.ar/?cat=104>> Acesso em 06 novembro 2015.

BADERNA. **Apocalipse motorizado: a tirania do automóvel em um planeta poluído**. 2. ed. rev. São Paulo: Conrad Editora do Brasil, 2005.

BÁDUE, Ana Flávia P. L. **A nebulosa do decrescimento. Um estudo sobre as contradições das novas formas de fazer política**. 181p. Dissertação (Mestrado em Antropologia Social). Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas. Departamento de Antropologia da Universidade de São Paulo, 2012.

BBVA Research. *Latinoamérica Situación Automotriz*. 2010.

BM – Banco Mundial. **Datos y cifras**. Obtenido en: <<http://www.bancomundial.org/temas/cities/datos.htm>> Acceso 30 noviembre del 2015.

CAF – Corporación Andina de Fomento. *Desarrollo urbano y movilidad en América Latina* Observatorio de Movilidad Urbana; Panamá, 2011.

CAF – Corporación Andina de Fomento. *Observatorio de Movilidad Urbana para América Latina: Información para mejores políticas y mejores ciudades*. Norma Color Panamá, 2009.

CAPEL, Horacio. La definición de lo urbano. *España: Estudios Geográficos*, nº 138-139, 1975. p. 265-301

CEPAL – Comisión Económica para América Latina y el Caribe. **Congestión del tránsito: el problemas y como enfrentarlo**. Chile. 2003.

CEPAL – Comisión Económica para América Latina y el Caribe. **La volatilidad de los precios del petróleo y su impacto en América Latina**. Sánchez Albavera F. y Vargas, Alejandro, Serie Recursos Naturales y Infra-estructura 100, Chile. 2005.

_____. Los cambios en los sistemas integrados de transporte masivo (SITM) en ciudades de América Latina, *Boletín FAL* 259, Marzo 2008, Chile. 2008.

CEPAL – Comisión Económica para América Latina y el Caribe. *Anuario estadístico de América Latina y el Caribe*, Chile. 2008.

CEPAL – Comisión Económica para América Latina y el Caribe. *Inversión extranjera directa en la industria automotriz latinoamericana*. O documento foi apresentado por Joseph Ramos, Diretor da Divisão de Desenvolvimento Produtivo y Empresarial, na conferencia de prensa, quinta 10 de dezembro as 12:00 horas na Sala de Conferencias II , da sede da Comissão Económica para América Latina e Caribe, em Santiago (Av. Dag Hammarskjold s/n, Vitacura) e, simultaneamente, em Brasília, Buenos Aires, Ciudad de México y Washington. 1998.

CET. **Bicicleta: um meio de transporte**. Companhia de Engenharia de Tráfego. Disponível em: <<http://www.cetsp.com.br/consultas/bicicleta/bicicleta-um-meio-de-transporte.aspx>> Acceso en diciembre 2015.

FERREIRA, William R. *O espaço público nas áreas centrais: a rua como referência - um estudo de caso em Uberlândia-MG*. 2002. Tese Doutorado (Geografia Humana). Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas. USP. São Paulo.

FERNANDES, F. **Marx, Engels, Lenin: a historia em processo**. São Paulo: Expressão popular. 1. ed. 2012. 274p.

GEHL, Jan. *La humanización del Espacio Urbano*. Barcelona: Reverté, 2006. p. 181

HARVEY, D. **A produção capitalista do espaço**. São Paulo: Annablume, 1ªed. 2005.

HARVEY, D. **Condição Pós-moderna**. São Paulo: Loyola, 16ª ed. 2007.

HARVEY, D. **O trabalho, o capital e o conflito de classes em torno do ambiente construído nas sociedades capitalistas avançadas.** São Paulo: Revista Espaço e Debate, Cortez, n. 6. 1982.

ILLICH, I. **Libertar o futuro.** Lisboa: Publicações Dom Quixote, 1973.

ILLICH, I. Energia e Equidade. In: LUDD, Ned. **Apocalipse motorizado: a tirania do automóvel em um planeta poluído.** Tradução Leo Vinicius. 2. ed. rev. São Paulo: Conrad Editora do Brasil, 2005. p. 33-72. (Coleção Baderna)

LUCHEZI, Tatiana de Freitas. O automóvel como Símbolo da Sociedade Contemporânea. In: SEMINÁRIO DE PESQUISA EM TURISMO DO MERCOSUR, 6, 2010, Caxias do Sul. **Anais...Caxias do Sul:** Universidade de Caxias do Sul, 2010. s/p.

LUDD, Ned. Carros e Remédios. In: _____. **Apocalipse motorizado: a tirania do automóvel em um planeta poluído.** Tradução Leo Vinicius. 2. ed. rev. São Paulo: Conrad Editora do Brasil, 2005. p. 15-32. (Coleção Baderna)

MIRALLES-GUASCH, C. **Ciudad y transportes: El binomio imperfecto.** Barcelona: Ariel, S. A, 2002.

MORAES, A. C. **Bases da formação territorial do Brasil: O território colonial brasileiro no "longo" século XVI.** São Paulo: HUCITEC, 2000. 432p.

OMS. **Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial: Apoyo al decenio de acción 2013.** Ginebra: Organización Mundial de la Salud. Obtenido en: <www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2013> Acceso en marzo 2016.

PEREIRA, V de Britto. **Transportes: História, crises e caminhos.** Rio Janeiro. Civilização Brasileira. 1.ed. 322p. :il. ; 23cm.2014

PONS, J. M. y REYNÉS, M. R. **Geografía de los Transportes.** Universitat de les Illes Balears: Gráficas Planisi, S.A, 2004.

THOMSON, Ian. Impacto de las tendencias sociales, económicas y tecnológicas sobre el transporte público: investigación preliminar en ciudades de América Latina, serie Recursos naturales e infraestructura, N° 41 (LC/L 1717-P). Santiago de Chile: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL). Publicación de las Naciones Unidas, N° de venta: S.02.II.G.28. 2002.

VASCONCELLOS, E. Transporte urbano, espaço e equidade. São Paulo: Anablume, 2001.

URRUTIA DEL CAMPO, Nagore. El cuerpo y la ciudad: la sostenibilidad urbana desde la percepción de nuestros cuerpos. Universidad Politécnica de Madrid, 2013. pp. 25-47

WIRTH, Louis. Urbanism as a Way of Life. American Journal of Sociology: The University of Chicago Press, Vol. 44, No. 1, 1938. pp. 1-24