

**DANIEL R.
SCHNAIDER**

Mobilidade 5.0

**DOS CAVALOS A MARTE:
COMO A TECNOLOGIA DO
TRANSPORTE IMPACTA AS
NOSSAS VIDAS**



ALTA BOOKS
GRUPO EDITORIAL
Rio de Janeiro, 2024

SUMÁRIO

Prefácio	1
Capítulo 1 - Mobilidade urbana	5
Capítulo 2 - Veículos privados	23
Capítulo 3 - Meio ambiente	57
Capítulo 4 - Mobilidade, custo e vida	75
Capítulo 5 - Empresas e logística	101
Capítulo 6 - O ecossistema	147
Capítulo 7 - Políticas Públicas	167
Capítulo 8 - O futuro Está aqui	191
Referências	213
Índice	241

MOBILIDADE URBANA

Quando falamos em disrupção, estamos nos referindo à ideia de inovar, porém não necessariamente a criar do zero. A prova disso é a roda. Afinal, existe outra invenção tão incrível para a história da mobilidade como esta? Talvez, mas não em 3.500 a.C., segundo os arqueólogos. A roda é constantemente usada como exemplo para inovação, pois, até então, as invenções humanas eram essencialmente fundamentadas na observação do mundo físico. Como não há muitas evidências do funcionamento prático de um objeto rodando na natureza, especialistas acreditam que ela seja um exemplo emblemático da inventividade do ser humano.

Claro que muito já acontecia sem essa facilidade. As pessoas se moviam por barcos, animais domesticados e trenós de madeira carregados com pedras e, sem querer desapontar os fiéis de conspirações alienígenas, alguns dizem que foi com a ajuda desses trenós que milhares de trabalhadores construíram as pirâmides no Egito. Ainda assim, a roda transformou completamente o universo ao seu redor e trouxe desenvolvimento para toda a humanidade. Com o auxílio dos objetos que possivelmente só foram inventados graças a ela, a humanidade rom-

peu barreiras, viabilizou comércios e economias e impulsionou o crescimento de sociedades cada vez mais complexas. Sem dúvida, a verdadeira ideia do conceito de mobilidade começou com esse instrumento revolucionário.

Embora a invenção da roda tenha sido um pontapé para uma enorme parcela da evolução, seu impacto não aconteceu de forma única. Primeiro, caminhamos; logo, vieram os animais, canoas, carroças, galés (com as pessoas escravizadas), carruagens (voltamos aos animais), barcos a vela, a vapor e até, acreditem, carrinho de mão (novamente pessoas escravizadas). Depois, alcançamos os céus, com os balões de ar quente. Chegamos aos trilhos com as locomotivas. E ainda tivemos bicicletas, zepelins, trens, motocicletas, carros a gás, caminhões a diesel, aviões, foguetes, propulsores a jato — que pode parecer absurdo estar na lista, mas daqui a alguns anos não será —, até patinetes e, finalmente, os veículos autônomos.

A história da mobilidade caminha com os passos da urbanização que, na maioria das vezes, foi marcada por um crescimento populacional desordenado e acompanhada por questões socioeconômicas, como moradia, emprego, saúde e educação. Poderemos compreender mais profundamente esses aspectos nos capítulos em que falarei sobre mobilidade e comportamento humano, bem como nas análises das políticas públicas. Contudo, nem sempre foi assim. Nos tempos do nomadismo, a mobilidade surgiu para saciar necessidades da colheita, da criação de animais e das questões de sobrevivência. De forma intensa, constantemente, os grupos também começavam novas organizações sociais. Isso fez com que o câmbio de mercadoria e conhecimento começasse a dar sentido à mobilidade, e não se resumisse apenas ao meio de transporte que era usado. Isso ocorria, por exemplo, ao passarmos das longas caminhadas e utilização de animais como montaria para carroças e carruagens. Quanto mais tecnologia era aplicada, mais o homem percebia o encurtamento das distâncias pelo tempo percorrido.

Na gênese do transporte urbano, os carros eram bens restritos àqueles com poder econômico. Os famosos bondinhos sanavam parte das necessidades do restante da população. Foi quase na metade do século

XIX que os trilhos começaram a ser úteis e as ferrovias entraram em cena. O que, em minha opinião, possibilitou que o conceito de mobilidade fosse de fato implementado, uma vez que foi conectado intimamente à noção de acessibilidade. Já motorizada, a mobilidade do século XX se intensificou após a Segunda Guerra Mundial. Nela, existiram avanços necessários para que a mobilidade do soldado o ajudasse a defender o próprio país ou a atacar o adversário.

Desde então, tivemos criações, como o tanque de guerra, o GPS (*Global Positioning System* ou Sistema de Posicionamento Global), as câmeras digitais, o controle de tráfego aéreo, o serviço de ambulâncias, os computadores e a internet. Cada uma dessas invenções, impulsionadas por um dos períodos mais tensos do mundo, resultaram na aceleração do conceito de mobilidade que conhecemos hoje. Foi apenas na segunda metade do século XX que o carro começou a se popularizar como veículo individual e, inclusive, a servir para o deslocamento entre cidades e estados. Essa relação que criamos com o automóvel poderia até ser uma analogia, uma vez que o setor automobilístico foi como uma ponte para o desenvolvimento mundial sob diversos aspectos.

De fato, a lista é longa. E se eu fosse detalhar todos os tipos de transportes que já utilizamos, ou testamos, poderia parecer que a história da mobilidade urbana é composta apenas por veículos, mas não é. Muito além disso, está relacionada ao comportamento, cultura, quebra de paradigmas e impactos profundos na humanidade. Ao trazer o contexto histórico, não podemos deixar de falar sobre como a sociedade tem visto e vivenciado a mobilidade, além de seus resultados para a qualidade de vida dos indivíduos. Resultados estes nem sempre positivos, se pensarmos que conceitos como sustentabilidade, por exemplo, só vieram à tona mais recentemente. Por muito tempo, a preocupação foi com o crescimento econômico, pensado na evolução sempre em prol da máquina e sem medir as perdas.

Vamos voltar aos anos 1970, quando a perspectiva era mecanicista, em que toda solução deveria partir de uma máquina — a indústria automobilística foi ao ápice. Carros melhores, mais confortáveis e com mecânica de última geração. Em contrapartida, o trânsito passou a ser um

problema técnico e estrutural. Assim, suprimiram a questão da fluidez e outras variáveis que já deixavam claro o sistema falido que estavam criando. Poderia ser um mau agouro para a relação entre humanos e carros? Veremos.

Já nos anos 1980, o foco dos debates políticos era a visão do coletivo e de sistemas de locomoção cada vez melhores, de acordo com o desenvolvimento de cada país. Metrô, trens e ônibus eram palco, inclusive, do surgimento de lutas e movimentos sociais. Apesar de estarem no auge, não durou muito. Na prática, o automóvel ainda permaneceu internalizado como um símbolo muito maior do que a coletividade, como se a questão do poder e do status fossem intrínsecas ao ser humano.

Foi nos anos 1990 que a mobilidade começou a tomar uma forma mais contextual e uma visão multidimensional em relação à sociedade. Assim, formatos do conceito de mobilidade começaram a surgir. Apesar de ainda ser um objeto de desejo, o automóvel não era mais visto como o principal e melhor meio de transporte, principalmente, nas grandes cidades. Foi nessa década que começaram a considerar que a urbanização e a mobilidade caminhavam juntas, e que a acessibilidade é, ou deveria ser, o maior foco de todo o quadro social.

CONCEITO DA MOBILIDADE URBANA

A mobilidade nada mais é do que o deslocamento de pessoas e bens de um lugar para o outro e de forma acessível, embora o assunto seja muito mais complexo do que essa definição. Essa movimentação depende de alguns fatores como: 1) o meio de transporte utilizado; 2) a rota por onde se desloca; 3) a infraestrutura dos dois anteriores — por exemplo, se há ruas, estradas, aeroportos, estações de metrô etc. Isso faz lembrar que, ao discutirmos o conceito de mobilidade, também devemos nos atentar à questão do direito do cidadão urbano.

Isso deve ser encarado como uma realidade constitutiva, de forma que o acesso às necessidades básicas, de maneira rápida e fácil, é um dos maiores fatores para a mobilidade. Com certeza, a prioridade deve estar no interesse coletivo, sendo muito mais que um serviço de traslado

para as pessoas irem e voltarem do trabalho, porém se transformando em políticas públicas que envolvam saúde, educação e trabalho. São inúmeros os setores que a mobilidade alcança. A vida em sociedade não é só sobre o ir e vir. Ela perpassa desde a internet, a água e a energia elétrica que chegam às casas das pessoas, até o abastecimento das empresas, farmácias, supermercados e assim por diante. Mesmo para ir ao cinema, isso só é possível porque alguém levou o maquinário até lá. Portanto, não é só uma questão de subsistência. Em relação à educação, por exemplo, o acesso à escola com qualidade precisa do deslocamento eficiente dos alunos, professores e funcionários.

Vale ressaltar que, por uma tendência de agrupamento dos serviços nos grandes centros, ao passo que o preço das moradias nos bairros seja menor, o natural é que o deslocamento no dia a dia das pessoas seja do extremo ao centro. No entanto o contrário poderia acontecer também, basta criarmos incentivos sociais e públicos para que áreas antes esquecidas se tornem atrativas para os empresários. Deveria haver um entendimento maior de que a mobilidade como solução é uma via de mão dupla. É bastante complexo, eu sei, mas acredito que suprimentos, diversão, arte, educação e saúde são aspectos que deveriam ser universalizados, disponíveis e ao redor de todos, e não apenas nos grandes centros.

Uma mudança nesse contexto dependeria de uma comunicação mais eficiente entre governos, empresas e comunidades. A mobilidade em si é um modelo de negócio que abastece os dois polos do mercado, ou seja, é ao mesmo tempo uma grande parte do B2B (*business to business*) e do B2C (*business to consumer*). O direito à cidade também está incluso aqui de forma significativa. Afinal, o cidadão que não usufrui de todos os espaços, perde oportunidades de vivê-los como parte integrante de suas estruturas, bem como de suas formações sociais. Ao aproveitar todas as perspectivas que um lugar proporciona, o habitante se torna ativo e passa a ter a capacidade de atuar sobre o local, de influenciar seu meio e desfrutar dele coletiva e individualmente.

Logo, visualizando como as maiores cidades do mundo foram construídas, a forma desorganizada proveniente da rápida expansão, além da

utilização compulsiva de automóveis, a escassez de infraestrutura, entre outros desafios que a construção da sociedade impõe, conclui-se que é bastante complexo organizar o deslocamento de toda uma população. Mercadorias, saúde, economia, instituições e política são fatores que tem impacto na vida de uma sociedade. Além de pessoas, o que esses pilares têm em comum é a mobilidade, já que a nível nacional e internacional, dependem de locomoção para viabilizar suas ações.

Por isso, quando abordamos mobilidade urbana, deve ser considerado o planejamento de toda uma cidade e população, bem como sua infraestrutura, para que os fatores mercadorias, saúde, economia, instituições e política funcionem. E, inevitavelmente, o transporte é um dos aspectos mais importantes nessa questão. A circulação é impactada em vários espectros desse processo, como a predominância de veículos públicos ou privados e a existência de espaços físicos para estacionamentos, portos, aeroportos, trânsito nas vias, entre outros.

Em uma pesquisa especialmente feita para o jornal londrino *The Economist*, em julho de 1967, a economista especialista em desenvolvimento sustentável Barbara Ward trouxe à tona questões relevantes sobre a construção de metrópoles modernas sem planejamento. Segundo ela, trazer as indústrias do campo para as cidades sem pesar as consequências teria um custo, e caro, para o crescimento populacional e ambiental (Ward, 1967). Ward chegou a fazer uma previsão de que, em três décadas, mais de 3 bilhões de pessoas teriam que se aglomerar para viver em áreas urbanas ao ponto de se sufocarem. Assentamentos urbanos teriam então que crescer implacáveis à mesma velocidade. Esse era o resultado da revolução urbana esperado pela pesquisadora.

Provavelmente, ela não estava errada. Em um encontro da Assembleia Geral da Organização das Nações Unidas (ONU) de 2019, foram apontados que 55% da população mundial vive em cidades e se estima que, até 2050, a proporção aumente para 70%. O problema é que esse crescimento acontece ao mesmo tempo em que muitos países implementam processos de políticas descentralizadas, tendo como resultado um aumento da responsabilidade dos governos locais. Neste contexto, as cidades teriam que assumir uma posição mais ativa para se tornarem mais sustentáveis.

A partir dessa premissa, para se fazer um planejamento de mobilidade, os governos locais precisam, além de conhecer toda a estrutura de uma cidade e a sociedade que nela habita, compreender suas necessidades e expectativas para a construção de políticas públicas e soluções que comportem o futuro dessas decisões. Partimos para um exemplo: as cidades em que o trânsito de carros é intenso, como Moscou (Rússia), Mumbai (Índia), Bogotá (Colômbia) e Recife (Brasil), que lideram o *ranking*¹ de maior trânsito mundial, precisam de recursos mais avançados e que visam tirar carros das ruas e inserir uma nova realidade, como bicicletas, patinetes e outras alternativas. Trata-se, portanto, de investir em uma geração mais facilitadora e com menos ocupação de espaços. Além disso, para ser sincero, acredito e defendo as políticas públicas que incentivem o bairrismo, pois é necessário reduzir o número de pessoas transitando para os grandes centros.

Em contraponto, percebemos que as novas tecnologias de informação e comunicação remodelaram o estilo de trabalho das pessoas, com as modalidades de trabalho remoto, o famoso *home office*, que foi intensificado com a pandemia da covid-19, especialmente a partir de 2020. Nos dias mais severos de quarentena e restrição da mobilidade, cidades inteiras ficaram vazias, uma descentralização urbana em massa foi deflagrada. Muitas famílias se mudaram para lugares mais calmos temporariamente — algumas de maneira definitiva. Elas foram para o interior, praias ou, até mesmo, lugares muito mais distantes de seus polos de trabalho. E o *home office* virou então o *anywhere office*².

Com isso, locais antes superlotados, como os grandes centros, ganharam um respiro, mas obviamente os impactos dessa superlotação se mantêm e ainda precisam de estratégias de gerenciamento da mobilidade. O mesmo acontece com os locais que receberam a leva de novos moradores. Novas dimensões estão começando a ser consideradas, que inclusive serão abordadas com um pouco mais do que o futuro nos reserva em outro capítulo.

1 Estudo realizado pela TomTom Global Traffic Index. Fonte: Revista Exame, 19 de jan. 2021.

2 Trabalho de qualquer lugar, em tradução literal.

Mobilidade é acessibilidade, ela faz parte integral do termo de objeto. O que isso quer dizer? Que é necessário pensar no acesso a todos os recursos criados pela sociedade com segurança, desde as pessoas que estão em cima de máquinas tecnológicas, àqueles que estão a pé. A mobilidade deve gerar facilidade de deslocamento em relação ao espaço e tempo. Dessa maneira, não se trata apenas de transporte e como ele se locomove, e sim de como ocupar os espaços da cidade e qual a forma mais estruturada em que se pode fazer essa apropriação.

Portanto, a ideia é pensar em facilitadores e não em impeditivos para nenhum método de locomoção. Por isso, fazem parte da mobilidade o planejamento, os meios de transporte, as leis, a educação e as ruas seguras e limpas. O conforto é parte-chave desse processo, afinal, se todo o amplo conceito de mobilidade é a ligação entre pessoas e materiais, exige-se que esses fatores estejam implícitos e formados.

No entanto, houve uma demora para que a concepção de mobilidade fosse realmente implantada. Em 2013, quando a ONU resolveu entrar na questão da mobilidade em seu relatório sobre o assunto, o *Planning and Design for Sustainable Urban Mobility: Global Report on Human Settlements*, os dados ressaltaram que os meios de transportes motorizados são prioridade no planejamento e que dificilmente bicicletas e pedestres, por exemplo, seriam o foco das ações (ONU, 2013). Claramente, e para nossa sorte, isso mudaria.

Todos os modais devem ser considerados, tanto os comuns quanto os alternativos. Poderíamos dizer que o grande ponto sobre mobilidade é ir do ponto A ao B, entretanto, além de termos que considerar todas as formas de locomoção nesse caminho, é preciso, também, incluir o sujeito como agente transformador. Dentro dessa jornada há muito mais do que apenas a logística e este é um assunto que ainda vamos conversar bastante por aqui. Fato é que todos têm sua parcela de contribuição para a mobilidade, tanto os coletivos quanto os individuais.

Além desse contexto, a mobilidade é um fator importante para o crescimento e expansão territorial. O sociólogo Homer Hoyt (1964)³

3 Publicado originalmente em 1964, com o título "Recent Distortions of the Classical Models of Urban Structure", na revista **Land Economics**.

cita que o transporte é um sistema que contribui com o formato urbano, portanto, o crescimento em conjunto proporciona as formas de como estruturar todos os elementos. O que acrescenta no conceito de mobilidade a questão da organização dela, pois, sem uma distribuição adequada e um método eficiente, não existe uma mobilidade por inteiro (Hoyt, 1939).

MOBILIDADE E O COMPORTAMENTO HUMANO

As mudanças que ocorrem para nós, como sociedade, são rápidas e com inúmeras quebras de paradigmas, forçando as pessoas a se adaptarem o mais rápido possível. Isso muda, inclusive, a percepção de realidade de cada indivíduo. Estamos falando de vidas que se transformam de forma cultural, social e econômica, desde as dinâmicas de trabalho até as escolhas diárias de consumo, de comportamento, enfim, de todos os fatores que envolvem fazer parte de um meio social.

Esse contexto é marcado pela mudança da instabilidade de comportamento. Do *status* à necessidade, a mobilidade também teve sua parcela de mudanças nas prioridades dos cidadãos. No passado, ter o cavalo mais bonito era sinal de privilégio. Hoje, trocar o carro zero todo ano é o que confere essa imagem. Em paralelo, a prioridade da maior parcela da população está em conseguir um emprego, ter a mobilidade para se deslocar até ele e prover o sustento das famílias.

A mobilidade impacta de forma significativa as pessoas, na qualidade de vida e na saúde social, dentro de um contexto socioemocional que vai muito além do direito de ir e vir. A mobilidade urbana é bastante relativa, principalmente, quando consideramos países em que grande parte da população possui uma baixa renda. Somada à má qualidade dos serviços de transporte coletivo, essa condição resulta em privação de necessidades básicas, como a presença de hospitais, escolas, áreas de lazer e supermercados em locais acessíveis. Também ficam alheias a essa parcela da população oportunidades de se desenvolver no que concerne às questões profissionais e estudos avançados. Para ter uma ideia, a mobilidade tem tanto efeito na vida e no comportamento das pessoas,

que vou colocar aqui duas perspectivas: uma quando não embasada em boas políticas públicas e planejamentos urbanos, e outra quando pensada como solução.

O intenso crescimento populacional e o uso dos veículos motorizados trouxeram mudanças profundas à forma como as pessoas se deslocavam. Governos direcionaram seus esforços e investimentos para que as vias de tráfego de carros e ônibus ganhassem mais atenção e tomaram decisões sobre o uso e a ocupação do solo. Somada à alta dos valores das terras, esse conjunto de variáveis se tornou determinante para que pessoas com menor renda fossem paulatinamente se mudando para os extremos e periferias das cidades grandes. Privadas do acesso às necessidades básicas, por questões financeiras e de urbanismo, elas começaram a se arriscar em vagas de emprego muito distantes de suas casas. Boas escolas e universidades também já não eram opções, já que professores de qualidade buscavam salários melhores nas regiões centrais. Esse contexto tem levado à discriminação e marginalização dessa parcela da sociedade de baixa renda.

Agora, vamos pensar na mobilidade como solução dentro desse mesmo contexto. Como comentei antes, ela sempre será uma via de mão dupla, portanto, façamos uma matemática simples: do ponto de vista do cidadão, a mobilidade é o acesso a emprego, saúde e educação. Do empresário, é o investimento. E da prefeitura, a maximização do bem-estar de seus cidadãos, aumento de renda versus a despesa da cidade ou do bairro, certo? Como poderíamos fazer isso acontecer? Promover desenvolvimento econômico com incentivos públicos e isenção de impostos, envolver a comunidade local, criar parcerias público-privadas para incorporar mais serviços e áreas como elementos-chaves para o planejamento urbano, talvez? O que acham? Ainda temos alguns outros pontos pela frente! Mas acredite, é possível.

Os problemas na aplicação de recursos em transportes públicos, junto à expansão das cidades de forma desordenada, criam um estigma social. A urbanização feita sem o devido planejamento fez com que vários países, inclusive o Brasil, esticassem as cidades para lugares periféricos e, com isso, milhares de pessoas necessitam de horas de deslocamento,

todos os dias, para absolutamente tudo. É certo que o transporte coletivo de qualidade é fundamental, mas ele não alcança o crescimento populacional e urbano, fazendo com que a mobilidade fique em segundo plano. Uma vez sem planejamento de urbanização, as pessoas sentem o peso da falta de mobilidade em suas vidas, em todos os âmbitos: na economia, na saúde, na cultura e na educação, pilares importantíssimos para direcionar o futuro de uma sociedade bem-sucedida. Pensando nisso, podemos entender que, em cidades onde a falta de mobilidade impera, a geração de riquezas é dificultada, o que agrava as desigualdades, gera violência, fome e uma comunidade adoecida.

A mobilidade é uma questão de democratização, de gerar no ser humano um sentimento de estar feliz, de utilizar todos os espaços e serviços aos quais ele tem direito. Quando um indivíduo passa 2 horas no trânsito para chegar ao seu trabalho, qual é o impacto que isso pode ter na vida dele? Ele vai ser feliz e sorridente ao voltar para casa e encontrar os filhos? Provavelmente, não. Por mais que a conexão do valor da mobilidade em nossas vidas ainda seja distante, seus efeitos na qualidade de vida do pai que pegou todo o trânsito dentro de um ônibus lotado são fortes. Seres humanos esgotados pela dinâmica urbana certamente são mais propensos a conflitos familiares e negligência na relação com os filhos e cônjuges, contribuindo para atritos conjugais, rebeldia, ansiedade e outros distúrbios psíquicos nas crianças, bem como o adoecimento dos idosos que vivem nessa família. Isto é, na minha opinião, uma das questões mais impactantes no que diz respeito à mobilidade.

O estresse com os desafios do percurso de casa para o trabalho faz com que, inclusive, eles não vivenciem a cidade onde vivem, o que também é um dos requisitos da mobilidade. O indivíduo fica totalmente alheio aos aspectos psíquicos que são fatores motores para um comportamento humano saudável.

Também é importante salientar que a cultura é parte integrante de um ser humano. Todos têm seus modos de se entreter, mas quando há distância, não há cultura. Espero que depois de tantos exemplos, vocês adivinhem o que propicia o acesso amplo à cultura, além dos artistas, é claro. Sim, é a mobilidade. Nesse caso, resalto, mais uma vez, que não

se trata de levar as pessoas de uma ponta ao centro, e sim ligar todos os pontos de uma forma inteligente e otimizada. Parte de um bom planejamento urbano é inserir cultura para todos e não apenas centralizá-la, acreditando que isso significa dar acesso à população.

O historiador Lewis Mumford fala que a cidade é um espaço de *content* e *magnet*, ou seja, não é uma questão de pão e circo, é uma questão de contentamento e atração (Mumford, *A cidade na história*, 2004). Não há nenhum outro jeito de dar acesso à cultura, senão quando um público se mistura, deixando a apatia de lado e trazendo o distante para perto. Embora, em alguns casos, seja preciso um estudo social e comportamental mais apurado. Vejam o exemplo dos grandes parques, como o famoso Ibirapuera, em São Paulo. Ficam lotados, muitas vezes, de pessoas que vêm de muito longe e que levam horas para chegar. Elas precisam se planejar para ficar um dia inteiro. Suas atividades acabam divergindo completamente das pessoas que moram mais próximas e não é promovida de fato uma integração. Portanto, a solução não é apenas garantir um acesso melhor a alguns poucos pontos, é construir mais alternativas de lazer em outros locais também.

Agora, quando pensamos no comportamento das pessoas diante da mobilidade, é fácil notar que historicamente ela já foi criada para suprir a necessidade de água e alimentação, mesmo que não tivesse este nome por muitos anos. Sim, a mobilidade é uma questão de subsistência. No entanto, cada vez mais a evolução de um povo e seu comportamento será baseada em como eles chegam não somente ao que lhes é indispensável, mas também às oportunidades de uma vida melhor, incluindo, é claro, o meio ambiente. As pessoas preferem a experiência que oferece mais qualidade de vida.

Mudanças de paradigmas na estrutura social, a força com que as mulheres batalharam por seu *status* na sociedade, preocupações com o meio ambiente, globalização e o desejo de pertencer a algo mais tiveram impactos profundos no conceito da mobilidade que conhecemos hoje. Menos posses e um mundo mais correto e mais limpo para nós e aqueles que virão. Estes, definitivamente, têm sido os propósitos do que chamamos de “Mobilidade 5.0”.

Claro que a pandemia causada pelo novo coronavírus, o isolamento social, a crise econômica e constantes preocupações com a qualidade de vida, certamente, fizeram com que o ponto de inflexão da disrupção da mobilidade fosse atingido com mais rapidez e eficiência. Milhões de empresas ao redor do mundo foram obrigadas a adotar o *home office* e perceberam que a medida é melhor para a saúde mental de seus funcionários. Gigantes como X — antigo Twitter — e Facebook já anunciaram que seus colaboradores poderão continuar trabalhando de onde quiserem mesmo após a pandemia. Isso nos mostra que o futuro acontece a todo instante. A cada minuto as pessoas moldam o comportamento que caminha junto à tecnologia e mobilidade. Acostumamo-nos com cavalos, carros e, por que não, voltaremos a andar a pé se a mobilidade permitir?

MOBILIDADE E CULTURA

A reorganização da mobilidade nos permite encontrar os locais com maior identificação social. Ou seja, vivemos em um mundo onde podemos escolher morar em uma cidade ou em um município com maior número de pessoas com as mesmas perspectivas e afinidades. Para boa parte das situações, podemos enxergar a reconstrução da mobilidade como causadora de uma polarização negativa, que pode ser por desenvolvimento ou crescimento. No entanto, em diferentes contextos atuais, assim como para diversos grupos sociais, podem ser acolhedoras e seguras.

Podemos chamar isso de geografia cultural. Então, assim como os países têm seus próprios costumes, dentro deles, criaram-se subdivisões, o mesmo acontece nos processos migratórios, em que as pessoas vão de um país ao outro, porém procuram cidades ou estados que abrigaram os primeiros conterrâneos asilados. No que concerne à propagação e aproveitamento de seus costumes, trabalho e formas de se agruparem, esse movimento propicia um estado confortável que atinge as pessoas.

Não há como falar sobre agrupamentos sociais sem considerar a cultura — ou ela cresce junto à sociedade ou as pessoas procuram lugares