

(I) MOBILIDADE URBANA NAS GRANDES CIDADES

Heliana Comin Vargas (*)

Texto completo, encaminhado para publicação na revista URBS, publicado com cortes, sob o título [i]mobilidade urbana. URBS, São Paulo, nº 47, ano XII, p 7-11, jul-ago-set, 2008.

Palavras chaves: mobilidade urbana; trânsito urbano; deslocamentos; gestão urbana; transportes urbanos.

Mobilidade urbana é definida como a capacidade de deslocamento de pessoas e bens no espaço urbano para a realização de suas atividades cotidianas, (trabalho, abastecimento, educação, saúde, cultura, recreação e lazer), num tempo considerado ideal, de modo confortável e seguro. Para tanto, os indivíduos podem utilizar vários tipos de veículos ou apenas caminhar. Tudo vai depender das distâncias que terá que percorrer, do tempo ideal a ser despendido, dos meios de transporte e das vias de acesso disponíveis e do custo e da qualidade deste deslocamento. Pensar a mobilidade urbana é, portanto, pensar sobre como se organizam os fluxos na cidade e a melhor forma de garantir o acesso das pessoas ao que a cidade oferece, de modo mais eficiente em termos sócio-econômicos e ambientais.

Qualquer reflexão sobre o tema não pode, portanto, se furtar de discutir as questões de ordem tecnológica que envolvem os meios de transportes, a infraestrutura viária, o controle do trânsito; a gestão urbana que trabalha com a definição da localização de atividades, com a qualidade do espaço construído, com a fiscalização e controle do funcionamento das atividades urbanas e de seus cidadãos; e, com o comportamento dos indivíduos ligados diretamente à liberdade de ir e vir, suas aspirações e o conceito de qualidade de vida na sociedade atual.

Embora em passado não muito distante, a velocidade imprimida pelos avanços na tecnologia dos transportes tivesse acenado para a diminuição das distâncias-tempo, (de cerca de 15 km/hora das carruagens movidas a cavalos e a vapor para 100km/hora do trem a vapor, por volta de 1830), atualmente estamos retornando no tempo, quando ônibus e automóveis capazes de superar estas marcas, assumem velocidades semelhantes às das carruagens. Além disso, este aceno para percorrer distâncias em menos tempo, também promoveu a expansão física das aglomerações urbanas que, mesmo com transportes de massa eficientes aumentam o tempo gasto no movimento pendular do cotidiano. Mesmo em países

(*) Heliana Comin Vargas é arquiteta, urbanista e economista, professora Titular da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paul. É especialista em estudos de dinâmica e economia urbanas, com foco no setor terciário. Entre outras publicações, é autora dos Livros: "Novos instrumentos de Gestão Ambiental Urbana" publicado pela EDUSP, 2001; "Espaço Terciário: o lugar, a arquitetura e a imagem do comércio" pela editora SENAC, 2001; e, "Intervenções em Centros Urbanos. Objetivos, estratégias e resultados, pela Editora Manole, 2005. e-mail hcvargas@usp.br

com meios de transportes coletivos de alta tecnologia, em cidades como Tóquio, Londres e Estocolmo, a lentidão dos deslocamentos apresenta-se cada vez mais crítica.

A tecnologia das comunicações, por sua vez, com advento da informática e internet, acenaram com a diminuição da necessidade de deslocamentos, fosse pela possibilidade criada de exercer o seu trabalho à distância, fosse pela possibilidade de compra de bens e serviços virtualmente. No entanto, o que se percebe é que o uso da internet, ao aumentar as possibilidades de contato e acelerar a velocidade das respostas, ampliou e diversificou, significativamente, fluxos de documentos, mercadorias e mesmo de pessoas, assim como o número de clientes potenciais, provenientes das mais diversas paragens. É importante destacar que, tanto a mobilidade no emprego, então gerada, (terceirização, vários padrões, várias localizações), assim como a flexibilidade de horário e de trabalho ininterrupto, devido à conexão internacional 24 horas, tem, por consequência, aumentado a dificuldade de organizar e controlar os mais diversos fluxos urbanos que se estabelecem. Esta situação também nos remete a refletir sobre uma real flexibilidade dos horários de trabalho e da legislação trabalhista de referência, seguindo a tendência já assumida pelo comércio e serviços das mais diversas naturezas, com relação aos horários de abertura e funcionamento.

Esta mobilidade do emprego vai nos conduzir a uma outra dificuldade abalando a crença de que o tão apregoado “uso urbano misto”, fundamental no conceito de urbanidade, seja capaz de interferir no sentido da diminuição da necessidade de deslocamentos cotidianos, ao criar áreas de uso misto onde emprego e moradia partilham o mesmo local.

Considera-se, ainda, que a busca de trabalho não é circunscrita ao nosso local de moradia a qual tende a ser mais permanente e, que as opções de emprego não se referem apenas à cabeça do casal, esta situação de morar próximo ao emprego será privilégio de alguns poucos, além de alimentar os argumentos de venda dos empreendimentos imobiliários de uso misto.

Estes empreendimentos, por exemplo, propõem-se a atrelar muito mais o local de trabalho com o consumo e hotelaria/flat como local de moradia temporária ou a associar a moradia com o abastecimento e consumo. O que, absolutamente, resolve o problema destes consumidores e nem o da cidade, pois, como já mencionado, emprego e moradia não conseguem ter uma relação direta e, é a busca do emprego que responde pela maior necessidade de deslocamentos no cotidiano.

O mote da (i) mobilidade urbana passa a ser utilizado como já o foi a questão da segurança, acabando por tornar as pessoas reféns de uma situação de monopólio, de oferta única para alimentar-se, adquirir serviços de educação, consumir, tudo num mesmo lugar. Sabemos que esta situação de monopólio acarreta, ainda, um custo financeiro adicional pelas pseudo-conveniências que dizem oferecer. Isto nos remete ao tempo das Vilas Operárias, onde emprego e moradia criavam uma

subordinação inquestionável na relação empregado-empregador. A (i)mobilidade interfere, assim, na liberdade de escolha.

Além destas questões, sobre os usos urbanos é importante mencionar que existe um descompasso entre a inércia das estruturas físicas na cidade e a dinâmica demográfica. Os serviços públicos de educação e, mesmo os de saúde e lazer, foram ou são criados tendo em vista uma demanda residencial local, num determinado momento, que em quatro ou cinco anos pode se alterar significativamente, pela mudança da faixa etária. É fácil observar as conseqüências desta situação em bairros mais antigos, ou nos mais recentes e desequipados, seja pela ociosidade ou sobrecarga observada nas escolas e postos de saúde da rede pública e mesmo das praças com usos inadequados (crianças/idosos). Assim, vemos crescer a necessidade do transporte escolar. Se a imobilidade urbana se instalar, vamos ter que nos “render ao ensino à distância”.

É interessante observar que mesmo a escolha de médicos nos planos de saúde tem acontecido muito mais pelo bairro de moradia ou do emprego, do que pela qualidade do médico (indicação). Vale análise semelhante para o ensino privado, principalmente de escolas maternas que se instalam junto à demanda, e que acabam gerando tráfego e congestionamentos adicionais pela falta de previsibilidade e controle dos impactos do seu funcionamento. A imobilidade urbana, mais uma vez, limita as nossas possibilidades de escolha.

Outro aspecto a ser mencionado refere-se à qualidade desta mobilidade urbana, que passa pela discussão do sistema de ônibus que trafega carregado nas horas de pico e que diminui a sua frota aumentando o intervalo entre os ônibus fora deste horário, não deixando outra opção para quem poderia estar fora do horário de pico, a não ser esperar.

O percurso a pé ou de bicicleta, que tem se apresentado como alternativa ao alto custo e lentidão do trânsito, também é feito em condições precárias devido à falta de travessias adequadas, ausência de vias ou falta de qualidade das calçadas. É visível o número de pessoas que trafegam a pé pelo leito carroçável (ruas). Calçadas com vegetação mal escolhidas e mal implantadas, pisos mal escolhidos e mal assentados, drenagem mal projetada e mal executada, sem contar é claro a falta de iluminação pública que aumenta a insegurança, são o grande retrato das nossas grandes cidades.

Esta questão da segurança nos remete ainda ao problema da segurança no trânsito, acirrada pelos conflitos entre todos os atores envolvidos, onde é alarmante a situação dos motoboys que, em nome da velocidade da entrega de pequenas encomendas ou de documentos, abre mão de sua própria segurança.

A questão da mobilidade da carga também é outro agravante, seja ela de passagem ou de destino, pois, além de interferir na mobilidade das pessoas e na sua segurança, tem também um custo significativo sobre o produto final, impactando mais uma vez sobre o cidadão.

Toda uma situação caótica e complexa, sem contar, ainda, o fato de que grandes cidades, como São Paulo, além dos seus fluxos cotidianos, apresenta um fluxo adicional proveniente da sua condição de cidade de turismo de negócios, de cultura e lazer, cuja intensidade de eventos acrescenta um fluxo extra que, embora de caráter não cotidiano, interfere na mobilidade do nosso dia a dia. E a (i)mobilidade urbana, em contra partida, pode, a médio prazo, interferir negativamente, na manutenção desta condição de cidade de negócios e eventos.

Diante deste quadro, o que fazer?

Recuperando as questões levantadas anteriormente, as medidas de enfrentamento do problema da (i)mobilidade urbana devem ser de três ordens: tecnológica, de gestão urbana e comportamental.

Investimento nos meios de transportes coletivos, principalmente em cidades que estão muito aquém das suas reais necessidades, é o passo inicial e imprescindível para desestimular o uso do automóvel. Sem esta opção qualquer, não se pode esperar qualquer melhoria significativa e menos efêmera da mobilidade urbana, pois, restrições de qualquer espécie devem ser acompanhadas sempre, pela possibilidade de opções. O caso do rodízio urbano é paradigmático, a sua superação já está nos direcionando ao pedágio urbano. Todas as medidas que não resolvem a mobilidade pela oferta de opções, mas por restrições, terão seus efeitos rapidamente superados. Neste viés tecnológico, além da implantação de sistemas de transporte de massa eficientes, incluem-se a gestão do trânsito, a integração dos transportes, o controle e fiscalização dos deslocamentos e estacionamentos de veículos na cidade, dentre outros.

Quanto à gestão urbana as ações são de várias ordens: pequenas soluções de intervenção física como travessias, faixas exclusivas, melhorias das vias e calçadas, sinalizações adequadas, estacionamentos estratégicos; organização, disciplinamento e controle do funcionamento das atividades urbanas que incluem definições de horários de carga e descarga, controle das localizações de atividades geradoras de fluxo, distribuição dos pontos de táxi na malha urbana dentre outras; e, fiscalização visando o respeito à sinalização, ao estacionamento em locais proibidos, o parar em fila dupla, ou seja, ao respeito à legislação de trânsito e ambiental (condutores e veículos).

Considerando que o coletivo deve prevalecer sobre o individual, a mudança de comportamento da população é um fator de extrema importância, que deve ir além das medidas punitivas, podendo ser estimuladas com campanhas educativas e conscientizadoras, competentes e contínuas, a que chamamos de instrumentos urbanísticos de comunicação social. A cultura das instituições públicas, onde as diversas secretarias insistem em trabalhar as questões urbanas de forma setorial também exigem mudanças de abordagem.

Embora tenhamos dividido em três as formas de enfrentamento do problema, tecnologia, gestão e vontade política, a própria complexidade do problema a que a (i)mobilidade urbana nos remete exige complexidade também no seu enfrentamento, que não pode prescindir de pensamento e tratamento sistêmico. Ou seja, as intervenções têm que ser trabalhadas em conjunto, com a colaboração dos vários níveis de governo, com as diversas secretarias estaduais e municipais e com o envolvimento da população.

Finalmente, as possibilidades de mudança deste quadro conjuntural que está nos conduzindo à imobilidade (terrestre, aérea e portuária) indicam a necessidade imediata de implementação de medidas de várias ordens, como as mencionadas. No entanto, mesmo que isso seja possível, o crescimento demográfico, a elevação dos padrões de consumo e a tendência à concentração urbana nas áreas mais dinâmicas, farão com que as soluções sejam, rapidamente, superadas. Isto nos remete para uma visão de futuro que exige revisões de paradigmas no enfrentamento da (i)mobilidade urbana e interurbana, que passam pela necessidade de distribuição territorial do desenvolvimento, da revisão do significado deste desenvolvimento (valores) e da competência política para seu equacionamento.