



São Paulo, 21 a 24 de Março de 2016

Eficiência Urbana: interação entre comércio e o tempo do pedestre

Urban Efficiency: interaction between commerce and pedestrian's time

Eficiencia urbana: la interacción entre el comercio y el tiempo de los peatones

GUERRA, Maria Manuela Pose; Mestre; Faculdade de Arquitetura e Urbanismo – Universidade de São Paulo (FAU-USP)

manupose@gmail.com

VARGAS, Heliana Comin; Doutora Faculdade de Arquitetura e Urbanismo – Universidade de São Paulo (FAU-USP)

hcvargas@usp.br

Resumo

O artigo avalia a relação entre o pedestre e o comércio de rua sob o ponto de vista do que considera como Eficiência Urbana, tendo como pressuposto a intenção de economizar tempo para gastar tempo. Para tanto, analisa a dinâmica urbana visando mostrar como os indivíduos buscam a eficiência das suas atividades no meio urbano, ou seja, como utilizam o seu tempo de não trabalho (horário de almoço e retorno para casa) e como esta busca da eficiência define e delinea os diversos usos urbanos, o tipo de estabelecimentos de comércio e serviços, sua forma de operacionalização e a sua localização.

Palavras-chave: Circulação de pedestres. Setor terciário. Tempo livre.

Urban Efficiency: interaction between commerce and pedestrian's time

Abstract

The paper evaluates The article discusses the relationship between the pedestrian and street commerce from the point of view of what it considers as Urban Efficiency, with the assumption intended to save time to spend time. To that end, analyzes urban dynamics in order to show how individuals seek the efficiency of their activities in urban areas, that is, they use their time did not work (lunch break and return home) and how this quest for efficiency sets and outlines the various urban uses, the type of commercial establishments and services, their way of operation and its location.

Keywords: *Pedestrian circulation. Third sector. Free time.*

Eficiência urbana: la interacción entre el comercio y el tiempo de los peatones

Resumen

El artículo evalúa la relación entre el peatón y la calle comercial desde el punto de vista de lo que considera como Eficiencia Urbana desde el punto de vista de lo que considera como Eficiencia Urbana, con el supuesto de la intención de ahorrar tiempo para gastar el tiempo. Por tanto, analiza las dinámicas urbanas con el fin de mostrar cómo las personas buscan la eficiencia de sus actividades en las zonas urbanas, o sea, utilizan el tiempo que no están trabajando (pausa para el almuerzo y regreso a casa) y cómo esta búsqueda de eficiencia define y describe los diferentes usos urbanos, el tipo de establecimientos comerciales y de servicios, su modo de operación y su ubicación.

Palabras clave: *Circulación de peatones. Sector terciario. Tiempo libre.*

Introdução

O caminhar é uma ação espontânea para nós, derivada da necessidade de se locomover. Tanto no princípio da caminhada como hoje a praticamos, o andar a pé é uma maneira de se deslocar, e, portanto, um meio de transporte, conforme afirma Vasconcellos (2001, p.8) “Andar a pé constitui a forma mais direta de provimento individual dos meios de transporte”, sendo que “O deslocamento a pé é um dos mais importantes modos de transporte urbano. É o modo mais utilizado para percorrer pequenas distâncias, incluindo a complementação das viagens realizadas por outros modos de transportes.” (FERRAZ; TORRES, 2004, p.14)

O caminhar pela cidade é a forma de utilizar-se da cidade onde se tem o maior contato com o ambiente urbano e proporciona a mais intensa troca social entre seus agentes. Sendo assim, produz a maior interação com a vida da cidade, promovendo com ela uma relação de reciprocidade, onde tanto o ambiente é modificado pelo homem quanto o ambiente é capaz de transformar as nossas ações, a partir da interpretação do ambiente por cada indivíduo.

A cidade, assim como seu espaço, é formada a partir dos movimentos cotidianos dos transeuntes, os passos moldam os espaços, tecem os lugares. “Sob esse ponto de vista, as motricidades dos pedestres formam um desses sistemas reais cuja existência faz efetivamente a cidade. Elas não se localizam, mas são elas que espacializam.” (CERTEAU, 1994, p. 176)

Nesses movimentos cotidianos o percurso que um pedestre fará dependerá principalmente dos seguintes fatores:

- Tipo de atividade a ser exercida: necessária, opcional ou social;
- Grau de conhecimento do local a ser percorrido: a repetição dos estímulos poderá provocar a insensibilidade a eles;
- Situação psicológica de quem o pratica: ansiedade, pressa, alegria, cansaço, tristeza, medo, sentimentos que alteram completamente o tipo de percepção do ambiente. (GEHL, 2011)

Pela variedade dos fatores apresentados pode-se afirmar que a cidade moderna possui uma vida urbana multifacetada, onde muitas atividades ocorrem ao mesmo tempo, garantindo ao espaço da cidade versatilidade à medida que há uma complexidade das atividades, com muito mais sobreposições e mudanças frenéticas entre caminhada intencional, parada, descanso, permanência e conversa entre colegas. Muitas ações espontâneas constituem parte daquilo que torna a

movimentação e permanência no espaço da cidade tão sedutor, por caminharmos ao nosso destino, observamos pessoas, acontecimentos, somos instigados a parar e olhar ou até mesmo participar. Essas ações estão ligadas às atividades opcionais e sociais, onde se tem um maior desprendimento em relação ao tempo.

As atividades necessárias do homem na cidade são constituídas pelas obrigações de cada um, são as atividades que temos que fazer, ou seja, ir trabalhar, ir à escola, esperar o ônibus, comprar mantimentos. Essas atividades, sob o ponto de vista do ambiente construído, acontecem sob qualquer condição, e está pouco ligada à contemplação da cidade.

Se as condições do tempo são razoáveis, cresce o rol das atividades necessárias, contudo, se as condições para permanência ao ar livre são boas, as atividades opcionais crescem em maior proporção que as necessárias. Assim como as condições climáticas, a qualidade física do ambiente urbano é fator muito importante para a realização de atividades ao ar livre.

Contudo, para as atividades necessárias ocorrerem é preciso apenas de um objetivo bem definido, sem que o ambiente construído seja fator determinante para que elas ocorram, é necessário analisar as questões de como a cidade se compõe para cumprir as mais diversas obrigações do usuário.

Conforme podemos analisar na figura a seguir o aumento na qualidade do ambiente externo estimula em especial, as atividades opcionais realizadas a pé. Por outro lado, para as atividades necessárias ocorrerem a qualidade do ambiente físico não é relevante.

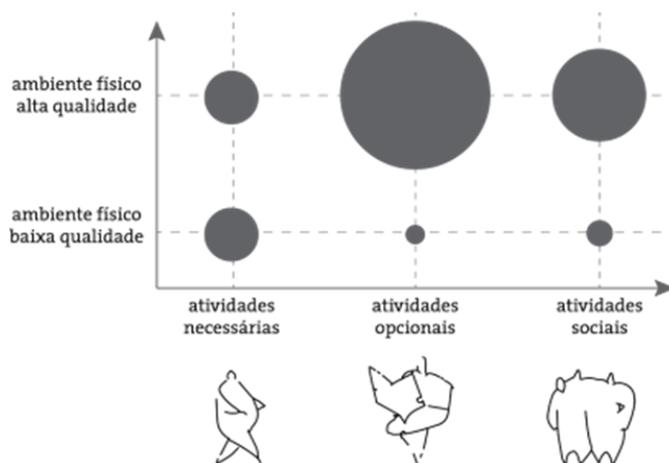


Imagem 1 - Representação gráfica entre qualidade de ambientes externos e atividades ao ar livre. Fonte: GEHL, 2013.

Numa sociedade onde tempo é dinheiro, o objetivo é sempre alcançar seu destino buscando instintivamente o melhor caminho, ou seja, o que envolva menor dispêndio de tempo, de energia e evidentemente, o mais seguro. Entretanto, a realidade da Região Metropolitana de São Paulo (RMSP) é de engarrafamentos e de muito tempo desperdiçado no trânsito. Com os congestionamentos todos saem perdendo, tanto a pessoa que anda em seu automóvel particular, como quem depende do transporte público.

A fim de contornar o problema e diminuir as perdas que o trânsito acarreta, na sua vida e na sociedade, o morador da RMSP adotou estratégias que o levam a aproveitar esse tempo que seria perdido no trânsito, perdido esperando, tentando embarcar ou no desconforto do transporte público, a fim de contornar o problema de locomoção. As alternativas variam em torno da possibilidade de esperar a hora do *rush* passar, utilizando-se o tempo que seria desperdiçado no deslocamento até a casa com alguma atividade necessária e de crescimento pessoal.

Levando em consideração o cidadão que se utilizará do transporte público para realizar a volta para casa é no trajeto entre trabalho/escola até a estação do metrô ou parada de ônibus onde ele realiza o aproveitamento do seu tempo.

Dentro desse quadro a eficiência se mostra um elemento que vem sendo cada vez mais valorizado na busca da melhora na qualidade de vida das pessoas, onde o caminhar está diretamente relacionado à busca desta eficiência, que visa a melhora da qualidade dos deslocamentos, tornando assim o percurso melhor aproveitado.

Eficiência é o melhor aproveitamento do tempo, ou seja, o que as pessoas que caminham com um objetivo definido “aproveitam” para fazer baseado em suas necessidades básicas ou nas necessidades surgidas pela crise da mobilidade urbana verificada hoje na cidade de São Paulo, tendo como consequência a melhora da qualidade de vida, uma vez que o uso do transporte é otimizado, por ter terminado a hora de pico os transportes ficam mais vazios e as vias menos congestionadas (garantindo conforto dentro do transporte e maior rapidez no deslocamento). A constante busca da eficiência também se deve ao fato de que é possível se aproveitar o percurso para executar atividades necessárias que deveriam ocorrer de qualquer maneira, independente do local.

Eficiência está diretamente relacionada à rapidez e segurança, enquanto agradabilidade ao conforto e prazer ao se realizar uma atividade. A partir dessa constatação é possível relacionar a eficiência com o percurso, considerando que o trajeto a ser escolhido pelo pedestre será aquele que o ajuda a cumprir mais tarefas necessárias, com o menor tempo despendido.

A relação da sociedade com o tempo tem mudado nas últimas décadas. Observamos nas metrópoles contemporâneas dois fenômenos com total correlação: a aceleração do tempo e a compressão do espaço. Tais fenômenos acarretam mudanças significativas na vida social e cultural das comunidades, no ritmo de vida dos espaços e na sua apropriação e vivência pelas pessoas. (CACHINHO, 2010)

Esses fatos ocorrem de acordo com a revolução tecnológica operada nos transportes e comunicações, bem como nos processos de concepção, fabrico e distribuição de mercadorias, que estão transformando o mundo urbano numa verdadeira aldeia global. Entretanto, o trânsito é um acontecimento capaz de atenuar todos esses avanços.

A partir das necessidades do dia-a-dia, houve também uma transformação do uso do solo do entorno das estações de transportes públicos, que pelas suas características de geração e atração de pessoas, são polos geradores de tráfego.

Isso explica porque há grande concentração de comércio e serviços no entorno das estações de metrô, baseado em um dos princípios de localização varejista ser a acessibilidade. Conforme Vargas tal princípio é explicado por: “No nível de serviços aos produtores e distribuidores, os estabelecimentos tendem a estar espacialmente mais concentrados, (...) buscando boa acessibilidade de transporte e infraestrutura de comunicação (contatos).” (VARGAS, 2001, p.53)

Outro aspecto importante é que transportes mais eficientes e acessos mais rápidos aumentam a área de influência de centros de compras. Estes utilizam nas suas análises locacionais o conceito de curvas isócronas de cinco minutos de saída e chegada, a fim de determinar a abrangência de sua área de influência de possíveis consumidores.

A qualidade dos espaços construídos na cidade, juntamente com a agradabilidade, é um tema bastante trabalhado no desenho urbano e sua paisagem, como sugestões normas e projetos de diversas naturezas. No entanto a questão da eficiência, que também passa por ambiente urbano de qualidade, no caso do presente trabalho refere-se à melhor forma do uso do tempo dos pedestres no seu tempo livre das obrigações diárias, que para além do conforto e agradabilidade, podem incluir o aproveitar o tempo com tarefas obrigatórias para poder gastá-lo em tarefas mais prazerosas, melhorando sua qualidade de vida.

1. A procura pela eficiência urbana

2.1. O termo eficiência

Para melhor se definir eficiência urbana, na sua relação com as atividades de comércio e serviços, o conceito de eficiência utilizado por outras ciências pode auxiliar na sua compreensão.

Eficiência do latim *efficientia* significa ação, capacidade de realizar tarefas ou trabalhos de modo eficaz e com o mínimo de desperdício, ou seja, produtividade elevada em determinada função. A eficiência é característica observada em diversos campos do nosso cotidiano por ser particularidade demonstrada por pessoas que conseguem produzir um ótimo rendimento quando realizam uma tarefa, tornando a função eficaz.

A partir da análise de eficiência em campos como: energia, hospitais, transporte sobre trilhos e aeroviário, pode-se afirmar que a definição de eficiência está ligada principalmente a três conceitos presentes em diversas atividades da vida moderna. Os casos citados ou englobam os três preceitos ou tangenciam pelo menos dois deles. Esses conceitos são: segurança e conforto, organização dos fluxos, a fim de ter rapidez para se atingir o objetivo, e também menor custo para realiza-los.

2.2. A eficiência urbana

Locomover-se está relacionado não somente a necessidade de sobrevivência (trabalho, abastecimento, saúde, etc.), mas também ao consumo (compras, cultura e lazer). Entretanto, a mobilidade urbana paulistana é um problema de grande dimensão na cidade e caminhar se apresentaria como o meio mais rápido e sustentável para enfrentar essa problemática, se apresentando como alternativa satisfatória.

As pessoas têm necessidades distintas para se locomover, entretanto são sempre de ordem necessárias ou opcionais, sendo que para cada uma delas é despendido quantidade de tempo diferente. Hoje em dia as pessoas tendem a ocuparem-se menos de atividades obrigatórias para poder ter mais tempo para gastar com atividades de lazer ou de crescimento pessoal, constituindo uma melhora significativa na qualidade de vida da pessoa.

Levando em conta os três fatores já mencionados que definem eficiência - segurança e conforto, organização dos fluxos e custo – podemos definir eficiência urbana como aquela que garante o deslocamento de mercadorias, veículos e pessoas, de forma segura e confortável, com rapidez e baixo custo.

2.2.1. Segurança e conforto

Quanto à segurança e conforto a eficiência urbana está relacionada principalmente com as questões físicas do espaço público, que são determinantes para a qualidade do percurso do pedestre. Diversas características são capazes de tornar este ambiente agradável e confortável ao pedestre, como, por exemplo, as dimensões do espaço, a presença ou não de árvores, as condições da pavimentação, quantidade de iluminação no ambiente, opções para se estar, e a presença de comércio e serviços.

Os espaços destinados ao tráfego de pedestres, incluindo idosos, gestantes e portadores de necessidades especiais, devem ser planejados e projetados a fim de maximizar as suas condições de segurança e de conforto ao longo da viagem. A qualidade do deslocamento a pé inclui a continuidade dos trajetos, a atratividade dos percursos e a conveniência, elementos sutis que envolvem vários fatores, a saber: a distância a ser percorrida, a inclinação da via, as condições das calçadas, a retidão da rota e qualquer outro fator que facilite a caminhada. (FRUIN, 1971).

Certas qualidades físicas são necessárias para classificar uma rua como boa, assumindo-se, assim, características importantes de segurança e conforto. Segundo Allan Jacobs (1993) todas as características encontradas por ele e listadas em seu livro *Great Streets* são necessárias juntas.

Para Jacobs (1993) uma rua onde se pode andar com segurança deve haver espaço suficiente que permitam que as pessoas andem em diferentes ritmos, e que sejam seguras principalmente em relação aos veículos. Calçadas e guias são as formas mais comuns de separação e proteção entre pedestres e automóveis. Contudo, os pedestres podem estar fisicamente separados dos veículos, mas não necessariamente as calçadas e guias ofereçam uma sensação de segurança ou tranquilidade. Dessa forma, uma linha de árvores, próximas umas das outras, na linha do meio fio cria uma zona de segurança onde os pedestres se sintam seguros. Também uma faixa de estacionamento entre as faixas de rolamento dos veículos e a calçada cria uma separação segura.

O conforto para o autor pode ser definido por ruas que ofereçam calor ou luz solar quando está frio, e sombra e frieza quando está quente. As pessoas compreendem e respondem ao conforto positivamente e aproveitam mais o caminhar. Como no exemplo do Boulevard Saint-Michel, em Paris, onde as árvores trazem sombra e alívio em dias de sol quente, tornando-o um delicioso lugar para estar, e ainda fornecem alguma proteção contra a chuva, assim como os toldos das lojas.

Para Malatesta (2007) é possível avaliar o quanto uma rua é “caminhável”. A autora se utiliza do termo em inglês *walkability*, que leva em conta características

físicas do espaço destinado ao pedestre, como, por exemplo, espaço útil e nível de segurança. Para tal avaliação são considerados os obstáculos físicos, como muros, hidrantes, postes, latas de lixo, buracos, rampas, etc..

Contudo, cabe avaliar qual a viabilidade do meio de locomoção a pé para a cidade de São Paulo, dada sua extensão, ausência de infraestrutura e poluição – principalmente sonora e do ar. Esses fatores são determinantes para a escolha do meio de transporte, entretanto, deve-se acrescentar como determinante as condições físicas da cidade, as necessidades da população e renda.

O conforto e segurança também remetem a qualidade da construção das calçadas, pois é o local específico por onde o pedestre caminha. O pavimento deve ter material adequado e estar sempre regular, sem apresentar buracos ou inclinações; sem que haja obstáculos no meio do percurso como bancas de jornal ou algum mobiliário urbano locado de forma inadequada, métodos que evitam quedas e pequenos infortúnios.

A segurança também pode ser relacionada tanto com a ocorrência de crimes e violência com os pedestres, como com acidentes entre pedestre e veículos. Para a primeira questão a boa iluminação se mostra como importante solução, aumentando a sensação de segurança por permitir a maior visibilidade no espaço. Outros mecanismos são manter o ambiente público cheio de vida, com pessoas transitando e também com variedade de comércio e serviços, que representa os “olhos da rua” (GEHL, 2013), que são as pessoas presentes que ao verem as atividades que ocorrem no espaço acabam por garantir a segurança dele. No segundo caso, sobre os acidentes, o percurso do pedestre deve conter mecanismos de engenharia de tráfego que assegurem a segurança do pedestre, como, por exemplo, avanço nas calçadas em cruzamentos e boa iluminação para que o pedestre veja o automóvel e o motorista possa visualizar o pedestre a partir de grande distância.

O Código de Trânsito Brasileiro – CTB – também rege leis que assegurem o pedestre. No Anexo I do CTB é incorporado ao trânsito em geral a circulação de pedestres nas calçadas e acostamentos. E, por isso, é direito dos pedestres poder caminhar com segurança, também nas calçadas. Mesmo que possa parecer estranho que tenha que estar presente como forma de lei a segurança das pessoas que transitam a pé, o CTB alerta para a responsabilidade maior do condutor de que ele pode causar sérios danos a si e a terceiros, e ainda que mesmo que errado, o pedestre não deve ser atropelado.

O Art. 1o do CTB determina que o novo código se aplique ao trânsito de qualquer natureza nas vias terrestres, esse trânsito inclui pessoas, pois o trânsito é por definição a utilização das vias por pessoas, veículos e animais. A via é aquilo que compreende não só a pista, mas também a calçada, o acostamento, ilha e canteiro central. O fato é que todos nós temos a condição de pedestre intrínseca em nossas vidas, pois quase todos podem andar a pé. Os que têm necessidades especiais, decorrente de deficiências sensoriais, mentais ou motoras, mesmo que reduzam a mobilidade não deixam de ser pedestres. O pedestre se diferencia do condutor e passageiro pela introdução da motorização. No caso de conflitos entre pedestres e motoristas, mesmo que os pedestres sejam os causadores, devido à desobediência à sinalização ou a sua ignorância e incompetência, espera-se que os condutores evitem o atropelamento.

2.2.2. Organização dos fluxos

A organização dos fluxos na eficiência urbana tem relação direta com a rapidez com que eles acontecem para os diferentes meios de transporte. O desejo da população de que se eliminem os congestionamentos e obstáculos que se interpõem a seu trânsito livre, confortável e seguro é simplesmente pelo fato de querer e necessitar de mais mobilidade, assim para ter acesso a mais produtos, serviços e atividades desejados. A melhor organização dos fluxos acarreta em maior mobilidade, que por sua vez aumenta a acessibilidade.

Nas cidades congestionadas e de difícil circulação é preciso que se viabilize o aumento da acessibilidade, passo importante para uma melhor condição de vida nas cidades. Porém, o grande impasse em aumentar a acessibilidade é aumentá-la sem que se aumente a motorização das pessoas. Contudo, a motorização pode, em muitos casos, ser mantida, ou até mesmo reduzida, por meio de melhorias na qualidade de trânsito, dos transportes públicos e, acima de tudo, revendo-se o uso e a ocupação do solo.

Sendo o foco deste trabalho o deslocamento do pedestre, que executa atividades no espaço público, e assim tem necessidades específicas da velocidade que transita na cidade, para que se amplie sua mobilidade, deve haver melhores condições de circulação.

A taxa de mobilidade é aquela que mede o número de viagens realizadas por dia por uma pessoa. A partir de pesquisa do Metrô (2007) sabe-se que a população de maior renda tem taxa de mobilidade superior a da população de renda mais baixa, em virtude do uso de meios de transporte mais rápidos, como o automóvel particular. Entretanto, em relação ao deslocamento a pé, todos o executam com mesma velocidade, o da caminhada. Portanto, é um modo de deslocamento democrático.

Independentemente da classe social o pedestre realiza tarefas a pé na rua a fim de economizar tempo, dada a imobilidade em se deslocar com transportes motorizados. A economia de tempo que pode ser alcançada a pé depende dos tipos de atividades que irão ser executadas. Como, por exemplo, compras necessárias, que são aquelas indispensáveis para a sobrevivência, são executadas normalmente despendendo de tempo mínimo, enquanto as compras realizadas por prazer não têm tempo exato para acontecer.

2.2.3. Custo

Para uma maior eficiência urbana os custos totais devem ser os menores possíveis, que são todos aqueles que influenciam de alguma maneira nas atividades diárias da vida urbana. O custo do tempo, somado ao custo do deslocamento, mais o custo do bem material também são itens que auxiliam a mensuração da eficiência. A uma distância dita econômica que pode interferir na eficiência para a realização das atividades urbanas. Ou seja, o tempo que gastamos mais o custo de transporte para a realização de uma atividade são parâmetros a considerar para a decisão entre realizar uma atividade distante e mais barata de outra mais próxima e mais cara. Esta discussão sobre distância econômica explica porque as compras em lojas de conveniência são mais caras do que as realizadas em supermercados ou grandes lojas. Pois, a conveniência, que nos poupa tempo, tem a economia de tempo rebatida no custo do bem. (VARGAS, 2001)

Os locais como as estações de Metrô e terminais de ônibus, que são polos geradores de fluxos, ou seja, apresentam grande concentração de pessoas, assim,

estimula uma maior quantidade de estabelecimentos comerciais a se estabelecerem. Em razão dessa aglomeração de estabelecimentos há uma maior concorrência entre eles, o que gera redução dos preços, tornando-os mais justos.

2.3. Economizar tempo para gastar tempo

Os três componentes explicitados anteriormente traçam as bases de eficiência urbana, que pode ser resumida como: economizar tempo para gastar tempo.

A sociedade moderna é atualmente bombardeada por convites de eventos sociais, atividades culturais, ou possibilidades de experimentar novas experiências, impulsionado pelo avanço das tecnologias e redes de comunicação em massa. Tendo em vista essa sociedade, é evidente que se busca cada vez mais tempo para se gastar com atividades opcionais, principalmente as que resultem num crescimento próprio ou em prazer, como atividades de lazer e compras hedônicas.

Entretanto, para se conseguir tempo para gastar em algo novo é preciso economizar tempo com outra atividade. Cada vez menos valorizadas, as atividades do dia a dia são o alvo dessa busca da economia de tempo. Já que atividades obrigatórias como trabalho, estudos e saúde têm (normalmente) quantidade de horas fixa para serem realizadas, são, principalmente, as atividades relacionadas a compras ou serviços que terão seus tempos de execução diminuídos.

Importante definir que, as atividades de compras que são suprimidas são aquelas relacionadas às compras de produtos para a sobrevivência, relacionada na categoria de compras obrigatórias por Vargas (2014).

A compra de produtos para a sobrevivência compreende principalmente os produtos de alimentação, o qual no passado, não muito distante, era de necessidade de uso e de compra cotidiana. Contudo, orientado pelo 'tempo rápido' (CACHINHO, 2010), por avanços estabelecidos na conservação dos alimentos, e também pela mudança do papel da mulher na sociedade (VARGAS, 2014) esses produtos perdem suas aplicações no dia a dia. O que se altera são as formas de preparo dos alimentos, que aliados a novas tecnologias e as compras de itens de conforto, economizam tempo na cozinha, mesmo que não tenha sido deixado de consumi-los todos os dias. Além disso, dadas as distâncias percorridas na cidade entre trabalho e casa, comer em restaurantes na hora do almoço passa a ser corriqueiro.

A compra de produtos alimentícios também se mostra cada vez maior nos tipos de empreendimento chamados por Cachinho (2010) de *one stop shopping* e os *self-service*, que possuem horários amplos de atendimento e estão normalmente implantados em eixos de grande acessibilidade, sendo representados por hipermercados e lojas de conveniência abertas 24 horas. Esses estabelecimentos além de facilitarem as compras por possuírem todos os produtos em um mesmo centro de compras (caso do hipermercado), também atendem as necessidades de uma sociedade que quer encontrar de tudo a qualquer hora, em horários mais flexíveis.

O atual comportamento da população é de minimizar os esforços e ter mais opções, o que se reflete num melhor aproveitamento do cotidiano.

2.4. O tempo e o comércio

“O tempo torna-se o ‘tempo-mercadoria’ (tempo de compra e venda, tempo comprado e vendido). A rua regula o tempo além do tempo de trabalho; ela o submete ao mesmo sistema, o do rendimento e do lucro. Ela não é mais

que a transição obrigatória entre o trabalho forçado, os lazeres programados e a habitação como lugar de consumo” (LEFEBVRE, 2008, p.76).

Conforme Lefebvre (2008) na sociedade capitalista o tempo é algo que se pode obter através do dinheiro, pela compra. Ter mais tempo no dia a dia é um elemento que os cidadãos que vivem na metrópole buscam através de artifícios do setor terciário.

Para Vargas (2001) o setor terciário pode ser definido como aquele que incorpora atividades que não produzem nem modificam objetos físicos (produtos ou mercadorias) e são finitos ao momento em que ocorrem. Pode ser dividido em categorias de acordo com a função exercida. Compreende, portanto, não apenas o comércio varejista e atacadista, mas também a prestação de serviços, as atividades de educação, cultura, lazer, turismo, profissionais liberais, sistema financeiro, administração e marketing, etc..

A vida na cidade é multifacetada, sujeita a muitas tomadas de decisão no dia a dia. As atividades que exercemos na cidade, de caráter necessário ou opcional, são responsáveis pela vivência de cada indivíduo no espaço público, dado o tempo que é gasto para realizar cada uma delas.

Sob o ponto de vista do caminhar na cidade de São Paulo, a partir dos dados da pesquisa OD de 2007 (METRÔ) que aponta o número de viagens realizadas a partir da motivação da viagem, podemos relacionar como atividades necessárias dentre as listadas: trabalho, com 3.377 viagens; educação com 7.252 viagens; e saúde, com 204 viagens.

Essas atividades são elegidas como necessárias, pois não há alternativa se não executá-las no dia a dia, não há opção, elas devem acontecer sob qualquer condição física ou social. Portanto, pouco sofrem influência do meio externo, ou seja, ocorrerem com a mesma intensidade em ambiente físico de alta qualidade ou em ambiente físico de baixa qualidade. (GEHL, 2013)

Por sua vez, as atividades relacionadas como opcionais, ocorrem em maior quantidade em ambientes bem qualificados. As atividades opcionais, diferentemente das obrigatórias, ocorrem com base nos desejos das pessoas, tanto em fazer o que gostam como de se relacionarem com outras pessoas a partir de um contato social mais estreito. Tais atividades representam principalmente contatos sociais e atividades de lazer, que na cidade de São Paulo representam 450 viagens por dia. (METRÔ, 2007)

Deste ponto de vista, pode-se afirmar que a vida urbana é dramaticamente influenciada pela qualidade do espaço público (GEHL, 2013). A partir da utilização, apropriação e vivência do espaço público, há, portanto, trocas, de caráter social ou mercadológico.

Caso estejam realizando atividades opcionais, “os pedestres ficam tentados a parar para apreciar o tempo, os lugares e a vida na cidade, ou as pessoas saem de seus edifícios para ficarem no espaço urbano” (GEHL, 2013), ou seja, as pessoas querem e gastam seu tempo em atividades que não são obrigatórias.

Por sua vez, as atividades de compras, apontadas na pesquisa OD do Metrô, responsáveis por 453 viagens por dia, contêm as duas características das atividades exercidas na cidade, podendo ser obrigatórias ou opcionais.

Para Heliana C. Vargas (2014) as compras de caráter opcional, nada mais são que algo hedônico, ou seja, que visa o prazer no ato de comprar um bem material, indiferentemente se para si ou para outra pessoa. Portanto, a autora setoriza as compras hedônicas em outros quatro tipos de motivações: “as compras para

demonstração de afeto e amor; as voltadas para o reconhecimento social; as que se apresentam como uma forma de recreação e lazer; aquelas que envolvem a possibilidade de gastar para economizar.” (VARGAS, 2014, p.2).

Qualquer das motivações relacionadas às compras hedônicas não são realizadas por obrigação, ou seja, o ato de comprar vai trazer uma satisfação pessoal a quem compra, livrando o sujeito de aprisionamento com o tempo. Nesta condição de compra, está empregado o conceito de ‘tempo lento’ de Cachinho (2010).

O tempo lento ao qual o autor se refere está ligado “seja a população local, seja a turistas, esses ‘viajantes fora do tempo e dos espaços’ como lhes chamou Jorge Gaspar (1989), que nas esplanadas por breves momentos, medidos em longas bebidas, saboreiam o tempo que passa imaginando outros tempos.” (CACHINHO, 2010, p.3-4)

O outro grupo de compras colocado por Vargas (2014) é o de compras obrigatórias, que é composto por três motivações: “a necessidade de sobrevivência; a busca por itens de conforto; e as que visam a realização de negócios futuros” (VARGAS, 2014, p. 2).

Na contra mão do “tempo lento” estão as compras voltadas para o conforto e da realização de negócios futuros. O “tempo rápido” está representado na sociedade atual pela realização da instantaneidade, ou seja, o indivíduo-consumidor busca adquirir objetos, produtos e serviços que lhe possibilitem diminuir o tempo gasto com as atividades domésticas e do trabalho, com a única finalidade de dispor de mais tempo livre para dedicar a outras atividades, que lhe tragam satisfação pessoal. (CACHINHO, 2010)

Da mesma forma que os produtos de conforto, como por exemplo, um eletrodoméstico, representam na vida cotidiana a aceleração do tempo, a própria compra do item é uma possibilidade do “tempo rápido”, pois por se tratar de produtos de custo elevado, a escolha do produto requer pesquisa de preço, efetuada em sua maioria através de buscas pela internet. Por sua vez o estabelecimento escolhido para efetuar-se a compra está sob influência de um princípio básico para a localização varejista: acessibilidade, através de vias e meios de transporte (VARGAS, 2001).

Outra consequência do aumento da velocidade em nossas vidas é a sensação de estar sempre sem tempo, e ser incapaz de aproveitar todas as opções de lazer e encontro. Nessa busca de se tirar pleno proveito da vida que se o indivíduo passa a investir mais em si mesmo, a fim de retardar a passagem do tempo e prolongar a vida (CACHINHO, 2010). Observa-se a expansão do mercado de saúde e do de serviços pessoais ligados a beleza .

A sociedade brasileira atual espera que suas necessidades sejam supridas imediatamente, em tempo real. “Ao contrário do provérbio americano que afirma que o tempo é dinheiro, hoje pode dizer-se que o dinheiro permite ganhar tempo.” (CACHINHO, 2010, p.8). Isto posto, pode-se observar que ao mesmo tempo que se acelera o ritmo da vida na procura de lucro e conquista de bens materiais, mais valor é dado ao tempo de lazer.

Somente em relação às atividades de lazer a qualidade física do ambiente impõe alguma influencia no local. Os espaços apropriados onde ocorrem esses tipos de atividades levam as pessoas a gastarem mais tempo naquele espaço e, por sua vez, a permanência é positiva à vida da cidade e também às atividades comerciais.

A noção de eficiência urbana, que não se esgota aqui nestas reflexões, conduz à necessidade de verificação destes processos no âmbito do espaço urbano. Para se aprofundar nesta questão o primeiro aspecto a ser investigado refere-se ao entendimento do comportamento do pedestre na sua interface com os meios de locomoção na cidade de São Paulo, seguido pela compreensão da dinâmica urbana no entorno de estações e terminais de ônibus como será visto nos próximos capítulos.

2. Considerações finais

O trabalho identificou uma relação simbiótica entre as demandas dos usuários que se utilizam das estações de metrô e terminal de ônibus e a forma como as atividades de comércio e serviço se organizam e se distribuem espacialmente. Esta condição mostra que isto é resultado da busca da eficiência urbana, conforme definida, que visa maior conforto e segurança, maior rapidez de execução das tarefas e redução dos custos totais, para o usuário/consumidor.

Em relação à eficiência urbana esses itens favorecem o pedestre em suas atividades de consumo e abastecimento necessárias, dentre elas, principalmente a de produtos para a sobrevivência. As compras necessárias devem acontecer de qualquer maneira, entretanto, quando ligadas aos princípios de eficiências definidos neste trabalho, ocorrem de maneira que se gaste menos tempo para executá-las, portanto, tem-se mais tempo para gastar com as atividades hedônicas. Portanto, essa categoria de compra acontece próxima ao local de trabalho ou da casa, e como demonstra o trabalho, próximo às estações de transporte público.

Quanto aos custos, identificamos que para a maior eficiência o custo do tempo, mais o custo do deslocamento, mais o custo do bem material são avaliados numa balança ao se efetuar uma compra, dada uma distância dita “econômica” que pode interferir na eficiência para a realização das atividades urbanas. Ou seja, o tempo que gastamos mais o custo de transporte para a realização de uma atividade são parâmetros a considerar para a decisão entre realizar uma atividade distante e mais barata de outra mais próxima e mais cara. Esta discussão sobre distância econômica explica porque as compras em lojas de conveniência são mais caras do que as realizadas em supermercados ou grandes lojas. Pois, a conveniência, que nos poupa tempo, tem a economia de tempo rebatida no custo do bem.

Decorrente do exposto no restante do trabalho, verificamos como a velocidade do tempo muda, e hoje está mais rápida do que quando nossos antepassados caminhavam na cidade entre os bondes. Como consequência do aumento da velocidade em nossas vidas, atualmente, temos a sensação de estar sempre sem tempo, e ser incapaz de aproveitar todas as opções de lazer e encontro. Nesse sentido, a busca pelo pleno proveito da vida leva o indivíduo a investir mais em si mesmo, a fim de retardar a passagem do tempo e prolongar a vida.

Ganhar tempo reflete na melhora da qualidade de vida da pessoa, perdendo menos tempo no trânsito e no desconforto do transporte público, resultando em menos estresse, e, portanto, na melhora da qualidade de vida dela, numa sociedade em que cada vez mais se procura a redução do tempo gasto com obrigações, em favor do tempo livre.

Por fim, o tempo é um bem precioso, participando ativamente do conceito de eficiência aqui delineado, traçando aspectos das nossas vidas, no campo das trocas afetivas e comerciais. Portanto, o que temos aqui apresentado mostra o como a

sociedade contemporânea se utiliza dos artifícios disponíveis no setor terciário para melhorar a sua vida através da troca: economizando tempo para gastar tempo.

3. Referências

BRASIL. **Código de Trânsito Brasileiro e Legislação Complementar** - 1ª edição. Brasília: DENATRAN, 2008.

CACHINHO, Herculano. **Dos regimes do tempo no comércio da metrópole contemporânea**. III Colóquio Internacional de Comércio e Cidade. São Paulo: FAUUSP, 2010.

FERRAZ, Antonio; TORRES, Isaac. **Transporte público urbano**. São Carlos – Rima Editora: 2004.

FRUIN, John. **Designing for pedestrians: a level-of-service concept**. Highway Research Record, 1971.

GEHL, Jan. **Life Between Buildings: using public space**. Washington: Island Press, 2011.

_____. **Cidade para pessoas**. São Paulo, Perspectiva, 2013.

JACOBS, Allan B. **Great Streets**. MIT, 1993.

LEFEBVRE, H. **A revolução urbana**. Belo Horizonte: Ed. UFMG, 2008

MALATESTA, M. E. **Andar a Pé em São Paulo - O Modo de Transporte Essencial**. Dissertação de Mestrado. São Paulo: Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo, 2007.

METRÔ, Companhia do Metropolitano de São Paulo. **Pesquisa Origem Destino**, 2007

VARGAS, Heliana Comin. **Espaço terciário. O lugar a arquitetura e a imagem do comércio**. São Paulo: SENAC. 2001.

_____. **Comércio e Cidade: Dinâmicas da Motivação, do Tempo e do Lugar**. Palestra de encerramento do Seminário Gestão do Tempo e Apropriação da Cidade. Lisboa: Instituto de Investigação Interdisciplinar, 06/11/2014

VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara. **Transporte urbano, espaço e equidade: análise das políticas públicas**. São Paulo: Annablume, 2001.