

## **Mobilidade ou imobilidade? Eis o dilema.**

Ms. Arq. Prof. Ada Castro

CET / SP – Companhia de Engenharia de Tráfego de São Paulo – R. Br. de Itapetininga, 18 – CEP 01042-000. São Paulo – SP, Tel: (11) 3030.2021, correio eletrônico: adac@cetsp.com.br

### RESENHA

Ao se criar novas discussões sobre as formas que os espaços urbanos estão sendo discutidos, em especial à mobilidade e as novas propostas apresentadas, nas mais diversas esferas e potencialidades, este artigo busca a retomada de fatores teóricos e históricos para melhor compreender estas questões.

### PALAVRAS-CHAVES

Mobilidade; Planejamento Urbano; Transporte; Sustentabilidade

### INTRODUÇÃO

Muito se tem falado em mobilidade, transporte sustentável e sistemas alternativos de locomoção, mas até quando vamos deixar as questões históricas de lado para entender o atual panorama existente nas cidades, sejam elas grandes, médias ou pequenas?

Ao se pensar nas novas estratégias urbanas, nota-se que, infelizmente, têm-se deixado de lado os princípios utilizados para o desenvolvimento das cidades, fator este que em geral estagna o livre acesso de um ponto ao outro das cidades.

A intensão neste artigo, não é dar receitas de como minimizar as questões de mobilidade urbana, e tão pouco promover debates acalorados do que se pode ou não utilizar como soluções milagrosas para esta ou aquela situação, e tão pouco estabelecer regras parametrizadas. Muito ao contrário, e na verdade procurar fazer um resgate de alguns conceitos teóricos e historicistas, que infelizmente estão sendo deixados de lado ou esquecidos, no momento de se pensar as novas estratégias e planos para as cidades ou parte delas.

Tendo como base alguns autores, busquei este resgate de forma sucinta, não desviando do foco inicial, que é a questão da mobilidade urbana, foco da maioria das discussões em pauta atualmente nas redes sociais, academia e setores políticos.

### DIAGNÓSTICO

Não existe nada mais aterrorizante, do que sair atrasado, e ao dobrar a esquina se deparar com o famoso trânsito do horário de pico, e: tudo parado.... Diante do fato sempre nos vêm a raiva e o pensamento do caos em que a cidade se encontra. Mas, até que ponto vamos continuar criticando situações de trânsito caótico, da falta de respeito no trânsito e no transporte, ou ainda sobre o elevado número de veículos que circulam pelas cidades? Não há uma resposta muito precisa a esse respeito, mas se realizarmos uma breve reflexão de um passado, não muito distante talvez possamos encontrar algumas pistas. Citemos o caso do crescimento automobilístico e de transportes da cidade de São Paulo, onde pode ser verificado que o tal do caos que vivem seus habitantes hoje, é nada mais que fruto de algumas políticas e proposições urbanísticas, além do interesse por parte de alguns empresários, dos mais diversos setores, como por exemplo. Mas será que essa afirmativa que tanto a mídia quanto alguns autores gostam de defender é a mais fiel ao que está acontecendo de fato?

A história do planejamento urbano no Brasil está muito atrelada à história do transporte, desta forma pode-se verificar algumas das respostas a que tanto buscamos ou, confirmar. Vale a pena realizar este resgate.

A estruturação do tecido urbano das cidades brasileiras atende à estruturação imposta pelo nosso colonizador, Portugal, que teve a princípio a malha mediterrânea e as regras urbanísticas romanas, porém conforme estudos de Teixeira (2012), tanto as cidades portuguesas quanto as fundadas por eles, possuíam uma certa flexibilidade no momento das suas implantações e crescimentos, não seguindo à risca o estabelecidos nestes tratados urbanísticos, levando-se muito em consideração fatores como: topografia, aspectos religiosos e econômicos, segurança (neste caso militar, criando e ampliando as muralhas ao redor das cidades) e por fim sociais.

Le Goff (1998) destaca, que cada vez mais as cidades contemporâneas tem se parecido com as cidades medievais, fazendo uma relação entre as principais concentrações populacionais e as aglomerações periféricas, impondo assim a noção de civilização às cidades e rusticidade ao campo. O que difere as cidades contemporâneas das medievais, é que as atuais possuem uma característica policêntrica, o que era raro acontecer nas cidades medievais, havendo uma necessidade em se repensar as formas de deslocamentos.

Em todas as cidades, verificamos a importância da circulação, não somente de sua população, mas também das mercadorias que as abastecerão ou que serão encaminhadas a outras, através dos mais distintos modos de transporte, público ou privado, e cada qual dentro de uma malha estruturadora, que na maioria das vezes são regrados pelo parcelamento do solo, conforme enfatiza Rodrigues, 2010.

Mas até que ponto os encarregados de estruturar as cidades se percebem destes fatos e fazem com que eles sejam pensados nos novos planos e estratégias? Por que ao se pensar a mobilidade nas cidades nos concentramos em um ou dois modais e nos esquecemos da infraestrutura para comportar a toda uma dinâmica que será instalada ali? Será que estamos realmente pensando na memória de nossas cidades ou em uma questão mais política e de interesse individual, mascarada de coletiva?

## PROPOSIÇÕES E RESULTADOS

Até então muito se tem falado em tecido urbano, mas em linhas gerais o que isso quer dizer? A explicação encontrada, de forma sintética e clara, trata-se de uma sobreposição de várias estruturas, nos mais diferentes níveis, e cada qual realizando as articulações entre si, conforme a necessidade das cidades, como por exemplo: o sistema viário, que possui como papel o movimento e a distribuição; o parcelamento do solo, que define as questões de uso do solo, podendo ser privado ou público; e, das edificações, estas por sua vez de abrigar e acomodar as mais diferentes atividades (PANERAI, 2013).

Se nas cidades antigas estas estruturas estão bem definidas e se integram de forma coesa com o tecido urbano, por que nas cidades contemporâneas esta prática vem sendo cada vez mais difícil de acontecer? Novamente, citando Panerai, o autor, assim como outros, defende a tese de que a vida cotidiana das cidades não podem estar desassociadas do tecido urbano, e que a relação que existe hoje para com o automóvel é tal, que estes são praticamente onipresentes, nos tornando incapazes de nos ajustar à falta deles, em especial nas cidades mais novas. Já nas mais antigas, por conta de medidas regulamentadoras este fato é moderado, fazendo com que a presença do automóvel deixe de ser conflitiva.

Na prática, em nossas cidades sabemos que deixar o automóvel para exercitar outros modais, infelizmente, tem se tornado uma prática quase que impossível de ser feita. Primeiro que não existe uma cultura em nossa sociedade para estabelecimento de novas práticas, basta ver as recentes experiências quanto ao uso das bicicletas em São Paulo. A população na sua maioria concorda que se deva estimular o uso deste tipo de veículo, porém, se contradiz quando a vaga de estacionamento na rua ou mesmo uma faixa de rolamento, são

substituídos para dar um novo uso e segurança aos usuários desta modalidade, ainda mais se for em bairros com alto índice de adensamento comercial.

Por falar em medidas regulamentadoras e na legislação de parcelamento do solo, vale lembrar que, em geral, estes dispositivos estão associados à estruturação dos lotes, quanto ao seu formato, tamanho, necessidades, podendo ou não passar por um processo de desmembramento ou junção, conforme a necessidade de uma determinada época, ou circunstância política ou ainda uma questão de interesse financeiro, mas quanto à malha viária que compreende estes lotes? Eles também irão sofrer com estas intervenções, porém o seu tamanho e capacidade para receber o acréscimo desta nova proposta, não.

Este é um dos principais entraves encontrados na mobilidade urbana atualmente, que muitas vezes são minimizadas através de medidas paliativas, onde se esquecem os fatores históricos urbanísticos do bairro e muitas vezes da cidade, onde será impactado. Neste caso, temos como por exemplo, a implantação das ciclovias, atualmente, e no passado, não muito distante, os corredores de ônibus.

Não que o incentivo da busca de novos modais seja algo ruim para a mobilidade nas cidades, ao contrário, essa busca deve ser sim incentivada, mas não da forma que vem acontecendo, muitas vezes com um apelo político, onde este ou aquele partido que está ou esteve no poder fez ou irá fazer, como se fosse uma bandeira para arrecadar novos votos ou até mesmo verbas para as cidade. Deve ser sim, uma preocupação constante, para com a melhoria das condições de vida dos seus cidadãos, independente de condições, físicas, sociais, econômicas e culturais, como ocorre em alguns países.

A questão aqui, não fica apenas nas limitações geográficas nas cidades, como topografia, vias largas de uso exclusivo de modais rápidos, ou estreitas, onde apenas um ou dois veículos podem passar, ou simplesmente de uso exclusivo de pedestres, como são os calçadões; mas é bem mais abrangente, permeando os princípios culturais e até mesmos saber como buscar fazer com que as práticas tão usuais de uma população seja mudada, na maioria das vezes de forma radical, porém sem prejudicar o seu direito de ir e vir.

Se engana quem pensa que a solução é a implantação discriminada, deste ou daquele modal, sem levar em conta a história e as necessidades desta ou daquela comunidade, em prol de uma ou duas vontades individuais. Se estas propostas tiverem a participação popular, aliadas na percepção e planejamento da cidade, ou partes dela, a implantação destes modais pode ser realizada de forma mais agradável e melhor assimilada pelos usuários, além de ser bem aceita pela maioria.

Tendo como parâmetros a cidade de São Paulo, realizando um breve retrospecto de sua historiografia, podemos verificar que é quase a mesma de muitas outras cidades brasileiras, que teve como característica morfológica, sua formação a partir de um núcleo central interligando aos diversos outros menores, sendo todos eles formados por espaços e edificações religiosas e governamentais, tendo como acesso pequenas e estreitas vias, as chamadas estradas e caminhos, que em vários casos se aproveitavam dos já existentes utilizados pelos indígenas, como relata o professor Nestor Goulart dos Reis em seus livros.

Rolnik nos faz um outro resgate quanto as primeiras legislações que regiam quanto dos limites mínimos das edificações e das vias, tudo isso herança que temos até os dias atuais, e que não devem ser descartados, pois como citado anteriormente, fazem parte da história do desenvolvimento e cultura de uma cidade.

Se hoje possuímos inúmeras ruas estreitas e que dificultam a circulação e mobilidade dos diversos modais atuais, temos que ter em mente que para a época em que foram concebidas, estes problemas também existiam, porém em número menor que atualmente, como podemos verificar em relatos de alguns romancistas, como Machado de Assis, Lima Barreto entre outros. Hoje nos deparamos com uma nova realidade, a população é bem maior que a da época da formação das cidades, os modais são em número bem maior, tanto na diversidade quanto na quantidade, as necessidades cada vez mais crescentes da população,

porém as infraestruturas se mantem as mesmas desde a formação dos bairros e das cidades, o que dificulta e muito a aplicação de alguns dos planos desenvolvidos pelas atuais gestões públicas.

Pontualmente são realizados os planos de melhorias, planos estes que pode ser percebido que não existe uma conexão para com o restante da cidade, ou se existe não são aplicados, muitas vezes por conta da falta de verbas ou administração, o que dificulta mais ainda, ou cria outros entraves maiores na gestão da mobilidade nas cidades, criando as famosas situações: ligando o nada a lugar algum.

Voltando a historiografia da cidade de São Paulo, podemos notar que a mesma passou por vários projetos de melhorias, podendo ser citados alguns, como: plano de melhorias de Prestes Maia, projetos parcialmente implantados de Figueiredo Ferraz; os complexos viários desenvolvidos nas administrações públicas de Paulo Maluf entre outros tantos. Planos estes que em muitos casos auxiliaram no deslocamento da população, com a criação dos grandes eixos viários, porém se esquecendo de como os pedestres fariam para transpor estas cicatrizes, estes rasgos promovidos nas cidades, dividindo vários bairros ao meio e, apagando uma boa parte da memória histórica e cultural desta população.

Se houve um planejamento para que estas obras fosse realizadas, sim houve, porém nem sempre se levou em conta as questões sociais, culturais e históricas que alí estavam implicadas, por que, qual o real motivo? Vale lembrar que eles foram desenvolvidos em um período que o país tinha como foco o desenvolvimento industrial, e que a indústria automotiva possuía um grande interesse, em especial.

Hoje a palavra de ordem é sustentabilidade, por conta disto podemos perceber que, por parte de alguns profissionais, a preocupação com o resgate é muito forte, mas os interesses políticos e da indústria infelizmente ainda se mantém muito fortes, proporcionando a aplicação de novos planos mal resolvidos ou parcialmente implantados, para apenas informar que os poderes públicos estão atingindo as metas propostas em campanha, ou por simplesmente para dizer que fazem parte desta mobilização mundial.

## CONCLUSÕES

Conforme relata Teixeira (2012), não devemos nos esquecer qual é a relação existente entre as mais diversas situações culturais, econômicas e sociais que a mudança em que o espaço urbano está prestes a receber, independentemente de sua escala, é que no passado existia uma base estrutural sistematizada, e que está também deve ser levada em conta, o que em muitos casos, infelizmente não ocorre, ocasionando desta forma uma certa desarticulação entre estes novo espaço proposto para com o restante do tecido urbano, perdendo em muitos casos a fluidez e a continuidade tanto para com o redor da intervenção, quanto para o conjunto morfológico da cidade.

Fator este que muitas vezes, se não quase sempre, quebra a herança e raízes de uma determinada localidade, em prol de uma necessidade, que muitas vezes não é muito bem pensada ou planejada de forma adequada. Percebe-se uma tendência nesta descaracterização, onde podemos ver que onde antes existia uma via significativa hoje existe apenas uma área de passagem rápida chamada de avenida expressa ou algo parecido; a estruturação de quadras e bairros inteiros deixam de existir em sua função original, para dar espaço a situações e funções não definidas exatamente.

Nos espaços públicos tão aclamados como as praças e parques, também notamos essa perda de identidade, onde era para ser um lugar para aglomerações populares, seja na forma de recreação ou na forma de manifestações culturais, encontramos um lugar sem funções específicas e sem uma ligação direta para com a vida nas cidades.

O desenho urbano, tão abandonado na sua prática, deve ser retomado, não só para desenvolvimento dos conceitos teóricos dentro da academia, mas também nas práticas

políticas, econômicas e sociais, reestabelecendo assim a relação entre o ambiente edificado e o espaço urbano, entre o público e o privado, nas mais diversas escalas (TEIXEIRA, 2012), proporcionando assim uma maior clareza nas soluções pertinentes à mobilidade independente das necessidades e situações.

Se os planos e obras de melhoria destes “problemas” fossem realizados e resolvidos pensando-se na coletividade, além da criação de programas de conscientização da população, muitos dos problemas acometidos poderiam ser minimizados, não vou dizer que seriam totalmente sanados, pois isto na minha opinião é uma utopia, mas quem sabe um dia podemos viver em harmonia entre as mais diversas situações de locomoção, mobilidade e circulação de pessoas e mercadorias, independentemente dos modais utilizados....., sonhar é preciso.

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

CASTRO, Ada. Polos geradores de tráfego: aplicação e impactos nos empreendimentos residenciais em São Paulo. Dissertação para obtenção do título de Mestre em Arquitetura e Urbanismo pela FAU Mackenzie, São Paulo, 2010.

CECCARELLI, P. (org.) Las incógnitas del tráfico urbano. Barcelona: Gustavo Gili, 1971.

CORTÉS, José M. G. Políticas do espaço: arquitetura, gênero e controle social. São Paulo: Senac, 2008.

FELICE, Massimo di. Paisagens Pós-urbanas: o fim da experiência urbana e as formas comunicativas. São Paulo: Annablume, 2009.

FERRAZ, José C. F. Urbs Nostra. São Paulo: EDUSP, 1991.

GEHL, Jan. Cidades para pessoas. São Paulo: Perspectiva, 2 ed. 2013.

GEHL, Jan. La humanización del espacio urbano. Barcelona: Reverté, 5 ed. 2009.

HOLANDA. Sérgio B. Raízes do Brasil. São Paulo: Cia das Letras, 1995.

LE GOFF, Jacques. Por amor às cidades. São Paulo: UNESP, 1998.

MACIEL, Katia (org). Redes sensoriais: arte, ciência, tecnologia. Rio de Janeiro: Contra Capa, 2003.

MEYER, Regina M. P.; GROSTEIN, Marta D. São Paulo metrópole. São Paulo: IMESP, 2013.

PANERAI, Philippe; CASTEX, Jean; DEPAULE, Jean-Charles. Formas urbanas: a dissolução da quadra. Porto Alegre: Bookman, 2013.

REIS FILHO, Nestor Goulart . São Paulo: Vila, Cidade, Metrópole. 1. ed. São Paulo: Via das Artes, 2004. v. 1.

RODRIGUES, Gustavo P. Vias públicas: tipo e construção em São Paulo (1898-1945). São Paulo: IMESP, 2010.

ROLNIK, R. . Lei e política; a construção dos territórios. Revista do Programa de Estudos Pós Graduados Em História, São Paulo, v. 19, 1999.

ROLNIK, R. ; Klintowitz, Danielle . (I)Mobilidade na cidade de São Paulo. Estudos Avançados (USP. Impresso), v. 25, p. 89-108, 2011.

SEGAWA, Hugo. Prelúdio da metrópole: Arquitetura e urbanismo em São Paulo na passagem do séc. XIX ao XX. São Paulo: Ateliê, 2 ed. 2004.

TEIXEIRA, Manuel C. A forma da cidade portuguesa. São Paulo: UNESP, 2012.