

4 MOBILIDADE E TRANSPORTES

Elsa Pacheco

As cidades são entidades territoriais que, pela elevada e diversificada concentração de actividades, constituem espaço privilegiado para as relações sociais, comerciais, de trabalho, de lazer, entre outras. As cidades são e sempre foram, acima de tudo, locais de troca, de movimento e de oportunidades.

A interacção e o movimento, característicos dos espaços urbanos, remetem para a importância que os sistemas de transportes assumem na construção destas entidades territoriais, a qual se revela em duas frentes fundamentais: pela resposta que dão às necessidades de mobilidade das populações e pelos efeitos que desencadeiam na sucessiva alteração das lógicas de distribuição dos usos do solo urbano. O quotidiano das cidades compõe-se de momentos e lugares distintos, de fruição colectiva ou individual, cujo funcionamento (e até sobrevivência) depende sobremaneira das condições de mobilidade e de acessibilidade das populações. Nesta perspectiva, a resposta equilibrada às necessidades de deslocação constitui a base para o desenvolvimento dos espaços urbanos, uma vez que a mais-valia associada ao transporte desperta lógicas especulativas de localização que promovem a especialização e/ou o aumento da densidade das ocupações. O afastamento entre os locais de residência e os de trabalho, a diversificação dos destinos das deslocações (que cada vez menos se confinam aos tradicionais movimentos pendulares casa-trabalho) e, finalmente, a necessidade de fugir ao frenesim urbano na procura da tranquilidade, são exemplos da complexa teia de decisões individuais que dificultam o entendimento do colectivo e dos padrões de organização do território.

Apostada no aumento da velocidade desde meados do século passado, a modernização dos transportes e das comunicações tem colocado novas questões à compreensão do território, mesclando os modos de vida urbano e rural, devido aos efeitos de uma rápida aproximação. Sempre ao encontro da procura, os avanços tecnológicos e a inovação no domínio dos transportes tiveram o seu palco privile-

giado nas cidades e na ligação entre elas. É aí, portanto, que se verifica uma maior densidade de ocupação por infra-estruturas¹ e modos² de transportes.

A relação entre os transportes e a cidade é tão próxima como paradoxal. De facto, se se considerar que a cidade é sobretudo concentração, poder-se-á dizer que os progressos nas condições de acessibilidade e na mobilidade parecem contrariar a lógica da sua construção, por favorecerem o afastamento entre os diversos locais onde a população desenvolve o seu quotidiano. Depois, se esse é o espaço privilegiado para o movimento e difusão de bens, pessoas e ideias, por via do uso excessivo dos canais de circulação, o congestionamento pode revelar o efeito inverso, ao aumentar a distância-tempo entre a origem e o destino. Finalmente, se a cidade é local de oportunidades, também é verdade que a especulação, muito relacionada com as condições de acessibilidade, pode ser, por si só, factor de segregação no usufruto do território urbano.

A modernização, tão associada aos espaços urbanos, tem-se feito sentir nos transportes pelo ajuste tecnológico às exigências do reduzido tempo de que cada um dispõe no seu dia-a-dia, ou, se se quiser, de encontro à velocidade. A cidade e os transportes têm registos evolutivos muito próximos, porquanto se desenvolvem a par e passo com a distribuição das populações e suas actividades.

Com impactes sociais e económicos positivos e negativos, é de relevar a indiscutível importância que a modernização dos sistemas de transportes tem na promoção da equidade no acesso às oportunidades, tanto nas áreas urbanas, como nas rurais. Porém, a falta de contenção neste domínio, nalguns territórios, tem gerado sentidos de evolução com efeitos menos desejados. O uso banalizado do automóvel é um bom exemplo desta relação entre ganhos e perdas associadas aos transportes: sendo um dos principais responsáveis pelos problemas de circulação, introduziu oportunidades nunca dantes pensadas na vida dos indivíduos, aumentando a mobilidade e as condições de acessibilidade. Acres-

¹ Infra-estrutura de transporte: serve de suporte à deslocação dos diferentes modos de transporte.

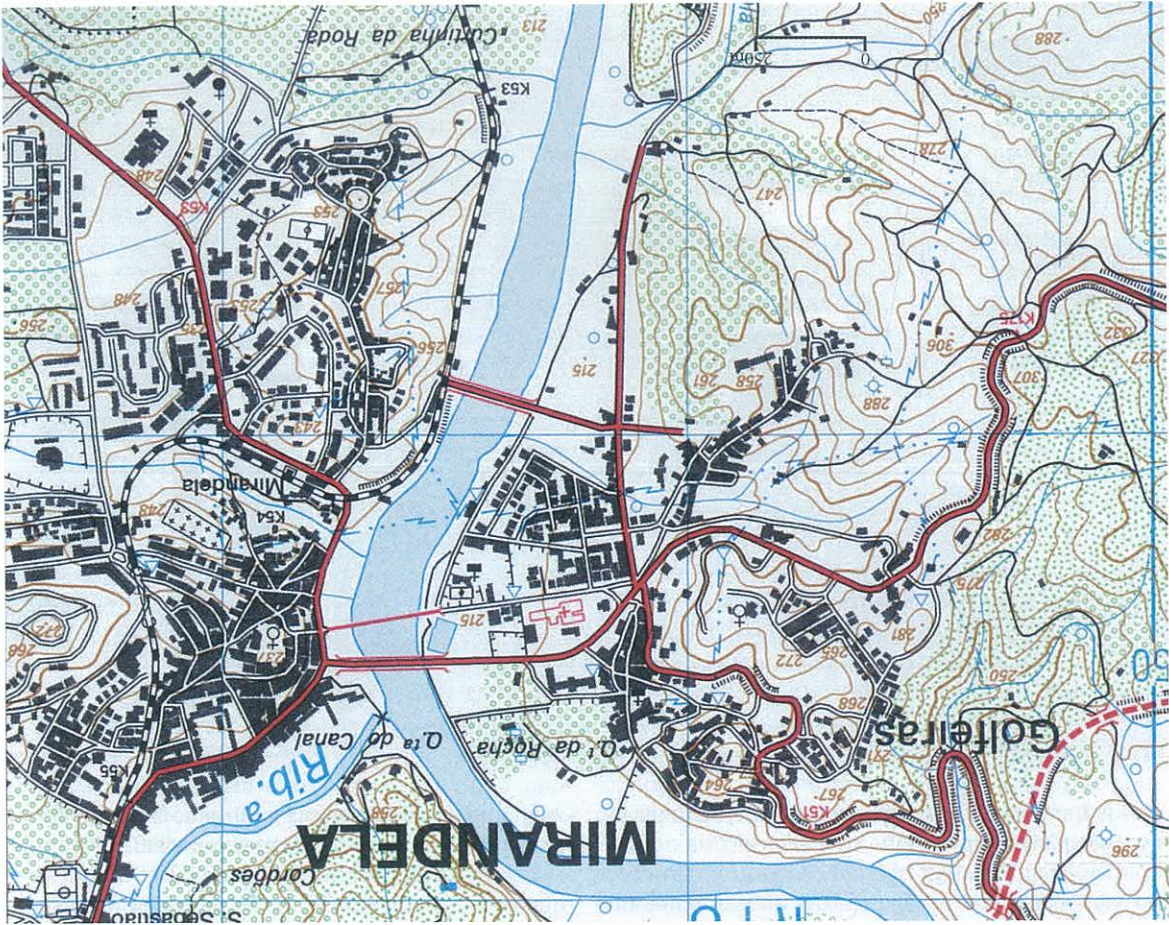
² Modo de transporte: veículo utilizado na deslocação que se desenvolve sobre uma determinada infra-estrutura de transporte.

vo, até porque, estima-se, os custos das externalidades deste modo correspondem a menos de 4% dos que são provocados pelo automóvel (P. Merlín, 1992).

Apesar das melhorias inegáveis introduzidas nas condições de acessibilidade e nos graus de liberdade de individuais, os efeitos do uso desregrado do automóvel são conhecidos desde há algum tempo. Após vários estudos, em 1963 C. Buchanan produziu um importante relatório sobre o «Tráfego nas cidades», no qual vislumbrava para as décadas seguintes cenários de forte pressão na utilização da cidade pelo automóvel caso não se adoptassem medidas eficazes, como a restrição da utilização nos seus espaços centrais ou a construção de estacionamentos de forma racional (G. Vigar, 2002). Infelizmente, muitas destas ideias só recentemente estão a ser usadas como referência para a intervenção. Mesmo reconhecendo que a explicação sobre os sistemas de transportes não se confina a determinar os modos ou infra-estruturas, a abordagem que aqui se apresenta dará particular destaque aos problemas de circulação associados ao automóvel e aos transportes colectivos, por se considerar serem estas as temáticas de maior relevo que marcam a actualidade das cidades portuguesas.

4.1. O (DES)AJUSTE ENTRE A CIDADE E O TRANSPORTE

A importância dos modos e infra-estruturas disponíveis para as deslocações das populações depende da dimensão e dinamismo das cidades, da sua fase



de/para a sustentabilidade do território.

Apontado por muitos como a alternativa mais ajustada às cidades e menos nociva para o ambiente, o transporte colectivo confronta-se com a dificuldade crescente de responder à diversidade dos destinos: hoje vive-se, trabalha-se e descansa-se em mais do que um local. A restrição dos percursos dos transportes colectivos e a flexibilidade/iberdade associada ao automóvel remetem para o modo individual a responsabilidade de muitas das alterações verificadas tanto nas cidades como nas suas envolventias até distâncias de difícil identificação. Pensar no sentido do desenvolvimento harmonioso das cidades passa pela valorização do colectivo de aquisição de uso individual tornou-se, por falta de alternativas, na única possibilidade de efectuar as deslocações, além da componente psicológica associada à visibilidade e promoção social.

A procura do conforto, o aumento da velocidade, dos rendimentos e dos tempos livres, terão contribuído para o desenvolvimento dos modos de transporte individuais em larga escala. De facto, apesar de há cerca de um século se vislumbrarem cenários menos positivos para a circulação nas cidades, só recentemente se têm manifestado preocupações de contenção e de sustentabilidade. A cidade abre as portas ao automóvel, alimentando fontes de poluição, ruído, insegurança, congestionamento, entre outras. De igual forma, se grande parte das colectividades querem abolir o automóvel das suas ruas, pouco têm feito no sentido de cumprir com o princípio de pensar o colectivo urbano de/para a sustentabilidade do território.