

O período de evolução do automóvel como transporte cotidiano correspondeu precisamente ao período durante o qual o ideal da anticidade, nos moldes de um subúrbio, foi elaborado arquitetônica, sociológica, legislativa e financeiramente.

Jane JACOBS

MOBILIDADE E URBANIDADE

- Para Marc Weil, é preciso pensar e organizar, ao mesmo tempo, a *mobilidade* e a *cidade*, pois ambas não podem estar dissociadas; elementos interacionais, ao mesmo tempo complementares e concorrentes, elas fazem sistema. A cidade condiciona as formas de mobilidade, como as condições de mobilidade influem sobre a cidade.
- Duas culturas expressam nas cidades a “concorrência” cidade e mobilidade; o “funcionalismo” do engenheiro e o “culturalismo” do urbanismo; o funcionalismo pensa a mobilidade; o culturalismo pensa a cidade. Pensam sem conexão. Para o engenheiro a questão da mobilidade é uma questão de ajustar a demanda à oferta de meios de circulação, o que encerra a questão apenas no seu universo técnico. É a instalação de equipamentos e tecnologias externas sobre a cidade; a relação mobilidade e cidade (por exemplo, a morfologia urbana), essa sim uma relação chave no caso, é desconsiderada. Um exemplo paradigmático para nossa cidade: o Plano de Avenidas de Prestes Maia e Ulhôa Cintra. Eis o pensamento de Prestes Maia: “*Circulação. Devem antes de tudo, as ruas e as praças satisfazer às necessidades do movimento da cidade, de maneira a mais perfeita; é essa sua missão primordial. Deve para isso começar o planejador de uma cidade, ou bairro, por estabelecer as verdadeiras correntes de circulação, tanto as presentes como as que o futuro permite prever. Dessas, as principais são sempre as que conduzem do centro aos subúrbios e vice-versa. A direção geral sofrerá, entretanto, a influência de núcleos próximos, tais como estações de estradas de ferro, portos, lugares de distração ou outros pontos de atração [...] São, pois, as artérias radiais as primeiras e mais importantes a estabelecer a rede de viação. Dividem essas artérias a cidade e os subúrbios em uma série de setores.*” Um problema atual. Os grandes melhoramentos de São Paulo (Francisco Prestes Maia e João Florence Ulhôa Cintra)
- Conectar em termos de elaboração, o que já está conectado na realidade (no caso cidade e mobilidade) leva a perguntar que mobilidade para qual tipo de cidade (para qual urbanidade); a cidade que queremos (ou que podemos querer, pois está no espectro da realização política) está implicada na discussão mobilidade e cidade.
- A oposição na morfologia urbana (que implica em sua urbanidade) que aparece num primeiro momento se dá entre a cidade densa e compacta e a cidade espraiada (com forte processo de periurbanização). A cidade densa se compatibiliza com a marcha pedestre (eventualmente a bicicleta) e o transporte em comum, logo torna habitual uma dimensão coletiva e pública da vida urbana; a cidade espraiada (desdensificada) favorece uma “ideologia individualista”, associa casa unifamiliar e automóvel. A circulação automobilística é melhor nas cidades feitas para ele, espraiadas, pois ele é um elemento “devorador de espaços”, descompactador. Compatibilizar automóveis em cidades densas implica mudanças nessas cidades, inflexiona ruas em direção à mono-funcionalidade, um processo de transformação em via expressa que elimina a circulação pedestre e sua cidade.
- Políticas de transporte coletivo e público, não devem se descolar de ações que visem cidades mais compactas e com mais diversidade a cada ponto; cidades muito “periferizadas” dificultam a organização técnica o transporte em comum, além de diminuir a rentabilidade do transporte.
- As relações mobilidade e cidade implicam na qualidade de suas interações sociais. Marc Weil propõe para descrever essas relações uma tríade: 1) a morfologia urbana; 2) interações sociais que se fazem todas nos lugares específicos; 3) Os fluxos de deslocamentos para passar de um desses lugares a outros.

- No caso das cidades brasileiras há certa diversidade, mas não dá para deixar de notar certa homogeneização visível nas relações mobilidade e urbanidade. A homogeneização se dá pela opção da *automobilização*, solução individualizada, num quadro de precariedade de políticas públicas urbanas em geral. A automobilização vem transformando e removendo a cidade incompatível; ela vem amparada por políticas públicas, na adaptação do viário (as políticas não trataram de orientar cidades mais espaiadas) de uma cidade densa, até chegar-se na automobilização *sui generis* do modelo São Paulo, que inspira as cidades brasileiras: *máxima automobilização no núcleo denso* → *máxima automobilização onde há mais oferta de transporte em comum* → *transporte em comum precário nas zonas periféricas e conseqüente estímulo a automobilização dos segmentos de menor renda*.
- O modelo São Paulo oferece mais nitidamente seus contornos no período de sua reestruturação (de meados dos anos 1970 até hoje). Para esquematizar a reestruturação de São Paulo o velho modelo centro ↔ periferia é inadequado. O esvaziamento do centro tradicional, o surgimento dos “subúrbios internos” residenciais, os “subúrbios internos” tipo CBD, os *shoppings centers*, promovem fluxos diários (inclusive do par residência/trabalho) que não obedecem mais a direção centro-periferia. Um esquema comparativo permite uma visualização dessa originalidade dos “subúrbios internos” paulistanos.

ESTRATÉGIAS HABITACIONAIS E MOBILIDADE		
	<i>Modelo convencional (Subúrbios Puros)</i>	<i>Modelo São Paulo (inspirador das cidades brasileiras)</i>
Esquema mobilidade	Automóvel ↔ habitat unifamiliar ↔ shoppings ↔ CBDs ↔ subúrbio (periurbano)	Automóvel ↔ habitat coletivo (ou unifamiliar) ↔ shoppings ↔ CBDs ↔ gradiente central
Estratégia	Patrimonialização	Patrimonialização
Sociabilidade	“Comunitária”	Agrupamento homogêneo
Espaços públicos	Não	Não
Espacialidade	Reticular no subúrbio	Reticular no núcleo denso
Localização	Periurbano	“Peri-central”
Forma de afastamento	Distanciamento do centro	Isolamento condominial

O que há de comum entre as duas situações é a compra da casa própria e a procura de um afastamento substancial do restante da sociedade, do território. O modo de realização é distinto e as conseqüências para as respectivas realidades. Isso porque o esquema de mobilidade práticas pedestres ↔ habitat coletivo ↔ centro ↔ aluguel que corresponde a uma “capitalização sistêmica” na qual os recursos são constituídos de redes relacionais abertas do indivíduo, é violentado em São Paulo pela concorrência no mesmo espaço do esquema de mobilidade dependente do automóvel, por sua vez coligado aos condomínios fechados.

Bibliografia

WIEL, Marc. *Ville et Mobilité : un couple infernal?*. L’Aube, 2005. 90 p.