Congestionamento na cidade de São Paulo

Com 220 novos carros por dia nas ruas de São Paulo, que já conta com uma frota de 6 milhões de automóveis, só em março deste ano, o número de congestionamento da cidade foi quebrado 4 vezes em dias de 10 dia.

FONTE: Jornal Da Cidade de Itaú, edição de 04 mar. 2008. Editora Gisto Itaú. Disponível em <http://www.gisto.com/Noticias/Congestionamento_Sao-Paulo-Bate-Recorde-Quinta-Feira-Dia-Mais-Caotico-Do-Ano-4304-PAGINA_01.html>. Acesso em 24 mar. 2008.

Diferentemente da concepção modernista descrita na Carta de Atenas, as questões de mobilidade, circulação e transporte público são aqui tratadas não como deslocamentos humanos *per se*, mas como uma possibilidade de garantia do direito à cidade e à cidadania. A mobilidade é um tema urbano de grande importância por ser um fator essencial para o cumprimento de todas as atividades humanas, por ser um elemento determinante para o desenvolvimento econômico e para a qualidade de vida, e pelo seu papel na inclusão social e na democratização da apropriação da cidade e dos serviços urbanos. A mobilidade deve assegurar aos indivíduos, de forma satisfatória e acessível, os deslocamentos de que necessitam, levando em conta as dimensões do espaço e a complexidade das atividades nele desenvolvidas. Por isso, Pinheiro[12] coloca que é "preciso deslocar o enfoque da mobilidade enquanto uma questão de mero deslocamento e revê-la como uma prática social", ou seja, precisamos abordar o aspecto humano da mobilidade, preocupando-nos com a necessidade dos indivíduos, e não com o deslocamento de veículos. Assim, o tema da mobilidade urbana é abordado neste trabalho a partir de dois fundamentos que o guiam e lhe dão base.

O primeiro fundamento adota o princípio da melhoria da qualidade de vida dos cidadãos através da minimização do sentimento de medo, conforme Silva[13], que nos aprisiona e isola, que nos distancia da vida pública. Pensamos que o espaço da cidade apenas pertence verdadeiramente aos seus habitantes na medida em que os mesmos têm domínio sobre a cidade. Entretanto, o raio de abrangência desse domínio vem se tornando menor e mais restrito à esfera de nossa vida privada, pois ficamos cada vez mais acoados pelo medo da violência urbana tanto veiculada pela mídia. Acreditamos que o direito à mobilidade por meio de um sistema de transporte público de qualidade é um meio – e não mais uma mercadoria e ser consumida por um ususário – para que o cidadão recupere o espaço público que lhe pertence.

O segundo adota o transporte como elemento estruturador do espaço, podendo inclusive agir de modo a minimizar a segregação espacial entre os meios urbano e rural, de acordo com Pegoretti & Sanches[14]. Dessa forma, a mobilidade rápida entre as diversas centralidades que existem no território onde está inscrita a região polarizada por Florianópolis permitiria uma melhor distribuição das pessoas no espaço contra a concentração existente atualmente, uma vez que diminuiria distâncias e permitiria o acesso às atividades que cada uma dessas centralidades existentes oferece.

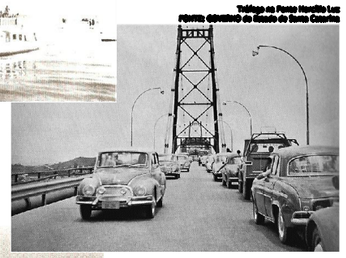
MOBILIDADE NA REGIÃO POLARIZADA POR FLORIANÓPOLIS

A inauguração da Ponte Hercílio Luz em maio de 1926 representou uma ruptura na maneira como as pessoas circulavam entre a ilha e o continente, pois sua construção incluiu Desterro no circuito rodoviário nacional, e a travessia antes feita através de embarcações, passou a ser feita através de veículos automotores.

Lancha de passagem de Estreito, anos 20
FONTE: VIEIRA, Eliane Veras da. Transporte coletivo em Florianópolis: origens e destinos de uma cidade à beira-mar. Florianópolis: Insular, 2004. p. 32.

Ponte Hercílio Luz em 1930
FONTE: VIEIRA, Eliane Veras da. Opus cit., p. 47.

Trapiche Municipal de Florianópolis, anos 20
FONTE: VIEIRA, Eliane Veras da. Opus cit. p. 126.



Tráfego na Ponte Hercílio Luz
FONTE: GOVERNO do Estado de Santa Catarina

Aterramento no Trapiche Municipal de Florianópolis
Canoas, barcos, lanchas de passagem e barco de cabo de aço, Anos 20.
FONTE: VIEIRA, Eliane Veras da. Opus cit., p. 20.

Vista da Ilhação Ilha-continente, Morro da Cruz ao fundo
FONTE: Acervo pessoal da autora. Realizada em 21 de abril de 2007.

Atualmente o perfil da mobilidade na região repete o cenário nacional em que o investimento em transportes é realizado no sentido de ampliar a largura da malha rodoviária existente de modo a aumentar a utilização de veículos particulares. Aposta-se em uma solução de mobilidade particular e individualizada, em oposição a uma solução efetiva para o problema de circulação na região - que ultrapassa os limites administrativos das municipalidades - por meio de um sistema realmente integrado de transporte de passageiros que articule as diversas centralidades existentes através de diferentes modalidades e que diminua a quantidade de veículos particulares trafegando.

O crescente problema de circulação que atinge a região, entretanto, não pode ser resolvido isoladamente dentro dos limites dos municípios ao considerarmos que os mesmos estão inseridos dentro de um território maior com a qual mantêm uma relação de inter-dependência.

Considerando apenas a frota de veículos automotores do município de Florianópolis, verificamos que esta vem crescendo ininterruptamente, e chegou, em 2007, de acordo com o Departamento de Trânsito de Santa Catarina (DETRAN-SC)[19], a um total de 223.446 veículos emplacados, dentre os quais 214.064 (95%) servem à função de transporte de passageiros[20]. Ainda conforme dados do DETRAN-SC, a frota total de veículos do município de Florianópolis cresceu 6,5% durante o ano de 2007, sendo que a frota de veículos de passageiros cresceu 6,4%. Por sua vez, no mesmo período, a frota de automóveis cresceu 5,5% - numa média de 697 novas unidades por mês nas ruas, o que significa quase 23 novos automóveis circulando por dia - e a de motocicletas cresceu 10,5% - média de 227 novas motocicletas a cada mês.

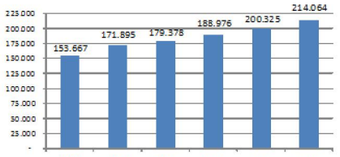
No entanto, circulando pelas ruas da capital, é possível constatar que o número efetivo de veículos rodando é bem superior, pois é bastante significativa a quantidade de veículos com placas de outros municípios, distorcendo as estatísticas do DETRAN-SC, que não tem controle sobre esses veículos extra. A situação mais dramática é vivida na temporada de verão, em que os veículos dos turistas concorrem por espaço com os outros veículos que circulam na região.

Graças à formação histórica da paisagem da região polarizada por Florianópolis, o antigo núcleo urbano de Desterro concentra, ainda hoje, grande parte das instituições urbanas, existentes na região. Simultaneamente, observamos a carência vivida pela população de núcleos populacionais vizinhos, tranformando Florianópolis em um pólo de atração na região vizinha e promovendo um grande fluxo de pessoas diariamente.

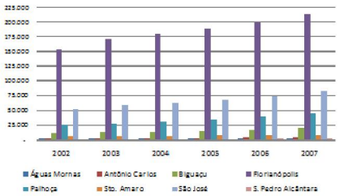
Essa situação é reflexo da expansão urbana não acompanhada pela expansão dos serviços e da infra-estrutura. O crescimento urbano e a especulação imobiliária, entre outros agentes da periferização urbana, tornam mais longas as distâncias entre as áreas de moradia e de trabalho, estudo, serviços, lazer, e outros. Por outro lado, o descaso do poder público quanto à mobilidade como necessidade básica da população transferiu a responsabilidade a algumas empresas privadas de transporte de passageiros e permitiu a monopolização legalizada do sistema de transporte público por essas empresas.

Tal ausência do poder público em defesa do interesse público frente ao privado foi historicamente evidênciado por Peluso Jr.[21], quando este relatou que a malha urbana de Desterro foi ampliada conforme a existência das chácaras que serviam de refúgio à elite da cidade, ao lugar de manter sua quadrícula original:

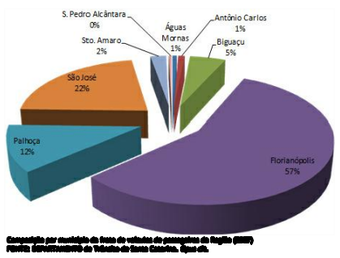
> *[No final do século XIX] A cidade outra não teve facilidade para se expandir, porque os ricos não queriam se desfazer dessas áreas de recreação e os agricultores relutavam em trocar seu meio de vida agrícola pelo citadino. O plano urbano, então, era acrescido quando a chácara se dividia por partilha hereditária ou quando o proprietário apelava pelo lucro que lhe proporcionaria a divisão da terra. Justamente os ricos proprietários criaram a maior dificuldade à expansão do plano urbano. As ruas pareavam ou mudavam de direção quando encontravam uma chácara de pessoa influente na comunidade.*



Crescimento da frota de veículos de passageiros automotores do município de Florianópolis
FONTE: DEPARTAMENTO de Trânsito de Santa Catarina. Opus cit.



Crescimento da frota de veículos de passageiros da região
FONTE: DEPARTAMENTO de Trânsito de Santa Catarina. Opus cit.



Composição por município da frota de veículos de passageiros da Região (2007)
FONTE: DEPARTAMENTO de Trânsito de Santa Catarina. Opus cit.

Da maneira como a situação da mobilidade está atualmente colocada, vislumbramos duas possibilidades de futuro para a região: a região pode vir a se transformar em uma cidade dominada pelos automóveis, viadutos e auto-pistas como Los Angeles, ou poderemos presenciar o surgimento de transportes alternativos e não regulamentados a fim de suprir a carência de uma parcela da população que não tem acesso a veículos particulares, como evidenciado pela autora nas cidades de Brasília, Lima, Bogotá e já flagrados na cidade de Florianópolis, ainda que apenas em algumas raras ocasiões. Ou ainda uma combinação dos casos mencionados.

Trânsito na Freeway 405 freeway em Los Angeles
FONTE: Disponível em <http://flickr.com/photos/mikeyc/2333410/27/>. Acesso em 31 de outubro de 2008.

Cruzamento entre as Freeway 110 e 105 freeway em Los Angeles
FONTE: Disponível em <http://commons.wikimedia.org/wiki/Image:Los_Angeles_Freeway_Interchange.jpg>. Acesso em 31 de outubro de 2008.

Transporte coletivo em Bogotá, Colômbia
FONTE: Disponível em <http://photos.yahoo.com/[illegible]>. Acesso em 31 de outubro de 2008.

Transporte coletivo em Lima, Peru
FONTE: Disponível em <http://www.[illegible]>. Acesso em 31 de outubro de 2008.

Van ilegal atendendo passageiros em ponto de ônibus, Brasília-DF
FONTE: Disponível em <http://www.[illegible]>. Acesso em 31 de outubro de 2008.

A mobilidade atual da região diminui cada vez mais ante à crescente frota de veículos particulares e inelasticidade das vias, prejudicando a acessibilidade dos cidadãos em relação às atividades que os mesmos desejam realizar. Uma nova opção de mobilidade precisa ser adotada, que permita a circulação de pessoas em todo o território abordado e diminua a segregação espacial entre o meio urbano e rural, melhorando a qualidade de vida da população dos municípios vizinhos através do acesso às atividades que a cidade de Florianópolis oferece. Desse modo, o objetivo desse trabalho é possibilitar uma outra perspectiva de futuro quanto aos problemas relacionados à mobilidade e acessibilidade na região considerando sua formação histórica, tornando nossas cidades mais eficientes, com mais qualidade de vida, mais democráticas, ambientalmente sustentáveis e socialmente includentes.