

Público x privado no contexto da mobilidade urbana: uma visão ontológica.

Luiz Gustavo Oliveira da Silva¹; Geraldo Majela Gaudêncio Faria²

¹Universidade Federal de Alagoas - Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo; Av. Lourival de Melo Mota, s/n, Cidade Universitária, Maceió, Alagoas; (82) 99139-6991; luizgustavo.oliveiradasilva@gmail.com.

²Universidade Federal de Alagoas - Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo; Av. Lourival de Melo Mota, s/n, Cidade Universitária, Maceió, Alagoas; (82) 3214-1309; ggfaria@gmail.com.

SINOPSE

Movimentar-se pela cidade é algo tão corriqueiro que raramente nos damos conta das motivações sociais historicamente determinadas que nos levam a tal movimento. Este artigo pretende trazer à tona estas principais motivações que nos levam a este padrão de deslocamentos e suas consequências.

PALAVRAS-CHAVE:

Público; Privado; Ontologia da mobilidade; Sociedade e mobilidade.

INTRODUÇÃO

As cidades oferecem muitos benefícios a seus habitantes e muitos deles são essenciais tanto à reprodução do indivíduo como também à reprodução da sociedade. Por conta disso atraem cada vez mais habitantes que nela procuram trabalho, segurança, assistência e comodidades. Entretanto, seus benefícios estão dispersos no espaço e para acessá-los é necessário deslocar-se até eles. A mobilidade urbana é fundamental para a vida humana, para satisfazer necessidades básicas historicamente determinadas. Em outras palavras, a cidade repõe o imperativo humano da mobilidade em condições diversas do estado de natureza.

Ao longo da história o ser humano criou e continua criando diversos meios para tornar seu deslocamento mais eficiente e menos desgastante para, com isto, multiplicar suas capacidades de ação sobre o meio natural e social em que vive. Inevitavelmente, na organização desses deslocamentos a clivagem público X privado emerge na disputa pelos espaços de circulação. Mas como efetivamente se dá essa clivagem na mobilidade urbana? E ainda, como essa clivagem afeta o fenômeno urbano? Alguns indícios apontam para um proposital desbalanceamento na resolução do conflito com o intuito de potencializar interesses de determinados estratos sociais.

Quer-se com este artigo problematizar a base ontológica desse fenômeno social contextualizando a questão por meio de estudos empíricos de como os indivíduos (os “atores da mobilidade urbana”, ou seja, os grupos sociais envolvidos diretamente na produção da mobilidade urbana) agem no espaço e como esta ação é refletida no território urbano. Nossa base empírica é a mobilidade na cidade de Maceió, capital de Alagoas.

DIAGNÓSTICO, PROPOSIÇÕES E RESULTADOS

Considerações iniciais

Em geral, quando tratamos deslocamentos urbanos buscamos analisar os problemas decorrentes para a partir deles propor algumas soluções e em seguida, se possível, implementar as soluções idealizadas. Por exemplo, em Maceió há um problema recorrente de saturação de tráfego na região central da cidade. Uma primeira abordagem ao problema conclui que há muitos veículos percorrendo a região ao mesmo tempo e que seria necessário aumentar o espaço de circulação construindo mais vias de acesso ao local, ampliando áreas de estacionamento e tratando os cruzamentos com semáforos ou viadutos. Uma segunda abordagem chega à mesma conclusão de que há muitos veículos na região, mas, conclui que é preciso diminuir a quantidade de veículos circulando na região; para isso

propõe a implantação ou aperfeiçoamento de meios de transportes mais eficientes (na relação entre espaço utilizado X pessoas transportadas) como linhas de Bus Rapid Transit – BRT, metrô ou Veículo Leve sobre Trilhos – VLT. A partir destas conclusões e de suas soluções são idealizados, projetados, aferidos, calculados os custos de implantação, a estimativa de pessoas beneficiadas, dentre outros aspectos. Em alguns casos as ideias para solucionar o problema são postas em prática e ao fazer parte da realidade torna-se possível avaliar se foram ou não eficientes.

De uma forma ou de outra, ao analisarmos por este ponto de vista deixamos de lado o cerne da questão: por que tantas pessoas, não importando o meio utilizado para se movimentar, se deslocam para aquela região da cidade rotineiramente? Em outras palavras, para sabermos qual a melhor forma de se deslocar de um lugar para o outro ou de qual seria a melhor organização espacial da cidade para otimizar os deslocamentos de determinado número de pessoas precisamos saber por que nos deslocamos de um lugar para o outro.

Em primeiro lugar, para uma abordagem dos porquês dos deslocamentos urbanos, por mais óbvio que pareça, é preciso deixar claro que dentro dos veículos em movimento existem indivíduos. Essa explicitação é necessária devido à constância de estudos de mobilidade urbana que apenas consideram a quantidade de veículos em circulação e qual a melhor forma deles se movimentarem, ocultando o principal beneficiário do deslocamento que é o indivíduo.

Os indivíduos e suas motivações para se deslocar

Sabemos que há indivíduos que saem de seus locais de moradia e se movimentam diariamente para um determinado destino. Esse movimento não tem fim em si mesmo (pelo menos na grande maioria dos casos). Seja para trabalhar, estudar, se divertir, e uma infinidade de outros motivos há sempre um porquê para esse movimento. **Chegamos então a nossa primeira constatação: em cada indivíduo se deslocando há pelo menos uma motivação para tal ação.**

As motivações para se deslocar podem ser as mais variadas possíveis e dependem de diversos fatores que mudam de pessoa para pessoa. A estruturação econômica da sociedade contemporânea exige uma rotina de atividades que cria alguns padrões de motivação para o deslocamento intra-urbano. De acordo com a última pesquisa origem/destino realizada em Maceió (ALAGOAS, 2014, p. 74), 63,1% dos deslocamentos em um dia útil tem como motivação o trabalho (38,8%) e o estudo (24,3%), característica esta que não é exclusiva da capital alagoana, mas compartilhada com praticamente todas as cidades do mundo. **A partir disso, chegamos a uma segunda constatação: as duas atividades urbanas que mais atraem viagens são o trabalho e a educação.** Empiricamente é possível perceber esse padrão, pois são nos dias úteis, mais precisamente, nos horários de entrada e saída das escolas e do horário convencional de trabalho que se concentram a maior parte dos deslocamentos urbanos.

Trabalho, educação e a necessidade de se deslocar

Temos então o seguinte cenário: indivíduos se deslocam na cidade por diversas motivações, sendo as principais ir para locais de trabalho e de estudo. Se é preciso deslocar-se para praticar essas duas atividades, isto quer dizer que atualmente elas estão espacializadas em locais distintos. Ao buscarmos o processo histórico de formação das cidades e a localização dos locais de trabalho e de estudo nelas, constataremos que nem sempre eles foram como são hoje.

Apesar de muito antigas, as cidades nem sempre foram o *locus* principal da existência humana, pelo contrário, a urbanização da sociedade global é um fenômeno relativamente recente. Foi a partir do processo de industrialização que a população mundial cresceu exponencialmente se concentrando principalmente nas cidades, fazendo com que, em cerca de dois séculos, a população urbana ultrapassasse quantitativamente a população rural.

Antes, os indivíduos estavam dispersos no campo, e as cidades que existiam não geravam a enorme quantidade de viagens internas que as cidades pós-industrialização geram. O trabalho também se organizava de forma diferente no período pré-industrial, os ofícios eram feitos de forma artesanal ou através da manufatura. No processo de fabricação artesanal era comum que o mestre artesão fabricasse seus produtos em sua própria casa, já na manufatura iniciava-se o processo de divisão do trabalho, porém de forma ainda muito restrita se comparado ao período industrial. Esse início de divisão do trabalho já requeria profissionais de especialidades diferentes, mas ainda era uma quantidade de pessoas muito limitada. Era na atividade comercial que se concentravam os deslocamentos seja de pessoas ou de cargas. Ainda assim, a necessidade de deslocamento não se alongava a grandes distâncias no centro urbano, já que suas dimensões eram diminutas. Essa forma de organização do trabalho ensejava um deslocamento entre casa e trabalho exíguo tanto em quantidade como em distância percorrida se comparado ao período pós-industrial.

Ainda no período pré-industrial, a educação era limitada a determinados estratos sociais como o clero, a nobreza e outros grupos da elite social vigente. De toda forma, o processo de ensino e aprendizagem, por se restringir a alguns indivíduos específicos, era realizado em forma de internato ou na própria residência dos alunos, resultando em praticamente nenhum deslocamento com a motivação de acesso aos locais de educação nesse período.

Com o advento da indústria, inicialmente cria-se a necessidade de deslocar uma massa de trabalhadores de suas casas até os locais de produção, e posteriormente, cria-se também a necessidade de educar uma maior quantidade de pessoas para serem inseridas no processo produtivo¹ que paulatinamente tornava-se especializado. Surge então a necessidade social de crescente universalização do ensino básico e com ela a indispensabilidade de se deslocar um grande contingente populacional até os locais de ensino.

Ora, os indivíduos se deslocam por uma motivação e essa motivação nos dias atuais concentra-se em ir do local de moradia para o de trabalho ou de estudo. Como vimos, essa necessidade de se movimentar não surge por acaso. Ao longo da história a atividade laboral e de ensino se separou da moradia e houve uma massificação da população urbana que passou a se deslocar diariamente para realizar essas atividades. **Dessa forma, chegamos a nossa terceira constatação: as principais motivações para o deslocamento urbano são intimamente ligadas às determinações de espacialização do processo produtivo em cada momento e em cada lugar.** Ou seja, a maioria dos deslocamentos urbanos são de pessoas inseridas no processo produtivo ou de pessoas que estão “em treinamento” para participar do mesmo. Faz-se necessário, então, conhecer como esse processo produtivo se espacializa e conforma cidades no contexto brasileiro.

A espacialização do processo produtivo

A urbanização brasileira foi fortemente influenciada pelas características da sociedade colonial, principalmente o escravismo, do qual herdou-se uma alta desvalorização do trabalho e a conseqüente depreciação dos indivíduos pertencentes à classe trabalhadora (SOUZA, 2017, p. 10)². Essas características, inicialmente coloniais, em conjunto com o processo produtivo vigente na contemporaneidade, que procura a todo momento novas formas de acumulação, estão cada vez mais ligadas à produção do espaço. Ou seja, assim como a motivação dos deslocamentos, o espaço também é resultado do processo produtivo geral da sociedade, que, por sua vez, gera a segregação socioespacial da população pobre

¹ Quando falamos de “processo produtivo” estamos nos referindo ao termo no seu significado mais amplo, abarcando não só as atividades que produzem efetivamente algo, mas também atividades comerciais e de serviço.

² Ao contrário do que se pensava até pouco tempo, o patrimonialismo (tese desenvolvida por Raymundo Faoro na obra “Os Donos do Poder”) não foi determinante na conformação social brasileira. Jessé de Souza recentemente contestou essa tese e considera o escravismo como o fator mais preponderante na formação social do Brasil.

que é obrigada a viver longe das áreas centrais onde ocorre a maior oferta de empregos, serviços e produtos.

Constata-se que, atualmente, a urbanização brasileira sofre forte influência dos fluxos financeiros (que drenam recursos de todos os lugares em direção aos grandes centros financeiros nacionais e internacionais) e do capital imobiliário (através de aluguéis e de lucros imobiliários). Este último, para valorizar seus produtos e auferir lucros e rendas de aluguéis precisa criar amenidades urbanas (melhoramentos paisagísticos, instalação de infraestrutura, dentre outros) em certas áreas, e também concentrar atividades no espaço buscando a valorização de algumas áreas em detrimento de outras. Cria-se assim, a heterogeneização do espaço urbano tão marcante nas cidades brasileiras, representada pelas pequenas áreas predominantemente ricas e os grandes bairros da pobreza.

Em Maceió, a organização espacial dos locais de habitação, de trabalho e de ensino segue esse padrão brasileiro de centralização dos locais de trabalho e de periferização dos locais de moradia, principalmente a moradia popular que abriga a grande massa de trabalhadores urbanos.

A busca incessante de valorização de capitais ociosos procura a todo momento novas áreas para se investir recursos públicos e privados. Criam-se assim novos bairros nas franjas urbanas que expandem a cidade sobre o espaço até então rural e inevitavelmente aumentam as distâncias dos deslocamentos dos indivíduos que vivem no meio urbano. Essa é uma prática antiga e recorrente pelo menos nos últimos 60 anos no país³. Um exemplo disto, são os conjuntos habitacionais construídos pelo Banco Nacional da Habitação (BNH) durante o regime militar, e contemporaneamente, os empreendimentos habitacionais do Programa Minha Casa Minha Vida (PMCMV). Esses conjuntos habitacionais são construídos tendo como público alvo os trabalhadores urbanos em sua maior parte dos estratos de baixa renda (ou, como investimento de estratos de mais alta renda para obtenção de aluguéis de famílias de baixa renda). Para os estratos sociais de média e alta renda são produzidos imóveis em locais de melhor localização e infraestrutura que são relativamente próximos aos locais de produção da cidade.

Com relação às atividades produtivas, na capital alagoana elas se concentram em maior escala em apenas duas regiões: o Centro⁴ e no bairro Ponta Verde.

No Centro estão sediados diversos órgãos de governo das três esferas do poder estatal, dentre eles secretarias, tribunais, agências e a sede do poder executivo e legislativo estadual⁵. Este acúmulo de atividades estatais naturalmente atrai muitas pessoas e aproveitando deste movimento diversos estabelecimentos comerciais aí se instalam conformando também um centro comercial consolidado. A despeito disso, este centro comercial vem perdendo importância na dinâmica urbana devido ao aparecimento dos *shopping centers*, fazendo com que cada vez mais esse centro se particularize em um comércio popular.

Já na Ponta Verde estão não só os estabelecimentos comerciais de maior padrão que migraram do Centro, mas também o comércio e serviços voltados ao turismo e ainda serviços médicos especializados. Acrescenta-se a isso a grande concentração de famílias que contratam serviços domésticos e de zeladoria, seja de forma regular ou intermitente. Em conjunto, estas atividades produtivas aglutinam uma quantidade de empregos semelhante ao bairro do Centro de acordo com os dados da pesquisa origem/destino de 2014 (ALAGOAS, 2014, p. 76).

³ Francisco de Oliveira em um ensaio de 1976 para a Revista Contraponto já criticava a “dramática repetição da questão da habitação popular e a monótona repetição de soluções milagrosas, de que o fracasso da experiência BNH parece não ter servido de imunização contra a retórica fácil [...]” (OLIVEIRA, 1976, p. 5).

⁴ Essa área corresponde ao bairro Centro que foi o núcleo inicial de formação da cidade e que também concentra órgãos de governo e um forte comércio varejista.

⁵ Recentemente a Prefeitura de Maceió e o poder legislativo municipal transferiram sua sede e diversas secretarias do Centro para o bairro Jaraguá numa tentativa de recuperar a vitalidade urbana deste bairro.

Por outro lado, as instituições de ensino básico são bem distribuídas pelo espaço estando presentes de forma quase uniforme no tecido urbano maceioense. Apesar disso, nem sempre é possível que as crianças e jovens consigam vagas próximas às suas residências sendo necessário se deslocarem para outros bairros. Com relação ao ensino superior, por se tratar de uma educação mais especializada, as instituições que a oferecem concentram-se em áreas específicas da cidade e atraem um grande contingente populacional para essas áreas.

A síntese dessa espacialização são grandes bairros populares com pouca infraestrutura e/ou muito distantes dos locais de produção, sendo necessário deslocar-se por vários quilômetros diariamente para acessá-los; áreas exíguas com boa infraestrutura e com localização privilegiada ocupados por população de alta renda, e; entre este e aquele localizam-se os bairros voltados para os estratos sociais de média renda com localização e infraestrutura também medianos. Os locais de ensino básico em grande parte localizam-se próximos aos locais de moradia e os de ensino superior exigem um deslocamento considerável por conta da diminuta quantidade e localização destes.

A partir desta síntese espacial, chegamos a nossa quarta constatação: a espacialização dos locais de produção, ensino e de moradia dos indivíduos (este último depende do seu papel no processo produtivo) define o emaranhado dos deslocamentos cotidianos em Maceió. Por mais que existam outras motivações para o deslocamento urbano elas estarão sempre relacionadas ao processo produtivo, pois ocorrem em horários diferentes da jornada de trabalho. As atividades de lazer, por exemplo, em sua grande parte ocorrem nos momentos de folga do trabalho que é muito bem definido no horário noturno dos dias úteis, nos finais de semana e feriados.

A clivagem público X privado na mobilidade urbana

Antes de seguirmos com a análise faz-se necessária agora uma explicitação do que chamamos de transporte privado e transporte público. Transporte privado são as modalidades de transporte utilizadas apenas pelo seu proprietário ou por quem ele permitir e estão sujeitos apenas às regras gerais de trânsito (código de trânsito, habilitação, etc.). São exemplos de transporte privado: carros, motos, bicicletas particulares e a caminhada.

Já o transporte público são as modalidades de transporte que estão à disposição do público e que são submetidos não só as regras gerais de trânsito, mas também a limitação e controle por parte do Estado. Em geral esses modos são operados pelo próprio Estado (como o VLT operado pela Companhia Brasileira de Trens Urbanos – CBTU) ou são concedidos a empresas ou particulares para exploração do serviço (como as linhas de ônibus convencionais e o transporte alternativo por vans). São exemplos de transporte público: linhas convencionais de ônibus, trem e táxi⁶ (VASCONCELLOS, 2012, p. 15). Esclarecidos os termos podemos continuar a análise.

Discutimos, de modo geral, na seção anterior a forte vinculação das opções de moradia dos indivíduos com sua posição na divisão social do trabalho. Continuaremos esta seção discutindo, também de modo geral, como eles se movimentam e que meios de transporte usam e por que os escolhem.

São diversos os fatores que interferem no modo como os indivíduos se movimentam. Segundo Vasconcellos (2012, p. 49) esses fatores são divididos em três tipos: (1) fatores pessoais, como a idade, o sexo, condições físicas e financeiras; (2) fatores familiares, como estrutura familiar e a cultura local, e; (3) fatores externos, como a oferta de meios de transporte e as condições das calçadas. Focaremos nossa análise no primeiro tipo, mais especificamente nas condições financeiras dos indivíduos, pois no nosso ponto de vista é um fator preponderante sobre os demais. Esta preponderância se deve ao fato de que as condições financeiras dos indivíduos, fortemente determinada pela posição que cada um

⁶ Os táxis são uma categoria de transporte considerada “híbrida”, pois apesar de estar à disposição do público e serem controlados pelo Estado, os usuários viajam sozinhos ou em compartilhamento, com liberdade de escolha de trajetos.

ocupa na divisão social do trabalho, interferem nas demais e podem, em grande parte, contornar ou agravar as limitações provenientes dos demais fatores.

As famílias de renda mais baixa têm sua mobilidade restringida não só por morarem em locais mais distantes, mas, também, pelos seus rendimentos, já que a utilização de meios de transportes motorizados implica em custos (normalmente altos) a serem arcados pelos usuários. Geralmente, obrigados a jornadas de trabalho continuadas, realizam poucas viagens diárias. Para isso, usam a rede de transporte público-coletivo⁷ por ser, dentre os de deslocamento eficiente (seguro, conforto razoável, velocidade), os de custo mais acessível que os modos privados de transporte. Todavia, as motocicletas, motonetas e similares, principalmente as de baixa cilindrada, são em muitos casos mais vantajosos economicamente que utilizar o transporte público o que explica o uso muito difundido deste meio de transporte nas cidades brasileiras a despeito da insegurança e desconforto amplamente reconhecidos destes veículos. Há muitos casos em que a renda da família não é suficiente para utilizar o sistema de transporte público ou algum outro modo motorizado. Nestas situações os indivíduos lançam mão de alternativas para contornar suas restrições de mobilidade, como percorrer longas distâncias a pé ou de bicicleta e até sonegar o pagamento da tarifa nos ônibus. Em Maceió é comum ver pessoas embarcando pela porta de desembarque ou “pulando” a catraca para não arcar com o custo da tarifa. Para tentar mitigar este problema as empresas que operam o transporte público na cidade instalaram catracas que se estendem do piso ao teto dos ônibus e também contrataram fiscais que controlam o desembarque nas paradas mais movimentadas da cidade.

Nos grupos sociais de renda mais alta a situação é diametralmente oposta. Estes indivíduos são os que possuem maior mobilidade. Sempre possuem carros particulares (na maioria das vezes mais de um veículo por família) apesar de em alguns casos usarem táxis ou redes alternativas de transporte (aplicativos de transporte). Por ter seu local de moradia mais próximo dos locais de produção e consumo passam menos tempo em deslocamento se comparados aos que utilizam o transporte público.

Já nos estratos sociais de renda mediana é comum também possuírem um veículo particular, porém sua utilização torna-se um pouco mais limitada (dependendo do preço dos combustíveis e do estacionamento, por exemplo) e em alguns casos também lançam mão do transporte público, já que: em geral habitam próximo às redes regulares de transporte público e aos locais de produção e consumo; nem sempre um veículo é suficiente para satisfazer os deslocamentos de toda a família, ou; há incompatibilidade de horários ou itinerários dentre os integrantes da família.

Em síntese, é possível perceber que quanto maior a renda, maior é a utilização de meios de transporte privados e motorizados, e, não obstante, maior também a quantidade de deslocamentos urbanos. O oposto também é verdadeiro: quanto menor a renda, menor é a utilização de modos privados e motorizados (ou seja, utilizam mais os modos públicos e também os não motorizados), isto é, aqueles com menor autonomia de deslocamento e mobilidade dos indivíduos. **Temos então uma primeira característica da clivagem público X privado na mobilidade urbana e nossa quinta constatação: meios de transporte privado são utilizados predominantemente por indivíduos de maior renda e os meios de transporte público atendem aos de menor renda. Ora, se a posição do indivíduo na divisão social do trabalho define sua renda e a renda restringe as alternativas de acesso aos distintos modos de transporte com seus respectivos graus de autonomia de deslocamento, logo, a posição no processo produtivo (em termos de remuneração) também define como os indivíduos se deslocam no espaço urbano.** A consequência disto é que o nível de renda determina o grau de mobilidade do indivíduo na

⁷ Os modos de transporte podem ser classificados pelo seu uso direto (individual e coletivo) e também pela natureza legal de cada forma de transporte (privado e público). As linhas de ônibus comuns são classificadas como público-coletiva devido à sua disponibilidade de uso pelo público e pela possibilidade de uso simultâneo por várias pessoas que não podem reivindicar seu uso privado (VASCONCELLOS, 2012, p. 15-16). Neste texto, sempre que utilizarmos o termo “transporte público” estamos nos referindo a sua modalidade coletiva.

cidade, e, também, a extensão da apropriação espacial do tecido urbano. Em termos práticos: indivíduos de nível de renda baixa se movimentam pouco e tem menos acesso à cidade e à todas suas benesses.

Dito isto, é evidente a heterogeneidade no modo de se deslocar a depender das condições econômicas dos indivíduos. Cada um destes modos demandam e utilizam o espaço de circulação de modo diferente e em diversos momentos entram em conflito entre si. Analisaremos agora como cada um destes modos de transporte se relaciona com os demais no espaço urbano.

Quando os indivíduos se movimentam pela cidade por qualquer meio de transporte utilizam um espaço finito de circulação. Esse espaço de circulação pode ser sobre o solo, sob o solo, sobre os cursos d'água e até pelo ar. No caso de Maceió praticamente a plenitude dos deslocamentos urbanos são sobre o solo. O local de circulação destinado nesse meio são as ruas que estão organizadas de forma a repartir este espaço entre os pedestres (calçadas ou passeios) e os demais meios de transportes (leito carroçável) devido à relativa incompatibilidade de performance operacional admitida entre estes. Vale lembrar que as ruas ainda abrigam outros usos além da circulação, como por exemplo a acomodação da infraestrutura e da vegetação, além dos intercâmbios entre indivíduos. Constata-se então que o espaço utilizado para circulação (a rua) não é dividido entre público e privado: o espaço de circulação é plenamente comunitário, de uso público, ou seja, é parte do complexo de domínios públicos demarcados territorialmente e destinados ao usufruto de todos (FARIA, 2011).

Porém, quando este espaço é utilizado as indefinições ou indeterminações na conformação do que seja público e do que seja privado emergem, pois, a área ocupada por um indivíduo no deslocamento é diferente conforme o meio de transporte utilizado. Analisemos: a área de um ônibus projetada no solo equivale a aproximadamente 30m², suponhamos que este ônibus circule com uma média de 30 passageiros, teremos então uma média de 1m² por pessoa transportada. Já um automóvel que possui uma área aproximada de 10m² e que esteja com uma ocupação média de 1,5 passageiro, teremos uma área média por pessoa de 6,7m². Não obstante, se multiplicarmos esta área individual ocupada pela distância percorrida por estes veículos teremos uma enorme diferença entre o espaço de circulação ocupado por eles, já que os indivíduos que utilizam transporte privado percorrem mais o espaço que os demais⁸ (VASCONCELLOS, 2013, p. 132).

Ora, sabemos que o transporte público atende principalmente as pessoas de menor renda e que o transporte privado é utilizado pelas pessoas de maior renda. Sabemos também que um indivíduo que utiliza transporte público ocupa menos espaço que um indivíduo em transporte privado. **Dessa forma, chegamos a nossa segunda característica da clivagem público X privado na mobilidade urbana e na sexta constatação: indivíduos de menor renda utilizam menos o espaço de circulação em comparação aos indivíduos de maior renda.** Uma família de maior renda utiliza cerca de 10 vezes mais espaço viário por dia do que uma família de renda mais baixa, isto sem considerar o espaço de estacionamento e “as diferenças no consumo do espaço que resultam de diferentes velocidades entre os veículos” (VASCONCELLOS, 2013, p. 132). Essa constatação nos revela que quando um governo utiliza o tesouro público (que também faz parte do complexo de domínios públicos) para ampliação das condições de mobilidade do sistema viário sob a justificativa de ser uma obra de benefício democrático e equitativo, isto não passa de um mito utilizado para justificar a expansão indiscriminada do sistema viário (VASCONCELLOS, 2013, p. 132).

O tempo de deslocamento também reflete a abissal diferença entre os meios de transporte público e privado. Dados da pesquisa origem/destino da Região Metropolitana de Maceió (ALAGOAS, 2014, p. 82-83), mostram que enquanto o tempo de viagem por transporte privado varia numa média entre 15 a 45 minutos, o tempo por transporte público varia de 40 a 110 minutos (!). Esta diferença é consequência não só da organização

⁸ Este exemplo foi adaptado do original criado por Eduardo Vasconcellos (2013, p. 132) ao analisar o uso do espaço de circulação pelos grupos sociais.

espacial da cidade (já discutida anteriormente) que cria a necessidade de se percorrer longas distâncias entre os locais de moradia e o de produção, mas também o longo tempo de percurso dos ônibus dada as suas características operacionais (necessitam parar constantemente para embarcar e desembarcar passageiros) e, também, o seu longo itinerário (que precisa atender os espaços dispersos da cidade). **Temos aí mais uma constatação: os indivíduos que utilizam transporte público gastam mais tempo se deslocando que os indivíduos que utilizam meios privados.** E como já constatamos, a maioria dos indivíduos que utilizam transporte público são dos estratos sociais de menor renda, logo, estes indivíduos também passam muito mais tempo em deslocamento em comparação com os indivíduos de maior renda.

CONCLUSÕES

Ao longo do texto foram discutidas diversas facetas referentes a mobilidade urbana sempre com o foco nos indivíduos. Iniciou-se a discussão inferindo que as pessoas se movimentam por alguma motivação e esta motivação nos dias atuais são o trabalho e o ensino. Em seguida, lançou-se mão de uma análise histórica para saber por qual motivo as atividades de trabalho e ensino congregam tantos deslocamentos e como a organização espacial da cidade impacta nos deslocamentos urbanos. Foi feita também uma análise da mobilidade à luz da clivagem público X privado onde foram constatadas algumas externalidades presentes nesse processo. Concluída a análise foi possível chegar a algumas conclusões.

A primeira delas é que apesar da necessidade de se movimentar ser algo intrínseco ao ser humano, a massificação destes movimentos na contemporaneidade é uma construção social forjada ao longo dos últimos séculos. A enorme quantidade de pessoas que se movimentam nas cidades todos os dias participa do processo produtivo que está estruturado segundo uma dinâmica espacial que dispersa os locais de moradia e de produção.

Uma segunda conclusão é a de que esse processo produtivo define (em termos gerais) para onde os indivíduos se deslocam, como se deslocam e quanto tempo dura esse deslocamento. A espacialização dos locais de moradia, trabalho e educação, bem como a definição dos meios de transportes a serem utilizados são definidos pela renda, que por sua vez depende da posição do indivíduo na estrutura social.

Isso nos permite constatar que na mobilidade urbana no Brasil estão refletidas as desigualdades da sociedade brasileira. Foi evidente a relação entre maior renda e a melhor qualidade dos deslocamentos, seja pela distância percorrida, por quantidade de espaço viário utilizado ou por tempo gasto no deslocamento.

E por fim, as condições da mobilidade em Maceió limitam bastante a vida das pessoas, principalmente as de estratos sociais de menor renda que dependem dos meios coletivos ou não motorizados devido ao sofrível nível de qualidade, de infraestrutura e de serviço de operação dessas modalidades de transporte. Esta situação geral relega os indivíduos a buscarem a todo custo um automóvel para se livrar dos inconvenientes que os meios públicos e não-motorizados ocasionam.

Na dinâmica do complexo da mobilidade urbana a espacialização da clivagem “público X privado”, nos termos como a formação social brasileira a configura, reflete nitidamente as iniquidades em termos de oportunidades e de direitos. Poucas ações compensatórias na forma de apropriação do sistema viário de Maceió vêm sendo implementadas como, por exemplo, a destinação de faixa semi-exclusiva para o transporte público em algumas vias da cidade. São, contudo, insuficientes para melhoria geral do sistema de modo a equilibrar as condições de acessibilidade e mobilidade. Continua desarticulado o processo de reprodução do tecido urbano com as soluções de transportes, fato este que provavelmente agravará o problema atual. Dadas as determinações do processo de urbanização e do correlato sistema de mobilidade, estamos convencidos que mudanças significativas deste, a exemplo do que ocorre em países mais industrializados, estão condicionadas a mudança na estrutura social.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ALAGOAS. **Pesquisa Origem e Destino da Região Metropolitana de Maceió**. Produto: Caracterização e diagnóstico da área de estudos e resultados da pesquisa. Secretaria de Estado da Infraestrutura, 2014.

ANTP – Associação Nacional dos Transportes Públicos. **Sistema de Informações da Mobilidade Urbana da Associação Nacional de Transportes Público - Simob/ANTP: Relatório Geral 2016**. [S.l.]: ANTP, 2018.

FARIA, Geraldo Majela Gaudêncio. Notas sobre as determinações dos espaços livres urbanos e a configuração da esfera pública. In: CAMPOS, Ana Cecília; QUEIROGA, Eugenio Fernandes; GALENDER, Fany; DEGREAS, Helena Napoleon; AKAMINE, Rogério; MACEDO, Sílvio Soares; CUSTÓDIO, Vanderli (Org.). **Sistemas de espaços livres. Conceitos, conflitos e paisagens**. São Paulo: FAUUSP, 2011. p. 11-21.

OLIVEIRA, Francisco de. Acumulação Capitalista, Estado e Urbanização: A Nova Qualidade do Conflito de Classes. **Contraponto**, Niterói, ano 1, p. 5, nov. 1976.

SOUZA, Jessé. **A Elite do Atraso: da escravidão à Lava-Jato**. Rio de Janeiro: Leya, 2017.

VASCONCELLOS, Eduardo A. **Mobilidade Urbana e Cidadania**. 1 ed. Rio de Janeiro: Senac Nacional, 2012.

_____. **Políticas de Transporte no Brasil: a construção da mobilidade excludente**. 1 ed. Barueri: Manole, 2013.

_____. **Risco no Trânsito, Omissão e Calamidade: Impactos do Incentivo à Motocicleta no Brasil**. São Paulo: do Autor, 2013. (Livro eletrônico). Disponível em: <<http://www.mobilize.org.br/estudos/112/risco-no-transito-omissao-ecalamidade-impactos-do-incentivo-a-motocicleta-no-brasil.html>>. Acesso em: 22 jan. 2019.