

SOCIEDADE

A febre das bicicletas. 3 perguntas a um especialista

22.08.2020 às 20h58

Geógrafo e professor no IGOT, da Universidade de Lisboa, explica a moda súbita da nova mobilidade



RAQUEL ALBUQUERQUE



LUÍS GUERREIRO

A pandemia será um recuo ou uma alavanca para uma mobilidade mais sustentável?

A pandemia obrigou as pessoas a ficarem confinadas, mas com pressão para ter o sistema económico a funcionar, e os esquemas de trabalho à distância que existiam entraram em prática de forma muito repentina. Criou-se um novo mundo do trabalho e a isso juntou-se o comportamento social. Ou seja, algumas pessoas assumiram que estariam mais protegidas e viveriam melhor se estivessem mais longe da multidão, com uma rede de contactos acessível, sem terem de estar numa área metropolitana, podendo optar por uma

cidade média, com uma casa maior e mais barata. Isso pode gerar uma travagem das lógicas de concentração urbana vividas até agora.

Mas poderá ser uma mudança estrutural ou só temporária?

Mesmo que se encontre um tratamento para o vírus e se volte à situação que vivíamos no início deste ano, há um lado estrutural na mudança. Do ponto de vista territorial, viver em localidades mais pequenas, longe das áreas metropolitanas, tenderá a ser mais frequente. As empresas não vão querer perder a possibilidade do teletrabalho, porque representa uma redução de custos. E uma parte dos trabalhadores vai adotar esta hipótese, porque é mais flexível, até na conciliação entre trabalho e família, reduz o tempo perdido em deslocações, permitindo até mudar para modos de transporte ligeiros, como a bicicleta. Não vamos assistir a uma regressão enorme ou esvaziamento das cidades, mas haverá uma travagem nos processos de concentração e um acentuar do crescimento de cidades médias. A mesma lógica aplica-se a quem vive numa zona urbana e que, com o teletrabalho, descobriu a ideia de cidade-bairro, numa lógica de vida local mais intensa. E isso irá desenvolver-se e manter-se para lá de 2021.

O que muda na mobilidade?

Vai gerar padrões de deslocação diferentes. Trabalhar a partir de casa corresponde a um desenvolvimento das articulações virtuais. Ou seja, as pessoas podem estar mais distantes umas das outras, com maior dispersão geográfica e menos mobilidade. Mas há outras questões, porque o automóvel vai parecer uma forma de transporte mais segura. Mesmo quando a pandemia for ultrapassada, o risco prevalecerá na nossa memória durante algum tempo e o desafio vai estar na utilização de transportes públicos. O problema é que continuará sempre a haver atividades económicas presenciais: não há trabalho à distância nos restaurantes, limpeza, construção civil ou indústria transformadora. Grande parte destas atividades é de qualificação média ou baixa, com salários mais baixos, e muitas destas pessoas usam transportes públicos. A ideia dos transportes interclasses sociais pode estar comprometida, porque quem tiver carro irá querer usá-lo. Se este novo modo de vida de teletrabalho, mais em casa, com mais qualidade e maior dispersão geográfica, que só é possível para alguns, não for devidamente pensado, poderá vir a agravar desigualdades já existentes. O Estado terá de pensar em soluções para que a forma como o país ficará depois de 2021 não acentue desigualdades.