

## **Curso de Gestão da Mobilidade Urbana**

### **Ensaio Crítico - Turma 1**

#### **Andar, para quê?**

**Eric Gaspar de Queiroz Ferreira (\*)**

Andar, um ato tão antigo como a própria vida, respirar, comer ou se comunicar, mas a realidade atual do Brasil é de que o andar é subvalorizado, não se entregam mais cartas e documentos, tudo é “via e-mail”, o acesso ao carro estigmatizou o transporte público, a modernidade tupiniquim transformou atos corriqueiros e cotidianos das décadas passadas, como andar até a banca da esquina e comprar um jornal, caminhar pelo bairro, ir até a mercearia/padaria e comprar o pão do dia uma verdadeira raridade! É preciso chegar cedo ao trabalho, ficar incontáveis horas no carro/ônibus/metrô enfileirado e enlatado como uma sardinha – susceptível a todo e qualquer evento negativo que esta modernidade traga consigo – chegar tarde à residência e trabalhar mais.

Andar nas grandes cidades brasileiras tornou-se nada atraente, o espraiamento das cidades e a falta de planejamento deu margem a grandes distorções, onde os bairros centrais são mais equipados, possuindo calçadas bem estruturadas, estacionamentos, oferta de transporte, cobertura arborícola, faixas ou espaços para bicicleta e os bairros periféricos se estruturam à própria sorte, com condições mínimas de trafegabilidade, deslocamento e convivência. Muito desta

Mas qual a importância real do andar? Primeiramente é o modo mais fundamental de locomoção, o mais barato, menos poluente (atmosférica, sonora e visual), mais saudável, mais acessível e o único que pode concretamente dar acesso a todos os destinos.

Então é de se questionar o porquê da condição das calçadas, os entraves para circulação do pedestre, a falta de prioridade e disputa do espaço público entre a máquina e o ser humano.

O atual modelo de crescimento econômico brasileiro é capitaneado pela indústria automobilística (sua esfera de influência impacta cerca de 25% do PIB nacional), no entanto o crescimento astronômico da frota brasileira não refletiu em uma capacidade de absorção dos municípios e após uma década de recordes de venda a própria indústria do automóvel está receosa com a menor absorção e conseqüente diminuição de vendas dos autos.

Esta priorização do veículo motorizado em detrimento de todos os outros meios gera a situação de caos urbano enfrentadas nas grandes e em alguns casos médias cidades do Brasil<sup>1</sup>. Sem embargo é preciso lembrar de que (como já diria a propaganda) “no trânsito, somos todos pedestres” e para além, todo e qualquer deslocamento é originado no andar e termina com o mesmo.

1 Além do caos urbano, uma gama de novos problemas à saúde pública pode ser associada ao modelo de crescimento e priorização do veículo na cidade (acidentes, poluição, obesidade, entre outros).

De acordo com a Lei da Mobilidade – 12.587/12, o transporte não motorizado (a pé, de bicicleta e em cadeira de rodas) tem prioridade sobre o transporte motorizado. Porém a inversão dos valores cria uma anomalia em que o pedestre vira um cidadão de segunda linha, enquanto o veículo é tido como de primeira linha (vide figuras 1 e 2). Esta inversão de valores é tão marcante (e com raízes mais profundas) que a capital de nosso país foi desenhada desta forma, Brasília é fundada em um Urbanismo Modernista, onde a segregação dos espaços torna imperativo o uso do automóvel.

Em contraste, o Novo Urbanismo propõe o uso misto do solo, onde o pedestre tem prioridade e os deslocamentos são encurtados pela existência dos serviços/empregos no próprio bairro de residência.

Figura 1: pedestres “compartilham” a rua com carros, por falta de calçada.



Fonte: <http://www.tribunademinas.com.br/cidade/sem-calçada-pedestres-se-arriacam-na-rua-1.1008337>

Um dos reflexos fundamentais da desestruturação da cidade brasileira para o modelo de expansão baseado no automóvel particular é o estacionamento, onde a falta de urbanização apropriada força o automóvel a utilizar tanto a calçada quanto uma área proibida como estacionamento. Concorrendo com o pedestre, ciclista ou pessoa com baixa mobilidade.

Figura 2: pedestre é exposto ao perigo de andar em uma avenida pela ocupação da calçada pelo automóvel.



Fonte: <http://passeiolivressa.wordpress.com/2013/08/09/inspecao-em-bairros-populares/>

Além da disputa do espaço urbano com a máquina, o pedestre sofre da qualidade sofrível dos passeios. Segundo o relatório Calçadas do Brasil “a média final de todas as avaliações do país é 3,47, número bem abaixo da nota mínima, 8, estabelecida pela coordenação da Campanha.”<sup>2</sup>

2 Zero: Calçada cheia de buracos, elevações e pedras soltas; 5: Calçada com alguns desníveis e pequenos buracos; 10: Calçada lisa, sem imperfeições, permite caminhar e rodar sem solavancos.

Mesmo com a dificuldade de locomoção e disputa intensa pelo espaço, cerca de 30% das viagens cotidianas (no Brasil) são realizadas a pé, segundo dados do Censo de 2010 (IBGE).

Se há um contingente tão expressivo de habitantes que se deslocam a pé, qual o empecilho para que haja uma “nota” 8 ou 10 nas calçadas do Brasil a fora?

Primeiro porque, as municipalidades brasileiras, via de regra, se eximem da função de planejamento, construção e manutenção das calçadas, ficando com o papel de estruturador normativo (determinando padrões permitidos, normas de projeto e fiscalizando a implementação). A responsabilidade pela execução da calçada e sua futura manutenção é repassada aos proprietários dos imóveis/terrenos em que se situam os passeios.

Este modelo de partilha das responsabilidades poderia ser o ideal, mas as condições econômicas da maioria dos cidadãos brasileiros não os permitem atuar corretamente,

a baixa qualidade da educação e inversão dos valores (prioridade à máquina) renegam o passeio público à segunda instância.

Em segundo lugar, é possível citar o poder econômico e interesses por trás da depreciação tanto do andar, do transporte público, quanto de um modelo urbanístico mais racional no uso do solo (Novo Urbanismo). Nesta perspectiva temos grupos econômicos com grande influência, vide a indústria automobilística, grupos financeiros, empreiteiras e setores associados, que terminaram por influenciar as políticas de mobilidade urbana que não considera o papel do “andar a pé”.

Parafraseando o grande Fernando Pessoa, “andar é preciso, viver não”. A ideia de uma pessoa ser cerceada do ato fundamental de andar, se deslocar como a humanidade faz desde seus primórdios chega a ser um ultraje à inteligência e ao bom senso. Porém, é o que vem ocorrendo no Brasil, o cidadão cada vez mais é diferenciado em seu *status* social pelo valor do automóvel que dirige, pelo custo que arca com seu próprio sucesso. Este modelo cruel de privilégio a alguns poucos (seres humanos e máquinas) em detrimento da qualidade de vida da maioria, da mobilidade urbana do conjunto da população e (quem diria) do próprio desenvolvimento econômico é apenas a replicação e continuação do modelo de capitalismo neoliberal selvagem.

As manifestações de Junho de 2013 ainda estão muito recentes para que o reflexo correto delas possa ser analisado na história do Brasil, mas a insatisfação com o atual modelo de crescimento que vigora no país está posta, saber se a população, os políticos e empresários vão mudar as suas linhas de atuação e pensamento é uma incógnita. O direito de ir e vir não se conquista apenas no papel, as cidades têm de ser repensadas, as pessoas tem de se repensar, mas por enquanto (como já diria o ilustre Gilberto Gil) “andar com fé eu vou, que a fé não costuma faiá”.

*(\*) Eric Gaspar de Queiroz Ferreira, Estudante UFBA.*