

Curso de Gestão da Mobilidade Urbana
Ensaio Crítico - Turma 10
Que tipo de cidade queremos para viver ?

Ricardo José Lodi Ferreira (*)

A sociedade atual que se mantém confinada aos seus próprios veículos particulares – notadamente os carros! – se vê prisioneira de si e de seus anseios por mobilidade e liberdade. A mídia – de todo tipo – diariamente põe cidadãos e governantes em pé de guerra por algo que ela própria não sabe o que é em sua extensa maioria. Em contrapartida, o mercado vende “soluções” mágicas aos “pobres” cidadãos com propagandas de motocicletas em que só eles estão numa via sem trânsito ou ainda em comerciais de carros que chegam a vender o silêncio dentro do seu “possante” engarrafado como se isto fosse uma vantagem ou um bem próprio dos que adquirem carros. Afinal, não era para o veículo levar o dono a algum lugar? Um estudo chamado “Transportation and the New Generation” – disponível no site da ANTP mostra que por tantos incômodos causados pelos carros os jovens estadunidenses estão dirigindo menos ou, até mesmo, não tem o interesse das gerações anteriores pelo carro.

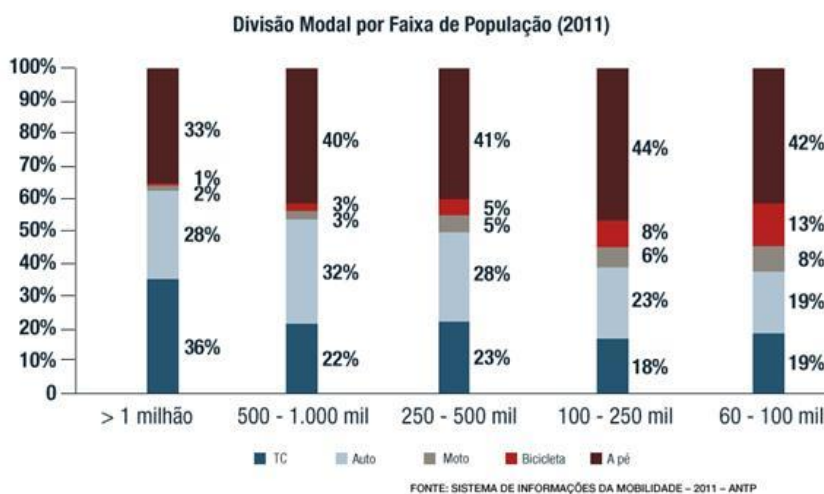
Acima, o que se tem é um retrato da mobilidade urbana atual, da sociedade individualizada e impactada pelas más perspectivas de futuro que se dão ao cenário da mobilidade focada nos veículos particulares motorizados. Não se pode aceitar que o sonho de ter o próprio carro, moto ou outro veículo motorizado seja o que move as pessoas aos seus destinos diários. As cidades precisam passar por um processo de reumanização e as pessoas precisam se ressocializar, pois as cidades têm de ser para as pessoas.

A verdade sobre as cidades brasileiras e sua mobilidade está no fato de que no passado – décadas de 50 e 60 - os governantes optaram por um padrão de mobilidade baseado no carro, ou seja, carrocentrista. Esta foi notadamente uma influência norte-americana em que se buscava a mobilidade através do carro, com seu ideal de liberdade, o que acabou por afastar as residências dos centros comerciais. Daí ver-se algumas cidades norte-americanas em que todos os quarteirões são iguais – compostos somente por casas. Daí, também, ter-se os centros comerciais – notadamente os shoppings centers. E daí, também, ter-se os engarrafamentos, pois, a partir do momento em que todos se dirigem para o mesmo lugar buscando consumir, as vias se tornam insuficientes.

Pensando por esta linha, pode-se entender porque os grandes centros são congestionados. As cidades brasileiras se desenvolveram dentro desta filosofia – das cidades para os carros! – e, então, o que se tem são pessoas vindas de bairros distantes 30, 40, 50 quilômetros – ou até mais! – para trabalhar no centro da cidade como ocorre no Rio de Janeiro em que se têm pessoas vindas de Barra da Tijuca, Recreio dos Bandeirantes, Campo Grande, Cosmos, Santa Cruz para trabalhar no

centro do Rio – quando estas não vêm de outros municípios como Duque de Caxias, Nova Iguaçu, Belford Roxo dentre outros.

As cidades tanto foram pensadas nos carros que os transportes públicos coletivos de média e alta capacidade – ônibus, trem, metrô – foram negligenciados ao longo dos anos – várias décadas para ser bem realista. Em cidades com mais de um milhão de habitantes, como o Rio de Janeiro, estes sistemas são responsáveis por 36%, em média, dos deslocamentos diários (ANTP, 2011). Ainda segundo o mesmo estudo, os deslocamentos a pé representam 33%, em média, nestas cidades e nas cidades menores pode chegar, em média, a 44% dos deslocamentos da população (veja quadro abaixo).



Anos e mais anos de descaso com os sistemas de média e alta capacidade de transporte urbano aliados à negligência com os passeios nos trouxeram até aqui. Políticas públicas de transportes públicos coletivos têm sido implantadas no sentido de racionalizar o uso dos veículos particulares nos grandes centros permitindo-se assim uma real mobilidade urbana. Aumentar a eficiência dos transportes não é só melhorar os modos de transporte, mas também, as calçadas por que passamos todos os dias.

A lei da mobilidade urbana veio para – dentre outras - devolver as calçadas aos pedestres. As calçadas fazem parte da infraestrutura de mobilidade urbana e como tal devem ser preservadas, sendo também, a acessibilidade universal um direito do cidadão.

É impensável a mobilidade urbana sem as calçadas. Todos os dias milhões de pessoas saem de suas residências para trabalhar e o primeiro contato que elas têm com o espaço público são as calçadas. Em muitos casos as calçadas são o único contato com o sistema de mobilidade urbana da cidade dada proximidade com o destino. Pessoas que se utilizam de um modal apenas usam dois trechos de calçadas. Sendo assim, calçadas ruins mobilidade ruim, calçadas boas mobilidade boa. O nome disto é caminhabilidade – um termo derivado do inglês “walkability” para designar a fluidez das pessoas pelas calçadas. Pode parecer algo simplório, mas as calçadas ruins podem gerar gastos com saúde, pois as pessoas podem tropeçar, torcer um pé, cair, idosos principalmente.



ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS-ANTP

Cadeirantes podem se arriscar em meio aos carros ao terem de desviar de buracos ou mesmo de desníveis para acesso de carros.

Outro fator no qual poucos pensam é que calçadas ruins causam repulsa aos transeuntes e calçadas boas causam satisfação em se caminhar o que em estudos já foi comprovado que melhora a renda do comércio cuja calçada à frente é boa. Não há fiscalização das calçadas nas cidades por isto a NBR9050 que regulamenta a acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos não é cumprida o que gera uma diversidade de “padrões” de calçadas ao longo de um simples quarteirão. O ideal seria que a municipalidade se apropriasse das calçadas como já o faz com o leito carroçável para manter um padrão. Sob a forma de gestão global, a municipalidade se responsabilizaria pelo projeto e execução das calçadas, cabendo aos proprietários dos imóveis lindeiros a manutenção das mesmas.

Portanto, notam-se duas importantes linhas de frente a se trabalhar para viabilizar a mobilidade urbana: transportes públicos coletivos e calçadas – passeio público - já que estes representam juntos mais de 60% dos deslocamentos diários nas grandes cidades.

Em resumo: “Antes de definir qual o melhor sistema de transporte público, é preciso saber o tipo de cidade que queremos para viver” (Enrique Penãlosa - ex-prefeito de Bogotá e consultor do ITDP).

() Ricardo José Lodi Ferreira é Administrador pela UVA-RJ; atualmente dedica-se ao estudo da mobilidade urbana.*