

Curso de Gestão da Mobilidade Urbana

Ensaio Crítico – Turma 11

Por uma mobilidade humana

Rossana Meiko Manaka (*)

A necessidade de planejamento para um crescimento ordenado das cidades brasileiras, sob o ponto de vista da mobilidade urbana, surge como imposição de lei em 2001, com o Estatuto das Cidades (Lei n.10.257/01) instituindo a obrigatoriedade do Plano Diretor e determinando que todas as cidades com mais de 500 mil habitantes elaborassem seu Plano de Transportes. Em 2012, o Brasil passou a ter uma Política Nacional de Mobilidade Urbana, instituída pela Lei n.12.587/2012, que define as diretrizes para a regulamentação e o planejamento da mobilidade urbana nas cidades brasileiras.

Porém, a necessidade do ordenamento das vias públicas de circulação surge muito antes da obrigatoriedade gerada pelas leis urbanísticas, visto o crescimento do número de pessoas vivendo nos centros urbanos a partir da segunda metade do século XX e o grande crescimento da aquisição e uso do transporte individual. Atualmente, segundo o Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Ipea) mais de 50% dos domicílios do Brasil já têm um automóvel ou uma moto em suas garagens. De acordo com dados do Departamento Nacional de Trânsito (Denatran), na última década, a frota de veículos mais do que dobrou, muito devido à política de incentivos adotada pelo governo. Porém, a infraestrutura necessária para o atendimento dessa frota não acompanhou o mesmo crescimento.

Na maioria das cidades de pequeno e médio porte, o almejado progresso faz com que as grandes metrópoles sejam vistas como exemplo para questões relacionadas ao urbanismo e à mobilidade. Porém, as decisões tomadas a esse respeito nas metrópoles foram muitas vezes soluções paliativas para resolver problemas pontuais por não haver ações preventivas anteriores. Então, alargar vias ou diminuir calçadas para permitir um maior fluxo de veículos podem ser algumas soluções encontradas para resolver um problema pré-existente.

Tais soluções paliativas e isoladas, realizadas na tentativa de permitir maior fluidez à grande frota de veículos enfatiza e incentiva ainda mais os modais de transporte individuais. Nesse sentido, a obrigatoriedade da elaboração do Plano de Mobilidade para cidades com população a partir de 20.000 habitantes, tem seu ponto positivo por trazer à tona a discussão de quais soluções devem ser assumidas por cada município tendo em vista suas características próprias, a cultura das pessoas que vivem nele, suas potencialidades e diretrizes principais, pré-definidas no Plano Diretor Municipal. Sobretudo, a Lei de Mobilidade enfatiza questões como a importância do transporte coletivo, a acessibilidade de todos ao espaço público. Então, a elaboração de um Plano de Mobilidade não se restringe a um Plano de trânsito ou a quilometragem de vias abertas e/ou pavimentadas, mas deve ser um grande exercício de criação de cenários,

de estudos dos diferentes tipos de modais aplicáveis, de estabelecimento de diretrizes que favoreçam o município e a cidadania das pessoas que irão usufruir dos espaços e vias públicas da cidade.

O conceito de cidades para pessoas, sustentado pelo arquiteto Jan Gehl no livro *Cities for people* (Island Press, 2010) traz uma visão humanista para o ordenamento das cidades. Ou seja, todas as decisões tomadas com relação ao planejamento urbano, mobilidade, devem ter as pessoas, os pedestres - antes do motorista ou condutor de qualquer veículo motorizado ou não – como foco principal. Neste contexto, em vias com alto fluxo de pedestres, as calçadas devem ser alargadas e acessíveis, não a pista para veículos. A prioridade são os pedestres, que precisam ter prioridade ao atravessar avenidas, são pessoas com mobilidade reduzida que precisam de calçadas planas e rampas de acesso às edificações públicas para circular com segurança e usufruir dos espaços públicos. Espaços estes que devem ser uma extensão solidária, convidativa, compartilhável, do espaço privado. Com relação à altura das edificações lindeiras às vias públicas de circulação, Gehl propõe que uma cidade para pessoas não tenha edifícios altos, pois o contato com a vida da cidade só se pode obter até o quinto andar, e que a questão da densidade se resolve com projetos arquitetônicos orientados por uma idéia humanista.

A adoção de medidas mais humanistas no Plano de Mobilidade estaria também intrinsecamente ligado ao uso do solo, já que determinadas atividades e configurações de atividades irão se tornar pontos geradores de tráfego. Modelos teóricos de associação entre uso do solo e mobilidade propõe densidade média e diversidade de usos para otimizar sistemas de transporte coletivo, de forma a minimizar distâncias e evitar picos no carregamento. Já áreas de baixa densidade e distribuição dispersa dos pontos/equipamentos de destino tornam-se estruturas espaciais ótimas para o uso do transporte individual motorizado.

Com relação à acessibilidade de pessoas com mobilidade reduzida, as próprias leis e normas geram situações de impasse que devem ser resolvidas com coerência. Por exemplo, na Lei Federal 6766/79 que dispõe sobre parcelamento do solo urbano, permite abertura de loteamentos em terrenos com declividade de pouco menos de 30%. Dessa forma, se houver abertura de vias com declividade de 20%, as calçadas automaticamente acompanham essa declividade. Já a NBR 9050 dispõe que a declividade para rampas acessíveis para circulação de pessoas com mobilidade reduzida deve girar em torno de 8%. Perante tal situação, a alternativa cabível ao poder público municipal seria a previsão da instalação de equipamentos e demais espaços públicos dentro de rotas acessíveis, já que dificilmente a totalidade das calçadas de um novo loteamento terão o 8% recomendados pela NBR 9050.

Diante das questões levantadas, a mobilidade torna-se matéria de observação, estudos e ensaios constantes pelo seu dinamismo e complexidade, que vai muito além de a mera aplicação de fórmulas matemáticas pré-estabelecidas. E o grande desafio é a inserção de um olhar humanista dentro das decisões a serem tomadas nos Planos de Mobilidade Brasil afora, onde impera a cultura do automóvel como medida e símbolo de “status”.



ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS-ANTP

() Rossana Meiko Manaka é Superintendente de Controle Territorial na Prefeitura Municipal de Castro*