

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

### **Ensaio Crítico - Turma 12**

#### **Uma cidade para seres humanos**

**Paulo Felipe Ferreira Avelino (\*)**

Em 1933 foi redigida a Carta de Atenas, manifesto urbanístico resultante do debate realizado no IV CIAM – Congresso Internacional de Arquitetura Moderna, que teve participação de expoentes da Arquitetura e do Urbanismo Modernos. Procurando resolver os problemas decorrentes do rápido crescimento das cidades, 33 cidades de latitudes e climas distintos foram analisadas e algumas soluções tidas como universais foram estabelecidas. A proposição da cidade funcional definia quatro funções básicas do ser humano: habitar, trabalhar, recrear e circular. Isto implicava em segmentar a cidade segundo estas funções.

Esse modo de pensar a cidade foi revisto posteriormente; a extrema racionalização do modernismo, que proclamava a uniformização e a mecanização da vida, passou a ser questionada. O urbanismo pós-modernista preocupava-se com a dimensão antropológica e social e com conceitos como o “espírito de lugar” ou “genius loci”, ou seja, o conjunto de aspectos sociais, culturais, arquitetônicos e históricos que caracterizam um ambiente, uma cidade. Não podemos esquecer que a cidade é habitada e frequentada pelo homem, que possui uma identidade e uma bagagem de referências que o ligam ao espaço.

Para se pensar uma cidade feita para seres humanos, duas questões, que são princípios da Política Nacional de Mobilidade Urbana, são essenciais: acessibilidade urbana como direito universal e desenvolvimento sustentável das cidades nas dimensões socioeconômicas e ambientais. A primeira se refere à possibilidade de uso do espaço urbano entre todos os cidadãos e a segunda se refere à qualidade deste espaço que será compartilhado entre todos.

Segundo a Carta de Atenas: “O advento da era da máquina provocou imensas perturbações no comportamento dos homens, em sua distribuição sobre a terra, em seus empreendimentos, movimento desenfreado de concentração nas cidades a favor das velocidades mecânicas (...). O caos entrou nas cidades.” A solução encontrada foi a segregação entre pedestres e carros: as pessoas teriam caminhos só para elas serpenteadas por áreas verdes, enquanto os carros gozariam de imensas vias expressas. “Nenhum pedestre jamais encontrará um automóvel, jamais!” recomendava o arquiteto expoente do modernismo Le Corbusier. Contudo, por que segregar homens e veículos como propunha o urbanismo moderno se estes dois deveriam aprender a conviver em harmonia? Segundo o escritor e filósofo Alain de Botton: “(...) sem os pedestres para fazê-los diminuir a velocidade, os carros vão correr demais e matar seus

motoristas, e que sem os olhos dos carros em cima deles, os pedestres podem se sentir vulneráveis e isolados.”, ao afirmar que estas duas forças aparentemente contrárias poderiam forjar uma aliança frutífera para ambas.

No entanto, o que se vê hoje, principalmente nas médias e grandes cidades brasileiras, é uma grande dificuldade de convivência entre pedestres e os modos motorizados, oriunda de um pensamento que sempre priorizou o carro em detrimento do transporte público e da mobilidade de pedestres. As calçadas não são, na maioria das vezes, apropriadas para o deslocamento de pessoas com restrições de movimento, como idosos e pessoas com deficiência temporária ou permanente; não há rebaixos em guias para que pessoas em cadeiras de rodas possam transpor o leito carroçável; os sinais para pedestres, quando há, duram tão pouco tempo que não permitem a transposição eficiente e segura das pessoas, principalmente no grupo de pessoas com restrições de movimento. O que se tem visto é um “apartheid” motorizado (deficiência na mobilidade para quem não possui carro), acidentes com vítimas, congestionamentos, uso desigual das vias, com prioridade do transporte individual sobre o transporte público. Além disso, há os problemas ambientais causados pela poluição da atmosfera e a poluição sonora, que provocam prejuízos à saúde da população.

Em comparação aos veículos individuais motorizados, o transporte por ônibus é muito menos impactante para o meio ambiente pela quantidade de poluentes emitidos por pessoa; já o transporte por trilhos movido a energia elétrica, a circulação por bicicletas e a caminhada são ainda mais “saudáveis” para a cidade, por não emitirem poluentes. Estes modos também induzem a um aproveitamento mais racional do espaço urbano, já que a metragem quadrada necessária para uma pessoa se locomover a pé, de bicicleta ou de ônibus, trem ou metrô é muito menor em comparação ao carro.

Tratar a cidade como um espaço que deve ser usufruído universalmente por todos, além dos cuidados com as vias e da sinalização para os modos motorizados, requer construção e manutenção de calçadas com dimensões, acabamento e inclinações exigidos por norma técnica, sinalizar adequadamente as travessias para pedestres, além de garantir acessibilidade em terminais, estações e pontos de parada.

Em uma escala mais ampla de raciocínio, pensar na cidade para o ser humano também implica em priorizar projetos de transporte público integrados e indutores de desenvolvimento urbano em zonas carente de infraestrutura; criação de vias que permitam a circulação segura de bicicletas: ciclorrotas, ciclofaixas e ciclovias; criação de corredores e faixas exclusivas para ônibus; investir nos meios de transporte sobre trilhos nas metrópoles.

Evidentemente, o desenho urbano por si só não resolve os problemas urbanos, portanto as soluções físicas devem estar acompanhadas de soluções políticas, sociais e econômicas, além de consultas públicas às populações; neste sentido, o Plano Diretor Participativo é um instrumento que tem um grande papel na formação de um território democrática e territorialmente justo.

O Estatuto da Cidade - Lei Federal 10.257/2001, além de prever a obrigatoriedade do Plano Diretor para municípios com mais de 20 mil habitantes, cidades integrantes de regiões

metropolitanas, cidades de interesse turístico e cidades com grandes empreendimentos, estabeleceu a gestão democrática da cidade, assegurando a participação dos cidadãos nas decisões políticas e administrativa. O Plano Diretor Participativo tem como objetivo principal a tomada de decisão por parte dos cidadãos e do Poder Público municipal quanto ao uso do espaço urbano beneficiando à coletividade e não a grupos e interesses particulares.

Considerando todas as premissas da Política Nacional de Mobilidade Urbana, a acessibilidade e a sustentabilidade são aquelas que norteiam o direcionamento do planejamento da cidade para humanizar um ambiente que tem se tornado hostil ao longo das décadas, com suas máquinas que praticamente monopolizaram as vias públicas. Para tanto, é vital que as decisões que conduzem o futuro das cidades transcendam o âmbito do desenho urbano e que sejam economicamente viáveis, ambientalmente corretas e socialmente justas.

*(\*) Paulo Felipe Ferreira Avelino é Analista de Projetos e Obras da Companhia Paulista de Trens Metropolitanos – São Paulo - SP*