

Curso de Gestão da Mobilidade Urbana

Ensaio Crítico - Turma 2

A cidade deve ser planejada para os indivíduos

Tamara Crioruska Tarasiuk (*)

As cidades brasileiras, quando colocadas como foco das primeiras discussões acerca do transporte urbano, sofreram forte influência da emergente cultura do automóvel. A referência norte-americana e a implantação de montadoras desse tipo de veículo no país – apoiadas pelo governo federal – repercutiram na criação dos primeiros planos viário-urbanísticos nacionais, como, por exemplo, o Plano de Avenidas elaborado por Prestes Maia na década de 1930 para a cidade de São Paulo.

A ideia de progresso trazida pelo novo tipo de transporte privado, que permitia relativa flexibilidade de deslocamentos, se disseminou no modo de construção das cidades, resultando em malhas urbanas extensas, onde a moradia e o destino dos cidadãos, na maioria das vezes, se encontram a grandes distâncias um do outro.

Como desdobramentos do urbanismo rodoviário e do surgimento das metrópoles e macro metrópoles, temos a maior parte dos problemas de mobilidade que estão em questão nas últimas décadas. O questionamento desse sistema de transporte, então, tornou-se intenso com o desenvolvimento das cidades.

A reprodução deste modelo, viabilizada pelo Estado com a construção de infraestruturas viárias e com as facilidades dadas aos compradores e usuários de automóveis – assim como ao setor automotivo –, apoiada na visão de *status* e conforto associados à imagem do automóvel, favorece uma apropriação desigual, nesse caso, do espaço de mobilidade. Ou seja, na disputa pelo espaço disponível para deslocamentos pela cidade, não são os meios de transporte público, os meios de transporte não-motorizados, nem a parcela com renda mais baixa da população que vencem¹.

A partir dessa situação, nota-se um entrave para a circulação urbana atual. O pouco planejamento e a gestão deficitária que existem não se pautam na mobilidade, integração e desenvolvimento dos sistemas de transporte em conjunto, mas em aspectos econômicos, influências de classes com maior poder e visões culturalmente equivocadas.

Temos vias públicas² sendo projetadas para o uso – principalmente – de um meio de transporte privado que não beneficia a maior parte da população. Na Região Metropolitana de São Paulo, por exemplo, cerca de 36% das viagens diárias são realizadas por meios de transporte coletivos (contra os 29% referentes aos meios motorizados e individuais), quantidade que corresponde à maior parte dos deslocamentos da região³.

Em decorrência dessa evidente disputa de espaço e às questões referentes aos problemas de estruturação dos sistemas de transporte público (entre outros) – frente à complexidade e extensão das cidades –, nota-se que a opinião pública tem focado suas reivindicações e críticas quase que totalmente nos modos de transporte coletivo público⁴.

No entanto, apesar da importância dos questionamentos a cada modo de transporte – que devem ser pensados de acordo com seu alcance e suas características e funções específicas num contexto de rede – o papel do pedestre (assim como o sistema de mobilidade voltado para o modo de deslocamento a pé) acaba não sendo valorizado e pouco é reivindicado⁵.

Tal questão também é notada quando se comparam os gastos com os meios de transporte não motorizados e os investimentos de mobilidade para os automóveis, exponencialmente maiores. É necessário promover a ideia de que os meios não motorizados, principalmente o caminhar, também são modais de transporte.

A importância da dimensão humana muitas vezes se perde frente à escala das grandes cidades. Foi a partir desta célula que todo organismo urbano se desenvolveu. Desde os espaços estáticos (verticalidades e horizontalidades), aos mais diversos tipos de dinâmicas e mobilidades.

Andar a pé é a primeira etapa, senão única, da grande maioria dos deslocamentos feitos pelas pessoas. Ou seja, o papel de pedestre é base para todos os outros papéis que um indivíduo pode assumir na sua trajetória pela cidade.

Mesmo com o crescimento da mentalidade rodoviária, o número de viagens a pé representa o modal com maior número de deslocamentos feitos diariamente. Tomando como exemplo a Região Metropolitana de São Paulo, aproximadamente 33% das viagens diárias são feitas a pé, contra os 27% que representam as viagens feitas por automóvel⁶.

Suas características técnicas não são seu maior chamariz, uma vez que o corpo humano possui limites físicos, desenvolvendo velocidades baixas e deslocamentos pouco extensos.

Contudo, sua importância é justificada pela alimentação dos demais tipos de transporte, por ser o modo de deslocamento mais acessível economicamente (não necessita de nenhum meio e pode ser produzido em qualquer ambiente, adaptado ou não), por ser utilizado para diversos fins (transporte, cargas pequenas, lazer, saúde, etc.) e por ser o contato direto do indivíduo com os problemas e particularidades da cidade.

Este papel está contemplado em leis e normas nacionais. O novo Código de Trânsito Brasileiro (Lei 9503/98), por exemplo, define os espaços destinados aos pedestres e estabelece normas de circulação e conduta visando uma melhor dinâmica de fluxos nas vias, assuntos que devem ser promovidos através de ações educativas à população. A Lei de Mobilidade Urbana (Lei 12587/ 2012), que estabelece a Política Nacional referente a este assunto, foca-se no acesso e eficiência dos serviços de transporte público e circulação, visando à construção de uma cidade sustentável e democrática, onde os diversos atores envolvidos possam dialogar.

É possível constatar que o enfoque das leis, quanto ao sistema de mobilidade do modo a pé, está mais voltado a questões de segurança e organização que de qualidade de deslocamento.

Dessa maneira, um primeiro ponto referente à construção da rede de mobilidade dos deslocamentos feitos a pé, é a necessidade de cobrar que as equipes de planejamento e os Planos de Mobilidade contemplem esse meio de transporte, promovendo um sistema de mobilidade de qualidade para os pedestres, visando, além da segurança, otimização dos deslocamentos e conforto ao usuário.

Apesar de o deslocamento a pé ser teoricamente priorizado na circulação, ele não tem a mesma prioridade que os demais modos de transporte têm em sua produção e atendimento (mesmo necessitando apenas de estruturas simples para o seu sistema de mobilidade).

Isso é resultado do modelo de gestão adotado na maior parte das cidades brasileiras, no qual a prefeitura se encarrega da definição dos padrões e normas do calçamento, enquanto a responsabilidade da construção e manutenção das calçadas fica com os proprietários de terrenos que possuem frente para as vias.

Desse modo, o desejo individual se sobrepõe à via dos pedestres e, com a falta de fiscalização, temos como resultado um sistema pouco integrado e não padronizado, muitas vezes com problemas de manutenção e com a presença de obstáculos.

Essa condição quebra o conceito de integração e rede de mobilidade. Trazendo uma contraposição à situação vista nos leitos carroçáveis: se os órgãos públicos podem proporcionar um sistema adequado e funcional aos veículos motorizados, por que não poderiam responsabilizar-se também pelas calçadas?

Além disso, outro problema considerável é a garantia de acesso universal à cidade. Medidas especiais são necessárias para que todas as parcelas da população possam andar pelas ruas. Dentro de algumas décadas, a parcela economicamente ativa do Brasil – a qual corresponde à maioria da nossa população atualmente – irá tornar-se dependente, ou seja, a porcentagem de idosos no país saltará de 7,4% (2013) para 26,8% (2060), segundo projeções do IBGE⁷. Tal fato, além de alterar as características de deslocamentos urbanos, irá afetar os planos e projetos referentes aos pedestres. A garantia de circulação é um assunto que não pode ser negligenciado, precisa de fiscalização.

O modo de deslocamento a pé é uma das possibilidades para o enfrentamento da mobilidade urbana. Contudo, para que essa ideia seja criada, é necessário que o sistema de mobilidade para pedestres seja enfatizado. Ou seja, a estrutura existente deve ser melhorada e pensada de forma integrada, como uma rede.

A articulação dos diversos modais também é essencial nesse ponto. Uma gestão integrada minimiza a disputa pelo espaço e garante maior acesso da população ao sistema de transportes.

A cidade deve ser planejada para os indivíduos e sua qualidade de vida, recuperando sua dimensão humana originária. Desse modo, a participação popular (e sua organização em movimentos sociais) é essencial para que os pontos críticos sejam



ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS-ANTP

levantados e considerados pela sociedade e gestores, servindo como um gatilho para as ações concretas.

() Tamara Crioruska Tarasiuk, formada em Arquitetura e Urbanismo pela FAU USP. Trabalha na Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos de São Paulo (EMTU/SP) com planejamento de transportes*

NOTAS

1: VILLAÇA, Flávio. “Espaço intra-urbano no Brasil”. Studio Nobel: FAPESP, São Paulo, 2001.

2: Necessidade de priorizar o transporte público e coletivo nas vias. Além de mais coerente, será melhor o aproveitamento desta infraestrutura.

3: Tabela 7. Síntese das Informações Pesquisa Domiciliar. Pesquisa Origem e Destino 2007. Região Metropolitana de São Paulo, Dez/2008.

4: O que abre margem para que os usuários de transporte coletivo migrem, assim que possível, para meios motorizados individuais. Configurando ponto crítico que deveria ser trabalhado pelos gestores públicos.

5: A importância do papel do pedestre é engolida pela disputa pelo espaço de deslocamento e pela cultura que glorifica o uso do automóvel.

6: Tabela 17. Síntese das Informações Pesquisa Domiciliar. Pesquisa Origem e Destino 2007. Região Metropolitana de São Paulo, Dez/2008.

7:

<http://saladeimprensa.ibge.gov.br/noticias?view=noticia&id=1&idnoticia=2455&busca=1&t=populacao-brasileira-deve-chegar-maximo-228-4-milhoes-2042> (Acessado em: 4 de setembro de 2013)