

Curso de Gestão da Mobilidade Urbana
Ensaio Crítico - Turma 6
Modos de deslocamento suave
O exemplo do Plano Estratégico Centro Vivo

Lívia Louzada de Toledo Pugliese (*)

A Lei de Mobilidade Urbana (Lei 12.587/12) coloca em pauta que o transporte não motorizado (a pé, de bicicleta e em cadeira de rodas) tem prioridade sobre o transporte motorizado. Segundo o CTB – Código de Trânsito Brasileiro (Lei 9.503/1998), a segurança de pedestres no trânsito tem prioridade sobre a segurança de todos os condutores e passageiros de veículos, motorizados ou não.

A legislação brasileira atual traz respaldo para que os modos suaves de deslocamento sejam valorizados nos projetos urbanos e consolida a importância da inclusão destes modos de transporte nas discussões das políticas de transporte. O tema começou a ser debatido a partir da década de 1990, com o avanço nas discussões sobre o desenvolvimento sustentável e a inclusão dos seus princípios na formulação das políticas públicas. Desde então tem lutado para ganhar a merecida atenção dentre os demais modais e tende a consolidar a sua importância nesta discussão.

Neste ensaio crítico o transporte não motorizado e seu ambiente de circulação nas cidades serão tratados através do exemplo real de um projeto de intervenção em centro urbano. Nos anos de 2011 e 2012 tive a oportunidade de contribuir com a elaboração de um plano urbanístico para a requalificação da zona central de São José dos Campos – SP, chamado de Centro Vivo. Dentre os diversos assuntos abordados no projeto, o transporte não motorizado teve grande destaque.

Centros urbanos são, normalmente, locais onde se encontra a maior concentração de pessoas andando a pé. É um local com acesso mais fácil, com muita oferta de infraestrutura pública, e com muita riqueza de serviços e comércio. O Centro da cidade é utilizado de forma intensa pela população de São José dos Campos, com especial destaque para o calçadão e seu entorno, como local de comércio e serviço, e as praças, muito utilizadas como espaços de descanso e convívio. No entanto, existem problemas na área que precisam ser solucionados para que o Centro seja plenamente usufruído pelas pessoas em todo o seu potencial, como ocorre na maioria dos centros históricos.

O Centro de São José dos Campos é utilizado de forma bastante intensa como conexão entre as diversas zonas da cidade. As vias da região central são unidirecionais e formam um sistema de circulação que favorece a fluidez do trânsito e, conseqüentemente, também o fluxo de passagem. Esse padrão de uso do sistema viário além de sobrecarregá-lo, aumenta a hostilidade do trânsito veicular sobre os pedestres e ciclistas que utilizam essa região. Apesar de possuir uma boa oferta de transporte público, as pessoas ainda utilizam o carro para realizar suas atividades no Centro, agravando os problemas de tráfego nas suas principais vias. Além disso,

também se observa a baixa utilização da bicicleta para os deslocamentos para o Centro da cidade, demonstrando a necessidade de se incentivar a utilização deste modal.

Segundo a Pesquisa Origem e Destino realizada em 2011, se observarmos apenas as viagens realizadas internamente no Centro da cidade, verificamos que o modo a pé é o que se destaca, demonstrando a grande concentração de pedestres nesta região, além da necessidade de se priorizar ações que incentivem e melhorem as condições de caminhabilidade, ou seja, tornar as calçadas e caminhos amigáveis ao pedestre.

Para que se alcance uma qualidade no espaço urbano desejada ao Centro da cidade, faz-se necessário o desestímulo ao uso do transporte individual motorizado, visto que a convivência de um tráfego intenso com locais onde se deseja a apropriação do espaço pelas pessoas, como áreas de lazer e descanso, não é compatível. Além disso, o espaço público é um bem riquíssimo para ser utilizado apenas como estacionamento e passagem de veículos.

O Plano Estratégico Centro Vivo busca a requalificação do Centro da cidade através de ações voltadas à área de Mobilidade Urbana, Habitação, Segurança, Lazer e Cultura e incentivo aos Comércio e Serviços. Para tanto, foram desenvolvidos programas que indicam as diretrizes específicas para cada foco de atuação. Aqui será destacado o “Programa Centro Vivo e com Mobilidade”

Para alcançar a visão desejada para o futuro do Centro na área de Mobilidade, foi estruturado um plano estratégico que tem como diretrizes a implementação da integração intermodal, a priorização do transporte público de passageiros sobre o individual motorizado e a prioridade dos modos suaves de deslocamento, proporcionando um ambiente mais sustentável, conforme determina a lei que institui a Política Nacional de Mobilidade (Lei 12.587/2012).

O programa propõe a requalificação dos espaços públicos a partir do ponto de vista dos pedestres, que ao caminhar em uma velocidade média de 5 km/h, se depara com escolhas contínuas e variadas que podem levar a um maior ou menor aproveitamento do Centro. Com isto visa proporcionar um ambiente mais sustentável e que possibilite trocas e relações sociais intensas.

O programa fornece diretrizes para a região, de acordo com os seguintes objetivos:

- I. Proporcionar espaços para se caminhar que garantam acessibilidade, dignidade, integridade e conforto;
- II. Criar de um sistema de deslocamento de pedestres e de bicicletas que conecte os destinos principais e incorpore a sinalização de orientação específica;
- III. Garantir espaços públicos e democráticos para todos, que sejam convidativos e intimistas;
- IV. Garantir baixos níveis de ruídos e incômodos;
- V. Implementar uma integração intermodal dando preferência aos modos suaves, que atendem melhor as necessidades de deslocamentos curtos na região;
- VI. Desincentivar a utilização das vias do Centro pelo trânsito de passagem;



ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS-ANTP

VII. Regulamentar velocidades compatíveis com a utilização dos pedestres e ciclistas; Para tanto estão previstas as seguintes ações:

- I. Regulamentação das operações de carga e descarga;
- II. Revisão das exigências de estacionamentos e acesso;
- III. Travessias seguras, respeito à linha de desejo dos pedestres, diminuição das interferências e ampliação das calçadas e criação de espaços compartilhados;
- IV. Implementação da Zona 30;
- V. Sistema cicloviário integrado e com estações de bicicletas públicas;
- VI. Utilização temporária de vagas de estacionamento pelos estabelecimentos comerciais como áreas de estar públicas;
- VII. Alteração das tipologias viárias, com diminuição de vagas de estacionamento, infraestrutura para bicicletas e pedestres e medidas de traffic calming;
- VIII. Criação de uma linha circular no centro, atendida por mini-ônibus elétricos.

Estas intervenções serão fundamentais à vitalidade dos espaços públicos que dependem fundamentalmente do uso que as pessoas fazem deles. Quanto mais pessoas os utilizam, maior sua qualidade urbana e o sentimento de pertencimento de seus frequentadores, proporcionando assim sua requalificação.

A revitalização de centros urbanos é a revitalização da história de uma cidade. Nos centros das cidades é onde, normalmente, se encontram os principais patrimônios culturais e artísticos dos municípios, serviços e comércio pungentes e toda infraestrutura de transporte já implantada.

A proposta do Plano Estratégico Centro Vivo é revitalizar o centro da cidade de São José dos Campos em diversas áreas, devolvendo a vida a este espaço tão importante. O Programa Centro Vivo com Mobilidade é apenas um dos programas que fazem parte deste grande Plano Estratégico, e as ações previstas nele apenas alcançarão os objetivos almejados se as ações previstas nos demais programas também forem executadas.

Várias ações e iniciativas já foram realizadas, mas ainda muito precisa ser feito. O Plano Estratégico caminha para se tornar uma Operação Urbana, com todos os instrumentos urbanísticos necessários para que as ações possam ser implementadas e a iniciativa privada participe intensamente desta grande revitalização, que devolverá os espaços públicos à população joseense, com qualidade e sustentabilidade, priorizando os transportes não motorizados.

() Livia Louzada de Toledo Pugliese, formada em Arquitetura e Urbanismo pela FAU USP. Trabalha no IPPLAN, uma organização social que desenvolve projetos de planejamento para o poder público como Analista de gestão de projetos.*