

## Curso de Gestão da Mobilidade Urbana

### Ensaio Crítico - Turma 6

#### O ser humano como personagem principal do espaço urbano

Orlando Gonçalves Faya Junior (\*)

#### 1. Um para um – cidade x cidadão

Andar a pé é o mais antigo modo de deslocamento do ser humano, sendo esta a condição natural e o modo mais básico de transporte, pois todos, excetuando casos especiais, dispomos dos próprios pés como o meio de deslocamento ambientalmente mais saudável que existe, embora o mais vulnerável de todos (Eckert & Rocha, 2003).

Priorizar o pedestre é colocar em prática conceitos como o de mobilidade urbana sustentável, que incorpora aos preceitos de sustentabilidade econômica, social e ambiental à capacidade de atender as necessidades de deslocamento visando à melhoria da qualidade de vida urbana desta e das futuras gerações (Ministério das Cidades, 2006).

Os espaços de circulação de pedestres, além de deverem ser funcionalmente eficazes, precisam ser valorizados em termos urbanísticos e paisagísticos. A qualificação das calçadas e das vias de pedestres são medidas importantes para tornar os deslocamentos a pé mais seguros, confortáveis e, por conseqüência, mais atrativos para a população (Diagnóstico do Plano Diretor de Transportes de Teresina).

Além do mais, quase todas as viagens cotidianas são complementadas, em certo momento, por algum trecho de caminhada. Portanto, todos são pedestres, em algum momento da viagem. Mesmo assim, o espaço do pedestre, as calçadas, é relegado ao segundo plano pelas políticas públicas, e vem sendo progressivamente reduzido para ampliação do sistema viário disponibilizado para os automóveis (Diagnóstico do Plano Diretor de Transportes de Teresina).

A ideia de uma cidade pode gerar inúmeras descrições, e disso dependerá os referenciais adotados. Mas, por mais diversos que estes referenciais possam vir a ser, a imagem criada certamente contará com edifícios, ruas, veículos e pessoas. Estas últimas, por sua vez, deveriam ser as primeiras a serem lembradas, considerando que são os personagens principais do espaço urbano, tendo em suas atividades cotidianas, deslocamentos e ações, o movimento necessário para fazer com que esses espaços não se tornem um cenário vazio e sem vida. É pela dinâmica da vida cotidiana de seus cidadãos que a cidade tem movimento, gerado por nenhum outro motivo senão as atividades humanas, as quais demandam de infraestrutura urbana adequada para sua realização. Logo, podemos concluir que se os atores principais responsáveis pela

criação desta dinâmica, não encontram hoje ambiente adequado para produzir o movimento necessário, de forma conveniente, existe uma crise urbana instaurada.

Para garantir sua existência, as cidades precisam assegurar a possibilidade de circulação, deslocamento e acesso de toda a população a seu território, garantindo assim a prática de suas atividades, ou seja, para que existam as cidades, condições para garantir a Mobilidade Urbana precisam ser criadas. Por outro lado, apesar de toda a importância já citada, a qualidade dos deslocamentos nas cidades vem piorando cada vez mais. As razões para que ocorra esse decréscimo, bem como suas conseqüências, são motivo de estudos e preocupações.

“As grandes cidades do Brasil que já cresceram desordenadamente, na base do imprevisto, vivem atrás de encontrar lugar para os carros. Eles mandam nas cidades” (Pereira, 2012).

A cidade, ambiente no qual tem lugar a discussão sobre a Mobilidade Urbana, requer um olhar atento a respeito de seu desenvolvimento. A condição dos centros urbanos na atualidade preocupa, a medida que problemas que até então caracterizavam as grandes metrópoles - congestionamentos, baixas velocidades de deslocamentos, vias sobrecarregadas de veículos motorizados, falta de espaço para os pedestres e para veículos não motorizados - são hoje uma realidade que já extrapola estes grandes centros e também já podem ser observados em cidades de médio porte. Logo, podemos concluir que, ao invés de implementar e solucionar, enfrentamos um retrocesso e a piora na condição da Mobilidade Urbana nas cidades.

Mas, mesmo antes de considerar o predomínio do automóvel, que sabidamente atende ao desejo de uma indústria que tem na predominância do espaço do veículo motorizado a chave de seu êxito, como o único responsável pela situação atual, devemos pontuar outra realidade, cada dia mais evidente dentro das cidades contemporâneas, o abandono do espaço público.

Segundo Gehl (2010), durante décadas a dimensão humana tem sido negligenciada, enquanto a acomodação do crescimento da frota de automóveis é o foco. O modernismo dá baixa prioridade ao espaço público de encontro e ao pedestre. O mercado e as tendências arquitetônicas criaram os edifícios individuais que levam a mais isolamento, introversão e rejeição.

Lugar de convívio, o espaço requer apropriação, sua desocupação e/ou subutilização abre precedentes para que a rua dedique cada vez menos lugar para aqueles que deveriam dela se utilizar, a população. As ações de requalificação dos espaços públicos das cidades ainda são tímidas, frente ao desafio de potencializar a vocação da urbe como local de encontro e reunião, trazendo vida a partir de sua ocupação e restabelecendo a relação da população com o meio onde vive - uma cidade feita para as pessoas.

Oferecer aos seus habitantes oportunidades de convívio em espaços qualificados, ambiental e urbanisticamente, proporcionando uma real apropriação do solo urbano, a partir do resgate de espaços para uso comum e coletivo, garantindo a acessibilidade a toda a sua população, providenciando assim equidade para o deslocamento de todos

os cidadãos, independente de sua idade, condição social e condição física passa ser o desafio a ser enfrentado e um objetivo a ser alcançado. A partir dessa consideração, fica evidente que o resgate da rua como local de convívio ganha cada vez maior importância e urgência.

Em seu livro “Morte e Vida de Grandes Cidades”, Jacobs(2001, p.23) indica como a prática que prioriza o automóvel e provoca o conseqüente abandono das ruas, teria tido início e se consolidado, se utilizando para isso da descrição do gesto de Le Corbusier ao propor a Ville Radieuse:

Ele procurou fazer do planejamento para automóveis um elemento essencial de seu projeto, e isso era uma idéia nova e empolgante nos anos 20 e início dos anos 30. Ele traçou grandes artérias de mão única para trânsito expresso. Reduziu o número de ruas porque os cruzamentos são “inimigos do tráfego”. Propôs ruas subterrâneas para veículos pesados e transporte de mercadorias, e claro, como os planejadores da Cidade-Jardim, manteve os pedestres fora das ruas e dentro dos parques.

Fica claro que ao segregar o pedestre, o projeto de Le Corbusier propunha uma cidade funcional e expressa, seguindo um raciocínio desenvolvimentista e progressivo, no qual a modernidade tinha na máquina (motor) seu elemento de representação. Ainda que cronologicamente datado, não é possível garantir que o mesmo tipo de intenção não vigore, ou pelo contrário, continue a ser o modelo adotado e incentivado, atendendo a interesses da indústria do automóvel e seus suprimentos razão de incremento e continuidade.

Mas, se por um lado esta clara realidade fica evidente, é necessária ser feita a revisão a respeito do papel de planejadores urbanos e planejadores de transporte a respeito de sua atuação dentro do cenário exposto.

Os automóveis costumam ser convenientemente rotulados de vilões e responsabilizados pelos males das cidades e pelos insucessos e pela inutilidade do planejamento urbano. Mas os efeitos nocivos dos automóveis são menos causa do que sintoma de nossa incompetência no desenvolvimento urbano (Jacobs, 2001, p.6).

Devemos agregar a isso, a relação que o espraiamento dos usos veio produzir em relação à segregação espacial e setorização. Se o projeto da cidade que se sugere é separação do “lugar de morar”, do “lugar de trabalhar”, a distância a ser percorrida

entre o centro (original depositário dois usos) e o subúrbio (lugar que passa a responder pelo uso habitacional), precisar ser vencida por alguma “máquina rápida”, que garanta o acesso do cidadão ao seu posto de trabalho pela manhã, e seu retorno ao domicílio, no final da tarde, dando origem - e fortalecendo cada vez mais - os movimentos pendulares.

Logo, o *carrocentrismo* que evidentemente produz tantos inconvenientes e mazelas para vida das cidades deve ser revisto. Porém, na contramão desta afirmação que parece óbvia e pode vir a estabelecer uma possibilidade de reversão do quadro atual, vimos o crescimento, o fortalecimento e a predominância *carrocêntrica*. A lógica do mercado imobiliário prevalece incentivando cada vez mais o uso do automóvel, tendo ainda em vista o crescente número de empreendimentos que tem como elemento de sedução o aumento do número de vagas de garagem.

Mas a equação e suas consequências não param por aí; cada carro estacionado a mais gera a crescente demanda por espaço de via, que por sua vez tem na ampliação do leito carroçável resposta para a solicitação e quanto maior o espaço do veículo motorizado, menor o espaço para a calçada, diminuição da qualidade dos deslocamentos, a acessibilidade sendo ignorada e assim, o esvaziamento das ruas como espaço de convívio e sua nova função: espaço para os deslocamentos de número cada vez maior de automóveis, congestionados, sem qualidade e sem segurança.

Assim, fica claro que de muitas formas a escala humana – o um para um (1:1) - vem sendo negligenciada nas grandes cidades, uma vez que a prioridade do espaço urbano não é dada ao cidadão. A necessidade de mudança é eminente e a situação sugere o raciocínio inverso, a fim de gerar a reversão do quadro.

## **2. Um mais um – cidade + cidadão**

Passa a ser necessária a identificação de qual procedimento adotar a fim de requalificar o espaço, reapropriá-lo e dotá-lo de qualidades e instrumentos que tragam benefícios para os cidadãos – deslocamentos de qualidade, ruas adequadas e acessíveis, transporte público eficiente e confiável – e implementação para as cidades – espaços e ruas requalificados, vias de tráfego que operem com velocidade comercial e que garantam fluxo sem impedâncias ou congestionamentos, bem como a diminuição dos índices de acidentes de trânsito.

Em um primeiro momento, são tantas as qualidades necessárias que atingir este objetivo parece estar fora do alcance tanto do poder público, quanto da sociedade civil. E é exatamente frente a esta constatação, que parece surgir uma resposta para a indagação. É necessária a integração.

A palavra integração deve ser entendida de forma ampla. Integrar no sentido de reunir esforços, somar e compatibilizar necessidades, anseios e responsabilidades, repensar o modo como até hoje a mobilidade urbana foi tratada por ambas as partes e recriar a forma de geri-la, a partir de um novo cenário a respeito da mobilidade urbana.

Repensar as cidades a partir deste novo paradigma, no qual a interação (e integração) entre partes – cidades e cidadãos – é a ação prioritária e objetivo a ser alcançado, meta a ser atingida, é o desafio lançado. Para que se criem as bases para que essa somatória seja possível, se faz necessária a adoção de modelos e ações que, potencialmente, gerem congruência de interesses e compatibilização de atividades.

Logo, para que as cidades se desenvolvam de forma sustentável, sua população precisa ter sua mobilidade garantida, podendo assim apropriar-se e vivenciar o território urbano de forma efetiva, bem como desenvolver atividades que garantam o seu desenvolvimento socioeconômico.

A Política Nacional de Mobilidade Urbana – Lei 12.587/12 – determina que os municípios com população acima de 20 mil habitantes têm a obrigação de planejar e colocar em prática os Planos de Mobilidade Urbana que, juntamente com o Plano Diretor (estabelecido como diretriz pelo Estatuto das Cidades, Lei 10.257/01), são instrumentos fundamentais para o desenvolvimento sustentável das cidades brasileiras. A despeito disso o sítio Ministérios da Cidade ([www.cidades.gov.br](http://www.cidades.gov.br)) afirma:

*A Mobilidade Urbana Sustentável pode ser definida como o resultado de um conjunto de políticas de transporte e circulação que visa proporcionar o acesso amplo e democrático ao espaço urbano, através da priorização dos modos não-motorizados e coletivos de transportes, de forma efetiva, que não gere segregações espaciais, socialmente inclusiva e ecologicamente sustentável.*

*A Política Nacional de Mobilidade Urbana Sustentável trouxe prioridades e objetivos, dentre eles o direito à cidade, a consolidação da democracia, a promoção da cidadania e da inclusão social, a modernização regulatória e desenvolvimento institucional e o fortalecimento do poder local.*

*Desta forma, trabalha-se com três macro-objetivos, além de seus desdobramentos: o desenvolvimento urbano, a sustentabilidade ambiental e a inclusão social.*

Afim de implantar as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, foram estabelecidas diferentes atribuições aos entes federativos . É responsabilidade da União:

- Assistência técnica e financeira a projetos estruturantes;
- Capacitação de agentes e entidades públicas.

Dos Estados:

- Integração dos serviços em aglomerados urbanos e regiões metropolitanas;

- Política tributária de incentivos.

E dos Municípios:

- Planejamento e execução da Política Nacional de Mobilidade Urbana;
- Prestação direta ou indireta dos serviços de transporte público;
- Capacitação de agentes;
- Gestão do transporte público urbano.

Vale destacar que a importância da gestão municipal, uma vez que o Município é o ente que de alguma forma tem maior proximidade da população, ficando assim seu papel mais claro em relação à interface cidade + cidadão, possui a responsabilidade da inferência em assuntos de “interesse local”. A implementação das diretrizes propostas pela Política Nacional de Mobilidade Urbana, encontra sua representação no âmbito local, a partir da elaboração e implantação dos Planos de Mobilidade.

A participação da população no desenvolvimento de um novo Plano de Mobilidade e na elaboração do Plano Diretor deve ser colocada como ponto essencial para a realização do processo de mudança. O conhecimento adquirido e consolidado a partir do uso cotidiano das ruas enriquece o processo de elaboração de novos modelos e pensamentos a respeito das diretrizes a serem seguidas, assim a consulta à população se torna imprescindível tanto na elaboração do diagnóstico - elaborando um retrato fiel da situação - bem como nas etapas de proposição e aceitação da proposta das ações que, reunidas, formarão a base para a elaboração de um Plano de Mobilidade, garantindo assim que o novo modelo reflita as reais necessidades da comunidade que dele irá se utilizar. Em contrapartida, o poder público deve se responsabilizar pela realização da consulta, bem como ter atenção no cumprimento e implementação dos itens que foram apontados como importantes pela população.

Logo, para somar esforços e reunir medidas afins, as ações devem ser integradas em suas buscas para garantir a efetividade. Ações unilaterais ou descompassadas, geram a sensação de ineficiência e desconfiança à medida que o convencimento e a criação de vínculo entre os entes público – tendo o Município um papel mais presente, neste caso – e a sociedade civil - elemento necessário para que a implantação das diretrizes - aconteça de fato e não se torne apenas um código de intenções.

### **3. Os três Es**

Sobre eficácia, a empresa Espaço e Desenvolvimento publicou a seguinte afirmação em seu sítio (03/09/2011):

*Caminhamos para uma sociedade mais acessível e simultaneamente universal neste seu desígnio, contudo a realidade construída dificulta a obtenção de soluções simples e eficazes, em especial pela enorme dificuldade na transformação das estruturas existentes (físicas, sociais, psicológicas entre outras) como pela necessidade de*

*articular as soluções em âmbitos de actuação e decisão distintos.*

*Esta necessidade de soluções abrangentes é particularmente notória nas respostas de acessibilidade aos transportes. A conectividade entre modos de transportes, as condições de acesso e circulação no espaço público, a informação sobre horários, as soluções técnicas de entrada a bordo, são elementos essenciais e interdependentes no desenho de uma estratégia global de acessibilidade, contudo a coordenação entre os múltiplos âmbitos de decisão – autarquias locais, diversos operadores privados e regulação pela administração central – dificultam a eficácia das soluções.*

Eficiência, eficácia e efetividade na prestação dos serviços de transporte e na circulação urbana. Dentre os princípios da Mobilidade Urbana – somados à acessibilidade universal – os três Es ganham, claramente, destaque, considerando que consolidam o escopo do qual a matéria trata. Mas, se por um lado o gestor público tem responsabilidade na implementação das diretrizes a fim de atingir excelência, a população precisa estar presente e participar ativamente de todo o processo, ou melhor, é indispensável que as ações e medidas encontrem resposta no comportamento, na mudança de postura e atitude da população. Apenas seu real envolvimento e conseqüente criação de uma nova cultura, forma de se deslocar pela cidade, será o fator que, potencialmente, criará condições de reversão do quadro.

Fazer do cidadão que utiliza as ruas como meio de deslocamento através de um sistema integrado de transporte público multimodal, utilizando veículos motorizados ou não ou como pedestre, tornando-o agente ativo - e não apenas como espectador – sendo assim co-responsável pelo sucesso da implantação do Plano de Mobilidade, passa a ser uma medida prioritária para o êxito de todo o processo.

Os recursos disponíveis para a consolidação desta parceria são de naturezas variadas, mas – mais uma vez – requer a soma de esforços (integração) para que alcancem sucesso na sua adoção, considerando que todos serão os elementos que, juntos, terão a possibilidade de proporcionar a desejada – e agora, mais do que nunca - urgente mudança de paradigma.

Um exemplo dessa possibilidade de interação em busca da qualificação do transporte público e otimização da comunicação com o usuário pode ser observada na crescente utilização da tecnologia no gerenciamento de transporte e a criação de uma interface de comunicação entre a gestão dos sistemas de transporte e a população, aumentado assim a qualidade e o conforto dos deslocamentos feitos através do transporte público.

A implantação de Sistemas Inteligentes de Transporte (ITS) conectando as autoridades públicas, operadores dos serviços de transporte e usuários traz a possibilidade de uma

integração mais eficiente e eficaz. Sob aspecto, podem ser observadas algumas experiências que produzem resultados positivos:

- Sistemas de tarifação que utilizem mecanismos eletrônicos e computadorizados que, reconhecidamente, diminuem o tempo gasto para embarque, otimizando assim o tempo de parada e tendo como consequência, viagens feitas em menor tempo;
- Implementação e uso de sistemas urbanos de informação e sinalização eletrônica que, em tempo real, indiquem situações de vias e velocidades de deslocamentos nos variados modos em tempo real, dando assim opção de escolha de itinerários alternativos, que busquem novas combinações entre modos e trajetos, para o usuário do transporte público;
- Utilização das mídias sociais e aplicativos que consolidem o canal de comunicação entre os gestores do sistema de transporte público e os usuários de transporte público, potencializando essa relação e promovendo incremento e otimização do uso dos sistemas integrados multimodais de transportes.

A tecnologia é apenas um exemplo de quanto à integração é importante e bem - vinda quando o tema Mobilidade Urbana nas cidades é tratado. O fornecimento de informação, por parte do gestor de transporte, e a resposta da população, através da utilização destas informações, constituem uma rede integrada que em muito pode otimizar os deslocamentos urbanos e a relação entre partes interessadas nessa melhoria. A população passa a ter a informação e busca conforto, enquanto o gestor se vale da disposição e do resultado obtido a partir da ação do usuário que buscou uma melhor opção de itinerário para seu deslocamento, uma melhoria da gestão do sistema de transporte.

Outra importante iniciativa a ser implantada e garantida é a unificação tarifária entre os modos de transporte. Essa medida potencializa a possibilidade de utilizar das redes multimodais de forma efetiva, uma vez que, apesar da necessidade de mudança de modo – que de alguma forma desestimula o usuário –, o pagamento de uma única tarifa, agregado à possibilidade de um deslocamento em condições mais confortáveis e rápidas (diminuição do tempo de viagem, entre a origem e o destino) ao valor único pago gera, assim, atratividade para sua utilização.

Se por um lado o avanço da tecnologia de ponta surpreende, por outro, o desenvolvimento de uma nova forma de pensar os deslocamentos urbanos é urgente e depende muito da mudança na forma de pensar, deslocar-se e ocupar as cidades. A criação de uma nova cultura depende de um processo de convencimento entre partes, mais uma vez a pauta recai sobre o comum o acordo entre os entes envolvidos, firmando parceria e consolidado posturas. A existência da Lei sem seu cumprimento só gera descrédito e acomodação.



O jornal Correio do Estado de Mato Grosso publicou em 13 de outubro de 2013, o seguinte texto a respeito de acessibilidade:

*A lei nº 10.098, conhecida como Lei da Acessibilidade, completa 10 anos hoje no País com poucos avanços e diversas barreiras a serem derrubadas para garantir os direitos das pessoas com deficiência, um segmento que até o fim desta década representava 14,5% da população brasileira, conforme números do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE). Outro exemplo de destaque é o do transporte coletivo, onde o índice de adaptação da frota (veículos dotados de elevador) atual é de 73% e deve chegar a 85% até o primeiro semestre do ano que vem, segundo informações das empresas de ônibus urbano. No entanto, o que se constata em geral na cidade é o cumprimento das normas de acessibilidade “pela metade” (prédios que facilitam o acesso de cadeirantes, mas onde falta acessibilidade para os deficientes visuais, por exemplo) ou a total falta de adaptação.*

É sabido que apesar de todo o discurso empreendido a respeito da acessibilidade, a real implantação e adequação dos recursos necessários para que se caracterize um ambiente adequado e plenamente acessível, ainda estão muito longe de atingir o nível e qualidade necessários.

Logo, mais uma vez o poder público deve garantir a real implantação dos elementos necessários em seus projetos urbanos (ruas, espaços e edifícios públicos) bem como em todo o sistema de transporte público, fazendo da questão da acessibilidade elemento a ser defendido e assegurado, tendo no desenho universal mais do que um argumento, ou um conceito teórico, adotando-o como um procedimento a ser aplicado de fato e não apenas uma intenção retórica, uma citação de modelo de “como deveria ser”.

Assim, enquanto a construção e manutenção de calçadas for uma obrigação dos proprietários de imóveis – uma prática que deve ser revista, uma vez que se estas fossem uma responsabilidade do poder público, poderiam ter, teoricamente, maior uniformidade, sendo sua gestão executadas de melhor forma – a continuidade e adequação dos passeios continuará submetido à fiscalização dos órgãos municipais responsáveis, o que, sabidamente, não ocorre de forma efetiva.

Logo, população e poder público precisam exercer o papel de fiscais recíprocos observando e exigindo de ambas as partes o cumprimento da Lei nº 10.098, a Lei da Acessibilidade, não permitindo que cidadãos portadores de deficiência, ou não, tenham que tráfegar em ambientes inseguros e inadequados.

Um modelo desejado é o das ruas completas. Ambientes onde surge como opção e base de apoio para a mudança do paradigma carrocêntrico. Nelas, calçadas e

pedestres têm seu espaço garantido e qualificado, ciclovias e demais formas de deslocamentos não motorizados são incentivados e têm seu espaço respeitado e, a acessibilidade é assegurada, proporcionando equidade no uso e ocupação, criando oportunidades de travessia segura.

O sítio A3A Studio, de Lisboa, publica o seguinte a respeito de ambiente urbano:

*Neste sentido pretendemos, repensar e melhorar a qualidade do ambiente urbano com a participação ativa da população residente.*

*O estudo enquadra-se no conceito de ruas completas, isto é, ruas que são pensadas para todos; não só para o automóvel mas sobretudo para as pessoas, para que possam viver o espaço público em conforto e segurança, e tenham assegurada a circulação de cadeiras de rodas, cadeirinhas de bebé, pessoas com carrinhos de compras, idosos, crianças e pessoas que circulam de bicicleta.*

A este cenário se agregam corredores de transporte público com locais para embarque e desembarque adequados e qualificados. Quanto aos automóveis, estes também estão lá, porém sem que predominem ou prevaleçam frente aos demais modos de deslocamento e, principalmente, sem deixar em segundo plano e/ou desvantagem, o pedestre.

Em uma composição ideal, soma-se a este cenário, o conceito de trânsito acalmado (*traffic calming*), segundo o sítio CicloAtivismo.

*Traffic Calming é uma tendência mundial que pode ser assim definida como uma técnica (ou um conjunto de técnicas) para reduzir os efeitos negativos do trânsito ao mesmo tempo em que cria um ambiente seguro, calmo, agradável e atraente.*

*A abordagem vai mais no sentido de mudar o volume do tráfego e o comportamento dos motoristas, que passam a conduzir seus veículos de maneira mais lenta e adequada às condições locais do que adaptar o ambiente às exigências do tráfego motorizado.*

Agência de Notícias da Prefeitura de Curitiba, em seu sítio(01/10/2013), publica a seguinte citação a respeito de traffic calming:

*A criação de um centro acalmado – situação em que a velocidade máxima permitida para veículos automotores é de 30 km/h – depende não só de questões técnicas, mas também de um entendimento da comunidade quanto às*

*vantagens da humanização dos espaços urbanos, que é a supremacia das pessoas sobre os veículos automotores.*

O Não Transporte, conceito pelo qual usos e atividades devem ter distâncias a serem vencidas sem a necessidade do uso de nenhum tipo de transporte, se vale de um planejamento urbano que proponha usos diversos, suprimindo uso de motorizados para o deslocamento.

A busca pela reversão do quadro atual das cidades tem na definição de diretrizes comuns, que atendam tanto as necessidades de transporte como de mobilidade, proporcionando a possibilidade de requalificação do espaço público, elemento chave para o seu sucesso. Logo, planejadores de transporte e urbanistas precisam desenvolver estas diretrizes de forma conjunta, sem permitir que o espaço urbano e a mobilidade sejam elementos distantes e estanques, muito pelo contrário, fazendo das cidades um organismo único, evitando assim os conflitos que a prática do modelo vigente gera.

#### **4. Quatro pilares**

Os exemplos de ações integradas são inúmeros, mas nelas certamente se encontra a chave para que as cidades passem a ser lugares de uso mais equânime e democrático.

Cidades sustentáveis, amigáveis, inclusivas e seguras, esse é o objetivo; os quatro pilares a serem alcançados. Como já foi dito ao longo deste ensaio, as tarefas e todas as ações necessárias para que se alcance esse objetivo não são poucas e sua execução depende de disposição e integração entre partes, deixando de lado os modelos de cidade e mobilidade consolidados, e se propondo a enfrentar o desafio da implantação de um novo modelo de mobilidade.

Para isso, os atores deste cenário precisam ter na priorização do transporte coletivo - redes de transporte público integradas e multimodais - e uso dos não motorizados para seu deslocamento, uma meta comum, possibilitando assim a criação de convencimento e aposta em uma nova realidade, ou seja, uma nova cultura na forma de se deslocar nas cidades, livre de problemas ambientais e de poluição atmosférica.

Faz-se necessária a criação e manutenção de ambientes adequados e acessíveis para o deslocamento a pé, com vias e calçadas qualificadas, tornando o ambiente apropriado para o deslocamento, valorizando sempre os eixos de percursos pedonais.

Priorização do transporte coletivo e de medidas que adotem velocidades e comportamentos coerentes com o ambiente urbano, buscando-se assim a diminuição dos índices de acidentes de trânsito.

Fica evidente que propor um novo modelo de deslocamento nas cidades requer a mudança do paradigma existente, uma nova forma de pensar, viver e apropriar-se do espaço urbano por parte da população. Para isso, criar argumentos para esse

convencimento, a partir de utilização de um repertório comum, que potencialize a interação entre a nova forma de gestão do transporte público e o dia a dia do usuário.

A apropriação neste caso está além do simples ocupar. Seu vínculo se estabelece no patamar da mudança da forma, criação de um novo sentimento, uma nova cultura de Mobilidade Urbana, que pensa o espaço como comum, socializado e coletivo, e nunca individual. É neste lugar, conjunto e democrático, que se devem atender as necessidades diversas que , onde como nas já citadas ruas completas, existe espaço para todos, a acessibilidade é universal e as oportunidades e os benefícios são compartilhados de forma igualitária e proporcionalmente coerente.

O espaço urbano passa a ser o lugar onde o coletivo prevalece e a deficiência tem sua dificuldade respeitada e atendida. Uma cidade feita por todos e para todos e que tem, acima de tudo, o ser humano o personagem principal do espaço urbano.

*(\*) Orlando Gonçalves Faya Junior, Arquiteto e Urbanista e atua como Analista de Projetos e Obras, do Departamento de Projetos Funcionais, ligado à Diretoria de Planejamento da CPTM.*

#### Referências Bibliográficas

CicloAtivismo. Retirado de <http://www.cicloativismo.com/mobilidade-urbana/trafic-calming/>

Correio do Estado de Mato Grosso. Retirado de [http://www.correiodoestado.com.br/noticias/lei-da-acessibilidade-completa-10-anos-com-poucos-avancos\\_91275/](http://www.correiodoestado.com.br/noticias/lei-da-acessibilidade-completa-10-anos-com-poucos-avancos_91275/)

ECKERT, C. & ROCHA, A. L. C. Etnografia de rua: estudo de antropologia urbana. *RUA*: revista do Núcleo de Desenvolvimento da Criatividade da Unicamp, Campinas, n. 9, p. 101-127, mar. 2003.

Espaço e Desenvolvimento. Desenvolvimento de projetos multi-disciplinares na área de Ambiente, Urbanismo e Arquitetura. 03/09/2011. Retirado de <http://espacoedesenvolvimento.pt/app/?p=209>

GEHL, Jan. *Cities for people*. Washington DC, Island Press. 2010

Jacobs, J. *Morte e Vida de Grandes Cidades*. Martins Fontes: São Paulo, 2001

Ministério das Cidades. *Cadernos do Ministério das Cidades*. Brasília: MCidades/Governo Federal, 2006

Ministério das Cidades. Política Nacional de Mobilidade Urbana. Retirado de <http://www.cidades.gov.br/index.php/politica-nacional-de-mobilidade-urbana>



ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS-ANTP

Pereira, J.L.P. Quem manda nas cidades. Folha de São Paulo. Março de 2012. Retirado de <http://www1.folha.uol.com.br/colunas/joseluizportella/1068765-quem-manda-nas-cidades.shtml>

Plano Diretor de Transportes e Mobilidade Urbana de Teresina. Prefeitura Municipal de Teresina. 2008

Prefeitura de Curitiba. Agência de Notícias da Prefeitura de Curitiba. Retirado de <http://www.curitiba.pr.gov.br/noticias/tecnicos-e-cicloativistas-debatem-conceito-de-centro-acalmado/30835>