

Curso de Gestão da Mobilidade Urbana

Ensaio Crítico - Turma 6

Universalização da mobilidade urbana através do modo a pé

Renata Marie Miyasaki (*)

Dentre os meios de transporte existentes nas cidades, a viagem a pé representa o modo mais universal e natural, correspondendo a grande parte dos deslocamentos diários das pessoas, com ou sem a utilização de um modo de transporte complementar.

Mesmo em grandes metrópoles como São Paulo, verifica-se que cerca de 6% do total das viagens são realizadas exclusivamente a pé. Além disso, frequentemente, para utilizar outros modos de transporte motorizado, individual ou coletivo, o indivíduo anda para acessar ao veículo e ao seu destino final.

Todas as pessoas precisam circular para realizar suas atividades sociais, culturais, políticas e econômicas. Entretanto, a capacidade de apropriação real do sistema de circulação tem relação direta com a condição física e econômico-social de cada indivíduo.

Ao mesmo tempo, o espaço físico disponível na cidade é finito e será disputado por diferentes interesses para seu uso e ocupação. Portanto, sempre haverá um conjunto de forças determinando o desenvolvimento da cidade e a destinação dos espaços públicos.

Nesse sentido, o papel do poder público no modelo de urbanização e de circulação das cidades é fundamental para buscar a equidade na mobilidade, acessibilidade e uso do espaço urbano.

“Como o atendimento de todos os interesses é impossível, e como o planejamento da circulação não é uma atividade neutra, todo ambiente de circulação é fisicamente marcado pelas políticas anteriores, que revelam os interesses dominantes que as moldaram. O arranjo físico de muitas cidades contemporâneas, nos países em desenvolvimento, pode ser visto como uma prova da reorganização do espaço para o desempenho prioritário do papel de motorista. Isso foi feito por meio da adaptação das cidades à circulação conveniente dos automóveis, à custa do desempenho de outros papéis, principalmente dos de pedestres e passageiros de transporte público”. (ANTP, Gestão da Mobilidade Urbana, Parte I, Lição 04 - O Uso do Sistema de Circulação, 2013).

O sistema de mobilidade envolve grande consumo do espaço territorial, na forma de viário e calçadas. Tanto o leito carroçável quanto as calçadas tem limitação de capacidade física para acomodar seus fluxos, implicando em disputa pelo espaço das vias da cidade entre pedestres e veículos.

Como dito anteriormente, caminhar compõe parte dos deslocamentos da maioria da população, assim, as calçadas são elementos essenciais para a sua circulação.

Entretanto, em geral, no Brasil, a construção da calçada é responsabilidade do proprietário do terreno lindeiro. Como consequência, as calçadas são mal conservadas, irregulares ou inexistentes. Ao contrário, o Governo Municipal é responsável pela execução e manutenção do leito carroçável.

Propõe-se que as vias públicas sejam conceituadas segundo a prioridade de uso, ou seja, as vias locais e coletoras devem ser projetadas privilegiando-se a circulação de pedestres e as vias arteriais e de trânsito rápido voltadas à circulação de veículos.

Um plano de adequação da rede de circulação de pedestre poderia eleger a implantação de melhorias prioritariamente nas vias de grande fluxo de pedestre – como é o caso da área central da maioria dos municípios – e nas vias locais, que representam a maioria das vias de uma cidade; ampliando progressivamente a adequação das calçadas nas vias coletoras, arteriais e de trânsito rápido.

Apesar da complexidade do assunto, propõe-se que a municipalidade volte seus investimentos para atendimento ao elemento mais frágil da cadeia de mobilidade: o pedestre, responsabilizando-se pela construção das calçadas.

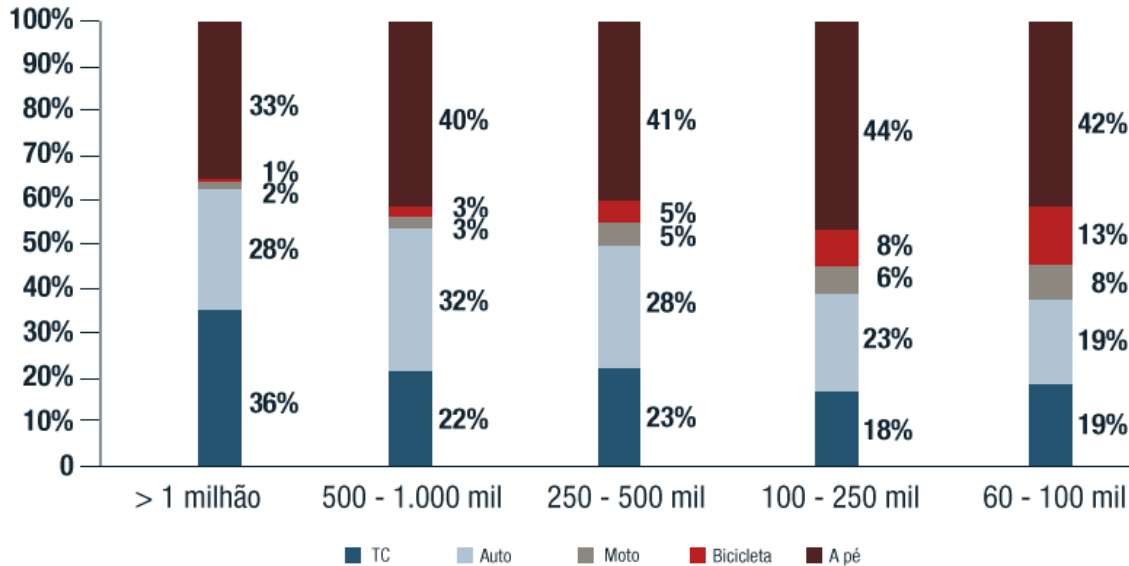
Imagina-se que nas vias voltadas prioritariamente à circulação dos pedestres, o modelo de gestão deveria ser global, no qual a Prefeitura assume integralmente o projeto e a construção das calçadas, ficando a cargo do proprietário a sua manutenção e conservação. Já nas vias de maior porte, adotar-se-ia uma gestão compartilhada, em que a Prefeitura teria a responsabilidade pelo projeto e implantação, mas os proprietários dos lotes assumiriam os custos das obras e a manutenção das calçadas. Continuaria a cargo das prefeituras o controle da qualidade das calçadas, realizando atividades de fiscalização, autuação e aplicando medidas punitivas aos proprietários infratores.

É importante que o projeto do sistema viário (calçadas e vias) seja de responsabilidade exclusiva do município para garantir o atendimento às normas; dimensões compatíveis com a demanda prevista; e manutenção da uniformidade e homogeneidade de padrões ao longo das quadras. Havendo ainda a necessidade de elaboração de um plano, regulamentações, padronizações, campanhas de comunicação, programas e projetos específicos para faseamento da implementação do conjunto de ações.

Uma parceria entre os entes governamentais também poderia ser estabelecido de modo que a implantação das calçadas em uma quadra com equipamento público seria de responsabilidade do órgão gestor de tal equipamento, de forma a garantir minimamente a sua acessibilidade imediata. Um exemplo aplicável poderia ser a elaboração pela Prefeitura de um projeto de microacessibilidade para a quadra no entorno de todas as estações de metrô e trem, que seria executado em parceria com o prestador do serviço de transporte coletivo, o que permitiria a melhora da acessibilidade direta ao sistema, inclusive com a possibilidade de ampliar os espaços de circulação dos pedestres e áreas para integração com outros modos de transporte. Esta ação poderia ser aplicada, entre outras, a quadras com equipamentos de educação, saúde, cultura, bem como em parceria com entes privados em áreas com

concentração comercial, industrial, etc, desonerando os gastos de implantação pela municipalidade.

Divisão Modal por Faixa de População (2011)



FONTE: SISTEMA DE INFORMAÇÕES DA MOBILIDADE – 2011 – ANTP

O gráfico acima mostra que o meio de transporte “a pé” é muito significativo em cidades menores, e mesmo em grandes cidades representa um terço dos deslocamentos das pessoas. Nesse sentido, uma política pública voltada para a qualidade das calçadas beneficiaria grande parte da população, vindo de encontro à diretriz de prioridade dos modos de transportes não motorizados sobre os motorizados, estabelecida na Política Nacional de Mobilidade Urbana.

A proposta visa, em longo prazo, uma mudança de paradigma das políticas públicas voltadas à mobilidade urbana, de modo a garantir a fluidez, segurança e conforto da maioria das pessoas, especialmente nas áreas onde a circulação deveria se dar prioritariamente a pé, o que no futuro poderá proporcionar a criação de espaços de convivência e estímulo à transformação das relações sociais de vizinhança.

É nítida a espacialização de um conjunto de interesses na conformação das cidades brasileiras atuais, que reflete a desigualdade de forças de seus agentes e consequentemente das condições de atendimento à população. No aspecto da mobilidade urbana existe uma grande diferença no provimento de infraestrutura por parte da administração pública, o que tem levado ao esgotamento do modelo de circulação nas cidades.

Investir na melhoria da infraestrutura de circulação para o pedestre busca reorientar o padrão de desenvolvimento das cidades brasileiras nas últimas décadas. Tal iniciativa contribuiria para a construção de cidades mais eficientes e ambientalmente sustentáveis, para a redução das desigualdades na distribuição do espaço urbano e promoção da inclusão social, e proporcionando, ainda, melhor qualidade de vida à população no que se refere à acessibilidade e mobilidade urbana, condizentes com os



ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS-ANTP

princípios da Política Nacional de Desenvolvimento Urbano e na Política Nacional de Mobilidade Urbana Sustentável.

() Renata Marie Miyasaki, Arquiteta e Urbanista e trabalho na Gerência de Planejamento de Transporte da CPTM.*