

Curso de Gestão da Mobilidade Urbana

Ensaio Crítico - Turma 9

Pavimentar e qualificar vias para as pessoas: uma ação de mobilidade urbana

Marcos Daniel Souza dos Santos (*)

No debate da mobilidade urbana, principalmente no contexto dos grandes centros urbanos, se destaca a urgência da qualificação do sistema de transporte público coletivo. As pesquisas com usuários indicam a insatisfação com o tempo de viagem, conforto, segurança, e regularidade. Surgem com isso ações de curto e médio prazo para atribuir melhorias operacionais ao sistema, com faixas exclusivas, monitoramento da frota ônibus, do trânsito, integração física e tarifária e qualificação de terminais e estações.

A necessidade de ações focadas no desempenho do transporte público é primordial, porém o enfoque da mobilidade urbana deve ir além. E, considerando as diretrizes da Lei 12.587/2012, a qualificação do espaço viário para apropriação de fato pelas pessoas, e não somente veículos, se torna urgente e fundamental.

O acesso das pessoas à cidade seja de grande, médio ou pequeno porte ocorre pela via pública. Conceitualmente e culturalmente, o termo rua remete no imaginário a uma pista de rolamento, geralmente com asfalto, e, portanto, reflete o senso comum de um espaço público destinado à boa circulação dos veículos motorizados. Este senso comum também se reflete nas ações do Poder Público de pavimentação e qualificação de vias. Tanto no nível de projetistas quanto no imaginário atual da população: investir em pavimentação e qualificação de vias é investir na circulação dos modos motorizados, especialmente os carros.

Nisto, concentram-se esforços e preocupação em dar qualidade ao pavimento da pista de rolamento, fato que nem sempre acontece com o projeto das calçadas, isto quando as calçadas estão no plano de intervenção do Poder Público. A sinalização viária também segue a lógica de dedicar informação aos condutores de carro, mesmo que minimamente, e sem as devidas atenções aos ciclistas, pedestres e usuários do transporte coletivo.

Porém, para aqueles que habitam em áreas sem infraestrutura básica, a simples pavimentação da via pública aliada à infraestrutura de rede de drenagem, esgoto e iluminação tornam-se tão importantes quanto o desempenho do sistema de ônibus. Logo, as infraestruturas de mobilidade urbana de uma cidade, dependendo dos interesses e necessidades diferenciadas de seus habitantes e do Poder Público, ganham também status diferenciados.

Tem-se, portanto, a necessidade de modificar a concepção atual de via pública somente para veículos motorizados, conceito este que torna a rua hostil aos usuários mais vulneráveis: pedestres e ciclistas. Seja em ruas locais de periferias ou em cidades de pequeno porte, com fluxo de automóveis baixo, o padrão de rua com asfalto,

estacionamento lateral e calçada mínima - de responsabilidade do proprietário – prevalece, mesmo nos casos em que predomine a ausência de moradores no bairro proprietários de automóvel.

O conceito se replica inclusive em projetos recentes de pavimentação e qualificação de vias, em que o asfalto ainda surge como solução mais frequente sob a ótica dos carros, sendo por vezes incoerente com as condições ambientais e de capacidade de manutenção do pavimento por parte do Poder Público local. Calçadas também são projetadas considerando somente os limites mínimos estabelecidos por lei, mesmo quando existe espaço para passeios com maior largura, o que por sua vez pode implicar na redução da pista de rolamento e supressão de estacionamentos lateral.

A solução de via com tráfego compartilhado e com velocidade reduzida, e demais medidas de moderação de tráfego ainda são ações pouco adotadas perto da quantidade de conflitos existentes de circulação viária em nossas cidades. Mesmo com limitações topográficas e de espaço viário em bairros povoados e desprovidos de pavimento, não se percebe frequência de projetos de qualificação viária que priorizem a circulação de pedestres e ciclistas.

O Poder Público tem um importante papel de discutir e educar sobre a circulação das pessoas na cidade seja nas escolas, na formação acadêmico-profissional, via agentes de trânsito e por meio de campanhas. O enfoque que a lei da mobilidade urbana dá a equidade do uso do espaço público e a prioridade aos modos não motorizados deve habitar também no imaginário da população de forma a provocar na sociedade o desejo por ruas para pessoas.

Implantar somente calçadas com guias rebaixadas, nas dimensões mínimas normatizadas, não pode ser visto como única ação aceitável e de curto prazo para os pedestres considerando as diretrizes da lei 12.587/2012. Embora a qualificação das calçadas seja urgente e primordial em virtude da legislação, muito ainda precisa ser feito em paralelo para assegurar de fato o uso da rua pelos pedestres e ciclistas de forma democrática, inclusiva e ambientalmente sustentável.

Algumas boas práticas municipais de qualificação viária podem ser encontradas no Brasil. É possível encontrar cidades que passaram a focar a qualificação das ruas também para as pessoas com soluções técnicas simples e que causam boa impressão na população. Como auxílio, o Governo Federal possui o programa PAC Pavimentação e Qualificação de Vias Urbanas, que disponibilizou recursos - mais de R\$ 9 bilhões de reais até o momento - numa linha de financiamento bancário para os municípios investirem em pavimentação. Aparentemente, pelos normativos deste programa, o foco está em intervenções nas ruas sem nenhuma infraestrutura de pavimento e calçada, e inclusive, o programa apoia intervenções de drenagem, esgoto e abastecimento de água.

O programa do Governo Federal, embora não condicione os projetos somente para pedestres e ciclistas, contribui para a garantia das condições mínimas de circulação para todos os modos, motorizados e não motorizados, em locais com ausência ou insuficiente de pavimento, calçada e sinalização. Espera-se que com esta linha de financiamento os municípios agreguem os conceitos da lei de mobilidade urbana no

planejamento e implantação dos projetos, e também busquem desenvolver a integração com as políticas de saneamento, habitação e uso do solo.

Qualificar e valorizar o transporte público deve ser meta do Poder Público e da sociedade da mesma forma e com a mesma prioridade que qualificar e valorizar o transporte não motorizado. Em ambos os casos a via pública é o meio em que estes modos ocorrem.

Nos bairros de baixa renda e sem pavimentação, qualificar as vias com pavimento adequado, redes de drenagem, iluminação, sinalização, e calçadas é ação básica para melhorar a circulação da população no próprio bairro, combater a insalubridade, conflitos e acidentes de trânsito, e permitir a acessibilidade das pessoas com deficiência e restrição de mobilidade.

Mesmo em vias com o pavimento da pista de rolamento em bom estado de conservação, ações de melhoria de calçadas, sinalização, travessias, mobiliário urbano, ciclofaixas, bicicletários, paisagismo e iluminação devem ser implantados de forma a qualificar a rua para o uso de pedestres e ciclistas.

No caso do sistema de transporte coletivo, a qualificação das vias para pedestres e ciclistas é um fator primordial e não acessório, pois garante o acesso seguro e confortável dos usuários até os locais de embarque e desembarque. Negligenciar num projeto de transporte coletivo de média e alta capacidade, a adequação do acesso dos usuários ao sistema, que estão a pé ou de bicicleta, é no mínimo incoerente com a função estruturante e integradora que um projeto desses deve possuir.

A qualidade almejada para o transporte não motorizado, assim como para o transporte coletivo, envolve investimentos não somente em infraestrutura, mas também na gestão desta infraestrutura, em especial no planejamento, fiscalização e manutenção. É importante que as soluções técnicas de infraestrutura adotadas considerem os diferentes papéis e funções que as pessoas exercem na cidade ao se deslocarem. Estas soluções demandam, por consequência, na necessidade de uma ação adequada de gestão dos modos não motorizados por parte do Poder Público.

A infraestrutura para circulação de carros, ônibus, caminhões, motos, bicicletas e pedestres, exige a devida atenção à rua e seus elementos básicos de infraestrutura. Logo, investir na pavimentação e qualificação das vias, entendendo que a rua é para pessoas e diversos modos usados, também é uma maneira de contribuir para o direito à cidade de uma forma democrática. É fundamental agregar nestas ações simples e rotineiras de qualificação das ruas as novas diretrizes que a lei da mobilidade urbana estabelece para o uso da via, pensando de forma integrada com as demais políticas para o desenvolvimento urbano.

() Marcos Daniel Souza dos Santos, formado em Engenharia Civil. Mestre em Estruturas e Construção Civil pela Universidade de Brasília-UNB. Analista de Infraestrutura e trabalha há 5 anos na Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana-SEMOB, do Ministério das Cidades.*