

Curso de Gestão da Mobilidade Urbana
Ensaio Crítico - Turma 1

O transporte a pé – esse modo discriminado nos projetos de mobilidade urbana

Francisco Velloso (*)

A razão de tratar aqui do transporte a pé - dos pedestres - é o sentimento de que esse modo de transporte vem sendo cada vez mais submetido a obstáculos e entraves em sua implantação, em flagrante contraste com as diretrizes de projeto conhecidas.

As regras existem porém, de uma forma ou de outra, acabam esquecidas, e até mesmo justificadas sua não aplicação, sendo aos pedestres impostas limitações e impedâncias, ao contrário dos demais modos de transporte, onde procuramos eliminá-las ou minimizá-las.

Mesmo diante da efervescência da discussão atual relativa à equidade na utilização das vias públicas, podemos perceber que a abordagem acaba por priorizar o contraponto entre o transporte particular, notadamente automóveis e motos, e o transporte público, inegavelmente um grave problema, porém deixando a questão do pedestre fora do foco das discussões, se não totalmente, pelo menos com uma abordagem limitada.

Esse fato pode ser verificado em dois níveis: em novos projetos de mobilidade, hoje em estudo em todo o país; assim como no tratamento das questões cotidianas, como o tráfego em calçadas, as travessias de grandes contingentes de pedestres em pontos bem definidos e a peregrinação rotineira em alguns itinerários específicos, entre outros.

Com relação aos novos projetos, poucos tratam a questão dos deslocamentos dos pedestres com detalhamento equivalente àquele aplicado ao modo de transporte público em discussão, como se a qualidade do serviço somente fosse considerada quando os usuários adentram ao sistema projetado.

Essa ausência de um estudo profundo das soluções relativas à circulação dos pedestres no entorno dos pontos de captação - estações e pontos de parada - pode ser justificada de diversas formas pois, algumas vezes não faz parte do escopo do projeto, ou se o faz, sua efetiva inclusão, e as soluções necessárias a seu adequado tratamento, acabariam por ultrapassar os valores de orçamento.

Com esse enfoque, a questão dos pedestres é remetida para ser tratada eventualmente por um Projeto de Urbanização, ou será parte de projeto complementar, quando sabemos que, na maior parte das vezes não ocorre nem uma coisa nem outra, pois a demanda passa a não ser tratada com a devida importância, como se desvinculada do projeto original.

O fato é que temos belos projetos de transporte coletivo, utilizando tecnologias e equipamentos modernos, sem o tratamento adequado da circulação de pedestres em seus entornos, fato agravado pelo aumento da área de influência em relação ao modo substituído no corredor.

A outra situação em que podemos observar esse tratamento desigual é na própria condição de circulação dos pedestres nas vias de maior movimento nas cidades. Nesses casos, valendo as mesmas explicações citadas anteriormente, não são aparentemente aplicadas às técnicas de planejamento de transporte existentes.

Não precisamos aqui tratar das calçadas exíguas e com estreitamentos súbitos, por exemplo diante de uma edificação não removida quando do alargamento de uma rua, o que por si só é uma demonstração de um projeto incompleto ou inacabado.

Preocupa o fato de que quando constatado um grande fluxo de pessoas caminhando em um determinado itinerário não se procure estudar a razão pela qual esse fluxo existe. Seria a busca de uma transferência entre meios de transporte? A localização dos pontos de transferência é que os obriga a essas caminhadas e travessias? Seria fruto de um projeto inacabado?

O tratamento dessas questões deveria merecer a mesma atenção dedicada aos demais modos de transporte. O pedestre está ali, fazendo uma travessia, ou percorrendo um itinerário, por alguma razão. Esse deslocamento faz parte da sua viagem, ou é a sua viagem.

Creio que havia uma crença de que, com a implantação do bilhete único iriam acabar essas caminhadas, pois os usuários poderiam fazer a complementação de suas viagens em um meio público, sem o custo de outra tarifa, porém em diversas situações os deslocamentos continuam.

É preciso descobrir a causa desses deslocamentos e, baseados nesse conhecimento, buscar soluções que ofereçam uma alternativa para eliminar a caminhada, ou a travessia, e caso isso não seja possível, prover infraestrutura condizente com esse fluxo, com o mesmo cuidado técnico adotado nos projetos dos modos motorizados.

E se existe conflito entre esses fluxos os demais modos de transporte, a solução deve levar em conta as características envolvidas, pois os pedestres certamente não têm maior facilidade de vencer barreiras, e nem maior disponibilidade de tempo para realizar caminhadas mais extensas em prol de um benefício ao outro fluxo concorrente.

Os pedestres realizam seus deslocamentos em função do que lhes é oferecido, em termos de meios de transporte e ordenação urbana. Escolhem seus caminhos em função dessas oportunidades, em função de mais qualidade, menor custo, menor tempo, como os demais usuários de todos os meios de transporte existentes.

Cabe então ao Planejamento da Mobilidade Urbana cuidar para que isso ocorra de forma ordenada, oferecendo alternativas aos deslocamentos considerados



ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS-ANTP

desnecessários e/ou perigosos e, finalmente oferecendo também infraestrutura para a ocorrência desses deslocamentos com segurança e qualidade.

Não é pedir muito, pois ainda há de chegar o tempo em que pediremos as mesmas condições para aqueles que, mesmo diante de todas as alternativas, ainda desejem andar a pé, seja pensando em sua saúde pessoal, seja pensando em contribuir para a maior qualidade de vida da Cidade.

() Francisco Vellos, Engenheiro, do MetôRio.*