

Curso de Gestão da Mobilidade Urbana
Ensaio Crítico – Turma 11
A caminhada como meio de transporte

Andrea Mayumi Yamamoto (*)

O crescente número de veículos automotores em circulação nos grandes centros urbanos causa muitos transtornos como congestionamentos, poluição e ruídos.

Considerar o deslocamento a pé como um meio de transporte e utilizá-lo para pequenas distâncias, integrando-o com os demais meios, é uma alternativa para reduzir tais problemas, pois trata-se de um meio de transporte não poluente, acessível e que ocupa pouco espaço físico.

Para que o pedestre possa transitar adequadamente, é necessária a incorporação da calçada como via pública, utilizando-a e adequando-a para a finalidade a que se destina, respeitando a heterogeneidade de seus usuários.

Além de garantir o uso equilibrado do espaço público, medidas que dão prioridade ao pedestre contribuem para solucionar ou reduzir os conflitos existentes entre a circulação a pé e o tráfego de veículos automotores.

A caminhada é o meio de transporte mais natural do ser humano. Todos nós somos pedestres. Mesmo uma viagem utilizando predominantemente o modo motorizado (individual ou coletivo), é iniciada e finalizada por uma caminhada.

Além disso, conforme aponta a Pesquisa Origem Destino do Metrô de São Paulo, cerca de um terço das viagens na Região Metropolitana de São Paulo tem como modo principal, a caminhada.

Tabela 1 – Resultados da Pesquisa O-D do METRO de São Paulo

	1977		1987		1997		2007	
Modo	(x1.000)	%	(x1.000)	%	(x1.000)	%	(x1.000)	%
Coletivo	9.580	45,0%	10.455	35,6%	10.473	33,3%	13.913	36,5%
Individual	5.683	26,7%	8.187	27,8%	9.985	31,8%	11.254	29,5%
Bicicleta	71	0,3%	108	0,4%	162	0,5%	304	0,8%
A pé	5.970	28,0%	10.650	36,2%	10.812	34,4%	12.623	33,1%
Total	21.304	100,0%	29.400	100,0%	31.432	100,0%	38.094	100,0%

Fonte: METRO (2007)

Esta mesma pesquisa indica que o principal motivo das viagens a pé é educação (57%), das quais 92% foram realizadas a pé em função da pequena distância a ser percorrida.

Contudo, apesar da grande importância da caminhada como meio de locomoção, muitas vezes esta é negligenciada e não são desenvolvidos planos de ação para propiciar locais adequados para a caminhada.

O Institute for Transportation & Development Policy (ITDP) sugere “Andar a Pé” como um dos 10 princípios da mobilidade e que deve ser alcançado através da criação de ambientes que privilegiem o pedestre.

Sabe-se que a caminhada não é o modo mais adequado para percorrer longas distâncias e que não substituiria o modo motorizado, mas seria adequado para distâncias curtas.

Malatesta (2007) destaca alguns fatores que interferem na escolha da caminhada, como por exemplo:

- Fluxo de pedestres no local;
- Uso do solo: ruas comerciais, de serviços, hospitais, escolas;
- Condições meteorológicas e de temperatura: chuva, vento, frio ou calor;
- Presença de interferências: mobiliário mal posicionado, camelôs, degraus ou rampas de garagem;
- Características da superfície do piso: derrapante, irregular, acúmulo de água ou sujeira, buracos;
- Função da via: corredor de ônibus, via expressa, arterial, coletora ou local, calçadão;
- Condições de zeladoria e segurança do local.

O ITDP (2011) acrescenta que um bom ambiente para caminhar deve proteger os pedestres de veículos motorizados. Além disso, a velocidade dos veículos deve ser menor e as ruas necessitam de calçadas.

As travessias devem ser dimensionadas visando maior proteção dos pedestres e ter sinalização adequada. É necessário também que as calçadas tenham rampas que permitam o acesso de pessoas em cadeiras de rodas, ou que uma família possa circular tranquilamente com um carrinho de bebê ou de compras.

Acrescenta-se ainda que a rede para pedestres deve promover acesso direto para todos os destinos, como escolas, trabalho, estações de transporte, e deve oferecer opções de rotas agradáveis e seguras.

Outro ponto importante destacado pelo ITDP (2011) é que o paisagismo das ruas deve ser bem planejado para levar mais pessoas a andar tanto por necessidade como por prazer.

Neste contexto, a Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano do município de São Paulo, tem como objetivo a Requalificação dos Espaços Públicos e da Paisagem, visando torná-los mais agradáveis seguros e atraentes.



ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS-ANTP

Conforme exposto anteriormente, nota-se que não são apenas características geométricas de projeto que interferem na escolha da caminhada como modo de transporte, mas também aspectos sociais, relacionados à segurança, bem-estar do pedestre ao caminhar e suas atividades cotidianas.

Assim, a implantação de áreas destinadas a circulação de pedestres não é suficiente se estas não oferecerem acesso aos locais de interesse dos pedestres ou se não possuírem infraestrutura adequada.

() Andrea Mayumi Yamamoto é Analista de Projetos Pleno na TTC Engenharia*

Referências Bibliográficas.

ITDP; GhelArchitects (2011) *As cidades somos nós: 10 princípios para a mobilidade urbana*. Institute for Transportation & Development Policy, New York.

World Bank (2002) *Cities on the Move: a World Bank Urban Transport Strategy Review*. World Bank, Washington, EUA.

MALATESTA, M. E. B. **Andar a pé: Um modo de transporte para a Cidade de São Paulo**. 2007. Dissertação (Mestrado) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo.

Companhia do Metropolitano de São Paulo - METRO. **Pesquisa Origem e Destino 2007**. Disponível em: <<http://www.metro.sp.gov.br/metro/numeros-pesquisa/pesquisa-origem-destino-2007.aspx>>. Acesso em: 02 mar. 2014.

SMDU (2012) **SP 2040: a cidade que queremos**. Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano, São Paulo.