

Curso de Gestão da Mobilidade Urbana

Ensaio Crítico – Turma 11

A exata e completa aplicação da Mobilidade Urbana

Elina Gonçalves Vieira Paes (*)

Plano desenvolvido para cidades com população entre 20.000 até 50.000 habitantes – Sem sistema de transporte coletivo.

A Lei nº 12.587 - Política Nacional de Mobilidade Urbana é um instrumento da política de desenvolvimento urbano que tem como objetivo contribuir para o acesso democrático à cidade, por meio do planejamento do sistema de mobilidade urbana e regulação dos serviços de transporte urbanos.

Os transportes urbanos formam um conjunto de infraestruturas e serviços que garante os deslocamentos de pessoas e cargas no território do município.

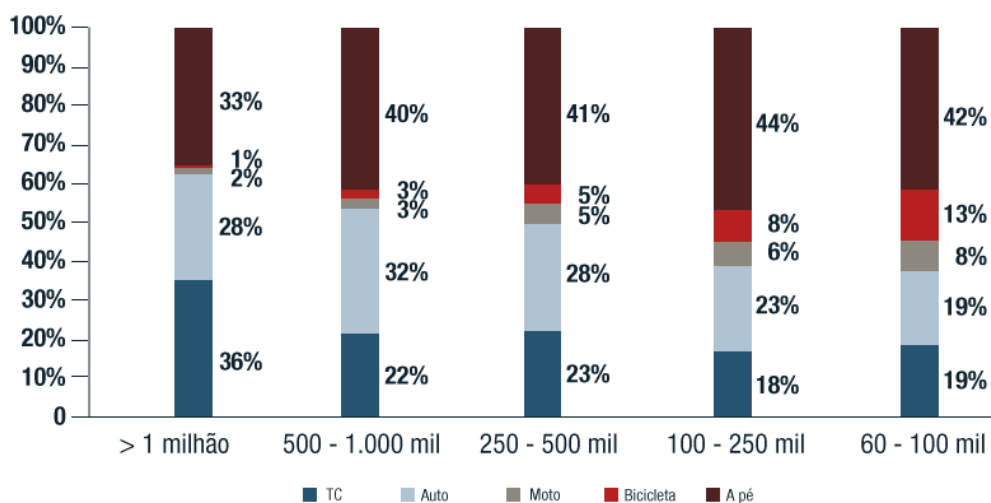
Como complemento, são modos de transporte urbano:

- motorizados – modalidades que se utilizam de veículos automotores; e
- não motorizados – modalidades que utilizam esforço humano ou tração animal.

Um dos importantes dispositivos trazidos pela Lei de Mobilidade Urbana - prioridade dos modos de transportes não motorizados sobre os motorizados - entende-se os modos de deslocamento à pé e a bicicleta, ganham destaque no novo cenário mundial das cidades futuras.

Dos modos de transporte existentes nas cidades brasileiras, as viagens a pé representam o modo mais universal e natural, correspondendo a grande parte dos deslocamentos diários das pessoas, mesmo quando utilizado um outro modo de transporte complementar.

Divisão Modal por Faixa de População (2011)



FORNTE: SISTEMA DE INFORMAÇÕES DA MOBILIDADE – 2011 – ANTP

Apesar do gráfico acima não contemplar a cidade que estamos analisando, (entre 20 à 50 mil habitantes), nota-se que quanto menor a cidade, maior o índice de viagens à pé e de bicicleta. Levando-se em consideração que estas cidades não tem disponível um sistema de transporte coletivo, a parcela da população que utilizaria este transporte inexistente, acaba utilizando, em sua grande maioria um dos dois sistemas mais econômico – a pé e bicicleta.

Analisando as estatísticas disponíveis sobre o transporte urbano nas cidades brasileiras e a realidade do transporte nas ruas de nossas cidades, pode-se perceber que o andar a pé, definido na legislação como aspecto mais fundamental e prioritário do Sistema de Mobilidade Urbana tem os principais benefícios:

- “Andar a pé é o modo de transporte mais barato, que gera menos poluição do ar, menos poluição sonora e menos poluição visual.
- Andar a pé é o único modo de transporte economicamente disponível para utilização pela população inteira, exceções os bebês e pessoas com determinadas limitações motoras.
- Quase todas as pessoas presentes nas áreas urbanas andam a pé nas ruas, quase todos os dias.
- Quase todos os deslocamentos diários das populações das áreas urbanas brasileiras são realizados a pé, exclusivamente ou parcialmente, independentemente da utilização ou não de outros modos de transporte durante partes dos seus deslocamentos.” (ANTP, Gestão da Mobilidade Urbana, Parte II, Lição 02 - Pedestres, 2013).

Em qualquer cidade brasileira, já existe uma rede viária para quem esteja andando a pé. Essa rede é composta de trechos de calçada e trechos de travessia, que ligam as calçadas de quarteirões contíguos. Essa rede, quando completa, constitui a infraestrutura para o modo de transporte andar a pé, e torna possível caminhar de qualquer local da cidade para qualquer outro.

Pode-se perceber ainda que a qualidade das condições para andar a pé na cidade depende totalmente do conforto, fluidez e segurança para pedestres oferecida por essa infraestrutura, ou seja, pelas calçadas e também pelos locais de travessia.

Apesar de fundamental e prioritário no sistema de Mobilidade Urbana, a realidade da rede de circulação de pedestre na maioria das cidades brasileiras é de completo abandono pela autoridade competente. Visualizamos condições de qualidade muito longe das desejáveis e aceitáveis, tanto em relação às calçadas quanto em relação às travessias.

Em geral, a qualidade da rede de circulação de pedestre se encontra em condições tão degradantes, que acaba apresentando a pior qualidade de qualquer outra parte do Sistema de Mobilidade Urbana. Com raras exceções, as calçadas apresentam todo tipo de defeito, quando não são inexistentes, o que torna o ato de caminhar uma atividade com risco de tropeço e queda a qualquer momento. Os locais específicos e obrigatórios para travessias também oferecem condições inadequadas a quem anda a pé, condições essas resultantes de sistemas de sinalização viária e de fiscalização de



ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS-ANTP

condutores que deixam de criar, na prática, condições seguras para a travessia dos pedestres.

A utilização da bicicleta como modo de transporte pode apresentar inúmeros benefícios para a população, destacamos como principais o baixo custo de aquisição e manutenção e por ser um veículo não motorizado, é ambientalmente correto. Facilita a mobilidade em pequenos deslocamentos, traz as pessoas às ruas para o usufruto dos espaços públicos urbanos, além de ser um meio de transporte sustentável e não poluente é saudável, pois coloca o corpo em movimento, possibilitando a associação de uma atividade física em função de transporte, assim não ocupa muito espaço público urbano. No entanto as dificuldades nesta modalidade de transporte também se acumulam principalmente em decorrência da falta de segurança da circulação da bicicleta entre os veículos motorizados, gerando muito acidentes, principalmente fatais e também em virtude do comportamento imprudente de muitos ciclistas.

O Plano de Mobilidade em cidades de população entre 20 à 50 mil habitantes, se faz totalmente prioritário, um plano completo de adequação da rede de circulação de pedestre, pois além de possibilitar a incentivo do andar a pé e da bicicleta em toda a cidade, não necessita corrigir problemas crônicos já existentes de ocupação do solo, mobilidade e congestionamentos, mas sim, pode desenvolver a cidade, de acordo com normas técnicas e ecologicamente corretas, para também cumprimento do princípio da Política Nacional de Mobilidade Urbana – desenvolvimento sustentável das cidades, nas dimensões socioeconômicas e ambientais.

() Elina Gonçalves Vieira Paes é Gestora na Muito Soluções Inteligentes*