

Curso de Gestão da Mobilidade Urbana

Ensaio Crítico - Turma 14

Os 30 segundos que pararam Porto Alegre

Gabriela Fernandes Dalprá (*)

Dentro do contexto de mobilidade urbana, as cidades podem ser consideradas organismos vivos em constante crescimento e desenvolvimento. Na grande maioria dos municípios brasileiros, o crescimento é realizado de forma desordenada, sem qualquer tipo de planejamento, transformando as cidades com suas ruas e avenidas em grandes labirintos.

Nesses labirintos urbanos, os deslocamentos mais prejudicados são os dos pedestres, os atores mais frágeis da cadeia. O grande número de pessoas que realiza deslocamentos a pé, superior a qualquer outro meio de transporte, indica a necessidade da priorização desses em detrimento dos deslocamentos motorizados. Entretanto não é isso o que ocorre. Apesar de serem maioria, os pedestres são deixados em segundo plano quando se trata de segurança e mobilidade urbana.

Procurando reverter esse conceito, em 11 de junho de 2007 foi sancionada a Lei Nº 10.199 que institui o Estatuto do Pedestre em Porto Alegre, onde são assegurados os direitos e fixados os deveres do pedestre, os direitos à Pessoa Portadora de Deficiência (PPD), determina ao Executivo Municipal a constituição do Conselho Municipal dos Direitos e Deveres do Pedestre (Consepe) e a instituição da Ouvidoria do Pedestre, dentre outras providências. Em 19 de fevereiro de 2014, a Câmara Municipal de Porto Alegre aprovou o projeto de Lei que revoga o Estatuto do Pedestre de 2007 e institui um novo regramento. Dentre as determinações está a obrigatoriedade de tempo mínimo de 30 segundos nas sinaleiras para travessia de pedestres, em todas as vias do município.

Essa medida gerou grande polêmica e abriu espaço para ampla discussão de um direito que todas as pessoas tem, e que nem sempre é respeitado: o direito se deslocar em segurança. As pessoas favoráveis ao projeto alegaram que com o aumento no tempo de travessia seria mais seguro realizar certos deslocamentos onde o tempo antes era insuficiente. Em contrapartida, outras afirmavam que nem todas as vias poderiam ser tratadas da mesma maneira e que a obrigatoriedade dos 30 segundos iria aumentar significativamente o congestionamento na cidade, uma vez que esse tempo seria retirado do fluxo de veículos.

Há duas questões para abordar nesse contexto. Muito se faz em relação à segurança no tráfego de veículos: semaforização, fiscalização eletrônica de velocidade, implantação de câmeras para acompanhar pontos de congestionamento e acidentes, rodízio de veículos, restando para o pedestre apenas a faixa de segurança, ainda assim

quando sinalizada. Todos somos pedestres em algum momento e merecemos travessias e passeios seguros. Se pessoas jovens se queixam dos tempos insuficientes para travessia, pessoas com mobilidade reduzida sofrem ainda mais: idosos, portadores de necessidades especiais e crianças necessitam de tempo maior para concluir a passagem, ficando expostos a riscos de atropelamento, considerando o frequente desrespeito praticado por motoristas a essa área que deveria ser segura para o pedestre.

Houve avanços com a implantação de semáforos para pedestres com contagem regressiva, muitos atropelamentos foram evitados ao informar ao cidadão o tempo restante para completar a travessia. Entretanto, em alguns lugares o tempo de travessia não é suficiente para atender a demanda, em especial perto de hospitais e instituições de ensino, onde o movimento é bastante elevado.

Por outro lado, ao ampliarmos o tempo de travessia de pedestres, estamos reduzindo o tempo no fluxo de todos os veículos, inclusive os de transporte coletivo. Com menor tempo para circular, os ônibus terão aumentado seu tempo de viagem, prejudicando não apenas o sistema viário, com também seus usuários que dependem desse transporte para ir trabalhar, ir à escola ou ao hospital.

Antes de aprovar ou vetar o projeto de Lei que institui os 30 segundos para travessia de pedestres, a Prefeitura optou por testar na prática o funcionamento do sistema viário nos principais eixos urbanos. Ao dar mais tempo para os pedestres, os fluxos de veículos de passeio, de carga e transporte coletivo foram prejudicados, como previsto. Os tempos de deslocamento dobraram nos horários de pico e até nos horários de menor movimento. O trânsito ficou lento. O que se pôde perceber é que ao privilegiar o ator mais vulnerável (pedestre), todos os outros modos foram prejudicados.

No entanto a questão que fica é a seguinte: quão ruim está a mobilidade urbana no município de Porto Alegre para que uma simples troca nos tempos de semáforo faça com que a cidade fique quase estagnada?

Vivenciamos as consequências de um modelo focado no quanto mais automóveis, melhor nosso PIB, mais empregos e mais dependência desse modelo optado já nos anos 60 onde queríamos, magicamente, andar 50 anos em 5. O transporte de massa, público ou privado, sofre as agruras próprias de quem precisa dar nova direção à mobilidade urbana nos próximos tempos. O planejamento com equilíbrio que contemple as várias formas de as pessoas se moverem reduziria sobremaneira os entraves atuais de planejadores e usuários dos sistemas de tráfego das metrópoles. Por enquanto vamos de ajustes remendos e improvisações até que sejamos capazes de pensar em soluções a médio e longo prazos. As vezes é necessário saber bem por onde não é solução, e para isso por vezes necessitamos experimentar na prática a hipótese aventada, mesmo correndo o risco de gerarmos o quase caos como no caso dos “30 segundos para o pedestre”.