

Curso de Gestão da Mobilidade Urbana

Ensaio Crítico - Turma 2

Avaliação do transporte pedonal: além da calçada

Fausto Kadomoto Inomata (*)

"A crise da saúde nas grandes cidades é em grande parte uma crise no desenho urbano, com a *caminhabilidade* no coração da cura." (SPECK, 2012. tradução do autor)

É imperativo que haja uma mudança no paradigma do estudo da mobilidade. Atualmente nos é claro o veículo motorizado individual como custoso para as grandes cidades, seja na formação de congestionamentos, seja pela violência no trânsito, ocupação do espaço público ou mesmo o espraiamento urbano.

Felizmente essa discussão finalmente atingiu os poderes políticos e a Política Nacional de Mobilidade Urbana foi aprovada e trouxe consigo a obrigatoriedade de municípios com mais de 20 mil habitantes elaborar tal documento para receber recursos do governo federal. Nesse documento, fica clara a prioridade a ser dada "prioridade dos modos de transportes não motorizados sobre os motorizados e dos serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado" (artigo 6º, inciso II). Só isso já basta para indicar a importância do pedestre nas cidades.

Trago à luz da discussão dois trabalhos excelentes e recentes. O primeiro é o "Andar a pé: um modo de transporte em São Paulo" da Maria Ermelina Brosch "Meli" Malatesta e o segundo é o "Calçadas do Brasil" do Portal Mobilize.

A dissertação de Malatesta levanta conceitos sobre o caminhar, métodos de avaliação quantitativa para a aferição do nível de serviço dos espaços de caminhada (Highway Capacity Manual 1994 e John Fruin 1970), índice de qualidade de calçadas (IQC) de Ferreira e Sanches e *caminhabilidade*. Além desses métodos e conceitos, ela analisa a situação do pedestre paulistano.

O portal Mobilize é um agregador de conteúdo sobre mobilidade, e é uma realização da Associação ABAPORU; e seu levantamento "Calçadas do Brasil", na direção de Ricky Ribeiro, tem como função "estimular a melhoria das condições de

mobilidade para pedestres nas cidades do país. O objetivo é chamar a atenção da opinião pública para o problema da má qualidade, falta de manutenção, ou ausência das calçadas no país” (RIBEIRO, 2013). E sua metodologia é semelhante ao IQC de Ferreira e Sanches.

O próprio material do curso *Como fazer o diagnóstico das condições para o andar a pé na cidade* apresenta diagnóstico e medidas sempre referentes à calçada ou à travessia. “Os dados mais prioritários da rede de circulação de pedestres, para fins de diagnóstico da sua qualidade, se relacionam com os dois aspectos principais da rede: trechos de calçadas e locais de travessia.” (ANTP, 2013).

Apesar da rede de circulação de pedestres ser apresentada como se fosse limitada às calçadas e travessias, indico aqui a necessidade de uma visão mais global, que compreenda todos os modos de transporte, uma vez que praticamente todas as viagens começam e/ou terminam com uma caminhada. (ANTP, 2013)

Portanto, coloco aqui a importância de uma gestão urbana integrada, conforme foi levantado por colegas no *Fórum de Discussão*. O pedestre, não apenas sofre consequências da qualidade da calçada e das travessias, mas é afetado pelo uso do solo, velocidade dos automóveis, transporte público, existência de estacionamentos, etc.

Não é a calçada que precisa de qualidade, mas sim a cidade como um todo e não é a calçada que tem *caminhabilidade*, é a cidade. Precisamos incentivar o uso misto do solo, a rotatividade de estacionamentos (além disso, os carros também podem servir como proteção ao pedestre e ao ciclista), a diminuição do limite de velocidade em vias com muitas viagens pedonais, criar infraestrutura para ciclistas, etc. Se essas condições forem satisfeitas, haverá mais pedestres e mais vida urbana nas ruas. Como escreveu Gehl "Não é de estranhar que a estreita ligação entre uso do espaço público pelas pessoas, a qualidade desse espaço e o grau de preocupação com a dimensão humana seja um padrão geral que pode ser visto em todas as escalas." (GEHL, 2013. tratando de Copenhague e Melbourne).

A *caminhabilidade*, que vem do inglês, *walkability*, trata da qualidade do espaço público e seu acolhimento ao pedestre. Jeff Speck trata desse assunto como "Sua maior utilidade é trazer a vida para as cidades, e seu maior significado é ser um indicador dessa vitalidade." (SPECK, 2012. tradução do autor). E isso acontece por ser o pedestre, aquele que mais interage com a cidade, "onde ocorre o maior nível de contato com o ambiente urbano e proporciona a mais intensa troca social entre seus agentes" (MALATESTA, 2007).

Appleyard, em 1970 demonstrou através de sua pesquisa que o sentimento de pertencimento dos pedestres em relação à rua é inversamente proporcional à quantidade e velocidade dos veículos que nela transitam. Demonstrando há mais de

40 anos que a circulação de pedestres não depende apenas qualidade da calçada, mas também de todo o espaço público e política urbana.

De modo semelhante temos a interdependência do modo pedonal com o transporte de massa. "Enquanto a *caminhabilidade* se beneficia de um bom transporte coletivo, o transporte coletivo depende absolutamente da *caminhabilidade*." (SPECK, 2012. tradução do autor). Ou seja, investir no transporte coletivo é investir no pedestre, e sem investimentos no transporte pedonal, o coletivo decai. Além de um transporte de massa eficiente, é necessário que o caminho até o ponto ou estação seja seguro, confortável e atraente.

Concluindo: a especialização, e entendimento do pedestre apenas como meio de transporte é uma visão que necessita ser revista. O pedestre não pode ser encarado como modal isolado, ele é parte integrante de todos os modais e é parte essencial do espaço público e conceito de lugar (SANTOS, 1982). Enxergar a calçada como sua via segregada e as travessias como pontos de conflito é demasiadamente reducionista. É necessário entender a gestão urbana como um todo e compreender o espaço público em sua totalidade como espaço do pedestre.

(*) Fausto Kadomoto Inomat, trabalha com mobilidade urbana na TC Urbes, com foco em não motorizados e participou do grupo de estudos de mobilidade da Poli-USP (APÉ).

Bibliografia:

ANIP. **Curso de Gestão de Mobilidade Urbana**. encontrado em https://senacsp-corporativo.blackboard.com/webapps/portal/frameset.jsp?tab_tab_group_id=21&url=%2Fwebapps%2Fblackboard%2Fexecute%2Flauncher%3Ftype%3DCourse%26id%3D17304_1%26url%3D (acessado em 09 de setembro de 2013)

SPECK, J. **Walkable City: How Downtown Can Save America, One Step at a Time**. Farrar, Straus and Giroux, p. 03, 2012

MALATESTA, M. E. B. **Andar a pé: um modo de transporte em São Paulo**. Dissertação de Mestrado - FAUUSP, São Paulo, 2007

GEHL, J. **Cidades para as pessoas**. Perspectiva, São Paulo, 2013

RIBEIRO, R. **Calçadas do Brasil**. encontrado em <http://www.mobilize.org.br/midias/pesquisas/relatorio-calcadas-do-brasil---jan-2013.pdf> (acessado em 09 de setembro de 2013)

APPLEYARD, D. **Liveable Streets**. University of California Press, Londres, 1981

SANTOS, M. **Pensando o espaço do homem**. São Paulo: Hucitec, 1982.