

Acessibilidade, autonomia, sociabilidade e habitabilidade como elementos estruturantes da mobilidade peatonal.

Roberto Ghidini – Sociedad Peatonal

rocktusb@yahoo.es

...Não admito viver numa cidade artificial. Todas as cidades que nasceram na maquete do arquiteto e do engenheiro são fascistas. Uma cidade tem que nascer sozinha, em um espontâneo brotar... –
LEMINSKI 2014 – Ler uma Cidade: O Alfabeto das Ruínas.

OBJETIVO E CONSIDERAÇÕES INICIAS

O objetivo deste trabalho é fazer uma apresentação sucinta do tema mobilidade peatonal ou dos pedestres, considerando esta a forma mais básica e natural de uma pessoa mover-se e que “durante milênios foi o principal e único modo de locomoção humana” (Reck - 2013).

A abordagem será através de trechos de artigos e estudos nossos e de terceiros anteriormente realizados e aqui neste texto sintetizados ou por vezes transcritos.

Para situar-nos no que consiste a mobilidade de mercadorias e em especial de pessoas nas urbes atuais – modelo já decidido e assumido pela sociedade do século XXI – temos que ter em conta duas grandes preocupações, além claro de todas as vantagens de poder “ir e vir” onde quisermos e preferencialmente que possamos escolher a melhor e mais cômoda maneira de fazê-lo:

Primeira: Os meios de transporte de massa e o transporte privado individual nas grandes cidades são responsáveis por cerca de 40% de toda a energia consumida na própria urbe.

Segunda: A maior parte dos meios de transporte são poluidores do meio ambiente, até mesmo a maioria das ditas energias limpas, cujo consumo muitas vezes não produz poluição atmosférica, mas que no momento de sua geração podem haver ocorrido contaminações ambientais, além das grandes perdas ocorridas no transporte e distribuição desta energia desde o local de produção até o ponto de consumo.

Considerando que o desenvolvimento do tráfego e da mobilidade refletem os níveis de desenvolvimento social, econômico e técnico em nossas cidades que se vêm influenciadas atualmente por fortes tendências:

A população em nossas cidades cresce permanentemente, tanto por razões demográficas como devido ao contínuo processo do êxodo rural para as cidades. As cidades são centros de crescimento econômico e por tanto, também de bem estar individual. Isso implica uma contínua diferenciação dos estilos de vida e das demandas de mobilidade.

O aumento dos preços dos terrenos, moradias e aluguéis nos centros das aglomerações urbanas, tem como consequência, um incremento do número de moradias nas zonas periféricas. Este fenômeno faz com que o tráfego aumente devido ao fluxo de trabalhadores aos centros urbanos. As cidades se convertem cada vez mais em regiões metropolitanas onde aumentam as distâncias entre os centros residenciais, trabalho e serviços, compras e lazer criando-se o que Estevan – (2006) denominou de “ilhas temporais”.

Novas formas de fazer compra, sobretudo em centros comerciais e shoppings, assim como frequentarem a centros de lazer localizados nas periferias das cidades, geram novas correntes de tráfego. O aumento do comércio eletrônico, o uso da Internet e outras formas modernas da cultura de compra mediática, por exemplo, serviços de entrega de comida (delivery), implicam em um crescente tráfego individualizado no que concerne às entregas. Distribuição de produtos e serviços “just in time” geram um incremento do transporte de bens e pessoas em nossas cidades.

Como consequência destas tendências é que cada vez mais pessoas se movem e cada vez mais e mais rapidamente. Distribuem-se cada vez mais bens e serviços do tipo “tele serviços” e cada vez a mais destinos.

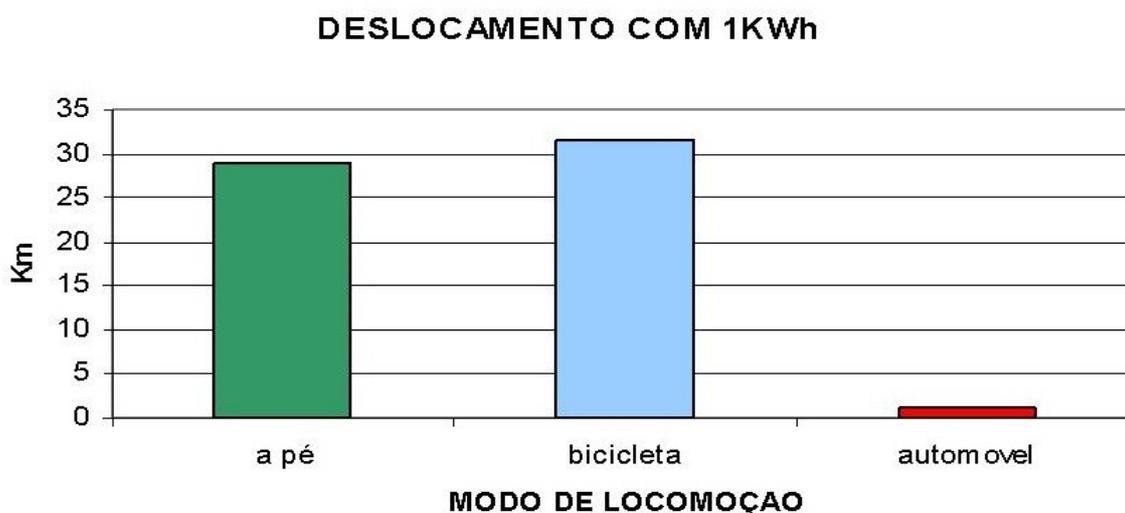
A explosão dos serviços de transporte ocasiona a nível mundial um maior consumo de recursos, um crescimento de danos ambientais e o aquecimento global. Em sentido inverso, as estruturas de organizações políticas, os obstáculos jurídicos, a falta de recursos financeiros e a consciência deficitária da população impedem as mudanças necessárias para que a crescente mobilidade de nossas cidades seja calcada sobre uma base compatível com os desejos da sociedade, a saúde, a segurança a ecologia e a eficiência econômica.

Assim, parece-nos necessário o reconhecimento, que a mobilidade é um dos principais focos dos problemas ambientais das cidades (perda dos espaços livres ao se converterem em estacionamentos e vias de circulação de veículos, contaminação atmosférica, ruído, tensão urbana, etc.).

Os planos urbanos deverão passar por restabelecer o equilíbrio entre os distintos meios de transporte, favorecendo o público frente ao privado e – sobretudo – reduzir na medida do possível o nível e as repercussões do uso do automóvel no interior das cidades.

Os pedestres devem ser reconhecidos em programas, planos e estratégias como os principais usuários das vias das cidades. Sem eles se perde o verdadeiro valor cenográfico da cidade e em consequência, a própria imagem da mesma. As políticas públicas devem consistir, mais que na criação de calçadas; “reservas protegidas” (Ghidini – 2011) e sim na eliminação da grande quantidade de obstáculos surgidos pela própria ordenação do tráfego motorizado e na melhoria da qualidade das calçadas, compatível com a necessidade do deslocamento acessível a todos. Neste sentido e assumindo que a bicicleta é o veículo ecologicamente correto, deve-se ter em conta a incorporação prévia, deste modo de transporte nas estratégias globais de mobilidade e a segregação desta com o pedestre, visto que se trata de um veículo.

Os automóveis são responsáveis por 30% das emissões de CO₂, 80% das emissões de NO₂ devido ao tráfego e de 60% das emissões de partículas.



Fonte: Ecologistas en accion - 2006

Figura 1 – eficiência energética comparativa entre andar a pé, ir em bici e um automóvel.

Uma planificação urgente e a nível regional e local, para o transporte público, a fim de frear a queda de seu uso, verificado nos últimos anos. Reconhecemos que o aumento da eficácia dos transportes públicos reduziria o uso do transporte privado. Indiscutivelmente, um plano de melhoria da qualidade do transporte público nas cidades, implicaria em um alto custo econômico, que sem dúvida, em médio prazo redundará em benefícios para a cidade.

Somos conscientes, que algumas medidas necessárias e eficazes em curto prazo, implicariam em decisões difíceis e impopulares, arriscadas para o poder público que por vezes “não quer se expor”, ficando ao sabor das fortes pressões de grandes grupos, de sindicatos e de disputas em detrimento dos interesses gerais, mas que por outro lado, não se pode mais prorrogar, caso contrário seguiremos aumentando a congestão, a contaminação e o uso do veículo privado.

“O PARADIGMA DE ILLICH

Sempre temos que ter em mente “porque nos movermos?” Isso é uma decisão. Movemo-nos basicamente para as atividades que fazemos fora do nosso lar ou morada. Assim, nos dias de hoje, um dos principais motivos por que nos movemos é para irmos ao nosso trabalho. Isso é uma consequência da revolução industrial e dos mecanismos econômicos da produção industrial desenvolvidos durante a segunda metade do século XIX e implementados ao longo do século XX. Nesse período, a mobilidade que passou a utilizar os motores a explosão e o veículo privado – que funciona predominantemente à base de derivados de combustíveis fósseis como o petróleo Brent, por exemplo – começou uma escalada logarítmica do aumento do número de veículos.

Não deveríamos por tanto consumir mais energia para nos movermos ao trabalho, do que aquela que o nosso trabalho, nos é capaz de devolver, seja diretamente em energia, ou em metálicos, com os quais possamos adquirir “energia” que igual, poderá ser direta ou indiretamente.

Ivan Illich: “Diga-me a que velocidade se move e te direi quem és? Se pode contar somente com seus próprios pés para se locomover, é um marginal, porque o veículo se converteu em símbolo da segmentação social e em condição para a participação da vida urbana. Ao conseguir propiciar aos motoristas a quebra de uma nova barreira de velocidade a indústria do transporte está patrocinando,

inevitavelmente, novos privilégios para uma minoria e agonia para a maioria...”, são evidências que o paradigma da equidade se rompeu – O homem forte é aquele que se move mais e mais rapidamente pelo planeta...”

MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL

Um dos objetivos das sociedades desenvolvidas em matéria de mobilidade é evoluir aos modelos de baixo consumo de carbono e menor consumo energético, sempre com critérios de equidade social, e distribuição justa da riqueza. Em suma, o objetivo da sustentabilidade. Para isso, uma mobilidade sustentável implica garantir que nossos sistemas de transporte respondam às necessidades econômicas, sociais e ambientais, reduzindo ao máximo suas repercussões negativas.

Este conceito recente está sendo implantado paulatinamente nas políticas públicas e nos hábitos dos cidadãos. A “mobilidade sustentável” engloba um conjunto de processos e ações, tanto por parte dos profissionais do setor, bem como das pessoas em comum, para conseguir como objetivo final um uso racional aos meios de transporte.

Ainda que seja certo que os poderes públicos, cada vez mais estão tendo em conta a sustentabilidade no transporte e nos deslocamentos das pessoas, a verdade é que ainda resta muito por fazer.

*Curitiba
Conheço essa cidade
como a palma da minha pica.
Sei onde o palácio,
sei onde a fonte fica.
Só não sei da saudade
a fina flor que fabrica.
Ser, eu sei. Quem sabe,
esta cidade me significa.
- LEMINSKI 2014 – Ler uma Cidade: O Alfabeto das Ruínas.*

Para fomentar a “mobilidade sustentável”, os organismos públicos inclinam-se por uma política de enfoque múltiplo, que aborda os diversos problemas que o grande número de veículos acarreta e trata de moderá-los na medida do possível com diferentes iniciativas em vários âmbitos.

A criação de Fóruns locais, para discussão do assunto entre as autoridades municipais do setor de transportes, urbanistas e técnicos em transporte, membros

da sociedade civil, (organizações sindicais, associações de bairros, ecologistas, etc.) é uma prática salutar que leva a um modelo participativo.

A partir destes marcos, a mobilidade urbana começa a ser debatida e estudada, para a criação dos PMUS (Planos de Mobilidade Urbana Sustentável)ⁱⁱ, como sendo um conjunto de atuações, com o objetivo de implantação de formas de deslocamento mais sustentáveis (caminhar, bicicleta e transporte público) dentro de uma cidade, quer dizer, de modos de transporte que façam compatível crescimento econômico, coesão social e defesa do meio ambiente, garantindo desta maneira, uma melhor qualidade de vida aos cidadãos.



Figura 2 – Espaço peatonal em uma pequena cidade da República Checa – Acessível, Autônomo, Sociável e Habitável.

Critérios que guiam esta tarefa:

Acessibilidade: Entendida esta como uma organização do espaço que favorece o fácil acesso de todos os cidadãos a outras pessoas, bens ou serviços.

Que não se pode confundir com mobilidade que conleva unicamente a facilidade de movimento. A mobilidade de uns não pode comprometer a mobilidade do restante. A prioridade que se dá hoje em dia aos modos não motorizados deve ter fim para permitir que a rua possa ser utilizada por todos.

Autonomia: Um espaço que potencie a faculdade da pessoa para satisfazer as necessidades de atividade e relações sociais sem de pender de outros. A

autonomia está ligada ao aspecto anterior, à facilidade de acesso. É a ruptura de dependências a partir da criação de um espaço seguro e acessível para todos.

Sociabilidade: Se reconhece a importância do espaço como cenário ativo das relações sociais, já que pode favorecê-las ou também dificultá-las e até mesmo obstruí-las e portanto, a organização espacial como instrumento para facilitar a necessidade das relações do ser humano.

Habitabilidade: Entendida a habitabilidade como um conjunto de condicionantes ambientais que fazem com que o espaço seja saudável, seguro e agradável para o desenvolvimento da vida.ⁱⁱⁱ

DECÁLOGO A SER OBSERVADO COMO PAUTA DE MOBILIDADE:

1. Todos os seres humanos têm o mesmo direito à mobilidade por ser esta uma base para a materialização concreta da maioria dos demais direitos fundamentais;
2. Os oito Objetivos do Desenvolvimento do Milênio das Nações Unidas só podem ser alcançados se a humanidade tiver acesso suficiente e pagável aos serviços de mobilidade;
3. A mobilidade urbana joga um papel fundamental para lograr um desenvolvimento positivo nos âmbitos econômicos, sociais, ecológicos e culturais dos municípios e estados;
4. Os sistemas de transporte urbano em muitos países mais pobres em muitos casos não cumprem os requerimentos para o fornecimento seguro, saudável, social e ecologicamente compatível e, por conseguinte, constituem um obstáculo ao desenvolvimento;
5. Os sistemas atuais de transporte, sobre tudo, o uso extensivo dos veículos particulares na maioria das cidades dos países industrializados, não são sustentáveis devido ao seu alto consumo de recursos não renováveis e ao alto nível de emissões;
6. Existe um problema crescente entre o aumento, por um lado, das necessidades da mobilidade das populações urbanas (em forte crescimento) e por outro lado a escassez e o encarecimento previsível dos recursos fósseis de energia;

7. Falta desenvolver novas formas com novos agentes de propulsão e portadores de energia para a crescente mobilidade em consonância com os requerimentos sociais, ecológicos e econômicos;
8. Os combustíveis alternativos não fósseis contribuem somente a encontrar soluções sustentáveis quando não concorrem com os objetivos que apontam à conservação das florestas tropicais e asseguram uma produção regional de alimentos;
9. Modelos sustentáveis de mobilidade nas cidades do mundo estão baseados, por um lado, na otimização de todos os recursos tecnológicos, organizativos e de planificação, porém, por outro lado, dependem também de uma cultura sustentável da mobilidade por parte dos protagonistas do tráfego;
10. A cooperação das cidades no marco das atividades da UCLG (United Cities and Local Governments) pode contribuir para a divulgação mais rápida de soluções exemplares, uma maior sustentabilidade e, por mais justiça no Planeta.

A GOVERNANÇA E O (SEU) CAMINHAR...

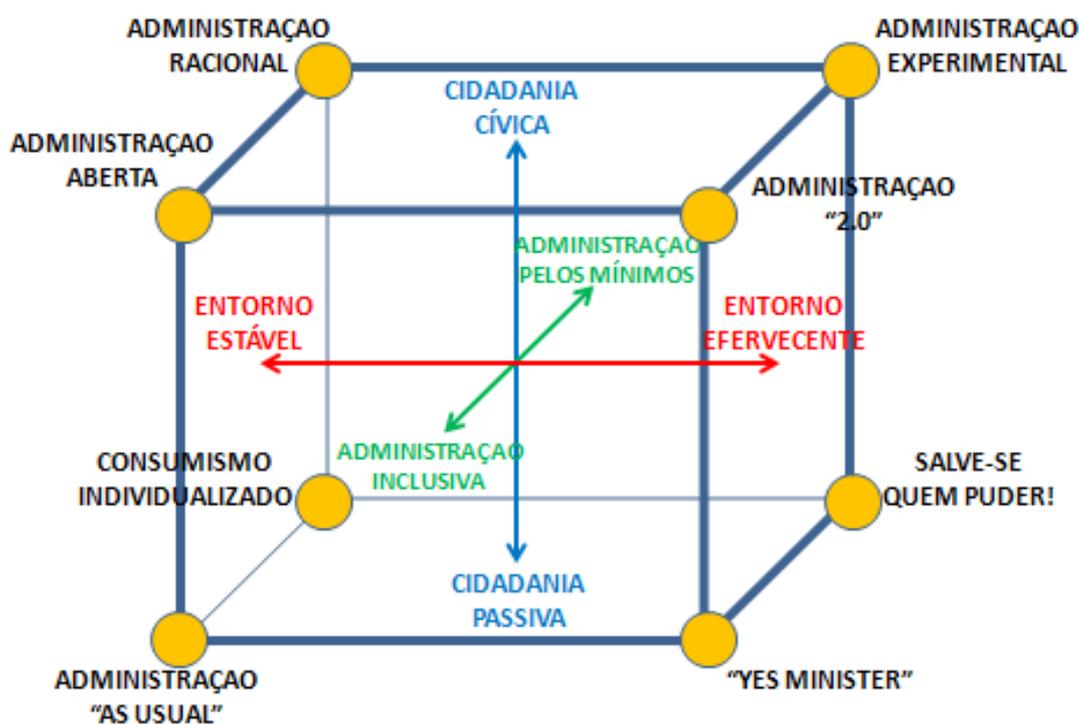


Figura 3 – Eixos da administração, cidadania e entorno, planos e vértices determinados por estes três eixos. Fonte: ALORZA, 2014 – Elaboração Própria.

As atuais demandas da sociedade, exigem cada vez mais questões como transparência da administração pública e participação popular, sobretudo, quando se trata de grandes projetos ou projetos estratégicos para um município ou uma região.

Se a ideia for uma mudança de paradigma e a mobilidade a pé ou “*peatonal*” seja realmente considerada em primeiro lugar, isso haveria de ser um plano estratégico.

Bastaria portanto uma estrutura simples, que possibilite mecanismos de governabilidade e a participação popular, que garanta às associações e aos cidadãos, a cooperação que haja práticas democráticas, autônomas e independentes das administrações e aos técnicos (grupos de trabalho e academias), que possam aplicar seus conhecimentos, as normativas, os mecanismos de ação com transparência, poderia sim chegar a um bom porto.

A esse conjunto de agentes, haveria que somar uma coordenação ou conselho para o plano e uma comissão de seguimento, independentes, que dariam andamento ao projeto.

Uma vez desenhada as alternativas passar-se-ia a uma fase de reflexão e posterior definição de um projeto e orçamentação, para inclusão nas diretrizes orçamentária e por fim chegarem a L.O.A. (Lei Orgânica Anual). Feito isso então, a licitação da obra ou intervenção.

“A governança moderna, que por definição tem a ver com a resolução coletiva de problemas, requer que as instituições estatais e não estatais, atores públicos e privados, participem e cooperem na formulação e aplicação de políticas tanto em escala local como global. Não quer dizer com isso, que diminua o protagonismo e a influência das administrações soberanas, mas sim que afeta seu poder absoluto e sua maneira de atuar.” (MONEDERO, 2006)

CONCLUSOES E RECOMENDACOES

A mobilidade “*peatonal*” é sem dúvida o modo “chave” de toda a mobilidade, pois é natural, não demanda equipamentos mas necessita de um bom ambiente. Há portanto uma necessidade de priorizá-la, discutindo e debatendo com o maior número de cidadãos e interessados. Temos que ter governos permeáveis a políticas que supram as necessidades e os desejos locais, considerando não somente os marcos legais, bem como as atuais políticas públicas de transparência (Governo 2.0, Governo Aberto – cidadania cívica).

Devemos demandar o espaço público para o cidadão, seja ele da idade que for e tenha a condição física que tenha. Somos os protagonistas de uma cidade sem a qual ela deixa de existir. As guias, as pautas e o modelo para lograr melhorias na “caminhabilidade” estão aqui dispostos. Resta-nos como sociedade, pormos em prática e exigirmos dos governantes posições e compromissos neste sentido.

Temos porém que evitar que da necessidade de movimento a pé criemos, uma cultura “*hipster/ gentrificadora*”^{iv} e sejamos acima de tudo difusores de um modelo que possa tornar toda uma cidade dotada de condições para a mobilidade peatonal, não somente outro tipo de reservas protegidas, limitadas às “áreas nobres” apenas.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

COLOMER FERRÁNDIZ, JOSE V. y FRANCO INSA, RICARDO – El consumo energético en el transporte urbano y metropolitano. Los modos Ferroviarios – IT nº 76 – Universidad Politécnica de Valencia (2006);

ESTEVAN, ANTONIO – La enfermedad del Transporte – ponencia en ETS de Arquitectura de Madrid, 1 de marzo de 2006 – www.stopaccidentes.org/uploads/file/ (2006);

GHIDINI, Roberto – A caminhabilidade: medida urbana sustentável - Revista dos Transportes Públicos - ANTP - Ano 33 - 2011 - 1º quadrimestre

GHIDINI, Roberto - MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL Situação atual e perspectivas na Espanha: - catálogo de Boas práticas do CEDEX. - Seminário internacional "experiências de agendas 21: os Desafios do nosso tempo" – Ponta Grossa, 27, 28 e 29 de novembro de 2009 - UEPG

GHIDINI, Roberto - O desenho urbano pode influir nos atropelamentos? - Revista dos Transportes Públicos - ANTP - Ano 33 - 2010 - 3º quadrimestre

HARVEY, DAVID – Foro sobre Globalización y desarrollo desigual – Universidad Complutense de Madrid – julio 2007 – apontamentos da palestra.

ILLICH, IVAN - Energy and Equity - Calder & Boyards – London (1974);

LEE, Spike- Hipsters X Gentrificação
-<http://nymag.com/daily/intelligencer/2014/02/spike-lee-amazing-rant-against-gentrification.html> consultado em 27-01-2015

LEMINSKI, Paulo – Ensaios e anseios crípticos, Curitiba, 2014

MACHIN GIL, Héctor y GHIDINI, Roberto - Buenas condiciones para el peatón. Recogida de información técnica – Revista dos Transportes Públicos - ANTP - Ano 35 - 2013 - 2º quadrimestre.

MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE - Semana Europea de la Movilidad ¡La ciudad, sin mi coche! INFORME FINAL 2007 (2008);

MONEDERO, Juan Carlos Fenández-Gala – Governabilidade – I Congresso Internacional sobre Desenvolvimento Humano – Madrid, 2006. Op.cit. GHIDINI, R. Do BRT ao metrô e a governança municipal de Curitiba – Perkons (2014)

MONZÓN, ANDRÉS – OBSERVATORIO DE LA MOVILIDAD METROPOLITANA EN ESPAÑA – Estrategia Española De Movilidad Sostenible – Borrador (2009);

MOYA, LUIS - Estudios de Medidas y Proyectos de Movilidad Ambiental en el Entorno Europeo - CIUR nº 49 – Instituto Juan de Herrera (2007);

POZUETA, JULIO – MOVILIDAD Y PLANEAMIENTO SOSTENIBLE: Hacia una consideración inteligente del transporte y la movilidad en el planeamiento y en el diseño urbano – CIUR nº 30 – Instituto Juan de Herrera (2000);

POZUETA, JULIO et al – La Ciudad Paseable (2009) – CEDEX – Ministério de Fomento. – Madrid.

VEGA, PILAR – CATÁLOGO DE BUENAS PRÁCTICAS EN LA MOVILIDAD AL TRABAJO – (Grupo de estudios y alternativas 21, gea21, S.L.) - Instituto Sindical de Trabajo, Ambiente y Salud –ISTAS/CC.OO. (2006);

- ⁱ GHIDINI, R. - MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL Situação atual e perspectivas na Espanha: - Catálogo de boas práticas do CEDEX. Seminário Internacional "Experiências de Agendas 21: Os desafios do nosso tempo" – Ponta Grossa, 27, 28 e 29 de novembro de 2009.
- ⁱⁱ Formato que ocorre na Espanha e modelo constante do Livro Branco para o Transporte no marco europeu.
- ⁱⁱⁱ MACHIN GIL, Héctor y GHIDINI, Roberto - Buenas condiciones para el peatón. Recogida de información técnica – Revista dos Transportes Públicos nº 134 – ANTP Sao Paulo 2013.
- ^{iv} Cultura hipster; vide: Crítica de Spike Lee: Hipsters X Gentrificação
-<http://nymag.com/daily/intelligencer/2014/02/spike-lee-amazing-rant-against-gentrification.html> consultado em 27-01-2015