

A rua é de todos!

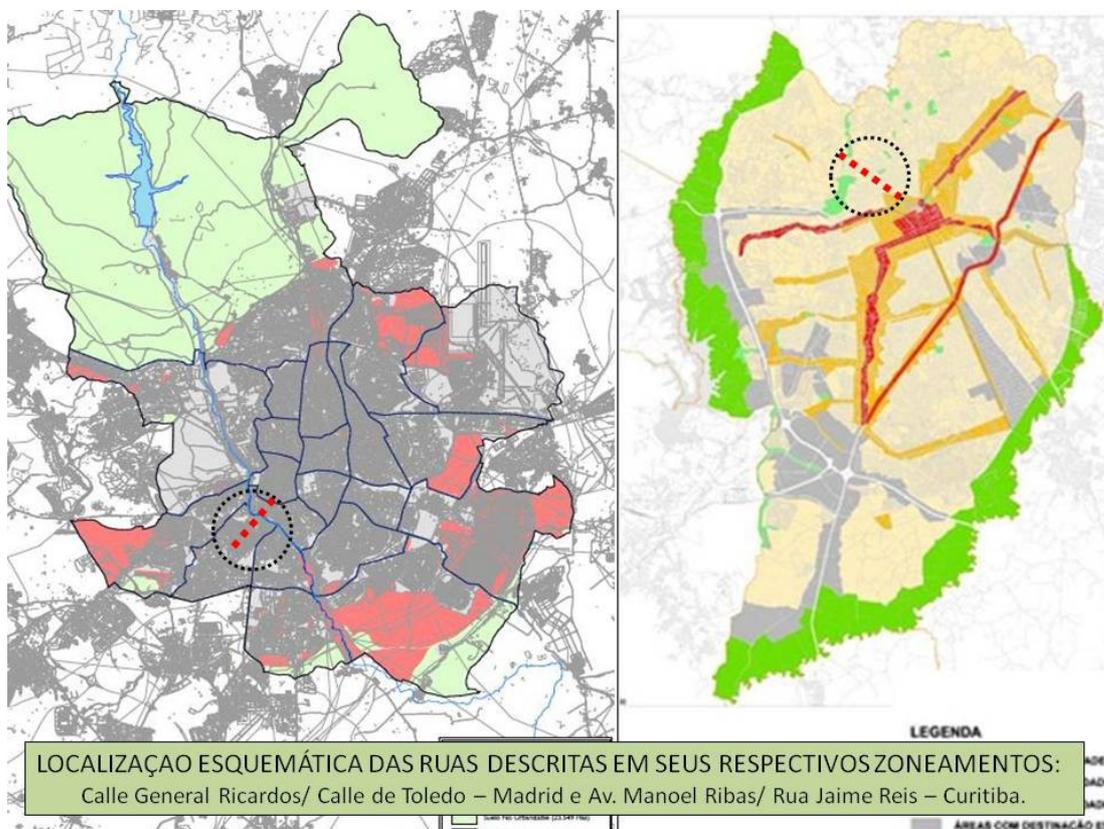
(2010)

ghidini.jr@hotmail.com¹

A rua é sem dúvida um ente público que é capaz de revelar muitas qualidades das cidades e dos bairros onde estão inseridas. Em sendo um ente público, torna-se um espaço extremamente democrático quando a cidadania é plena e onde ocorre o contato entre as pessoas e pode se tornar um ambiente bastante hostil no caso de guetos ou em situações de extrema segmentação social, onde as relações humanas nem sempre são satisfatórias.

Algumas ruas são inóspitas para crianças por motivos de insegurança, bem como a idosos ou portadores de mobilidade reduzida ou de outra qualquer deficiência, tais como a cegueira e a surdez. As mulheres, também em alguns casos enfrentam certas discriminações que podem ser potenciadas na rua, mas sem dúvida, o grande vilão é o automóvel que está mais bem afeito ao uso em rodovias e estradas rurais do que em âmbitos urbanos e é o principal “agente transformador do uso da rua de um local de relacionamento para única e exclusivamente acolher aos deslocamentos”.²

Apresentaremos neste ensaio crítico, uma série de observações feitas em nível de campo e com caráter comparativo, e melhor que nada, as imagens são capazes de mostrar as diferenças que existem nas ruas de Madrid e de Curitiba, desde uma ótica então apenas funcional. Reportaremos por tanto alguns aspectos das características ligadas ao uso das pessoas. Não entraremos em méritos quanto ao uso por parte dos automóveis, limitando a análise ao transporte público e ao pedestre ou “peatón”.



Cartografia – Mapas da duas cidades, com localização das ruas que se comparam algumas características.

No caso de Curitiba, são da Av. Manoel Ribas e Rua Jaime Reis, e em Madrid, da Calle General Ricardos e Calle de Toledo. Em ambos os casos, a rua é a mesma e somente muda de nome. Em ambos os casos também é a “minha rua” - onde moro - em Curitiba onde morei. Em ambos os casos, são ruas localizadas em bairros de classe média e próximos do centro das respectivas cidades (menos de 2 Km do centro).

As paradas de ônibus:

Em Curitiba, temos vários tipos de paradas. Em Madrid também. As paradas em Curitiba variam de acordo com o tipo do ônibus (expressos e ligeirinhos utilizam os tubos), mas na área onde documentamos o caso, a parada é para os “desintegrados” amarelões, que em geral somente em Santa Felicidade é que se pode fazer qualquer tipo de transbordo sem pagar outra passagem. No centro da cidade, na praça Tiradentes, só resta mesmo descer do ônibus. Existem outras paradas ainda mais simples que estas, que são aqueles postinhos com uma plaquinha amarela que diz “parada de ônibus” e nada mais.

O detalhe, não é a estética formal do mobiliário urbano e sim a falta de informação ao usuário o que nos chama a atenção. Quando muito, num “banner” lateral, informam-se quais são as linhas que fazem parada naquele ponto e nada mais. Quando existe algum tipo de mapa, é extremamente confuso e bastante difícil de ser interpretado.

Em Madrid, as paradas, também variam de forma, mas em todas, existem informações extremamente úteis, como frequência, horário de início e término do serviço em dias laborais e finais de semana, tarifas, o roteiro e as correspondências existentes ao longo de cada uma das linhas que faz parada no ponto, etc.. Em geral, existem informações em braille para deficientes visuais e no verso deste painel informativo, sempre existe um mapa geral do Consórcio de Transportes, onde estão todas as linhas de ônibus, metrô e trens de cercanias que são as três modalidades de transporte público gerenciadas pelo consórcio.



Foto nº 1 – da esquerda para direita – Parada de ônibus de Curitiba (sem nenhuma informação ao usuário); Parada de ônibus C/ General Ricardos – Madrid; detalhe das informações ao usuário.

Todos os pontos são numerados e através de um sistema de monitoramento dos ônibus, se pode sempre saber através do envio de um SMS ao sistema, em que se informa o número da linha e o número do ponto, então se recebe uma resposta de quanto tempo irá levar para que aquela linha chegue àquele ponto. Existem também vários pontos que têm um display, que vai informando os tempos que faltam para as chegadas de cada linha.

O segundo tema é a calçada.

Interessante comentar a diferença lingüística entre o português e o espanhol neste caso, pois no Brasil, temos calçada como a parte destinada ao pedestre e pavimento a destinada ao veículo. Já em espanhol, chama-se “calzada” o pavimento onde trafegam os automóveis e “aceras” onde andam os “peatones” ou pedestres em nosso caso. Assim aqui, queremos tratar da parte da via onde andam as pessoas e não os automóveis, as nossas calçadas ou as “aceras” espanholas.

Em Curitiba, existem vários tipos de pavimentação para as calçadas, que segundo a legislação atual, é de responsabilidade dos proprietários a sua construção e conservação de acordo com a tipologia determinada pelo zoneamento municipal. Na “minha rua” de Curitiba, o padrão é a “pedra lascada”, algo que fica entre o neolítico e o mundo feudal creio, pois o nível de conforto ao usuário é nulo.

Existem poucas calçadas em Curitiba, que conseguem responder ao quesito conforto de forma satisfatória, porém esse padrão é sem dúvida um dos piores, se não o pior deles.

Com relação à fluidez e a segurança, verificamos também no caso da Av. Manoel Ribas, vários problemas de interferência do mobiliário urbano que por vezes impede o fluxo de forma aceitável (em especial aos portadores de mobilidade reduzida) e podem ser obstáculos causadores de acidentes.



Foto nº 2 – da esquerda para direita e de cima para baixo – Em Curitiba: Situação em frente à igreja São Vicente de Paulo, onde a rua é praticamente obstruída pelo mobiliário urbano; Trecho da rua e situação da

calçada; Em Madrid: Mobiliário urbano bem disposto e faixa de circulação totalmente livre; piso regular com proteção entre pista e calçada.

Como a responsabilidade legal (embora nesta minha rua, quem construiu em outras épocas a calçada foi a municipalidade), fica a prefeitura isenta de qualquer ônus que venha a ocorrer a um munícipe por um acidente na calçada. Aliás, conheço várias pessoas que nas mercês (inclusive na Av. Manoel Ribas), sofreram quedas e que nunca se recuperaram totalmente. Cito o Comandante Ruy Carlos Lemoine (visinho - 90 anos), a Sra. Marly Theresa Darif (prima - 65 anos) e o Zeca Fuentes (amigo - 51 anos).

Em Madrid, mesmo em ruas estreitas, os itens, fluidez, conforto e segurança, são assegurados na maioria das calçadas. Na Rua General Ricardos, o piso é formado por vários padrões de elementos “cimentícios”, que para cada situação existe um piso próprio, mas o destaque principal, além das qualidades do piso, é o desenho da rua:

Tem um espaço, junto à via de circulação de veículos, que se destina à colocação do mobiliário urbano (+/- 2,0 m) e outro, mais próximo às edificações, que no caso não existe recuo no terreno, destinado à circulação das pessoas, que então não existe nenhum elemento conflitante (+/- 3,0m), garantindo assim a total fluidez.



Foto nº 3 – da esquerda para direita – Em Curitiba: Situação em frente à Telepar – circulação impossível para um usuário de cadeira de rodas; Em Madrid: Situação de circulação normal para todos.

Quanto ao conforto e segurança, tem-se normalmente, a disposição de um banco, uma “papeleira” e uma luminária, juntos, e sempre que possível, a cada 50 metros entre um conjunto e outro, garantindo assim o descanso de quem queira em lugar onde se possa permanecer confortavelmente e com segurança (mesmo à noite).

O mobiliário urbano, além de colocado nesta faixa que mencionamos anteriormente, procura ser desenhado, de forma que os portadores de mobilidade reduzida (especialmente aos deficientes visuais), não sofram impactos por não percebê-los de forma correta (caso dos orelhões brasileiros, que têm um “pé” de 10 cm de diâmetro e em cima são o que são...).

O terceiro tema é a acessibilidade.

Cada vez mais que vamos buscar detalhe nas ruas, mais se nota as diferenças entre o dito primeiro mundo e os países em via de desenvolvimento... Nas esquinas das ruas, existem os cruzamentos de veículos e pedestres e consecutivamente, ao pedestre, cabe por alguns segundos adentrar ao espaço de circulação do automóvel, até chegar à calçada do outro lado da rua.

As esquinas em geral, são de dois tipos: - as que têm semáforos e as que não os tem. A grande diferença é que no primeiro caso, o automóvel, fica retido pela luz vermelha, dando vez aos veículos e pedestres da outra rua que por sua vez estão com luz verde, seguirem sua marcha. Nas esquinas onde não existe o semáforo, talvez esteja justamente a grande diferença existente entre Curitiba e Madrid, pois aqui, os automóveis “sempre” (eu disse sempre) cedem passo aos pedestres e em Curitiba “nunca” (eu disse nunca) isso acontece.



Foto nº 4 – da esquerda para direita – Em Curitiba: Situação esquina Av. Manoel Ribas c/ R. Ten. João Gomes da Silva – concordância entre calçada e pista dificultada; Em Madrid: Situação esquina C/ General Ricardos c/ C/ Armengot – calçada e pista são contínuas nas esquinas.

Além do que, as calçadas, normalmente estão em um nível de uns 15 a 20 centímetros mais altas que o pavimento das ruas, existindo por tanto, nas esquinas, as ditas “rampas” de acesso (que no caso de Curitiba, são tidas como rampas para acesso aos usuários de cadeiras de roda) para que suavemente, se possa descer estes 15 centímetros e logo, novamente subir, que no caso de Madrid, tem sempre a mesma dimensão da faixa de pedestre ou os passos zebra, sendo portanto de uso de todos os que cruzam a rua. - Outra diferença gritante entre o desenho e os padrões de acabamento nas calçadas de pedra lascada e nas executadas em material cimentício (casos das ruas analisadas).

Ainda sobre as esquinas, em Curitiba, as que têm semáforo e quando existe o semáforo para o pedestre, sua lógica é indicar verde e vermelho e um vermelho intermitente para quando está passando de vermelho a verde. Em Madrid, além de existir o semáforo de pedestre sempre que existe semáforo, a lógica é o vermelho, o verde e um verde pulsante, indicando que irá mudar ao vermelho. No verde e no verde pulsante, acompanha um sinal sonoro, intermitente, que quando passa de aceso para pulsante o semáforo, altera igualmente a frequência sonora, assim, o cego e outros coletivos com alguma discapacidade em ver o semáforo, também podem cruzar a via com segurança.

Outra vez o tema é o Transporte Público.

Quando se fala em transporte, temos que separar em duas classes, com respeito à propriedade que possa ter o usuário com o meio de transporte:

· Transporte Privado é aquele adquirido por pessoas particulares ou empresas e cujo uso é restrito aos seus donos. O usuário é o dono do veículo.

· Transporte Público é aquele que utiliza meios de transporte em que os passageiros não são proprietários dos mesmos, sendo servidos por terceiros. Os serviços de transporte público podem ser fornecidos por empresas privadas, bem como empresas públicas. Neste último caso, os meios são um bem público e por tanto coletivo³.

Em Curitiba e Madrid, as diferenças não se limitam apenas à propriedade dos veículos que no primeiro caso é de empresas privadas e em Madrid, é de propriedade do Consórcio Metropolitano e público. Vão mais além:

Em Curitiba, criaram um sistema exclusivo, que num primeiro momento pareceu ser genial, “os tubos” - que além de permitirem a integração física e tarifária possibilitaram ganhar velocidade na parada, uma vez que o embarque se dá em nível e com a passagem já paga.



Foto nº 5 – da esquerda para direita – Em Curitiba: Estação Tubo – acesso por escada ou elevador (quando funciona) para cadeirantes. Dificuldade de percepção para os cegos e um “trambolho” exclusivo do sistema RIT; Em Madrid: Parada de ônibus convencional – ônibus convencional, dotado do sistema piso baixo total. Acesso fácil a todos, sem obstrução da calçada.

O sistema, por ser exclusivo, impõe algumas restrições de ordem prática à substituição das empresas permissionárias do sistema, além do tubo em si ser uma estrutura cara e que ocupa muito espaço físico (é do tamanho de um ônibus “que fica parado na calçada”). Para que o deficiente físico possa ter acesso ao tubo e conseqüentemente ao ônibus, necessita um serviço de elevador acoplado ao tubo, já que a plataforma do mesmo fica algo como um metro acima do piso.

Em Madrid, os veículos é que são dotados do sistema “piso baixo”, comum à grande maioria das cidades européias, que como o nome diz, tem nos veículos o piso bastante baixo. Ao pararem no ponto, um sistema pneumático da suspensão, proporciona o rebaixamento do lado direito do veículo (lado do embarque), ficando o nível do piso, praticamente nivelado com a calçada do ponto de ônibus.

A integração se faz pelo bilhete utilizado, que é comprado com antecedência e normalmente com 10 passagens e um desconto de 26% neste caso, e é temporal (90 minutos), não necessitando das instalações estanques como é o caso do tubo e não demandando esta cara, obsoleta e volumosa estrutura, que acaba sendo alvo de atos de vandalismo. Aos deficientes físicos, usuário de cadeira de roda existe uma plataforma na porta de desembarque, que acionada pelo motorista, que é projetada sobre a calçada e permite o rolamento fácil até o interior do veículo.

Com respeito ao dito anteriormente sobre as dificuldades, devido à exclusividade do desenho, na substituição de empresas permissionárias do sistema, podemos acrescentar, que a Sociedad Peatonal⁴, o FoMUS⁵, bem como o SENGE-PR, interpuseram pedido de impugnação ao Edital do Transporte Público (URBS-2009), visto que o mesmo é bastante favorável à manutenção das empresas locais e que ademais, muda a forma de atuação destas de permissionárias anteriormente à concessionárias, o que lhes outorga maiores poderes ainda. Ou seja exclusivas pelo desenho e pelo favorecimento da administração municipal.

Novamente a rua...

São questões de respeito e cidadania, que nada melhor que algumas imagens para esclarecer melhor. Coisas como dificuldades de circulação, obstrução da circulação, que contrariam com policiamento, pessoas circulando de forma fluida, com conforto e segurança...

Comecei chamando de “minha rua”, pois a idéia era mostrar as comparações entre a “Calle General Ricardos” e a “Av. Manoel Ribas”, que então poderiam ser “minhas ruas” dado o fato de haver morado em ambas.



Foto nº 6 – da esquerda para direita – Em Madrid: Calle de Toledo (continuação da C/ General Ricardos) travessia da via onde maiores e usuários de cadeira de rodas cruzam sem problemas e calçadas onde passeiam tranquilamente mães com carrinhos de bebês e casais com seus filhos.

Agora para encerrar este assunto, falo da rua de todos, que sem dúvida é a General Ricardos (e sua continuação "La Calle de Toledo"), onde idosos, cadeirantes, crianças em carrinhos de bebê e de mãos dadas com seus pais podem caminhar. Espero que algum dia a Av. Manoel Ribas também possa ser de todos e não como cada vez mais é dos carros!

¹ GHIDNI, ROBERTO - Engenheiro Civil pela Universidade Federal do Paraná (1982), com especialização em Engenharia Nuclear (UFPR/CNEN/MME - 1981) atualmente concluindo doutorado em Urbanismo em Madrid, na ETSAM/UPM, obteve "suficiência investigadora" (DEA), em novembro de 2007 em Urbanística y Ordenación Del Territorio.

² OLIVEIRA DA SILVA, CLAUDIO (2010) - Mobilidade urbana nos planos diretores posteriores ao estatuto das cidades – Revista dos Transportes Públicos nº 124 – Ano 32 – 1º quadrimestre de, pag. 114 – ANTP.

³ ILICH, I. D. (1974) - Energy and Equity - Calder & Boyards - London.

⁴ A SOCIEDAD PEATONAL é uma sociedade civil de direito privado, sem fins lucrativos, de âmbito nacional e internacional e tem entre outros os seguintes fins: Defesa, preservação e conservação do meio ambiente e promoção do desenvolvimento sustentável do meio urbano, em especial ao que diz respeito a mobilidade urbana alternativa e sustentável; Promoção, defesa e suporte técnico aos aspectos relacionados à segurança, conforto e fluidez dos pedestres, no meio urbano, levando em consideração o deslocamento a pé como prioritário e necessário. www.sociedadpeatonal.org.

⁵ FoMUS - Fórum da Mobilidade Urbana Sustentável, composto por entidades, organizações e ativistas independentes que entendem ser necessário agir para que Curitiba adote políticas em torno ao tema central da Mobilidade Urbana Sustentável, buscando sinergia entre os diferentes grupos e ativistas independentes.