

MOBILIDADE URBANA EM PALMAS – TO*

Lucimara Albieri de Oliveira¹

Suheid Neves Cruz²

Ana Paula Borges Pereira³

I. As relações entre a mobilidade urbana sustentável e a qualidade das cidades

A mobilidade urbana é a relação entre os deslocamentos de pessoas e de bens no espaço urbano, levando em consideração a facilidade desses deslocamentos na cidade. Esta mobilidade é mais que o transporte de veículos e a implantação de infraestrutura necessária para esta movimentação; ela envolve principalmente as pessoas e suas condições de deslocamento, assim como a localização dos equipamentos urbanos necessários para a qualidade de vida dessas pessoas.

A mobilidade urbana sustentável está pautada nos modos coletivos e não motorizados, de forma a ser ecologicamente sustentável, permitindo o acesso amplo e democrático ao espaço urbano, gerando inclusão social, baseando-se principalmente nas pessoas e não nos veículos. Para Barreira (2009), a função da mobilidade é garantir o acesso amplo e democrático ao espaço urbano, porém atualmente isto tem acontecido de forma excludente, impactando negativamente o espaço urbano e os recursos naturais.

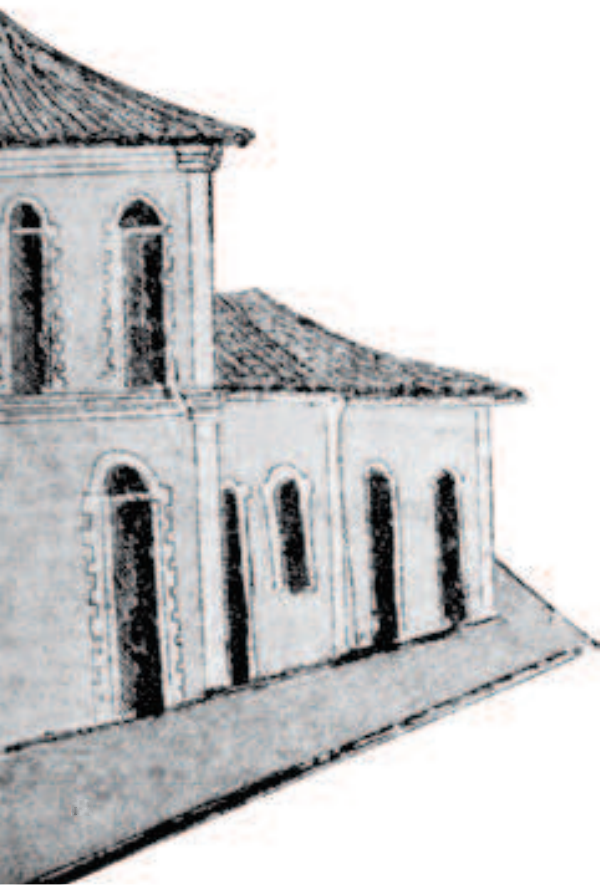
Por isso, para que a mobilidade sustentável entre em vigor nas cidades, é necessária uma mudança de paradigma da mobilidade atual. É preciso dar lugar

* As autoras agradecem o apoio do CNPq ao projeto Identificação da estrutura espacial de cidades brasileiras para planejamento da mobilidade urbana sustentável.

¹ E-mail: <lucimaraalbieri@uft.edu.br>.

² E-mail: <suheid.cruz@hotmail.com>.

³ E-mail: <paulabp25@hotmail.com>.



a uma consciência renovada, considerando o bom deslocamento de todos no espaço urbano, uma consciência que priorize as pessoas ao invés dos automóveis. Deve-se, portanto, inverter esta lógica atual – onde se prioriza os gastos com infraestrutura para a circulação de automóveis – e colocar o indivíduo, e não o veículo, como o agente central no contexto dos deslocamentos.

Para Jacobs (2000), uma solução para o problema da mobilidade urbana nas grandes cidades não estaria na separação entre automóveis e pedestres, mas sim na diminuição no número de veículos em favor da utilização do transporte público coletivo. Priorizar o transporte coletivo ao invés do automóvel é uma boa maneira de poluir menos, ocupar menos espaço na cidade e valorizar um transporte para todos os cidadãos. Até mesmo a forma das cidades pode ter relação com o tipo de transporte priorizado na mesma, pois quanto mais a cidade necessitar de espaços para carros, mais ruas e avenidas terá, assim como precisará cada vez mais de espaços para estacionamentos. Já uma cidade onde a população utiliza principalmente os transportes coletivos, as bicicletas ou a caminhada para se deslocar, provavelmente será mais compacta, economizando assim gastos com infraestrutura, além da possibilidade de possuir ruas e avenidas mais estreitas e agradáveis ao pedestre e ter equipamentos urbanos mais perto e acessíveis a toda população. Isto favorece também as relações sociais e a apropriação dos espaços públicos pelas pessoas, tornando as cidades mais humanizadas, atrativas e agradáveis.

O transporte coletivo é um serviço essencial para a população, permitindo que as pessoas percorram distâncias que são muito grandes para serem realizadas a pé. Este modo de transporte suporta um número muito maior de passageiros do que o carro e, consequente-

mente, utiliza uma menor relação de espaço por passageiro e de combustível por passageiro. Sendo assim, a sua priorização é uma medida sustentável essencial para o desenvolvimento urbano nas cidades. Os modos de transporte como a caminhada e o uso da bicicleta para percursos de distâncias pequenas e médias também são transportes que, se utilizados preferencialmente pela população, promovem uma mobilidade urbana sustentável, já que não são poluentes, ocupam menos espaço nas ruas, além de promoverem o convívio entre as pessoas, a apreciação da cidade e até mesmo o estímulo ao exercício físico.

Os carros ocupam proporcionalmente mais espaço na cidade do que os ônibus ou metrô quando relacionados ao número de passageiros que cada um consegue transportar, e a situação se agrava ao considerar que os carros dificilmente circulam com sua capacidade máxima de passageiros, transportando geralmente uma ou duas pessoas. Este espaço ocupado na cidade gera custos com infraestrutura que serão pagos por toda a população através de impostos e não só apenas por quem utiliza o automóvel. Outros pontos negativos relativos à utilização exagerada do automóvel nas cidades são os congestionamentos, a poluição ambiental e sonora, o aumento dos acidentes de trânsito, que geram *stress* psicológico e prejuízos à saúde. Além disso, a constante alteração de espaços públicos (que poderiam ser espaços de circulação e lazer para as pessoas) em espaços para estacionamentos e circulação de automóveis afeta diretamente a qualidade das cidades, retirando a possibilidade das pessoas desfrutarem de lugares agradáveis na cidade.

2.A condição de Palmas no contexto da mobilidade urbana sustentável

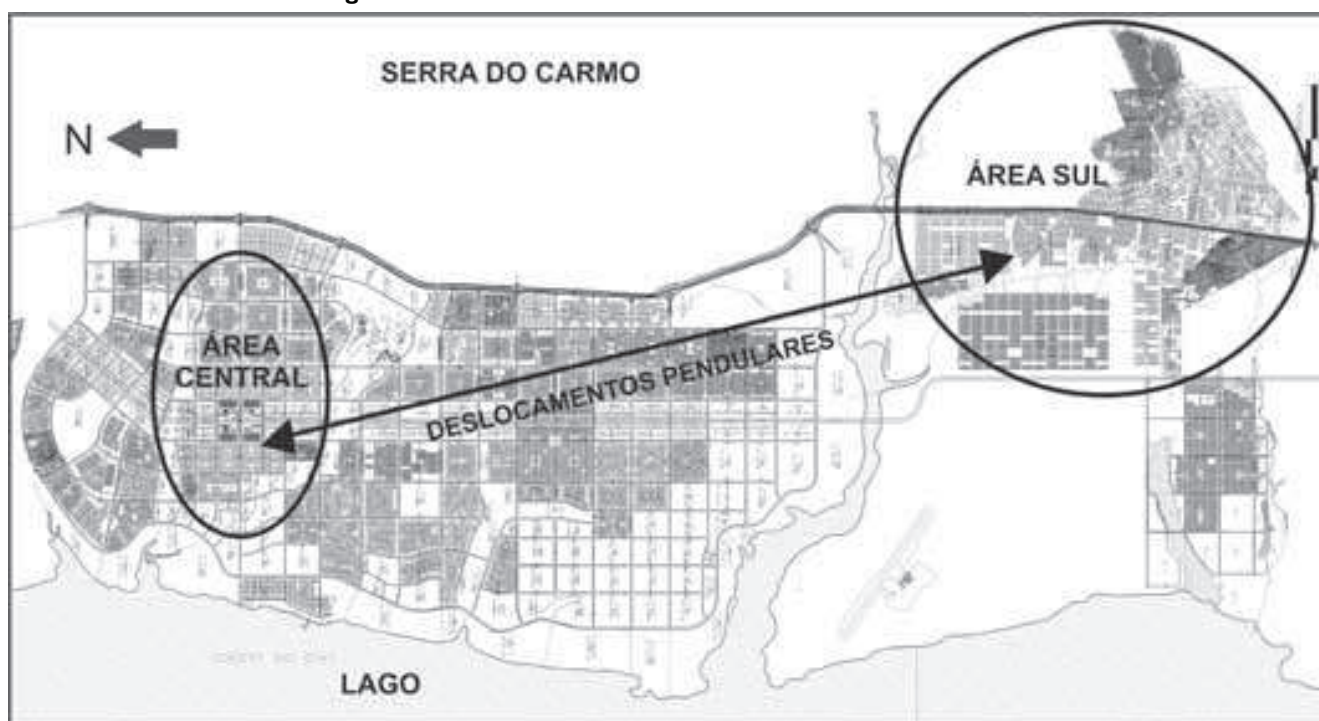
Palmas foi criada para ser a capital do Estado do Tocantins, desenhada com traçado viário ortogonal bem hierarquizado que facilita o fluxo de veículos através das suas amplas avenidas. O sistema viário principal, formado por largas avenidas, define unidades de vizinhança (chamadas de quadras) de 700x700 metros que abrigam em seu interior um sistema de vias locais e quadras internas menores. Na perspectiva do projeto, a dinâmica dentro das quadras deveria ser equivalente a bairros tradicionais com ambiência e distâncias confortáveis para a circulação de pedestres.

Porém, em uma escala mais abrangente, Palmas não foi pensada para os modos não motorizados de circulação (a pé e bicicleta), mesmo tendo sido concebida às sombras das críticas a Brasília (considerada uma cidade para carros, e não para pessoas). Suas avenidas largas se apresentam como eixos para o fluxo desimpedido de carros, porém são barreiras que seccionam a cidade em ilhas geométricas, dificultando o fluxo de pedestres entre quadras e aniquilando as possibilidades de caminhadas agradáveis pela cidade. Para arrematar o sistema do não-caminhar, existem rotatórias em praticamente todos os cruzamentos – novamente para facilitar a mobilidade dos carros – que são incompatíveis com a segurança do pedestre. Além disso, em um momento de fortes discussões sobre a mobilidade urbana sustentável, a adequação do sistema viário para receber ciclovias é muito precária, levando-se em conta que Palmas é uma cidade nova, com amplos espaços viários e que busca, na teoria, o título de cidade sustentável.

O plano de ocupação da capital foi previsto em etapas para diminuir o custo da infraestrutura urbana e gerar uma cidade mais compacta e barata. No entanto, Palmas sofreu desde o início com a especulação imobiliária e a falta de uma gestão que respeitasse seu plano de ocupação que visava o bem comum. Com isso, a área do plano foi disponibilizada na sua totalidade, gerando uma ocupação dispersa com baixa densidade e grandes vazios urbanos. Além disso, surgiu um aglomerado urbano na região sul que não fazia parte do projeto inicial, resultando em duas realidades totalmente distintas: uma dentro e outra fora do plano original, enfatizando o contraste social e gerando movimentos pendulares diários da população menos favorecida (fora do plano) para a região central (dentro do plano), onde existe uma maior oferta de empregos, serviços e infraestrutura (Figura 1).

Essa dispersão espacial gerou um alto custo de implantação e manutenção de infraestrutura, principalmente em pavimentação, iluminação pública, drenagem pluvial, saneamento e transporte coletivo. Esta ordem de ocupação e planejamento comprometeu a qualidade urbana buscada no projeto. Os ônibus percorrem grandes distâncias em áreas pouco ou nada povoadas, refletindo na sua falta de qualidade e onerando o sistema; a precariedade está presente nas praças, calçadas, iluminação, arborização, enfim, em todo o sistema que tornaria as quadras agradáveis para circular e conviver socialmente, complementando os equívocos do traçado urbano que dificultam a circulação dos pedestres

Figura 1 – Foto aérea de Palmas demonstrando a grande distância a ser percorrida diariamente pelos moradores da Área Sul (fora do plano) para trabalharem na Área Central (1ª. fase de ocupação dentro do plano), passando por áreas de baixas densidades e grandes vazios urbanos.



Fonte: Autoras, 2012.

abordados anteriormente. Até mesmo em áreas comerciais que têm um fluxo intenso de pedestres, a infraestrutura para a microacessibilidade está deficiente.

Atualmente, o conceito de rua completa tem sido difundido em escala global e deveria ser buscado com maior intensidade pelas cidades, pois está em conformidade com a valorização do meio urbano e com a mobilidade urbana sustentável. A rua completa é a rua acessível para pedestres, ciclistas, pessoas com necessidades especiais; é uma rua que dá total conforto para que as pessoas caminhem e se sintam bem e seguras. Isso inclui árvores que trazem sombreamento nas passagens, uma faixa especial de ônibus, bicicletários e ciclovias, além da facilidade do pedestre em atravessar a rua (SANTOS, 2011). Neste conceito, as ruas são lugares de convívio com bancos para descanso, janelas viradas para a rua com pessoas que possam olhar o movimento, vigiando e gerando vida e segurança para a cidade, além de uma iluminação específica para os ciclistas e pedestres, bem diferente das ruas e avenidas existentes em Palmas (Figura 2).

Um sistema viário projetado com foco nos automóveis e a subversão do planejamento de ocupação de Palmas em prol da especulação imobiliária comprometeram a qualidade urbana. No campo da mobilidade e acessibilidade dos pedestres e ciclistas, as ruas amigáveis são uma realidade muito distante. Atualmente, as ruas da cidade não são convidativas, não promovem a interação social, não possuem um desenho urbano adequado, os pedestres são obrigados a caminhar em calçadas e ruas descontínuas e esburacadas, os ciclistas presenciam situações perigosas na competição por espaço com carros, motos e ônibus. Isto tem gerado cada vez mais a preferência das pessoas por se deslocarem de automóveis e motos em detrimento de caminhada, bicicleta ou do

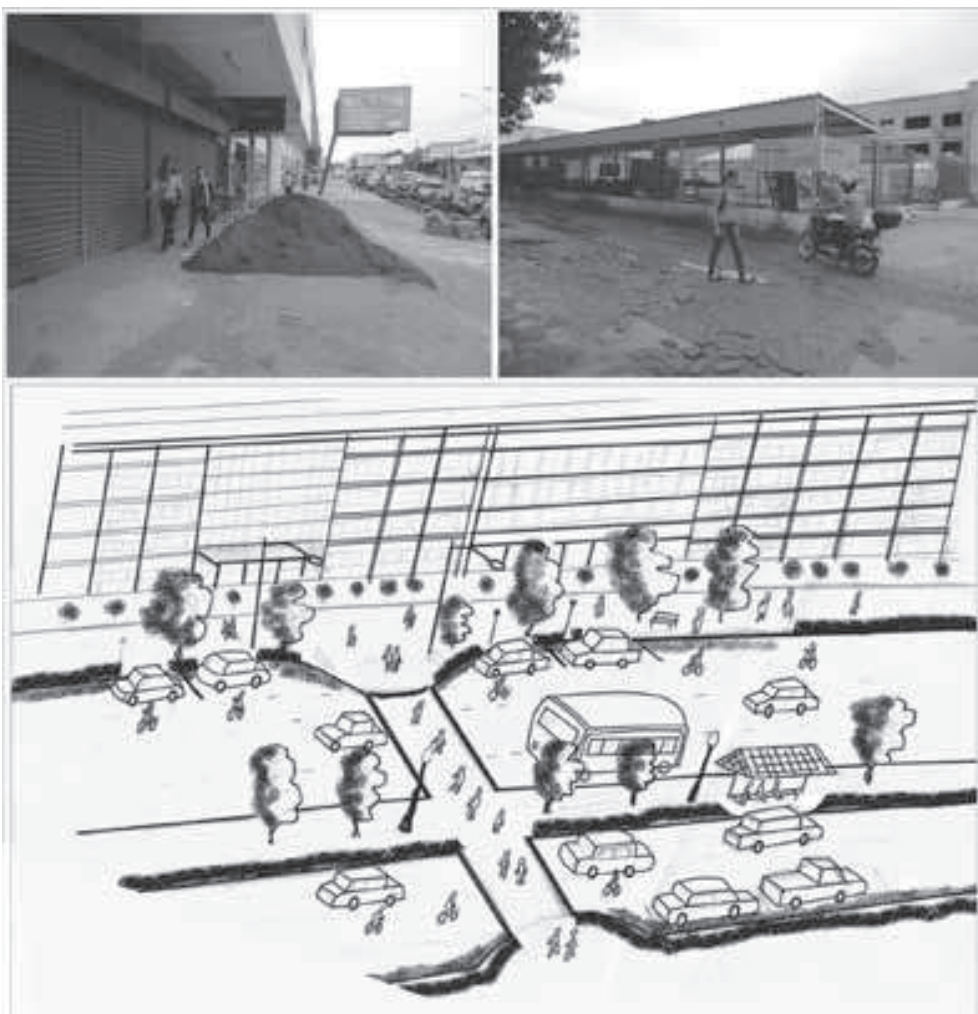
transporte coletivo, contribuindo com um círculo vicioso onde o poder público não investe em um planejamento de transportes e políticas públicas para inverter esta lógica e, por outro lado, a população migra cada vez mais para o uso de transportes não sustentáveis, comprometendo a qualidade urbana de Palmas.

3. Considerações finais

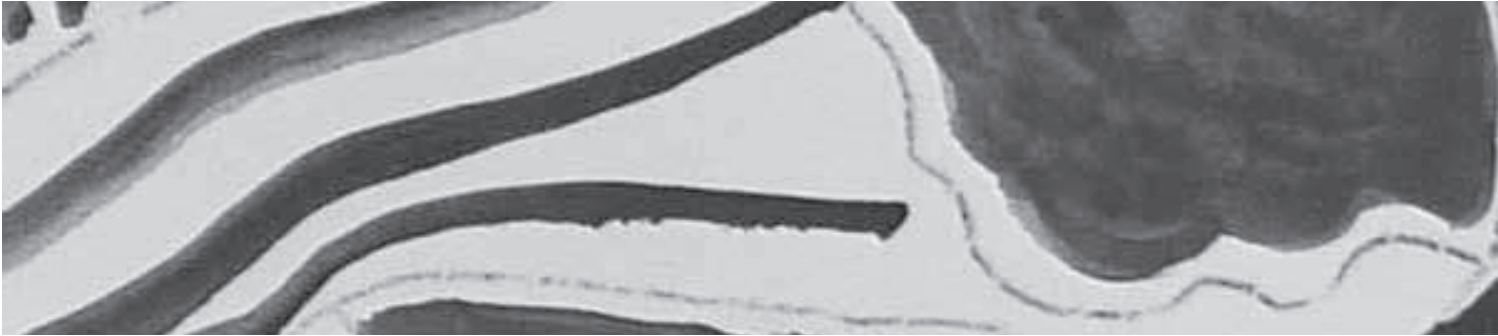
A mobilidade urbana em Palmas-TO ainda é bastante problemática e não coloca o indivíduo e suas necessidades de deslocamento como o elemento central no planejamento. O modo como o planejamento da ocupação da cidade vem sendo conduzido compromete substancialmente a mobilidade urbana, onde ainda se aceita uma cidade com muitos vazios urbanos, investimentos concentrados na região central e periferia carente de serviços públicos. Com isso e entre outras coisas, a qualidade do transporte coletivo fica comprometida fazendo de seus usuários cativos do sistema até o momento que estes usuários encontram a chance de comprar uma moto ou um carro. Além disso, os investimentos públicos ainda estão sendo aplicados de maneira tradicional no Brasil, isto é, sem um planejamento consciente e em longo prazo, evidenciando a priorização dos automóveis e tornando a cidade como um todo difícil de caminhar e se locomover para pedestres, ciclistas e portadores de necessidades especiais.

Seria necessária uma mudança na mentalidade de gestores para a priorização do pedestre como ator principal na cena urbana, além da consciência dos benefícios que isto pode trazer para a qualidade da cidade, promovendo melhoria em diversos aspectos, como por exemplo: cidades mais compactas, calçadas contínuas com rampas para promoção da acessibilidade, ausência de entulhos,

Figura 2 – Foto das calçadas em Palmas: sem calçamento, arborização, iluminação pública e presença de entulho e buracos; abaixo, esquema de rua completa.



Fonte: Autoras, 2012.



sombreamento, mobiliário urbano adequado que possa gerar convívio e não atrapalhe a passagem das pessoas, mais faixas de pedestres para a segurança na travessia de ruas e avenidas movimentadas, calçadas com pontos de ônibus acessíveis perto de casa e do local de trabalho, tudo isso como requisito mínimo para o início de melhorias no espaço urbano. Só com um planejamento que pense realmente no pedestre e o considere como importante no espaço urbano, as pessoas começariam a optar pela caminhada, bicicleta ou transporte coletivo, se esses realmente oferecessem qualidade de deslocamento, transformando o cenário da cidade.

Referências

BARREIRA, Kenniane L. N. C. *Mobilidade Urbana em Palmas: Contradições cidadania e sustentabilidade*. Brasília, 2009. 193f. Dissertação (Mestrado em Planejamento Urbano) – Faculdade de Arquitetura Urbanismo, Universidade de Brasília.

CUES. *The Florida Planning Toolbox*. Florida: Center for Urban and Environmental Solutions, 2007.

ITE – *Institute of Transportation Engineers* (Instituto dos Engenheiros de Transporte), 2010.

JACOBS, Jane. *Morte e Vida de Grandes Cidades*. São Paulo: Martins Fontes, 2000.

KHATTAK, A. J.; STONE, J. *Traditional Neighborhood Development – Trip Generation Study*. North Carolina: Center for Urban & Regional Studies, Department of City and Regional Planning University of North Carolina – Carolina Transportation Program, 2004.

KNEIB, E. C. *Subcentros urbanos: contribuição conceitual e metodológica à sua definição e identificação para planejamento de transportes*, 2008. Tese de Doutorado em Transportes, UnB.

MINISTÉRIO DAS CIDADES. *Política Nacional de Mobilidade Urbana Sustentável*. Brasília: Secretaria Nacional de Transportes e Mobilidade Urbana – SeMOB. [S.l.], 2004.

SANTOS, Denise V. de C. *Polos Geradores de Viagens Sustentáveis: Uma proposta para o licenciamento e a análise de projeto*. Salvador, 2011. 127f. Dissertação (Mestrado em Engenharia Ambiental Urbana) – Escola Politécnica, Universidade Federal da Bahia.