

A INFLUÊNCIA DA MOBILIDADE URBANA PARA A REAL EXPERIÊNCIA DO ESPAÇO URBANO DE TERESINA

Rayana Patrícia da Costa Cunha¹

Mestranda do Programa de Pós- Graduação em Geografia da UFPI

E-mail: rayanapccunha@gmail.com

RESUMO:

Este artigo tem como objetivo discutir sobre os diversos meios de locomoção tendo como caráter qualitativo a forma como eles influenciam na experiência do cidadão no espaço urbano e a forma como interferem na produção de afetividade do indivíduo com o meio urbano aplicada à realidade de Teresina. O artigo foi desenvolvido a partir do levantamento bibliográfico sobre a temática embasado em pensadores como Lynch (1960), Jacobs (2001), Gehl (2013), Carlos (2013) dentre outros e a observação em campo do comportamento dos transeuntes na produção do espaço urbano e sua relação com a urbe na perspectiva dos principais modais oferecidos na capital piauiense tais como pedonal, por bicicleta, por automóvel particular e coletivo.

ABSTRACT:

This paper aims to discuss about the various ways of locomotion having as a qualitative point the way how they influence in the urban experience of the citizen's and how they interfere in the production of affectivity of the person in the urban environment applied to the reality of Teresina. The paper was developed based on a bibliographical survey based on authors such as Lynch (1960), Jacobs (2001), Gehl (2013), Carlos (2013) among others and from the observation in the field of the people's behavior in a urban space production and its relation with the city in a point of view of the main modalities offered in the Piauí capital such as pedonal, by bicycle, by private and collective car.

Palavras-Chave: Mobilidade Urbana. Espaço urbano. Teresina.

GT 5 - Mobilidade, migrações e espaço urbano

¹ Este artigo é resultado de pesquisa de mestrado desenvolvido e orientado pela Professora Doutora Andrea Lourdes Monteiro Scabello.

1. INTRODUÇÃO

Nos estudos clássicos e atuais sobre a cidade e sua concepção, sempre aparecem as discussões sobre a funcionalidade e a beleza impressa na paisagem. Porém, há outras facetas específicas que expressam as particularidades atuantes na cidade e, desta forma, é possível distinguir quais os problemas que surgem no espaço urbano e refletir sobre as possíveis soluções. Estes quesitos norteiam o discurso de um planejamento urbano sustentável.

Entre as particularidades do espaço urbano destaca-se a questão da mobilidade compreendida como uma subárea carente de planejamento estratégico. Os estudos de mobilidade urbana visam garantir uma boa funcionalidade da cidade e permitir qualidade nos fluxos de massas.

Foi no século XX, com a inclusão do automóvel como meio de deslocamento, que houve crescente demanda por espaço. “Cada cidade tinha exatamente tanto tráfego quanto seu espaço permitia.” (GEHL, 2013, p.9). Constatou-se da observação das cidades europeias que o comportamento humano se adequava às estruturas urbanas. Isto significa dizer que, quanto mais o estado investia em vias de circulação mais aumentava o consumo de veículos. Impulsionados pela insalubridade dos espaços urbanos, os profissionais da época não mediram esforços para apurar questões relacionadas ao saneamento ambiental, mobilidade urbana e habitação.

Desta forma, algumas dessas cidades europeias tiveram os seus problemas resolvidos e, portanto, essa temática não faz parte dos debates atuais. Mas, este não é o caso de muitas cidades brasileiras, em específico a cidade de Teresina, que possui economia de cidade média e problemas de cidade grande.

Teresina, por apresentar clima tropical, com temperaturas médias de 29,3°, ensolarada durante a maior parte do ano, mostra uma preferência ao uso do automóvel particular, em detrimento do transporte coletivo, pedonal e ciclístico. Esse comportamento revela a ineficiência das políticas públicas da Prefeitura de Teresina e o desconhecimento de soluções de conforto que poderiam influenciar o uso da cidade baseado nos seus fatores climáticos.

Por outro lado, as longas distâncias, as aberturas de vias, pontes e acessos incentivam o transporte individual em detrimento das outras modalidades de

locomoção, produzindo um espaço urbano inspirado nos moldes das cidades norte americanas, onde o carro é um bem essencial para a mobilidade, prevalecendo como prioridade.

Com o acontecimento do fenômeno do espraiamento dos limites da cidade de Teresina, o cidadão fica impossibilitado de optar por se deslocar utilizando um meio ativo - caminhada ou bicicleta - para realizar suas atividades diárias, uma vez que são longas as distâncias à vencer.

Este processo de espraiamento pode ser explicado em função da localização das zonas residenciais que tendem sempre a tomar o rumo da periferia da cidade. Trata-se de um processo de segregação espacial espontânea, no caso das classes mais abastadas, quanto de segregação espacial forçada, no caso das classes mais pobres.

Em razão desta configuração geográfica de Teresina, grande parte da população acaba se deslocando sempre para os mesmos locais e nos mesmos horários, no trajeto casa – trabalho e trabalho – casa. Esta situação provoca, diariamente, os “picos de trânsito” e “gargalos” onde o fluxo de veículos e pessoas cresce intensamente no início e final do horário comercial, principalmente, nas vias arteriais que escoam o tráfego para as demais zonas da cidade.

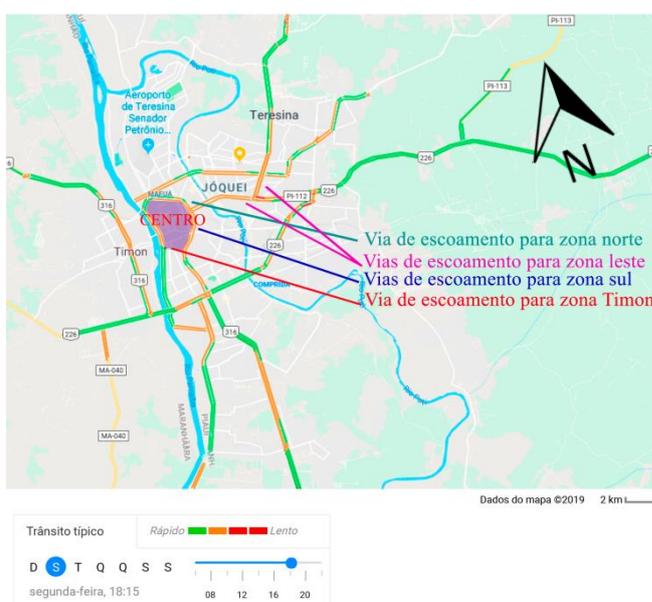


Figura 1: Tráfego nas principais vias de Teresina durante horário de pico
 Fonte: Imagem do Google Maps alterada pela autora

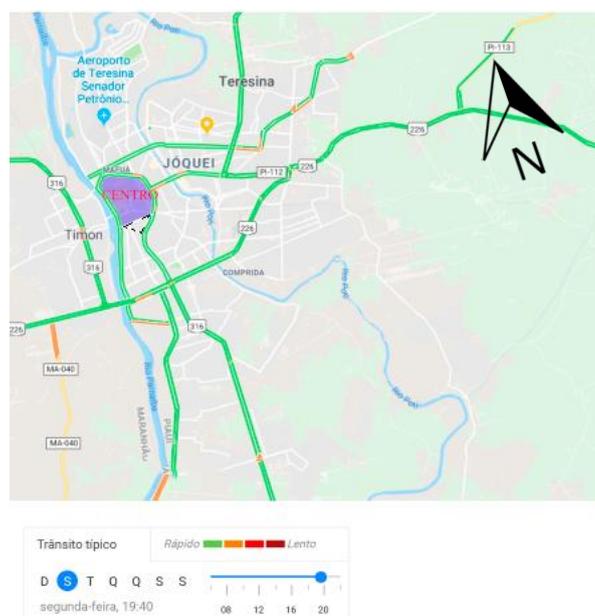


Figura 2: Tráfego nas principais vias de Teresina nos demais horários
 Fonte: Imagem do Google Maps alterada pela autora

Na figura 1 acima demonstra o fluxo intenso que se forma durante o horário de pico, neste caso as 18:15 hrs, numa segunda-feira, saindo principalmente do Centro para as demais zonas. O mapa mostra o na cor laranja onde o tráfego está mais ativo, na cor verde mostra onde o tráfego flui sem filas nem congestionamentos. Na figura 2, demonstra o trânsito nas mesmas vias e no mesmo dia da semana, porém em horário diferente.

Percebe-se, então, como o planejamento efetivo e de qualidade para a mobilidade urbana, ou a falta dele, afeta a vivência do homem no seu próprio espaço. As cidades que priorizam os carros, além de serem ambientalmente insustentáveis, impossibilitam atividades de caminhar que são sustentadas pelo prazer e desejo de conhecer e apreciar a própria cidade. Assim, há um desinteresse de melhorar as condições para os pedestres usufruírem delas.

As condições impostas pela cidade podem ser físicas quando não há: 1) disponibilização de calçadas adequadas; 2) disposição de artifícios que possibilitem a amenização da sensação térmica desconfortável; 3) ciclovias e 4) segurança. Assim, pode-se dizer que o meio urbano se torna desfavorável para a vivência humana.

Diante desta explanação é possível concluir que, de uma forma geral, a população atrelada as suas particularidades, não é capaz de experienciar a cidade com boa qualidade. Ou seja, aqueles indivíduos cuja questão financeira não permite a aquisição de transporte automotor individual não conseguem vivenciar satisfatoriamente a cidade, pois às condições de deslocamento não são eficazes; e aqueles que desfrutam do uso do carro não vivenciam a cidade de forma apreciativa, como poderiam fazer se a percorressem à pé.

Este texto sintetiza a discussão sobre a paisagem/imagem urbana para os habitantes de Teresina e a produção do espaço urbano pelo ponto de vista da mobilidade urbana em suas configurações predominantes, seja automotora individual ou coletiva, pedonal e por ciclovias, almejando provocar no leitor, questionamentos sobre os impactos de um planejamento urbano de boa qualidade para a experiência cidadina.

Além do levantamento bibliográfico, o estudo direcionado para Teresina foi resultado de observação direta que analisou o comportamento dos habitantes diante dos

tipos de transportes disponíveis na cidade, como forma de obter as respostas sobre como a mobilidade interfere na qualidade da experiência do espaço urbano.

O estudo está estruturado em quatro seções além desta introdução e das considerações finais. Na segunda seção abordou-se a forma como o indivíduo percebe a paisagem urbana e como o tipo de deslocamento influencia neste processo de percepção e interação com o ambiente urbano. A partir da terceira até a quinta seção foram estudadas cada forma de locomoção ofertadas para os cidadãos teresinenses, sendo elas pedonal e por bicicletas, transporte individual e coletivo, e a relação do indivíduo com o ambiente urbano a partir do meio de transporte utilizado.

2. PERCEPÇÃO DA PAISAGEM URBANA

O espaço urbano pode ser capturado através dos seus diferentes elementos. Essa captura dos elementos do urbano é o que identifica determinado local no imaginário humano. É através destes elementos imediatamente perceptíveis que é possível formar as imagens e as diferentes paisagens urbanas que se apresentam diariamente para os habitantes no contexto em que ele está inserido. “Entende-se que, na discussão acerca das várias possibilidades de percepção dos fenômenos urbanos, devem-se considerar as diversas relações sociais que são constituídas a partir da cidade”. (LEITE, 2013, p.15).

É importante dizer que “a produção do espaço urbano expressa na paisagem urbana o resultado da dinâmica social da sociedade [...], pois os conteúdos que o compõem - econômicos, sociais e políticos - são alterados continuamente [...]”. (LEITE, 2013, p.15). A paisagem urbana, apreendida pelo sujeito em contato com a realidade, exprime os modos de vidas e a produção espacial característicos daquela cidade. Segundo Carlos (2013, p.35), “a dimensão de vários tempos está impregnada na paisagem da cidade” e diante das peculiaridades expressas pela paisagem pode se considerar várias cidades dentro da mesma cidade.

De acordo com Schutzer (2010) a paisagem é objeto vivo e dinâmico que se materializa como ideia na mente de cada observador. A paisagem não é fixa e estática. Ela varia de acordo com a dinâmica do lugar observado no tempo e da percepção de cada sujeito que observa.

A paisagem para Cullen (1983) pode ser percebida e analisada sob três aspectos: a ótica, onde o sujeito está passivo a uma sucessão de elementos formadores da cena; o local, que diz respeito as formas de localização e posição no espaço; e o conteúdo que se relaciona com as composições da cidade e suas texturas, cores, escalas, estilos, naturezas, personalidade e tudo que a torna única no mundo.

Complementando esse pensamento Carlos (2013, p.22) afirma que:

A natureza social da identidade, do sentimento de pertencer ao lugar ou das formas de apropriação do espaço que ela suscita, liga-se aos lugares habitados, marcados pela presença, criados pela história fragmentária feitas de resíduos e detritos, pela acumulação dos tempos, marcados, remarcados, nomeados, natureza transformada pela prática social, produto de uma capacidade criadora, acumulação cultural que se inscreve num espaço e tempo.

A percepção da paisagem também é entendida como parte do processo identitário do ser humano nas cidades a partir da sua interação com o meio, pois é na produção do cotidiano nos espaços urbanos onde há simultaneidade e expressão de conflitos. “Na maior parte das vezes a nossa percepção de paisagem [...] é bastante parcial, fragmentária e envolvida noutras referências.” (LYNCH, 1960, p.12).

Podemos entender a paisagem urbana sob a ótica do local, “como um conjunto de diversas partes que forma o espaço público, tais como: ruas, calçadas, praças, córregos e rios e outros espaços que constituem o ambiente urbano.” (GOULART, 2018, p.15).

As características da paisagem urbana podem se configurar como um dos fatores que influenciam o pedestre a optar pelo modo pedonal de locomoção para a realização de seus afazeres. Para Cullen (1983, p.11), “embora o transeunte possa atravessar a cidade a passo uniforme, a paisagem urbana surge na maioria das vezes como uma sucessão de surpresas ou revelações súbitas.” É a paisagem das ruas que mostra a qualidade do espaço urbano das cidades mostrando aos seus visitantes o quão interessante pode ser a cidade, dando ao observador a possibilidade de usufruir ou não delas.

A circulação urbana é a principal ferramenta para garantir a perpetuação das cidades e sua dinâmica histórica, cultural e econômica, servindo como pano de fundo para a realização delas.

A circulação urbana [...] é elemento fundamental das cidades no sentido sociológico, ao passo que é tida como condição necessária para que os indivíduos acessem seus parceiros de interação social. Ou seja, a mobilidade urbana é responsável direta pela concretização da sociabilidade e, conseqüentemente, da própria sociedade. Sob tal perspectiva, a mobilidade deve ser encarada como o coração da cidade; é aquela que permite a transitoriedade; que faz dos cidadãos indivíduos capazes de interagirem uns com os outros, garantindo a divisão do trabalho, a heterogeneidade, os vínculos sólidos, a fluidez e fugacidade da maioria dos laços sociais que os indivíduos mantêm. (ROCHA NETO, 2012, p.38).

O modo de vida moderno e a organização do espaço urbano afetaram as possibilidades de uma locomoção pedonal, em especial, dando baixa prioridade às áreas de tráfego de pedestres e retirando dos espaços urbanos os tradicionais locais de encontro (GEHL, 2013). Esses locais públicos, segundo Ferreira (2000), eram criados pensando-se nas pessoas que o frequentariam. Nota-se, com o passar dos anos, que a prioridade é a circulação dos automóveis. O que o autor denomina de ditadura de engenharia de tráfego. Contudo, “agora volta-se a falar de espaço público, fruto da necessidade que se sente em reconquistar a cidade para as pessoas tornando-a aberta, permeável e acessível a todos.” (FERREIRA, 2000, p.7).

Gehl (2013) acredita que o uso dos automóveis provocou um esvaziamento de vidas nas cidades por induzirem à falta de interesse e à desmotivação do uso dos espaços urbanos. Além disso, a aceitação do progresso e da modernização passa pelas mudanças das diretrizes do planejamento urbano como forma de acomodar o elemento automotor, transformando a opção do pedestre a cada dia menos digna nas grandes cidades dos países emergentes.

Por outro lado, Jacobs (2001) cita que a culpabilização dos efeitos nocivos da chegada do automóvel pelo falho desenvolvimento urbano das cidades e a sua frequente vilanização pelo insucesso delas demonstra a provável incompetência dos planejadores, principalmente, ao tentar compatibilizar a inserção dos automóveis com cidades funcionais e saudáveis.

Goulart (2018, p.12), por sua vez, afirma que as “práticas urbanísticas pós-modernas procuram superar o rodoviarismo a partir de um desenho urbano que resgate a vitalidade da rua, para que esta possa desempenhar seu papel de espaço para dinâmicas

sociais.” São técnicas que estimulam os cidadãos a se locomoverem de forma a integrar o ambiente e ocuparem os espaços públicos urbanos.

O incentivo aos modais de locomoção que não se utilizem de recursos motorizados é tido como medidas relevantes para a manutenção do “ambiente como território ocupado pelo homem para a satisfação de suas necessidades sociais”. (CULLEN, 1983, p.6). De acordo com Gehl (2013), o caminhar é a forma de preservar a existência da vida urbana, assegurando para as cidades vida saudável, segurança e sustentabilidade.

Goulart (2018) designa esse modo de trafegar que, estimula a interrelação do homem com o meio urbano, de mobilidade ativa. A mobilidade ativa proporciona ao usuário o deslocamento sem a utilização de transportes automotores. É ativa por que exige esforço humano para a realização do deslocamento. Logo quando o deslocamento se dá através da utilização de automóveis a mobilidade é entendida como passiva. “As mobilidades passivas ainda se dividem em dois tipos, as de uso individual, como o carro próprio e a moto, ou uso coletivo, como ônibus, metrô, entre outros.” (GOULART, 2018, p.6)

A mobilidade ativa se dá através da preferência pelo caminhar ou pelo uso da bicicleta para se locomover. À medida que o ambiente urbano é melhorado em prol da realização da mobilidade ativa, surge uma nova cultura que se adapta à infraestrutura sugerida.

Em Teresina, a escolha do tipo de transporte para o ato da locomoção é influenciada por uma série de fatores presentes no ambiente urbano que vai desde a segurança nas vias, as distâncias e o conforto térmico até a situação financeira dos usuários.

Cada um desses modos proporciona uma forma distinta de percepção dos elementos que compõe a urbe. E cada um deles possui seus pontos positivos e negativos em relação ao usuário e a cidade. Porém, a avaliação da locomoção em relação à experiência do homem na cidade é sempre pontual.

A próxima seção apresentará uma avaliação sobre como a cidade de Teresina se comporta a partir dos tipos de transportes ofertados para seus habitantes e sobre como a população se comporta perante a cidade de acordo com a forma de transporte escolhida,

onde o tráfego é dado pelos modos pedonal, ciclístico, automotor individual e coletivo, através dos ônibus públicos próprios para transporte de passageiros e o VLT (Veículo Leve sobre Trilhos).

3. EXPERIÊNCIA DA CIDADE AO CAMINHAR

O ato de caminhar, andar de bicicleta ou a opção por qualquer outro meio de transporte de baixa velocidade, para a realização de atividades rotineiras na cidade, tem se tornado cada vez mais raro. Os espaços urbanos destinados ao tráfego de pedestres e de bicicletas oferecem condições que, por vezes, desestimulam o andar pela cidade.

São as calçadas em conjunto com as ciclovias que fazem esse papel de possibilitar a circulação pelas ruas. Em cidades como Londres, Roma e Veneza, que se preocupam em melhorar o espaço urbano com vista a facilitar a mobilidade para os pedestres e os ciclistas, percebe-se que ações de planejamento urbano implicam positivamente na vitalidade urbana e na justiça social como podemos perceber nos dizeres de Gehl (2013, p. 17) “o planejamento físico pode influenciar [...] o fato de as pessoas serem atraídas para caminhar e permanecer no espaço da cidade [...]”.

Complementando Ludd (2005, p.126) ressalta que “se a viabilidade de locomoção rotineira por bicicleta fosse um imperativo no [...] planejamento das cidades [...] isso significaria, provavelmente, cidades em uma escala mais humana, [...] propícias para um espírito e relacionamentos comunitários.”

Dessa forma, ressalta-se que a mobilidade ativa é o meio mais propício para se locomover dentro da cidade, pois possibilita a apreciação, vivência e sociabilização com outros habitantes, configurando-se como locomoção de baixa velocidade. É através da mobilidade ativa que acontece o contato direto do cidadão com a cidade e a apropriação equitativa da própria cidade. É este contato que movimenta o espaço urbano e que modifica a paisagem.

De acordo com Goulart (2018), a caminhabilidade depende de cinco fatores intrínsecos ou extrínsecos ao homem, tais como a infraestrutura das calçadas, a estética, a segurança contra acidentes de trânsito, a segurança contra o crime e a satisfação geral com a vizinhança. Adiciona-se a isso também o conforto térmico.

Na sequência será exposto um panorama sobre as calçadas e os espaços urbanos destinados à caminhada, o andar de bicicleta e outros meios que permitam um contato maior do transeunte com o ambiente urbano.

3.1. AS CALÇADAS E AS BICICLETAS

As calçadas são elementos do espaço urbano que compete ao pedestre, formando uma rede de interligação de pontos com outros ambientes públicos urbanos, como os parques. Apesar de públicas as calçadas não assumem, particularmente em Teresina, as recomendações do código de obras. Elas assumem as mais diversas formas e modelos impostos pelos proprietários dos lotes na faixa correspondente à sua fachada/testada. Essa característica dificulta o processo, principalmente, para as pessoas que possuem dificuldades de locomoção.

As calçadas desempenham, também, o papel de permitir aos indivíduos um ambiente de socialização. Nos bairros periféricos de Teresina as calçadas são intermediadoras da interação entre os vizinhos que as utilizam colocando cadeiras para proceder longas conversas. São essas atitudes dos moradores que conferem uma sensação de segurança às ruas, em menor escala, e, por conseguinte, ao bairro, para o transeunte.

Essa configuração impacta na presença da vivência das cidades. Não é comum observar este comportamento em bairros onde a renda *per capita* por morador é maior, pois os moradores de bairros mais abastados tendem a experimentar o isolamento espontâneo. Além da preferência dessas pessoas pelo deslocamento através do transporte individual. Assim, consequentemente à falta de pessoas em atividade nas ruas tem-se a diminuição da sensação de segurança.

Gohz (2005) destaca que somente a convivência entre pessoas de um dado território requalifica e reabilita a cidade como uma cidade viva e humana, onde as pessoas a usufruem dignamente como um direito instituído.

Outrossim, funcionam como fatores impeditivos do livre tráfego nas calçadas, os próprios carros que se utilizam dela como estacionamento gratuito e as barracas de vendedores ambulantes que acabam as transformando em área de comércio..

De toda forma, as calçadas devem servir para a livre circulação de pessoas. Os gestores municipais de Teresina se preocuparam em regulamentar a construção, manutenção e conservação das calçadas no município através da Lei 4.522/2014 – a Lei das Calçadas. A lei prevê as dimensões mínimas de forma que haja o abarcamento de todas as funções ocorridas no espaço das calçadas, tais como o plantio de árvores, a instalações de lixeiras, a colocação eventual ou permanente de cavaletes de publicidades e a faixa de livre circulação do pedestre. Como é possível ver na figura 3-4.

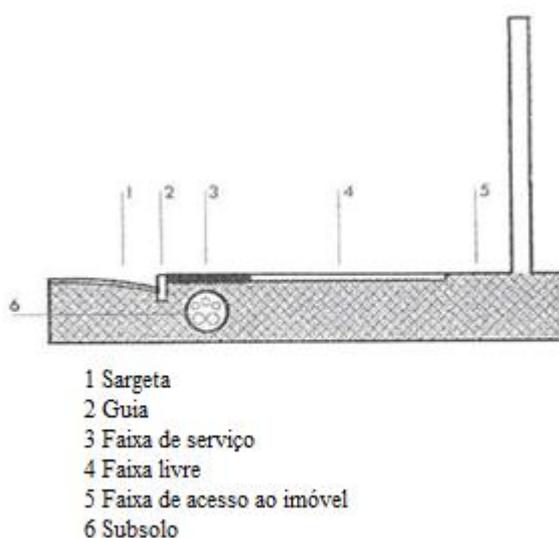


FIGURA 3: Corte esquemático da faixa de Composição das Calçadas
 Fonte: Lei 4.522/2014 – Lei das Calçadas

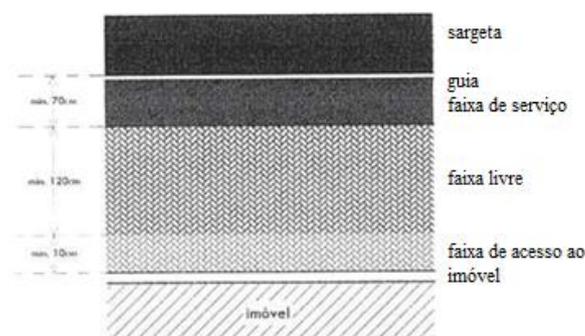


FIGURA 4: Planta dos elementos de Composição das Calçadas
 Fonte: Lei 4.522/2014 – Lei das Calçadas

A Lei das Calçadas começa a ser aplicada na cidade de Teresina às edificações construídas ou reformadas após a aprovação da lei, em 2014. Não consegue, portanto, alterar as calçadas já construídas.

Outro fator a ser considerado para o transporte pedonal é a existência de arborização que contribui para melhorar a questão estética e auxilia, sobretudo, no conforto térmico adequado ao transeunte que ao utilizar as caçadas promove e estimula a sensação de segurança. Segundo Schutzer (2010), a arborização de ruas e avenidas pode ser considerada um dos componentes urbanos e a sua importância se traduz no “[...] ponto de vista ambiental, estético, como social, [...] uma vez que cria condições e meios para a melhoria da qualidade de vida e caminhabilidade no espaço do pedestre.”

Em Teresina a cobertura arbórea é fator determinante para a decisão de caminhar pelas ruas da cidade. O sol forte predominante na maior parte do ano culmina num desconforto térmico extremo e torna o caminhar quase insuportável por conta do desgaste físico causado. Segundo Gorz (2005, p.78) “uma pessoa a pé anda tantos quilômetros em uma hora destinada ao transporte quanto uma pessoa motorizada, mas dedica a seus deslocamentos um tempo de cinco a dez vezes menor.” São os fatores intrínsecos e, na maioria das vezes, os extrínsecos que tornam esta opção de caminhar menos agradável, sendo a condição de arborização e sombreamento essenciais em Teresina.

De acordo com o Portal Climate (2019), a temperatura média anual em Teresina é de 29, 3°C, sendo que o regime de chuvas se concentra, especificamente, entre os meses de Janeiro e Maio. Com um clima tropical que maltrata o cidadão teresinense, dia – após – dia a capital perde em termo de qualidade urbana devido a ineficiência das políticas públicas no que compete ao incentivo das práticas de atividades ao ar livre e a realização de seus deslocamentos pedonal que proporcione a sensação de bem – estar e conforto nos espaços urbanos de Teresina.

Os mesmos questionamentos que se fazem para o deslocamento de pedestres se fazem para a prática da mobilidade por bicicletas. Barrinha (2017, p.85) aponta que a “mobilidade por bicicletas está estreitamente relacionada à mobilidade dos pedestres, ou seja, as dinâmicas de circulação desses e dos ciclistas são bastante próximas e, muitas vezes, interferem uns nos outros.”

A infraestrutura das ciclovias ou mesmo a falta de existência delas podem comprometer a circulação dos que preferem se locomover com as suas bicicletas. Além da característica do clima que desfavorece a experiência de transitar pela cidade seja de bicicleta seja a pé. Ainda assim, a característica da topografia da área urbana de Teresina sem muita variação e desníveis favorece o deslocamento por bicicleta.

Apesar disso, a cidade de Teresina conta com 41,9 km entre ciclovias e ciclofaixas em todo o seu território para 3.000 bicicletas/hora atuantes no trânsito. A quantidade corresponde a apenas 1,35 % de toda a malha viária presente na cidade (Portal Meio Norte, 2019). E, assim, comparando com outras capitais brasileiras, a capital piauiense ocupa apenas a vigésima segunda posição no que diz respeito à

extensão da malha cicloviária, demonstrando ainda uma imaturidade para as questões de mobilidade urbana atrelada às práticas de incentivo à vivência do espaço urbano de direito.

Posto isto, Teresina tinha em 2018 uma média de 20.315 habitantes por quilômetro de ciclovia. Porém, com as recentes reformas de atualização e adaptação da malha urbana com vistas a atender o novo sistema de transporte público, a cidade perdeu cerca de 25% do número total de ciclovias e ciclofaixas existentes na capital.

Barrinha (2017) destaca em sua pesquisa o tempo gasto pelos usuários do transporte público coletivo, no caso ônibus, e os que fazem uso do transporte motorizado em Teresina. Os primeiros levam em média mais tempo que os segundo. O usuário de transporte público gasta cerca de 69 minutos (viagens ida e volta), os usuários de transporte individual consomem 21 minutos e o deslocamento não motorizado aproximadamente 17 minutos, levando-se em conto o mesmo percurso.

O autor citado ressalta, ainda que o deslocamento pedonal e por meio da bicicleta “[...] promove uma mobilidade urbana sustentável, pois reduz a circulação de veículos e conseqüentemente promove a preservação ambiental”. Destaca, também, as vantagens no que diz respeito ao custo de implantação e manutenção da infraestrutura relacionada às ciclofaixas, muito menor em relação a circulação dos veículos motorizados.

Dessa forma, foi possível demonstrar quais as vantagens do transporte pedonal e por bicicleta no ambiente urbano. Contudo, estes meios de deslocamento não são as prioridades para a Prefeitura de Teresina. No próximo tópico iremos tratar a experiência da cidade nos transportes individuais.

4. EXPERIÊNCIA DA CIDADE NOS TRANSPORTES INDIVIDUAIS

O automóvel chegou a Teresina nas décadas de 1940/50 e anunciava a instalação da tão esperada e ambiciosa modernidade. “O rumo tomado pelo crescimento das cidades impôs a necessidade do automóvel” (MARICATO, 2008, s.p.). Das motivações dos homens pelo uso dos veículos automotores para locomoção dentro das cidades destacam-se o deslocamento rápido - transformando a experiência espaço-tempo cada

vez mais curta e inexpressiva – a segurança, a praticidade e o conforto. Além de ser instrumento que exhibe a ascensão social das pessoas.

O automóvel confere aos seus proprietários uma independência ilimitada, permitindo que se desloquem quando e onde quiserem a uma velocidade maior que a proporcionada por outros veículos (GORZ, 2005). “O mais desejável modo de transporte, [...] admite a liberdade individual de ir a qualquer lugar em qualquer momento, desde que haja infraestrutura rodoviária para essa viagem” (MARICATO, 2008, s.p.).

Rocha Neto (2012, p.29) destaca que o advento do automóvel “alterou a cena urbana, mexeu com o imaginário das pessoas, contribuiu para o arrefecimento do individualismo e impactou na forma de locomoção nos grandes centros urbanos”. O claustro provocado pelo uso dos veículos individuais funciona como fator de não interação entre indivíduos desconhecidos – proporcionada pela vivência nos espaços públicos urbanos - através de uma sensação de privacidade em meio ao caos do trânsito. Isto “faz deste um objeto capaz de ressignificar as relações espaciais e sociais dos indivíduos, na medida em que proporciona aos seus donos transitar pelo espaço público estando, simultaneamente, num espaço privado que é o automóvel.” (ROCHA NETO, 2012, p.32)

A vida moderna é grande fomentadora da inserção dos veículos nas cidades. Logo esta inserção é admitida pela capacitação da infraestrutura da cidade para o recebimento do novo elemento. “Para construir espaço para os carros, as distâncias foram multiplicadas [...]” (GORZ, 2005, p.78). Essa alteração na forma da cidade e na malha urbana a fim de torná-la apta para a circulação motorizada com fluidez causam grandes impactos, sejam eles de grandeza ambiental - com a poluição causada pelos gases emitidos pelos canos de descarga e pela alteração do microclima local e impermeabilização em função da pavimentação asfáltica - quanto na movimentação econômica e social – quando impactam na paisagem urbana na abertura de vias, com os viadutos, pontes, estacionamentos, avenidas, amplas rodovias, garagens, túneis) e elevados monumentais.

Nos dados apresentados pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), Teresina possui 436.620 veículos ativos nas ruas que levam pessoas todos os

dias, (com exceção dos transportes públicos coletivos), numa sociedade de 861.442 habitantes. O que significa dizer que há uma média de 1,97 pessoas/veículo, ou seja, não haveria a necessidade de políticas de transporte público coletivo, pois a quantidade de veículos ativos na cidade contemplaria a todos os seus habitantes.

O número elevado de veículos trafegando nas ruas da cidade explica os grandes congestionamentos e a exagerada extensão urbana. Apesar dos vários quilômetros de avenidas e ruas da cidade, ainda não são suficientes para evitarem longos congestionamentos no trânsito, principalmente, nas vias que ligam diferentes zonas. “A introdução de veículos mais rápidos atrapalha o tráfego urbano, causando gargalos e, por fim, uma paralisação completa.” (GORZ, 2005, p.77).

Nos momentos de congestionamento os usuários dos transportes automotores, bem ou mal, podem observar o espaço que os circundam podendo servir de pretexto para apreciar a arquitetura, o movimento de vai e vem das pessoas e a cultura que se desenvolve nas ruas.

A grande limitação do transporte individual se dá pela segregação e comprometimento da sociabilidade dos indivíduos dentro da sua própria cidade. A segregação que reflete a conjuntura da sociedade, pois a opção e, conseqüente acesso, ao transporte individual fica restrito às pessoas que gozam de um nível social mais elevado e que os autoriza a arcar com os custos da sua aquisição. Essa segregação social também acaba revelando a segregação causada pelo problema da habitação.

Rocha Neto (2012) explica que o estudo do automóvel e sua massificação dentro das cidades vão além da consideração de que ele é um elemento de locomoção rápida de um ponto a outro na cidade, e exprime, também, o poder e dominação das vias públicas por parte do usuário.

O automóvel caracteriza as ruas como meros espaços de passagem sem identidade e sentido, onde não deixa a possibilidade para o usuário de trocas com o ambiente citadino e não permite a realização das subjetividades humanas e o estabelecimento de vínculos sociais necessários para a constituição do movimento e a propagação da cultura da cidade. “A segregação e a fragmentação aumentam enquanto é decretada a morte da rua e do pedestre, do pequeno comércio [...] paralelo ao movimento de degradação das áreas centrais urbanas.” (MARICATO, 2008, s.p.).

Jacobs (2001) declara que a soberania do automóvel culmina na morte da rua e dos espaços públicos propondo em seus estudos o provável banimento do automóvel para a reintegração da vida social nas cidades. É a circulação das pessoas nas ruas que garante a existência e continuação das cidades.

Em contraponto com Jacobs, Giucci (2004) afirma que as relações sociais não são afetadas pela intensa motorização da sociedade, mas que estas relações serão dadas de maneira diferente àquela tradicional tida antes do invento do automóvel. Giucci (2004) acredita que o automóvel trouxe uma ressignificação da sociabilidade tradicional com uma nova forma de se relacionar.

O comportamento do usuário do transporte individual ainda é, na maioria das vezes, de indiferença com o “mundo” exterior, pois o automóvel funciona como um elemento que introduz a privacidade dentro das ruas das cidades, dessa maneira, isentando os tripulantes do veículo automotor da tarefa de notar e entender a própria cidade, o seu formato, os seus edifícios, os seus problemas e as suas belezas; e de interagir com os diversos atores do meio urbano.

A população usuária deste tipo de transporte limita suas relações interpessoais para as pessoas que já fazem parte do seu ciclo, dessa forma, não expandem seus vínculos e, assim, caracterizam as ruas e calçadas da cidade em espaços de circulação de veículos. Entende-se, a partir disso que o veículo particular não incentiva a sociabilização entre os cidadãos e retira a possibilidade destes de experienciar realidades humanas distintas dos mais diversos agentes atuantes na produção do espaço urbano. Atualmente, Teresina está passando por modificações no seu sistema viário em favorecimento do transporte automotor tanto individual quanto o coletivo.

5. EXPERIÊNCIA DA CIDADE NO TRANSPORTE PÚBLICO

A despeito dos transportes individuais, os transportes coletivos também contribuem com as problemáticas ambientais de poluição e de infraestrutura urbana. Em Teresina, entre as modalidades de transportes públicos, destacam-se: os ônibus, as vans e metrô que transporta cerca de 233.333 pessoas diariamente.

Esses meios de transporte nem sempre satisfazem aos usuários, por causa dos constantes atrasos, da falta de segurança, ausência de climatização e da superlotação causando sensação de desconforto e de desprazer ao andar pela cidade.

Os ônibus apesar do pouco conforto que eles proporcionam para os usuários em Teresina, ainda são grandes fomentadores do processo de relações sociais e de criação de vínculos com a cidade. Mas, de acordo com o Ministério Público (2018), 92% dos usuários do transporte coletivo avaliam o serviço como ruim, especialmente, com relação aos preços da passagem, aos horários e conforto das paradas.

Já o VLT, que foi implantado em 2018, transporta 15mil pessoa por dia, segundo dados da prefeitura e cobre uma extensão de 13,5 km. Com uma passagem mais acessível, espaço mais confortável, além da linearidade da locomoção e constância de velocidade mostra-se claramente mais interessante para a sociabilização e percepção do espaço urbano. Porém, o VLT ainda encontra-se imaturo tanto na sua implantação quanto na cobertura territorial de Teresina.

Os meios de transportes coletivos urbanos funcionam como articuladores e mantenedores do cotidiano da população nos centros urbanos.[...] A partir desses deslocamentos, o espaço geográfico organiza-se para atender as demandas e contradições sociais presentes no espaço. (BARRINHA, 2017, p.121)

Os transportes coletivos democratizam a vivência do espaço urbano, de forma que, apesar do tempo lento, provocam os cidadãos a utilizar e a conhecer a própria cidade num espaço de tempo relativamente curto e eficiente perante os transportes individuais automotores, numa dinâmica em que, provavelmente, o público dos carros jamais destinariam este tempo para um passeio voluntário pela cidade.

6. CONSIDERAÇÕES FINAIS

A produção qualitativa do espaço urbano perpassa pela apreensão de diversos fatores atuantes na urbe. Porém, nenhum dos fatores considerados na dinâmica espacial teriam sentido sem a presença humana na cidade. O sucesso do planejamento estratégico desenvolvido pelos gestores deve ter em primeiro plano a qualidade de vida dos cidadãos visando o benefício de todos, apesar das disparidades evidenciadas na paisagem citadina. À medida que a nossa vivência urbana comungada com os fatores de assistência social básicos se valoriza a sustentabilidade urbana aumenta.

A valorização de modais que aliem a dimensão humana e urbana não é somente essencial para a perpetuação das cidades com população ativa nas ruas, mas também é uma realidade predominante em muitas cidades e metrópoles do mundo. Ou seja, o planejamento estratégico para obtenção de cidades sustentáveis é tanto possível quanto se quiser, tendo em vista as particularidades do *locus* perante o problema posto na busca por esclarecer as complexidades dos fatos urbanos.

7. REFERÊNCIAS

ARAÚJO, Karlene S. F. **A capital do Piauí na década de 1970: Teresina sonhada, construída e vivida pelos pobres urbanos.** In: Simpósio nacional de história cultural : escritas da história: ver, sentir, narrar. 6., 2012, Teresina. Anais... Teresina: UFPI, 2012.

BARRINHA, José E. da S. **Transporte coletivo urbano por ônibus em teresina: da implantação à integração.** Dissertação (Mestrado em Geografia), Centro de Ciências Humanas e Letras, Universidade Federal do Piauí, Teresina. 2017

CARLOS, Ana Fani A. **A cidade.** 9 ed. São Paulo: Contexto, 2013

CULLEN, G. **Paisagem urbana.** São Paulo: Martins Fontes, 1983.

CUNHA, Rayana P. C. **Parque linear beira rio: Requalificação do cais do rio Parnaíba em Teresina-PI.** Monografia (Graduação em Arquitetura e Urbanismo), Instituto Camillo Filho, Teresina. 2017.

FERREIRA, Antônio M. **Manuel Salgado: espaços públicos.** Portugal: Critério, 2000.

GANDARA, Gercinair. **Teresina: a capital sonhada do Brasil oitocentista.** v.30, n.1, p.90-113, jan/jun. São Paulo: História, 2011.

GEHL, Jan. **Cidades para pessoas.** 2 ed. São Paulo: Perspectiva, 2013.

GIUCCI, Guillermo. **A vida cultural do automóvel: percurso da modernidade cinética.** Rio de Janeiro: Civilização brasileira, 2004.

GORZ, André. A Ideologia Social do Automóvel. in: **Apocalipse motorizado: a tirania do automóvel em um planeta.** 2. ed. rev. São Paulo : Conrad Editora do Brasil, 2005

GOULART, Fernanda de Moraes. **Contribuição da arborização urbana para a mobilidade ativa.** Dissertação (Mestrado em Psicologia Social, do Trabalho e das Organizações), Instituto de psicologia, Universidade de Brasília, Brasília. 2018.

JACOBS, Jane. **Morte e vida de grandes cidades.** São Paulo: Martins Fontes, 2001.



LEITE, Nícia B. F. **Expansão urbana e seus efeitos sobre a mobilidade acessibilidade avaliada com o auxílio dos sistemas de informação geográfica (SIG) em Teresina-PI.** Tese (Doutorado em Geografia), Instituto de Geociências, Universidade Federal de Minas Gerais, Belo Horizonte. 2013.

LYNCH, Kevin. **A imagem da cidade.** Lisboa: Edições 70, 1960.

MARICATO, Ermínia. **A cidade e o automóvel.** Revista Ciência e ambiente, São Paulo, n. 37, p.5-12, 2008. Disponível em: <http://w3.ufsm.br/reciam/>. Acesso em: 29 maio 2019.

MARICATO, Ermínia. **O automóvel e a cidade.** In: Archdaily. 2016. Disponível em: <http://www.archdaily.com.br/br/795885/o-automovel-e-a-cidade-erminia-maricato>. Acesso em: 29 maio 2019.

MATOS, Karenina. **A cidade ribeirinha: desafios e possibilidades para o planejamento urbano-ambiental dos rios Parnaíba e Poti em Teresina-PI.** Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo), Departamento de Pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis. 2017.

MOTTA, Vladimir de Matos. **A experiência tempo-espaço na cidade de Manaus: a mobilidade urbana.** Dissertação (Mestrado em Geografia), Instituto de Ciências e Humanas e Letras, Universidade Federal do Amazonas, Manaus. 2015.

NETO ROCHA, Osvaldo Assis. **Mobilidade urbana e cultura do automóvel na singularidade da metrópole modernista brasileira.** Dissertação (Mestrado em Sociologia), Instituto de Ciências Sociais, Universidade de Brasília, Brasília. 2012.

SCHUTZER, Kléber. **A percepção do pedestre sobre a qualidade da paisagem urbana.** Dissertação (Mestrado em Engenharia Urbana), Centro de Ciências Exatas e de Tecnologia, Universidade Federal de São Carlos, São Carlos. 2011.

PORTAL CLIMATE. Disponível em: <https://pt.climate-data.org/america-do-sul/brasil/piaui/teresina-3935/>. Acesso em: 29 maio 2019.

PORTAL MEIO NORTE. Disponível em: <https://www.meionorte.com/noticias/teresina-possui-41-9-km-de-ciclovias10>. Acesso em: 29 maio 2019.

TERESINA (Município). Lei nº 4.522, de 7 de março de 2014. Estabelece novos critérios para a construção, reconstrução, conservação e utilização de calçadas no Município de Teresina, e dá outras providências. **Câmara Municipal de Teresina.** Teresina, PI: 2014.