

Circula #5 | Como anda o direito de caminhar?



Olá!

Olhe pela janela: é provável que você veja pedestres, ciclistas, motociclistas, motoristas de automóvel e passageiros de ônibus dividindo ([ou competindo?](#)) um espaço limitado. E também é provável que [a partilha desse espaço seja bastante desigual](#).

O fato de os carros serem os reis da selva de pedra demonstra que o direito à cidade depende, entre outros fatores, do modal pelo qual você a acessa. Em regra, [as vias para veículos automotivos são bem maiores que as calçadas e ciclovias](#), se é que essas existem. [E sofre quem mais precisa de apoio para se deslocar](#).

Confira mais sobre o assunto e veja como [caminhar é fundamental para a promoção do direito à cidade](#).

Tempo aproximado de leitura: 8 minutos.

Pouco espaço pra muito passo

GIF: <https://giphy.com/gifs/primevideo-9qRnmAgikulxMj0N5V/fullscreen>

Todo mundo já saiu do médico com a recomendação de [fazer caminhadas nos trajetos cotidianos](#). Isso porque [a mobilidade ativa não tem contra-indicação](#), diferente da cultura centrada no veículo particular. Essa

traz problemas para o trânsito, a economia, o meio ambiente, a [saúde pública](#) e a revitalização urbana.

O problema é que, tão nítida quanto a necessidade de se transformar a ocupação das vias públicas, está a dificuldade em garantir isso em meio a cidades que não param.

[Os novos modais são uma emergência](#), mas, enquanto eles não forem suficientemente atrativos para os motoristas deixarem o carro na garagem e [optarem por outras formas de transporte](#), a promoção da mobilidade ativa [vai ter que conviver com as demandas sempre maiores dos automóveis](#).

Enquanto o dilema persiste, [o pedestre fica à margem e em perigo](#), espremido entre postes, recuos, placas, fluxo intenso e a [segregação socioespacial](#), o maior dos obstáculos em cidades tão [desiguais como as brasileiras](#).

Lá vem Salvador descendo a ladeira

GIF:

<https://giphy.com/gifs/tvebahia-carnaval-salvador-tve-f9Xunfn8Yg8n9qyQzQ>

Falando em caminhar: você já foi à Bahia? Não? Então vá. As paisagens naturais de Salvador são maravilhosas, [ainda mais vistas do alto das suas famosas ladeiras](#).

No seu roteiro, não podem faltar as ladeiras do Pelô, da Preguiça e do Curuzu. Mas é bom preparar a panturrilha. Os declives são tão íngremes que a cidade foi a primeira do mundo a ter um elevador urbano, inaugurado em 1873. Desde então, o "parafuso", como é conhecido o [Elevador Lacerda, une a Cidade Baixa à Cidade Alta](#).

Dados do Governo da Bahia indicam que [cerca de 30 mil pessoas usam o elevador todos os dias](#). Isso demonstra como os equipamentos de mobilidade podem ser vitais para estimular a caminhabilidade e o acesso à cidade.

Segundo dados do Departamento de Infraestrutura de Transportes da Bahia (DERBA), discutidos uma [mesa de debate no Fórum Social Mundial](#) de 2018, [35% dos trajetos cotidianos são feitos a pé](#) na Grande Salvador. E isso nem conta os pequenos trajetos intrabairros.

Saber quanto se caminha é importante, mas o número pode ser enganoso. É preciso saber também por que se caminha. Em grande medida, é justamente a [falta de estrutura de outros modais](#) que leva os [soteropolitanos a fazerem trajetos a pé](#), conforme apontado pela pesquisa. Ou seja, em vez de uma boa notícia, esse pode ser um alerta.

Na última década, diante de [um dos piores trânsitos](#) do País, [Salvador tem corrido atrás do prejuízo](#). Implementou novas linhas de metrô, que contornam a península onde está a cidade, além de sistemas [BRT \(Bus Rapid Transit\)](#) e [VLT \(Veículo Leve sobre Trilhos\)](#). Mas, como ambos os modais foram construídos sobre a terra, eles exigem acessos por passarelas e outros sistemas que voltam a tomar espaço da superfície urbana.

Andar a pé eu vou, a pé não costuma falhar. Será?

GIF: <https://giphy.com/gifs/cat-walking-table-vIUCWLGf7jpwA>

A centralidade do carro no transporte brasileiro é tão grande que por vezes esquecemos que, antes de ciclista ou motorista, [a maior parte dos cidadãos é pedestre](#). A estrutura das cidades [nem sempre convida a proteger o deslocamento mais frágil e elementar](#), razão por que, às vezes, andar a pé pode falhar sim.

Enquanto as Nações Unidas trabalham com o [sistema de Visão Zero](#), em que [nenhuma morte no trânsito é considerada aceitável](#), os idosos continuam sendo o grupo que mais morre em razão de atropelamentos.

A qualidade ou a mera existência das calçadas é outro fator relevante. Esse fenômeno [dificulta ou mesmo impede a circulação de muitas pessoas com mobilidade reduzida](#). Crianças, idosos e pessoas com deficiência ficam [mais expostas a quedas](#), quando não são obrigadas a andar na via destinada aos carros.

Mas o problema não se resume a sinistros. A questão passa por sair de casa ou não. Segundo um estudo da Universidade de São Paulo (USP), [98% das pessoas com mais de 60 anos não conseguem atravessar a rua no tempo do semáforo](#). Assim, as grandes cidades se tornam experiências de confinamento.

As mulheres também podem ser incluídas no rol dos deslocamentos mais vulneráveis. Significativamente afetadas pelo desemprego durante a pandemia e responsabilizadas pela esfera do cuidado, são elas as que mais circulam pelas periferias, que costumam possuir infraestrutura precária.

São também as mulheres as que mais sofrem com a insegurança. Segundo a Rede Nossa São Paulo e o Ibope, 53% das paulistanas deixam de andar a pé à noite por medo de violência.

A primeira conclusão a que se chega é que a liberdade no acesso à cidade depende em grande medida de um carro. E outra é que a interseccionalidade atravessa as experiências de mobilidade. Perguntar sobre a caminhabilidade implica em questionar também quem mais sofre com isso.

Mais que olhar para a cidade com a lógica dos pedestres, é preciso entender que, em pernas pra que te quero, deve-se enxergar que pernas são essas.



A vez do teleférico

GIF: <https://giphy.com/gifs/l4Jz159CtAH6gFuV2>

O modelo de elevador urbano é apenas uma das soluções para integrar cidades íngremes, divididas pela altitude. Outra possibilidade comum é o teleférico, a exemplo do que ocorre em Medellín, que vem se tornando um case de sucesso na área de mobilidade.

A cidade colombiana implementou o modal junto ao sistema de transporte coletivo. Assim, a população pode integrar diferentes modais para ir e vir em seu trajeto, incluindo a mobilidade ativa.

Essa é a aposta do governo estadual do Rio de Janeiro, que anunciou há alguns dias a [revitalização do Teleférico do Alemão](#), sem funcionamento há dez anos.



Copenhague brasileira

GIF:

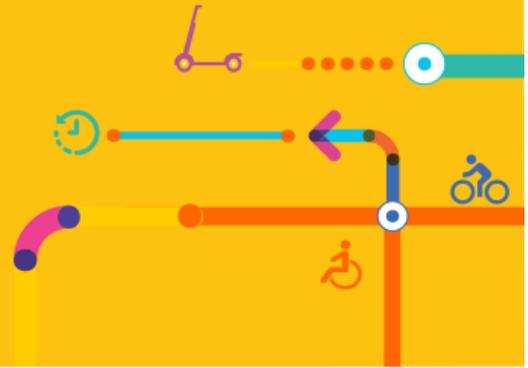
<https://giphy.com/gifs/portlandia-season-1-episode-6-xT1Ra49mtJoWQho8zm>

Que o Acre está em uma das pontas do País, todo mundo sabe. Mas que a bicicleta pode ligar Rio Branco à [capital dinamarquesa](#), isso é novidade.

[A capital acreana foi apelidada de "Copenhague brasileira"](#) devido aos investimentos massivos em ciclomobilidade. Assim, [ao lado de Fortaleza](#), está entre as cidades do País que mais investem na bike.

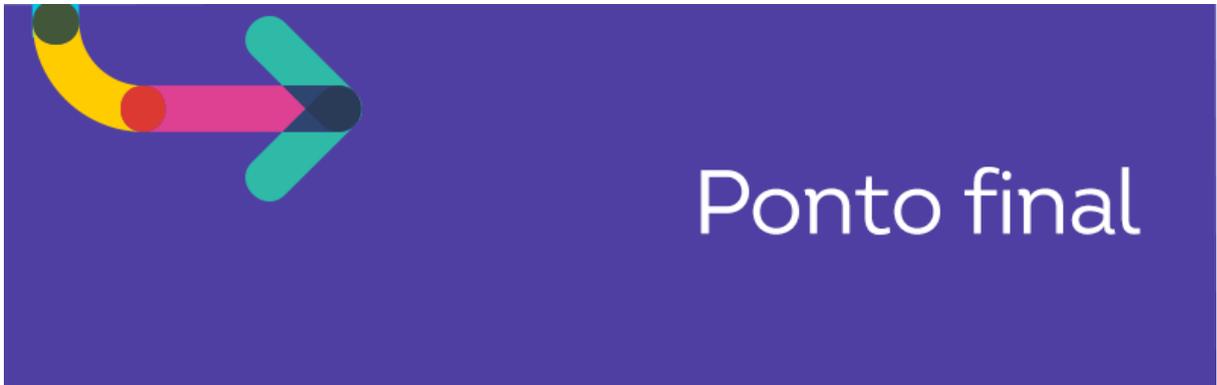
Você pode conferir [essa e outras iniciativas de mobilidade](#) centrada no dia a dia do cidadão no site [Na Perifa](#), uma parceria do Estadão com a 99. Confira!

Número
da semana



2%

Esse é o contingente da população da zona norte de São Paulo que consegue acessar equipamentos culturais com no máximo 15 minutos de caminhada. **No centro, o índice é de 37%**. Os dados são da Rede Nossa São Paulo e do Ibope.



"É uma sensação de abandono, de impotência. Eu evito ao máximo sair de casa, principalmente com as crianças."

Cláudia Alves Franco, 45 anos, moradora de Itapecerica da Serra, na Grande São Paulo, em entrevista ao Na Perifa e ao Estadão Mobilidade. Distante dos principais serviços da região e com infraestrutura de transporte, Cláudia tem dificuldade em cuidar das demandas de saúde do filho com autismo.