

TRANSPORTE URBANO SUSTENTÁVEL

CASO: Plano de Prioridade aos Pedestres

PAÍS: Argentina

CIDADE: Cidade de Buenos Aires

POPULAÇÃO: 2.890.151



TRANSPORTE SUSTENTÁVEL

CONTEXTO

A cidade de Buenos Aires é o maior centro urbano da Argentina, com uma população de quase 3.000.000 de habitantes, dobrando sua população durante a jornada de trabalho. Essas pessoas entram por vários motivos: 37% para trabalhar, 25% para estudar, 9% para levar à escola, 7% para comprar, 5% para fazer trâmites e os restantes 17% por outras razões. O que gera um fluxo intenso em todas as modalidades de transporte, que devem coexistir em uma cidade que também tem vários problemas de infraestrutura:

- A largura das faixas é insuficiente;
- Presença constante de estacionamento indevido que afetava a visibilidade e a correta circulação de pedestres;
- Calçadas inadequadas que levaram pedestres a travessias de risco incorretas;
- Alta velocidade veicular e curvas perigosas de carros e ônibus;
- Falta de espaços para pausas e descanso;
- Paradas de ônibus mal localizadas.

Essa situação foi particularmente problemática na área central da cidade, que reunia a maior parte dos conflitos e o maior trânsito de veículos e pedestres durante o horário de trabalho.

O Plano Prioritário de Pedestres é um dos eixos do Plano de Mobilidade Sustentável da cidade, complementado pela implantação e ampliação da rede Metrobus e pelo desenvolvimento de uma rede de ciclovias e ciclofaixas complementares ao sistema Ecobici de bicicletas públicas. Este Plano, por sua vez, enquadra-se nos eixos estabelecidos pelo Plano Ambiental Urbano, aprovado em 2008 e que propõe uma cidade integrada, policêntrica, plural, saudável e diversificada.

DESCRIÇÃO

Este plano define 3 tipos de rua para a cidade:

1. **1. Rua modelo**, com estrada e calçada em diferentes níveis, o que dá direito à circulação de meios de mobilidade ativa (principalmente pedestres e bicicletas) e veículos motorizados. Velocidade máxima para veículos, 40 km/h. Inclui dois subtipos: tipo de rua com ciclovia, tipo de rua com ciclovia quando são contempladas pistas exclusivas para a circulação de bicicletas (na estrada para o primeiro caso e na calçada para o segundo).
2. **Tráfego de rua ou de convivência**, estrada nivelada e calçada. Procura priorizar o pedestre e proteger o ciclista. Elimina o transporte coletivo e restringe a circulação de automóveis a uma velocidade máxima de 10 km/h.
3. **Rua Prioridade Pedestre**, trilho nivelado e estrada. Prioriza o pedestre. Elimina o transporte coletivo e a circulação de automóveis. Permite o acesso apenas para emergências (ambulâncias e bombeiros) e frentistas, restringindo a velocidade máxima a 10 km/h.



Tendo em conta estas tipologias, o Plano Prioritário de Pedestres pode ser dividido em 2 grandes programas de reconversão do espaço dedicado à mobilidade.

Áreas de Prioridade de Pedestres

A primeira área que sofreu intervenção foi a do Microcentro, onde circulam diariamente mais de um milhão de pessoas, sendo a área com o maior tráfego veicular e de pedestres da cidade, e um dos principais polos comerciais e trabalhista da capital federal. Tornando-se, portanto, o eixo da intervenção mais ambiciosa do Plano. Foram definidas ruas de prioridade de pedestres e de convivência, restringindo o uso de carros e convertendo as ruas estreitas em ruas de pedestres ou de convivência. Além disso, as calçadas foram ampliadas e niveladas em ruas modelo. Incorporou-se uma melhor iluminação em toda a área, novas ciclovias foram construídas e novas árvores e mobiliário urbano foram incorporados.



Microcentro de pedestres. Fonte: Site do Governo da Cidade de Buenos Aires.

A sinalização horizontal, vertical e luminosa das áreas de trânsito foi reforçada, com pintura reflexiva asfáltica, cabeços de concreto e postes de amarração de aço ao nível do solo, faixas de tráfego foram delimitadas. Também foi necessário realocar as paradas de ônibus, tirando-as das ruas do interior e levando-as para as avenidas.

Para gerar mais espaço, mesmo para pedestres, lixeiras foram enterradas. Devido às características da área, também foi necessário levar em conta as premissas comerciais e gastronômicas que estão nas ruas de convivência. Nesse sentido, autorizações e prorrogações foram concedidas para ampliar o escopo das atividades culturais e sociais. Todos estes elementos são combinados com a proibição de circulação diurna para aqueles que não são proprietários de uma garagem ou residentes, a limitação de velocidade a 10 km/h, a proibição de estacionar e a restrição de horários de descarga.

Este mesmo modelo foi posteriormente replicado gerando 5 novas áreas de prioridade patón: Barrio Chino, que é uma grande atração turística da cidade, Retiro, Tribunais e Distrito Histórico. Em todas elas foram implementadas ruas de convivência e prioridade de pedestres. As calçadas foram niveladas, a iluminação foi melhorada e mais árvores e locais de recreação foram adicionados para seus visitantes.

Intervenções de Pedestres

As Intervenções de Pedestres buscam inovar no desenho das ruas para que a caminhada seja mais segura, confortável e agradável. Através de demarcações com pintura reflexiva, as calçadas são estendidas, criando cruzamentos mais curtos e seguros graças à melhor organização dos fluxos de pedestres e veículos. Elas combinam o desenho técnico com o estudo do comportamento e percepções dos pedestres, gerando intervenções sob o preceito de que ir de um lugar para outro deve ser uma experiência agradável.

Os materiais utilizados são intervenções de execução rápida e de baixo custo. Esses novos espaços também permitem a incorporação de painéis, mesas e cadeiras, gerando novas áreas de lazer e descanso que facilitam a valorização do ambiente urbano, da cidade, de sua arquitetura e de seus espaços verdes.

Desde 2012, trabalha-se em conjunto com os moradores das comunas da cidade para identificar quais são os lugares mais conflitantes de cada bairro, geralmente intersecções não convencionais e muito abertas, onde a distância de travessia de pedestres é extensa, as calçadas são irregulares e as travessias são difíceis de interpretar, tanto para pedestres quanto para motoristas de veículos. As soluções propostas levam em conta as estradas que levam o pedestre mais diretamente ao seu destino, que tendem a ser as estradas mais frequentadas, mesmo quando não coincidem com as demarcações (linhas de desejo) e incorporam elementos (estreitamento de estradas, rotatórias, pequenos desvios, ilhotas, etc) projetados a reduzir a velocidade dos veículos, aumentando a segurança para pedestres e ciclistas. Ao mesmo tempo, são detectados espaços que atualmente são destinados à circulação de veículos que, na prática, não são utilizados e são recuperados para pedestres.



Intervenções de pedestres para facilitar o cruzamento de pedestres em cantos perigosos. Fonte: Governo da Cidade de Buenos Aires.

Esse tipo de intervenção, em alguns lugares, é complementado pela rede Metrobus, gerando acesso mais seguro e mais confortável às paradas elevadas, que, devido às características desse sistema de transporte público, em muitos casos, estão localizadas nas pistas centrais das avenidas.

Além desses dois programas abrangentes de intervenção integral, outras obras de infraestrutura também são realizadas na mesma direção: alargamento das calçadas, nivelamento da via com o trajeto e algumas faixas de pedestres para incentivar a redução da velocidade dos automóveis, incorporação de lâmpadas para a espera de grupos com plataformas elevadas, eliminando também os movimentos de entrada e saída da faixa de tráfego para as unidades; estacionamento exclusivo para motos, estacionamento para bicicletas, entre outros.

OBJETIVOS

O Plano Prioritário de Pedestres visa melhorar a qualidade de vida de milhões de pessoas que transitam na cidade todos os dias, redesenhando o espaço público, priorizando pessoas e criando uma cidade em escala humana que promova usos compartilhados e sustentáveis do espaço público, fundamental para garantir que Buenos Aires se transforme num espaço de convivência e desfrute.

Objetivos específicos:



- Aumentar a segurança dos pedestres;
- Desencorajar a velocidade excessiva do veículo;
- Promover a mobilidade de pedestres como uma alternativa ao transporte seguro e saudável;
- Incorporar caminhadas e ciclismo em projetos urbanos na cidade;
- Recuperar o espaço público para as pessoas;
- Gerar novos espaços de recreação no ambiente urbano;
- Melhorar a qualidade do espaço público urbano;
- Incentivar o desenvolvimento do comércio de bairro.

CUSTO/FINANCIAMENTO

As obras são executadas com o orçamento do governo da cidade.

ESTRATÉGIAS/RESULTADOS/IMPACTOS



foram identificadas, cruzando essas percepções com dados estatísticos sobre acidentes rodoviários. Este processo de participação foi particularmente importante na Comuna 11, onde a demanda por intervenções se veio da comunidade.

A rua como lugar de encontro. Fonte: Governo da Cidade de Buenos Aires.

O Plano Prioritário de Pedestres foi proposto pelo governo, ou seja, não se originou em uma demanda cidadã específica. No entanto, no momento do diagnóstico e priorização das obras, os cidadãos em geral, particularmente os líderes, foram convocados para participar do processo de definição e planejamento. Em especial, as intervenções de pedestres foram o resultado do trabalho conjunto com as comunas da cidade, com as quais as interseções mais conflitantes

Resultados Gerais

- Pedestres mais visíveis;
- Cruzamentos mais curtos e mais diretos;
- Diminuição da velocidade nas curvas;
- Melhor acessibilidade para pessoas com mobilidade reduzida;
- Maior organização dos veículos;
- Diminuição dos estacionamento inadequados;
- Aumento das áreas de pedestres, 9.792 m² de novo espaço público para pedestres;
- Aumento do valor das áreas modificadas, melhoria da segurança e aumento das atividades culturais;
- Revalorização monetária dos terrenos da parte da frente.

Especificamente, o programa de áreas de pedestres adicionou 3.500 metros lineares de faixas de pedestre para a cidade, o que resultou na redução substancial da poluição do ar nas áreas onde as intervenções foram realizadas. Transferência de uma parte das emissões para as artérias circundantes, mas com um impacto menor, já que o transporte público está concentrado nas avenidas que favorecem a circulação de ar, evitando a concentração de gases. Além disso, desestimularão do uso do carro particular para chegar ao centro, gerando uma redução de emissões devido à mudança para o transporte público.

Por outro lado, as Intervenções pelos Pedestres favoreceram a maior utilização de vias de pedestres demarcadas e a diminuição de travessias arriscadas, reduzindo em 39% os acidentes rodoviários. Além disso, aumentou em 25% a percepção de segurança na travessia, 23% na visibilidade da trajetória e 24% no prazer ao caminhar pelo entroncamento.

As obras realizadas por este plano podem ser encontradas no site do governo da cidade.

LIÇÕES APRENDIDAS/PONTOS DE DISCUSSÃO

A partir da experiência de quase uma década coberta pelo PIM, alguns desafios podem ser identificados:

1. Durante a definição do Plano, uma definição limitada dos projetos foi alcançada porque foi uma instância inicial e participativa;
2. A necessidade de ter outra instância de aprovação pelo conselho, o que dificulta a implementação de projetos ou sua ampliação;
3. Envolvimento de diferentes áreas do município que podem gerar atrasos imprevistos por parte do líder do projeto.

A partir daí, pode-se concluir que a renovação e reformulação do acordo de mobilidade poderia melhorar e melhorar a experiência, atualizando-a e fortalecendo o compromisso inicial.

BIBLIOGRAFIA

<http://www.buenosaires.gob.ar/movilidad/caminandoporlaciudad>

<http://www.casoteca.net.ar/wp-content/uploads/2017/03/27.-Plan-Prioridad-Peaton.pdf>

<http://cdn2.buenosaires.gob.ar/ecobici/intervencionespeatonales.pdf>

<http://www.buenosaires.gob.ar/compromisos/5-nuevas-areas-con-prioridad-peatonal>



Un programa de
la Unión Europea

AUTORES

Secretaria de Transporte - Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires

Agencia de Protección Ambiental - Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires

Florencia Mitchell - Red Argentina de Municipios frente al Cambio Climático