

**Universidade de Cabo Verde
16 Dezembro 2013**

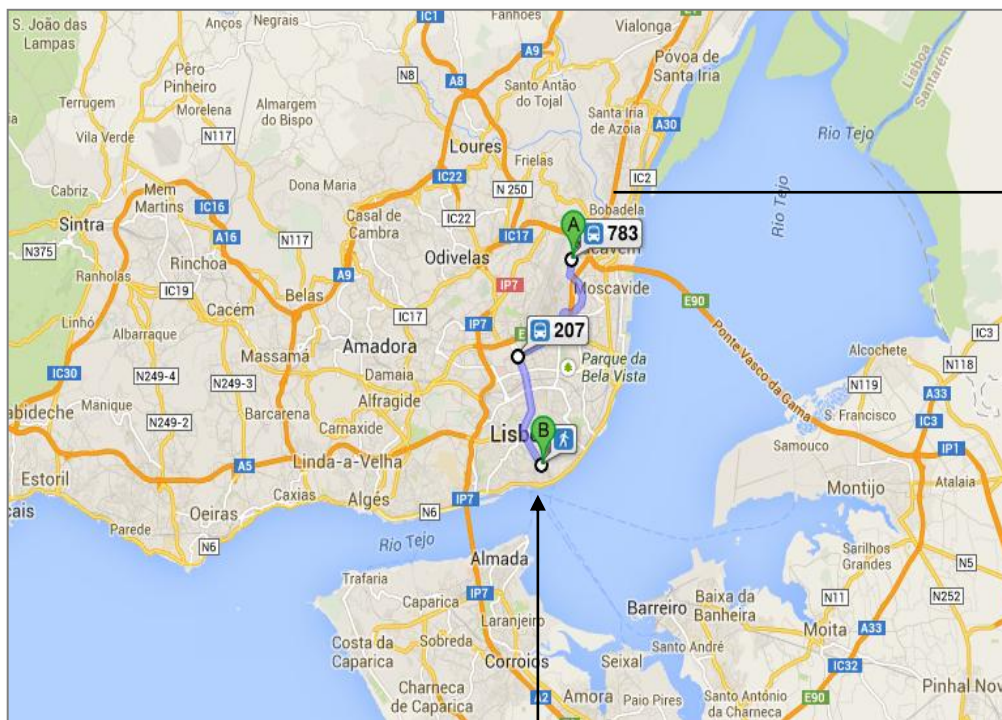
Acessibilidade urbana

Importância social, medição e soluções

Paulo Rui Anciaes

**Centre for Transport Studies
University College London
Reino Unido**

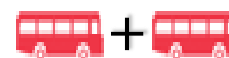
Mais perto não é necessariamente mais rápido



Mapa feito com Google maps

centro

Distância deste bairro
ao centro: 5 km



70 minutos



72 minutos



60 minutos

“Mais de uma hora só para percorrer 5km. No passado, quando não havia sistema de transportes, as pessoas viajavam a maior velocidade que isso, a pé, com a vantagem que podiam ir onde queriam, não estando limitados ao uso de estradas como nós.”

Andre Gorz, A ideologia social do automóvel (1973)

Parte I

Importância da acessibilidade urbana

Parte 2

Medição da acessibilidade

Parte 3

Quem pode melhorar a acessibilidade?

O que é acessibilidade urbana?

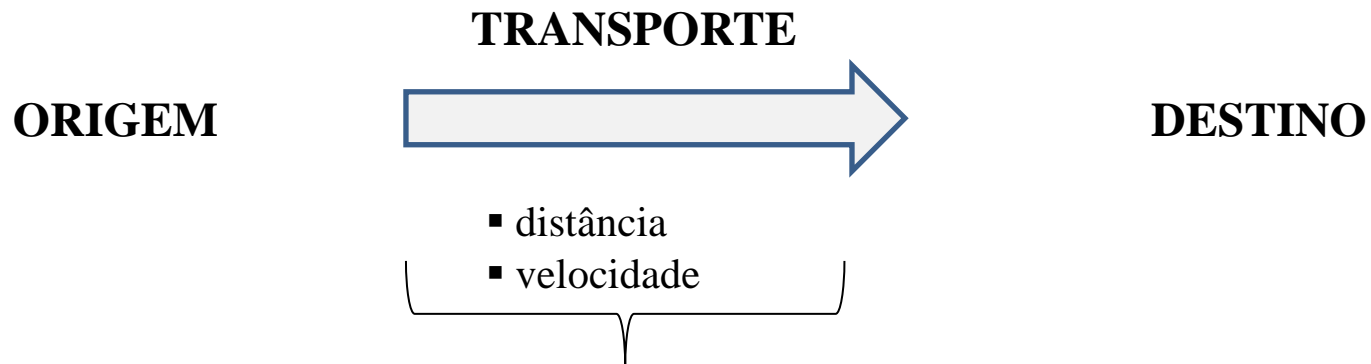


Definição mais
simples possível

Facilidade em chegar a determinados pontos da cidade

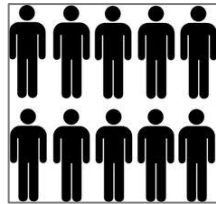
.. um pouco
menos simples

*.. usando um determinado modo de transporte num
determinado momento*



Dependem do modo de transporte
e do congestionamento

Por que é que a acessibilidade urbana é importante?



Participação em actividades

- Emprego/educação
- Serviços
- Saúde
- Lazer / interacção social



- Distribuição

Conflitos de mobilidade

privado



Tráfego em Pequim. Foto no domínio público

privado vs. publico



<http://www.urenio.org>

motorizado vs. nao motorizado



Lisboa. <http://www.passeiolivre.org>

equidade



intervenção

liberdade



Intervenção mínima

Problemas de transporte são problemas sociais

porque o transporte serve as necessidades da sociedade [acessibilidade]
... mas também tem efeitos na sociedade [externalidades]

- Falta de acessibilidade está ligada à exclusão social de alguns grupos
- O sistema de transporte tem efeitos ambientais...
- ... problemas de segurança...
- . e impactos nas relações sociais
- Mas o uso de alguns meios de transporte é uma actividade saudável

Inclusão social



Níveis de acessibilidade não estão distribuídos proporcionalmente pelos diversos grupos na sociedade

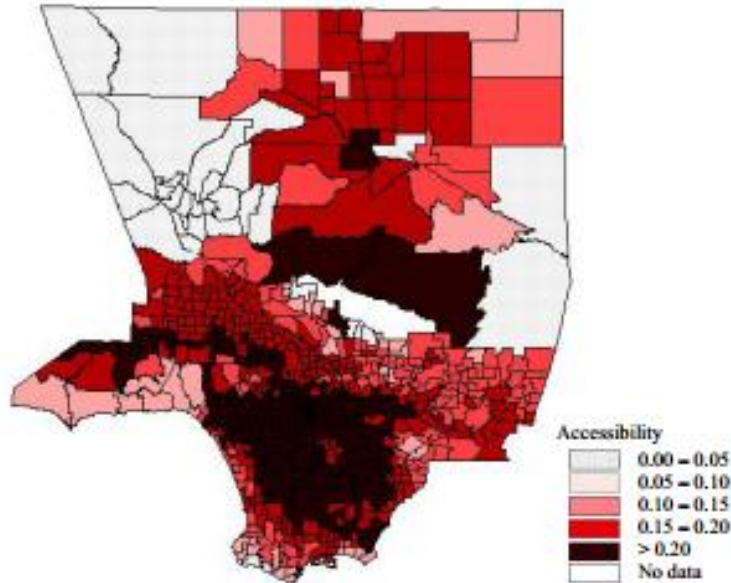
( 30 mins.)



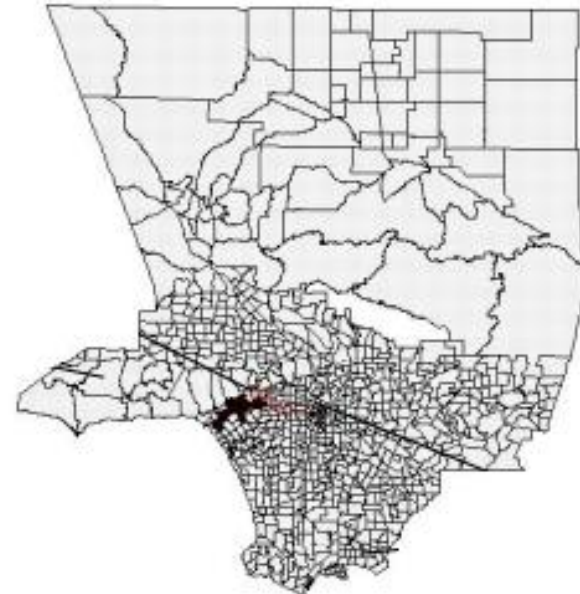
Com efeitos na participação em actividades

Los Angeles. Kawabata (2003) Job accessibility by travel mode in US metropolitan areas

Número de empregos que pode ser alcançado...



...em transporte privado



...em transporte público

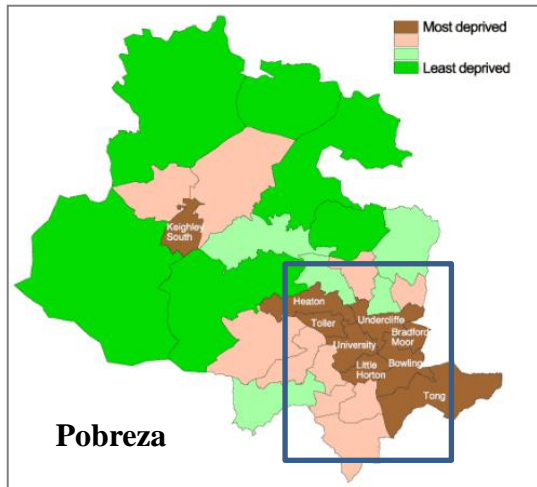
Transporte e saúde – riscos

#1: ambiente

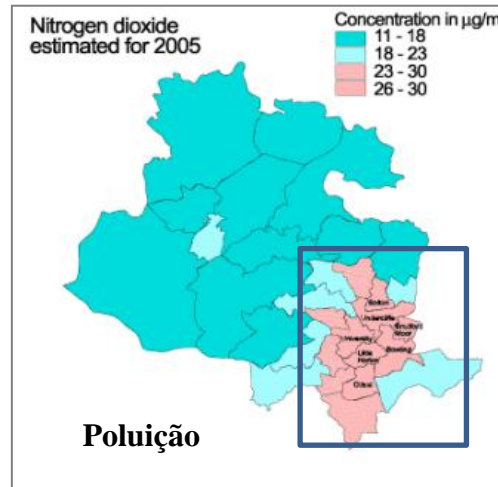


Guardian, 7-11-2013.
Stringer/Reuters

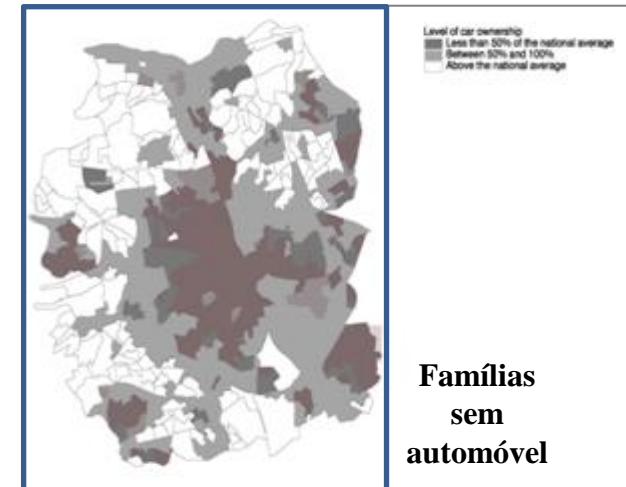
Pennycook 2001 Mapping transport and social exclusion in Bradford



As classes desfavorecidas



são as mais afectadas pela poluição



sendo as menos responsáveis por ela !

Transporte e saúde – riscos

#2: segurança



<http://www.aca-m.org>

Mesmo padrão...

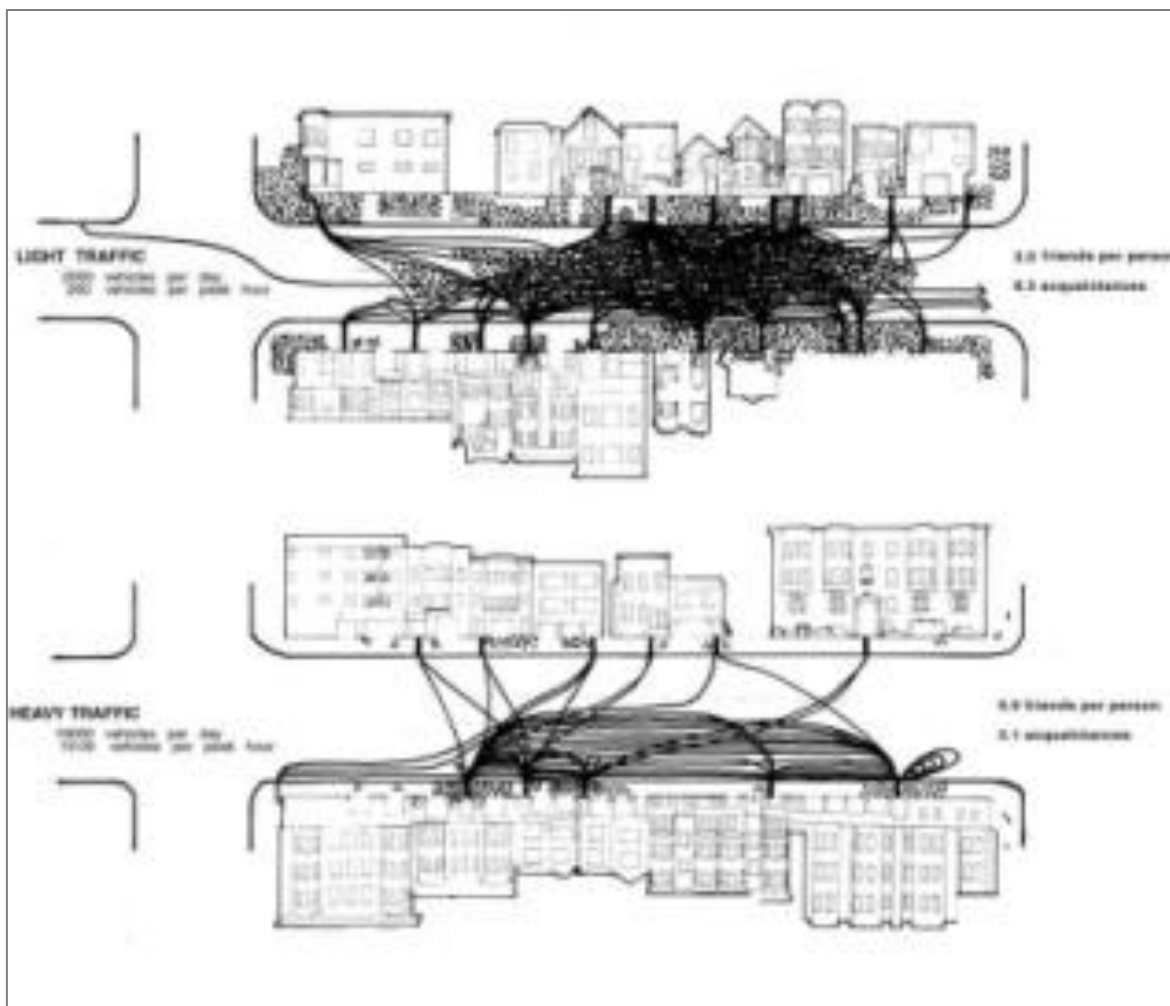
A probabilidade de uma criança de uma área pobre ser atropelada é 4 vezes maior que a de uma criança de um área rica

<http://www.sciencedaily.com/releases/2008/03/080331220555.htm>

Transporte e saúde – riscos

#3: sociabilidade

Uma linha por cada amigo que vive do outro lado da rua



Rua com pequenos fluxos de trânsito automóvel

Rua com grandes fluxos

Transporte e saúde – oportunidades

Mobilidade não motorizada
= efeito positivo na saúde
Exercício físico, bem-estar
psicológico



vs.

Mobilidade motorizada
= algo stressante..
(congestionamento,
estacionamento, espera,
desconforto)



<http://www.dreamstime.com>



Metro de Tóquio. <http://www.elmundo.es>

Parte I

Importância da acessibilidade urbana

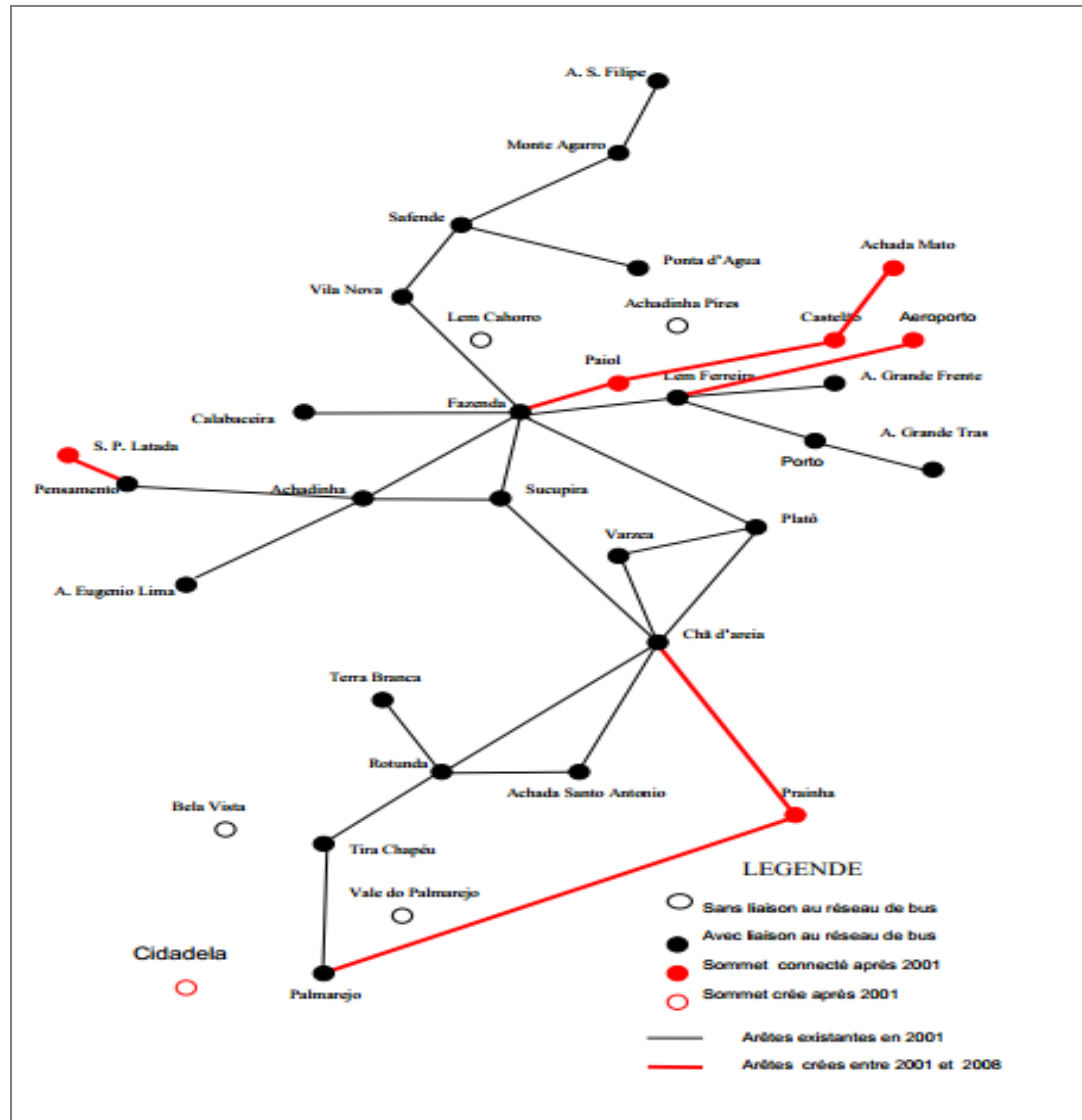
Parte 2

Medição da acessibilidade

Parte 3

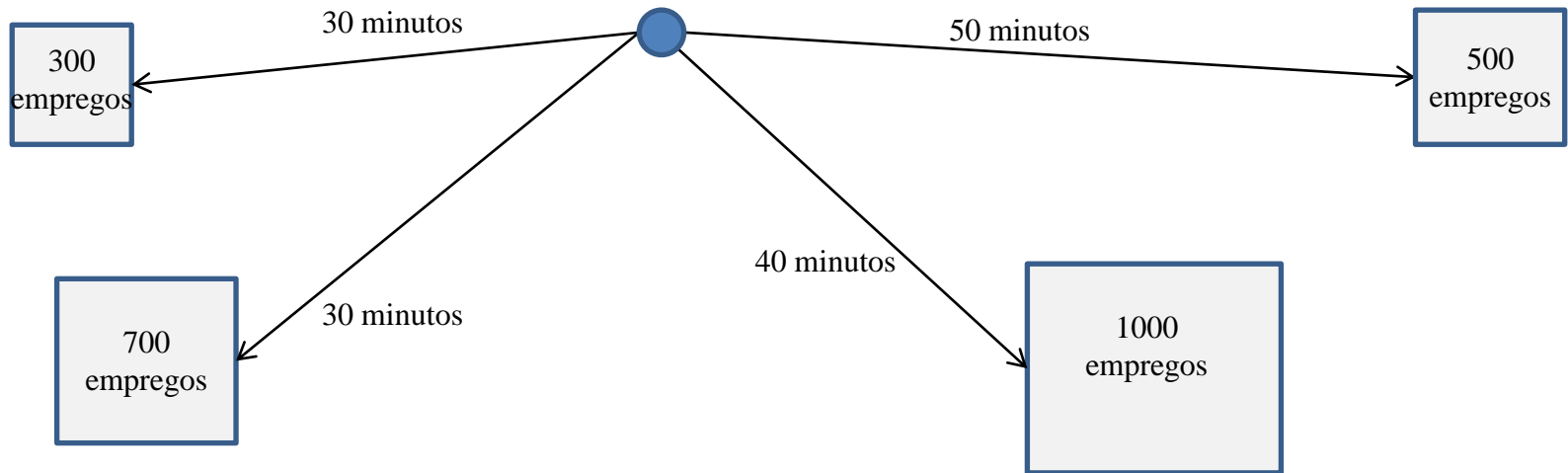
Quem pode melhorar a acessibilidade?

Medição I– Acessibilidade da rede de transportes

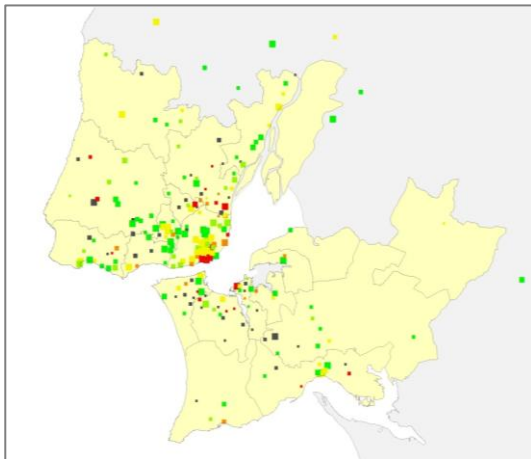


Nascimento (2009), *La Croissance Urbaine et le Système de Gestion et de Planification à Praia*

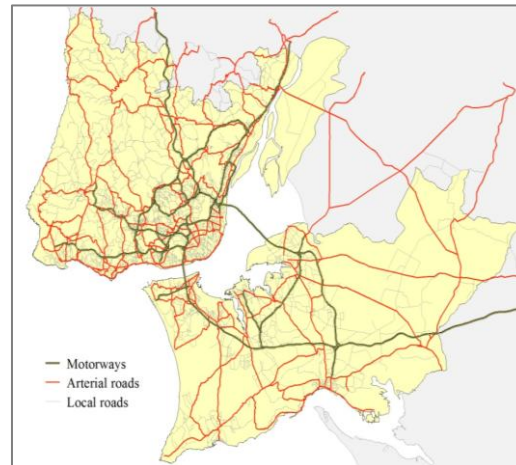
Medição II – Acessibilidade do lugar



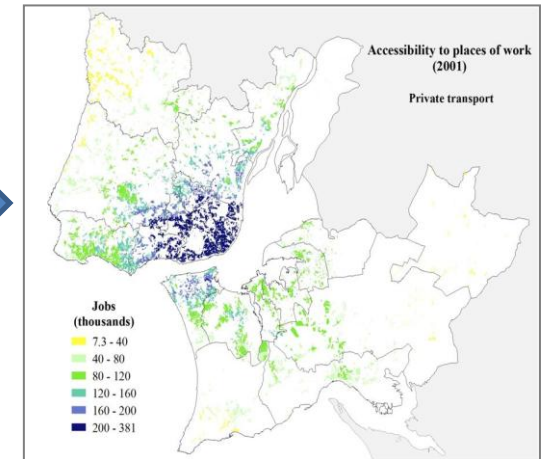
Localizacao empregos



Rede de transportes



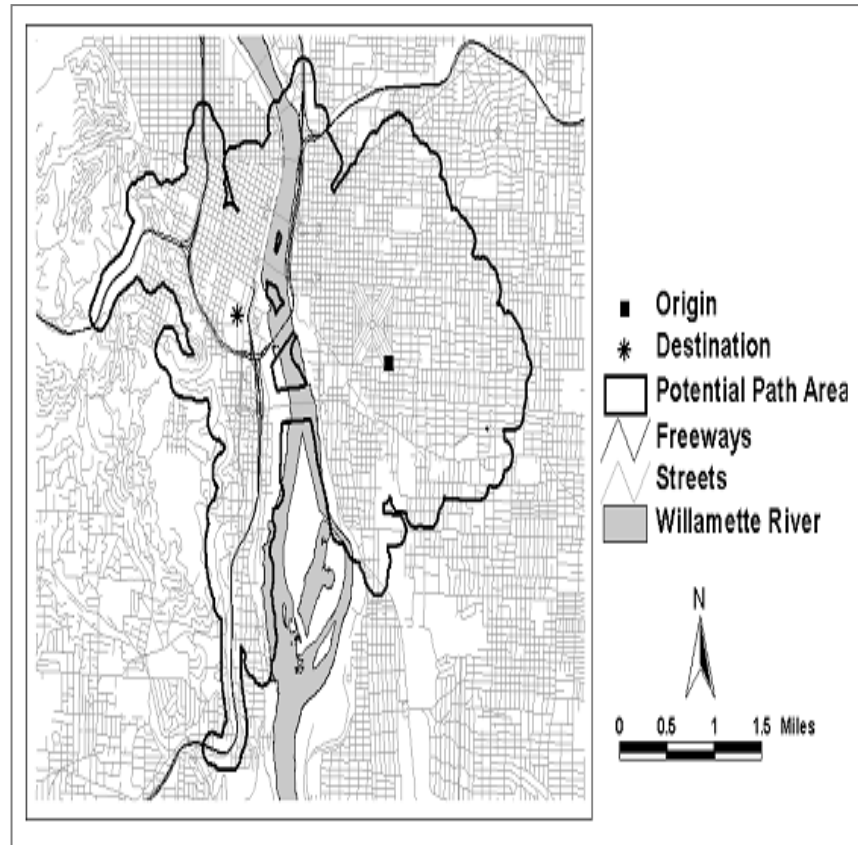
Indicador de acessibilidade



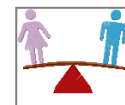
$$A = E_1/t_1 + E_2/t_2 + \dots$$

Medição III – Acessibilidade do indivíduo

Áreas que um indivíduo **pode** aceder (i.e.compras, lazer), tendo em conta os locais e horas do dia onde **deve** estar (i.e trabalho, escola)



Possível desigualdade de género



Medição IV – Aspectos qualitativos

DESCONFORTO



<http://www.flickr.com/photos/alainbadoual>

PACIÊNCIA



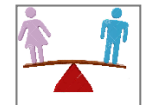
Thornspike.files.wordpress.com

MEDO



<http://www.flickr.com/people/wheatfields/>

TABUS



<http://gambiacyclechic.tumblr.com>

Parte I

Importância da acessibilidade urbana

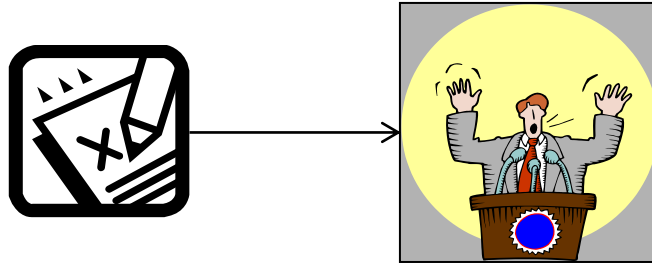
Parte 2

Medição da acessibilidade

Parte 3

Quem pode melhorar a acessibilidade?

Políticas



construção de estradas

portagens

restrição de tráfego

restrição de estacionamento

subsídios a veículos - poluentes

provisão de transporte
subsídios (empresas ou utentes)

integração modos/empresas

pedonalização
limites velocidade (zonas 20km/h)

Investigação – Exemplo (#1)

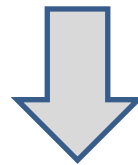
construiu-se isto...



... em vez disto



www.cril-segura.com



Efeitos saúde

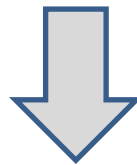
Efeitos sociais

Escalões etários e classes sociais mais afectadas

Investigação – Exemplo (#2)

numas áreas existe isto

...noutras isto



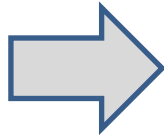
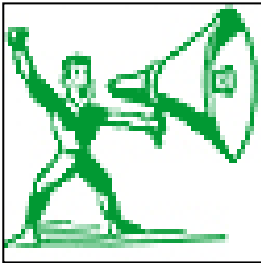
Diferenças em vários atributos do ambiente pedonal
Avaliação objectiva vs. subjectiva
Escalões etários e classes sociais mais afectadas

Então a acessibilidade é um problema para políticos e investigadores resolverem?

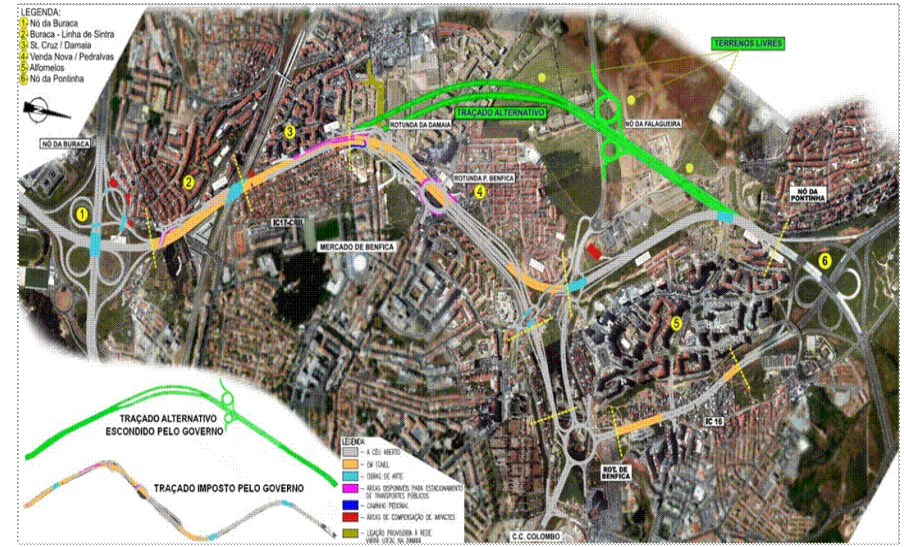
Não só !!!

Produção de alternativas à solução apresentada pelo governo

Activismo



acmalformelos.no.sapo.pt



www.cril-segura.com

OK, então a acessibilidade é um problema para políticos,
investigadores e activistas resolverem?

Não só !!!

Qualquer um de nós pode dar um contributo

temos a **tecnologia..**

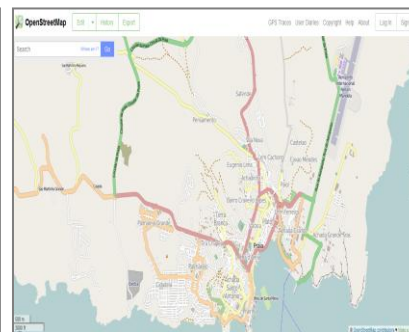


<http://www.qgis.org/en/site/>

os **dados...**

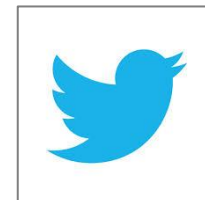


<http://www.diva-gis.org/gdata>



www.openstreetmap.org

e o **público**



www.wordpress.com

Obrigado pela atenção !



Nota: Fotos e mapas sem referência são do autor