



CRICTE 2017

XXVIII Congresso Regional de Iniciação Científica e Tecnológica em Engenharia



IMPORTÂNCIA DA CAMINHABILIDADE PARA A SOCIEDADE URBANA CONTEMPORÂNEA

Bruna L. Schlindwein

Acadêmica do curso de Engenharia Civil da Universidade de Santa Cruz do Sul - UNISC
schlindwein@mx2.unisc.br

Eduarda K. Trevisan Bugs

Acadêmica do curso de Engenharia Civil da Universidade de Santa Cruz do Sul – UNISC
duda_trevi@hotmail.com

Anelise Schmitz

Professora do curso de Engenharia Civil da Universidade de Santa Cruz do Sul - UNISC
anelise.schmitz@gmail.com

Resumo. De um modo geral todas as pessoas buscam por uma cidade ideal para se viver, priorizando o conforto, a segurança e a qualidade de vida. A rotina diária, corrida e cansativa, são estressantes para muitos cidadãos, principalmente pelo fato de que, depois de um dia inteiro de trabalho, ainda tenham que enfrentar horas de congestionamento no trânsito. É de extrema importância criar uma nova cultura de valorização dos meios de locomoção sustentáveis, valorizando os pedestres, estimulando a substituição de veículos motorizados, melhorando a qualidade dos percursos e a sua caminhabilidade. Este artigo tem o objetivo de mostrar a importância da caminhabilidade para uma mobilidade urbana sustentável nas sociedades contemporâneas. Através de um referencial teórico, serão analisadas as opiniões de diversos autores, ressaltando os problemas que a superlotação de veículos no contexto viário traz para toda a população e para o meio ambiente, bem como medidas que vão priorizar os pedestres e consequentemente, aumentar a qualidade de vida da população.

Palavras-chave: Caminhabilidade.
Mobilidade urbana.

1. INTRODUÇÃO

A mobilidade urbana sustentável é um dos maiores desafios da atualidade, tanto no Brasil quanto no resto do mundo. De acordo com Boareto (2008) [1], o conceito de mobilidade urbana em si é novo para o governo federal e para a maioria das cidades brasileiras, resultando na necessidade de aprofundamento das discussões para sua consolidação e implementação.

O grande número de veículos que estão em circulação lotam os grandes centros urbanos, dificultando a locomoção e a circulação nas vias, aumentando o desperdício de tempo, os danos ao meio ambiente e a irritabilidade das pessoas (MOBILIZE, 2013 [2]).

As ruas são responsáveis por conectar as pessoas e desempenham um importante papel na sociedade contemporânea. Para que as ruas cumpram o seu papel social, elas devem ser seguras, acessíveis, multifuncionais e habitáveis.

O arquiteto Jan Gehl (2013) [3], responsável por mudar a cara de Copenhage, nos anos de 1960 afirma que “as cidades devem ser projetadas pensando, em primeiro lugar nas pessoas”. O planejamento das cidades é de grande importância para um trânsito mais seguro e mais confortável para

os usuários. Um sistema bem organizado dos espaços públicos garante o sucesso da sustentabilidade urbana, que busca por uma melhoria na qualidade de vida e respeito ao meio ambiente.

Existem formas de deslocamentos mais sustentáveis nas cidades, como andar de bicicleta e caminhar. No entanto, como é citado por Alves (2014) [4] os deslocamentos a pé ou por bicicleta não são priorizados nas ações públicas e acabam por perder usuários devido à falta de espaços, sinalizações e vias preferenciais que lhes ofereçam mais segurança, fluidez e conforto em seus deslocamentos.

Para que esta alternativa seja viável é necessário, no entanto, que a infraestrutura utilizada pelos pedestres, principalmente as calçadas, apresente um nível de qualidade adequado (FERREIRA e SANCHEZ 2000) [5]. Por tanto é necessário criar iniciativas para incentivar as formas de deslocamento sustentável, como um maior investimento do governo em infraestrutura e segurança que, através da caminhabilidade incentive mais usuários a optar por se locomover a pé, diminuindo o número de engarrafamentos e de acidentes de trânsito.

2. MOBILIDADE URBANA: O PLANEJAMENTO DO “CAMINHAR”

A mobilidade urbana é um conceito muito amplo, as dificuldades encontradas diariamente na locomoção das pessoas nos grandes centros urbanos é um grande desafio da atualidade.

O Ministério das Cidades (Brasil, MC, 2004a) [6], afirma que as calçadas da maioria das cidades brasileiras apresentam características inadequadas, com larguras insuficientes, mobiliário urbano mal projetado, péssima manutenção do piso, pouca iluminação e constantes riscos de assaltos, que desestimulam o pedestre a trafegar por elas. E ainda, os passeios públicos e as áreas de uso compartilhado vão cedendo espaço para ampliações do sistema viário, construção de estacionamentos ou são

simplesmente invadidos por veículos e pelas atividades do comércio informal.

Com isso, existe uma busca crescente por locais que sejam adequados aos pedestres, onde possam ser realizadas caminhadas seguras e convenientes, em que os cidadãos não precisem ser dependentes de carros para chegarem aos seus destinos. As cidades caminháveis são aquelas que possuem uma interação confortável e um alto índice de qualidade de vida, estimulando a prosperidade e o bem-estar social. (SPECK, 2016) [7].

Na Ref. 3 o autor comenta que há um crescente interesse no planejamento de cidades sustentáveis, e isso por uma boa razão. O esgotamento dos combustíveis fósseis, a poluição alarmante, as emissões de carbono e a resultante ameaça ao clima são grandes incentivos para tentar aumentar a sustentabilidade nas cidades do mundo todo.

O planejamento e o investimento em infraestrutura são importantes para viabilizar e para incentivar os usuários a optar pela caminhada. A valorização do pedestre, dos trajetos a pé e do transporte ativo é essencial para melhorar a mobilidade. Uma cidade caminhável traz muitos benefícios, tanto para cidades quanto para os cidadãos.

As cidades devem ser planejadas de forma que o trabalho, a casa, o lazer, o comércio e escola fiquem próximos suficientes para que os deslocamentos diários sejam feitos a pé ou de bicicleta. A ideia é que o uso de veículos motorizados se torne menor e, em consequência disso, diminua os congestionamentos nos grandes centros urbanos.

Com isso, é necessário planejar rotas seguras para andar a pé, equipadas com calçadas mais largas, com pisos mais regulares, com bancos, uma boa iluminação, bebedouros e com arborização. A confortabilidade dos usuários é um grande incentivo para que mais pessoas optem por caminhar até o seu destino.

Ainda na Ref. 3, os pedestres têm exigências muito modestas: duas calçadas de 3, 5 metros, ou uma rua de pedestres de 7 metros de largura podem acomodar 20.000

pessoas por hora. Uma rua de duas mãos e duas faixas suporta entre 1.000 e 2.000 carros por hora.

3. CAMINHABILIDADE: A ESTRATÉGIA DOS *PLINTHS*

Atualmente, as cidades enfrentam um grande problema: fazer com que os diferentes tipos de transporte consigam interagir entre si com segurança e mobilidade. A necessidade de uma cidade mais sustentável pede a valorização de meios de transportes ativos e um local que tenha uma caminhabilidade adequada para que os pedestres possam circular.

“Do ponto de vista conceitual, a caminhabilidade é uma qualidade do lugar. O caminho que permite ao pedestre uma boa acessibilidade às diferentes partes da cidade, garantindo às crianças, aos idosos, às pessoas com dificuldade de locomoção e a todos. Assim, a caminhabilidade deve proporcionar uma motivação para induzir mais pessoas a adotar a caminhada como forma de deslocamento efetiva, restabelecendo suas relações interdependentes com as ruas e com os bairros” (GHIDINI 2010) [8].

A forma urbana é expressa pela configuração física ou material dos elementos que compõem a cidade, e o espaço entre esses elementos, que são: o solo (ou pavimento), as edificações, o lote (unidade da estrutura fundiária), o quarteirão, a fachada (ou elevação) do edifício, o logradouro, a rua, a praça, o monumento, a vegetação e o mobiliário urbano, como Lamas (2000, p. 79-110) [9] assume em sua obra.

A segurança é um ponto importante na hora do usuário optar por se locomover caminhando pelos centros urbanos, as localidades que são muito desertas e com pouca iluminação causam desconforto e uma sensação de insegurança (Glaser 2012) [10].

As ruas não precisam ser somente locais de passagem e circulação, podem se transformar em locais de permanência e até de experimentações urbanas (MYSSIOR 2016) [11]. Por essa razão, muitas cidades estão optando pela criação de espaços que são

planejadas para conectar os ambientes público e privado, esses espaços são conhecidos como *plinths*.

Segundo Ref. 10, os *plinths* ficam localizados nos andares térreos dos prédios e é onde as interações acontecem, são constituídos de ambientes e lojas que possuem fachadas abertas com uma boa iluminação, muitas vezes podem possuir bancos e pequenas mesas, vasos de flores e até mesmo bicicletários, fazendo com que o ambiente fique mais movimentado, mais aconchegante e conseqüentemente, se torna um ambiente mais seguro.

O andar térreo é uma parte importante dos prédios e pode ser projetado de forma a aperfeiçoar a sua utilização. Além de atrair mais pedestres, os *plinths* também tem um importante papel para o comércio local, pois, por serem ambientes agradáveis aumentam a circulação e atraem mais pessoas.

Na Ref. 10 o autor diz que “Espaços públicos atraentes e redes de ruas bem conectadas estimulam mais pessoas a caminhar e pedalar, melhorando a sua saúde, enquanto reduzem o trânsito motorizado, uso de energia e poluição. Desenhando prédios, construindo fachadas e espaços públicos, a atenção deve ser centrada não apenas no próprio espaço, mas na interação entre forma, função e conectividade entre os prédios, a rua e os espaços públicos. Esses espaços precisam ser suficientemente flexíveis para servir a uma variedade de usuários e usos, diversificando de informais a formais”.

Uma das dificuldades encontradas na implementação dos *plinths* é a adaptação das diversas construções já existentes. Como a maioria das cidades não foram projetadas pensadas no pedestre e sim nos veículos, também se faz necessária a reconstrução e melhoria das calçadas. As parcerias público-privadas seriam uma boa forma de concretizar todas essas melhorias.

Assim, faz-se necessária uma política urbana que apresente um conjunto de princípios e diretrizes que oriente as ações sobre a mobilidade urbana, visando à eficiência, segurança e sustentabilidade nos

deslocamentos conforme citado pelo autor em Ref. [4].

REFERÊNCIAS

[1] BOARETO, Renato. A política de mobilidade urbana e a construção de cidades sustentáveis. *Revista dos Transportes Públicos-ANTP-Ano*, v. 30, p. 31-2008, 2008.

[2] MOBILIZE. A construção do espaço público. Disponível em: <http://www.mobilize.org.br/noticias/9059/linha-coln-paiva-a-construcao-do-espaco-publico.html>. Acesso em 18 de setembro de 2017.

[3] GEHL, J. Cidades para pessoas. *Perspectiva*: São Paulo, 2013

[4] ALVES, Priscilla. Mobilidade urbana sustentável: diretrizes da política brasileira. *Denauer*, p. 41, 2014.

[5] FERREIRA, Marcos; SANCHES, Suely. *Infraestrutura para pedestres: a qualidade das calçadas*. ENTAC-Encontro Nacional de Tecnologia do Ambiente Construído, VIII, 2000.

[6] MCIDADES (2004). *Política de mobilidade urbana sustentável*. Caderno MCIDADES – Mobilidade Urbana. Ministério das Cidades. Governo federal. DF.

[7] SPECK, Jeff. *Cidade caminhável*. Editora Perspectiva SA, 2016.

[8] GHIDINI, Roberto. "A caminhabilidade: medida urbana sustentável." *Revista dos Transportes Públicos-ANTP*. São Paulo 33 (2011).

[9] LAMAS, José M. Ressano Garcia. *Morfologia urbana e desenho da cidade*. Lisboa (Portugal): Calouste Gulbenkian, 2000.

[10] Glaser, Meredith, ed. *The city at eye level: Lessons for street plinths*. Eburon Uitgeverij BV, 2012.

[11] MYSSIOR, Sérgio. Rodapé urbano na pauta principal. *Revista do Tribunal de Contas do Estado de Minas Gerais*, v. 34, n. 3, 2016.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O alto volume de veículos individuais em circulação é um grave problema que assola as grandes cidades. A população nos centros urbanos é prejudicada pela poluição atmosférica e velocidade, pelo grande gasto energético e pelo estresse do dia a dia dentro de um carro.

O aumento de áreas para que se exerça um “caminhar” de forma segura é o primeiro passo para reverter essa situação. As pessoas buscam por infraestrutura e por melhores condições de vida, quanto maiores e mais seguras forem as áreas para pedestres, mais usuários vão optar por essa forma de locomoção, em consequência, terão menos carros em circulação no trânsito.

Estabelecer uma cultura de caminhabilidade, exigir das cidades um número mínimo de área para pedestres, estabelecer critérios de fiscalização, dar incentivos para que se criem mais *plinths*, para que se consolide uma cidade humanizada, segura e com um alto índice de qualidade de vida da população.

Todas essas atitudes vão colaborar para que as cidades se tornem mais sustentáveis e caminháveis que realmente sejam planejadas para quem vai utilizá-las: as pessoas.