

6.05.99 - Planejamento Urbano e Regional.

ANÁLISE DA CAMINHABILIDADE BASEADA NO CONCEITO DE CALÇADAS ATIVAS NA RUA Dr. LAUDELINO FREIRE, LAGARTO-SE.

Fábio W. da G. Nunes^{1*}, Ricardo M. Rocha², Marcos Prudente³, Victória S. Chagas⁴, Tamyres N. Dias⁴

1. Professor EBTT do IFS- Lagarto. Mestre em Engenharia Civil – UFRJ
2. Professor EBTT do IFS- Lagarto. Mestre em Desenvolvimento e Meio Ambiente – UFS
3. Professor EBTT do IFS- Lagarto.
4. Estudante do curso técnico de Edificações IFS

Resumo

O aumento da frota de automóveis nas cidades vem provocando uma degradação nos espaços públicos restringindo a circulação dos seus habitantes e interferindo nas suas relações com o espaço público. Recuperar a escala humana e caminhabilidade nas ruas da cidade é um projeto de sobrevivência da própria cidade. Com o intuito de tornar os espaços públicos mais voltados para as pessoas e trazer de volta a vitalidade urbana foi necessário estabelecer um diagnóstico das condições de caminhabilidade de cada trecho de rua. A metodologia utilizada nessa pesquisa foi o “Safari Urbano”, método de análise que ressalta a importância de um espaço público de qualidade focado nas pessoas. Nesse sentido, foram divididos 3 trechos de 100 metros da rua dr. Laudelino Freire e foi constatado que os trechos 1 e 2 se destacaram, mas não atingiram o êxito estimado. O objetivo desse trabalho foi oferecer subsídios, através do safari urbano, para um planejamento urbano da área estudada.

Palavras-chave: Safari Urbano; espaços públicos; vitalidade urbana.

Apoio financeiro: PROPEX- IFS.

Introdução

A ocupação do solo nas cidades brasileiras e em outras do mundo foi, a partir da década de 60, baseada num modelo urbanístico que tem o uso do automóvel como principal modal.

No Brasil, esse modelo foi ratificado pela construção de Brasília e pelo plano de metas de Kubitschek (1956-1960) que fortaleceu a indústria automobilística com incentivos fiscais e reverberou para todo o território nacional. O modelo atende a interesses do mercado. “O automóvel está no núcleo de uma rede imensa de interesses, que estão entre os maiores no mercado capitalista” (MARICATO, 2008). Em 2017, segundo dados do IPEA, tem-se uma relação de 4,8 habitantes por carro no Brasil. Esse padrão aumenta a segregação socioeconômica agravando as desigualdades e atentando contra o processo de sustentabilidade das cidades, já que o automóvel é um agente muito agressor em termos de poluição atmosférica, entre outros. Como alternativa ao modelo urbanístico baseado no automóvel, inúmeros pesquisadores da área vêm, através de pesquisas aplicadas a vida na cidade, elaborando novos modelos que sejam exequíveis, como a caminhabilidade, expressão é conceituada pelo urbanista Jeff Speck, o qual afirma que uma cidade caminhável é aquela onde há uma interação confortável entre o pedestre e o espaço público e há muita qualidade de vida em que prevalece o bem-estar social. “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).

Esse artigo é resultado de uma pesquisa (PIBIC-EM) que teve como base a ênfase nas calçadas ativas desenvolvida, em Nova York, em 2011, através de um projeto “Design Ativo: Modelando a Experiência com as Calçadas”, uma metodologia para análise de calçadas baseada no modelo de cidade para os pedestres, chamada de “Safari Urbano”.

O objetivo desse trabalho foi oferecer subsídios, através do safari urbano, para um planejamento urbano da área estudada.

Metodologia

Foi utilizado o formulário do Safari Urbano, disponível no site da ONG “Cidade Ativa”. A área de estudo foi dividida em três trechos (cada um com 100 metros de comprimento) da rua Laudelino Freire (Figura 1), situada em Lagarto, município localizado na região sudoeste do Estado de Sergipe. A rua citada é uma via muito importante, localizada no centro da cidade, onde abriga muitos comércios da região como também agências bancárias e restaurantes. Para o preenchimento dos formulários se avaliou qualitativamente as condições de caminhabilidade do espaço, a saber:

Conectividade: Análise feita para entender se a calçada está conectada com destinos como estações de metrô, paradas de ônibus, equipamentos públicos (hospitais, escolas, parques etc);

Acessibilidade: Análise feita para determinar se a calçada é inclusiva ou não. Se é acessível a diversos usuários com diferentes idades, capacidade de locomoção;

Segurança: foram analisadas questões como: iluminação pública, visibilidade da rua, densidade populacional, limpeza e conservação;

Diversidade: Análise feita com base nos usos. Observou-se também se o espaço permite atividades nas calçadas como se sentar, correr, passear;

Escala pedestre/complexidade: analisou-se a atratividade das calçadas e aspectos como a relação da altura do edifício e o olhar do transeunte, as cores (mudança) nas fachadas e presença de marquises e abrigos;

Sustentabilidade/resiliência climática: Análise da adequação da calçada em relação ao ambiente local, foram avaliados elementos como: presença de árvore, sombreamento, drenagem.

Com o preenchimento dos formulários, foi elaborada uma tabela com o desempenho dos trechos, divididos em em esquerda(E) e em direita(D) com base no panorama das calçadas ativas e seus tópicos. Estabeleceu-se notas de 2 a 10 como critério de avaliação, sendo o score 2 equivalente a “péssimo”, 4 a “ruim”, 6 a “regular”, 8 a “bom” e 10 a “ótimo”.

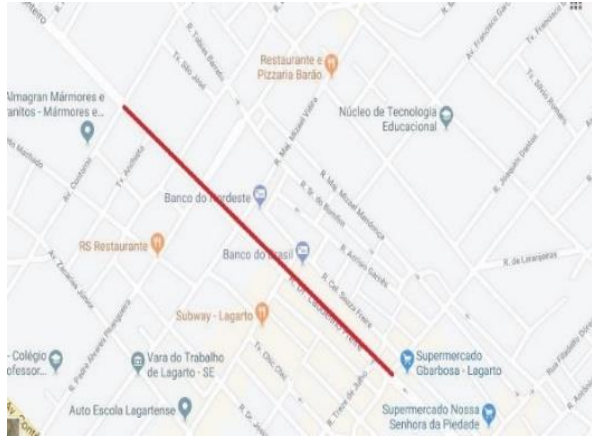


Figura 1: Área Estudada. Fonte: Google (Adaptada)

Resultados e Discussão

A tabela 1 apresenta a copilação dos resultados.

TRECHO	CONECTIVIDADE	ACESSIBILIDADE	SEGURANÇA	DIVERSIDADE	ESCALA PEDESTRE	SUSTENTABILIDADE	SCORE GERAL
1D	8	8	8	6	6	6	7
1E	8	8	8	6	6	6	
2D	8	8	8	4	6	4	6,3
2E	6	4	8	6	8	6	
3D	8	8	6	6	6	6	6,5
3E	8	6	6	6	6	6	

Tabela 1: Quadro de Scores. Fonte: Os autores

No aspecto conectividade o trecho 2E foi o único que apresentou score abaixo dos outros trechos. Em acessibilidade ele teve desempenho baixo. No aspecto segurança, os trechos 3E e 3D não apresentaram resultados satisfatórios. EM diversidade, o trecho 2D teve o pior resultado do grupo. Em relação à escala do pedestre, todos os trechos apresentaram resultados medianos, exceto o trecho 2E que obteve desempenho satisfatório. Em sustentabilidade, os resultados não foram bons, com destaque para o trecho 2D que obteve score 4.

Considerando os resultados do score geral, proveniente da média dos todos os scores obtidos por trecho, destaca-se o trecho 1 com uma score final igual a 7, um valor razoável, na faixa entre regular para bom mais aproximado para bom. Os trechos 2 e 3 obtiveram scores 6,3 e 6,5 respectivamente. Esses scores estão na faixa de regular para bom mais aproximado para o status regular.

Observa-se, na figura 2, alguns problemas existentes nas calçadas da rua Dr. Laudelino Freire, que interferem negativamente para um baixo desempenho da conectividade e passagem de pedestre. Vemos uma calçada inacessível que dificulta e influencia tanto a caminhabilidade do indivíduo, como também sua qualidade de vida como pedestre. Dessa forma, para tornar uma cidade melhor para os pedestres, é fundamental que se tenha calçadas em boas condições e adequadas, diferentemente das mostradas. Elas não devem ter nenhum tipo de obstáculo para que quem anda tenha garantida uma caminhada mais agradável e fluída.



Figura 2: Fotografias das Calçadas da Rua Dr. Laudelino Freire. Fonte: os autores

Outro problema verificado, ilustrado na Figura 3 é a diminuição das dimensões das calçadas. Considerando que a via de trânsito ocupa um considerável espaço, este poderia ser utilizado para transformar as calçadas em percursos mais agradáveis, obedecendo, pelo menos, as mínimas dimensões recomendadas pelas normas urbanísticas. Ressalta-se ainda o uso do estacionamento como empecilho para travessia entre calçadas, o que acarreta dificuldade para uma boa caminhabilidade.



Figura 3: Recorte da Rua Dr. Laudelino Freire. Fonte: O autor

Outro problema observado que impede uma boa caminhabilidade e portanto afeta na qualidade das calçadas é o uso destas por ambulantes como ilustra a figura 4.



Figura 4: ambulantes na calçada. Fonte: Os autores

Conclusões

Diante do exposto, infere-se que a metodologia das “Safari Urbano” serve de base para verificação da caminhabilidade, da qualidade de vida e da acessibilidade de sociedades que ali transitam. Portanto, é preciso existir deslocamento mais seguro e agradável na via seguindo os conceitos de “calçadas ativas”.

No geral, observou-se que o trecho 01 apresentou os melhores resultados quanto aos tópicos abordados nos questionários do “Safari Urbano”. Vale ainda ressaltar que os bancos dispostos nesse espaço estudado, no período de pandemia, deslocaram os seus clientes para as calçadas por conta do distanciamento social. Dessa forma, a problemática existente das calçadas na rua Dr. Laudelino Freire foi ainda mais potencializada.

Os estudos sobre os espaços públicos da cidade podem ocasionar mudanças na vida do cidadão. No entanto, eles precisam de subsídios para criação de estratégias de projetos e avaliação do impacto das intervenções realizadas e, também, como ferramenta para que diversos agentes (políticos, urbanistas, empresários e moradores) possam compreender a importância de um espaço público de qualidade que seja projetado e gerenciado com base nas pessoas. Dessa forma, o pesquisa realizada por meio do Programa Institucional de Bolsas de Iniciação Científica- Ensino Médio tentou fornecer informações e dados para um futuro planejamento urbano municipal.

Referências bibliográficas

- GEHL, J. Cidades para pessoas. Perspectiva: São Paulo, 2013
GHIDINI, Roberto. "A caminhabilidade: medida urbana sustentável." Revista dos Transportes Públicos– ANTP. São Paulo 33 (2011). GOOGLE MAPS. Rua dr. Laudelino Freire. Disponível: <
<https://www.google.com.br/maps/preview>> Acesso em: 02/10/2020
MARICATO, E.. O nó da terra. Ecodebates, 2008. Disponível em:
<http://www.ecodebate.com.br/2008/07/14/ono-da-terra-artigo-de-erminia-maricato>. Acesso em: ago. 2020