

ANÁLISE DA CAMINHABILIDADE BASEADA NO CONCEITO DE CALÇADAS ATIVAS NA RUA Dr. LAUDELINO FREIRE

Victória Santos Chagas
chagasvictoria11@gmail.com

Tamyres Nascimento Dias
tamygirl201713@gmail.com

Fabio Wendell da Graça Nunes
fabiowendell@yahoo.com.br

Marcos Vinícius Santana Prudente
marcosvsprudente@gmail.com

Resumo - Ao longo dos anos, 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 objetivo de tornar os espaços públicos mais voltados para as pessoas e trazer de volta a vitalidade urbana foi necessário estabelecer um diagnóstico preciso das condições de caminhabilidade de cada trecho de rua. A metodologia utilizada nessa pesquisa foi o “Safari Urbano”, método de análise que resalta a importância de um espaço público de qualidade que seja projetado e gerenciado com base 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. Portanto, o intuito desse projeto foi oferecer subsídios para um futuro planejamento urbano.

Palavras-Chave: Safari Urbano, espaços públicos, vitalidade urbana, mobilidade, cidade ativa.

INTRODUÇÃO

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

No Brasil, esse modelo foi ratificado pela construção de Brasília e pelo plano de metas de Juscelino Kubitschek (1956-1960) que fortaleceu a indústria automobilística com incentivos fiscais

e reverberou para todo o território nacional como um norte a ser seguido pelas cidades brasileiras. Pois, esse modelo é global e 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). Nesse sentido, em 2017, segundo dados do IPEA, temos uma relação de 4,8 habitantes por carro no Brasil. No entanto, esse padrão aumenta a segregação socioeconômica espacial 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. Essa 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 um alto grau de qualidade de vida em que prevalece o bem-estar social.

Para complementar, é possível destacar o pensamento de Roberto Ghidini, “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).

Sendo assim, o projeto, “Análise da caminhabilidade baseada no conceito de calçadas ativas na rua dr. Laudelino Freire”, teve como base o ponto de vista das calçadas ativas que foi desenvolvida, em Nova York, em 2011, através de um projeto chamado “Active Design: Shaping the Sidewalk Experience”/Design Ativo: Modelando a Experiência com as Calçadas (em português), uma metodologia para análise de calçadas baseada no modelo de cidade para os pedestres, chamada de “Safári Urbano”.

Embora os fundamentos teóricos aqui citados tenham origem em cidades europeias e norte americanas, a aplicabilidade deles são viáveis para qualquer cidade já que centram numa perspectiva humanista. Portanto, foi válido a aplicação na cidade de Lagarto, principalmente, nessa rua que apresenta características comerciais e grande fluxo de pedestre durante todos os dias da semana.

MATERIAL E MÉTODOS

Para realizar a pesquisa foi utilizado o formulário (figura 1) do Safari Urbano, disponível no site da ONG “Cidade Ativa”. A área de estudo (figura 2) foi dividida em três trechos (cada um com 100 metros de comprimento) da rua Laudelino Freire, 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.

CRITÉRIO	Descrição do conceito	Elementos e parâmetros a serem considerados	Como avaliar
CONECTIVIDADE			
ACESSIBILIDADE			
SEMPRE			

CRITÉRIOS PARA AVALIAÇÃO
Google online: análise de ruas

Figura 01 – o recorte a ser utilizado na pesquisa. Fonte: Acervo Pessoal.

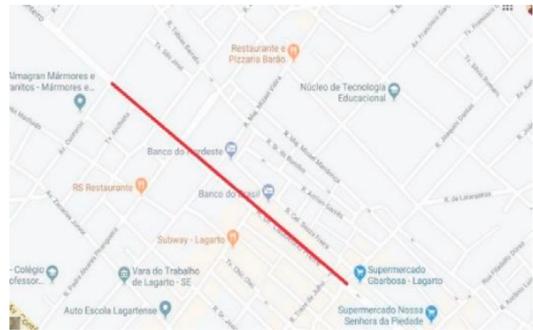
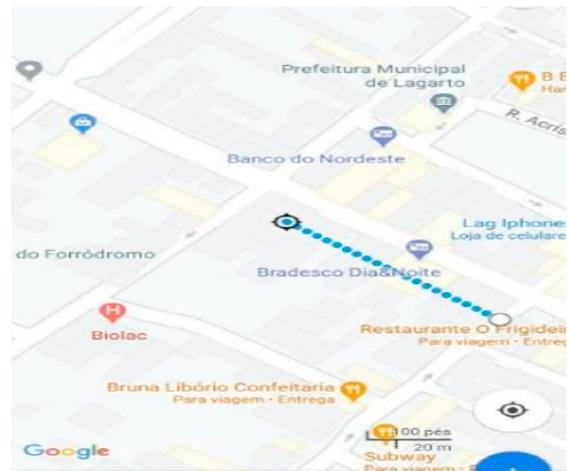
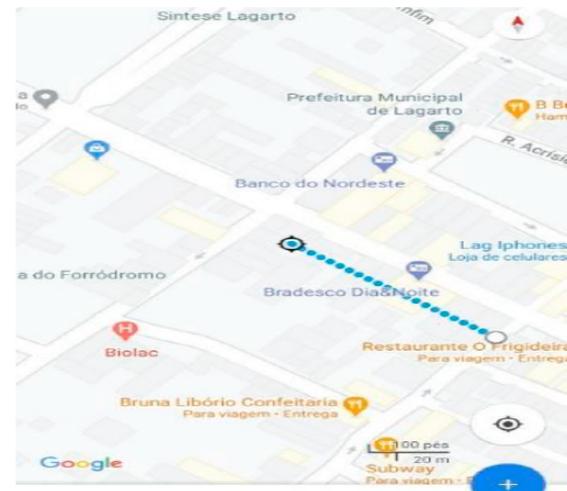


Figura 02 – Recorte da rua Laudelino Freire. Lagarto -SE. Fonte: Google Maps.

Inicialmente, foi realizada a revisão bibliográfica para fixar conceitos, como caminhabilidade, acessibilidade e resiliência climática e, em seguida, os pesquisadores visitaram a área de estudo com o intuito de analisar e dividir os trechos (figuras 3, 4 e 5) que foram examinados.



100 m



100 m

Figura 03 e 04 – Divisão dos trechos. Fonte: Google Maps.

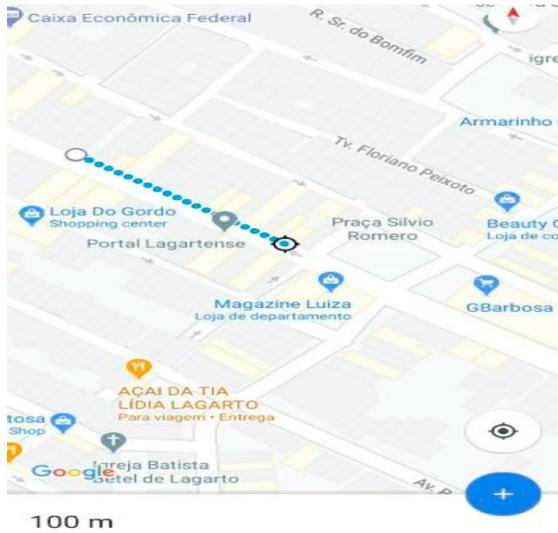


Figura 05 – Divisão dos trechos. Fonte: Google Maps

O próximo passo foi preencher os formulários, com base nas medições dos trechos (figura 6), nos quais consistem em avaliar qualitativamente in loco as condições de caminhabilidade do espaço com uma determinada pontuação pré-estabelecida. Para isso, foram considerados os seguintes tópicos na análise:

- **Acessibilidade:** Nesse tópico, a análise foi feita para determinar se a calçada é inclusiva ou não. Se é acessível a diversos usuários com diferentes idades, capacidade de locomoção.

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

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

- **Escala pedestre/complexidade:** Nesse tópico, o pesquisador analisou a atratividade das calçadas. 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:** esse tópico considerou a adequação da calçada em relação ao ambiente local. Foram avaliados elementos como: presença de árvore, sombreamento, drenagem;



Figura 04 – Medição de trecho para preenchimento do formulário. Fonte: Acervo pessoal.

Por fim, a última etapa foi analisar qual dos trechos se enquadrava melhor na perspectiva das “Calçadas Ativas”, elaborando gráficos.

RESULTADOS E DISCUSSÃO

A partir do preenchimento dos formulários, foi possível elaborar gráficos e desenvolver médias acerca do desempenho dos trechos com base no panorama das calçadas ativas e seus tópicos citados (figura 1). Estabeleceu-se notas de 2 a 10 como critério de avaliação, sendo o 2 equivalente ao julgamento “péssimo”, o 4 ao “ruim”, o 6 ao “regular”, o 8 ao “bom” e o 10 ao “ótimo”. Diante disso, os três trechos foram divididos em esquerda e em direita, ou seja, o trecho 1, por exemplo, é exibido no gráfico como “Trecho 1 D” e “Trecho 1 E”.

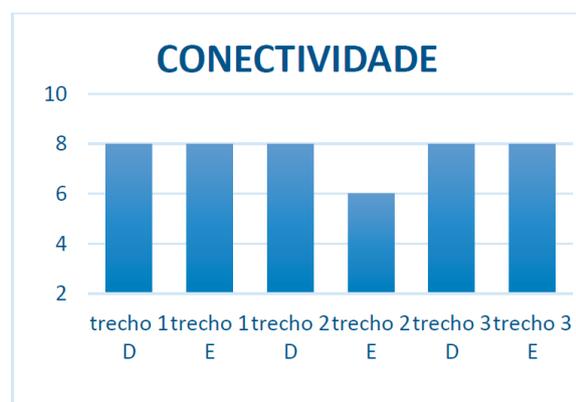


Gráfico 01 Fonte: Acervo Pessoal

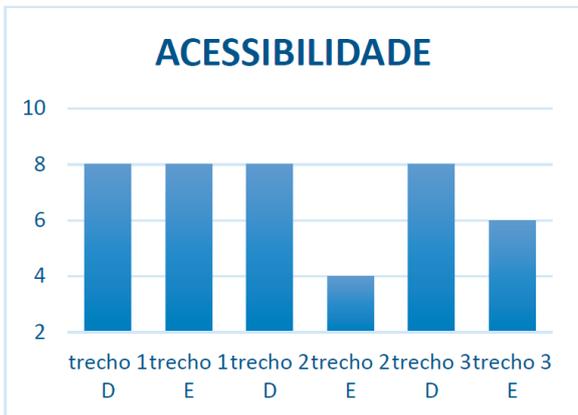


Gráfico 02 Fonte: Acervo Pessoal

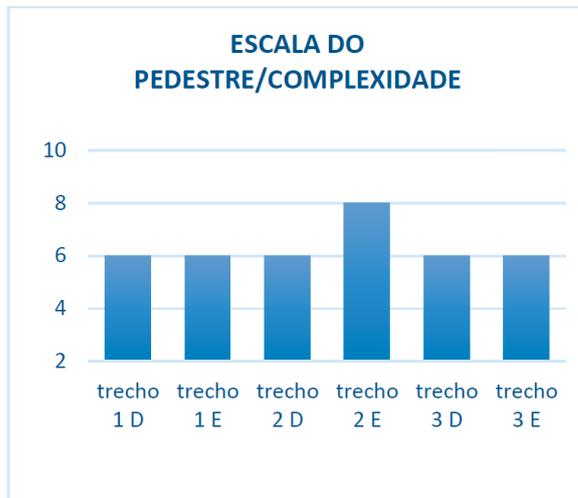


Gráfico 05 Fonte: Acervo Pessoal

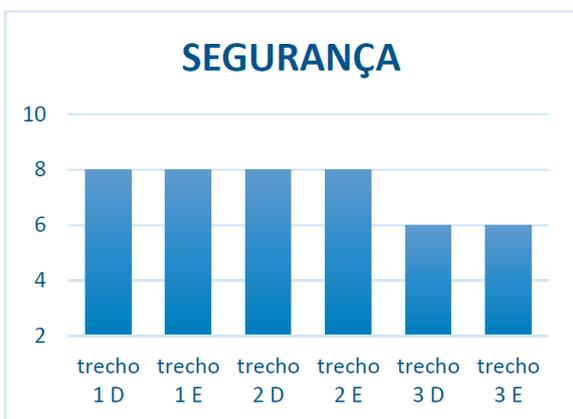


Gráfico 03 Fonte: Acervo Pessoal

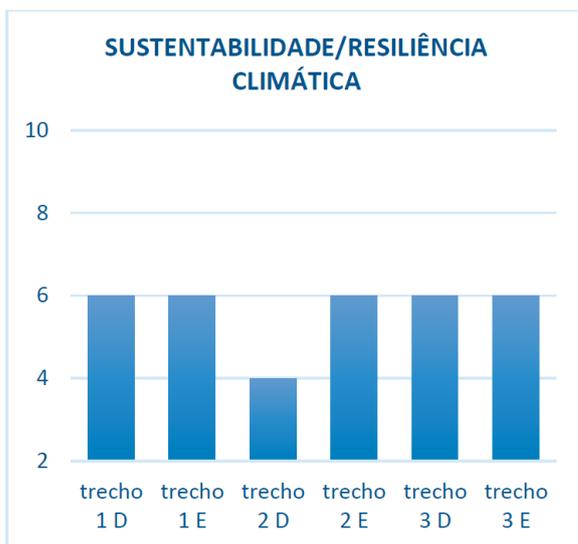


Gráfico 06 Fonte: Acervo Pessoal

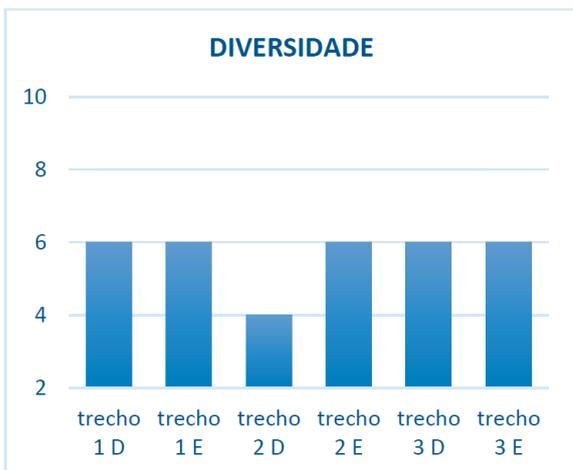


Gráfico 04 Fonte: Acervo Pessoal

Com base nesses gráficos, foi possível verificar quais dos trechos apresentam maior ou menor performance em relação aos critérios estabelecidos. Nesse sentido, foi destacado que sob o viés de “conectividade” o trecho 2 esquerdo foi o único que apresentou nota abaixo da esperada, de “acessibilidade” o mesmo se mostrou muito abaixo do estabelecido. No que tange a “segurança”, o trecho 3 esquerdo e direito não apresentou resultados positivos, a “diversidade”, o trecho 2 direito se demonstrou pouco variado. Em relação à “escala do pedestre”, todos os trechos se apresentaram fracos, exceto o trecho 2 esquerdo, já na “sustentabilidade”,

todos retrataram falhas, em especial o trecho 2 direito que obteve a nota 4.

Assim, levando em consideração os gráficos referentes aos tópicos discutidos, elaborou-se uma média para cada trecho (gráfico 7).

Nessa perspectiva, constatou-se que o trecho 1 e 3 se destacaram, mas ainda não conseguiram alcançar o sucesso estimado.



Gráfico 07 Fonte: Acervo Pessoal

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”.

Em geral, somente os estudos sobre os espaços públicos da cidade não podem ocasionar mudanças na vida do cidadão. No entanto, eles são subsídios para criação de estratégias de projetos e avaliação do impacto das intervenções realizadas e, também, como ferramenta para 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 projeto forneceu dados para um futuro planejamento urbano.

REFERÊNCIAS

GHIDINI, Roberto. "A caminhabilidade: medida urbana sustentável." Revista dos Transportes Públicos– ANTP. São Paulo 33 (2011).

SPECK, Jeff. Cidade caminhável. Editora Perspectiva SA, 2016.

GEHL, J. Cidades para pessoas. Perspectiva: São Paulo, 2013

GOOGLE MAPS. Rua dr. Laudelino Freire. Disponível: <<https://www.google.com.br/maps/preview>> Acesso em: 02/10/2020