



RUAS PARA AS PESSOAS LEVAM A CIDADES MAIS HUMANIZADAS

AFINAL, DE QUEM É A RUA?

- 80% do espaço da via é destinado para o automóvel; as calçadas deram espaço para o auto; É necessário devolver o espaço público;
- Parklets dão mais vida à rua e essa iniciativa tem que ser aumentada; mudar o discurso e dizer que o parklet não tira a vaga do carro, mas dá para espaço para as pessoas;
- Há vários atrativos para caminhabilidade razoável; Incluir caminhada na sua vida influencia sua vida física e mental; Políticas de mobilidade a pé incentiva mais gente na rua, mais segurança, anda-se mais, menos sedentarismo, melhora a saúde pública e substituiu sistemas de transportes poluentes;
- O Poder Público não resolve, mas cada um pode melhorar sua parte para melhorar a dos outros;
- A calçada não é entendida como sistema de circulação; o proprietário tem que arrumar sem manual e regras e fica uma colcha de retalhos que não se anda...
- Pensar na circulação de pedestres vai além da calçada;
- Andar a pé é requisito básico da atividade que você faz e se não for uma boa cidade, não se anda;
- Os terrenos mais acessíveis são os mais caros e por isso mora-se longe e vencer distancias a pé se torna muito difícil;
- Mobiliário urbano instalado pelas concessionárias acabam criando obstáculos na calçada, dificultam a caminhada e geram riscos de acidentes;
- As concessionárias vivem fazendo buracos nas calçadas e o conserto vai tornando a calçada com pouca uniformidade;
- Há também o problema da drenagem do meio fio, como bueiro sem sinalização ou quebrado, que é causa de acidente; a infraestrutura também tem que ser verificada;
- Há cidades muito quentes, o que desestimula o andar a pé;
- Quanto mais pessoas usarem as ruas, mais seguras irão se sentir;
- Tempo de travessia em alguns locais são destinados a favorecer o fluxo de carros e prejudicam o pedestre;
- Reduzir a velocidade dos veículos e riscos de assaltos contribui para estimular o andar a pé;
- Em certos locais é necessária a passarela de pedestres e também até mesmo escadas rolantes;
- Esquecemos de que no passado a calçada era extensão da própria casa e as pessoas andavam na rua; Com o aumento da frota os veículos e o medo de atropelamento, os pedestres foram empurrados para as calçadas;



- As pistas foram alargadas para receber mais automóveis e muitas calçadas foram estreitadas por essa razão;
- Leis urbanísticas deram pouca atenção às calçadas;
- A responsabilidade da calçada é responsabilidade do proprietário do lote, que fazem ao seu modo, cada um do seu jeito, o que torna o percurso do pedestre não uniforme;
- Deveria ser da responsabilidade da prefeitura a execução da calçada? O custo seria muito elevado, o que inviabiliza esta ideia; Verba para obras na calçada nunca tem, mas para o carro sim;
- Existe um processo que possa ajudar a avançar? Quem pode ser contra, se todos andam a pé? Faltaria, então, orientação ou comunicação adequada?
- Camboriú tem um plano diretor com modelos de calçadas - acessibilidade universal, que impôs ao proprietário do lote o prazo de 10 anos para modificar sua calçada, seguindo o padrão proposto. Se não fizer em 10 anos, a Prefeitura fará e cobrará do IPTU o custo diluído em 10 anos;
- São José dos Campos também tem um excelente programa de reforma das calçadas; Sua virtude é o processo que vem sendo desenvolvido desde 2007, com um processo de conscientização da sociedade, com treinamento de pedreiros e com um plano de longo prazo. Em apenas 2 anos, construíram 353.000 m2 de calçadas;
- Mobilidade a pé não é vista como meio de transporte e calçadas e travessias não são vistas como rede de mobilidade da cidade; Não esquecer que tudo começa com o andar a pé, que é a forma de acesso a todos os demais modos de transporte;
- O pior problema são as ruas em aclave, onde a calçada é construída para facilitar o acesso do automóvel à garagem do lote, criando degraus, o que faz com que o pedestre prefira a pista de rolamento e se arrisque no trânsito;
- Exemplo positivo, por exemplo, é o da Rua Cotoxó, em São Paulo, que tem um acentuado aclave, onde os moradores de uma mesma quadra se organizaram e fizeram uma calçada única, plana e uniforme;
- Não esquecer que, segundo o IBGE, em 2050 haverá 64 milhões de idosos no Brasil; O acesso às mínimas coisas, como pequenos comércios, farmácias, correios, agências bancárias, que são muito utilizadas pelos idosos, precisa de calçadas decentes;
- Faixa exclusiva para os ônibus é sempre difícil de instalar nas cidades; Há uma cultura do uso da via pelo automóvel, o que torna difícil retirar uma faixa para destiná-la exclusivamente aos ônibus;
- O transporte público tem que ter atrativos, principalmente redução de tempo;
- A faixa de ônibus tem várias vantagens, tanto para o usuário quanto para o sistema de transporte;
- A principal vantagem para o usuário é a redução do tempo de viagem;



- Para o sistema, é uma condição necessária, embora não suficiente, para possibilitar dois grandes atributos de qualidade vista pelo usuário: a regularidade dos intervalos e a confiabilidade nos tempos de viagem;
- O sistema metrô é muito bem avaliado pelo usuário exatamente porque oferece esse padrão de regularidade e de confiabilidade;
- Para se ter regularidade e confiabilidade de tempo é indispensável circular em via livre de tráfego, por isso a segregação de uma faixa; Hoje se fala em “metronização” do serviço de ônibus, exatamente para trazer para este sistema as qualidades do metrô;
- A velocidade é um dos grandes fatores que intervém no acidente e morte no trânsito;
- Estudos de segurança viária indicam que uma redução de 10 Km/h no limite permitido de velocidade em via urbana, reduz em 28% o número de mortes no trânsito;
- A velocidade tem relação direta com o dano provocado em atropelamentos; Os danos são muito menores em velocidades de até 40 km/h, a 60 km/h já são graves e a partir de 80 km/h a probabilidade de morte é praticamente de 100%;
- Com velocidade de 30km/h nas ruas, as bicicletas não precisam necessariamente de via segregada; a partir de 40 km/h, os riscos aumentam e já se pode pensar em segregação; Acima de 50 km/h a ciclovia ou ciclofaixa torna muito mais segura a circulação de bicicleta;
- Com medidas de conscientização e redução da velocidade, é provável que no futuro as bicicletas possam andar com mais segurança de forma compartilhada com os veículos e, talvez, não precisaremos mais de ciclovias;
- Os ciclistas e pedestres ficam inseguros com a velocidade alta dos carros;
- Há um senso comum na sociedade (condutor do automóvel) de que a cidade vai parar se houver redução da velocidade; Intuitivamente, andar mais rápido é melhor. No entanto, a engenharia de tráfego diz o contrário: a velocidade que produz a melhor fluidez no trânsito é a de 50 km/h;
- Como convencer a sociedade desta certeza da engenharia de tráfego; Está aí uma grande questão para os comunicadores;
- O ambiente físico estabelece comportamentos e a configuração do sistema viário pode induzir a velocidade da via; portanto, medidas no ambiente físico podem induzir a velocidades menores e comportamentos mais seguros no trânsito;
- O motorista culturalmente julga que tem um direito adquirido para andar em alta velocidade e, por isso, reage negativamente com a redução de velocidade;
- Há na sociedade uma cultura da velocidade alta; comportamento masculino, especialmente dos jovens, está muito ligado a velocidade alta; a publicidade de automóveis e o cinema aproveitam deste desejo, especialmente dos jovens, de andar em velocidade; Como mudar esta cultura?
- Andar em velocidades mais baixas na cidade reduz estresse, riscos e torna a vida mais agradável; tem que trabalhar a ideia de cidades mais humanas;



- A formação dos condutores precisa trabalhar mais este aspecto do comportamento seguro e o respeito às regras de trânsito;
- A informação é fundamental para diminuir acidentes;

UMA SÓ MORTE NO TRÂNSITO JÁ É DEMAIS

É NECESSÁRIO FORMAR GESTORES PÚBLICOS QUE DOMINEM CONCEITOS E TENHAM ARGUMENTOS FORTES PARA IMPLANTAR CIDADES MAIS HUMANAS

=X=X=

Projeto transforma estrutura de estádios abandonados em pontos de ônibus

Iniciativa recuperou partes de dois estádios que seriam demolidos e as transformou em mobiliário urbano para a cidade de Indianápolis, nos Estados Unidos

Um projeto de Indianápolis, nos Estados Unidos, está dando uma segunda vida a estádios abandonados, utilizando partes das estruturas para construir novos espaços. Chamada de People for Urban Progress (PUP), a iniciativa sem fins lucrativos reaproveita assentos e parte do telhado das construções, montando pontos de ônibus, coberturas de proteção contra o sol, espaços públicos de descanso, entre outros.

A ideia do projeto surgiu em 2011 após o anúncio de que o time de futebol americano Indianapolis Colts se mudaria do RCA Dome rumo a uma nova sede. Como a construção seria demolida, os arquitetos Michael Bricker e Maryanne O'Malley propuseram um trabalho de reutilização do material da área.

Feito de fibra de vidro recoberta com teflon, o teto do RCA, por exemplo, ocupava uma área de quase 53 mil metros quadrados. Uma das primeiras ideias da equipe foi utilizar o material para criar bolsas, que seriam vendidas para arrecadação de fundos para o projeto. Assim, os primeiros mil produtos fabricados geraram cerca de US\$ 70 mil em receitas, que subsidiaram os designers locais e estruturas para a cidade.

Com isso, inúmeras coberturas de proteção contra o sol foram construídas em parques e jardins urbanos, resultando em obras que o site do projeto descreve como “duráveis e bonitas ao mesmo tempo”.

Em 2012, outro estádio, o Indianápolis Bush, foi demolido e o PUP conseguiu recuperar 9 mil assentos. Alguns deles foram vendidos a fãs, levantando fundos para inserir os bancos em pontos de ônibus, deixando a espera dos cidadãos mais confortável. Atualmente, existem 50 dos chamados “Pupstops”.

O PUP está resolvendo um problema que muitas das grandes cidades enfrentam. Nos Estados Unidos, os novos estádios são construídos com milhões de dólares do dinheiro público, principalmente para ‘apaziguar’ os times, reforçar a imagem da cidade e atrair turistas. Mas é comum que a inauguração de um novo estádio torne obsoleta uma estrutura já existente, quando não haveria nada de errado com essa construção antiga. Estes locais geralmente acabam abandonados ou demolidos, gerando desperdício.

Resultados

Em Indianápolis, incorporadores já começaram a entrar em contato com a PUP antes de realizarem demolições, e o arquiteto Michael Bricker está dando consultoria sobre que



materiais podem ser usados em banners e outras estruturas urbanas para que o projeto possa coletá-los mais tarde para este fim. “As pessoas estão pensando sobre o ciclo de vida dos materiais mais cedo, e eu acho que esse é um passo importante”, disse Bricker ao The Huffington Post. “Não deve ser uma reflexão tardia, deve ser o primeiro pensamento. E eu acho que nós estamos avançando nesse quesito”, completou ele.