

Análise da infraestrutura de caminhabilidade do Crajubar.

Igor Miranda Pinto¹;

Ana Carolina Evangelista Biró²;

Maria Karolyny Mâcedo dos Santos³;

Faculdade Paraíso do Ceará- FAP

R. da Conceição, 1228 - São Miguel, Juazeiro do Norte - CE, 63010-220, Tel. (88) 3512-3299

igor.miranda@fapce.edu.br;¹

carolinabiro@aluno.fapce.edu.br;²

karolsantosmacedo72@gmail.com.³

PALAVRAS CHAVE: Caminhabilidade; Mobilidade urbana; Crajubar.

RESENHA

O presente trabalho objetiva estudar a mobilidade urbana com foco na walkability para promoção de urbanidade, trazendo benefícios à dinâmica das cidades e à sociedade. Pretende-se evidenciar a importância de um bom desenho urbano sustentável para proporcionar acesso à cidade e, conseqüentemente, a melhora da vivência nos espaços públicos. Para isso, estudam-se conceitos ligados à mobilidade urbana e urbanidade, além do entendimento de como a cultura rodoviária e a dependência do automóvel contribuíram diretamente para a negligência em relação à mobilidade urbana das cidades brasileiras. Como recorte, trata-se a região Crajubar, formada pelos municípios de Crato, Juazeiro do Norte e Barbalha, localizados no sul do Estado do Ceará, que possui uma mobilidade urbana prejudicada pela falta de planos, estratégias e políticas que visem sua melhora. A walkability na região é deficiente em infraestrutura, desenho e, em várias áreas, não existe segurança associada à urbanidade. Pretende-se criar um arcabouço de dados para que uma análise possa ser feita e, a partir disso, estabelecer diretrizes que contribuam para a melhora das condições de walkability da região.

INTRODUÇÃO

A cidade contemporânea, segundo Pinto (2017, p. 16) procura, atualmente, recuperar valores esquecidos a partir da introdução da lógica industrial e do planejamento urbano moderno. “Construímos, ao longo do tempo, uma cultura de segregação e individualidade, transferida para o tecido urbano, que sofreu graves alterações desde sua configuração tradicional”.

Ainda segundo o autor, o automóvel tomou a posição de protagonista na dinâmica da mobilidade urbana e tornou-se, para o senso comum, um mal necessário, o que contribuiu para a formação do caos urbano. Dessa forma, o tecido urbano das cidades brasileiras passou a ser construído a partir da priorização do deslocamento motorizado, o que acabou por enclausurar pedestres, bicicletas e outras formas de deslocamento ativo.

A circulação motorizada faz do corpo humano um instrumento anacrônico e pouco adaptado à sobrevivência do homem na cidade, confrontando a fragilidade do corpo humano com a prepotência da máquina. Competindo pelo espaço público em condições desiguais, o automóvel afugenta e expulsa das ruas o pedestre (DUARTE, 2006, p. 10).

Precisamos, então, resgatar a construção de uma cidade coletiva, onde a urbanidade possa aflorar e os fluxos e movimentos de circulação variados possam ser compostos por agentes plurais, contribuindo para a formação de um espaço compartilhado por todos, permitindo uma apreensão maior da forma urbana das cidades e um desenho mais adequado ao usuário. (PINTO, 2017, p. 17)

Segundo Ghel (2014, p. 119), caminhar é essencial para que a vida urbana exista e, a partir disso, várias oportunidades sociais são apresentadas. O autor afirma, ainda, que, quando caminhamos, estabelecemos contato direto com a comunidade e o entorno. “Em essência, caminhar é uma forma especial de comunhão entre pessoas que compartilham o espaço público como uma plataforma e estrutura”.

O espaço da cidade deve ser o palco das interações sociais e da dinâmica urbana. Sua função social como local de encontro contribui para que a urbanidade se manifeste, permitindo a copresença de diferentes atores de um sistema social, gerando integração (NETTO, 2014). O conceito de urbanidade é bastante complexo e estudado por diversos autores, mesmo que diluído em seus trabalhos e ideais de cidade. De maneira quase empírica, entende-se urbanidade por uma apreensão plena do espaço público, algo intrínseco à cidade, vivido e formado por todos.

Netto (2012, p. 13) reforça a complexidade do entendimento do conceito afirmando que “a urbanidade parece tão elusiva e difícil de entender quanto a própria cidade”, constituindo “uma propriedade robusta, chave; uma propriedade que parece endereçar o coração da vida urbana”. Devido à sua abrangência e pela multidimensionalidade do urbano, a urbanidade acaba por corresponder ao que reconhecemos na cidade, segundo Netto (2012, p. 13), “ao mesmo tempo que parece resistir tenazmente a tais esforços de definição”.

A mobilidade urbana, por sua vez, funciona como vetor da interação social propiciada pela urbanidade; é intrínseca à cidade, portanto não pode ser tratada de maneira fragmentada (PINTO, 2017). Trata-se de um sistema complexo que, segundo Ghione (2015, n.p.), não envolve apenas aspectos tecnocráticos, “mas, especialmente, a temática social que conduz à cidadania”, visto que uma boa mobilidade urbana deve garantir o acesso à cidade a todos os cidadãos.

As cidades cresceram rapidamente e o crescimento urbano tende a continuar se acelerando, resultando em mudanças cruciais em relação ao seu planejamento e suas prioridades, destacando-se como objetivo-chave para o futuro, um maior foco sobre as necessidades das pessoas que compõem as cidades. Dessa forma, precisa-se de uma política urbana integrada, capaz de desenvolver cidades vivas, seguras, saudáveis e sustentáveis. A função social do espaço da cidade como local de encontro que contribui para os objetivos da sustentabilidade social e para uma sociedade democrática aberta também deve ser estimada.

É preciso resgatar a coletividade e deixar aflorar a urbanidade presente no corpo da cidade. Os fluxos e movimentos variados presentes na circulação urbana precisam ser compostos por agentes diversificados e o espaço da rua precisa ser compartilhado por todos, aliado a uma mobilidade urbana eficiente, que permita que todos os cidadãos gozem da vida urbana da cidade em sua totalidade.

A região do Crajubar, formada pelos municípios de Juazeiro do Norte, Crato e Barbalha, não conta com um planejamento urbano pautado em políticas de deslocamento eficazes. A maioria das calçadas não possui um desenho favorável ou são desprovidas de pavimentação adequada, as ciclovias existentes se destinam ao lazer e não fazem parte de uma malha cicloviária coesa e com capilaridade e os automóveis e motocicletas seguem como o meio mais eficaz de deslocamento, visto que a periodicidade do transporte público, feito exclusivamente por ônibus e uma única linha de VLT interligando os municípios de Juazeiro do Norte e Crato, não atende a população.

O município de Juazeiro do Norte, em particular, passa por um crescimento acelerado, observado principalmente nos últimos 10 anos, e um processo de verticalização intenso que não conta com um planejamento de mobilidade que ofereça suporte. As calçadas não carecem de manutenção e os diversos novos edifícios reforçam a cultura automobilística, uma vez que oferecem infraestrutura apenas aos automóveis e negligenciam os passeios.

Nesse sentido, faz-se necessário um estudo da influência da mobilidade a pé no espaço urbano, observando quais pontos podem tornar mais atrativo e agradável o caminhar pela cidade. É preciso apoiar-se no exemplo das passeggiatas (costume italiano que consiste em passeios a pé pela cidade) italianas para que se possa construir e consolidar a cultura do caminhar no Brasil e, de forma mais específica, na região do Cariri (região metropolitana onde se localiza o município de Juazeiro do Norte), onde a prática do caminhar é dificultada, tornando o cidadão mais saudável e a cidade mais sustentável e propícia a uma urbanidade de qualidade.

DIAGNÓSTICO

A região do Crajubar, conurbação formada pelos municípios de Crato, Juazeiro do Norte e Barbalha, no sul do estado do Ceará, constitui, segundo Gurgel (2012, p. 14), “um centro secundário de concentração demográfica no interior do Estado (com cerca de meio milhão de habitantes e taxa de urbanização de 72,3%, segundo dados do IPECE, 2008 e IBGE, 2010)”, formando a terceira maior população do Estado e sofrendo influência de Estados vizinhos, como Pernambuco, Paraíba e Piauí, devido à sua localização estratégica.

As três cidades formam as principais centralidades dentro da região metropolitana do Cariri, formada pelos municípios de Jardim, Missão Velha, Caririaçu, Farias Brito, Nova Olinda, Santana do Cariri, Crato, Barbalha e Juazeiro do Norte, que, de acordo com o Artigo 20 da Lei Complementar Estadual nº 78, sancionada em 29 de junho de 2009, constitui uma “unidade organizacional geoeconômica, social e cultural e tem sua ampliação condicionada ao atendimento dos requisitos básicos, verificados entre o âmbito metropolitano e áreas de influência”.

Para Cartaxo (s/d), o principal objetivo da região metropolitana do Cariri se baseia na constituição de um âmbito socioeconômico e cultural que tenha força para compartilhar com a capital Fortaleza a atração de investimentos dos setores público e privado em serviços e equipamentos, além da atração populacional.

A economia do Crajubar é diversificada e se baseia em comércio, agricultura e turismo, este último graças à vocação religiosa da cidade de Juazeiro do Norte, que abriga, ao longo do ano, diversas romarias, responsáveis, segundo a Prefeitura de Juazeiro do Norte, pela atração de aproximadamente 2,5 milhões de pessoas, que vêm a cidade pedir bênçãos ao Padre Cícero, padroeiro do município.

A “Meca do Cariri” é diariamente procurada por fiéis vindos de diversos lugares (recebendo aproximadamente 2,5 milhões de visitantes anuais, segundo dados da Prefeitura). Parcela da economia urbana se mantém à sombra do romeiro: indústrias, a intensa atividade comercial no bairro Centro e as novas construções estão intrinsecamente ligadas à presença do turismo religioso. Entretanto, outra parte da economia do município não se relaciona diretamente à figura do Padre Cícero, destacando-se pelo seu polo calçadista (o primeiro das regiões Norte/Nordeste e o terceiro do país), a produção de folheados de ouro, bebidas, alumínio, alimentos, confecções, móveis, dentre outros (GURGEL, 2012, p. 15).

Os romeiros costumam se dividir entre os municípios de Juazeiro do Norte, Crato e Barbalha, inflando a conurbação do Crajubar em diversas épocas do ano. Além disso, as três cidades, principalmente a cidade de Juazeiro do Norte, principal centralidade da região, crescem em ritmo acelerado, porém a infraestrutura urbana não acompanha tal crescimento e faltam investimentos. A mobilidade urbana regional é bastante deficiente. As cidades não contam com uma malha de transporte público forte e não há intermodalidade. As ciclovias existentes não se conectam, servindo principalmente ao lazer e abrigando motociclistas que se deslocam por elas de maneira ilegal.

A cidade de Juazeiro do Norte não apresenta, de maneira geral, calçadas satisfatórias e propícias à circulação dos pedestres com conforto e segurança. O desenho proposto pela NBR 9050 não é atendido e a infraestrutura existente não comporta o fluxo de pessoas nos períodos em que a cidade infla ou proporciona um passeio sem obstáculos.



Figura 01. Calçada no Bairro Triângulo, Juazeiro do Norte.

Fonte: Registro do autor, 2018.

A infraestrutura, quando presente, não apresenta continuidade. Alguns trechos, como os que circundam condomínios fechados de alto padrão, apresentam desenho apropriado, com faixa livre para circulação e faixa de serviço, situação que não apresenta continuidade, visto que, na maioria das vezes, os lotes vizinhos não apresentam o mesmo desenho ou área reservada ao pedestre ou sequer dispõem de alguma infraestrutura dedicada ao passeio. Além disso, a região metropolitana do Cariri, como toda a região nordeste, sofre períodos de intenso calor na maior parte do ano e não dispõe de paisagismo urbano com arborização adequada ao longo dos passeios, o que dificulta as caminhadas, principalmente aquelas de longa distância. Nota-se que o tratamento paisagístico, quando existe, não conta com árvores de copa frondosa e raízes pivotantes, mas com espécies que não propiciam sombreamento apropriado.



Figura 02. Calçada do Condomínio Unique, Juazeiro do Norte.

Fonte: Registro do autor, 2018.



Figura 03. Calçada na região da rodoviária de Juazeiro do Norte.

Fonte: Registro do autor, 2018.

Aguiar (2003, p. 13), faz uma reflexão sobre o ato de caminhar nas cidades brasileiras:

Caminhar pelas ruas da maioria das cidades brasileiras, atividade habitual de milhares de pessoas, deixou de ser tranquilo, seguro e confortável, tornando-se uma espécie de disputa entre os pedestres, vendedores ambulantes, veículos etc., na qual, todos sempre perdem no final.

O que se nota na região objeto desta pesquisa é uma situação que se repete pelas cidades do país. As calçadas do centro de Juazeiro do Norte são tomadas por vendedores ambulantes, comerciantes, trabalhadores entregando publicidade de lojas, empresas, consultórios médicos e odontológicos, venda de artigos religiosos, alimentícios etc; todos disputando um espaço que não é adequado ao passeio sem obstáculos e que se mostra quase intransponível com tantas interferências.

Às margens da região central, o que se nota são calçadas desertas, problema gerado pela falta de segurança, desenho e infraestrutura adequados à walkability, o que influi diretamente na urbanidade desses municípios, visto que a circulação de pessoas, a interação e a copresença são elementos fundamentais para que possamos construir uma boa urbanidade.

Os órgãos públicos locais, responsáveis pelo planejamento e manutenção destes espaços, não realizam ações de conservação ou construção de espaços adequados à boa circulação de pedestres, mesmo que, segundo Aguiar (2003, p. 13), a população contribua com o pagamento de taxas para tais serviços:

Apesar da população contribuir com o pagamento de taxas de conservação e manutenção de vias e calçadas, a ausência da ação dos órgãos competentes faz com que o pedestre não receba a atenção necessária dentro do sistema de transporte, embora as legislações municipais, estaduais e federal privilegiem os pedestres em leis e códigos, com o Código Brasileiro de Trânsito, entre outros, que os define como prioritários na circulação urbana.

Embora a Lei 12.587/12 institua a Política Nacional de Mobilidade Urbana, que determina que os municípios com população acima de 20 mil habitantes apresentem um plano de mobilidade urbana visando planejar e orientar o crescimento das cidades, priorizando os meios não motorizados de deslocamento, o município de Juazeiro do Norte não possui esforços direcionados à mobilidade. Não existem planos de mobilidade urbana em qualquer um dos municípios componentes da principal conturbação da região metropolitana, que hoje contam com população estimada de 130.604 habitantes em Crato, 59.811 3m Barbalha e 270.383 em Juazeiro do Norte, segundo dados do IBGE (2017).

As questões relacionadas à mobilidade ativa e à walkability no município de Juazeiro do Norte são urgentes, visto que a região apresenta crescimento acelerado e passa por um processo de verticalização. Enquanto houver um esforço apenas no sentido de garantir qualidade e infraestrutura para o deslocamento motorizado, pedestres e ciclistas estarão às margens do planejamento urbano e um deslocamento mais democrático, pautado em princípios de sustentabilidade, tão necessários na sociedade que construímos, não será garantido, seja em Juazeiro do Norte ou em qualquer outra cidade brasileira.

É importante destacar que a garantia de infraestrutura não representa por si só um deslocamento de qualidade. Questões relacionadas à segurança, seguridade, bem-estar, saúde e vivência do espaço urbano devem ser estimadas para que os cidadãos possam gozar de um deslocamento prazeroso.

PROPOSIÇÕES

Por se tratar de uma pesquisa em fase de análise, ainda não foram configuradas proposições para a resolução das problemáticas apresentadas, mas sim uma reflexão realizada a partir do estudo de um referencial teórico, da coleta de dados disponíveis e da pesquisa de campo. A partir das informações aqui apresentadas, pretende-se, em artigos posteriores, apresentar diretrizes propositivas que possam contribuir para a resolução dos problemas de infraestrutura de caminhabilidade do Crajubar, principalmente da cidade de Juazeiro do Norte, que recebe milhares de romeiros anualmente.

RESULTADOS

A partir das reflexões expostas, é possível construir uma hipótese para a apreensão dos problemas apresentados no objeto de pesquisa. Considera-se que o rápido crescimento sem o desejável investimento em infraestrutura urbana e políticas de mobilidade urbana sustentável levaram a cidade de Juazeiro do Norte a apresentar uma má qualidade em relação à walkability e ao desenho de calçadas. A partir disso, constrói-se a hipótese de que o correto desenho das calçadas, segundo os padrões de desenho universal, e a qualidade infraestrutura disponibilizada permite, além de compatibilizar diferentes meios de mobilidade e adequá-los ao pedestre, a melhora da walkability e um acesso mais amplo à cidade, uma vez que a torna mais permeável e o caminhar se torna um excelente vetor de apreensão do espaço público. A hipótese apresentada encontra-se atualmente em fase de validação

através da construção de dados ainda inexistentes no município, que contribuirão para futuras análises cada vez mais assertivas quanto ao processo de construção da caminhabilidade da região.

CONCLUSÕES

Objetivou-se, com este trabalho, discutir alguns conceitos de mobilidade urbana e caminhabilidade na produção das dinâmicas sociais que acontecem dentro do espaço urbano.

É preciso romper o afastamento social e a coesão de redes que se constroem apenas entre similares e que destroem a urbanidade e a vivacidade do espaço urbano. Deve-se estimular a apropriação social e a livre circulação na cidade. Para tanto, é fundamental garantir o acesso de todos aos mais variados meios de circulação, sem restrições e com segurança.

O Brasil possui um histórico de valorização exacerbada ao automóvel desde a década de 60, replicado em cidades como Crato, Juazeiro do Norte e Barbalha. Esse movimento crescente fora estimulado por políticas de incentivo variadas, que acabaram por gerar diversos problemas ligados ao trânsito das grandes cidades. Segundo Duarte (2006, p. 10), o automóvel expulsa das ruas o pedestre e a prepotência da máquina é confrontada com a fragilidade do corpo humano. Dessa forma, a competição de ambos pelo espaço público é desigual.

Enquanto cada vez mais cidades no mundo estão optando por impulsionar meios alternativos de transporte, o Brasil ainda dá seus primeiros passos quanto a políticas nesse sentido. Faz-se necessário grande investimento em transporte público e na infraestrutura necessária à promoção de modalidades não motorizadas de transporte, como a mobilidade à pé, aliada a um transporte público coeso e eficiente, com potencial para representar um grande avanço no panorama da mobilidade urbana brasileira, facilitando o acesso de todos e garantindo uma mobilidade urbana mais plural.

Conclui-se também que são necessários investimentos em infraestrutura de calçadas para que se obtenha uma caminhabilidade de qualidade. A infraestrutura deve ser aliada a um desenho urbano sustentável e à promoção de políticas de acessibilidade, o que tornará os espaços destinados aos pedestres mais plenos de vitalidade urbana, ponto chave para uma sociedade urbanisticamente democrática.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

AGUIAR, Fabíola de Oliveira. **Análise de métodos para avaliação da qualidade de calçadas**. São Carlos: UFSCar, 2003. 111 p.

CARTAXO, Joaquim. **Região metropolitana do Cariri**. (s/d). Disponível em: <<http://pt.scribd.com/doc/36307673/regiao-metropolitana-cariri>>. Acesso em 10 de abril de 2018.

DUARTE, Cristovão Fernandes. **Forma e Movimento**. Rio de Janeiro: Viana & Mosley: Ed. PROURB, 2006. 140 p.

GEHL, Jan. **Cidades Para Pessoas**. 2. ed. São Paulo: Perspectiva, 2014. 262 p.

GHIONE, Roberto. **Carros, ônibus, bicicletas**. Pernambuco: IAB, 2015. Disponível em <<http://www.iab.org.br/artigos/carros-onibus-bicicletas>>. Acesso em 15 de abril de 2018. Não paginado.

GURGEL, Ana Paula Campos. **Entre serras e sertões**: a(s) transformaç(ões) de centralidade(s) da Região metropolitana do Cariri/CE. 2012. Natal: UFRN, 2012. 129 p.

NETTO, Vinicius M. **Cidade e Sociedade**: as tramas da prática e seus espaços. Porto Alegre: Sulina, 2014. 431 p.

_____. AGUIAR, Douglas (organizadores). **Urbanidades**. Rio de Janeiro: Folio Digital: Letra e Imagem, 2012.

PINTO, Igor M. **Mobilidade Urbana e Cicloviária**: categorias para um indicador avaliativo de rotas cicláveis. Rio de Janeiro: PROURB, 2017. 135 p.