

Título anterior, aprovado: Torre ao nível dos olhos: caminhabilidade induzida pelos espaços de transição.

Título atual: Caminhabilidade: a influência do espaço urbano na mobilidade de pedestres no bairro Torre, João Pessoa - PB.

Jéssica Gomes de Lucena¹; José de Souza Brandão Neto²

¹ Universidade Federal de Pernambuco - Programa de Pós-graduação em Desenvolvimento Urbano - (83) 99127.5175 - jessicaglcena@gmail.com ; ² Universidade Federal de Pernambuco - Programa de Pós-graduação em Desenvolvimento - (81) 2126.8311- zeca.brandao@gmail.com.

RESENHA

O automóvel particular, anteriormente tido como símbolo da mobilidade é hoje visto como vilão da mobilidade. Para avançar na mudança de paradigma, partindo da cidade carrocrata em direção à cidade caminhável, é oportuno incentivar modais de transporte ativos e o transporte público, sendo para isso, necessário estudar os fatores que interferem nos deslocamentos dos pedestres. Dentro do campo de estudos da caminhabilidade, uma extensa revisão bibliográfica identificou a carência de estudos brasileiros relacionando as influências dos espaços de transição entre o público e o privado e esses deslocamentos dos pedestres. Diante desta lacuna, pretendeu-se explorar a hipótese de que esses espaços de transição exercem forte influência no nível de caminhabilidade local, quando comparados a fatores da infraestrutura pedonal. O recorte espacial escolhido compreende o bairro da Torre, localizado em João Pessoa – PB. Buscou-se também identificar e categorizar as tipologias dos espaços de transição, para que fosse possível compreender seu efeito sobre a dinâmica dos deslocamentos e apropriação dos espaços públicos pelos usuários do bairro. A metodologia adotada considera, como variáveis de análise, variáveis da estrutura urbana utilizadas em estudos similares, que associam a mobilidade pedestre e a forma urbana. O estudo também considerou a participação direta de pedestres, através da aplicação de pesquisa com estes usuários. Os resultados obtidos nos permitem refletir sobre o planejamento e o desenho urbano aplicados a algumas cidades brasileiras, que, com sua legislação e códigos, não priorizam bairros e cidades amigáveis a escala humana, além de afastar os cidadãos da caminhada e da apropriação dos espaços urbanos.

PALAVRAS-CHAVE

Caminhabilidade. Desenho Urbano. Mobilidade urbana. Comportamento pedestre.

INTRODUÇÃO

Há uma preocupação com os padrões de expansão e ocupação territorial das cidades, e atualmente, a atenção se volta às práticas sustentáveis de desenvolvimento urbano, que se preocupam cada vez mais com a escala humana em detrimento da escala motorizada, reconhecendo os inúmeros benefícios que se obtém ao adotar essa escala de abordagem.

A expansão espacial da grande maioria das cidades foi possível graças a popularidade do automóvel, e nesse modelo de expansão e ocupação os projetos viários ganharam espaço, fluidez e liberdade, sintetizando um modelo de desenvolvimento fundamentado na comodidade motorizada. Nesse contexto, os pedestres foram perdendo espaço e também seu papel de protagonista na cena urbana. Na maioria das cidades brasileiras, o espaço público deixou de ser dos pedestres e destinou-se a atender a necessidade de espaço e infraestrutura dos veículos automotores.

O uso exacerbado do automóvel particular, símbolo da mobilidade e da liberdade individual, é atualmente visto como o “vilão” da mobilidade, e essa alteração no modo de ver o

automóvel tem feito com que os modos mais sustentáveis e ativos, como caminhadas e bicicletas, sejam consideradas opções de mitigação dos efeitos negativos dos padrões adotados anteriormente. É através de planejamento voltado aos modais ativos que as políticas públicas podem alavancar o processo de mudança de paradigma da valorização dos automóveis particulares. E para avançar nesta mudança de paradigma é oportuno estudar os fatores que interferem na caminhabilidade e na relação dos pedestres com a rua, compreendendo, a dinâmica dos deslocamentos dos pedestres e suas relações com o espaço urbano. Inúmeras pesquisas e estudos, relacionadas aos pedestres, suas conexões com a cidade e fatores que interferem nestas, foram e vem sendo desenvolvidas na busca pela compreensão de como atuar no espaço urbano, de modo a fomentar e qualificar os deslocamentos pedonais.

A caminhabilidade é um indicador da qualidade de vida no meio urbano, uma medida urbana sustentável que permite aferir a qualidade dos locais e dos percursos. O termo também é conhecido por andabilidade, e é uma aproximação livre, em português, do termo original 'walkability'.

Uma extensa revisão bibliográfica identificou inúmeros estudos, nacionais e internacionais, que relacionem a caminhabilidade com os espaços urbanos, porém, há uma carência de estudos brasileiros que considerem diretamente o uso e ocupação do solo e a forma como se apresentam ao espaço público como influenciador dos deslocamentos pedonais. O termo adotado aqui para conceituar a interface que conecta o espaço público e o privado é 'espaço de transição', termo adotado por Jan Gehl em seus estudos de qualidade de vida na cidade. Pretendia-se através desta pesquisa comprovar uma hipótese de que estes espaços de transição, comparados a outras variáveis do espaço urbano possuem forte influência na caminhabilidade.

DIAGNÓSTICO, PROPOSIÇÕES E RESULTADOS

O desenho da pesquisa compreende dois níveis de análise, sendo a primeira em escala macro, que considera toda a extensão do bairro. Enquanto o segundo nível, alinhado ao objetivo geral e à hipótese, concentra-se em avaliar os espaços de transição e a infraestrutura pedonal em segmentos de rua. Neste artigo, concentramo-nos em apresentar os resultados da análise em escala micro, considerando os segmentos de rua.

A pesquisa foi realizada considerando 61 segmentos de 5 ruas do bairro da Torre, localizado na porção oeste da cidade de João Pessoa. Foram selecionados segmentos que refletissem partes representativas do bairro. O bairro foi escolhido por diversos fatores, em especial por seu caráter de importante subcentro da cidade e sua conformação entre importantes eixos viários, com malha urbana conformadora de altos valores de integração, com forte caráter atrativo e gerador de fluxo e viagens e movimentação de pessoas.

As variáveis de análise utilizadas nas análises foram definidas a partir da revisão da literatura, e estão divididas em dois grupos: espaços de transição e infraestrutura pedonal, apresentadas a seguir, nas tabelas 01 e 02. Na análise dos espaços de transição considera-se, além do plano vertical, elementos do plano horizontal que tenham relação direta com o anterior. Com relação a infraestrutura pedonal, considera-se o plano horizontal, do piso, e o que o compõe, servindo ao trânsito de pedestres. Os exames realizados nos segmentos estão divididos por variável de análise, cujo entendimento global permitiu criar correlações entre estas variáveis e seus efeitos. Estas correlações deram-se visando o objetivo geral de comparar as interferências dos espaços de transição e da infraestrutura pedonal no nível de caminhabilidade.

ESPAÇOS DE TRANSIÇÃO		INFRAESTRUTURA PEDONAL		
USO DO SOLO	RESIDENCIAL UNIFAMILIAR	LARGURA TOTAL DA CALÇADA	MEHOR QUE 1,20M	
	RESIDENCIAL MULTIFAMILIAR		ENTRE 1,20M E 2,00M	
	SERVIÇO COMERCIAL		ENTRE 2,00M E 4,00M	
	INSTITUCIONAL	ACIMA DE 2,00M	EXISTÊNCIA E REGULARIDADE DA PAVIMENTAÇÃO	INEXISTENTE
	RESIDENCIAL + COMERCIAL	MUITO RUIM		RUIM
	RESIDENCIAL + SERVIÇO	REGULAR		BOM
	COMERCIAL + SERVIÇO	RESIDENCIAL + COMERCIAL + SERVIÇO	CONTINUIDADE DO PERCURSO E DESVIOS	CONTÍNUO
	VAZIO	VAZIO	DESCONTÍNUO	DESVIOS
	PERMEABILIDADE	Nº DE PORTAS	CONFORTO TÉRMICO / SOMBREAMENTO	NÚMERO DE ÁRVORES
		Nº DE JANELAS		PARKLET
TIPOLOGIA EDILÍCIA	CONTÍNUA	ESPAÇOS DE PERMANÊNCIA	QUIOSQUE / FITEIROS / BANCAS	
	ISOLADA		AMBULANTES	
	HÍBRIDA		BANCOS	
VAZIA	PARADAS DE ÔNIBUS			
FECHAMENTO DO LOTE	GRADE / CERCA		MOBILIÁRIO URBANO	POSTE
	ABERTO			LIXEIRA
	ESTACIONAMENTO	TELEFONE PÚBLICO		
	MURO	BICICLETÁRIO		
ESCALA / BABARITO	MISTO	PLACAS DE SINALIZAÇÃO		BALIZADOR
	TÉRREDO	BANCO		PARADA DE ÔNIBUS
	TÉRREDO + 1 PAV	FLUXO LEVE DE VEÍCULOS	FLUXO MODERADO DE VEÍCULOS	
	TÉRREDO + 2 PAV	FLUXO INTENSO DE VEÍCULOS	Nº DE FAIXAS DE ROLAGEM	
	TÉRREDO + 3 PAV	VELOCIDADE PERMITIDA NA VIA		
ACIMA DE TERREDO + 3 PAV				
VAZIO				

Tabela 01 e 02 – Variáveis de análise dos espaços de transição e da infraestrutura pedonal. Fonte: elaborado pelos autores.

ESPAÇOS DE TRANSIÇÃO:

Uso do solo: A forte presença de comércio e prestação de serviços caracteriza as avenidas comerciais e atrai dezenas de pedestres durante todo o horário comercial. A localização do Mercado Público também confere um importante estabelecimento gerador e atrator de pedestres, tendo em vista que o mercado funciona diariamente, e as tradicionais feiras realizam-se todos os domingos. A diversidade de atividades comerciais e de serviço coincide com o movimento pedestre, sendo o fluxo intenso ao longo do horário comercial. A questão problema na predominância na ocupação comercial é o esvaziamento noturno da área, durante à noite as ruas ficam desertas e escuras, com pouca atratividade para região. Vale lembrar que ‘ruas iluminadas’ foi um item bastante comentado durante a pesquisa com os pedestres. A maior parte dos pedestres dos trechos comerciais é, de fato, composta por consumidores do comércio local.

Tipologia edilícia: Levanta o tipo arquitetônico construído no lote, classificando em tipos contínuos, isolados, híbridos e vazios. Na definição do tipo contínuo considerou-se também a edificação cujo recuo frontal existe, mantendo os limites laterais coincidentes com o lote. Uma adaptação feita após levantamento de dados no bairro. Portanto, o tipo isolado é definido por edificações com recuos laterais e frontais, destacado no lote.

As tipologias contínuas contribuem para um alto grau de continuidade do conjunto arquitetônico das quadras, oferecendo ao pedestre uma continuidade no ritmo visual e também de oportunidades de acessos aos edifícios. É perceptível a permanência de pessoas nas proximidades das unidades de tipo contínuo.

Os afastamentos de recuo frontal, em unidades não residenciais, são, em maioria utilizados como estacionamento. As tipologias híbridas ocorrem, nesta rua, também para acomodação de veículos, onde a forma do edifício e os recuos frontais e laterais são trabalhados em conjunto de modo a alojar vagas de estacionamento.

Os lotes com dimensões maiores são do tipo isolado e tem ocupação com prestação de serviço. São bancos, concessionárias, postos de gasolinas etc. Os edifícios de tipologia contínuo, em maior parte, de uso comercial, buscam aproveitamento máximo da área,

ocupando o máximo possível do terreno. Quando possível, também tomam partido do recuo frontal como estacionamento.

Fechamento do lote: Com relação ao tipo de fechamento do lote, percebe-se uma interação maior dos pedestres nas áreas visualmente permeáveis. Nota-se que os pedestres, ao caminharem por trechos onde há muros baixos, grades, cercas ou vitrines viram o rosto para o interior do lote, percebendo o que está ao seu redor. Percebe-se também que a velocidade com as quais caminham é mais lenta, pois se tem diferentes atrativos visuais que entretêm a caminhada. Ainda não parece ser senso comum a noção de que muros impactam negativamente a experiência pedestre. Esses fechamentos não atribuem ao ambiente urbano uma coerência de tratamento entre o espaço privado e público. A estética importa na caminhada. Podemos incluir a sequência de muros durante a caminhada dentro da expressão “grande praga da monotonia” de Jacobs. Sem perceber, caminhamos mais quando o percurso é interessante, visualmente agradável e nos sentimos seguros. A baixa permeabilidade entre arquitetura e rua refletem como relação problemática na atividade pedestre.

A maior parte dos fechamentos dos lotes de uso comercial é do tipo ‘estacionamento’. Isso significa que o afastamento frontal dos estabelecimentos é aberto, porém ocupado como vagas para automóveis de clientes. O que ocorre, em muitos casos, é uma invasão da calçada. O cenário mais comum é: O Código de Urbanismo exige o recuo frontal (que varia entre 3 e 6 metros, a depender do caso), o dono do estabelecimento agora comercial, que antes era residência (com recuo frontal menor), simplesmente faz marcações de vagas de estacionamento no piso, ocupando o espaço da calçada para tal. A largura da calçada é invadida, pois os proprietários forçam o estacionamento em um espaço onde não lhe cabe. O pedestre acaba sendo obrigado a desviar inúmeras vezes, sempre que a calçada está obstruída por carros, e caminha pelo leito carroçável, correndo risco de acidente ou atropelamento, pois a via é bastante movimentada nesse trecho. Por mais conveniente que seja estacionar próximo ao destino, o efeito estacionamento elimina a vida nas ruas.

Os recuos estabelecidos, entre os edifícios e a rua, e sua ocupação com estacionamento mostram a ausência da conexão com o ambiente público. Durante à noite, estes estabelecimentos que durante horário de funcionamento estão abertos ocupados por estabelecimentos são fechados com grade. Não há fiscalização por parte da secretaria de mobilidade, ao menos que haja denúncia. O rebaixamento da guia das calçadas subliminarmente passa uma mensagem aos motoristas, de que sua presença ali é permitida. Além dos carros que invadem e estacionam sobre as calçadas, há a invasão para embarque e desembarque e descarregamento de mercadorias, muito comum ao longo dos trechos intensamente comerciais.

A tipologia comercial com estacionamento na frente correlaciona-se com a baixa interação entre pedestres e edifício, assim como no caso dos muros. Quando com estacionamentos, o local torna-se um ponto de chegada, por onde a maioria dos pedestres apenas passa, sem interação com o edifício, com o local, com o estacionamento. Em todos esses casos o estacionamento e o carro configuram-se como forte barreira. As correções entre fechamento e usos mostram forte associação entre muros e residências, e comercial e estacionamentos. Outra correlação percebida é a combinação de usos mistos a fechamento misto, geralmente, uma combinação de muro e grade, permitindo abertura parcial do local. Essa mescla contribui com a permeabilidade visual, pois as grades costumam estar ao nível dos olhos dos pedestres, possibilitando contato visual.

O padrão recorrente nos usos residenciais é de fechamento com muro. Muros altos, blocos com volumes fechados destinados ao uso multifamiliar, acessos restritos e ausência da relação com o ambiente externo. As residências de tipologia isolada reforçam o isolamento do espaço público ao fecharem seus lotes com muros altos e totalmente encerrados, sem contato ou permeabilidade visual. Não surpreende o fato da quase ausência de pedestres em segmentos exclusivamente residenciais, pois há pouquíssimo estímulo para caminhar

diante de uma visão tão estéril. O pedestre encontra, junto à calçada, uma sequência de fachadas frias e nada acolhedoras em concreto e altura.

Novamente correlacionando fechamento e usos, é associado ao residencial multifamiliar edificado recentemente o fechamento com grades. Essa combinação é um padrão do atual mercado imobiliário, bastante comum no bairro. A utilização das grades ocorre pelo fato de que esta converte-se em portão para a entrada e saída dos automóveis. Este aproveitamento é o principal motivo desta combinação, e percebe-se que quando há necessidade de diversos portões para o fluxo de veículos o fechamento adotado é sempre o muro. O isolamento associado ao veículo particular é o padrão do mercado imobiliário.

Escala / Gabarito: O bairro como todo é predominantemente ocupado horizontalmente, com gabarito térreo, e os recortes selecionados seguem, em maioria, esse modelo. Os lotes multifamiliares são, em geral, com gabarito acima de dois pavimentos. Os deslocamentos pedonais foram correlacionados ao gabarito e foi verificada a baixa relação. Mesmo tendo alturas reduzidas, o que é teoricamente positivo com relação a interação entre arquitetura e rua, essa relação entre espaços não foi averiguada. Outra associação que justifica a pobre interação é relacionada a tipologia e ao fechamento. Os edifícios isolados e fechados com muros estão associados a baixa atratividade e relação. É possível relacionar a interação entre pedestres e os pavimentos superiores das unidades não residenciais. A vinculação é pouco positiva, tendo em vista o tratamento de aberturas empregados nestes pavimentos superiores. Especialmente nos estabelecimentos comerciais das avenidas de ocupação majoritariamente comercial e de serviços, o primeiro pavimento superior é envolto por publicidade. Quando não, refere-se a janelas constantemente fechadas. Baixíssima permeabilidade visual em ambos os casos.

A associação entre andar térreo, tipologia contínua e sem fechamento mostra-se profícua e verifica-se, devido à ausência de recuo frontal de unidades residenciais, uma relação direta do espaço residencial com a rua e os pedestres. A intensidade de fluxo também tem alta correlação com os fatores acima.

INFRAESTRUTURA PEDONAL:

Largura total da calçada: No tocante a largura total das calçadas foi identificado que as dimensões encontradas condizem com o fluxo de pedestres e, desconsiderando as barreiras que reduzem a largura útil, são agradáveis a quantidade de deslocamentos. Utilizamos a largura mínima de 1,20 em consonância à legislação local referente aos cuidados destes equipamentos.

Investigamos a relação entre a largura da calçada e a permanência de pedestres, e a correlação se mostrou pouco significativa. Acredita-se que essa variável e seus efeitos são influenciados diretamente pelas variáveis uso e ocupação e fechamento. Logo, o simples fato isolado de calçada larga não significa alto fluxo ou permanência de pedestres. É a associação com outras variáveis que causa impactos no fluxo e permanência destes.

A atitude de estacionar sobre a calçada é habitual dos motoristas da cidade, e a situação vista no bairro não é diferente. Em primeiro lugar, a comodidade e a necessidade do motorista, depois o livre trânsito dos pedestres. Outra barreira atitudinal que reduzem a largura útil é a presença de lixo nas calçadas, comumente verificado nos segmentos próximos ao mercado.

Há uma correlação negativa entre o uso do solo comercial, o fechamento com estacionamento e a largura da calçada. Outro exemplo regularmente verificado, que exemplifica a baixa relação entre largura e permanência, é a presença de pessoas nas calçadas de largura reduzida, devido a barreiras atitudinais, no entorno do Mercado.

Existência e regularidade da pavimentação: No que diz respeito a existência e regularidade da pavimentação o verificado foi surpreendente. Havia-se a impressão de que as condições de regularidade seriam piores. Trata-se também de questões atitudinais que influenciam nas

condições do pavimento. Como também da preocupação dos proprietários em manter suas calçadas adequadas aos deslocamentos dos pedestres e não apenas aos veículos.

Foram verificados poucos casos de pavimentação inexistente. Foram atribuídos como 'muito bom' apenas os casos onde, além de boa condição do piso, havia acessibilidade no passeio, no sentido de presença e adequação de piso tátil.

A associação entre uso residencial e fechamento com muro resultou em surpresa, pois pensava-se que estariam em condições regulares ou ruins, e em geral, apresentam boas condições. Deve-se, em outra oportunidade, observar e compreender melhor a relação entre usos residenciais com muros e frequente presença de atividades estacionárias.

Confirmou-se a alta relação entre condição regular, uso comercial ou serviço e fechamento com estacionamento. Também foi verificado que é possível manter um padrão melhor quando não há rebaixamento para adequação de vagas de estacionamento. Assim como a associação entre uso comercial ou serviço, sem fechamento ou em grade com condição boa ou muito boa. Os casos encontrados com condição muito boa são, com exceção de um, por efeito de intervenção da gestão pública.

Continuidade do percurso e desvios: Os casos contínuos associam-se aos de condição 'muito bom' do pavimento, pois trata-se de um projeto pensado e executado como unidade, por parte da prefeitura, e não como partes individuais diferentes e desconectadas constituintes de um conjunto em comum, como ocorre com as responsabilidades atribuídas aos proprietários dos lotes lindeiros.

Estas continuidades são causadas por falta de padronização e especialmente, fiscalização por parte do órgão competente. Através da legislação, a prefeitura afirma que os proprietários devem seguir padrões determinados, porém esta informação não está disponível ao longo dos textos. Não há cartilha, manual ou normal com estas informações necessárias.

A falta de padronização, juntamente a atribuição dada ao proprietário, acarreta passeios totalmente descontínuos. Quando vistos em conjunto, compara-se a uma colcha de retalhos, onde cada pedaço se diferencia do outros. A diferença de nível e as rampas são os principais fatores que justificam a descontinuidade. As rampas aparecem com forte relação com os usos residenciais, unifamiliar ou multifamiliar, com fechamento com muros. Também a baixa permanência nesses pontos, devido à falta de conforto e atratividade. Nota-se que a preocupação dos proprietários é garantir o acesso dos veículos e para isso são construídas rampas fora das normas e recomendações.

Conforto térmico / sombreamento: O bairro como todo é predominantemente árido, em seus espaços públicos, e os recortes selecionados representam essa realidade da área. É possível relacionar a ausência de árvores com a ocupação comercial. Pode-se perceber a existência de árvores no recuo frontal de algumas residências de muro baixo, porém estas ocorrências não foram consideradas neste levantamento.

Vias com calçadas sem árvores e com alta movimentação de veículos correlacionam-se diretamente à velocidade de caminhada dos pedestres. Assim como percebe-se para as áreas residenciais com muros altos. A recuperação da rua, no sentido do conforto ambiental qualifica os deslocamentos e aumenta a interação do pedestre com a rua, pois ao caminhar mais lento, este tem mais oportunidades de trocas com o espaço.

Espaços de permanência: Foram levantados e contabilizados elementos que atraíam e permitam a permanência do pedestre na esfera pública, considerando a realização de atividades complementares ao simples sentar e permanecer, como sentar e consumir algo de um quiosque ou interagir com um ambulante enquanto aguarda pelo ônibus.

Percebe-se uma forte relação interativa entre a permanência dos pedestres e a presença de ambulantes, comércio informal. Acreditamos tratar-se de uma relação de causa e efeito, onde ambos se beneficiam da presença do outro. Os ambulantes sempre buscam instalar-

se onde há movimentação de pessoas, vistos nas avenidas comerciais, porém são importantes elementos atratores, e contribuem para a sensação de segurança do local. Os quiosques e fiteiros exercem forte contribuição na atratividade e vitalidade das ruas. Mesmo sem que haja interação direta dos pedestres com os comerciantes, percebe-se a preferência em caminhar por locais próximos aos quiosques e fiteiros. A presença de pessoas próximas contribui forte e positivamente na sensação de segurança. São os conhecidos 'olhos da rua' jacobianos.

Outra relação forte e positiva, para a atratividade e permanência de pedestres, foi verificada na associação de usos mistos e fechamentos mistos. São vistos exemplos de lanchonetes ou expositores que ocupam parte da calçada e impactam positivamente na vitalidade local. As paradas de ônibus configuram-se como principal ponto de permanência externo aos espaços de transição. As paradas com abrigo e assento permitem a espera com certo conforto e proteção, enquanto as paradas localizadas apenas com placa de sinalização separam os grupos de pedestres que aguardam pelo ônibus. Sempre que as pessoas param um pouco, elas procuram lugares no limite do espaço, a busca por resguardo e apoio é verificada nos padrões de permanência nos espaços abertos.

Mobiliário urbano: Foram considerados bancos, postes, lixeiras, telefones públicos, placas de sinalização, balizadores e abrigos de paradas de ônibus. Em geral, verificou-se a baixíssima relação de atratividade entre mobiliário e movimentação de pedestres. O mobiliário aparece não como atrator, porém como qualificador dos deslocamentos e das áreas de permanência. Em especial, os postes que garantem a iluminação das vias, convertendo-as em espaços mais seguros. Essa preocupação com a iluminação condiz com os resultados obtidos na pesquisa com os pedestres, onde estes afirmaram que ruas iluminadas os motivariam a caminhar mais.

Viário: Um argumento importante nas discussões sobre a reorganização do tráfego e seus princípios para as ruas é que há mais vida nos bairros onde as pessoas se deslocam lentamente. Verificamos a intensidade do fluxo, a quantidade de faixas para tráfego de veículos e a velocidade permitida, com o intuito de relacionar esses aspectos a movimentação de pedestres nos trechos avaliados. O principal risco está nas inúmeras entradas e saídas de veículos passando pela calçada. A quantidade de faixas para tráfego influencia na distância de travessia de pedestres. A ausência de faixa de estacionamento ordenada na via não impede ou intimida que motoristas estacionem. Também pode-se ver motoristas estacionando sob as calçadas quando a via é muito movimentada e estacionar nela é difícil.

É comum haver desencontros das faixas e rampas de acessibilidade, obrigando o pedestre a desviar para acessar a rampa. A diferença de nível também causa problemas, especialmente para os pedestres portadores de deficiência. As árvores existentes também servem como balizadores que impedem a invasão das calçadas pelos carros. Estruturas claras significam áreas mais seguras, o bairro possui uma organização clara e legível, facilitando o deslocamento das pessoas e a segurança viária. É essencial que as ligações nas redes viárias tenham características visuais claras e auxiliem, através da distinção, a orientação dos pedestres. A boa iluminação noturna é fundamental para que o pedestre esteja visível aos motoristas, diminuindo os riscos de acidente.

CONCLUSÕES

Neste estudo investigamos a relação entre os espaços de transição, a infraestrutura pedonal e a atividade pedestre no bairro da Torre, buscando comparar as interferências na caminhabilidade.

Verificamos que as transições suaves (muros baixos, grades, espaços abertos) tem influência marcante sobre os padrões de atividades e atratividades das ruas. Estes espaços acolhedores oferecem interação através da proximidade ao nível dos olhos.

Constatou-se também que as atividades desenvolvidas nos espaços de transição semiprivados das residências respondem por grande parte da vida nessas ruas. Essa prática, além de garantir vitalidade, confere segurança e gera controle social, através dos contatos visuais criados com o entorno, outra característica importante para a vida na rua. Interessante perceber as várias atividades que ocorrem ao longo dos trechos ativos, cuja diversidade é muito mais ampla que a verificada diante de fachadas passivas.

Os fechamentos com muros, as paredes vazias são parte do problema dos espaços anti-sociais encontrados frequentemente nas nossas cidades. Em geral, a escolha por fechamentos com muros é feita buscando conforto e segurança, porém infelizmente a repetição de adoção deste padrão causa o isolamento e a segregação. A tão buscada segurança tem efeito reverso, ao desestimularem a presença de pedestres os muros geram esvaziamento das ruas e o consequente agravamento da sensação de insegurança. Para que haja mais presença de pedestres nas ruas, estes precisam sentir-se seguros, confortáveis e especialmente entretidos. Caso não haja este último, os pedestres facilmente serão convertidos em motoristas, alimentando o círculo vicioso de motorização, segregação, insegurança e afastamento das vidas nas ruas.

A relação com os automóveis configura-se como outro problema identificado. A relação de dependência e prioridade dada aos veículos dizimam a caminhabilidade. Deve-se repensar sobre a permissividade de rebaixamento de guias e acesso de veículos passando pelas calçadas, para estacionarem em frente aos estabelecimentos. Uma questão comportamental dos motoristas tem participação nessa problemática. Eles estão habituados a estacionar o mais próximo possível das entradas dos estabelecimentos e é comum invadirem as calçadas para satisfazer essa comodidade de parar o mais próximo possível. A isenção da obrigatoriedade do estacionamento gerará mais deslocamentos.

A prática de reservar os afastamentos frontais para vagas de estacionamentos concebem uma espécie de 'paredão' de carros na frente dos estabelecimentos, bloqueando a visão não somente dos pedestres como também dos outros motoristas. As relações entre pedestres e construído são melhores nas locais onde não há estacionamento no recuo frontal.

A correlação entre uso e ocupação do solo e movimentação pedestre varia de acordo com os horários. Nas áreas predominantes residenciais a movimentação é pouco variada ao longo do dia. Concentram-se em horários de saída e chegada do trabalho. Quando as trocas cessam e o comércio fecha, o movimento desloca-se para outros lugares. Nós pedestres buscamos algo a ser visto, buscamos elementos que cativem nossa atenção, que quebrem a monotonia do apenas caminhar, de uma origem a um destino.

Também verificamos que os padrões imobiliários atuais são destruidores da vida na rua. A combinação de uso multifamiliar, de tipologia isolada, fechamento com muro alto, baixíssima permeabilidade visual e poucos acessos garantem a decadência da vida urbana em suas calçadas.

Muitas vezes espera-se uma ciência certa para a caminhabilidade, a ideia de que uma simples combinação objetiva na infraestrutura pedonal garantirá o sucesso do espaço público, cheio de pessoas nas ruas. Todavia, o caminhar engloba uma lista enorme de condicionantes, além de uma série de sentidos dos pedestres. Dada a variedade de contextos possíveis (localização, clima, entorno, horários), conjunto às particularidades culturais e individuais de cada pedestre é possível alcançar incontáveis conclusões. Não há resposta universal, cada contexto é um universo único.

Considera-se difícil desassociar os espaços de transição do plano do piso, consequentemente da infraestrutura pedonal, pois estes convergem, e constituem o mesmo conjunto. À vista disso e dos resultados obtidos, julga-se coerente considerar a caminhabilidade como uma experiência holística, onde todo o espaço público pertence ao pedestre e as combinações entre os elementos locais sempre resultará em um contexto único. É a correlação, a mistura que proporciona a caminhabilidade.

Devemos reconhecer que tentar resolver os problemas de mobilidade apenas atuando no transporte não resolverá os problemas da crise de mobilidade, e não contribuirá para a melhoria da qualidade de vida dos cidadãos nem seus bairros. É imprescindível pensar a maneira de atuar nas cidades, de forma a fazê-la de forma mais humanizada, levando em consideração o modo como os habitantes percebem a cidade, na escala do pedestre. Mobilidade também é questão de planejamento e desenho urbano.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

GEHL, Jan. Cidades para pessoas. São Paulo. Editora Perspectiva. 2013.

JACOBS, Jane. Morte e Vida de Grandes Cidades. São Paulo: Martins Fontes, 2009.

LUCENA, Jéssica Gomes de. Índice de caminhabilidade – região central de João Pessoa. Trabalho final de graduação em Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal da Paraíba. João Pessoa. 2016. Disponível em: <https://issuu.com/jessicalucena/docs/indice_caminhabilidade>, acesso em: 12 de agosto de 2018.