**Anotações dos capítulos 4, 6, 7, 13 e 14 do livro Cidades de Pedestres**

**CAPÍTULO 4: Andar nas cidades do Brasil**

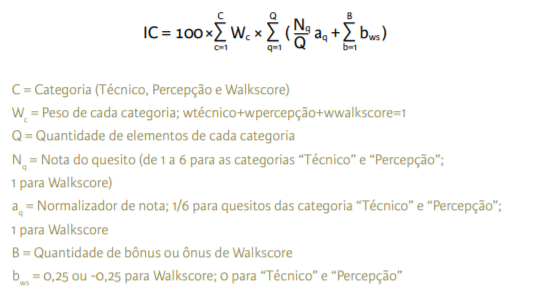
**Autor: Eduardo Alcântara de Vasconcellos**

* Análises de mobilidade urbana não consideravam muito formas de deslocamento como andar a pé ou a bicicleta, que eram ignoradas;
* Deslocamento a pé é de suma importância. Pesquisa origem - destino informa que essa forma de deslocamento é responsável por 30% a 38% em relação ao modo de deslocamento das pessoas. Deslocamentos mais curtos, inferiores a 500 metros, são desconsiderados na pesquisa;
* Considerando distâncias menores que 500 metros, a porcentagem fica em torno de 42% a 58%;
* Há casos de subnotificação: “Por exemplo, no caso da Região Metropolitana de São Paulo, eram feitas em 2007 13,9 milhões de viagens em transporte coletivo por dia (CMSP, 2008). Se considerarmos que cada viagem no transporte coletivo inclui dois trechos a pé de 500 metros cada, estas viagens requerem 1 quilômetro de caminhada, que resulta em 13,8 milhões de quilômetros andados pelas pessoas que usaram o transporte coletivo.”
* O que é medido oficialmente pela pesquisa origem - destino está abaixo do que realmente é percorrido a pé. O valor real inclui a pesquisa origem - destino, viagens curtas e viagens para chegar até o transporte público (O que uma pessoa caminha para chegar até o ponto de ônibus, por exemplo);
* Planos e projetos de transporte ignorando o deslocamento a pé historicamente no Brasil, mesmo sendo a forma majoritária de deslocamento;
* Construção de calçadas no Brasil sendo responsabilidade do dono do lote, o que torna o ato de caminhar algo privado no Brasil;
* “Em consequência disso, toda a engenharia viária foi desenvolvida com atenção exclusiva à pista de rolamento dos veículos.”
* Autor faz uma crítica ao fato de que as calçadas não são mapeadas por nenhuma prefeitura no Brasil, porém, há mapas detalhados para os veículos;
* A maioria das calçadas são ruins para os pedestres;
* Existem muitos obstáculos nas calçadas, como por exemplo, desníveis, degraus, rampas etc;
* Espaço urbano voltado para os automóveis e, consequentemente, para as classes mais abastadas;
* “Sob o ponto de vista dos grupos sociais, o impacto das políticas privilegiou claramente os estratos de renda média e alta, que corresponderam a uma minoria entre os brasileiros. A construção do espaço do automóvel foi, na realidade, a construção do espaço das classes médias, que utilizaram o carro de forma crescente para garantir sua reprodução social e econômica. Tal uso foi permanentemente incentivado pelos formuladores e operadores de políticas públicas – eles próprios, em sua maioria, pertencentes a camadas de renda mais alta.”
* Sobre a construção e manutenção das calçadas serem de responsabilidade do dono do lote: “Sob o ponto de vista dos grupos sociais, o impacto das políticas privilegiou claramente os estratos de renda média e alta, que corresponderam a uma minoria entre os brasileiros. A construção do espaço do automóvel foi, na realidade, a construção do espaço das classes médias, que utilizaram o carro de forma crescente para garantir sua reprodução social e econômica. Tal uso foi permanentemente incentivado pelos formuladores e operadores de políticas públicas – eles próprios, em sua maioria, pertencentes a camadas de renda mais alta”
* Conceito de redes de caminhada. Eleva o conceito de andar a pé, que não se trata somente de decisões envolvendo semáforos;
* É necessário avaliar as calçadas;
* “Nas decisões sobre a construção da infraestrutura de circulação nas cidades e na engenharia de tráfego brasileira, as calçadas e o pedestre sempre estiveram ausentes. Não há cidades no Brasil com um mapa das suas calçadas, ao passo que a maioria tem um mapa das ruas dedicadas aos veículos.”

**CAPÍTULO 13: Urbanismo caminhável: Experiências da circulação**

**de pedestres na cidade**

**Autor: Karina Hae Eun Huh**

* Tratar dos elementos fundamentais da mobilidade a pé – o quão caminhável poderia ser o espaço urbano através das facilidades ou das dificuldades que as pessoas enfrentam enquanto se deslocam no espaço público.
* Caminhabilidade - conceitos:
  + Speck: “caminhabilidade é, ao mesmo tempo, um meio e um fim, e também uma medida”;
  + Bradshaw: “ uma forma de motivar as pessoas a restabelecerem suas ligações com as ruas dos bairros, reconstruindo, assim, o espaço físico e social comum”;
  + Instituto Mobilidade Verde: “uma investigação sobre por que as pessoas caminham ou deixam de caminhar em determinados lugares da cidade, tendo como desafio a interpretação de dados objetivos e subjetivos, tais como percepção de segurança, sensações, ou o que uma pessoa gosta ou não durante seu percurso”.
* “Urbanismo caminhável”: conceito para definir as cidades que aplicam conceitos de caminhabilidade para melhorar a circulação de pedestres.
  + Universidade George Washington, nos Estados Unidos, utilizou o termo designando um tipo de planejamento urbano que valoriza os espaços caminháveis de uma cidade a curta distância entre moradia, trabalho, educação, saúde e lazer e caracterizados pela alta densidade habitacional, usos mistos interligados por áreas de lazer, convivência e acessível por múltiplos sistemas de transportes coletivos e não motorizados. Estes seriam os fatores responsáveis pelo maior desenvolvimento local, proporcionando melhor qualidade de vida dos habitantes.
* Aplicação experimental de “caminhabilidade” - Jundiaí, SP.
  + Objetivo: Testar formas mais colaborativas de participação social de coleta de dados para nortear o planejamento urbano da cidade com prioridade para a mobilidade a pé. Buscando , assim, efetivar um planejamento urbano na escala das pessoas.
  + O estudo também contempla uma abordagem mais humanística, voltada para entender como a prática social e a alteração ou manutenção da infraestrutura para o pedestre poderiam resgatar os significados do sentimento de pertencimento, familiaridade, segurança e como estes elementos contribuíam para criação da identidade das pessoas, impactando na sua decisão de caminhar, ou não.
  + Região delimitada pela Secretaria de Planejamento da Cidade de Jundiaí: centro.
  + Participantes: o IMV, em parceria com a Zoom Arquitetura e com a arquiteta e urbanista Thaisa Froes, sob a coordenação da Secretaria de Planejamento e Meio Ambiente de Jundiaí e participação de diversas pastas, como Secretaria de Obras, Secretaria de Serviços Públicos e Secretaria de Transportes.
  + Utilização de contêiner adaptado como laboratório de planejamento de caminhabilidade para interação com os cidadãos.
  + Realização de levantamentos de uso do solo, segurança, mobilidade urbana, estudos topográficos, conforto térmico, ruídos e carregamentos das vias.
  + Workshops para os cidadãos - objetivo: promover a reflexão sobre o direito à cidade, a noção de espaço público, debates, aulas públicas, mapeamentos, cartografias afetivas, derivas, sensibilização espacial, mobiliário urbano, entre outras.
  + Aplicação de Walkscore: a pontuação sobre o quão caminhável é um lugar a partir da sua proximidade com os equipamentos sociais, educacionais, esportivos e de lazer e o quão acessível é a infraestrutura de transportes nesses locais.
  + Avaliação de percurso: Percursos avaliados pelos cidadãos; Percursos avaliados pelos técnicos; Avaliação do Walkscore (proximidade de equipamentos).
  + Índice de Caminhabilidade (soma das pontuações, técnica cidadã e do walkscore) trata da tentativa de adequar as pontuações obtidas durante os percursos. 
  + Mapas de potencialidades: criados a partir da tabela do Índice de Caminhabilidade, que mostra quais são os desafios para melhoria da infraestrutura para pedestres que determinada rua possui e quais seriam as potencialidades da via para o desenvolvimento de intervenções urbanas para quem caminha.
  + A pesquisa demonstrou que a rua não pode ser tratada nem planejada por um pensamento linear, racional, apenas com fórmulas estatísticas, soluções de prateleira baseadas num padrão internacional ou por um manual. A rua é mais do que uma conexão entre lugares: é o espaço público que permite conectar as pessoas com a cidade, os lugares com pessoas, e as pessoas com elas mesmas.
* Falta de calçadas → recorrente nas cidades brasileiras.
  + Motivo: as cidades, em geral, foram moldadas para circulação de veículos.
  + Crença: as cidades não são capazes de prosperar sem carro, mas não haverá cidadão numa cidade tomada pelo descontrole na circulação dos carros, pois pessoas continuarão morrendo atropeladas.
  + Para se ter uma ideia do tamanho do problema, a CET-SP publicou relatório em 2014, apontando que pedestres representam 45% de óbitos em acidentes nas ruas da cidade de São Paulo.
  + O pedestre está exposto pela falta de prioridade no trânsito, pela ausência de infraestrutura e pela velocidade incompatível dos automóveis nas vias públicas, implicando um alto número de acidentes fatais.
  + O relatório mostra, ainda, que 83% dos pedestres mortos estavam atravessando a rua; 10% estavam parados ou andando na pista; enquanto que 7% se encontravam na calçada.
* Falta de sinalização, praticamente inexistente → desde o acesso ao transporte público até para orientação das pessoas na rua.
  + Mais afetados: deficiente visuais.
  + Malha urbana e a topografia são elementos que dificultam a orientação.
* Caminhar por ruas completas: é necessário trabalhar no redesenho delas, procurando repensar o papel das calçadas e incluindo amenidades para os pedestres, como: jardins de chuva, projetos de traffic calming, mobiliário urbano, sinalização, arborização, redução generalizada da velocidade dos carros, diminuição do ruído, poluição, inclinação, permeabilidade, aumento da sensação de segurança dando prioridade ao pedestre no ciclo semafórico, sinalização da rua de forma horizontal e vertical, produção de boas fachadas, iluminação, passeio de pedestres em conformidades com nível de serviço, entre outras questões. Além da importância da familiaridade com o percurso, da sensação de segurança, dos mapas de afetividade, do número de pessoas circulando, do comércio local, da continuidade, da facilidade de orientação, dos bons acessos, da urbanidade etc.
* **Resumo Capítulo 7 – Como anda o movimento pela mobilidade a pé no Brasil: agentes, oportunidades e gargalos**
* Investimentos em infraestrutura para mobilidade a pé geram retorno para a sociedade, pois cidades paradas no trânsito geram mais poluentes, mudanças climáticas e desperdício de energia e recursos.
* Modelos urbanísticos da década de 30 até hoje limitam a possibilidade de mobilidade a pé, exemplo: plano urbanístico do engenheiro Francisco Prestes Maia, “Plano de avenidas para a cidade de São Paulo”.
* Cidades como Nova York, Paris e Londres têm implantado programas bem-sucedidos de renovação urbana, com destaque para a valorização dos modos ativos e o resgate dos espaços públicos.
* Coloca-se em pauta a questão do direto à cidade, a mobilidade a pé pode promover

engajamento nas comunidades e a vivência da cidade transforma o cidadão em um defensor do espaço público caminhável.

* As organizações cujo foco é o deslocamento a pé são relativamente mais jovens do que as demais
* Categorização sobre o foco de atuação das organizações em mobilidade a pé: Grupo 1- Organizações cujo foco principal é a mobilidade a pé; Grupo 2- Organizações cujo tema principal não é a mobilidade a pé, mas que têm ações relevantes voltadas para o tema; Grupo 3- Organizações sem foco no tema e sem ações exclusivas sobre ele, tratando a mobilidade a pé dentro de um contexto mais amplo.
* 27% das organizações se enquadram no Grupo 1, 28% no Grupo 2 e 43% no Grupo 3.
* Das 107 organizações mapeadas, 75 estão na região Sudeste (sendo 65 só no estado de São Paulo), 12 na região Sul, 8 na região Nordeste (em capitais); e a região Norte possui somente 2.
* No quesito da área de atuação das organizações mapeadas, a maioria (41%) do Grupo 1 e (57%) do Grupo 2 atua em políticas públicas, aquelas que não atuam diretamente com o tema têm como área principal arquitetura e urbanismo, outras áreas de atuação bastante citadas entre as organizações são as de saúde/qualidade de vida e educação.
* As principais dificuldades encontradas pelas organizações é a escassez de recursos para as ações e falta de apoio político.