



O PEDESTRE: SUAS PARTICULARIDADES FRENTE AOS CENTROS URBANOS

Gabriela Kusunoki GRIGOLI¹
Aline Sayuri Doi KITAYAMA²
Renan da Silva LEÃO³
Gabriela VICENTE⁴
Rodrigo Cezar CRIADO⁵

RESUMO: O ato de caminhar, quando não praticado para lazer, cada vez mais vem se tornando escasso. Em centros urbanos voltados para os meios de transporte automotores, andar como forma de locomoção tornou-se a exceção. Em contribuição a este cenário, os espaços públicos precários prejudicam ainda mais a mobilidade dos cidadãos. Por isso, o objetivo geral deste artigo é evidenciar como os pedestres se locomovem nos centros urbanos onde os planejamentos urbanísticos são voltados para os automóveis. Para alcançar o objetivo, foi utilizado as abordagens qualitativas e exploratória, bem como o uso de revisão bibliográfica. Ao analisar o conteúdo do estudo, pode-se entender as dificuldades que o pedestre enfrenta ao utilizar os espaços públicos para transitar em seu meio, usando como alternativa aos meios de transporte motorizados.

Palavras-chave: Pedestre. Transporte não motorizado. Planejamento urbano. Mobilidade Urbana.

1 INTRODUÇÃO

Falar sobre mobilidade urbana ainda é algo recente no Brasil, onde o termo antes utilizado como sinônimo de transporte, já demonstra maior amadurecimento e uma visão diferente, que busca ponderar sobre diversas variáveis que afetam a forma como o indivíduo se locomove nas cidades (KNEIB, 2012).

¹ Discente do 1º ano do curso de Arquitetura e Urbanismo do Centro Universitário Antônio Eufrásio de Toledo de Presidente Prudente. e-mail@..... Bolsista do Programa de Iniciação Científica.....

² Discente do 1º ano do curso de Arquitetura e Urbanismo do Centro Universitário Antônio Eufrásio de Toledo de Presidente Prudente. e-mail@..... Bolsista do Programa de Iniciação Científica.....

³ Discente do 1º ano do curso de Arquitetura e Urbanismo do Centro Universitário Antônio Eufrásio de Toledo de Presidente Prudente. e-mail@..... Bolsista do Programa de Iniciação Científica.....

⁴ Discente do 1º ano do curso de Arquitetura e Urbanismo do Centro Universitário Antônio Eufrásio de Toledo de Presidente Prudente. e-mail@..... Bolsista do Programa de Iniciação Científica.....

⁵ Docente do curso de Arquitetura e Urbanismo do Centro Universitário Antônio Eufrásio de Toledo de Presidente Prudente. Doutor em Geografia pela Universidade Estadual Paulista "Júlio de Mesquita Filho" e-mail@..... Orientador do trabalho.

Com o passar dos tempos os seres humanos foram modificando a forma como se locomovem e transitam no perímetro urbano, tornando o caminhar algo quase como uma exceção. Como se não fosse mais lógico realizar tal ato em prol da comodidade dos meios de locomoção motorizados, dando ênfase ao automóvel – advindo após a Revolução Industrial, que se tornou um dos atores principais na locomoção urbana através dos anos (BARROS, 2014). O que acabou gerando diversos problemas nas cidades contemporâneas, principalmente relacionados ao trânsito difícil das grandes cidades, onde os centros urbanos se moldam a escala motorizada (VASCONCELLOS, 2005).

Para Barros (2014), no começo do século XXI houve uma mudança nos questionamentos, onde antes o discurso priorizava a velocidade nas locomoções, tendo o foco nos automóveis e sua praticidade no deslocamento, começa a dar indícios de uma priorização na qualidade de vida e nos espaços públicos para atender a população e conseqüentemente, traz o pedestre para o foco da discussão.

Além disso, Gondim *et al.* (2001) mostra como a adequação das vias, para atender os automóveis, pode prejudicar os meios de locomoção não motorizados, lesando o trânsito de pedestres nas calçadas, que muitas vezes são encurtadas para que passe mais carros ou para abrigar mais vagas para os veículos, bem como há a retirada de árvores para a mesma finalidade. Este processo traz causas como: insegurança e trajetos mais longos aos transeuntes, gerando riscos e desconforto ao caminhar.

Em conformidade, Vasconcellos (2005) evidencia como o caminhar é importante para o cotidiano, pois mesmo que a locomoção tenha iniciado por meio de um automóvel, sempre haverá necessidade do caminhar como complemento no trajeto até seu objetivo final. Contribuindo, o ato de andar é importante para mobilidade urbana, no entanto há preconceito quando não associado ao lazer, sendo destinado apenas as pessoas de classes sociais inferiores que não detêm condições de adquirir um veículo próprio (BARROS, 2014).

Diante disso, a problemática deste estudo é: Como o pedestre vem ganhando notoriedade perante aos centros urbanos voltados para os automóveis? Para responder essa problemática, o objetivo geral deste artigo é evidenciar como os pedestres se locomovem nos centros urbanos onde os planejamentos urbanísticos são voltados para os automóveis. Com os objetivos específicos, pretende-se: identificar a importância do meio de locomoção não motorizado; compreender as

dificuldades que os cidadãos enfrentam no dia a dia para se deslocar e reconhecer os prejuízos urbanos causados pelos meios de transportes motorizados.

Para realização deste estudo houve apropriação de uma abordagem de pesquisa qualitativa, bem como sua forma de compreensão dos dados analisados, pois por meio desta perspectiva ocorre um melhor entendimento dos fenômenos que envolvem os seres humanos e as relações sociais que os permeiam. Através dela obtém uma forma de entender e captar diferentes caminhos para chegar num objetivo comum, dando um caráter flexível e subjetivo a pesquisa, e também contribui para explorar novos enfoques por intermédio da imaginação e criatividade do pesquisador (GODOY, 1995).

Ainda mais, para adquirir os dados para a realização do trabalho houve o emprego de pesquisa bibliográfica, visando entender e explicar o problema mediante a análises de materiais como artigos, livros, revistas, enciclopédias, dicionários, jornais, sites, CDs, anais de congressos etc. (BAILEY, 1982; BARROS; LEHFELD, 2007). Em conjunto do mesmo, sucedeu-se ao método de pesquisa exploratória para conhecer as variáveis de estudo e obter informações, sem influência das percepções particulares do pesquisador e predisposições infundadas que não refletem corretamente a realidade como ela é (PIOVESAN; TEMPORINI, 1995; QUEIRÓZ, 1992).

2 FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA

2.1 Pedestre

Por intermédio dos estudos de Tonon *et al.* (2018) pode-se constatar como durante os anos os planos urbanísticos das cidades foram se modificando, trazendo consigo mudanças voltadas a circulação dos automóveis, sendo assim aos pedestres foram disponibilizados ambientes com baixa qualidade espacial, por consequência.

Segundo Daros (2000), os pedestres são vistos como figurantes nos centros urbanos, sendo o ator principal os meios de transportes motorizados. Os espaços nas calçadas, quando os têm são disputados entre os indivíduos, que muitas vezes se “espremem” para caminhar e se transportar de um lado ao outro. Sem ao menos ter a mesma “voz” que uma buzina, o pedestre sofre calado e sem

representatividade, tendo em seu caminho a preocupação de caminhar nos espaços que restam e atentar-se aos trechos percorridos, saltando e desviando dos obstáculos que aparecem. Além do mais, os estudos de Lima *et al.* (1998) mostram como as classes sociais com poder aquisitivo superior têm maiores benefícios, quando se comparado as classes menos favorecidas.

2.2 Mobilidade

As cidades detêm o protagonismo em maximizar a troca de bens e serviços, cultura e conhecimento entre os cidadãos que à habitam, algo que só pode ocorrer graças a mobilidade que é disponibilizada as pessoas deste centro urbano. Por meio da locomobilidade entende-se as relações que os homens contêm com o espaço que habitam, com os objetos, os modais de transporte e os outros indivíduos (Ministério das Cidades, 2006a).

De acordo com Ribeiro (2014):

A ideia de mobilidade deve estar voltada para as pessoas e deve valorizar o espaço urbano como lugar de encontro, circulação, cruzamento de diferenças e, no caso de centros históricos, lugar de fruição do patrimônio. Ou seja, as áreas consagradas como patrimônio cultural devem se constituir em espaços onde é possível conhecer, usufruir e desfrutar do patrimônio cultural [...].

Conforme as ideias acima, há grande relação entre a população e o meio onde habitam e transitam, tal qual influenciam toda sua interatividade com o espaço, trazendo para a discussão a importância da mobilidade urbana para o indivíduo que utiliza os modais de transporte. Desta forma, o termo *mobilidade sustentável* começou a aparecer e ganhar força, evidenciando as mudanças necessárias nos planejamentos urbanos.

De acordo com Xavier (2007), a mobilidade sustentável busca priorizar os meios de transporte ecologicamente sustentáveis, democratizando o espaço urbano independente das suas limitações físicas, tendo soluções que buscam criar espaços voltados para circulação de todas pessoas. Ainda mais, Campos (2006) elucida como a mobilidade sustentável busca proporcionar, de forma eficiente, o uso dos bens e serviços por todos os indivíduos, sem que afetar negativamente a atual e as próximas gerações. Como também, acaba por desenvolver políticas públicas e campanhas para conscientização da população.

2.2.1 Micro mobilidade

Para Shaheen e Cohen (2019), micromobilidade se define como o meio de transporte de uso compartilhado com pouca capacidade, tendo como característica a flexibilidade e a facilidade do usuário em conseguir utilizar outro meio de transporte em seguida. Além disso, de acordo com Chang *et al.* (2019) micromobilidade pode ser empregue aos meios de transporte urbano acessíveis, que atuam em distancias entre 500 metros a 2 quilômetros aproximadamente, evitando caminhadas mais longas. Em outro estudo, Shaheen e Cohen (2016) utilizar não somente bicicletas ou patinetes, como também qualquer outro meio de transporte compartilhado integrado ao transporte público se torna mais atrativo e ganha influencia na escolha

Além do mais, Witzel (2018) ilustra em sua pesquisa um ponto importante, a micromobilidade torna-se necessária, pois muitas pessoas moram distantes dos seus empregos ou de meios de lazer, tendo que percorrer grandes distâncias para chegar em seu destino, logo, optam por utilizarem meios de locomoção particulares ao invés do transporte público coletivo.

2.2 Acessibilidade

De acordo com Aguiar (2010) mobilidade e acessibilidade são termos que estão intimamente interligados, porém apesar de muitas vezes serem confundidos, os termos são complementares, pois por meio do aumento de acessibilidade do lugar, há expectativa de aumentar as disposições de mobilidade que o espaço possui.

Assim, tratando-se de especificamente do modo a pé considerou-se neste trabalho que a *acessibilidade* está associada, dentre outros aspectos, às oportunidades disponibilizadas pelo espaço urbano. Por outro lado, a *mobilidade* está ligada a facilidade de um individuo se deslocar, mas esta condição depende do desempenho do espaço (*nível de acessibilidade*) e das características do próprio indivíduo (*capacidade de locomoção*) (AGUIAR, 2010, p. 2).

Em consonância, Melo (2005), para compreender o termo pedestre é preciso levar em consideração suas particularidades, como questões físicas, operacionais, institucionais e suas interrelações com o ambiente urbano e o meio

ambiente. Através deste entendimento e compreensão há a possibilidade de gerenciar melhor as políticas públicas que norteiam as concepções dos espaços destinados a população para lazer ou para se transportar.

Outrora, Melo mostra como facilmente pode se achar calçadas deterioradas, devido à falta de manutenção pública ou fiscalização, como também desníveis entre calçadas e construções que as invadem. Esses são os problemas principais que assombram os pedestres ao caminhar, principalmente aqueles com necessidades especiais que precisam de maior alcance, impondo obstáculos e dificuldades ao transitar, como pode ser observado nas imagens abaixo alguns exemplos vivenciados pelos pedestres nos centros urbanos.

Figura 1 – Buracos e altura livre < 2,10 m



Fonte: Adaptado de Tonon (2018)

Figura 2 - Mobiliário urbano no meio da calçada.



Fonte: Adaptado de Tonon (2018)

2.2 Desafios do pedestre

Enquanto isso, Xavier (2007) demonstra o outro lado do problema urbano, a segurança ou a falta dela nos ambientes públicos, onde muitas pessoas se refugiam em ambientes privados e controlado, afim de fugir da falta de segurança que ocorrem nas cidades. No entanto, este processo prejudica e traz mais insegurança para os espaços públicos, pois através deste processo esses ambientes se tornam mais vazios, por consequente mais perigosos, segundo a percepção dos cidadãos. Complementando, para Silva (2017) os locais públicos ficam propícios para uma maior criminalidade quando não existem opções de transitar com segurança neste meio, correndo o risco de serem abordados por criminosos, como também o risco de serem atropelados ao andar pelas vias, disputando espaço com os veículos.

Como afirma em seus estudos, Daros (2000) ilustra como os pedestres preferem correr o risco de serem atropelados do que andar nas calçadas e serem abordados repentinamente por assaltantes ou serem raptados. A falta de iluminação também é um fator culminante para a escolha do caminho escolhido, pois ao anoitecer, lugares desertos e escuros corroboram para fantasias geradas pelo medo da população transeunte.

CONCLUSÃO

Em forma do que foi exposto acima, há muito no que se desenvolver sobre o assunto. O pedestre, antes como protagonista, virou coadjuvante na expansão urbana para os automóveis particulares e o *status* que este veículo gera ao seu proprietário. Nos centros urbanos, quem mais sofre para se locomover são os pedestres e o seu caminhar, prejudicado pela priorização dos veículos automotores sobre os meios de locomoção. Calçadas irregulares e disformes, construções e comércios que invadem as calçadas, postes e os próprios veículos formam barreiras que dificultam a mobilidade das pessoas.

Outro fator é a falta de segurança nos ambientes públicos, que fazem com que as pessoas se lancem a sorte e transitem nas vias, em conjuntos dos veículos, fugindo assim de ambientes escuros ou que não apresentam tanta segurança, passando impressões a população de que tal espaço não seja confiável, sendo propício para crimes.

No entanto, com o passar dos tempos, vem havendo mudanças nos discursos e uma maior preocupação para com o pedestre, apesar de haver poucas

ações do Estado para melhoria. Mobilidade e acessibilidade, como também maior preocupação para com a micromobilidade trazem um novo cenário para o pedestre, tendo notoriedade em discussões sobre planejamento urbano e qualidade no caminhar pelo seu trajeto. Ações focadas na mobilidade das pessoas tendem a trazer muitos benefícios para os cidadãos, gerando maior segurança ao transitar pela cidade, desta forma, as pessoas conseguem usufruir melhor dos espaços públicos que são destinados ao trânsito de pedestres e ao lazer.

REFERÊNCIAS

- AGUIAR, F. O. **Acessibilidade relativa dos espaços urbanos para pedestres com restrições de mobilidade**. São Carlos, 2010.
- BAILEY, K. D. **Methods of social research**. 2. ed. New York: Free Press, 1982.
- BARROS, A. J. S.; LEHFELD, N. A. S. **Fundamentos de metodologia científica**. 3ª Ed. São Paulo: Prentice Hall, 2007.
- BARROS, A. P. B. G. **Diz-me como andas que te direi onde estás**: inserção do aspecto relacional na análise da mobilidade urbana para o pedestre. 2014. 372 f. Tese (Doutorado em Transportes) - Universidade de Brasília, Brasília, 2014.
- CAMPOS, V.B.G. Uma visão da mobilidade sustentável. **Revista dos Transportes Públicos**, v.2, p.99-106, 2006.
- CHANG, A.; GUAN, A.; OKUNIEFF, P.; HEGGEDAL, K.; BROWN, L.; SCHWEIGER, C.; O'REILLY, K. Multimodal and Accessible Travel Standards Assessment [Survey of Standards and Emerging Standards White Paper]. United States. **Department of Transportation. Intelligent Transportation Systems Joint Program Office**, 2019.
- DAROS, E. J. O pedestre. **Associação Brasileira de Pedestres - ABRASPE**. São Paulo, 2000.
- GODOY, A. S. Introdução à pesquisa qualitativa e suas possibilidades. **RAE - Revista de Administração de Empresas**, v. 35, n. 2, p. 57-63, 1995.
- GONDIM; M. F., AZEVEDO FILHO; M. A. N.; PORTO FILHO; W. (2001). **O transporte não motorizado na legislação urbana no Brasil**. 2001. 201 f. Dissertação (Mestrado em Transportes) - Universidade Federal do Rio de Janeiro – COPPE/UFRJ. Rio de Janeiro, 2001.
- KNEIB, E. C. Mobilidade urbana e qualidade de vida: do panorama geral ao caso de Goiânia. **Revista UFG**, v.14, n.12, p.71-78. 2012
- LIMA, R. S.; SILVA, A. N. R.; FAGUNDES, R. W. Acessibilidade e evolução em cidades médias brasileiras. In: XII CONGRESSO DE PESQUISA E ENSINO EM TRANSPORTES, ANPET, 1998, Fortaleza, Artigos Científicos, v. 1, p. 3-13.

MELO, F. B. **Proposição de medidas favorecedoras à acessibilidade e mobilidade de pedestres em áreas urbanas**. Estudo de caso: o centro de Fortaleza. 2005. 173 f. Dissertação (Mestrado em Engenharia de Transportes) - Universidade Federal do Ceará, Fortaleza, 2005.

MINISTÉRIO DAS CIDADES (2006a). Curso Gestão Integrada da Mobilidade Urbana. Módulo II: Cidade, Cidadão e Mobilidade Urbana Sustentável. Ministério das Cidades, Programa Nacional de Capacitação das Cidades, Brasília, março, 2006.

PIOVESAN, A.; TEMPORINI, E. R. Pesquisa exploratória: procedimento metodológico para o estudo de fatores humanos no campo da saúde pública. **Revista de Saúde Pública**, v.29, n.4, p.318-325. 1995.

QUEIRÓZ, M. I. de P. **O pesquisador, o problema da pesquisa, a escolha de técnicas: algumas reflexões**. In: Lang, A.B.S.G., org. Reflexões sobre a pesquisa sociológica. São Paulo, Centro de Estudos Rurais e Urbanos, 1992. p. 13-29. (Coleção Textos; 2a série, 3).

SHAHEEN, S.; CHAN, N. Mobility and the sharing economy: Potential to facilitate the first-and lastmile public transit connections. **Built Environment**, v. 42, n.4, p. 573-588, 2016.

SHAHEEN, S.; COHEN, A. **Shared Micromobility Policy Toolkit: Docked and Dockless Bike and Scooter Sharing**. 2019.

SILVA, S. L. N. D. Mobilidade Urbana: os desafios dos pedestres nas vias da cidade de Araguaína/TO-2016, 2017.

TONON, B. F. et al. Avaliação da Qualidade Espacial para o Pedestre em Área Central de Cidade de Médio Porte. Curitiba: UFPR, 2018

VASCONCELOS, E. A. **O que é trânsito**. 3. ed. São Paulo: Brasiliense. Coleção Primeiros Passos, n. 162, 1998.

WITZEL, S. How micro mobility solves multiple problems in congested cities. Skedgo, 2018

XAVIER, D. O caminho do pedestre: Uma análise dos passeios públicos na Cidade de São Paulo. **Revista Belas Artes**, São Paulo, ano 6, n.16, 2014.