



UNIVERSIDADE FEDERAL DE ALAGOAS – UFAL  
FACULDADE DE ARQUITETURA E URBANISMO – FAU  
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM ARQUITETURA E URBANISMO  
DINÂMICAS DO ESPAÇO HABITADO – DEHA

ANA LUIZA CAVALCANTI MENDONÇA

**CAMINHAR COMO MOBILIDADE URBANA:**  
POLÍTICAS, PRÁTICAS E DINÂMICAS URBANAS EM MACEIÓ, ALAGOAS

MACEIÓ  
2021

ANA LUIZA CAVALCANTI MENDONÇA

**CAMINHAR COMO MOBILIDADE URBANA:  
POLÍTICAS, PRÁTICAS E DINÂMICAS URBANAS EM MACEIÓ, ALAGOAS**

Dissertação de Mestrado apresentada ao Programa de Pós- Graduação em Arquitetura e Urbanismo – Dinâmicas do Espaço Habitado, da Universidade Federal de Alagoas, como requisito para obtenção do título de Mestre.

Área de concentração: Arquitetura e Urbanismo.

Orientadora: Prof<sup>a</sup>. Dra. Débora de Barros Cavalcanti Fonseca.

MACEIÓ  
2021

**Catálogo na Fonte**  
**Universidade Federal de Alagoas**  
**Biblioteca Central**  
**Divisão de Tratamento Técnico**

Bibliotecário: Marcelino de Carvalho Freitas Neto – CRB-4 – 1767

M539c Mendonça, Ana Luiza Cavalcanti.

Caminhar como mobilidade urbana : políticas, práticas e dinâmicas urbanas em Maceió, Alagoas / Ana Luiza Cavalcanti Mendonça. – 2021.  
200 f. : il. color.

Orientadora: Débora de Barros Cavalcanti Fonseca.

Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Universidade Federal de Alagoas. Faculdade de Arquitetura e Urbanismo. Maceió, 2021.

Bibliografia: f. 162-171.

1. Mobilidade urbana - Maceió (AL). 2. Pedestres. 3. Espaços públicos. 4. Ruas. 5. Movimento dos Trabalhadores Sem Teto (Brasil). Ocupação Dandara. I. Título.

CDU: 712.036:72(813.5)

UNIVERSIDADE FEDERAL DE ALAGOAS – UFAL  
FACULDADE DE ARQUITETURA E URBANISMO – FAU  
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM ARQUITETURA E URBANISMO DINÂMICAS  
DO ESPAÇO HABITADO – DEHA

ANA LUIZA CAVALCANTI MENDONÇA


Dissertação de Mestrado apresentada ao Programa de Pós- Graduação em Arquitetura e Urbanismo – Dinâmicas do Espaço Habitado, da Universidade Federal de Alagoas, como requisito para obtenção do título de Mestre em Arquitetura e Urbanismo.

Aprovada em: 01 / 10 / 2021.

---

Profa. Dra. Débora de Barros Cavalcanti Fonseca (Orientadora)  
Faculdade de Arquitetura e Urbanismo (FAU) - UFAL  
**Orientadora**

**Banca Examinadora:**

Documento assinado digitalmente  
 Morgana Maria Pitta Duarte Cavalcante  
Data: 19/10/2021 13:53:57-0300  
Verifique em <https://verificador.itl.br>

---

Profa. Dra. Morgana Maria Pitta Duarte Cavalcante  
Faculdade de Arquitetura e Urbanismo (FAU) - UFAL

---

Profa. Dra. Jessica Helena de Lima  
Centro de Tecnologia (CTEC) - UFAL

---

Profa. Dra. Helena Mendonça Faria  
Universidade Federal de Itajubá - UNIFEI

## AGRADECIMENTOS

Primeiramente, agradeço ao universo pela força e energia que me surgiram diante de todas as adversidades, para que eu pudesse iniciar no programa de mestrado apenas uma semana após o falecimento de minha mãe, com quem convivia até então.

Agradeço também pela existência, pelas oportunidades de viver, pelas portas abertas por onde pude entrar, pelos caminhos por onde pude andar, por ter me guiado e me deixar guiar pelos caminhos que me trouxeram até aqui, pelas dificuldades e momentos de paz, pelas sombras e luzes, pelas dúvidas e resoluções, por todos os mestres que passaram por minha vida.

Agradeço pela orientação inclusiva, democrática e compassiva da professora Débora Cavalcanti, como também pelas presenças amigas com quem pude compartilhar e discutir o processo do mestrado ao longo do caminho, principalmente Larissa e Carol.

Agradeço a todos que me acalentaram quando precisei de colo, ao meu namorado Mário, sempre atencioso e compreensivo, à minha psicóloga Valéria Elias, que contribuiu imensamente nesse processo, aos meus amigos e alunos que sempre estiveram na “torcida” para eu finalizar essa etapa, e à minha família, que sempre esteve presente no meu caminhar.

Agradeço também ao universo pela presença cotidiana de dois seres lindos, e com certeza mais evoluídos que nós seres humanos, que compartilham comigo o lar e que são minha maior companhia dia e noite, principalmente no intenso período de pandemia e trabalho em casa. Elas são Bijou Marie, a gatinha branca de olhos azuis que chegou como um presente de consolo logo após a partida da minha mãe, e Docinho, que meses depois me conquistou no bloco de geografia da UFAL durante a pausa da aula de geoestatística.

## RESUMO

Ao longo do século XX, a industrialização e a urbanização das cidades brasileiras trouxeram novas formas de habitar, trabalhar, circular pela cidade, que se enraizaram no modo de vida da sociedade. Os meios de transporte evoluíram com as tecnologias, trazendo conforto e praticidade para as pessoas, mas também consequências negativas, dentre elas a poluição e o alto consumo de recursos naturais. Caminhar na cidade, ato outrora vital e cotidiano, passou a ser negligenciado ou pouco abordado nos planos de mobilidade urbana. Diante desse cenário, atores urbanos em cidades do mundo têm buscado transformar esse paradigma, retomando o pedestrianismo e assim ocasionando mais apropriação e fruição do espaço urbano pelo pedestre, como acontece nos casos de Copenhague, Melbourne e Medellín, apresentados na pesquisa. A presente dissertação intenta debater a questão do pedestre na cidade do ponto de vista histórico, teórico e prático ao redor do mundo; no contexto brasileiro, abordando também outras formas de locomoção; e finalmente, através do estudo da cidade de Maceió. Os passos metodológicos são plurais: primeiramente, a revisão bibliográfica acerca da mobilidade urbana, com foco no pedestre, através de livros, artigos, notícias, dados e documentos oficiais; a elaboração e aplicação de um questionário *online* na cidade de Maceió, com o objetivo de obter informações sobre a relação da população com a cidade no que diz respeito à mobilidade urbana e em especial ao caminhar, e por último foram feitas entrevistas com moradores da Ocupação Dandara, do MTST, que tem uma relação consolidada com o Grupo de Pesquisa NEST/LABiboca do qual a autora e orientadora do presente trabalho fazem parte, e com o intuito de abranger também na pesquisa uma população de baixa renda. Como conclusões, pode-se afirmar que o modo a pé continua bastante adotado mesmo no contexto de uma cidade feita principalmente para os motorizados, e que cada pessoa, em seu contexto espacial, social e econômico, vivencia a cidade de modo diferente. Em relação às políticas públicas, observa-se que o Brasil conta com uma legislação abrangente e com boas propostas para promover o caminhar. No entanto, na prática não há amplas iniciativas que promovam esse modo, havendo apenas intervenções pontuais. Por fim, acredita-se que o presente trabalho traz uma reflexão ainda pouco realizada em Maceió, mas essencial para que se possa trilhar um caminho em direção a cidades mais vivas, humanas e com mais pessoas caminhando pelos espaços públicos.

Palavras-chave: mobilidade urbana; pedestre; espaço público; rua; Maceió; Ocupação Dandara.

## ABSTRACT

Throughout the 20th century, industrialization and urbanization of Brazilian cities brought new ways of inhabiting, working, and circulating across the city that have become ingrained in society's way of life. The methods of transportation evolved with technology, bringing comfort and practicality to people, but have also brought negative consequences, among them pollution and high natural resources consumption. Walking around the city, an act once vital and ordinary, became neglected and not considered in urban mobility planning. In view of this, urban actors in cities across the world have researched ways of transforming this paradigm, returning pedestrianism, and so causing more appropriation and fruition of urban spaces by pedestrians, like in the cases of Copenhagen, Melbourne and Medellín, presented in the research. As such, this dissertation intends to debate the pedestrian question in the city from the historic, theoretical, and practical point of view around the world; in the Brazilian context, approaching as well other forms of locomotion; and finally, through study of the city of Maceió. The methodological steps are many: the bibliographic review on urban mobility, with focus on the pedestrian, through the use of books, articles, news and official documents and data; the elaboration and application of an online questionnaire in the city of Maceió, with objective to obtain information about the population's relationship to the city, as it pertains to urban mobility, specially walking; and interviews that were made with residents of MTST's Dandara Occupation, that has a consolidated relationship with the Nest/LABiboca Research Group of which the author and supervisor of this work are part, so it can also be included in the research the perspective of low-income populations. As conclusions, it can be said that moving by foot is still very much adopted even in context of a city made for motorized vehicles, and that each person, in their spatial, social, and economic context, experiences the city in a different way. As to public policy, it was observed that Brazil has a broad legislation with good propositions to promote walking. Nonetheless, in practice there aren't wide initiatives that promote this way of moving about, except for punctual interventions. Finally, it is believed that this work brings a reflection little realized in Maceió, but essential so that a path can be taken towards a city more alive, more human and with more people walking throughout public spaces.

Keywords: urban mobility; pedestrian; public space; street; Maceió; Dandara Occupation.

## LISTA DE FIGURAS

Figura 1 - Ana Luiza ciclista e a pausa para observar a paisagem.....	14
Figura 2 - Jaraguá durante a Bienal do Livro de 2019. ....	15
Figura 3 - Localização de Maceió em Alagoas e no Brasil.....	20
Figura 4 - Procedimentos metodológicos. ....	22
Figura 5 - Obra “os retirantes”, de Cândido Portinari. ....	26
Figura 6 - Ruínas da cidade e representação de como seria a cidade de Ur. ....	27
Figura 7 - Burgo na Idade Média. ....	28
Figura 8 - Chaminés, transportes, pontes, fumaça e poluição nas cidades industriais do século XIX.....	30
Figura 9 - Capacidade de transporte e emissão de carbono por modo. ....	37
Figura 10: Vida urbana em cidades da Europa: Parque linear às margens do Canal Saint Martin em Paris, França (A); Rua compartilhada em Grenoble, França (B); Trafalgar Square em Londres, Inglaterra (C); Evento de dança na rua, Bolonha, Itália (D), Ruas medievais de Estrasburgo, França (E), Las Ramblas em Barcelona, Espanha (F).....	40
Figura 11 - Ilustração do Five Finger Plan de 1947 e mapa da cidade atualmente. ....	44
Figura 12 - Rua Strøget em 1960 e em 2016. ....	46
Figura 13 - Dados do Projeto implementado em Copenhague na Rua Strøget.....	46
Figura 14 - Veículos e bicicletas que acessam o centro de Copenhague a cada dia. ....	47
Figura 15 - Becos de Melbourne antes (à esquerda) e após as transformações urbanas.....	49
Figura 16 - Favela urbanizada com escadas rolantes cobertas e metrô elevado em Medellín. ....	51
Figura 17 - Rua Hamilton, Felixstowe. ....	55
Figura 18 - Pesquisa de Appleyard que compara ruas com diferentes intensidades de tráfego. ....	55
Figura 19 - Rua Joel Carlos Borges, São Paulo. Nova Rua Completa em Curitiba.....	56
Figura 20 - O que é uma rua completa? .....	57
Figura 21 - Larguras de faixas de acordo com tipos de rua. ....	58
Figura 22 - Bordeaux, França (2008 e 2012). Cidade do México, México (2009 e 2014).....	62
Figura 23 - Antes e depois de uma ação de urbanismo tático em Nova Iorque, EUA. ....	63
Figura 24 - Pessoas sentadas na 345 Park Avenue em Nova York. ....	63
Figura 25 - A Cidade de 15 Minutos.....	66
Figura 26 - Estratégias utilizadas para promover o pedestre nas cidades. ....	68
Figura 27 - Protestos contra o aumento das tarifas de transporte público em 2014.....	77
Figura 28 - Evolução da malha cicloviária de São Paulo.....	80
Figura 29 - Comparativos em São Paulo (A e B), Recife (C) e Rio de Janeiro (D). ....	84
Figura 30 - Muros altos em Recife (PE). ....	86
Figura 31 - Mapa de Maceió com divisão de bairros.....	90
Figura 32 - Bairros de Maceió. ....	91
Figura 33 - Temperatura média horária em Maceió. ....	92
Figura 34 - Mapa de distribuição de renda de Maceió. ....	93
Figura 35 - Mapa das primeiras estradas estruturantes de Maceió.....	95
Figura 36 - Bonde a tração animal em frente ao Cemitério São José, no Trapiche da Barra. ....	96



Figura 37 - Linhas de bonde e linha férrea no fim do século XIX.....	97
Figura 38 - Percentual do salário mínimo gasto em transporte público entre 1999 e 2020..	100
Figura 39 - Transporte por ônibus durante a pandemia.....	100
Figura 40 - Deslocamentos de bicicleta na Via Expressa (esquerda) e minha bicicleta no Jaraguá, durante passeio (direita).....	102
Figura 41 - Comunidade de Maceió após o projeto Vida Nova nas Grotas. (A); Orla de Pajuçara (B); Rua Dr. Lessa de Azevedo após requalificação em 2019 (C); Lazer na Praça Centenário (D). Parque infantil sustentável na orla marítima (E), Praça jornalista Genésio de Carvalho, Gruta de Lourdes (F), Praça da Faculdade, Prado (G), Parque Sustentável no Corredor Vera Arruda, Jatiúca (H).....	110
Figura 42 - Projeto de Requalificação do Centro. ....	111
Figura 43 - Calçadas de Maceió, parte 1. ....	114
Figura 44 - Calçadas de Maceió, parte 2. ....	115
Figura 45 - Infográfico de relatos de mulheres entrevistadas por Júlia Lyra. ....	117
Figura 46 - Mapa de Maceió com destaque das orlas lagunar e marítima (A); Orla da Ponta Verde (B); Orla do Trapiche da Barra (C); Orla do Pontal da Barra (D). Orla lagunar (E). ...	119
Figura 47 - Conjunto Jarbas Oiticica, Rio Largo. ....	121
Figura 48 - Mapa da distribuição de entrevistados por bairro.....	125
Figura 49 - Infográfico de palavras-chave a pé e de carro.....	127
Figura 50 - Ocupação Dandara. À esquerda: o pátio e barraco "geral" durante evento. À direita ruas e barracos.....	142
Figura 51 - O bairro Benedito Bentes e a localização da Ocupação Dandara na área rural de Maceió.....	143
Figura 52 - Autora e entrevistados nos dois dias de entrevistas.....	144
Figura 53 - Falas sobre a mobilidade a pé.....	147
Figura 54 - Avenida Cachoeira do Meirim.....	148
Figura 55 - Infográfico de falas sobre o ônibus, a bicicleta e o carro.....	149
Figura 56 - Principais problemas por modo.....	151
Figura 57 - O que poderia melhorar em relação à mobilidade urbana? .....	152

## LISTA DE TABELAS

Tabela 1 - Urbanização no Brasil de 1940 a 2010.....	75
Tabela 2 - Evolução das viagens por modo.....	81
Tabela 3 - Rendimento nominal médio mensal das pessoas de 10 anos ou mais por bairros de Maceió. ....	94
Tabela 4 - Quantidade de entrevistados por bairro. ....	125
Tabela 5 – Bairros de origem dos entrevistados.....	144
Tabela 6 - Comparativos das menções aos modos mais usados pelos entrevistados online e pelas pessoas da Ocupação Dandara.....	154

## LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1 - Frota de automóveis, motocicletas e ônibus no Brasil (2000, 2010 e 2020). .....	78
Gráfico 2 - Inflação de diferentes modos de 2002 a 2013.....	79
Gráfico 3 - Frota de automóveis, motocicletas e ônibus em Maceió de 1970 a 2020.....	98
Gráfico 4 - Passageiros transportados por todas as empresas de 2008 a 2019 em Maceió. .....	101
Gráfico 5 - Idade dos respondentes. ....	126
Gráfico 6 - Modos mais utilizados pelos entrevistados antes da quarentena.....	130
Gráfico 7 - Modos mais utilizados no período de quarentena (jun. 2020).....	131
Gráfico 8 - Quantos dias as pessoas andavam a pé antes da quarentena. ....	132
Gráfico 9 - Quantos dias as pessoas passaram a andar a pé durante a quarentena. ....	132
Gráfico 10 - Motivos para a baixa frequência em caminhar na cidade.....	133
Gráfico 11 - Locais onde mais se andava a pé. ....	134
Gráfico 12 - Atividades antes da quarentena.....	135
Gráfico 13 - Atividades durante a quarentena. ....	136
Gráfico 14 - Respostas à pergunta sobre as melhorias que incentivariam o entrevistado a caminhar. ....	138
Gráfico 15 - Respostas à questão sobre se as pessoas adotariam mais os modos a pé, de bicicleta e de ônibus caso houvesse melhores condições .....	139
Gráfico 16 - Idade, sexo e trabalho dos entrevistados da Ocupação Dandara.....	145
Gráfico 17 - Modos mais utilizados pelos entrevistados da Ocupação Dandara.....	145
Gráfico 18 - Divisão modal dos entrevistados da Ocupação Dandara. ....	149

## LISTA DE QUADROS

Quadro 1 - Objetivos.....	21
Quadro 2 - Plano de Mobilidade para pedestres de Maceió. ....	108
Quadro 3 - Fragilidades e aspectos positivos das calçadas da Figura 43.....	115
Quadro 4 - Fragilidades e aspectos positivos das calçadas da Figura 44.....	116
Quadro 5 - Respostas individuais dos locais onde as pessoas mais andavam antes da quarentena. ....	134
Quadro 6 - Respostas individuais relativas à adoção preferencial dos modos a pé, de bicicleta e de ônibus caso houvesse melhores condições. ....	140

## SUMÁRIO

<b>CAMINHADAS PRELIMINARES OU “DE ONDE VEIO ESSE TEMA?”</b> .....	<b>11</b>
<b>1 INTRODUÇÃO</b> .....	<b>17</b>
<b>2 CAMINHAR É O PONTO DE PARTIDA</b> .....	<b>24</b>
2.1 O caminhar.....	24
2.2 O caminhar e a rua ao longo dos tempos .....	26
2.3 Razões para promover o caminhar .....	35
<b>3 NOVOS PANORAMAS, OUTRAS TENDÊNCIAS</b> .....	<b>42</b>
3.1 Rumo a mudanças e a redução do uso carro .....	42
3.2 Mudanças de paradigma: Copenhague, Melbourne, Medellín .....	44
3.3 Acupunturas, estudos urbanos e ideias para os espaços públicos .....	54
3.4 Uma síntese de cidades boas para pedestres .....	66
<b>4 CAMINHAR NO CONTEXTO BRASILEIRO</b> .....	<b>70</b>
4.1 Políticas públicas de mobilidade urbana com foco no pedestre.....	70
4.2 Panorama geral da mobilidade urbana no Brasil .....	74
4.3 O pedestre no Brasil .....	81
<b>5 MACEIÓ</b> .....	<b>89</b>
5.1 Informações gerais.....	89
5.2 Mobilidade urbana em Maceió .....	94
5.3 Planos e projetos de mobilidade urbana em Maceió.....	103
<b>6 CAMINHAR EM MACEIÓ</b> .....	<b>113</b>
6.1 Caminhar em Maceió: primeiras observações .....	113
6.2 Procedimentos metodológicos: escolha da área de pesquisa e dos métodos de obtenção de dados.....	121
6.3 O questionário <i>online</i> em Maceió.....	124
6.3.1 <i>Quem respondeu e perguntas iniciais</i> .....	124
6.3.2 <i>Comparativo da mobilidade antes e durante o isolamento social</i> .....	129
6.3.3 <i>O que melhorar para andarmos a pé?</i> .....	137
6.4. A Ocupação Dandara.....	141
6.4.1 <i>Quem foi entrevistado</i> .....	143
6.4.2 <i>Aqui caminhamos muito</i> .....	145
6.4.3 <i>O ônibus, a bicicleta e o desejo pelo carro</i> .....	148
6.4.4 <i>Queixas e sugestões</i> .....	151
6.5 Questionário <i>online</i> versus entrevistas na Ocupação Dandara.....	153

<b>7 CONCLUSÕES.....</b>	<b>156</b>
<b>8 REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....</b>	<b>162</b>
<b>9 APÊNDICES .....</b>	<b>172</b>
<b>10 ANEXOS.....</b>	<b>187</b>

# Caminhadas preliminares ou De onde veio esse tema?



## **CAMINHADAS PRELIMINARES OU “DE ONDE VEIO ESSE TEMA?”**

Depois de algumas caminhadas por essa dissertação, quis fazer uma apresentação sobre minhas próprias experiências ligadas ao caminhar e a outras formas de mobilidade nas cidades.

Primeiramente, lembro bem que quando criança e até durante a adolescência, tive a oportunidade de brincar nas ruas do bairro do Trapiche, na mesma rua em que meu pai ainda mora. Andava descalça, brincava correndo na pista e pelas calçadas e os carros não eram uma grande ameaça, havia poucos e espaçados no tempo. Vizinhos conversavam à porta, havia árvores nas calçadas de algumas casas, e ficávamos lá embaixo delas, eu e meus colegas, esperando a chuva passar, quando chovia. Não tínhamos medo de assalto, de atropelamento, de nada.

Acho que desde uns 12 anos já ia à escola sozinha a pé. Era bem perto, só uns quarteirões. Com 14 anos comecei a andar um pouco mais para longe. Lembro até do dia em que fui ao centro da cidade com minhas irmãs e voltei sozinha a pé por umas ruas “por dentro”, sem ser pela avenida principal, me perdi, depois me achei e cheguei em casa sã e salva. Também com essa idade comecei a estudar no CEFET, atual IFAL (Instituto Federal de Alagoas), para onde eu ia às vezes de carro, com meu pai, às vezes de ônibus e algumas vezes até andando, o que dava por volta de 3,2 km. Foi aí que comecei a me familiarizar com o transporte público da cidade. Como cantava no coral e fazia diversas atividades na escola, voltava para casa à noite alguns dias. Esperava no ponto de ônibus “esquisito” em frente à escola técnica, às vezes com medo, mas não era nada tão sério que me impedisse de fazer minhas atividades. Também havia dias em que esperava ônibus por muito tempo, como também pegava ônibus totalmente lotados, principalmente em dias de jogo de futebol no Estádio Rei Pelé, o maior estádio de futebol da cidade, no Trapiche da Barra.

Já em 2011 quando passei no vestibular e comecei a ir à universidade, as distâncias aumentaram. De casa, no Trapiche da Barra, até a UFAL havia 17 km a serem percorridos. A aula começava às 7h, eu passava por volta de 1h20 no ônibus então eu tentava ir para o ponto entre 5h30 e 5h40 e se perdesse o que geralmente passava naquele horário, chegaria atrasada e levaria falta. Os ônibus que fazem esse trajeto primeiramente dão uma extensa volta em bairros subjacentes, passando pela

favela Sururu de Capote, depois passam pelo centro da cidade, para depois pegar a longa Avenida Fernandes Lima e a Durval de Góes Monteiro até a UFAL. Não foram poucas as vezes em que precisei esperar o ônibus por mais de uma hora e depois passar mais de 1h em pé dentro dele abarrotada, com maquete, mapa enrolado no tubo, *notebook* na bolsa, marmitta para o almoço e a janta, pois ia ficar direto para as outras atividades que tinha até de noite. Ainda tinha os outros trajetos durante o dia. No primeiro ano de graduação eu fui bolsista da Pinacoteca Universitária, na Praça Sinimbu, no centro da cidade e então era um “malabarismo” conseguir sair da aula na UFAL, que terminava às 12h50 e estar na Pinacoteca às 14h. Às vezes pegava dois ônibus e precisava também caminhar quase 1km, quando descia do Pontal-UFAL ou do Trapiche-UFAL na Praça dos Martírios.

Por esses tempos eu tinha noção do quão era ruim nosso sistema de mobilidade, mas era um tanto conformada, achava normal que fosse assim mesmo e que o bom mesmo era ter um carro, como prega o pensamento comum. Foi então no terceiro ano de graduação, em 2013, que consegui uma bolsa para estudar na França. Eu já tinha ido à Europa anteriormente, mas de modo mais pontual. Já em 2013 tive a oportunidade de morar nesse país por 10 meses, no âmbito de um intercâmbio sanduíche em Grenoble (2013-2014), pelo Programa Ciências sem Fronteiras, financiado pela CAPES. Estudei no Instituto de Urbanismo de Grenoble (IUG), cursando disciplinas do mestrado intitulado “*M1 - Urbanisme, Habitat e Coopération Internationale*”. Estudar disciplinas que abordavam realidades urbanas em países de diferentes continentes trouxe-me novas visões e diversos questionamentos sobre o “fazer urbano” em terras brasileiras, sempre comparando as dinâmicas urbanas nos diferentes contextos.

Passei então a morar a 15 minutos a pé da universidade, que é totalmente integrada na malha urbana, ao contrário da UFAL. Grenoble é muito bem servida com linhas de *tramways*, ônibus, ciclofaixas, calçadas amplas e acessíveis. Em 2014, quando eu estava lá, a cidade ganhou o prêmio de acessibilidade “*Access city award*” 2014, sendo considerada a segunda cidade mais acessível da Europa.

Eu me sentia maravilhada com o transporte público de Grenoble, com painéis eletrônicos mostrando que hora os ônibus e tramways passariam, mapas sinalizando os trajetos de cada linha e era realmente muito fácil e rápido acessar qualquer ponto

da cidade. Também era tão bom poder andar pela cidade com boas calçadas, muitas árvores, que aliviavam o calor, além de embelezar e deixar o ar mais fresco.

Também pude conhecer outras cidades europeias que me fizeram ter mais paixão por caminhar, usar o transporte público, estar na rua, parar em uma praça, sentar na grama de um jardim, assistir apresentações de música, perambular só pra ver as pessoas e as arquiteturas... Tudo tão mais leve, mais tranquilo, numa escala menor, que fiquei até com a saúde e a fisionomia melhores e também emagreci pois caminhava mais... Percebi o que era ter qualidade de vida na cidade e como a falta de um bom sistema de transporte em Maceió dificultava essa questão para muitas pessoas.

Em meados de 2014 voltei a Maceió. Mais uma vez vivenciei as longas esperas e distâncias até a UFAL. Passei também a observar como a cidade tem poucas árvores, como as calçadas são irregulares. Tinha vontade de parar numa praça, mas medo de ser roubada (e já fui roubada três vezes em Maceió: uma vez andando no centro da cidade, uma vez na areia na Praia da Pajuçara e uma vez em um ponto de ônibus) ou então chegaria alguém pedindo ajuda, fruto da grande desigualdade social que reina em todo o país, e muito fortemente em Alagoas. Comecei a observar mais a falta de árvores e fico sempre olhando onde poderia haver algumas, pois há tantas calçadas inóspitas. Também percebi que uma boa parte das que existiam na rua onde morei na infância, e onde meu pai ainda mora, foram cortadas. Pelo que lembro, foram pelo menos oito ou nove árvores cortadas só nessa rua.

No Trabalho Final de Graduação (TFG), estudei um caminho de Maceió que surgiu em meados do século 18 e que teve um papel crucial no desenvolvimento da cidade, passando pelos bairros Trapiche da Barra, Prado, Centro e Jaraguá. Para fazer o trabalho, eu andei bastante por esse caminho e além do texto escrito, eu também produzi um jogo no qual é possível formar pares de fotos de “antes” e “depois” e associá-las a um mapa esquemático.

Tanto durante o período do intercâmbio, quanto na fase do TFG, como também durante viagens a cidades brasileiras e pesquisas no âmbito do Programa Institucional de Bolsas de Iniciação Científica (PIBIC), do qual eu fui bolsista do CNPq por três anos, tive a oportunidade de andar por diversas cidades e observar semelhanças e diferenças entre cidades brasileiras e estrangeiras.



Uma percepção que me marcou foi que em diversas cidades da Europa há pessoas de grupos sociais distintos andando pelas ruas e igualmente utilizando o transporte público, termo que aprendi em francês “*mixité sociale*”, mas que pouco vi ser utilizado por aqui. No caso de Maceió não é difícil perceber como a apropriação dos espaços públicos é tímida, como as pessoas têm uma forte sensação de insegurança (medo de assaltos), além da marcante segregação entre as classes sociais. Isso faz com que, na minha percepção, as pessoas que podem se locomover através do carro deem preferência a ele, restando o transporte público, a bicicleta e a pé para os que não possuem outra opção.

Ainda sobre minha mobilidade em Maceió, no fim da graduação, em 2017 consegui comprar um carro. Já tinha a carteira de habilitação desde os 19 anos, mas nunca tive prática pois não tinha carro. Nessa época me senti livre. Não precisava mais esperar em pontos de ônibus! Não me sentia mais tão insegura e podia acessar locais mais distantes sem demorar tanto para chegar. Por outro lado, passei a conhecer a responsabilidade de ser motorista e vi o quão desagradável era ficar presa no trânsito. Também tinha o peso na consciência de estar poluindo o meio ambiente, isso martelava na minha cabeça, além da questão do custo alto para mantê-lo.

Quase um ano depois, fiz uma viagem de longa distância e dois dias depois que cheguei em Maceió, ainda muito cansada e com *jet lag*, cochilei ao volante, bati com esse carro e ele teve perda total. Por sorte eu não tive nenhuma lesão e o carro tinha seguro. Depois disso não comprei outro, mas sim uma bicicleta, que comecei a usar tanto para ir trabalhar, quanto para passear (Figura 1), mas logo depois desisti de usá-la para trabalhar pois se fosse de manhã ou à tarde, sentia muito calor e chegava suada, e se fosse à noite tinha medo, pois voltaria já um pouco tarde.

Figura 1 - Ana Luiza ciclista e a pausa para observar a paisagem.



Fonte: Autora, 2021 e 2019.

Além disso também tem a insegurança viária pois, como há poucas ciclovias, é necessário compartilhar o espaço com os carros em certos trechos da cidade. Assim, voltei aos ônibus, às caronas, às lotações (carros particulares que fazem os trajetos sem regulamentação), adotei o *uber*, que passou a ser bastante ofertado na cidade e passei a pegar o carro do meu pai quando disponível, além de sempre caminhar entre as casas de alguns de meus alunos de francês e para pegar transportes.

Assim, foi depois de algumas dessas experiências que decidi meu tema de dissertação. Decidi focar na mobilidade a pé porque fui percebendo o quão vital e importante é essa forma de se locomover. Percebi que gosto muito de cidades vivas com pessoas nas ruas e gostaria de observar mais de perto o que faz uma cidade assim. Com minha mente comparativa, vivenciando e escutando os comentários de pessoas que andam pela cidade, percebi que há ótimos lugares para caminhar, mas também há muitas questões que podem ser melhoradas e que o ato de caminhar é vital para uns, enquanto para outros é mais um lazer.

Também já vivenciei Maceió com o povo na rua, já participei de protestos, passeatas, participei de festas de rua religiosas e carnavais, feiras, *shows*, e vi que o nosso povo gosta de estar na rua, basta um pretexto, como aconteceu durante a Bienal do Livro no final de 2019 (Figura 2), um evento que convidou e atraiu as pessoas da cidade para desfrutar as ruas do bairro histórico de Jaraguá. Foi realmente algo bonito de se ver, havia gente de todas as idades na rua, estava tudo colorido e vivo, e foi um dos últimos eventos na cidade em que pudemos “aglomerar” antes da pandemia de covid-19 e do consequente isolamento adotado para conter o vírus.

Figura 2 - Jaraguá durante a Bienal do Livro de 2019.



Fonte: Autora, 2019.

Finalmente, diante de tudo o que foi exposto, parti da percepção de que Maceió é uma cidade desfavorável aos pedestres em diversos aspectos, como segurança pública, calçadas, falta de atratividade e de arborização, transporte público deficiente, entre outras questões. Assim, gostaria de saber o que outras pessoas pensam a respeito da mobilidade a pé em Maceió, observar diferentes vivências e contextos, para além da minha própria experiência.

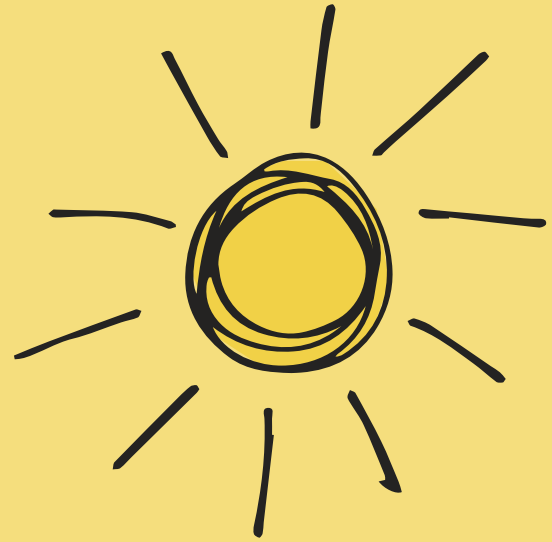
## SOBRE DISSERTAR DURANTE A PANDEMIA DE COVID-19

Minha entrada no mestrado aconteceu em abril de 2019, de modo que, felizmente, pude cumprir as disciplinas do programa presencialmente, vivenciar o meio acadêmico, debater ao vivo com os colegas, fazer viagens de campo no âmbito das disciplinas, o que me deu um bom repertório para a preparação da dissertação. Já no segundo ano do mestrado, quando se intensificaria a escrita e a realização das entrevistas, começou a pandemia de Covid-19, em meados de março de 2020.

A partir de então a vida de todos mudou, surgiram novas rotinas, incertezas, inseguranças em relação ao vírus, ao trabalho, medo de que familiares próximos e nós mesmos contraíssemos o vírus. Esse contexto perdura há mais de um ano e tudo continua oscilando, sem muitas certezas em relação ao futuro.

Reconheço que essa nova dinâmica interferiu nos meus planos em relação às entrevistas e caminhadas que eu gostaria de fazer, me desmotivou em diversos momentos. A depressão, anterior mesmo ao mestrado veio e voltou e os remédios para me acalmar e me equilibrar foram necessários em diferentes momentos. Além do contexto pandêmico, houve também a perda da minha mãe, que faleceu uma semana antes do início das aulas do mestrado, em 2019, um ano antes do início da pandemia, e esse acontecimento continua muito forte na minha caminhada.

Certamente várias dificuldades também acontecem na vida de outros colegas do meio acadêmico e de todas as áreas da sociedade, e tenho a certeza de que estamos fazendo o que é possível dentro dos nossos limites pessoais. Por fim, desejo que superemos essa fase tão difícil vivida no Brasil e no mundo.



# 1 INTRODUÇÃO



## 1 INTRODUÇÃO

Refletir sobre cidades é refletir sobre história, cultura, economia, política, geografia, clima, dinâmicas urbanas, e acima de tudo, pessoas, que são os agentes e criadores do espaço urbano, sem os quais nenhuma cidade existiria. Dentre os vários fenômenos urbanos que existem, o presente trabalho concentra-se principalmente em um que molda e transforma as cidades constantemente: a mobilidade urbana.

Mover-se é um ato necessário e cotidiano para o ser humano, pois precisamos agir no mundo para garantirmos nossa existência. Deslocar-se nos espaços é então imprescindível, pois desde sempre o ser humano precisou explorar novos lugares para encontrar o que precisava para sobreviver. Hoje, em nossas grandes cidades, deslocar-se é um ato cotidiano necessário para a maioria da população que precisa acessar diferentes locais da cidade.

Há também aqueles que podem trabalhar, estudar, entre outras atividades, exclusivamente em casa, e solicitar serviços de entrega para praticamente tudo o que necessitam, como tem sido possível constatar no período da pandemia de Covid-19, com seus diversos Protocolos Sanitários de Distanciamento Social Controlado estabelecidos para conter o avanço do vírus, desde meados de março de 2020, no caso do Brasil. Essa nova realidade evidenciou que há outras formas de estar presente em diferentes “locais”, nesse caso, virtuais, de modo que muitos deslocamentos físicos e encontros presenciais foram substituídos por videoconferências e outras formas de interação *online*.

Apesar de bastante difundida atualmente, essa realidade está longe de se aplicar para uma grande parte da população urbana, que não pode substituir o trabalho presencial pelo virtual, sobretudo no contexto de trabalhos que requerem a presença física, como é o caso de trabalhadores de indústrias, empregados de limpeza, pessoal de hospitais, trabalhadores de transportes públicos, como também para os trabalhadores informais, cuja atividade depende da sua presença na rua, para coletar material reciclável e realizar atividades eventuais tais como transportar cargas, podar árvores ou mesmo pedir ajuda etc.

Assim, deslocar-se na cidade continua a ser um ato essencial e que garante que os cidadãos acessem suas atividades cotidianas, como trabalhar, estudar, ir a

comércios e serviços (saúde, supermercados etc.), além de equipamentos de lazer, visitar amigos e parentes.

Até então utilizei os termos: deslocar-se, mover-se, acessar..., mas agora será abordado o termo “mobilidade”, palavra-chave desse trabalho. Balbim afirma que a mobilidade é algo sistêmico, e a distingue em quatro tipos de mobilidade geográfica: mobilidade cotidiana (movimentos interno e cíclico); mobilidade residencial (movimentos interno e linear); o turismo, tanto de lazer quanto de negócios, ou mesmo os deslocamentos para trabalhos sazonais (movimentos externo e cíclico); e as migrações (movimentos externo e linear) (BALBIM, 2016, p. 29).

Dentre esses tipos, o presente trabalho trata principalmente da mobilidade cotidiana, que segundo Balbim (2016, p.30) está relacionada a temporalidades curtas e diárias, ritmos sociais da vida cotidiana, o que acontece recorrentemente e implica retorno cotidiano à origem. Assim, “sua repetição forja hábitos ao longo do tempo da vida e conforma práticas espaciais, mecanismos de reprodução no cotidiano” (BALBIM, 2016, p.30).

Essa categoria de mobilidade, a cotidiana, normalmente é referida como mobilidade urbana, no entanto, Balbim considera que as demais mobilidades também são urbanas, pois é principalmente nas cidades que acontece a vida de grande parte das pessoas (BALBIM, 2016, p.30).

Se tomamos como referência a Lei da Mobilidade Urbana no Brasil (Lei nº 12.587/2012, observa-se que o conceito de mobilidade urbana está relacionado ao conceito de mobilidade cotidiana de Balbim. De acordo com o Artigo 4º dessa lei, “mobilidade urbana: condição em que se realizam os deslocamentos de pessoas e cargas no espaço urbano” (BRASIL, 2012). A lei trata de um “Sistema Nacional de Mobilidade Urbana”, que, segundo o Artigo 3º, é “o conjunto organizado e coordenado dos modos de transporte, de serviços e de infraestruturas que garante os deslocamentos de pessoas e cargas no território do Município”.

No artigo 4º, explica-se também cada um dos itens: os transportes podem ser “motorizados” ou “não motorizados”; os serviços de transporte urbano podem ser de passageiros ou de cargas, coletivos ou individuais; públicos ou privados; por fim, as infraestruturas de mobilidade urbana abrangem vias e demais logradouros públicos, estacionamentos; terminais, estações e demais conexões; pontos para embarque e desembarque de passageiros e cargas; sinalização viária e de trânsito; equipamentos

e instalações; e instrumentos de controle, fiscalização, arrecadação de taxas e tarifas e difusão de informações (BRASIL, 2012).

Ante o exposto, é possível observar que há um grande universo de questões ligadas à mobilidade urbana a se estudar. Quanto a essa dissertação, aborda-se principalmente um de seus subtemas: a mobilidade a pé, essa que muitas vezes é esquecida e desconsiderada como modo de transporte, mas que é a mais antiga forma de mobilidade humana.

Para a Lei da Mobilidade Urbana, a mobilidade a pé está no rol dos transportes não motorizados. Já no âmbito acadêmico, também se trata da questão com outros termos, dentre eles o de “mobilidade ativa”, por ser um modo de locomover-se que gasta apenas a própria energia do caminhante, não sendo necessário nenhum outro tipo de energia (elétrica, combustíveis...), como acontece com outros tipos de transporte amplamente difundidos nas cidades, como os automóveis, os ônibus, entre outros.

No âmbito desse tipo de mobilidade, um termo vem ganhando cada vez mais visibilidade nas últimas décadas e é chave para o entendimento do que é caminhar na cidade: a caminhabilidade, que vem do termo *walkability*, em inglês. Segundo o ITDP, Instituto de Políticas de Transporte & Desenvolvimento:

A caminhabilidade compreende aspectos tais como as condições e dimensões das calçadas e cruzamentos, a atratividade e densidade da vizinhança, a percepção de segurança pública, as condições de segurança viária e quaisquer outras características do ambiente urbano que tenham influência na motivação para as pessoas andarem com mais frequência e utilizarem o espaço urbano. A caminhabilidade tem foco não só em elementos físicos, mas também em atributos do uso do solo, da política ou da gestão urbana que contribuem para valorizar os espaços públicos, a saúde física e mental dos cidadãos e as relações sociais e econômicas na escala da rua e do bairro (ITDP, 2018a).

Ou seja, vê-se na definição do ITDP que há um conjunto de aspectos físicos e abstratos ligados ao ato de “caminhar com qualidade” na cidade. Partindo dessa ideia, também são abordados no trabalho outros meios de transporte, pois se compreende que as cidades com melhor sistema de transporte público também tendem a ser mais favoráveis ao pedestre, ao contrário daquelas focadas primordialmente no transporte individual motorizado (carros e motos). Com certeza, cada caso é único, mas uma cidade que oferece um bom sistema de transporte público tem mais potencial de desestimular o transporte individual motorizado, o que conseqüentemente, em

condições favoráveis, em tese, faria com que as pessoas andassem mais pela cidade para acessá-lo.

Assim, na presente pesquisa de mestrado, a proposta é investigar o tema da mobilidade com foco no pedestrianismo, em “ser pedestre na cidade”, abrangendo uma visão analítica e crítica em relação a esse tipo de mobilidade nos diferentes contextos internacional, nacional e na cidade de Maceió, em Alagoas (Figura 3).

Figura 3 - Localização de Maceió em Alagoas e no Brasil.



Fonte: Autora, 2021.

Partindo da vivência da autora, a principal percepção é a de que Maceió não é uma cidade favorável aos pedestres e que o carro tem um papel forte na sociedade, além de haver a estigmatização de outros meios de transporte.

Assim, algumas perguntas surgiram, tais como “O que outras pessoas pensam sobre o caminhar em Maceió?”, “As pessoas caminham na cidade?”, “O que leva as pessoas a caminharem ou não em Maceió?”, “O que poderia ser feito para que as pessoas caminhem mais?”, “As pessoas valorizam mais o transporte individual carro?”, “Andar a pé é associado à pobreza?”, que, entre outras, foram essenciais na busca de informações para o desenvolvimento da pesquisa. Quanto aos objetivos, o principal é o estudo da mobilidade a pé, tendo como exemplo a cidade de Maceió. Já os específicos focam em questões mais detalhadas como mostra o Quadro 1:



## Quadro 1 - Objetivos.

### **Objetivo principal**

1. Estudar o panorama atual da mobilidade a pé, tendo a cidade de Maceió como exemplo.

### **Objetivos específicos**

1. Estudar como são configuradas as cidades boas para os pedestres no mundo e no Brasil, assim como quais são os cenários desfavoráveis;
2. Investigar a relação entre a teoria e a prática na mobilidade urbana no contexto brasileiro;
3. Identificar, a partir dos próprios moradores de Maceió, as percepções da população sobre a mobilidade a pé, buscando evidenciar o que leva as pessoas a caminharem ou não na cidade.

Quanto à metodologia, entendeu-se desde o princípio que, devido à natureza dos objetivos e levando em conta os conhecimentos, práticas e preferências metodológicas prévias da autora, seria mais adequado adotar a pesquisa qualitativa, que,

“baseia-se em várias abordagens teóricas resultantes de diferentes linhas de desenvolvimento e considera a subjetividade dos pesquisadores e sujeitos estudados parte integrante do processo investigativo. Dessa forma, as reflexões, observações, impressões e sentimentos dos pesquisadores tornam-se dados, constituindo parte da interpretação (FLICK, 2004 *apud* GASQUE, p.84, 2007).

No rol das possibilidades de se fazer pesquisa qualitativa, utilizou-se a Teoria Fundamentada (*Grounded Theory*), que é uma metodologia de natureza exploratória. Ela dá ênfase na geração e no desenvolvimento de teorias que especificam o fenômeno estudado e as condições para sua manifestação e é frequentemente considerado um método comparativo constante (GASQUE, p. 85, 2007).

Nessa metodologia, o pesquisador deve estar aberto ao novo e ao inesperado. Normalmente ele possui conhecimento teórico sobre o objeto abordado (conceitos, características, estrutura, processos), mas só conhecerá a relevância dos conceitos em determinado contexto ao longo do processo de pesquisa (FLICK, 2004 *apud* GASQUE, p.92, 2007).

Na coleta de dados, deve-se utilizar a “sensibilidade teórica”, que seria a destreza para olhar os dados e verificar sua relevância, discernindo o que é ou não pertinente para o estudo (STRAUSS; CORBIN, 1990 *apud* GASQUE, p.92, 2007).

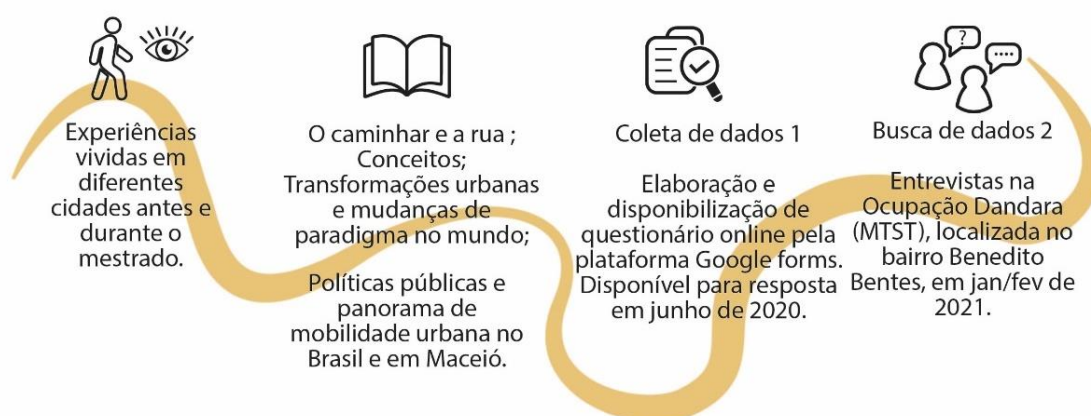
Quanto à seleção da amostragem, “os critérios de seleção não se baseiam nas técnicas usuais como amostragem aleatória ou estratificação, mas pelos *insights* que

se acredita que uma pessoa possa trazer para o desenvolvimento” (GASQUE, p.92 2007). Já a codificação dos dados é feita através de comparações constantes entre fenômenos, casos e conceitos, que conduzem ao desenvolvimento de teorias por meio da abstração e relações entre os elementos (FLICK, 2004 *apud* GASQUE, p.93, 2007).

Devido à natureza do tema e dos objetivos do trabalho, que busca constantemente a percepção das pessoas sobre o ambiente, entende-se que ele também está no âmbito do método de percepção ambiental. Para Freitas *et al.*, 2009 “Entender como as pessoas se sensibilizam, ou percebem o ambiente, e identificar as representações sociais que elas apresentam sobre o tema, é o primeiro passo para se proporem discussões pertinentes sobre a questão ambiental.”

Em relação aos procedimentos metodológicos, parto primeiramente da minha própria vivência em Maceió e em outras cidades, o que certamente permeia o trabalho e seus questionamentos. Em seguida, há uma revisão bibliográfica sobre o tema em termos históricos e de políticas públicas adotadas em outros países; sobre o contexto brasileiro da mobilidade urbana, evidenciando o cenário urbano do pedestre, e em seguida sobre o contexto de Maceió (leis, políticas, panorama da mobilidade urbana). O capítulo sobre Maceió também trata das informações obtidas a partir de um questionário de cunho qualitativo *online*, que foi divulgado e respondido por 170 habitantes e de 23 entrevistas que foram realizadas na Ocupação Dandara, nas proximidades do bairro do Benedito Bentes (Figura 4).

Figura 4 - Procedimentos metodológicos.



Fonte: Autora, 2021.

No caso do questionário *online*, qualquer pessoa, independentemente de gênero, idade, classe social ou qualquer outro fator, poderia responder às perguntas. No caso da Ocupação Dandara, a escolha das pessoas ficou a critério de uma líder local, a Marlene, que convidou pessoas mais disponíveis e receptivas, além de terem o hábito de caminhar.

O trabalho se insere no projeto de pesquisa “Territórios da Pobreza de Maceió”, liderado pela orientadora desta dissertação, e no âmbito do projeto estão previstas entrevistas e questionários nas ocupações do MTST, que são assistidas pelo grupo de pesquisa e extensão NEST (Núcleo de Estudos do Estatuto da Cidade).

No que diz respeito ao recorte temporal da pesquisa relativa a Maceió, entende-se que a cidade já passou por diversas fases ao longo de sua história, inclusive em relação à mobilidade urbana, e assim, o presente trabalho foca principalmente no tempo presente, mostrando apenas informações do passado mais relevantes para a compreensão da mobilidade urbana atual. Desta forma, buscou-se observar os dados mais recentes possíveis sobre o tema da mobilidade em Maceió e captar dos entrevistados suas percepções mais atuais. Quanto à sua estrutura, a dissertação está dividida em 8 capítulos, sendo o primeiro a introdução e o último as referências bibliográficas. No segundo, são abordados o caminhar e suas diferentes formas de práticas urbanas, e a rua, o elemento urbano que é palco e transformador do pedestre no decorrer da história. No terceiro capítulo são abordadas as tendências atuais relativas à mobilidade urbana com foco no pedestre, e a importância desse meio de transporte para a promoção de cidades com boa qualidade de vida. O quarto capítulo trata das leis e políticas públicas de mobilidade urbana adotadas no Brasil, e um panorama das condições da mobilidade urbana nas cidades brasileiras, abordando diferentes modos, pois se entende que o pedestre faz parte de um sistema multimodal. No quinto, traça-se um perfil de Maceió quanto às leis, planos e o cenário da mobilidade urbana na cidade. No sexto capítulo são abordados o processo de elaboração e os resultados do questionário que foi aplicado pela autora de modo *online* em Maceió e das entrevistas realizadas na Ocupação Dandara. São ainda debatidas as práticas e percepções dos entrevistados, evidenciando e correlacionando as respostas obtidas. Por fim, o sétimo capítulo trata das conclusões da pesquisa.



Ilustração: Site Creative Market.

# 2

## CAMINHAR É O PONTO DE PARTIDA

## 2 CAMINHAR É O PONTO DE PARTIDA

### 2.1 O caminhar

Caminhar é o início, o ponto de partida. O homem foi criado para caminhar e todos os eventos da vida – grandes e pequenos – ocorrem quando caminhamos entre outras pessoas. A vida se desdobra diante de nós quando estamos a pé. Em cidades vivas, seguras, sustentáveis e saudáveis, o pré-requisito para a existência da vida urbana é oferecer boas oportunidades de caminhar. (GEHL, 2015, p.19).

O ato de caminhar está tão arraigado na história e evolução da humanidade que, muitas vezes, chega a passar despercebido. Para Solnit (2016, p. 35) “A história do caminhar é mais antiga que a história dos seres humanos (...)”. Caminhar é explorar, é descobrir, é entrar em contato com o outro, com o diferente. O caminhar fez muitas terras serem descobertas e deve ter sido interessante quando um ancestral nosso, caminhando pela floresta, cruzou com um desconhecido pela primeira vez: descobriu que havia outras pessoas além do seu próprio clã.

Muitos filósofos se utilizavam da prática da caminhada para pensar. Os denominados “peripatéticos” na Grécia antiga, os sofistas e muitos outros pensadores até os tempos mais recentes, como Nietzsche, refletiam enquanto caminhavam. A fala de Rousseau em *Confissões* é um ótimo exemplo:

Nunca pensei tanto, vivi tão intensamente e provei tantas coisas, nunca fui tanto eu mesmo – se é que posso usar essa expressão – como nas jornadas que empreendi sozinho e a pé. Há algo no caminhar que estimula e aviva meus pensamentos. (ROUSSEAU *apud* SOLNIT, 2016, p. 43-44).

No livro *Walkscapes: o caminhar como prática estética*, o autor Francesco Careri, além de questões históricas, mostra como o ato de andar nas cidades também já foi explorado por artistas e pessoas comuns de diversas maneiras. Um dos exemplos é durante o movimento *dadá*, quando o caminhar passou a ser uma forma de antiarte e em 1921 eram realizadas “visitas-excursões” aos lugares banais de Paris (CARERI, 2013, p. 28-29).

É também nesse contexto, na Paris ainda do século XIX, por volta de 1830, que surge o *flâneur* (BIONDILLO, 2014, p.12), o personagem da cidade, errante e solitário, presente na obra de Walter Benjamin. Para ele, “na flânerie a ausência de pressa (ócio) a que várias vezes nos referimos neste trabalho é fundamental, pois o deixar-

se levar pelo espetáculo da cidade em meio à multidão, ao mesmo tempo, prevê o devido distanciamento” (BENJAMIN, 1994, p.195 *apud* BIONDILLO, 2014, p.15).

O ato de caminhar na cidade também é repleto de sensorialidades, há sempre cheiros, sons, cores, toques e sabores que são vivenciados pelas pessoas quando estão caminhando. Para Le Breton, “A experiência da caminhada urbana envolve o corpo inteiro, é um acionamento constante do sentido e dos sentidos. A cidade não está fora do homem, ela está nele, ela impregna seu olhar, sua audição e seus outros sentidos (...)” (LE BRETON, 2020, p.4).

Há também a *promenade architecturale*, ou “passeio arquitetural”, de Le Corbusier, que “propiciaria ao observador em movimento, uma apreciação da qualidade espacial envolvida na situação em estudo” (AGUIAR, 2016, p.52). Sobre tais excursões, entende-se que é através do caminhar que se percebe melhor os lugares, as paisagens, as pessoas, os movimentos. Caminhar na cidade é uma forma de dela se apropriar, de fazer parte e não ser apenas passivo, não ter a cidade como algo distante e impenetrável.

Em um contexto diferente dos filósofos, artistas e exploradores, que se utilizavam do caminhar de forma espontânea, esse modo de transporte é muitas vezes a única forma de locomoção possível e acessível às populações de baixa renda, que mal possuem dinheiro para a manutenção da vida, logo não podem dispender seus recursos com meios de transporte, seja ele coletivo ou individual.

Nesse contexto, podemos mencionar a caminhada dos retirantes. Desde o fim do século XIX e ao longo do XX, o Nordeste brasileiro com seus sérios problemas de seca, de grandes latifúndios e trabalhadores sem-terra etc., foi palco desses “caminhares” de um povo que buscava em outros lugares uma saída para a extrema pobreza, a exploração... De pau de arara ou a pé, esses caminhos e caminharos que tinham um quê de esperança, de aventura, de solidão, de saudade e que foram diversas vezes narrados, poetizados, cantados e pintados por artistas (Figura 5).



Minha vida é andar por este país  
Pra ver se um dia descanso feliz  
Guardando as recordações  
Das terras onde passei  
Andando pelos sertões  
E dos amigos que lá deixei  
(LUIZ GONZAGA, 1981)

Figura 5 - Obra “os retirantes”, de Cândido Portinari.

Fonte: Acervo do MASP<sup>1</sup>.

Mesmo atualmente, o hábito de caminhar longas distâncias continua presente, pois essa é a realidade para muitos que não têm acesso a outra forma de locomoção, como os trabalhadores ambulantes, que caminham quilômetros geralmente levando cargas, ou ainda, as pessoas que trabalham em condomínios fechados (empregadas domésticas, vigias etc.) com acessos às vezes bem distantes das paradas de transportes públicos.

Seja por necessidade ou de modo voluntário, o fato é que ao longo da história até chegar aos dias atuais, “a pé” é a forma mais primordial de locomoção e o elo entre todos os meios de transportes. Em qualquer tipo de deslocamento, todos utilizam calçadas e ruas, seja porque vão de fato fazer o trajeto a pé, seja porque vão acessar outros meios de transporte. Se vão andando ao ponto de ônibus ou de metrô; fazer pequenos trajetos do cotidiano, como ir à farmácia, à padaria ou à lojinha da esquina; passear com o cachorro, fazer caminhadas por esporte ou só para ver o dia; seja para acessar o trabalho, a escola, os locais de lazer... em algum momento todos somos pedestres...do *flâneur* ao ambulante, do turista ao habitante da cidade, todos em algum momento nos deslocamos a pé pela cidade.

## 2.2 O caminhar e a rua ao longo dos tempos

Quando se fala do ato de caminhar na cidade, é preciso falar da rua, esse elemento fundamental das cidades, o espaço livre que pode ser ocupado de diversas formas, lugar de convívio, rota, caminho, o vazio em contraponto ao construído, o

elemento que tem o poder de dar forma à cidade, ao mesmo tempo em que é formado por ela. A rua teve diversas configurações ao longo da história, e aqui se seguirá um apanhado histórico dessas configurações.

Quanto ao passado mais distante, bastante conjecturado (Figura 6), segundo Mumford, era frequente que as principais avenidas fossem orientadas pelos pontos cardeais, talvez indicando o predomínio dos deuses no céu, assim como se ativessem a questões mais práticas relativas ao abrandamento do calor e contenção dos ventos. Além das várias ruas estreitas e tortuosas, também já havia uma tal Rua Larga, onde era possível passar multidões, onde se passeava, conversava etc., sendo algo como a clássica “Rua Central”, antes mesmo da invenção dos veículos de roda, traçada para as procissões sagradas ou para os soldados em marcha, o que mostra a importância da cultura e dos costumes na configuração urbana. (MUMFORD, 1998, p.87).

Figura 6 - Ruínas da cidade e representação de como seria a cidade de Ur.



Fonte: Blog despertar metafísico.<sup>1</sup>

Já na Grécia Antiga deixa-se de lado a organicidade das ruas, considerando-se que “a retícula é uma expressão tanto do domínio humano sobre a paisagem como um reflexo da ordem divina.” (WALL; WALTERMAN, 2012, p. 24). Os romanos também se baseavam na mesma ideia, fundando cidades cortadas por duas principais retas perpendiculares: o *decumanus maximus*, cruzando a cidade de leste a oeste, de acordo com a posição do nascimento do sol no dia da fundação; e o *cardo maximus*, orientada de norte a sul. Apesar da origem desse tipo de configuração de cidade remontar a um período anterior ao império romano, foram os romanos que o reproduziram com maior intensidade (FREITAS, 2009, p.64).

<sup>1</sup> Disponível em: <<http://despertarmetafisico.blogspot.com/>>. Acesso em: 15 jul. 2020.



Séculos após, durante o período medieval (séc. X ao XV), no burgo, com sua configuração de ruas estreitas e sinuosas em torno de um castelo e cercado por muralhas de proteção, as ruas continuavam sendo o espaço de sociabilidade dos

Figura 7 - Burgo na Idade Média.



Fonte: Site éducatif Planète Jean Jaurès.<sup>1</sup>

indivíduos. Nesse cenário (Figura 7), trocas comerciais se fazem constantemente, fardos de mercadorias, barracas e bancas preenchem as ruas, havendo também os mercados das praças que frequentemente se estendem, invadindo as ruas, ao longo das quais também figuram casas. Assim, a rua é ao mesmo tempo um espaço de vizinhança, de moradia, de trocas, de trabalho e de sociabilidade (DALLES, 2018).

Se por um lado, tamanha vivacidade deslumbra aqueles que prezam pela vida urbana, tal configuração não era isenta de problemas: a imundície e as conseqüentes doenças eram uma questão a resolver e não é difícil imaginar que o pedestre tivesse que competir por espaço, em meio à movimentação comercial. Ainda hoje, essa configuração existe de modo similar, principalmente em bairros mais populares, no caso do Brasil.

Em seguida, com o advento e a consolidação do uso de carruagens maiores e mais velozes, novas configurações com divisões modais são discutidas e propostas no período do Renascimento, que permeia a Europa do século XIV ao XVII. Segundo Da Vinci, nas ruas altas devem passar apenas os gentis-homens e pelas baixas os carros e outras cargas, enquanto as vias subterrâneas serviriam para evacuar resíduos e demais coisas fétidas (DA VINCI *apud* MALATESTA, 2007, p.23).

Mumford também explica que, entre os séculos XV e XVII, brotava um padrão de existência de uma “nova economia, a do capitalismo mercantilista; de uma nova estrutura política, principalmente a do despotismo ou da oligarquia centralizada, habitualmente personificada num Estado nacional.” (MUMFORD, 1998, p.376). Nesse período, nomeado de “Barroco”, destruía-se então as muralhas e casas velhas, e no lugar de becos tortuosos, construía-se ruas e praças retas, o que traria uma espécie de clarificação do espírito (MUMFORD, 1998, p. 379).

No século XVIII, a cidade também reflete, em seu traçado de ruas largas e convergentes, o controle militar e uma maior preocupação com o espaço para a passagem de veículos, tornando os espaços mais amplos e menos propícios aos contatos sociais. Implementa-se então faixas de rolamento e passeis para o pedestre (WALL; WATERMAN, 2012, p.57). Assim, o tráfego começa a influenciar o traçado das cidades, de modo que o espaço vital da cidade era o que sobrava depois que as avenidas davam a forma dos lotes e quarteirões (MUMFORD, 1998, p. 424).

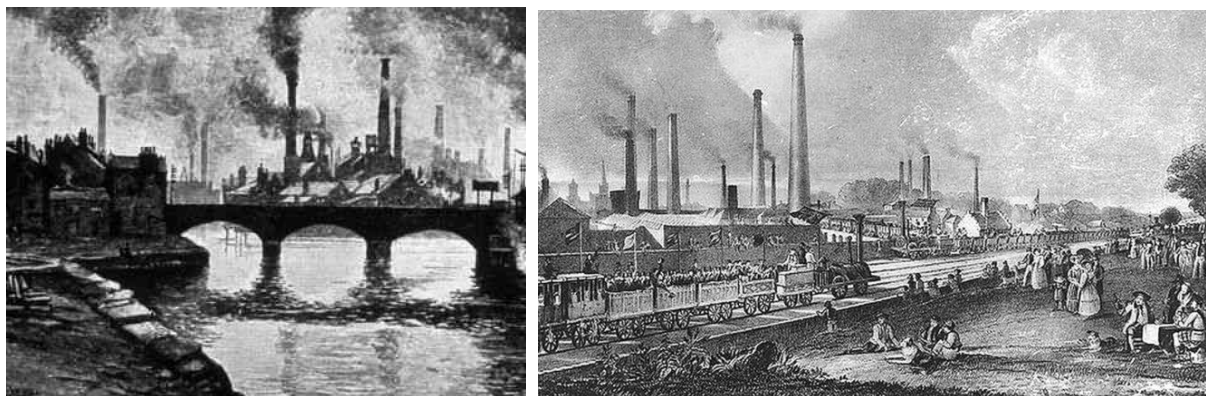
Por outro lado, apesar das críticas atuais a esse novo modelo que não priorizava a sociabilidade, vê-se que, em certos casos, houve uma maior preocupação com os pedestres, como em Londres, após o incêndio de 1666. Um grande avanço para a circulação urbana acontece em 1762 com o *Westminster Paving Act*, que passa a responsabilidade da pavimentação das ruas dos moradores para a municipalidade, resultando em calçadas mais bem executadas, com melhores materiais e mais regulares (MALATESTA, 2007, p. 24).

Ainda no período barroco, no século XVII, consolida-se cada vez mais a economia de mercado, o capitalismo, que transforma profundamente as cidades e altera a balança de poder. Nesse período, o estímulo à expansão urbana veio principalmente dos mercadores, dos financistas e dos senhores de terras, que serviam às suas próprias necessidades (MUMFORD, 1998, p. 445).

No século XIX esse processo é incrementado com o industrialismo em larga escala. Nesse contexto, as ruas e avenidas com mais infraestrutura, aliadas à especulação de terras e preços mais altos, passam a ser a regra nas áreas centrais. Assim, para atender aos seus interesses, o capitalismo adotou dois métodos em relação ao já existente: ocupar os subúrbios, onde ainda não havia tantas restrições municipais; como também demolir as velhas estruturas, ocupando-as com mais densidade que antes (MUMFORD, 1998, p. 448).

Quanto à mobilidade urbana, observa-se que a expansão urbana, com as diversas fábricas nos subúrbios (Figura 8) e o aumento populacional, tornou necessária a implementação de um sistema de transporte público mais abrangente, para atender a demanda cada vez maior de trabalhadores: “às diligências públicas seguiram-se as estradas de ferro, as lanchas a motor, as pontes, o trânsito eletrificado de superfície, os metrô e elevados, embora nem sempre na mesma ordem cronológica.” (MUMFORD, 1998, p. 460).

Figura 8 - Chaminés, transportes, pontes, fumaça e poluição nas cidades industriais do século XIX.



Fonte: Site Rio Preto Cult e Blog History and Geek Stuff. <sup>2</sup>

Quanto ao pedestre, até o século XIX, na maioria das cidades, a maioria da população ia a pé para o trabalho, fosse ele próximo ou distante da própria vizinhança. Assim, o trabalhador, ou mesmo o empregador, chegava a percorrer duas ou três milhas<sup>3</sup> a pé, mesmo com mau tempo, vestimentas inadequadas para o clima e subalimentadas (MUMFORD, 1998, p. 465).

Na mobilidade urbana, os meios de transporte que foram surgindo não foram incorporados tão facilmente no cotidiano e cultura da população, de modo que o pedestre deixando de ser hegemônico nas ruas, os atropelamentos eram comuns. Para Mumford (1998, p.466-467), a mentalidade comercial progressista errou em dar importância demasiada aos modos de circulação que garantiam mais lucros, em detrimento de outras funções urbanas que também são essenciais à cidade. Assim, passou-se “por cima do papel do caminhante” e a cidade resultante dessas medidas carecia de muitas “amenidades da vida social”, que ainda podiam ser vistas em cidades menores e “atrasadas”.

Na primeira metade do século XX, diante dos crescentes problemas das cidades capitalistas que resultaram do intenso processo de urbanização da Revolução Industrial, o Urbanismo Modernista surge como uma reação à ocupação desenfreada desse período (SABOYA, 2010). Vários urbanistas e críticos chamavam atenção para os problemas das cidades industriais, como Sitte (1992, p.104), que reconhece a difícil situação dos pedestres, pois estes precisam atravessar ruas e ter cuidado com os

<sup>2</sup> Foto da esquerda disponível em: <<https://riopretocult.wordpress.com/2017/06/21/urbanizacao-e-industrializacao-no-seculo-xix/>>. Acesso em: 27 mar. 2021.

Foto da direita disponível em: <<http://historyandgeekstuff.blogspot.com/2018/11/world-history-industrial-revolution.html>>. Acesso em: 15 jul. 2020.

<sup>3</sup> 1 milha equivale a aproximadamente 1,6 km. Assim, 3 milhas equivalem a quase 5 km.

carros, que vêm “de todos os lados”. O autor frisa que o pedestre está em constante perigo e que nem todos são capazes de atravessar os grandes cruzamentos, sendo necessário, aos mais idosos e frágeis, fazer um grande desvio para evitá-los.

No entanto, é Le Corbusier, que eu diria ser mais amigo dos carros que dos pedestres, que se torna “incontestavelmente a figura mais influente do pensamento modernista” (SABOYA, 2010). Como redator da Carta de Atenas, ele sintetiza o Urbanismo Racionalista, também chamado Funcionalista. Nesse documento, fruto do Congresso Internacional de Arquitetura Moderna (CIAM) IV, ele estabelece as quatro funções da cidade: habitar, trabalhar, recrear-se (nas horas livres) e circular, como também chama atenção para diversos problemas urbanos da cidade industrial, elencados em cinco categorias: habitação, lazer, trabalho, circulação, patrimônio histórico (LE CORBUSIER, 1933, item 77).

Quanto à categoria “circulação”, são citados alguns problemas que os pedestres enfrentam, mas a ênfase é dada às “dificuldades” dos veículos mecânicos: declara-se que “há muitos cruzamentos, impedindo que possam atingir velocidades mais altas”, “há vias estreitas e seus consequentes congestionamentos”, além de “uma estrutura urbana antiga que não foi planejada para eles”. Assim, destacava-se cada vez mais nas cidades o automóvel, que, desde o final do século XIX, passou a ser um bem de consumo valorizado, tanto por sua função de transportar, quanto por seus significados simbólicos que lhe foram atribuídos: *status* social, progresso, modernidade, aventura, moda<sup>4</sup>... Atributos reforçados pela publicidade e incentivados por diversos governos aliados aos interesses da indústria automobilística, enxergando nela uma oportunidade de fomentar a economia.

Para melhor incorporá-lo na cidade, a solução modernista seria a separação definitiva das vias onde circulam pedestres e carros, passagens subterrâneas para evitar a lentidão e o estabelecimento de uma hierarquia viária: ruas de residência, ruas de passeio, ruas de trânsito e vias principais (LE CORBUSIER, 1933, itens 60-63). Há aí embutida uma lógica de que a cidade não é destinada às pessoas, mas aos automóveis, não considerando que uma pessoa pode ser pedestre antes ou depois de um trajeto feito por um meio de transporte, seja ele individual ou coletivo.

---

<sup>4</sup>Mais informações nos artigos “O automóvel, o automobilismo e a modernidade no Brasil (1891-1908)”, de Victor Andrade de Melo (2008) e “O Automóvel como Símbolo da Sociedade Contemporânea”, de Tatiana de Freitas Luchezi (2010).

Mas as clivagens propostas pelo modernismo vão muito além, pois o intuito é zonear a cidade em busca de uma “melhor ordem”: local de habitação, local de comércio, de indústria etc. O resultado disso foi, em diversos casos, cidades espalhadas, bairros monótonos, quase totalmente residenciais e maior dependência de meios de transporte motorizados, com ênfase no automóvel. Ser pedestre nesse tipo de cidade é estar totalmente à margem.

Diante desse modelo, surgem então críticas, como as de Jane Jacobs, grande defensora da diversidade de usos da rua, como mostra o livro *Morte e Vida das Grandes Cidades*, de 1961. Para ela, a homogeneidade, a grande semelhança de usos e a monotonia trazem tornam a experiência na cidade monótona. Anda-se tendo a sensação de não ter ido a lugar algum, pois tudo é similar (JACOBS, 2011, p. 246-247).

Também na mesma linha, Gehl chama atenção para as estratégias urbanas amplamente adotadas, que tendem a simplificar ao máximo a vida urbana, sem se ater aos contatos sociais:

Ideologias dominantes de planejamento rejeitaram o espaço urbano e a vida na cidade como inoportunos e desnecessários. O planejamento dedicou-se intensamente ao ideal de desenvolver um cenário racional e simplificado para as atividades necessárias. O aumento do tráfego de automóveis tirou de cena a vida na cidade ou tornou completamente impossível os deslocamentos a pé. As funções comerciais e de serviços concentraram-se, principalmente, em grandes e fechados centros comerciais. (GEHL, 2015, p.26)

O fato é que, após um século de falhas e críticas, ainda vemos o ideal modernista nos projetos urbanos recentes. Se o modelo aparentava ser uma boa solução para o crescimento populacional e a industrialização que vinham acontecendo no século XX, hoje, passadas várias décadas, é necessário avaliar se ele continua adequado. Após longos debates sobre os resultados dos modelos urbanos adotados anteriormente, continua sendo adotada a implantação de conjuntos habitacionais nas periferias e condomínios fechados feitos de modo a expandir o espalhamento e a segregar, com diversos exemplos no Brasil e inclusive em Maceió, criando-se então anticidades, que não levam em consideração as dinâmicas urbanas, sobretudo daqueles de baixa renda.

Sem dúvida, esse fenômeno se relaciona fortemente aos interesses do mercado e à ascensão do capital. Como podemos ver pelos relatos de Mumford e outros autores, o capitalismo, desde seus primórdios, via a cidade como uma

oportunidade de negócios, um campo de especulações e privilégios de classe. Mas foi a partir da década de 70, do século XX, que houve a ascensão de uma lógica econômica que se refletiu ainda mais amplamente na cidade, lógica mais predatória e desigual que a anterior, o neoliberalismo. Esse último adota então uma lógica de custo-benefício inclusive no urbanismo, associando o planejamento urbano aos interesses e funcionalidades da especulação imobiliária e do capital privado, de modo que as ações governamentais andam junto com o mercado (BRITES, 2017, p.575).

Observa-se também que o capitalismo foi aplicado de forma diferente nos países. Os contextos históricos, socioeconômicos e culturais são fatores essenciais nessa compreensão. Se por um lado, desde a década de 1970, os países da OCDE<sup>5</sup> cresceram em um ritmo médio de 2%, a América Latina alcançou apenas 0,6% e os países subsaarianos, -0,7%. Ou seja, em escala global aumentou-se o “abismo” entre os mais ricos e os mais pobres (IBARRA, 2011, p. 242).

Esse cenário é então refletido nas cidades, gerando várias consequências. A segregação socioespacial é uma delas e se apresenta de diversas maneiras, podendo estar ligada a questões sociais, econômicas, étnicas, culturais e espaciais, e reflete em diferentes áreas, dentre elas a mobilidade urbana, tema desse trabalho. No intuito de compreender a segregação socioespacial, alguns autores criaram modelos de como se dão as configurações urbanas. Dois modelos explicados por Castells (1983, p. 249-266), que relacionam centro e periferia, se destacam: aquele em que a população mais pobre se concentra em um centro urbano e histórico deteriorado, enquanto a população mais abastada, adepta do automóvel, habita as periferias e desfruta de grandes terrenos; e aquele em que a população de renda mais alta prefere concentrar-se nos centros onde existe uma vasta gama de comércios, serviços e infraestrutura em geral, enquanto as classes de renda mais baixas são involuntariamente colocadas para fora da cidade, para onde os terrenos têm preços mais baixos e existe uma precária infraestrutura urbana e escassez de serviços, inclusive dos mais essenciais, como saúde e educação.

Segundo Castells, o fenômeno da segregação socioespacial tem forte ligação com o modo de produção capitalista, como também mostra a já citada fala de Brites (2017). Dessa forma, na cidade, a distribuição das zonas residenciais segue a mesma

---

<sup>5</sup> OCDE - Organização para a Cooperação e Desenvolvimento.

lógica da distribuição de produtos, ou seja, condiciona-se a questões como renda, status profissional, nível de instrução, filiação étnica, fase do ciclo de vida etc. (CASTELLS, 1983, p. 249). Assim, o que se observa é que as classes mais pobres estão geralmente mais suscetíveis à segregação involuntária (ou imposta), como acontece no caso de conjuntos habitacionais em áreas longínquas da cidade; e à segregação induzida (CORRÊA, 2013, p. 43) pelo fato de terem poucas opções de escolha e não encontrarem moradia com preço acessível nos centros mais urbanizados. Já as classes de renda mais alta, bastante adeptas do carro, escolhem onde se situarão na cidade, podendo se segregar voluntariamente, (autossegregação, segundo Corrêa 2013, p. 43), em áreas mais distantes ou não dos centros urbanizados, como acontece amplamente no Brasil, com a implantação de condomínios fechados, com vias rápidas para as áreas mais centrais da cidade. Já a parcela mais pobre da população brasileira ocupa os espaços insalubres e ilegais: morros, grotas, beiras de rio e de praia etc., geralmente situados em áreas urbanizadas e de fácil acesso da cidade.

Alguns exemplos em Maceió mostram como o poder público tem resolvido a questão: construindo conjuntos habitacionais populares em áreas distantes dos centros e com infraestrutura precária, longe de locais de trabalho, reforçando assim a teoria, configurando uma segregação involuntária da parte dos moradores.

O fato é que os países onde o planejamento e a gestão urbana são mais submissos aos interesses do mercado, geralmente países menos desenvolvidos e com baixa qualidade democrática, acabam por adotar estratégias urbanas que priorizam pequena parte da população de maior renda, distanciando-se do Estado de Bem-Estar Social. Para realizar seus objetivos, as elites empresariais infundam seus interesses em políticas de desenvolvimento local, de modo a gerar privatizações no setor público e infraestrutura coletiva. Assim, eliminam-se os monopólios públicos em áreas essenciais à população, como serviços públicos, saúde, segurança pública, transporte público etc. (SOUZA, 2018, p.250).

Além desses, outros fenômenos que vêm ganhando cada vez mais força, associados às últimas décadas de globalização, tais como a turistificação e a gentrificação, de modo que a maioria da população não se beneficia das grandes iniciativas imobiliárias e megaeventos, que são adotados para promover a “cidade espetáculo”, receptáculo de turistas nacionais ou estrangeiros.

Cria-se então uma sociabilidade “artificial” nas ruas das cidades, convidativa principalmente aos turistas e àqueles que podem pagar os custos de usufruir de tais locais, o que acontece de certo modo nas orlas de Maceió, onde jovens de classe mais baixa moradores da cidade chegam a ser revistados apenas por estarem ocupando esses espaços.

Deste modo, quanto à rua, diante de todos esses interesses e transformações, não é difícil perceber como esse elemento chave da cidade se transformou em um lugar evitado por algumas pessoas. Em muitas cidades, a rua, que a princípio seria “um espaço social na cidade que possibilita encontros e contato humano” (WALL; WATERMAN, 2012, p.56), passou a ser renegada, despovoada, inacessível, desconvidativa com seus muros altos, falta de dinamicidade urbana e a violência urbana à espreita. Além disso, as distâncias intraurbanas foram bastante aumentadas com o espraiamento, criando mais dependência dos motorizados e dificultando os deslocamentos urbanos, principalmente da população de baixa renda, dependente de transportes públicos precários.

Também vale destacar que há um descompasso temporal, quando comparamos processos urbanos em países europeus e norte-americanos e os países em desenvolvimento. Os primeiros já sofreram as desvantagens proporcionadas pelo domínio dos veículos nas cidades e do espraiamento urbano e já vêm, há algumas décadas, propondo outras alternativas. Segundo Gehl,

Muitos países europeus e norte-americanos experimentaram a invasão de veículos e observaram a deterioração da qualidade da cidade, ano a ano. Houve inúmeras reações contrárias e um incipiente desenvolvimento de novos princípios de planejamento de tráfego, como reação. Em outros países, cujas economias se desenvolveram de forma mais lenta e modesta, só recentemente os carros começaram a invadir as cidades. Em todos os casos, o resultado mostra uma piora das condições de tráfego para pedestres e ciclistas. (GEHL, 2015, p.92)

### **2.3 Razões para promover o caminhar**

Analisando a mobilidade urbana de forma abrangente, ressalta-se que a conscientização para a promoção do caminhar, assim como da bicicleta e do transporte coletivo, pode ter diversas justificativas, que vão do aquecimento global até questões de saúde da população.



Diante dos exemplos que o planeta Terra tem dado ao ser humano dos seus próprios limites, a sustentabilidade<sup>6</sup> é um tema frequentemente debatido e serve de justificativa para mudanças de paradigma em diversas escalas. Inúmeras crises (petróleo, financeira, poluição, guerras...) já mostraram que deve haver limites para a exploração dos recursos naturais e o tema da mobilidade é, com certeza, um ponto-chave no âmbito das cidades.

Locomover-se através de transportes gera demandas (*inputs*) e produtos (*outputs*) muito significativos. Petróleo, gás, álcool, biocombustíveis, energia elétrica, energia nuclear, entre outros, são fontes utilizadas para alimentar (*inputs*) carros, ônibus, motocicletas, trens, metrô, *tramways* etc. ao redor do mundo, gerando, em maior ou menor grau, dependendo do tipo de energia utilizada, diferentes consequências ambientais (*outputs*), sendo a poluição do ar uma das mais evidentes e prejudiciais para as pessoas e a natureza.

Devido à crise do petróleo no início da década de 1970, vários países passaram a tomar iniciativa de conservar energia e considerar o uso de outras fontes. Surgiram então diversos movimentos ecológicos ao redor do mundo, com a primeira reunião mundial sobre o Meio Ambiente em Estocolmo (1972), o que criou condições para a reabilitação da bicicleta como meio de deslocamento urbano (GEIPOT, 2001 *apud* SILVA, 2011).

O fato é que, apesar da discussão de décadas a respeito da sustentabilidade, o uso do automóvel continua a ser incentivado e ele ainda ocupa bastante espaço público de diversas cidades do mundo, além de emitir toneladas de monóxido e dióxido de carbono. Segundo o Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID), “as duas externalidades negativas com maiores impactos na América Latina são a contaminação do ar e os incidentes de trânsito”. Em 2011, um estudo realizado em 15 cidades latino-americanas identificou que os veículos de transporte individual emitem

---

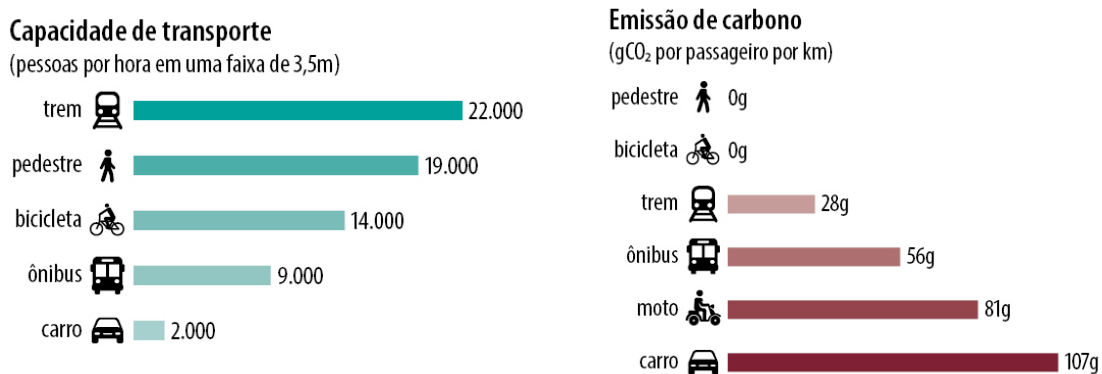
<sup>6</sup> Entende-se aqui sustentabilidade da seguinte forma: “O termo desenvolvimento sustentável abriga um conjunto de paradigmas para o uso dos recursos que visam atender as necessidades humanas. Este termo foi cunhado em 1987 no Relatório *Brundtland* da Organização das Nações Unidas onde o desenvolvimento sustentável é o desenvolvimento que "satisfaz as necessidades do presente, sem comprometer a capacidade das gerações futuras satisfazerem as suas próprias necessidades". Ele deve considerar a sustentabilidade ambiental, econômica e sociopolítica. Dentro da questão ambiental (água, ar, solo, florestas e oceanos), ou seja, tudo que nos cerca precisa de cuidados especiais para que continue existindo. Portanto, as sustentabilidades econômica e sócio-política só têm existência se for mantida a sustentabilidade ambiental” (TORRESI, PARDINI, FERREIRA, 2010).

anualmente 7.200 toneladas de monóxido de carbono (CO) e 98.000 toneladas de dióxido de carbono (CO<sub>2</sub>) (DÉRIVE LAB, 2017, p. 50).

Diante da problemática, estuda-se e já se incentiva novas formas de energia mais sustentáveis para alimentar os transportes. Mas no caso dos motorizados, será que a mudança de tipo de energia é suficiente para gerar cidades mais sustentáveis? Provavelmente não. Mudar da gasolina para a energia elétrica, por exemplo, diminui a emissão de CO<sub>2</sub>, mas aumenta a demanda de energia elétrica, que no caso do Brasil, vem na maior parte de hidrelétricas, que geram fortes impactos sociais e ambientais ao longo dos cursos d'água utilizados na geração de energia. Além disso, o problema da grande quantidade de carros nas vias, com seus consequentes congestionamentos, também não seria resolvido.

A Figura 9 mostra as duas questões a serem consideradas quando se fala de transporte: espaço e emissão de carbono. Como se pode observar, quanto à capacidade de transporte, o pedestre e o trem lideram na economia de espaço: em uma faixa de 3,5m, durante 1h, é possível passar 22.000 pessoas de trem, 19.000 a pé.

Figura 9 - Capacidade de transporte e emissão de carbono por modo.



Fonte: *Transport and Climate Changes Global Status Report, 2018*, elaborado por Agência Senado.

Os valores relativos à bicicleta (14.000) e ao ônibus (9.000) também são bem melhores que os do carro (2.000). Por outro lado, quando se trata da emissão de carbono, o carro e a moto lideram com os valores mais altos, seguidos do ônibus, que polui metade do carro e do trem, o transporte coletivo menos poluente. Já os modos a pé e de bicicleta, por serem um tipo de mobilidade ativa, são transportes que não emitem carbono.

Assim, o transporte individual é responsável pela maior parte das emissões de gases poluentes que afetam a saúde humana, além de causar muitas mortes por acidentes de trânsito: “Estima-se que os índices de morte por 1.000 habitantes variam entre 4,2 e 15,8 casos, com a média de 10,8; enquanto em cidades europeias os índices estão abaixo de 3” (OMS, 2004 *apud* DÉRIVE LAB, 2017, p.51). Desses, a maioria das mortes é de pedestres, com 52% dos incidentes, enquanto 20% são condutores de veículos privados.

Ainda em relação à saúde, segundo Speck, “Na última década, surgiram inúmeros estudos que atribuíram a obesidade e as doenças a ela relacionadas diretamente ao uso do automóvel e, mais ainda, à paisagem vista de dentro do automóvel” (SPECK, 2017, p.46).

De acordo com o *site* do Ministério da Saúde (2019), “no Brasil, mais da metade da população, 55,7%, tem excesso de peso”, enquanto em 2006 essa porcentagem era de 42,6% (PENIDO, 2019). Esse fato está tanto ligado à má alimentação, quanto às mudanças no cotidiano das pessoas: as escadas rolantes e elevadores, o carro no lugar da caminhada e do transporte público, as longas horas em frente à TV com controle remoto... Assim, contra o sedentarismo presente na sociedade, incentivar a mobilidade ativa pode ser uma alternativa.

Além do gasto energético e da poluição gerada pelos automóveis, existe mais uma conta a ser paga pela sociedade, que é o custo dos estacionamentos. No caso dos EUA, segundo Speck (2017, p.111) esse custo é de cerca de 4 mil dólares para ser implementado um pedaço de asfalto de aproximadamente 2,5m por 5,5m em um terreno relativamente sem valor. No caso do Brasil, a necessidade de estacionamentos contribui para a degradação dos espaços públicos e do patrimônio histórico nos centros urbanos, inclusive em Maceió.

Assim, o preço pago pelos habitantes das cidades consiste em presenciar as paisagens urbanas sendo transformadas em amontoados de carros, que ocupam todas as vagas possíveis, estacionamentos públicos e privados, praças e até mesmo as calçadas, quando a fiscalização não é efetiva.

Para Gehl, “A cidade viva também precisa de uma vida urbana e complexa, onde as atividades sociais e de lazer estejam combinadas, deixando espaço para a necessária circulação de pedestres e tráfego, bem como oportunidades para participação na vida urbana” (GEHL, 2015, p.64-65). Para isto, Gehl também explica

que é necessário que o espaço urbano seja propício à interação e ao surgimento de eventos. Em síntese, esse espaço teria uma densidade razoável (nem tão alta, nem tão baixa), com espaços públicos menores e possíveis de serem povoados e com diversidade de opções de lazer, restaurantes etc.

Ou seja, a caminhabilidade, nesse caso, é tanto objetivo como consequência da vitalidade urbana, as duas estão em constante simbiose e se fortalecem juntas. Afinal, para promover a caminhabilidade é preciso dar ao pedestre boas condições, o que vai além de questões físicas do ambiente construído, pois os lugares geram sensações que não devem ser ignoradas. Por exemplo, um local bem projetado para os pedestres pode não ser tão visitado simplesmente porque as pessoas se sentem inseguras ali.

Ressalta-se também que há uma forte correlação entre caminhabilidade e maior qualidade de vida. Como aponta Speck (2017, p.64), o Levantamento Mercer<sup>7</sup>, que classifica a qualidade de vida de cidades globais, sempre apresenta no rol das melhores cidades aquelas que apresentam padrões de assentamento compacto, bom transporte coletivo e, sobretudo, bairros caminháveis, não havendo nenhuma cidade dependente do carro entre as 50 primeiras da lista.

No caso das cidades brasileiras, além dos benefícios já apontados, promover a caminhabilidade é dar dignidade e melhores condições às pessoas que geralmente mais caminham, às vezes por não terem outra possibilidade de locomoção e não poderem pagar o transporte público. Pessoas que andam quilômetros em locais com calçadas sem boas condições e sem amenidades, como mobiliário urbano, vegetação... Para essas, além de boas condições para o caminhar, seria imperativo prover subsídios para que pudessem acessar o transporte coletivo para grandes distâncias.

Outra questão relevante do caminhar é a importância das atividades sociais e da cidade como lugar de encontro. Exercer a sociabilidade no espaço público da cidade é uma forma de dela se apropriar, de sentir-se parte, bem-vindo e de transformá-la ao mesmo tempo. As diferentes trocas sociais são parte importante da vida urbana como mostra a Figura 10.

---

<sup>7</sup> Segundo Speck (2017, p.64), esse levantamento compara as cidades globais em dez categorias: estabilidade política, economia, qualidade social, saúde e saneamento, educação, serviços públicos, recreação, bens de consumo, habitação e clima.

Figura 10: Vida urbana em cidades da Europa: Parque linear às margens do Canal Saint Martin em Paris, França (A); Rua compartilhada em Grenoble, França (B); *Trafalgar Square* em Londres, Inglaterra (C); Evento de dança na rua, Bolonha, Itália (D), Ruas medievais de Estrasburgo, França (E), *Las Ramblas* em Barcelona, Espanha (F).



Fonte: Autora, 2014 (B, C, D e F) e 2018 (A e E).

As interações sociais acontecem mais facilmente quando os espaços públicos são convidativos, propícios à presença de pessoas nas ruas. Se todos estivessem apenas se locomovendo de carro e as atividades nos estabelecimentos não se estendessem, de alguma forma, à rua, muitas das trocas seriam perdidas. Pessoas deixam de se cruzar, de se ver, cumprimentar e eventualmente se conhecer.

Para Gehl, para que haja atividades sociais, é necessária a presença de pessoas e de haver trocas sociais, de modo que se o espaço da cidade for desolado e vazio, nada acontece. Assim: “a vida no espaço da cidade é abrangente: de olhares

momentâneos a eventos menores ou a grandes manifestações coletivas. Caminhar pelos espaços comuns da cidade pode ser um objetivo em si mesmo – mas também um começo” (GEHL, 2015, p.22-29).

Neste contexto, promover o caminhar relaciona-se também com a tentativa de mitigar outros problemas sociais, como a violência urbana, problema que alimenta e dá respaldo a diversos fenômenos sociais com tendências à proteção pessoal (muros altos, abandono do uso do espaço público, demonização do transporte público, falta de integração entre classes sociais etc.).

Promover o caminhar, portanto, vai além de boas calçadas, infraestrutura urbana e intervenções espaciais, mas tem a ver com criar uma nova imagem de cidade, diferente daquela que é mostrada nos noticiários televisivos, com uma violência urbana assustadora.

Observa-se também que junto ao debate sobre pedestrianismo, a bicicleta é um forte aliado, e, assim como o caminhar, não polui e traz mais vitalidade urbana com a presença de pessoas nas ruas. Além dessa associação bicicleta + pedestre, ambos denominados de “mobilidade ativa”, também não se pode deixar de abordar a associação também importante entre pedestre e transporte público, pois geralmente são essas associações que garantem o acesso dos cidadãos ao trabalho, ao local de estudo etc., ou seja, em síntese, é o que lhes permite vivenciar a cidade de forma mais completa.



Ilustração: Laura Ancona.

# 3

## NOVOS PANORAMAS, OUTRAS TENDÊNCIAS

### 3 NOVOS PANORAMAS, OUTRAS TENDÊNCIAS

#### 3.1 Rumo a mudanças e a redução do uso carro

Diante dos inúmeros problemas urbanos acumulados ao longo de décadas de industrialização e crescimento urbano acelerado e desordenado, necessitava-se repensar a rua e a cidade como um todo. Assim, os desenhistas urbanos das décadas de 1950 passaram a reanalisar o papel da rua na vida da cidade. Jacobs afirmou que “as ruas e seus passeios, os principais espaços públicos da cidade, são seus órgãos mais vitais”, trazendo esse elemento, a rua, para o centro do debate de várias gerações de urbanistas (WALL; WATERMAN, 2012, p.57).

Após tantas falhas chegou então o tempo de se questionar: dar mais espaço ao carro é mesmo a melhor solução de mobilidade urbana, como muito se adota em tantas cidades do mundo? Dessa forma, na contramão dos interesses do mercado, há urbanistas e outros profissionais ligados ao planejamento urbano que vêm incentivando mudanças nas cidades, colocando em prática políticas públicas que favoreçam o desenvolvimento de cidades mais humanas, priorizando, no âmbito da mobilidade, o transporte público e a mobilidade ativa (bicicleta e pedestre). Segundo Gehl, nas últimas décadas houve um certo distanciamento dos ideais do planejamento urbano modernista, com a criação de novas cidades e áreas residenciais com mais uso misto e áreas dinâmicas, em vez de edifícios autônomos e isolados. Assim, apesar da ainda existente tendência de aumento do uso do automóvel, vê-se como positivo que tais desenvolvimentos tenham sido adotados em reação à falta de interesse pela vida urbana como se via por volta de 1960 (GEHL, 2015, p.4-5).

Se na década de 1930, a Carta de Atenas defendia uma série de zoneamentos e modernizações com uma visão mais técnica e pouco humana, uma Nova Carta de Atenas veio à luz em 2003<sup>8</sup>. Intitulada “A Visão do Conselho Europeu de Urbanistas sobre as Cidades do séc. XXI”, a nova Carta tem por foco a Europa e enfatiza a necessidade de coerência nas cidades, na sociedade, na economia, no meio ambiente e no tempo.

---

<sup>8</sup> A Carta já tinha sido adotada em 1998 e em 2003 foi publicada sua revisão.



A nova carta trata de questões pouco ou não abordadas na anterior, como a preservação do meio-ambiente e a utilização sensata dos recursos naturais disponíveis, o que rebate conseqüentemente na diminuição do uso do automóvel, anteriormente bastante defendido. Segundo a Carta mais recente, reconhece-se que a de 1933 tinha uma visão prescritiva sobre o desenvolvimento das cidades, com a divisão de áreas de habitação e trabalho de alta densidade, ligadas por sistemas de transporte de massas. Já a Nova Carta parte das necessidades de habitantes e utilizadores das cidades, propondo uma “visão da cidade coerente que pode ser atingida pelo urbanismo e pelos urbanistas, em colaboração com outros profissionais” (CEU, 2003).

Por outro lado, é preciso ressaltar que essas mudanças de paradigma ocorrem principalmente em áreas economicamente mais avançadas do mundo. Segundo Gehl, a situação da dimensão humana em países emergentes é bem mais complexa, pois há um intenso uso do espaço da cidade para muitas atividades cotidianas. Assim, somando-se ainda o intenso tráfego de automóveis, que cresce vertiginosamente, “A cada ano, as condições para a vida urbana e para os pedestres tornam-se menos dignas” (GEHL, 2015, p.6).

Por outro lado, apesar de ter havido vários avanços na mobilidade urbana principalmente de países mais desenvolvidos, ressalta-se que o carro ainda possui um papel hegemônico em muitos desses países. O artigo *Reducing car dependence in the heart of Europe: Lessons from Germany, Austria, and Switzerland*<sup>9</sup> apresenta essa questão, evidenciando uma diminuição da importância do carro em cidades desses três países, em contraponto a outros ainda bastante dominados pelo carro.

Os autores explicam que para chegarem a esses resultados, muitos esforços foram feitos para implementar diversas estratégias:

*There is no single policy measure that alone can explain the decline in car use in the five case study cities. That is consistent with an extensive literature documenting the need for a coordinated set of transport, housing, land-use, and taxation policies to induce a modal shift from the private car to walking, cycling, and public transport (ARNOTT et al., 2014; CERVERO, 1998; NEWMAN & KENWORTHY, 2015; PUCHER et al., 2010; UN HABITAT, 2013; VAN WEE et al., 2013 apud BUEHLER et al., 2016).*<sup>10</sup>

<sup>9</sup> Reduzindo a dependência do carro no coração da Europa: lições da Alemanha, Áustria e Suíça (tradução nossa).

<sup>10</sup> Tradução: Não existe uma medida política única que por si só possa explicar o declínio no uso de automóveis nas cinco cidades do estudo de caso. Isso é consistente com uma extensa literatura que documenta a necessidade de um conjunto coordenado de políticas de transporte, habitação, uso do

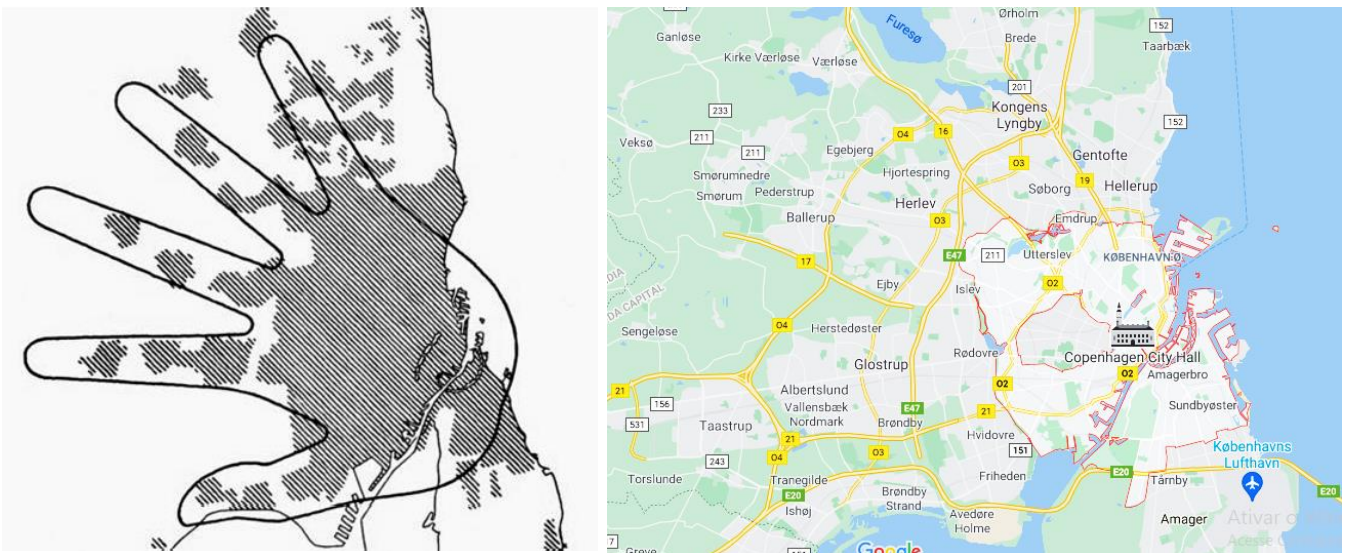
Assim, observa-se que, para que aconteçam verdadeiras mudanças na mobilidade urbana, inclusive no caso de países desenvolvidos, onde tudo parece mais fácil, é preciso que haja um esforço contínuo para defender a cultura do transporte público, da bicicleta e do modo a pé, através de medidas nesse sentido, que muitas vezes são implementadas em meio a críticas.

### 3.2 Mudanças de paradigma: Copenhague, Melbourne, Medellín

No rol das cidades que tiveram grandes transformações em prol dos pedestres, do transporte público e da bicicleta, está a cidade de Copenhague na Dinamarca. Ainda na década de 40, em 1947, com a preocupação de que a capital se expandisse de forma caótica, foi elaborado um plano urbanístico para a cidade chamado *Five Finger Plan* (Plano dos Cinco Dedos), numa alusão à forma e geografia da cidade.

Foram então criados eixos principais ao longo dos “dedos”, com diversidade de funcionalidades, e entre os dedos, o intuito era ocupá-los com espaços verdes, como se pode ver na Figura 11 (SØRENSEN; TORFING, 2019).

Figura 11 - Ilustração do Five Finger Plan de 1947 e mapa da cidade atualmente.



Fonte: Sørensen e Torfing, 2019 (esquerda) e google maps, 2021.

---

solo e tributação para induzir uma mudança modal do carro particular para caminhada, bicicleta e transporte público.

A partir de então, dentro de um processo de planejamento colaborativo e de boa governança, uma série de esforços, adaptações e diferentes atores contribuíram para o desenvolvimento urbano sustentável da cidade até hoje.

Na década de 1960 surge uma figura importante para o urbanismo de Copenhague e de outras cidades do mundo, o urbanista Jan Gehl, que tem como método de trabalho observar como as pessoas se comportam nos espaços públicos, atentando para o que as faz permanecer ou não neles, o que as atrai ou repele desses espaços. Um dos primeiros trabalhos do arquiteto dinamarquês foi a transformação urbana de Copenhague, que no início dos anos 1960 acumulava os problemas comuns da urbanização, dentre eles os congestionamentos.

Ainda em 1962, ele liderou a transformação da Rua *Strøget* (Figura 12), com 1,15 km de extensão, antes local de passagem de veículos, para ser de uso exclusivo de pedestres. A proposta ousada, em uma cidade ainda habituada aos automóveis, foi alvo de lutas e debates acirrados, como mostra a seguinte fala: “somos dinamarqueses, não italianos, e um espaço sem automóveis nunca vai funcionar com a cultura e o clima escandinavos” (GEHL; GEMZØE, 1996, p.11 *apud* GEHL; SVARRE, 2012, p. 151).

No entanto, apesar dos protestos, a proposta trouxe benefícios tanto para os habitantes, que puderam usufruir de uma cidade mais dinâmica, como para os estabelecimentos comerciais, que passaram a ter mais clientes. A Figura 13 mostra como o pedestre passou a ser hegemônico depois da mudança, ocupando totalmente o espaço antes destinado ao tráfego misto e a estacionamentos.

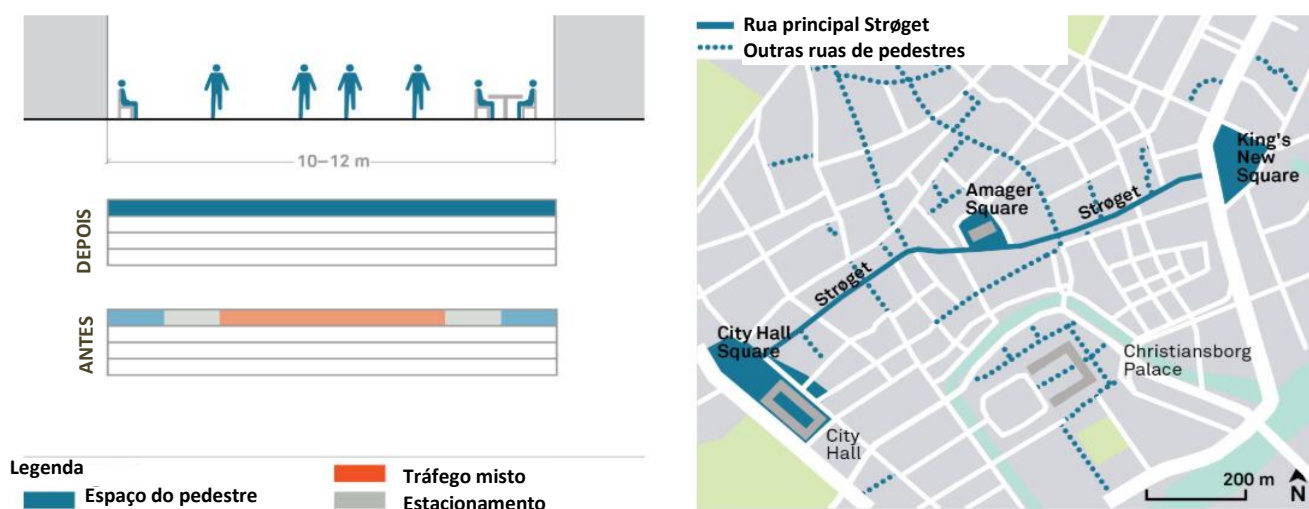
A partir de então, as transformações em Copenhague continuaram sempre nessa direção: para as pessoas. O sucesso do primeiro calçadão da cidade estimulou a transformação de outras vias centrais para uso exclusivo do pedestre: a via *Fiolstræde* em 1968, as ruas *Købmagergade*, *Store Kannikestræde*, *Rosengarden* e *Pilestræde*, em 1973, e a rua *Strædet*, em 1992 (ZENATO; SILVA, 2018, p. 57).

Figura 12 - Rua Strøget em 1960 e em 2016.



Fonte: site reddit.com.

Figura 13 - Dados do Projeto implementado em Copenhague na Rua Strøget.



Fonte: globaldesigncities.org. Adaptado e traduzido pela autora, 2020.

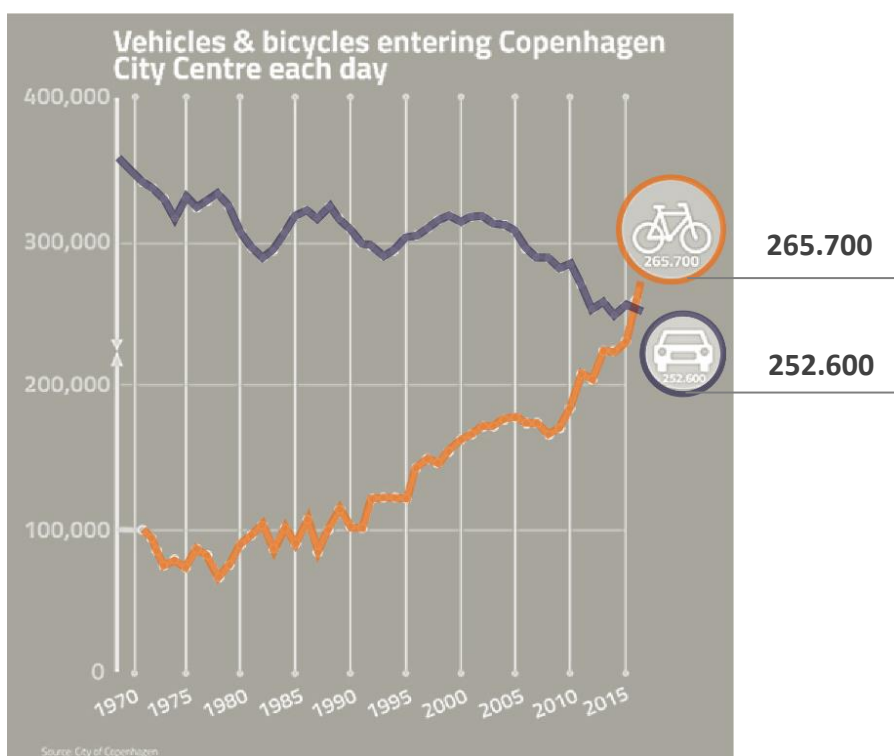
A diferença entre a Copenhague da década de 1960 e a atual é marcante. A princípio via-se uma cidade “padrão” com trânsito intenso e dominada pelo automóvel, e ao longo dos anos essa cidade se tornou cada vez mais viva, segura, atrativa para a vida urbana e mais sustentável (Figura 12).

Para isso, foram tomadas várias medidas priorizando a vida urbana, sendo a bicicleta, a locomoção a pé e o transporte público as formas de mobilidade urbana estimuladas nas tentativas de diminuir a hegemonia do automóvel.

A bicicleta deixou de ser apenas um elemento de lazer, para se tornar, de fato, o meio de transporte utilizado para os deslocamentos cotidianos da população, fruto de um amplo incentivo a esse meio de transporte. Foram realizadas adequações na infraestrutura urbana (ciclovias, ciclofaixas e restrições para os motorizados) e dos transportes públicos para que estes pudessem abrigar as bicicletas em uma viagem multimodo, além dos sistemas de aluguel de bicicletas gratuitos e financiados por anunciantes (ZENATO; SILVA, 2018, p. 58-59).

O incentivo e priorização da mobilidade ativa fez com que em 2016 a cidade chegasse a ter mais bicicletas que carros acessando o centro da cidade (Figura 14): “O relatório de setembro deste ano registrou 265.700 bicicletas acessando o centro de Copenhague em um dia comum, enquanto 252.600 carros passaram pelos equipamentos de monitoramento” (CICLO VIVO, 2016).

Figura 14 - Veículos e bicicletas que acessam o centro de Copenhague a cada dia.



Fonte: *City of Copenhagen* apud CICLOVIVO, 2016, adaptado pela autora, 2021.

Além das próprias benesses para a mobilidade, a priorização de modos como a pé e bicicleta incitou também o aumento de atividades de longa permanência no centro histórico. Assim, os usos recreativos e as cafeterias ocuparam as áreas

públicas, o que comprova que quanto mais espaço é disponibilizado aos habitantes, mais vida tem a cidade (HÖJEMO, 2015 *apud* ZENATO; SILVA, 2018, p.58).

Quanto ao sucesso das transformações na cidade, vale também ressaltar que durante todo o processo havia o diálogo entre a Escola de Arquitetura da Academia Real de Belas Artes de Copenhague e a esfera política: “pessoas da Prefeitura de Copenhague, urbanistas e políticos acompanhavam o que acontecia na Escola de Arquitetura e, por sua vez, os pesquisadores da Escola estavam atentos ao que ocorria nas cidades” (GEHL; SVARRE, 2018, p. 156).

Com o sucesso de Copenhague, Gehl foi convidado para desenvolver projetos em países no mundo todo, dentre eles na cidade de Melbourne, na Austrália. Desta vez, a escala urbana e a população são maiores: enquanto Copenhague atualmente tem aproximadamente 632.340 mil habitantes<sup>11</sup>, Melbourne está na faixa de 5,2 milhões de habitantes<sup>12</sup>, ou seja, aproximadamente oito vezes mais pessoas.

O centro da cidade de Melbourne havia sido esvaziado na década de 1970, quando a população passou a considerar a vida nos subúrbios, como sinal de qualidade de vida. Assim, migraram também atividades de comércio e serviços e a região central foi palco de abandono e degradação (OBERKLAIID, 2015 *apud* ZENATO; SILVA, 2018, p.60).

Gehl e seu escritório identificaram as necessidades de melhorias urbanas nessa área e adotaram medidas para convidar as pessoas a utilizarem o espaço público, tais como a revitalização de fachadas, o aumento de calçadas, a implantação de mobiliário urbano, o incentivo ao uso misto das edificações, a limitação da altura das edificações com o intuito de ter melhor insolação no espaço público, além da transformação de diversos becos (Figura 15), antes utilizados para instalar os contêineres de lixo das edificações (MATAN & NEWMAN, 2012 *apud* ZENATO; SILVA, 2018, p. 58-59).

---

<sup>11</sup> Dados de 2020, segundo o site *Statistics Denmark*. Disponível em: <https://www.statbank.dk/statbank5a/SelectVarVal/saveselections.asp>.

<sup>12</sup> Dados de 2019, segundo o site *Population Australia*. Disponível em: <http://www.population.net.au/melbourne-population/>.

Figura 15 - Becos de Melbourne antes (à esquerda) e após as transformações urbanas.



Fonte: Zenato e Silva, 2018 (esquerda); Matt Dobson, 2017; Jaime Murcia, 2015 (direita).

Anos após as intervenções urbanas, os resultados se mostraram positivos e apontaram para uma maior vitalidade urbana. Assim, houve o aumento do movimento de pessoas, a revitalização dos térreos de edificações próximas, como também surgiram novos usos comerciais, como lojas, cafés e restaurantes ao ar livre, para atender a demanda de consumo. Além disso, estimulou-se também o surgimento de uma série de manifestações culturais envolvendo artistas e músicos de rua. Diante desse cenário, entre os anos de 1993 e 2004 aconteceu então o retorno do crescimento demográfico da região central da cidade, havendo aumento em 39% na circulação de pedestres durante o dia e dobrou-se o tráfego de pedestres no período da noite. No que se refere às áreas públicas e à economia, observa-se que após as intervenções, houve um aumento de 71% dos espaços públicos, dentre eles praças, parques e circulações, e o número de cafeterias, bares e restaurantes também aumentou, movimentando notadamente a economia (MATAN & NEWMAN, 2012 *apud* ZENATO; SILVA, 2018, p. 61).

O resultado foi considerado positivo por usuários e gestores, e a adoção desse novo estilo de vida urbano continua sendo estimulado. No caso de Melbourne, no *site* oficial da cidade, há um espaço onde se aborda a importância do pedestrianismo para a cidade com uma plataforma chamada *Pedestrian Counting System* (Sistema de Contagem de Pedestres) que dispõe de dados do fluxo de pedestres em tempo real em diversos pontos do centro da cidade.

Além disso, a cidade possui uma *Transport Strategy*, que constitui as diretrizes para o desenvolvimento da mobilidade urbana. Algumas dessas estratégias mostradas no *site* oficial da cidade são: mais espaço para pedestres, ciclistas e áreas verdes; transformar Melbourne na principal cidade cicloviária do país, criando mais de

50 km de ciclovias protegidas; converter as *'Little Streets'* no centro da cidade em zonas compartilhadas prioritárias para pedestres com limites de velocidade mais baixos para carros, no intuito de apoiar a economia local e a cultura de café; manter o acesso para viagens de carro essenciais, especialmente para pessoas com deficiência, comércio, veículos de serviço e emergência; trabalhar com o governo para introduzir limites de velocidade de 40 km/h em todo o interior de Melbourne.<sup>13</sup>

De fato, há diversos exemplos de boas iniciativas em prol dos pedestres e da vida urbana, principalmente em países desenvolvidos, que prescindem ou têm em menor grau os diversos problemas presentes nos países em desenvolvimento, tais como pobreza, violência, baixa escolaridade, corrupção, forte desigualdade social. Felizmente, também há casos de boas transformações urbanas nos contextos com mais dificuldades, como é o caso de Medellín.

Medellín é a segunda maior cidade da Colômbia, com 2.933.094 habitantes<sup>14</sup> em 2020. Até meados dos anos 1990, a cidade era dominada por diversos problemas advindos do êxodo rural, guerras civis, narcotráfico, pobreza, desemprego, além da violência que predominava em todo o cenário social e dificultava as transformações almejadas.

Quanto à locomoção na cidade, entre a população imperava o medo de ser vítimas da violência urbana, o que gerou a criação de códigos de comportamento, tais como: não poder sair à rua em certas horas do dia, ter de sair sempre acompanhado, não passar por ruas específicas por serem perigosas e obscuras, não transitar entre bairros para visitar outras pessoas – por não poder cruzar fronteiras invisíveis criadas pelos grupos criminosos –, além de não poder usar livremente os escassos espaços públicos, seja devido à cobrança pelo seu uso ou à insegurança de estar neles (SANCHEZ MAZO, 2017, p.58).

Mesmo com todas os problemas, esse cenário urbano problemático, próximo do que se vive no Brasil<sup>15</sup>, pôde ser suplantado através de diversas políticas e iniciativas públicas. Sérgio Fajardo, Prefeito de Medellín de 2004 a 2007, foi um dos

---

<sup>13</sup> Informações no site de Melbourne, sem informações de autor e data. Disponível em: <<https://www.melbourne.vic.gov.au/>>. Acesso em: 15 de out. de 2020.

<sup>14</sup> Segundo o *Documento Técnico De Soporte Pot [Acuerdo 46/2006]*, disponível no site <https://www.medellin.gov.co/>. Acesso em: 05 de set. de 2020.

<sup>15</sup> Medellín foi referência, inclusive, para o ex-prefeito de Maceió, Rui Palmeira (2013-2020), que visitou a cidade em 2014 e em 2018 para conhecer as estratégias urbanas adotadas.



impulsionadores das grandes mudanças na cidade e tinha como lema “o melhor para os mais pobres” e “Medellín, a mais educada”.

Para ele, os pilares políticos da transformação são “o combate irrestrito à corrupção, transparência total nas decisões, participação da sociedade, prioridade à cultura e educação, e ‘o melhor para os mais pobres’” (GHIONE, 2014). Já a estratégia da transformação se baseou em três questões: “implementação de um sistema de transporte público e de acessibilidade eficiente e qualificado, provisão de serviços públicos de qualidade para toda a população e planejamento urbano e territorial de longo prazo” (GHIONE, 2014).

Assim, o que se tem hoje em Medellín é um sistema de mobilidade urbana criativo, diversificado e que estimula a vida urbana: trens elevados, ônibus no sistema de BRT, teleféricos (*metrocab*), microônibus, bondes, ciclovias e escadas rolantes para acesso às favelas. Segundo Ghione (2014), “O sistema de transporte público pode ser considerado o motor da transformação” (Figura 16).

Figura 16 - Favela urbanizada com escadas rolantes cobertas e metrô elevado em Medellín.



Fonte: GHIONE, 2014.

A urbanização de favelas, a provisão de infraestrutura (saneamento, gás natural, energia elétrica etc.), os projetos de habitação social e a implementação de parques e bibliotecas, são outros pontos importantes da transformação da cidade. Segundo Ghione (2014), quase a totalidade da cidade possui saneamento e água portátil (sendo possível beber água da torneira com confiança), energia elétrica e drenagem pluvial, além de que 70% dos domicílios possuem gás natural. O sistema é

pré-pago, e possuir o cartão da EPM<sup>16</sup> é hoje um símbolo de prestígio e integração cidadã. Pelo estatuto da própria empresa, 55% do lucro é repassado para a prefeitura, revertendo-se em suporte financeiro para o desenvolvimento urbano.

Com uma arquitetura de qualidade e projetos escolhidos através de concursos públicos, as bibliotecas se tornaram elementos de cidadania, inclusão e desenvolvimento nas comunidades mais pobres e violentas (GHIONE, 2014), formando uma nova geração de crianças com potencial para transformar a realidade social.

O resultado das transformações é claro e as pesquisas mostram que Medellín lidera em relação à qualidade de vida dentre as onze principais cidades da Colômbia: 83% dos entrevistados estão satisfeitos em relação à educação de crianças e jovens; 91% com a cidade como lugar para viver; 57% com os serviços de saúde; 86% com o sistema de transporte público; 58% com a qualidade do espaço público; 75% com o estado das ruas e calçadas; 84% possuem orgulho da cidade. Quanto à gestão urbana, 59% aprovam a maneira como a prefeitura investe os recursos e dinheiro público e 78% estão de acordo com as decisões do Conselho Municipal (GHIONE, 2014).

Por outro lado, essas transformações não são isentas de críticas. Segundo Zuquim (2019), a construção do Parque Biblioteca España, premiado por sua arquitetura e bastante atrativo aos turistas, é muitas vezes relativizada pelos moradores, sendo vista como um grande desperdício de dinheiro público, apesar de oferecer serviços de educação, cultura e lazer e de ter gerado um ambiente agradável e seguro. Alega-se que poderia se ter investido mais dinheiro na política habitacional, conforme orientava a necessidade social (ZUQUIM, 2019, p. 96).

Além dessas iniciativas, está sendo avaliada a viabilidade do projeto de revitalização das margens do rio Medellín no norte da cidade, chamado *Parques del Río Norte*, que visa transformar esse espaço num grande parque linear de 700m<sup>2</sup> (MERCADO, 2020), beneficiando principalmente pedestres e ciclistas com mais um espaço público de qualidade na cidade.

Diante dos exemplos de transformações urbanas em Copenhague, Melbourne e Medellín, entende-se que há diferenças estruturais entre os dois primeiros e o último.

---

<sup>16</sup> EPM significa Empresa Pública de Medellín.

Copenhague e Melbourne já contavam com uma série de questões sociais mais bem resolvidas, com menos problemas relativos à pobreza, violência, educação precária etc., podendo focar nos, talvez considerados, pequenos detalhes da vida urbana, potencializando-os ainda mais. Já Medellín, junto às intervenções no âmbito da mobilidade, várias outras iniciativas de base também se faziam necessárias para melhorar a vida da população plenamente, como saúde, educação, segurança etc.

De fato, as cidades brasileiras se aproximam muito mais da realidade de Medellín e de outras cidades de países em desenvolvimento, mas é possível aprender com exemplos em todo o mundo, atentando para as diferenças e as limitações sociais, políticas e econômicas de cada caso.

Sobre a marcante diferença entre as realidades europeia e sul-americana, em relação ao espaço do pedestre, a visão de Francisco Careri é contundente e está bastante de acordo com minha própria vivência nas cidades por onde andei. A observação em relação aos profissionais que estão sendo formados também é bastante pertinente e escancara a questão da profunda diferença de classes em países como o Brasil, e como cada pessoa vivencia a cidade de modo totalmente distinto<sup>17</sup>:

Na América do Sul, caminhar significa enfrentar muitos medos: medo da cidade, medo do espaço público, medo de infringir as regras, medo de apropriar-se do espaço, medo de ultrapassar barreiras muitas vezes inexistentes e medo dos outros cidadãos, quase sempre percebidos como inimigos potenciais. Simplesmente, o caminhar dá medo e, por isso, não se caminha mais; quem caminha é um sem-teto, um mendigo, um marginal. Ali o fenômeno antiperipatético e antiurbano é mais claro que na Europa, onde me parece que está apenas em via de formação: nunca sair de casa a pé, nunca expor o próprio corpo sem um envoltório, protegê-lo dentro de casa ou no carro, sobretudo não sair depois do anoitecer, encerrar-se, se possível, em *gated communities*<sup>18</sup> assistindo a um filme de terror ou viajando pela internet, memorizar os conselhos de compras úteis para quando se caminha nos shopping centers. Percebi que, nas faculdades de arquitetura, os estudantes – ou seja, a futura classe dirigente – sabem tudo de teoria urbana e de filósofos franceses, acham-se especialistas em cidade e em espaço público, mas, na verdade, nunca tiveram a experiência de jogar bola na rua, de encontrar-se com os amigos na praça, de fazer amor em um parque, de entrar ilegalmente numa ruína industrial, de atravessar uma favela, de parar para pedir uma informação a um transeunte. Que tipo de cidade poderão produzir essas pessoas que têm medo de caminhar? (CARERI, 2015, p. 170)

---

<sup>17</sup> Eu tenho alguns colegas de faculdade que podem contar nos dedos de uma mão quantas vezes andaram de ônibus em Maceió, mas que já utilizaram bastante o transporte público em viagens a outras cidades de outros países, tanto em viagens de turismo, quanto no caso de intercâmbio de estudos.

<sup>18</sup> Tipologia residencial que no Brasil se denomina “condomínios fechados”.

### **3.3 Acupunturas, estudos urbanos e ideias para os espaços públicos**

Além dos casos de transformações paradigmáticas como os já mostrados, há também a possibilidade das transformações pontuais ou como afirma o arquiteto Jaime Lerner, “acupuntura urbana”, que seria “uma série de intervenções de pequena escala, altamente focadas, que possuem a capacidade de criar ou iniciar um processo de regeneração de espaços ociosos ou desqualificados” (MOREIRA, 2019). Assim, vários conceitos urbanos vêm sendo aplicados nas cidades em diferentes escalas, e alguns deles serão apresentados a seguir.

Como mostrado, a rua já passou por diversas fases ao longo da história, de lugar de pessoas, de comércio, de procissões, desfiles militares ao espaço de domínio dos veículos de transporte. Com o progressivo aumento dos automóveis no espaço urbano, junto a políticas que o privilegiam em detrimento de outros modos, as ruas foram se tornando cada vez mais divididas, normalmente por questões de segurança, devido à fragilidade da condição de pedestre e de ciclista, diante de outros transportes motorizados. Nessa lógica, há necessidade de espaços separados para cada modo: o lugar do pedestre, do ciclista, do carro, o corredor para o ônibus e assim por diante.

No entanto, surge um novo conceito para transformar mais uma vez a lógica da rua: as ruas compartilhadas. Segundo o Manual das Ruas Compartilhadas, produzido pelo Dérive Lab no México e traduzido pelo SampaPé, este método de desenho e projeto visa omitir a divisão das ruas para cada modo de deslocamento, nivelando o pavimento no mesmo nível. Assim, com uma superfície única, contínua e ininterrupta, não se prioriza a circulação veicular e todos os modos terão de atuar na negociação do espaço. Também faz parte desse conceito a eliminação de dispositivos de controle de tráfego (sinalização horizontal e vertical), que geralmente são implementados com o objetivo de otimizar tempos de deslocamento dos motorizados, como os semáforos, e que têm sua origem quando a rua se conceituou como espaço de circulação, não mais como espaço público de convivência. Já a Rua Compartilhada destrona essa hierarquia afirmando que todos somos donos da rua independente do modo de locomoção (DÉRIVE LAB, 2017, p. 21-22).

Figura 17 - Rua Hamilton, Felixstowe.



Fonte: Hamilton-Baillie Associates *in* Dérive Lab, 2017.

Em síntese, organiza-se em três passos o processo para tornar a rua compartilhada: primeiramente, a redução da velocidade e do volume de trânsito motorizado; o segundo passo é a interação entre os usuários do espaço público e a negociação desse espaço; o terceiro é a implementação de um desenho urbano específico, sem hierarquias e com lugares para estar e passar (Figura 17). Assim, a rua se compartilha! (DÉRIVE LAB, 2017, p. 41).

Sobre a importância do primeiro passo, um estudo realizado por Donald Appleyard, em 1969, apresenta um diagrama da Interação Social em que ele expõe três casos de ruas com diferentes fluxos de trânsito motorizado: uma com intensidade diária de 2 mil veículos por dia, a segunda com 8 mil e a terceira com 16 mil veículos por dia (Figura 18). O estudo comprova a hipótese de que as ruas com alta intensidade de trânsito motorizado são as que possuem menos interações, conforme se observa pela marcação em cor das interações sociais (DÉRIVE LAB, 2017, p.47-48).

Figura 18 - Pesquisa de Appleyard que compara ruas com diferentes intensidades de tráfego.



Fonte: Appleyard *in* Dérive Lab, 2017.

O Manual das Ruas Compartilhadas elenca então benefícios e externalidades positivas, resultantes da criação de ruas compartilhadas. Alguns deles são: o reforço da ideia de que a rua é um espaço público que deve ser desfrutado por todos os cidadãos; a diminuição de incidentes viários; o favorecimento da interação de crianças, idosos e pessoas com mobilidade reduzida; a não segregação do espaço; a geração de espaços de encontro; o incentivo à economia local; o aumento da segurança pública, pois as pessoas são “os olhos da rua” (JACOBS, 2011); o aumento do espaço público e de cenários culturais da cidade; a valorização do bairro onde se localizam; o desencorajamento de formas de transporte motorizado e o incentivo à mobilidade ativa, diminuindo então a emissão de gases poluentes; além de humanizar as cidades (DÉRIVE LAB, 2017, p.81-83).

Quanto ao pedestre, “as ruas compartilhadas favorecem o caminhar na cidade, ao não limitar os caminhantes a faixas e sinais verdes” (SAMPAPÉ *apud* DÉRIVE LAB, 2017, p. 84). Por outro lado, diante de tantos benefícios, vale ressaltar que esse tipo de transformação não consegue ser aplicado sem uma campanha de educação e conscientização. Em sociedades em que o automóvel ainda é considerado um bem de grande valor e *status* social, talvez um tipo de rua como essa não seja aceito pelas pessoas. Assim, em um primeiro momento, se faz necessária uma política pública ampla, que incentive as mudanças de paradigma.

Outra forma de pensar a rua é o conceito de Ruas Completas (Figura 19), que apresenta pontos em comum com a ideia das Ruas Compartilhadas, mas o intuito não é, necessariamente, eliminar as divisões já usuais da rua (calçada, leito carroçável, ciclovia...).

Figura 19 - Rua Joel Carlos Borges, São Paulo. Nova Rua Completa em Curitiba.



Fonte: Pedro Mascaro/WRI Brasil, 2017 e Archdaily, 2020.

Segundo o WRI<sup>19</sup>, as Ruas Completas visam proporcionar segurança e conforto a todas as pessoas, independentemente da idade e dos modos de transporte. O intuito é distribuir o espaço de maneira que todos sejam beneficiados e não existe uma solução única de Rua Completa, podendo-se implementar as melhores alternativas de desenho urbano, desde que de acordo com o contexto local, com a identidade da rua e com as prioridades da comunidade (WRI, 2017).

Em uma visão mais macro, observa-se que integrar o planejamento do uso do solo com o da mobilidade torna os projetos, a construção e a operação das redes de transporte mais eficientes e seguras. Esse cenário ajuda no desenvolvimento da economia local, propicia a mobilidade ativa e beneficia o meio ambiente (WRI)<sup>20</sup>.

Em síntese, os principais objetivos dos projetos de Ruas Completas são: respeitar os usos existentes no local; priorizar a mobilidade ativa e o transporte público; respeitar a escala das construções e recuos; tornar a rua um lugar de permanência e envolver a participação de residentes e grupos da comunidade para entender o bairro e suas prioridades (WRI).

Quanto à implementação de uma Rua Completa, a Figura 20 mostra uma série de elementos e estratégias urbanas a serem adotados, como árvores, jardins de chuva, superfícies compartilhadas, iluminação eficiente, ciclovias e ciclofaixas, calçadas largas, fachada ativa, semáforos, câmeras de tráfego etc.

Figura 20 - O que é uma rua completa?



Fonte: WRI Brasil.

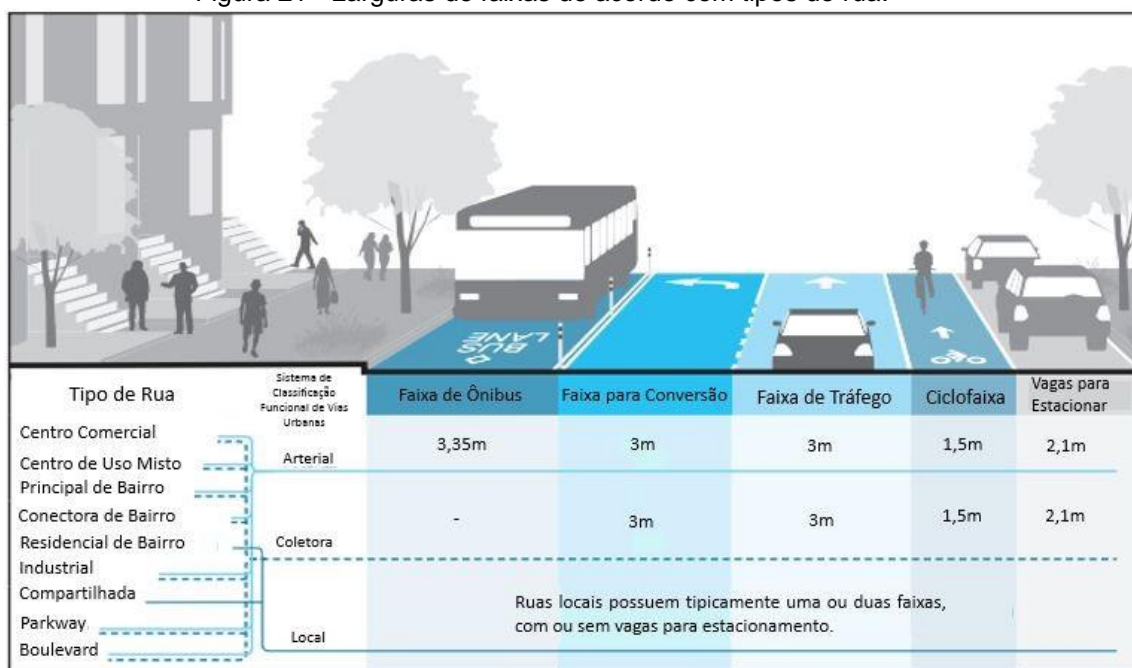
<sup>19</sup> No site do *World Resources Institute*.

<sup>20</sup> O texto faz parte de uma página fixa explicativa do site, logo não há data de publicação, nem autor. Disponível em: <<https://wribrasil.org.br/pt/o-que-fazemos/projetos/ruas-completas>>. Acesso em: 09 out. de 2020.

Alguns benefícios das Ruas Completas elencados pelo WRI se assemelham aos das ruas compartilhadas: as pessoas se sentem mais seguras para adotar a mobilidade ativa; o transporte coletivo pode ter melhorias na qualidade do acesso até as paradas; há melhorias na acessibilidade; crianças e idosos podem se relacionar melhor com a cidade, e as áreas degradadas tendem a ser revitalizadas.

Um exemplo de Ruas Completas de sucesso foi o de Boston, que incorporou a ideia observando as diferentes demandas socioespaciais e as necessidades de todos os meios de transporte. A estratégia foi separar faixas para cada um com o intuito de incentivar o transporte ativo e um trânsito mais seguro e dar vida às ruas, o que gerou um guia de desenho urbano, com vários infográficos, ilustrações e um *site* interativo. O guia, que inclusive recebeu um prêmio, determina larguras mínimas e recomendadas para cada faixa de tráfego, de acordo com o tipo de rua, conforme a Figura 21<sup>21</sup>.

Figura 21 - Larguras de faixas de acordo com tipos de rua.



Fonte: Guia de Desenho Urbano do *Boston Transportation Department*, 2013 in WRI, 2017.

<sup>21</sup> Segundo o Código de Trânsito Brasileiro, Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, anexo I: “via arterial - aquela caracterizada por interseções em nível, geralmente controlada por semáforo, com acessibilidade aos lotes lindeiros e às vias secundárias e locais, possibilitando o trânsito entre as regiões da cidade.”; “via coletora - aquela destinada a coletar e distribuir o trânsito que tenha necessidade de entrar ou sair das vias de trânsito rápido ou arteriais, possibilitando o trânsito dentro das regiões da cidade.”; “via local - aquela caracterizada por interseções em nível não semaforizadas, destinada apenas ao acesso local ou a áreas restritas.”



Em síntese, tanto as Ruas Compartilhadas quanto as Ruas Completas estimulam a igualdade, a segurança, a saúde etc., e os espaços urbanos se tornam mais dinâmicos e convidativos ao caminhar e à permanência.

Acompanhando as mudanças de abordagem nos Estados Unidos, outra iniciativa em benefício do pedestrianismo foi a criação do método de avaliação “*walk score*”, em 2007, por uma empresa estadunidense. O método de avaliação consiste em avaliar e calcular uma pontuação da “caminhabilidade” do local, traduzido de *walkability*, termo que faz referência “ao quanto uma área é apropriada para o caminhar; ele [o termo] está relacionado à fluidez do deslocamento a pé, nas calçadas e nas travessias” (OLIVEIRA, 2015).

Já para o ITDP<sup>22</sup>, que pesquisa sobre a mobilidade urbana, a caminhabilidade engloba aspectos tais como as condições e dimensões das calçadas e cruzamentos, a atratividade e densidade da vizinhança, a percepção de segurança pública, as condições de segurança viária e quaisquer outras características do ambiente urbano que influenciem na motivação para as pessoas andarem e utilizarem o espaço urbano. Aqui o foco não é só em elementos físicos, mas também em atributos do uso do solo, da política ou da gestão urbana que contribuem para valorizar os espaços públicos, a saúde física e mental dos cidadãos e as relações sociais e econômicas na escala da rua e do bairro (ITDP, 2018a).

Tal conceito tem ganhado cada vez mais importância, como no caso norte americano. Através do site <https://www.walkscore.com/> é possível pesquisar casas e apartamentos para alugar e comprar em diversas cidades do país, todos avaliados quanto à caminhabilidade do entorno. Também já existem estudos que mostram correlações diretas entre o preço das edificações e o *walk score*, como pontuação que avalia a caminhabilidade do local. Um grupo de pesquisa imobiliária de Seattle, *Redfin*, mediu a correlação entre altas pontuações de caminhabilidade nos bairros e preços de venda e descobriu que o *walk score* têm um grande impacto, tanto na compra quanto na venda. Por exemplo, com base em mais de 1 milhão de casas vendidas entre janeiro de 2014 e abril de 2016, observou-se que um ponto no *walk score* pode aumentar o preço de uma casa em uma média de US\$ 3.250, ou seja 0,9% (GOLDSTEIN, 2016).

---

<sup>22</sup> *Institute for Transportation and Development Policy.*

O ITDP também desenvolveu um método de avaliação que gera um índice de caminhabilidade, o iCam, que é “baseado em uma ampla gama de referências nacionais e internacionais sobre caminhabilidade e sobre a elaboração e aplicação de índices similares” (ITDP, 2018a, p.16). Para chegar ao índice, são coletados dados de 15 indicadores agrupados em seis categorias: Segurança Viária (Tipologia da Rua, Travessias); Atração (Fachadas Fisicamente Permeáveis, Fachadas Visualmente Ativas, Uso Público Diurno e Noturno, Usos Mistos); Calçada (Largura, Pavimentação); Ambiente (Sombra e Abrigo, Poluição Sonora, Coleta de Lixo e Limpeza); Mobilidade (Dimensão das Quadras, Distância a Pé ao Transporte) e Segurança Pública (Iluminação, Fluxo de Pedestres Diurno e Noturno). A partir daí, cada categoria gera um índice, com resultado de 0 a 3, e o índice final é gerado pela média aritmética dos seis resultados (ITDP, 2018a, p. 16-19).

Atualmente já existem diversos estudos de avaliação que utilizam esse índice, muitas vezes com algum tipo de adaptação. Apesar do Índice de Caminhabilidade (iCam) ser bastante detalhado e de abranger diversos aspectos urbanos, há outras questões sociais e geracionais que não são tão evidentes e fáceis de medir, e que precisam ser consideradas para entendermos por que e como as pessoas andam nas cidades.

Speck ressalta outros aspectos, além das questões físicas e de políticas públicas apontadas no *iCam*. O autor explica que, atualmente nos Estados Unidos, os “jovens criativos”, especialmente a geração Y, são atraídos para o centro das cidades, mesmo com espaços mais limitados, pois preferem ruas vibrantes e cheias de vida, uma combinação que se configura através da caminhabilidade (SPECK, 2017, p.27-28). Como consequência, as espaçosas casas dos subúrbios, distantes dos principais centros, outrora consideradas o sonho de consumo dos bem-sucedidos, sofrem hoje uma crise de baixa demanda ligada a diversos fatores socioeconômicos, dentre eles as mudanças no âmbito familiar, como o aumento do número de pessoas que moram sozinhas e de casais sem filhos.

No rol das mudanças ocorridas entre as gerações mais jovens, está o surgimento de outros tipos de locomoção, como patinetes e *skates*, que também fazem parte, junto ao pedestre e ao ciclista, da *soft mobility*, também chamada *slow traffic* e *mobilité douce*. Para La Rocca (2009, p.85), “a *soft mobility* pode melhorar o ambiente urbano especialmente no que se refere a: níveis de ruído e poluição do ar;

congestionamento de tráfego; segurança rodoviária” (Tradução nossa). Essa realidade já tem acontecido no Brasil, principalmente em cidades maiores como São Paulo, e é possível observar que ela, mesmo timidamente, está em curso em Maceió.

A promoção do pedestrianismo também é chave em algumas correntes de urbanismo, como o *New Urbanism*, movimento iniciado no início dos anos 1990, fruto da frustração de profissionais do planejamento urbano diante do padrão de cidades dispersas e com grandes vias<sup>23</sup>. Segundo um dos principais *sites* sobre o *New Urbanism*, este é “um movimento internacional que visa reestruturar o meio ambiente construído, baseado no aumento da qualidade e padrão de vida, através da criação de melhores lugares para viver” (Tradução nossa)<sup>24</sup>.

Para exemplificar tais mudanças ocorridas em todo o mundo em prol de cidades mais vivas, a *start-up* Urb-i, iniciativa de dois arquitetos e urbanistas brasileiros e um israelense, apresentam na plataforma *online* um vasto banco de fotos com comparações mostrando o antes e o depois de espaços públicos que tiveram transformações urbanas positivas (3.300 comparações no mundo, dentre as quais 216 no Brasil), como a demolição de viadutos, o alargamento de calçadas, a conversão ou reconversão de estacionamentos em praças, a implementação de vegetação, fechamento de ruas para uso exclusivo de pedestres, tanto através da iniciativa pública, quanto dos próprios habitantes, através de intervenções de urbanismo tático, implantação de mobiliário urbano, entre outras ações que humanizaram o espaço público (Figura 22).

---

<sup>23</sup> Segundo informações do *site* *Congress for New Urbanism*: <https://www.cnu.org/who-we-are/movement>. Acessado em 10 de jul. de 2020.

<sup>24</sup> Segundo informações do *site* sobre *New Urbanism*: <http://www.newurbanism.org/pedestrian.html>. Acessado em 10 de jul. de 2020.

Figura 22 - Bordeaux, França (2008 e 2012). Cidade do México, México (2009 e 2014).



Fonte: urb-i.com.

Uma das “acupunturas urbanas” de destaque é o urbanismo tático (Figura 23), uma estratégia que vem sendo adotada ao redor do mundo, tanto pelo poder público, que busca minimizar os gastos implantando algo rápido e prático ou testar alguma proposta antes de implementá-la definitivamente, quanto pela população local.

Assim, a prática do urbanismo tático vem ganhando destaque nos últimos anos, sendo adotadas principalmente por coletivos, ativistas, arquitetos, urbanistas e designers ao redor de todo o mundo, que tomam a iniciativa e vão às ruas pintar vias, calçadas, muros, instalar mobiliário urbano, além de promover oficinas e debater com a comunidade local. Adota-se então uma lógica não-hierárquica de engajar a população local em iniciativas urbanas, dando à sociedade civil a oportunidade de propor alternativas ao processo tradicional de projeto na esfera urbana, seja em colaboração ou não com o estado e/ou empresas privadas (MOREIRA, 2019).

Figura 23 - Antes e depois de uma ação de urbanismo tático em Nova Iorque, EUA.



Fonte: wribrasil.org.br.

Iniciativas como a inserção de mobiliário urbano (bancos, *parklets*), vegetação, fachadas permeáveis, também contribuem fortemente para que as pessoas se apropriem dos espaços públicos, como revelam os estudos realizados nos anos 1970 por William Whyte em Nova York, no âmbito do *Project for Public Spaces*. Whyte queria entender por que algumas praças eram vazias enquanto outras eram lotadas de pessoas (Figura 24). Assim, ele fez um estudo de 20 praças da cidade durante seis meses, com o auxílio de gravação de vídeos e contagem de pessoas em horários específicos, elencando uma série de elementos urbanos (tamanho das praças, quantidade de assentos, presença de comércio ou serviços etc.). Correlacionando as informações, um dos elementos identificados que faz com que as pessoas permaneçam nos espaços públicos foi justamente a disponibilidade de assentos (GROAT; WANG, 2013, p.263).

Figura 24 - Pessoas sentadas na 345 Park Avenue em Nova York.



Fonte: *Project for Public Spaces, New York in* GROAT; WANG, 2013.

Após 16 anos caminhando pelas ruas e espaços públicos de Nova York e observando o comportamento dos indivíduos no espaço público, “ele elencou sete elementos-chave que são mais significativos para a cidade e a vida urbana: relação com a rua, lugares para sentar, sol, água, árvores, comida e triangulação”<sup>25</sup> (WHYTE, 1980 *apud* MAO; KINOSHITA, 2019, p.52, tradução nossa).

Outros estudos urbanos também vêm relacionando os elementos elencados por Whyte, entre outros fatores que propiciam a vida urbana, o que fica mais evidente nos casos em que houve transformações urbanas. Nesse sentido, Jan Gehl fez estudos comparativos de diversas cidades do mundo, chamados de Estudos sobre Espaço Público-Vida na Cidade. Segundo indicado na tese de Anne Mattan sobre o tema, os estudos possibilitam uma visão holística da cidade, pois ilustram como os diversos espaços públicos podem ser vistos, um em relação ao outro, em diferentes momentos do dia, da semana ou do ano, e não como projetos individuais. Eles também servem como ferramenta para avaliar a situação existente e possibilitam o estabelecimento de metas específicas, fáceis de acompanhar e utilizar, com o intuito de corrigir iniciativas e ações para que funcionem da melhor maneira possível (GEHL; SVARRE, 2018, p.129).

Outra corrente que vem sendo discutida é o conceito cocriado pelo professor universitário franco-colombiano Carlos Moreno, que é associado ao Instituto de Administração de Empresas de Paris e da Université Paris1 – Panthéon Sorbonne. Observando os problemas ligados à mobilidade urbana das últimas décadas, tais como longos deslocamentos, espraiamento urbano, diminuição na qualidade de vida, poluição etc., o estudioso evoca a necessidade de “*démobilité*”, algo como “desmobilidade” em português, com o intuito de reduzir o impacto dos transportes

---

<sup>25</sup> Trecho original: “*he summarized seven key elements that are most significant to a town and town life: relationship to the street, seating, sun, water, trees, food, and triangulation*”. Sobre o termo triangulação: “*In Chapter 11 of this book Whyte describes a phenomenon he calls “triangulation” in which a stimulus provides a social bond between people. Strangers are more likely to talk to one another in the presence of such a stimulus. The stimulus might be musicians, or street entertainers, or a piece of outdoor sculpture.*” Tradução: “No Capítulo 11 deste livro, Whyte descreve um fenômeno que ele chama de “triangulação”, no qual um estímulo fornece um vínculo social entre as pessoas. É mais provável que estranhos falem uns com os outros na presença de tal estímulo. O estímulo pode ser músicos, artistas de rua ou cada uma escultura ao ar livre.”

sobre o meio ambiente e o clima (PARIS, 2021)<sup>26</sup>. Assim, a Cidade de 15 minutos se baseia na ideia de “crono-urbanismo”, considerando que a qualidade de vida é inversamente proporcional ao tempo gasto em mobilidade, sobretudo através do carro (MORENO et al., 2021, p.100).

O autor identifica seis funções sociais que devem ser rapidamente acessíveis em 15 minutos a partir de qualquer ponto da cidade: morar, trabalhar, acessar serviços de saúde, obter suprimentos, estudar e se desenvolver/divertir (esportes, lazeres) (PARIS, 2021).

Esse conceito vem sendo adotado na cidade de Paris e conta com algumas estratégias como: tornar a escola a capital do bairro e abrir seu pátio aos sábados, aproximar as culturas dos habitantes através de palcos artísticos e outros espaços de encontro, implementar espaços esportivos com a possibilidade de levar as crianças, além de estimular os comércios locais (PARIS, 2021).

Assim, a Cidade de 15 minutos é uma cidade com qualidade de vida, inclusiva, sustentável, além de divertida, criativa e onde existe a vontade de permanecer no espaço público. Por outro lado, é preciso ponderar que há cidades em que essa transformação é mais ou menos possível. Pela experiência que já tive em cidades da Europa, e inclusive em Paris, essas cidades possuem questões sociais e urbanas mais propícias para dar esse “salto” para a Cidade de 15 minutos, o que não é o caso de muitas cidades do contexto brasileiro (Figura 25).

---

<sup>26</sup> Essas informações traduzidas, interpretadas e citadas indiretamente, advindas do *site* de Paris, que mostra várias informações sobre o conceito e conta com ótimas ilustrações. Disponível em: <<https://www.paris.fr/dossiers/paris-ville-du-quart-d-heure-ou-le-pari-de-la-proximite-37>>. Acesso em: 25 mai 2021.

Figura 25 - A Cidade de 15 Minutos.



Fonte: Ilustrações de N. Baycon no *site* da cidade de Paris e infográfico e tradução da legenda feitos pela autora, 2021.

Esse modelo de cidade também tem sido debatido e adaptado no contexto da pandemia, vislumbrando o período pós-pandêmico. O autor do conceito coloca agora em debate os termos “densidade” (quantidade de pessoas por m<sup>2</sup>), “proximidade” (distâncias entre os principais locais frequentados no cotidiano), “diversidade” (de atividades, de locais, de pessoas) e “digitalização” (inserção das tecnologias no cotidiano), quatro dimensões identificadas após observar os desafios vividos em diferentes cidades em todo o mundo devido à pandemia de COVID-19 (MORENO *et al.*, 2021, p.101).

### 3.4 Uma síntese de cidades boas para pedestres

Até o momento, foram analisados exemplos de estratégias que promovem a caminhabilidade nas cidades. O infográfico<sup>27</sup> apresentado na Figura 26 é uma síntese

<sup>27</sup> A parte textual foi elaborada pela autora e as imagens utilizadas para compor o infográfico são do ITDP (1) e de artistas (2 e 3).



elaborada pela autora das estratégias analisadas neste capítulo de como promover a cidade caminhável, levando em consideração o que já foi apresentado e organizando-as em três tópicos: mobilidade urbana, espaço físico e cultura e vida em sociedade.

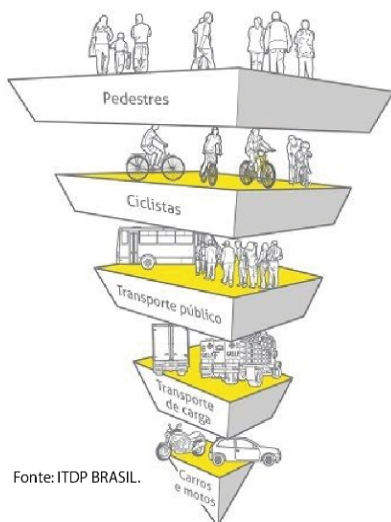
Reitera-se que promover a cidade caminhável é um desafio multidisciplinar e, portanto, deve-se levar em consideração muitas variáveis. Para que haja, de fato, transformações em direção à sustentabilidade, no decorrer do tempo, é preciso pensar além da implementação de boas calçadas, a estratégia mais óbvia. A cidade caminhável é uma cidade que acompanha outras ideias: a cidade ativa, saudável, menos motorizada, mais dinâmica, criativa, democrática, uma cidade mais apropriada por seus habitantes e onde as pessoas se cruzam, se veem, se misturam.

A cidade caminhável é uma cidade atenta, onde as pessoas cuidam da segurança umas das outras e nela não há a necessidade de muros altos. Ela só é de fato possível se inserida em estratégias nacionais e locais, e implementada através de políticas públicas que adotem o modelo de cidade caminhável, de forma ampla, com vários mecanismos, com fiscalização, e com mudanças arquitetônicas, urbanísticas e socioculturais.

Algo que considero também importante nos três tópicos destacados, é a necessária participação de diferentes atores da sociedade, na sua implementação, tais como o poder público, o setor privado, a academia e a população.

Figura 26 - Estratégias utilizadas para promover o pedestre nas cidades.

## MOBILIDADE URBANA



- Realizar estudos em cada contexto, onde se deseja implantar estratégias de caminhabilidade, para observar as particularidades locais e as similaridades com outros casos de sucesso implementados.

- Implementar estratégias para diminuir o tempo gasto em mobilidade.

- Alargar e adequar calçadas e travessias para serem acessíveis a todas as pessoas, com deficiência ou não.

- Adotar medidas e políticas públicas para diminuir a atratividade do uso dos automóveis individuais, tais como, acabar com as isenções tributárias dadas a esse tipo de transporte; reduzir velocidades permitidas; diminuir espaços de estacionamento gratuitos e implementar estacionamentos com valores que ajudem a custear melhorias para outros modos; pedágios para automóveis individuais em centros urbanos etc.

- Fiscalizar e multar os abusos cometidos por condutores de automóveis, tais como, estacionar sobre as calçadas e faixas de pedestre, bloqueando rampas para cadeirantes etc.

- Investir em transporte coletivo (ônibus, metrô, tramways), com subsídios públicos para aumentar a atratividade desse modo e democratizar seu acesso.

- Implementar ciclovias, ciclofaixas e ciclorrotas e medidas para aumentar a segurança viária dos ciclistas.

## ESPAÇO FÍSICO

- Implementar mobiliário urbano (bancos, parklets, mesas, brinquedos, equipamentos para esporte etc.), vegetação (árvores, jardins), iluminação adequada, lixeiras, entre outros elementos para tornar os espaços mais atrativos para permanência;

- Adotar sinalização vertical ou horizontal, separação e dimensionamento dos espaços dos diferentes tipos de usuários, no intuito de propiciar melhores condições para cada um » Ruas Completas.

- Compartilhar o espaço público com todos os usuários, sem hierarquia expressa de forma rígida no espaço público, sem sinalizações ou segregações » Ruas compartilhadas.

- Revitalizar fachadas degradadas.

- Implementar o uso misto do solo urbano, fachadas ativas e/ou permeáveis, o uso das calçadas por bares, cafés e restaurantes, aumentando a atratividade das ruas para permanência.



Fonte: Mônica T. Ramos.



Fonte: Laura Ancona.

## CULTURA E VIDA EM SOCIEDADE

- Propiciar espaços atrativos a eventos e manifestações culturais e para diferentes grupos sociais, tais como crianças, jovens, adultos, idosos, formando uma cidade inclusiva e integradora.
- Implementar edificações como bibliotecas, museus, teatros em locais estratégicos e bem integrados ao entorno.
- Melhorar a segurança pública em cidades com histórico de violência urbana e onde as pessoas alegam não usar o espaço público, por medo de assaltos e outros tipos de violência.
- Conscientizar a população a respeito da mobilidade urbana e das vantagens de promover a mobilidade ativa e o transporte coletivo, principalmente em sociedades que são induzidas, por diversas razões, a fazerem do automóvel individual, uma necessidade e sonho de consumo.
- Incluir a sociedade nas decisões tomadas pela gestão da cidade, de forma a permitir a apropriação dos espaços públicos e seus benefícios, entre eles, o desenvolvimento da autonomia e o cuidado com o bem público.
- Promover integração entre diferentes classes sociais no espaço público.

Fonte: Imagens: ITDP Brasil, Mônica T. Ramos e Laura Ancona. Texto e infográfico elaborado pela autora, 2021.



Ilustração: Jana Glatt.

4

CAMINHAR NO  
CONTEXTO BRASILEIRO

## 4 CAMINHAR NO CONTEXTO BRASILEIRO

### 4.1 Políticas públicas de mobilidade urbana com foco no pedestre

Segundo Silva (2011, p.61), as políticas públicas de mobilidade urbana no Brasil, a nível federal, moldaram-se a partir das questões do transporte, trânsito e de outros assuntos mais abrangentes relacionados ao espaço urbano. No contexto da urbanização acelerada no Brasil, as políticas públicas de mobilidade ao longo do século XX estiveram voltadas, principalmente, ao fortalecimento da indústria automobilística.

A partir de 1995, o Governo Brasileiro implementou um conjunto de medidas provisórias e de leis, que ficaram conhecidas como Regime Automotivo Brasileiro (NEGRI, 1999, p. 215). Assim, diversas ações foram tomadas, tanto para fortalecer a indústria, quanto para incentivar a compra de automóveis, tais como a redução ou a isenção do IPI (Imposto sobre Produtos Industrializados) na compra do carro.

Do ponto de vista do planejamento urbano, a Constituição Federal de 1988 estabeleceu a definição da responsabilidade dos municípios na gestão do desenvolvimento urbano, do transporte coletivo, do sistema viário e de circulação, ao mesmo tempo em que atribuiu à União o poder-dever de instituir as diretrizes da política de desenvolvimento urbano e dos transportes urbanos (inciso XX do Artigo 21) (BRASIL, 2012 *apud* CARVALHO, 2016).

Ainda levou alguns anos para que uma política urbana abrangente fosse regulamentada no Brasil, de modo que o Estatuto da Cidade (EC) foi publicado em 2001 (Lei nº. 10.257, de 10 de julho de 2001). Assim, o Planejamento Urbano no Brasil foi pautado em instrumentos urbanísticos, tendo base nos Planos Diretores e Leis de Uso e Ocupação do Solo, que se tornaram “opções” mais que perfeitas para resolver diversos problemas urbanos. No entanto, o fato é que eles muitas vezes só orientaram as questões relacionadas ao ambiente construído, não encarando as questões sociais (FERRARI JÚNIOR, 2004, p.18 *apud* ULTRAMARI; SILVA, 2017, p.4).

O EC, na sua versão original, aborda a mobilidade urbana fazendo referência apenas aos transportes. No capítulo II, que trata do Plano Diretor, o art. 41, parágrafo 2º, cita a obrigatoriedade de um plano de transporte integrado para as cidades com mais de 500 mil habitantes, compatível com o plano diretor ou nele inserido (BRASIL,

2001). Em outras partes do texto é possível encontrar os termos “transporte público” e “transporte coletivo”.

Dois anos depois da promulgação do EC, foi estabelecido o Ministério das Cidades (MCidades), que se tornou responsável pelas políticas urbanas de habitação, saneamento, mobilidade urbana e planejamento urbano, com uma Secretaria específica para cada política setorial. Como assinalam Proni e Faustino, “o setor da mobilidade urbana e transporte público recebeu pouca atenção na agenda pública após a Constituição Federal de 1988”, e foi só com a criação do MCidades e da Secretaria Nacional de Transporte e Mobilidade Urbana (SEMOB), que o assunto voltou a receber maior atenção (PRONI; FAUSTINO, 2016, p. 198).

Em termos de marco legal específico para a política setorial de mobilidade urbana, o Plano Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU), ou Lei da Mobilidade Urbana (Lei nº. 12.587 de 3 de janeiro de 2012) foi promulgado após dez anos da existência da SEMOB. Nesse Plano, além de vários princípios que estão de acordo com as boas práticas internacionais, como acessibilidade, sustentabilidade, incentivo ao desenvolvimento tecnológico e ao uso de energias renováveis, entre outros, está estabelecida a “II - prioridade dos modos de transportes não motorizados sobre os motorizados e dos serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado” no artigo 6º, que trata das diretrizes que orientam a Política Nacional de Mobilidade Urbana.

Também no PNMU, estabeleceu-se que os municípios com mais de 20 mil habitantes deveriam elaborar um Plano de Mobilidade Urbana, no prazo de até seis anos a partir da entrada em vigência da Lei nº. 12.587/2012, sendo 2018 a data limite. Em seguida, devido ao não cumprimento do prazo, ocorreram sucessivas revogações e novas leis alterando as datas limite, sendo a última, a Lei nº. 14.000, de 19 de maio de 2020, que apresenta novos prazos: I - até 12 de abril de 2022, para Municípios com mais de 250.000 habitantes e II - até 12 de abril de 2023, para Municípios com até 250.000 habitantes (BRASIL, 2020). Adianto que, no atual contexto de pandemia, momento em que boa parte da atenção do poder público está voltada para essa questão, muito provavelmente esses prazos não serão cumpridos novamente pela maioria dos municípios, que continuaram sem o plano.

Segundo o *site* do Ministério do Desenvolvimento Regional, do qual hoje faz parte a Secretaria Nacional de Mobilidade e Serviços Urbanos

(SEMOB), levantamentos sucessivos têm sido feitos para saber se os municípios brasileiros elaboraram seus planos de mobilidade. O Brasil tem 5.569 municípios, além do Distrito Federal, desses, 3.476 foram considerados no levantamento (62% do total dos municípios brasileiros), e a taxa de resposta foi de 67% (2.315 municípios responderam aos ofícios). Identificou-se, então, que apenas 324 municípios dos 3.476 (14% dos respondentes) declararam possuir o Plano de Mobilidade Urbana elaborado, o que corresponde, em termos populacionais, a 37% da população brasileira<sup>28</sup>. Assim, infelizmente, a falta de planos acaba sendo um dos fatores que contribui para os baixos investimentos no setor.

Por outro lado, considerando as demandas urgentes por habitação, esse setor acabou sendo o mais priorizado em termos de orçamento. Na Lei Orçamentaria Anual (LOA) de 2014, “58,9% do orçamento seria destinado para ‘moradia digna’; 11,7% para ‘mobilidade urbana e trânsito’; 9,4% para ‘planejamento urbano’; 6,5% para ‘saneamento básico’; e 7,0% para ‘gestão de riscos e resposta a desastres” (PRONI; FAUSTINO, 2016, p. 187).

Mais de uma década após a criação da SEMOB, em 2015, foi possível integrar uma concepção mais abrangente sobre mobilidade urbana no Estatuto da Cidade. Através da Lei nº. 13.146, de 2015, a Lei Brasileira de Inclusão da Pessoa com Deficiência (Estatuto da Pessoa com Deficiência), acrescentou-se o parágrafo 3º no artigo 41 do EC, adotando uma visão mais humana da cidade, em termos de mobilidade urbana:

§ 3º. As cidades de que trata o *caput* deste artigo devem elaborar plano de rotas acessíveis, compatível com o plano diretor no qual está inserido, que disponha sobre os passeios públicos a serem implantados ou reformados pelo poder público, com vistas a garantir acessibilidade da pessoa com deficiência ou com mobilidade reduzida a todas as rotas e vias existentes, inclusive as que concentrem os focos geradores de maior circulação de pedestres, como os órgãos públicos e os locais de prestação de serviços públicos e privados de saúde, educação, assistência social, esporte, cultura, correios e telégrafos, bancos, entre outros, sempre que possível de maneira integrada com os sistemas de transporte coletivo de passageiros (BRASIL, 2001).

---

<sup>28</sup> Ou seja, observa-se que dentre os que já possuem o plano, há principalmente municípios populosos, visto que os 14% dos municípios que o elaboraram abrangem 37% da população brasileira. Pesquisa disponível em: <[https://antigo.mdr.gov.br/index.php?option=com\\_content&view=article&id=4398:levantamento-sobre-a-situacao-dos-planos-de-mobilidade-urbana-nos-municipiosbrasileiros&catid=233:planejamento-da-mobilidade-urbana](https://antigo.mdr.gov.br/index.php?option=com_content&view=article&id=4398:levantamento-sobre-a-situacao-dos-planos-de-mobilidade-urbana-nos-municipiosbrasileiros&catid=233:planejamento-da-mobilidade-urbana)>. Acessado em: 15 de ago. de 2020.

Quanto às leis voltadas ao pedestre, não há uma lei exclusivamente dedicada ao tema a nível nacional, sendo o Estatuto da Pessoa com Deficiência o que mais trata do pedestre. Já a nível municipal, destaca-se a Lei nº. 16.673, de 13 de junho de 2017, da Câmara Municipal de São Paulo, chamada de Estatuto do Pedestre de São Paulo. Dentre os 14 objetivos do Estatuto, constam os seguintes:

(...) V - melhoria das condições de calçadas e travessias no âmbito da cidade de São Paulo; (...) IX - melhoria das condições de segurança pública através da maior ocupação dos espaços públicos que dão suporte à mobilidade a pé; (...) X - o desestímulo ao uso de veículos automotores em circulação e dos índices de emissão de poluentes no ar; (...) XIII - a conscientização da sociedade quanto aos efeitos indesejáveis da utilização do veículo automotor nas locomoções urbanas; (...) XIV - o incentivo ao uso da mobilidade a pé para os deslocamentos cotidianos ao trabalho e escola (SÃO PAULO, 2017).

Diante dos desafios que São Paulo e outras cidades brasileiras precisam enfrentar, para melhorar seu espaço urbano, o Estatuto do Pedestre de São Paulo é um importante passo no processo de mudança de paradigma e na forma de pensar e planejar a cidade. Por outro lado, o que falta é a aplicação das leis através da destinação de recursos para projetos que sigam suas diretrizes. Como repercussão, outras cidades brasileiras também começaram a elaborar seus próprios projetos de lei do Estatuto do Pedestre, o que poderá gerar bons resultados futuramente, se e quando forem devidamente aplicados<sup>29</sup>.

Quanto aos programas voltados à mobilidade urbana adotados a nível federal, houve alguns como o PAC (Programa de Aceleração do Crescimento) da Mobilidade Urbana e o PAC da Copa, que visou trazer melhorias na mobilidade urbana de cidades que receberiam os eventos da Copa do Mundo e das Olimpíadas.

Há também outros programas (a maioria deles instituídos até o ano de 2017), como o PAC Mobilidade Cidades Grandes (seleção concluída), o PAC Mobilidade Médias Cidades (seleção concluída), o PAC Pavimentação (seleção concluída), o Avançar Cidades – Mobilidade Urbana, o REFROTA (Renovação de Frota do Transporte Público Coletivo Urbano), o RETREM e o Projeto Mobilidade ao Redor.

Vale destacar que, devido a mudanças ocorridas nos ministérios no ano de 2019, no início da gestão de Jair Bolsonaro, incluindo a extinção do Ministério das

---

<sup>29</sup> Segundo o site Mobilize, em 2017, quando foi sancionado o Estatuto do Pedestre de São Paulo, as seguintes cidades estavam formulando um projeto de lei sobre o tema: São José dos Campos, Goiânia, Balneário Camboriú, Porto Alegre, Belém, Belo Horizonte, Feira de Santana, Osasco e Rio de Janeiro. <http://www.mobilize.org.br/agenda/788/estatuto-do-pedestre-oportunidades-e-desafios-em-cidades-brasileiras.html>. Acessado em 20 de out. de 2020.



Cidades, as atribuições do Ministério das Cidades (MCidades) migraram para o Ministério do Desenvolvimento Regional (MDR). Assim, as informações sobre Programas podem ser encontradas em diferentes *sites*: do antigo MCidades, do MDR, do PAC. Não há, no entanto, informações claras sobre a vigência dos programas, ou em quais cidades está sendo ou foi implementado algum projeto com os recursos dos programas, o que dificulta a verificação da sua aplicação na prática.

Voltando ao tema da legislação, mesmo não havendo um Estatuto do Pedestre, as cidades já possuem normas e recomendações para a construção de calçadas de edificações no Código de Obras e Edificações e em cartilhas com informações detalhadas sobre medidas, arborização e acessibilidade. No entanto, na prática essas normas nem sempre são atendidas, seja por desconhecimento, desinteresse ou falta de recursos da população, além de não haver fiscalização efetiva por parte dos órgãos responsáveis.

Além disso, há uma questão que me pareceu incoerente, também destacada na literatura, que é o fato de o ônus da manutenção das calçadas recair apenas para o proprietário do imóvel. Por que esse elemento tão importante, utilizado por todos, está a cargo do proprietário do lote e não da municipalidade? De fato, isso não deve ser obrigação exclusiva do proprietário, que assim como não se preocupa em recapear a via dos motorizados, também não deveria ter a obrigação exclusiva da manutenção das calçadas. As calçadas e as ruas são espaços públicos! Dar essa responsabilidade ao proprietário é deixar que a cidade se transforme em uma “colcha de retalhos” para o pedestre.

## **4.2 Panorama geral da mobilidade urbana no Brasil**

Primeiramente, os povos tradicionais se movimentavam no território brasileiro provavelmente a pé, traçando seus caminhos como e quando necessário. Depois vieram os colonizadores, que ao dividirem as terras em capitanias, partindo do litoral, criaram novas dinâmicas espaciais e embaraços aos povos originários (dominação, escravização, genocídio etc.). Formaram-se então os caminhos, que foram paulatinamente se adequando à topografia e aos interesses econômicos e militares. Já no século XIX, foram construídas estradas com importância estratégica para a circulação no país, as chamadas Estradas Normais, além das ferrovias e dos bondes

nas cidades. O transporte marítimo também se modernizava e atendia às exportações e migrações. Já no século XX, é a vez das rodovias modernas do Brasil República e das vias urbanas serem planejadas nos chamados planos de conjunto, a partir de 1930 (SILVA, 2011, pp. 33-34).

Conforme já mencionado, o advento da industrialização trouxe alterações na configuração das cidades ao redor do mundo, aumentando paulatinamente a população urbana enquanto o campo perdia parte de sua força de trabalho. No caso do Brasil, a evolução da mobilidade urbana também mantém uma relação estreita com o processo de urbanização acelerada. A Tabela 1 evidencia o incremento da população urbana, desde 1940 até 2010, que passou de 41.236.315 para 190.755.799 habitantes, chegando à taxa de urbanização de 84,36% em 2010.

Tabela 1 - Urbanização no Brasil de 1940 a 2010.

Ano	População Total	População Urbana	População Rural	Urbanização (%)
1940	41.236.315	12.880.182	28.356.133	31,24
1950	51.944.397	18.782.891	33.161.506	36,16
1960	70.070.457	31.303.034	38.767.423	44,67
1970	93.139.037	52.084.984	41.054.053	55,92
1980	119.002.706	80.436.409	38.566.297	67,59
1991	146.825.475	110.990.990	35.834.485	75,59
2000	169.799.170	137.953.959	31.845.211	81,25
2010	190.755.799	160.925.792	29.830.007	84,36

Fonte: Elaborado por Stamm (2013) a partir do IBGE (2003 e 2010).

Dentre as diversas consequências do crescimento urbano, uma delas foi a maior necessidade de deslocamento das pessoas nas cidades, para realizarem suas atividades cotidianas. Ao longo das décadas, as cidades passaram a ser cada vez maiores, devido ao modelo de urbanização insustentável e espraiado adotado nos centros urbanos e em consonância com os ideais modernistas.

Após a Segunda Guerra Mundial, o domínio do automóvel na mobilidade urbana é marcante (SILVA, 2011, p. 377). Os veículos motorizados, automóveis particulares e ônibus, foram sendo cada vez mais utilizados e os investimentos e ações públicas focaram em viabilizá-los, sobretudo o carro (VASCONCELLOS, 2016, p. 57).

Junto à urbanização acelerada, aconteceu também o estabelecimento de uma indústria automotiva no país, que passou a disputar o mercado com o transporte público e atendeu às demandas de grupos sociais de alta e média renda. Com as

crescentes receitas de impostos, essa indústria passou a ser muito importante para o Governo Federal (VASCONCELLOS, 2013, p.13) e fez parte dos investimentos prioritários de diversos Presidentes da República, como é o caso de Juscelino Kubitscheck, que fortaleceu a cultura rodoviária ao fomentar a indústria automobilística, e com a construção de Brasília (SILVA, 2011, p.47).

Assim, a indústria do automóvel vai além da produção de carros, incluindo também no processo a exploração de minérios, a metalurgia, a indústria de autopeças e os serviços mecânicos de manutenção dos veículos, como também obras de infraestrutura destinadas à sua circulação. Essa questão está profundamente ligada à política energética do país, estratégica para qualquer projeto de poder nacionalista ou imperialista (MARICATO, 2000, p. 9). Este cenário mostra o quanto essa indústria está enraizada na sociedade brasileira e o quanto é difícil de se adotar boas estratégias urbanas já apresentadas.

Em diversas cidades brasileiras, em meados dos anos 1950, inclusive em Maceió, os bondes deixaram de circular para dar lugar aos motorizados. Empresas estrangeiras, como a *General Motors* (GM), se estabeleciam no Brasil percebendo a oportunidade que tinham de gerar demanda de seus produtos em um país de escala continental. Assim, nesse momento o intuito dessas grandes empresas era substituir os bondes pelos ônibus, o que lhes traria grandes lucros, devido à demanda de transporte público que havia, com o progressivo aumento da população urbana (SILVA, 2011, p.43). Hoje, no entanto, os ônibus perdem sua importância, ao passo que há uma valorização do automóvel particular.

Com exemplos em todo o Brasil, no serviço oferecido pelas empresas de ônibus prestadoras de transporte público, predomina a baixa qualidade dos veículos, as longas esperas nas paradas, os trajetos longos e demorados até os destinos, o desconforto dentro dos veículos (pessoas em pé, assentos desconfortáveis, ruídos do veículo, falta de acessibilidade) e a precária logística e divulgação de informações aos usuários, como a disponibilização dos horários e rotas das linhas.

Consequentemente, isso faz com que cada vez mais pessoas busquem outras formas de locomoção, como as motocicletas, os carros de lotação, além dos transportes por aplicativo, que nos últimos cinco anos têm crescido cada vez mais nas maiores cidades, oferecendo tarifas cada vez mais baixas.

Observa-se aqui uma situação que se retroalimenta: o transporte público não é atrativo por suas tarifas altas e pela má qualidade do serviço prestado, o que faz com que mais pessoas deixem de utilizá-lo. Ou seja, com menos usuários, o custo por passageiro fica mais alto, havendo um desequilíbrio econômico-financeiro, que faz com que as empresas subsidiárias solicitem o aumento das tarifas. Conseqüentemente, o transporte coletivo deixa de ser atrativo e há um aumento da preferência pelo transporte individual (carros e motos), ou no caso de pessoas de baixa renda, quanto mais alto o preço da passagem, menor sua possibilidade de mobilidade na cidade (IPEA, 2013).

Assim, a cada ano, quando são calculados e reajustados os valores da tarifa, a população é prejudicada, necessitando investir parte substancial do seu rendimento em gastos com transporte. Geralmente, no início do ano, quando são negociados os reajustes, protestos e reivindicações populares são comuns em várias cidades do país, e as justificativas são sempre as passagens caras e os serviços de má qualidade.

Os anos de 2013 e 2014 foram marcantes devido às proporções alcançadas e a forte participação popular nos protestos (Figura 27). O tema do aumento das tarifas, que era normalmente discutido no âmbito da própria cidade, se tornou o estopim de uma indignação nacional relacionada ao cenário político do país, aflorando protestos por outras demandas urbanas e sociais, o que gerou várias repercussões políticas.

Figura 27 - Protestos contra o aumento das tarifas de transporte público em 2014.



Fonte: site Viatrolebus.

No entanto, apesar da grande repercussão, o fato é que as tarifas continuaram e continuam a subir a cada ano, sem a melhoria efetiva do serviço. Segundo o IPEA (2013, p.10), no Brasil, o custeio da operação do transporte público por ônibus urbano é feito em geral pelas receitas arrecadadas pela tarifa paga pelo usuário, são poucos

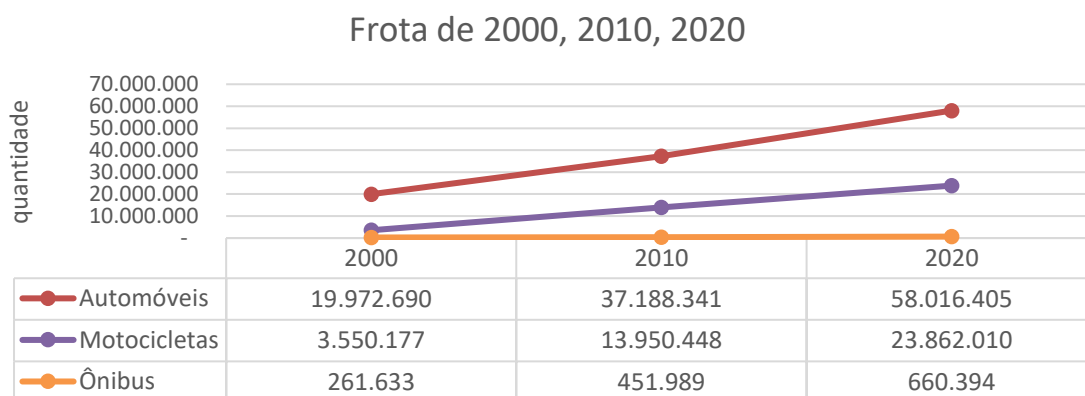
os casos de recursos extra tarifários para financiá-la. Já em países europeus e da América do Norte, os sistemas de transporte recebem recursos públicos, provenientes ou não de impostos específicos, visando a redução da tarifa.

Uma das consequências desse modo de funcionamento do sistema de transporte brasileiro é que a população é prejudicada com o aumento das tarifas, ficando muitas vezes impossibilitada de acessar esse serviço essencial. Como mostra a pesquisa da Rede Nossa São Paulo:

Em 2019, 50% declaram deixar de visitar amigas(os) ou familiares sempre ou às vezes por conta do preço da passagem (19% sempre e 31% às vezes). Além disso, 45% deixam de ir a parques, cinemas e outras atividades de lazer (16% sempre, 29% às vezes); 40% deixam de fazer consultas médicas ou exames (13% sempre e 27% às vezes); 37% deixam de procurar emprego (13% sempre e 24% às vezes); e 24% de ir à escola ou universidade (11% sempre e 13% às vezes). (REDE NOSSA SÃO PAULO, 2015)

Diante desse panorama, enquanto alguns não possuem recursos para utilizar o transporte público, há uma outra parcela da população que, devido à má qualidade do serviço público a um preço alto, acabam migrando para outras formas de locomoção, como o carro e a moto, menos inclusivos e sustentáveis. O Gráfico 1, mostra a evolução da frota dos automóveis, motocicletas e ônibus no Brasil de 2000 a 2010, evidenciando a tendência ao transporte individual.

Gráfico 1 - Frota de automóveis, motocicletas e ônibus no Brasil (2000, 2010 e 2020).



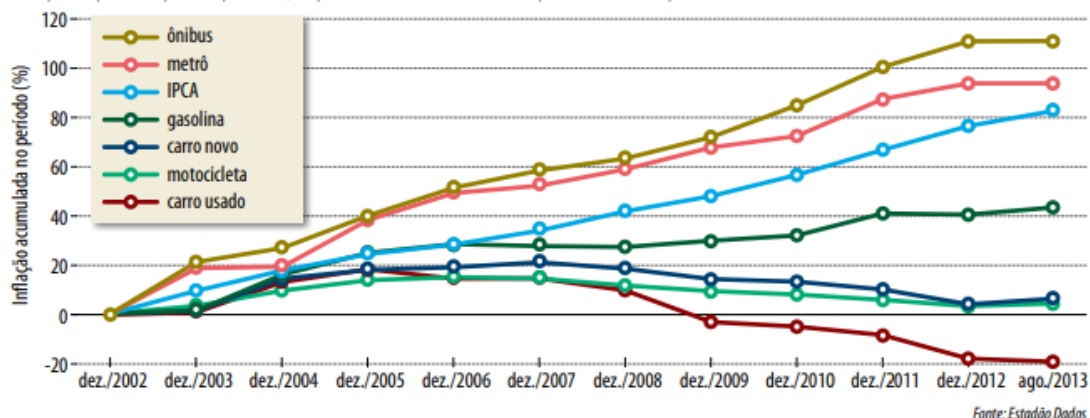
Fonte: Denatran e elaborado pela autora, 2020.

O Gráfico 2 mostra como a inflação dos preços das tarifas dos metrô e ônibus está acima da inflação nacional (IPCA) e muito acima da inflação dos veículos particulares. Neste contexto, ocorreu a fuga dos usuários do transporte público em direção ao transporte particular, trazendo prejuízos à mobilidade urbana.

Gráfico 2 - Inflação de diferentes modos de 2002 a 2013.

**Em dez anos, transporte coletivo subiu mais que inflação nacional, enquanto carro até caiu de preço**

*Boa parcela da população preferiu assumir, com o dinheiro da passagem, financiamentos de automóveis e motos, migrando do transporte público para o privado, o que aumentou o trânsito e piorou o desempenho dos ônibus*



Fonte: Estadão Dados in Senado Federal, 2018.

No ramo dos transportes coletivos, além do ônibus, há outras formas de transporte presentes no país, mas em menor quantidade, como o VLT (Veículo Leve sobre Trilhos), o teleférico, o metrô e o BRT (*Bus Rapid Transit*). Os BRTs são veículos idênticos aos ônibus comuns, no entanto, trafegam em uma faixa de rodagem exclusiva, o que diminui o tempo das viagens. O sistema idealizado em Curitiba nos anos 1970, durante a gestão de Jaime Lerner, hoje é utilizado em todo o mundo, conforme mostra a plataforma Global BRT data<sup>30</sup>: há 174 cidades no mundo que possuem o sistema, com um total de 5.252 km de extensão e atendendo 34.189.099 de passageiros por dia.

De fato, a implantação do BRT traz melhorias para a mobilidade urbana das cidades, tanto para os usuários, por ser uma opção mais atrativa que os ônibus comuns devido ao menor tempo de trajeto, quanto para os municípios, que implementam um modo de transporte que aparentemente é “de massa” e que despense menos recursos para implantação e manutenção que os metrôs.

Apesar da magnitude de diversas cidades brasileiras e da evidente demanda por transportes de massa, segundo relatório de 2021 da ANTP trilhos, as estações metroferroviárias de todo o Brasil estão presentes em 71 municípios, localizados em 10 Estados<sup>31</sup> e no Distrito Federal, com uma extensão total de 1.116,5 km de trilhos

<sup>30</sup> <https://brtdata.org/>.

<sup>31</sup> Ceará, Rio Grande do Norte, Paraíba, Pernambuco, Alagoas, Bahia, Minas Gerais, Rio de Janeiro, São Paulo e Rio Grande do Sul.

em todo o país, segundo dados de 2020<sup>32</sup>. Diante das dimensões continentais do Brasil, esse número é muito reduzido. Por exemplo, a França conta com 30.000 km de linhas férreas, das quais 2.600 km são de alta velocidade, segundo o *site* da SNCF<sup>33</sup>.

Quanto ao panorama da mobilidade através da bicicleta no Brasil, observa-se que aconteceu uma adesão maior de ciclistas e mais investimentos no setor nos últimos anos, o que está também bastante ligado às demandas da sociedade civil em torno do assunto. Atualmente existem diversos grupos de pessoas promovendo a bicicleta e o modo a pé, principalmente em grandes e médias cidades brasileiras, gerando muitas vezes plataformas *online*, debates, cursos e inclusive parcerias com prefeituras e outros entes.

Um grande exemplo de evolução no âmbito da bicicleta é a própria cidade de São Paulo (Figura 28), que em 2008 possuía 11,6 km de malha cicloviária e que em 10 anos chegou a quase 500 km, quase 50 vezes mais (Baratto, 2019).

Figura 28 - Evolução da malha cicloviária de São Paulo.



Fonte: Baratto, 2019.

No entanto, ainda há muito a fazer para introduzir, de fato, a bicicleta como uma opção de transporte urbano eficaz e seguro nas cidades brasileiras. A maioria das cidades não dispõe de estruturas próprias para a circulação das bicicletas: ciclovias,

<sup>32</sup> Disponível em: <<https://anptrilhos.org.br/o-setor/>>. Acesso em: 25 mai. 2021;

<sup>33</sup> Os dados da SNCF são referentes aos trens, mas há também metrô e tramways. Assim, uma soma de todo o sistema sob trilhos seria ainda mais elevada. Disponível em: <<https://www.sncf-reseau.com/fr/reseau>>. Acesso em: 30 mai 2021.

ciclofaixas ou ciclorotas, com continuidades, que possibilitem aos usuários fazer trajetos em segurança durante todo o percurso.

Além disso, a falta de integração com outros modos (ônibus, metrô, trens) torna a opção pouco atrativa e viável quando as distâncias são maiores. Assim, é necessário fazer diversas modificações na infraestrutura das cidades, como também na adequação dos veículos de transporte público para receberem bicicletas, além de outras demandas também negligenciadas e importantes, como espaços para carrinhos de bebê, pessoas com andador e pessoas em cadeira de roda.

### 4.3 O pedestre no Brasil

Segundo o relatório da ANTP/SIMOB, Associação Nacional de Transportes Público - SIMOB/ANTP de 2018, a divisão modal nesse ano, assim como em anos anteriores, mostra a predominância das viagens a pé, como também se nota um aumento progressivo dos números do transporte individual (TI), conforme a Tabela 2.

Tabela 2 - Evolução das viagens por modo.

<b>Evolução das viagens por modo (bilhões de viagens/ano)</b>					
<b>Modo</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>	<b>2017</b>	<b>2018</b>
Ônibus	15,8	15,9	15,9	16,0	16,1
Trilhos	2,5	2,4	2,4	2,4	2,7
<i>TC - total</i>	<i>18,3</i>	<i>18,3</i>	<i>18,3</i>	<i>18,5</i>	<i>18,8</i>
Automóvel	15,2	15,8	16,2	16,7	17,3
Motocicleta	2,5	2,6	2,7	2,8	3,0
<i>TI - total</i>	<i>17,7</i>	<i>18,4</i>	<i>19,0</i>	<i>19,6</i>	<i>20,3</i>
Bicicleta	1,4	1,5	1,6	1,6	1,7
A pé	26,5	26,4	26,4	26,4	26,3
<i>TNM - total</i>	<i>27,9</i>	<i>27,9</i>	<i>28,0</i>	<i>28,0</i>	<i>28,0</i>
<b>Total</b>	<b>63,8</b>	<b>64,6</b>	<b>65,3</b>	<b>66,1</b>	<b>67,0</b>

Fonte: ANTP/SIMOB, 2018.

Observa-se também um aumento significativo no número de viagens por automóvel, de 15,2 bilhões de viagens por ano em 2014 para 17,3 bilhões em 2018, um aumento dos deslocamentos por outros modos (ônibus, trilhos, motocicleta e bicicleta), ao passo que as viagens a pé tiveram uma diminuição de 26,5 bilhões em 2014 para 26,3 bilhões em 2018.



A partir desses dados fica clara a predominância da mobilidade ativa (TNM) nos deslocamentos urbanos dos brasileiros. No entanto, essas formas de locomoção ainda são bastante renegadas. Vasconcellos chama a atenção para o fato de haver preconceito em relação a essas formas de mobilidade, e seus usuários são vistos como pessoas de “segunda classe” (VASCONCELLOS, 2013, p.102).

Já se observarmos os relatórios dos anos anteriores vê-se que o transporte sobre trilhos, o automóvel, a motocicleta e a bicicleta têm sua porcentagem aumentada ao longo dos anos, enquanto os ônibus (de 24,8% em 2014 para 24% em 2018) e principalmente o modo a pé (de 41,5% em 2014 para 39,2 em 2018), sofrem uma diminuição na divisão modal. Ações do Poder Público muitas vezes são responsáveis por essa realidade. Semáforos são programados para atender prioritariamente às demandas dos motorizados, não há calçadas em boas condições para caminhar na maior parte das cidades, além da ausência de fiscalização e escassez de iniciativas para melhorar as condições atuais.

Em relação aos problemas decorrentes das condições das calçadas, a cidade de São Paulo é um exemplo. A maior capital do país conta com um alto índice de queda de pedestres<sup>34</sup>. Em parceria com o Ibope Inteligência, a Rede Nossa São Paulo (RNSP), uma organização da sociedade civil, realizou a pesquisa inédita “Viver em São Paulo: Pedestre” em 2019. Segundo a pesquisa “as calçadas são o principal incômodo das pessoas quando andam a pé pela cidade. Buracos nas calçadas é apontado por 68% das paulistanas e paulistanos; irregularidade das calçadas por 53%; e calçada estreita por 47%” e “74% das pessoas entrevistadas já sofreram ou presenciaram queda em calçadas. Já 60% já sofreram ou presenciaram assalto ou agressão física, enquanto pedestres”. Outros incômodos relatados foram: falta de segurança ao atravessar a calçada e iluminação insuficiente/inexistente (39% das pessoas entrevistadas); sacos de lixo nas calçadas (38%); obstáculos nas calçadas (35%); fiação caída nas calçadas (31%); alta velocidade dos carros nas ruas (28%); falta de acessibilidade (21%); área sem sombra ou local para sentar/descansar (17%); e, por último, quantidade de saídas de garagens (8%).

---

<sup>34</sup> A título de curiosidade, eu, a autora, sofri uma queda em São Paulo em 2016 e até hoje tenho uma marca no joelho. Em outra viagem, minha irmã também sofreu uma queda na cidade, precisou engessar a mão e fez fisioterapia por um longo período. Ressalto que somos moradoras de Maceió e que fizemos apenas viagens curtas a São Paulo.

Para pessoas com dificuldade de locomoção permanente ou temporária, deficiência visual, idosos, pessoas com carrinho de bebê, entre outras situações, as dificuldades são ainda maiores. Enquanto alguns problemas na infraestrutura urbana passam despercebidos ou não geram um verdadeiro empecilho para quem não possui dificuldades de locomoção, para os que possuem, locomover-se na cidade é uma tarefa árdua. Segundo o cadeirante e entregador de aplicativos Luciano Oliveira, em artigo publicado no blog Deficiente Ciente, algumas dificuldades de acessibilidade encontradas cotidianamente são:

Estabelecimentos sem rampas para cadeirantes; calçadas cheias de buracos, falhas e sem rampas; discriminação por muitos que cancelam o pedido ao saber que ele é cadeirante; passar por ruas movimentadas, calçadas sem rampas e obstruídas, faixas mal conservadas, pegar metrô, descer escada rolante, quando os elevadores para cadeirantes estão quebrados; falhas e sulcos no asfalto, buracos, desníveis, entre outros obstáculos (GARCIA, 2020).

Por outro lado, nos últimos anos, o tema da mobilidade a pé tem ganhado mais atenção, principalmente entre arquitetos e urbanistas, organizações e ONGs que tratam de questões urbanas. Algumas das organizações de maior envergadura mais atuantes no Brasil são a WRI - Brasil (*World Resources Institute*) e o ITDP - Brasil (*Institute for Transportation and Development Policy*), mas também há diversos *blogs*, *sites* e organizações civis nascidas no Brasil, que cumprem o papel de divulgar os problemas encontrados no âmbito da mobilidade urbana, realizar pesquisas, divulgar estudos, artigos, notícias, comparativos com outros países etc., além de cobrar do poder público leis e melhorias efetivas. Algumas organizações e *sites* bastante atuantes são a Nossa São Paulo, o SampaPé, o Mobilize, o Caos Planejado e a Cidade Ativa.

A plataforma Como Anda<sup>35</sup>, nascida em 2016, é uma iniciativa das organizações Cidade Ativa e Corrida Amiga, com o apoio do Instituto Clima e Sociedade (ICS) e tem o objetivo de reunir em uma só plataforma, os diferentes grupos e indivíduos que promovem a pauta da mobilidade a pé no país. Ela apresenta um mapeamento extenso das organizações que tratam do tema da mobilidade a pé no Brasil, oferece dados e relatórios sobre caminhar no Brasil, desenvolve e divulga

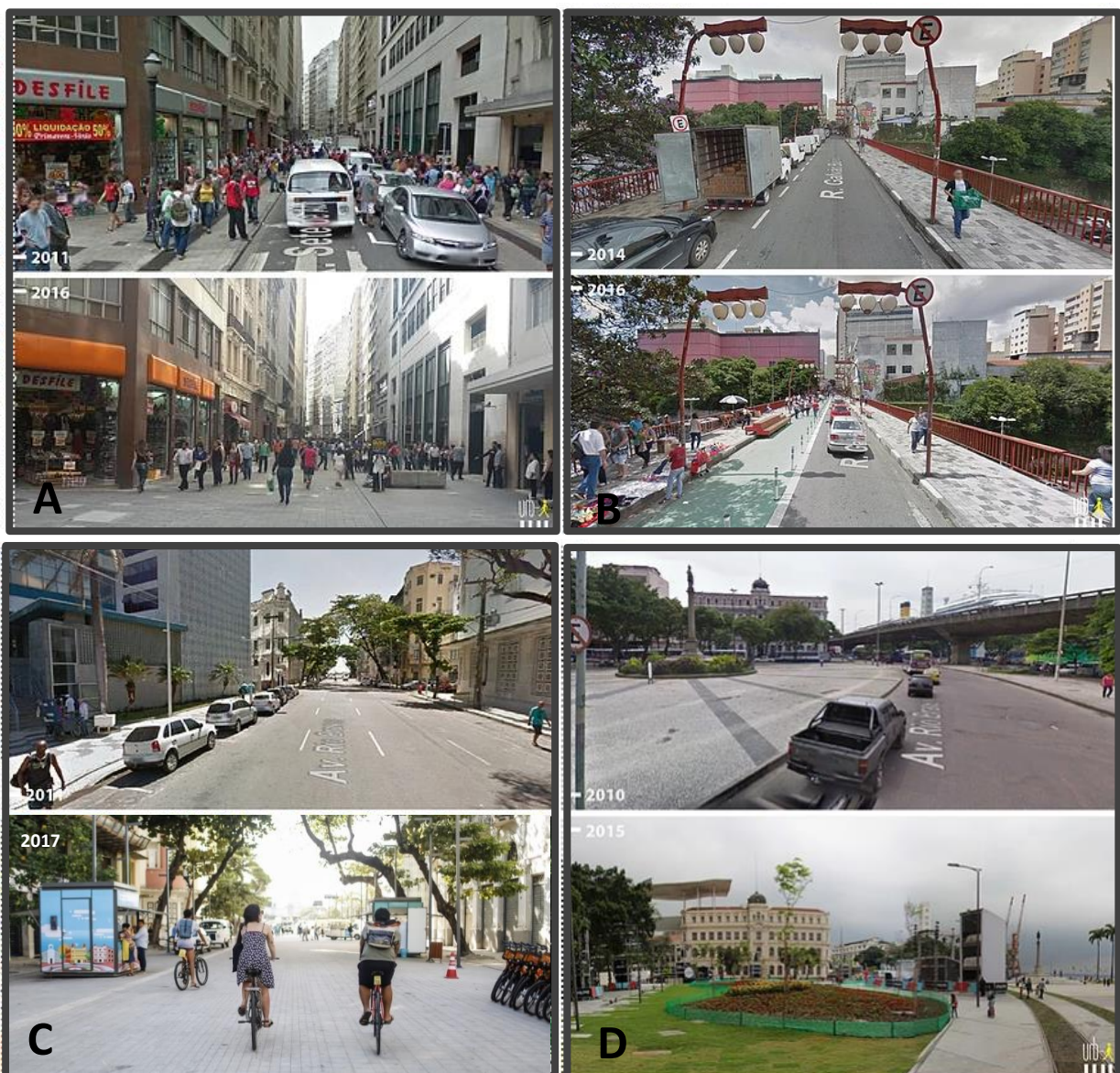
---

<sup>35</sup> <https://comoanda.org.br/>.

pesquisas com parcerias em todo o país, além de promover *webinars*, cursos e formações.

Felizmente, existem mudanças ocorrendo em várias cidades do país, como mostram os comparativos disponíveis no *site* Urb-i. Nas últimas décadas, vários centros urbanos foram beneficiados com revitalizações, recebendo melhorias nas calçadas, iluminação pública, revitalização de fachadas e fechamento de vias para uso exclusivo de pedestres (Figura 29).

Figura 29 - Comparativos em São Paulo (A e B), Recife (C) e Rio de Janeiro (D).



Fonte: Site Urb-i (todas exceto C) e site da Prefeitura de Recife (foto C).

Nos comparativos da Figura 29, em São Paulo, Recife e Rio de Janeiro, é possível observar a adoção dos conceitos e estratégias apresentados nesta dissertação, tais como ruas completas, ruas compartilhadas e urbanismo tático, dando mais espaço ao pedestre que antes.

Um dos projetos que faz parte dessas iniciativas de transformação é a Rede Nacional para a Mobilidade de Baixo Carbono, que em 2017 incluía Niterói, Porto Alegre, João Pessoa, Campinas, Joinville, Salvador, São Paulo, Juiz de Fora, Recife e Fortaleza, além do Distrito Federal (WRI, 2017).

A rede é coordenada pelo WRI Brasil, em parceria com a Frente Nacional de Prefeitos e conta com o apoio do Instituto Clima e Sociedade (ICS). Atualmente, ela conta com 20 cidades e possui uma Rede de Professores “para atuarem de forma conjunta na qualificação dos projetos de Ruas Completas e na troca de conhecimento entre esses dois setores chaves para tornar o desenvolvimento urbano sustentável uma realidade”.<sup>36</sup>

De fato, esse tipo de rede e iniciativas são os passos iniciais para transformações maiores. A questão é que, atualmente, essas intervenções ainda são pontuais e limitam-se a centros históricos, locais turísticos ou de mais alta renda, ou a uma só rua de um bairro escolhido. Além disso, há casos em que são realizadas adaptações rápidas, que nem sempre estão de acordo com as normas de acessibilidade para todos os tipos de usuários da cidade. Ou seja, o que se vê são recortes de benfeitorias, ainda distante do que seria, de fato, uma cidade caminhável e acessível a todos e todas.

Além da infraestrutura espacial é importante destacar alguns aspectos da configuração urbana de diversas cidades brasileiras. Uma das questões-chave é o uso misto na cidade, sem o qual não se constitui um espaço atrativo ao pedestre. Com a ascensão dos *shoppings centers*, no entanto, adotou-se o oposto e parte da vitalidade urbana, principalmente das classes de mais alta renda, migrou para esses espaços fechados, climatizados, privados. Nesses espaços não há chuva, nem calor, nem becos escuros ou ruas esburacadas. Há música nos alto-falantes e atores sociais

---

<sup>36</sup> Informações em artigo da WRI disponível em: <https://wribrasil.org.br/pt/o-que-fazemos/projetos/ruas-completas>. Não há a data da publicação, mas pelas informações presentes no artigo, pode ser 2019 ou 2020. Há dois professores alagoanos cadastrados na rede: o professor da Universidade Tiradentes (Maceió) Renan Silva, doutorando do Programa Cidades da Universidade Federal de Alagoas, e a professora da UFAL - Campus Arapiraca, Simone Romão.

não enquadrados nos critérios de “bons cidadãos”, geralmente presentes nas ruas das cidades, e esses são repudiados através de um forte sistema de segurança (FRÚGOLI *apud* PRONIN, 1995, p.94).

Ao invés de andar da sua residência até a praça perto de casa, para interagir com os amigos, como acontecia com mais freqüência décadas atrás, muitos jovens e outros grupos sociais passaram a se encontrar nos *shoppings centers*, o que também vem se alterando com o advento da internet e mais ainda no atual contexto pandêmico. Ou seja, nem na praça, nem no *shopping*: hoje os encontros se fazem na internet, em um mundo virtual e artificial.

Por outro lado, até o espaço público mais usado pelos habitantes da cidade é alvo de tentativas de monopolização por determinada população com maior poder econômico, criando-se espaços em que os preconceitos existentes nos locais privados se perpetuam através de olhares, diversos tipos de ações, além de revistas de policiais que julgam pessoas suspeitas apenas por sua aparência, como é o caso já citado da orla marítima da Ponta Verde.

Em muitos lugares também falta o uso misto nas ruas da cidade, havendo em alguns bairros mais residenciais, longas ruas com muros altos sem nenhum estabelecimento comercial, o que cria um corredor hostil e desprotegido para quem passa pela calçada. Esta é uma realidade bastante comum e valorizada em diversas cidades, baseada no senso comum de que os muros protegem quem está dentro, como mostra a Figura 30.

Figura 30 - Muros altos em Recife (PE).



Fonte: Lourdinha Nóbrega, 2017. <sup>37</sup>

De fato, a questão da violência urbana não pode ser desconsiderada nos estudos urbanos, pois tem consequências nas dinâmicas e transformações da cidade.

---

<sup>37</sup> Fotos disponíveis em: <<https://vitruvius.com.br/revistas/read/minhacidade/17.202/6519>>. Acesso em: 20 set. de 2020.

O cenário de desigualdade social discrepante gera mais violência e o medo geral da população, que em diversos casos também é reforçado pelas mídias e leva a população a se fechar mais ainda no domínio privado. Por sua vez, a questão também é intensivamente enfatizada pelos agentes imobiliários.

Rolnik (2016) explica que nos anos 1990, tempos de crise fiscal, ajuste estrutural e forte desemprego nas grandes cidades, veio à tona o tema do tráfico de drogas, da insegurança, do tráfico em favelas e ocupações. Mostrava-se na TV cenas do Rio de Janeiro, gerando consequências como o aumento de vendas de condomínios fechados com segurança privada em cidades brasileiras, ainda que muitas pessoas em todo o País não estivessem diretamente afetadas por aquele fenômeno (ROLNIK, 2016).

Em relação à presença da mulher no espaço público, a situação ganha outras variáveis. A mulher, e sobretudo a mulher negra, ao se encontrar em posição mais vulnerável na sociedade, está sujeita a outros tipos de violência que os outros grupos sociais não estão. O projeto chamado “O acesso de mulheres e crianças à cidade”, com recursos do ITDP, estuda a situação da mobilidade urbana sob uma perspectiva de raça e gênero. Um estudo de caso em Recife (PE), através das entrevistas de mulheres, mostra a realidade urbana violenta e perigosa da cidade, e a indignação com o Poder Público, que não toma medidas eficazes, conforme relatos das entrevistadas (ITDP, 2018b):

O problema daqui do Recife é isso que as mulheres estão falando, é péssimo. É ônibus, é rua, a gente é roubada, matada. As mulheres sofrem muito, é estuprada. A gente que é mulher sofre muito por causa desses caras. E é assim mesmo a vida aqui, o mundo é assim mesmo. A gente vai trabalhar com medo, entendeu? (Grupo de mulheres de 40 anos ou mais, Recife *apud* ITDP, 2018b, p.23).

Por ser mulher, não é, a gente não tem medo só de assalto. Eu acho que a gente já sai de casa rezando, pedindo que nada aconteça, pode ser de manhã, pode ser à tarde, pode ser à noite, eu acho que a mulher hoje já perdeu o medo do escuro (Grupo de mulheres de 17 a 35 anos, Recife *apud* ITDP, 2018b, p.24).

Eles estão queimando a luz dos postes para poder fazer no escuro e ninguém reconhecer. A criminalidade não se intimida mais com nada. A gente não se sente mais segura (Grupo de mulheres de 17 a 35 anos, Recife *apud* ITDP, 2018b, p.25).

Uma das respostas à pergunta “A cidade é diferente para mulheres e homens?” foi a seguinte:

Pensando na visão da segurança da mulher, eu acho que sim. Porque o homem, ele tem menos medo do que a mulher. A mulher tem mais medo porque, como eu disse, ela é mais visada, ela não é frágil, mas tem medo porque os homens veem a mulher como um pedaço de carne realmente” (Grupo de mulheres de 17 a 35 anos, municípios da Região Metropolitana do Recife *apud* ITDP, 2018b).

Os resultados da pesquisa apontam para a diferença inegável entre a mobilidade de homens e mulheres, de modo que o medo e a sensação de maior vulnerabilidade acabam condicionando e/ ou restringindo a circulação da mulher na cidade.

[...] estatisticamente, as mulheres estão mais sujeitas à violência no espaço privado, sendo que quem está mais sujeito a violência no espaço público são os homens. Porém, com todo o espaço público hostilizado e com a dominação masculina, as mulheres sentem-se inseguras nos espaços públicos das cidades (VIANNA, 2014, p. 37 *apud* LYRA, 2018, p.33).

Para lidar com o problema, algumas estratégias são tomadas por elas mesmas, para garantir minimamente seu direito de ir e vir com alguma segurança, tais como ajustar seus horários e modo de transporte utilizado; aumentar percursos para reduzir riscos; se locomover acompanhadas por outras pessoas, e de preferência com maridos, filhos e parentes no caso de alguns percursos. Já em último caso, quando as estratégias não são suficientes, as mulheres deixam de se deslocar e realizar atividades (ITDP, 2018b, p.25).

Diante desse cenário, o objetivo de tornar as cidades brasileiras mais acessíveis e caminháveis não se alcança apenas com a melhoria dos espaços físicos como calçadas, mobiliário urbano, etc. É preciso ações conjuntas em diversas áreas das políticas públicas, incluindo educação e transformação cultural rumo a uma consciência mais igualitária em termos socioeconômicos, de gênero, de idade, etc, abarcando as diversidades existentes nas cidades e lidando com elas com o devido respeito.



Ilustração: Alex Asfour.

# 5 MACEIÓ



Ilustração: Fábio Oliveira.



## 5 MACEIÓ

### 5.1 Informações gerais

Maceió é a capital do Estado de Alagoas, situada no nordeste brasileiro, e sua população estimada é de 1.025.360 pessoas<sup>38</sup>. Alagoas é o Estado com maior desigualdade de renda do Brasil, segundo o IBGE, com um significativo aumento do índice de Gini de 2014 para 2019, de 0,65 para 0,711 (BORGES, 2019). O PIB *per capita* da cidade é de R\$ 21.210,09, o que configura a 2109ª posição do total de 5.570 municípios brasileiros<sup>39</sup>.

A capital faz parte da Mesorregião Leste do Estado, a mais extensa e mais importante economicamente, com a maior produção de cana-de-açúcar (LIMA; PAIVA, 2015, p.11). Maceió é o principal centro econômico do Estado, sendo um dos maiores produtores brasileiros de sal-gema, com estrutura produtiva diversificada, com indústrias químicas, de açúcar e álcool, de cimento e alimentícia (BNB, 2015). O potencial turístico da cidade é fruto das belezas naturais, sobretudo das praias, possuindo uma variedade de hotéis e pousadas na orla marítima da cidade, nos bairros de Pajuçara, Ponta Verde, Jatiúca e Cruz das Almas.

O município é banhado pelo Oceano Atlântico e pela Lagoa Mundaú e conta com 50 bairros (Figura 31), segundo a Lei nº. 4.952/2000. Mais de 60% do território da cidade se localiza em região plana, o que pode favorecer os deslocamentos não motorizados: a pé e bicicleta. O território está dividido em planície litorânea, planície lagunar e região de tabuleiros (platô) (Figura 32), sendo cortado por algumas grotas<sup>40</sup> e encostas com altitude média de 7 metros acima do mar (SILVA, 2011, p.131-132).

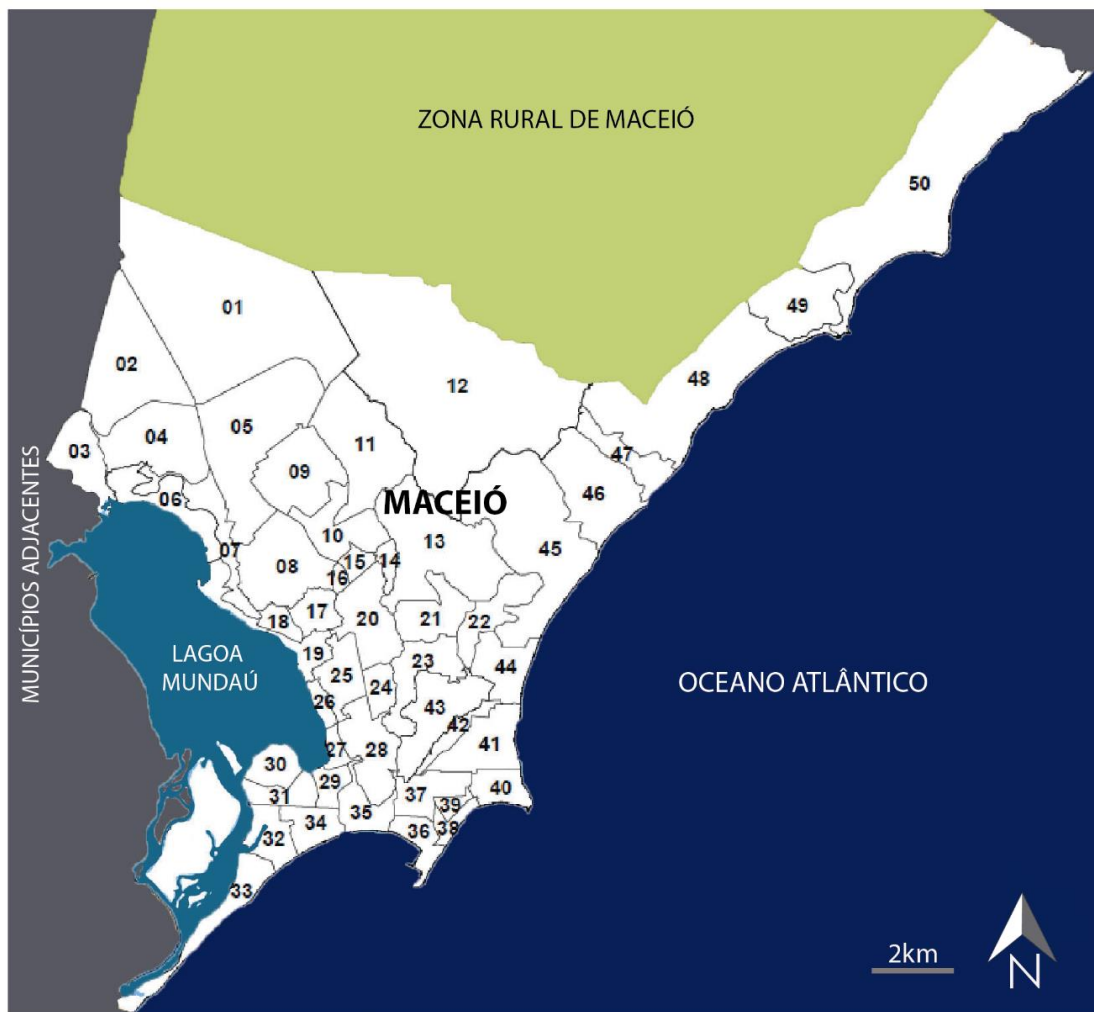
---

<sup>38</sup> Estimativa do IBGE de 2020. Fonte: <https://www.ibge.gov.br/cidades-e-estados/al/maceio.html>.

<sup>39</sup> Segundo o IBGE, na hierarquia urbana, é considerada capital Regional A (2A) - Município integrante do Arranjo Populacional de Maceió/AL. Sua Região de Influência é Arranjo Populacional do Recife/PE - Metrópole (1C). Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/al/maceio/panorama>. Acesso em: 11 out. 2020.

<sup>40</sup> Grotas - Depressão úmida nas encostas (HOUAISS, 2006 *apud* IBGE, 2010).

Figura 31 - Mapa de Maceió com divisão de bairros.



LEGENDA

- |                          |                       |                    |
|--------------------------|-----------------------|--------------------|
| 01. CIDADE UNIVERSITÁRIA | 17. CHÃ DA JAQUEIRA   | 34. PRADO          |
| 02. SANTOS DUMONT        | 18. CHÃ DE BEBEDOURO  | 35. CENTRO         |
| 03. RIO NOVO             | 19. BEBEDOURO         | 36. JARAGUÁ        |
| 04. CLIMA BOM            | 20. GRUTADELOURDES    | 37. POÇO           |
| 05. TABULEIRO DO MARTINS | 21. BARRO DURO        | 38. PAJUÇARA       |
| 06. FERNÃO VELHO         | 22. SÃO JORGE         | 39. PONTA DA TERRA |
| 07. SANTA AMÉLIA         | 23. FEITOSA           | 40. PONTA VERDE    |
| 08. PETRÓPOLIS           | 24. PITANGUINHA       | 41. JATIÚCA        |
| 09. SANTA LÚCIA          | 25. PINHEIRO          | 42. MANGABEIRAS    |
| 10. JARDIM PETRÓPOLIS    | 26. MUTANGE           | 43. JACINTINHO     |
| 11. ANTARES              | 27. BOM PARTO         | 44. CRUZ DAS ALMAS |
| 12. BENEDITO BENTES      | 28. FAROL             | 45. JACARECICA     |
| 13. SERRARIA             | 29. LEVADA            | 46. GUAXUMA        |
| 14. OURO PRETO           | 30. VERGEL DO LAGO    | 47. GARÇA TORTA    |
| 15. CANAÃ                | 31. PONTA GROSSA      | 48. RIACHO DOCE    |
| 16. SANTO AMARO          | 32. TRAPICHE DA BARRA | 49. PESCARIA       |
|                          | 33. PONTAL DA BARRA   | 50. IPIOCA         |

Fonte: Base em JAPIASSÚ, 2015 e reelaborado pela autora, 2020.

Figura 32 - Bairros de Maceió.



Fonte: Topographic-map.com e adaptado pela autora, 2020.

A área da cidade<sup>41</sup> é de aproximadamente 509,320 km<sup>2</sup>, segundo dados do IBGE de 2019, em contraponto aos 503 km<sup>2</sup> em 2010 (IBGE, 2010 *apud* SILVA, 2011, p. 132). Segundo Barbirato *et al.*, “a cidade de Maceió, capital do Estado de Alagoas, vem passando por um processo de crescimento urbano caracterizado pela expansão desordenada da malha urbana e verticalização em alguns bairros, sobretudo na orla marítima (2015, p. 53). Assim, a cidade vai na contramão do que a literatura defende em relação à sustentabilidade,

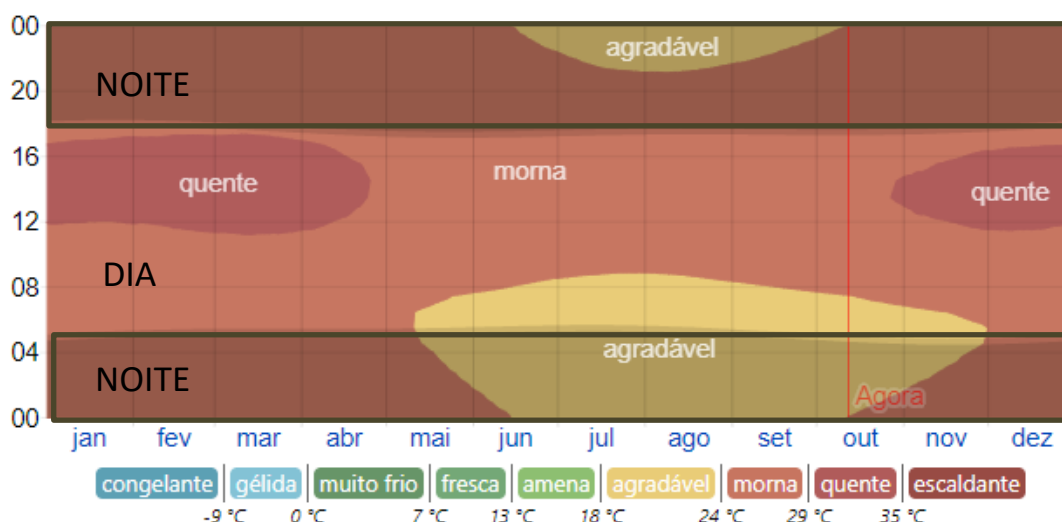
Tratando-se de sustentabilidade urbana, a literatura especializada aponta que a malha urbana dispersa gera problemas ambientais em face ao espalhamento da estrutura urbana, eliminando coberturas vegetais nativas, aumentando demandas por consumo de energia, exigindo intenso uso de veículos para transporte de mercadorias e pessoas (aumentando a poluição do ar através da emissão de gases provenientes de combustíveis fósseis), afetando, também, a elevação da impermeabilização do solo natural decorrente da pavimentação excessiva (exercendo sérios danos ao ciclo hidrológico, causando enchentes, impactando o clima urbano). Por isso, o modelo da cidade compacta tem sido defendido (BARBIRATO *et al.*, 2015, p.51).

<sup>41</sup> A título de comparação, aqui estão as áreas de outras capitais nordestinas: Recife (PE) - 218,843 km<sup>2</sup>, Natal (RN) - 167,401 km<sup>2</sup>, Aracaju (SE) - 182,163 km<sup>2</sup>, Fortaleza (CE) - 312,353 km<sup>2</sup>, João Pessoa (PB) - 210,044 km<sup>2</sup>, São Luís (MA) - 582,974 km<sup>2</sup>, Salvador (BA) - 693,453 km<sup>2</sup> e Teresina (PI) - 1.391,046 km<sup>2</sup>. Disponível em: <<https://www.ibge.gov.br/cidades-e-estados>>. Acesso em: 11 out. 2020.

O clima da capital alagoana é quente e úmido e a umidade relativa do ar é de 79,2% (média), sendo julho o mês mais úmido e novembro o mais seco. O índice pluviométrico é sempre superior a 1.410mm/ano. De acordo com o site *Weather Spark*, ao longo do ano, geralmente a temperatura varia de 22 °C a 31 °C e raramente é inferior a 20 °C ou superior a 32 °C.

A figura 33 mostra a temperatura média da cidade durante o ano. Os números na vertical são as horas do dia, na horizontal são referenciados os meses do ano, e a parte sombreada refere-se aos horários da noite. O gráfico também mostra a percepção de conforto associada à temperatura, de modo que é possível observar que na maior parte do ano, tanto de dia, como de noite, a sensação da temperatura é quente ou morna, com alguns períodos, entre junho e outubro, com temperaturas agradáveis de madrugada<sup>42</sup>.

Figura 33 - Temperatura média horária em Maceió.



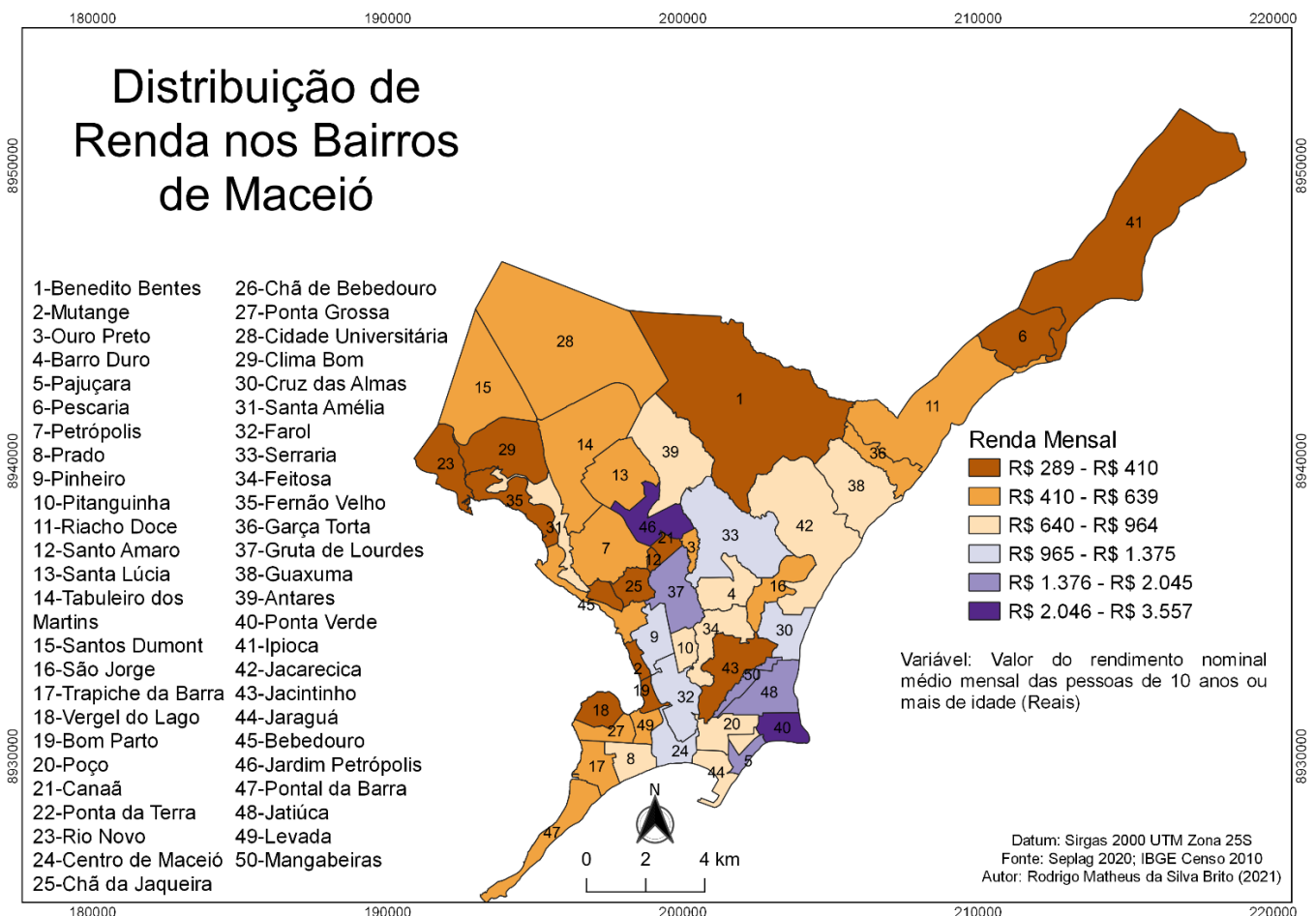
Fonte: Site Weather Spark, 2020 e adaptado pela autora, 2020.

À sensação climática, majoritariamente morna e quente, junta-se a escassa arborização da cidade que, associada à pavimentação excessiva, à poluição, ao calor liberado do gasto energético das edificações, dos veículos e do processo de produção, faz com que se formem ilhas de calor, piorando ainda mais a situação das pessoas que circulam a pé e de outros modos que não possuem climatização.

<sup>42</sup> Condições meteorológicas médias de Maceió. Disponível em: <<https://pt.weatherspark.com/y/31312/Clima-caracter%C3%ADstico-em-Macei%C3%B3-Brasil-durante-o-ano#Sections-Temperature>>. Acesso em: 10 out. 2020.

Quanto às questões socioeconômicas, a cidade é marcada por uma forte desigualdade social, com grandes diferenças de renda entre os bairros (Figura 34 e Tabela 3). Segundo o último censo do IBGE de 2010 quando o salário mínimo era de 510 reais, o bairro com rendimento médio mensal mais baixo era o Rio Novo, com o valor de 288,5 reais (56% do salário mínimo), enquanto o bairro com renda mais alta era o da Ponta Verde, com o valor de 3.557,25 reais (697,5% do salário mínimo, ou seja, quase 7 vezes o valor do salário mínimo). Observa-se que os bairros com renda mais alta estão principalmente na região central da cidade e próximo ao mar, ao passo que os bairros mais pobres geralmente são os que estão à beira da lagoa e/ou mais distantes do centro, à exceção, principalmente do Jacintinho (43), o marrom escuro central próximo a bairros com renda mais elevada. Destaca-se também que o bairro do Benedito Bentes, onde se situa a Ocupação Dandara, área de estudo desta dissertação, está na faixa de menor renda, com o valor de 343,54 reais.

Figura 34 - Mapa de distribuição de renda de Maceió.



<sup>43</sup> Os dados de renda foram coletados pela autora e o mapa elaborado por Rodrigo Brito.

A Tabela 3 mostra os valores mais detalhados do rendimento nominal médio mensal dos bairros de Maceió, em ordem crescente, com base no Censo de 2010. Provavelmente o Censo adiado de 2020 traria dados diferentes, mas deveria manter-se o cenário da desigualdade social na cidade de Maceió.

Tabela 3 - Rendimento nominal médio mensal das pessoas de 10 anos ou mais por bairros de Maceió.

Bairro	em reais	Bairro	em reais
Rio Novo - Maceió (AL)	288,50	Ouro Preto - Maceió (AL)	571,71
Chã de Bebedouro - Maceió (AL)	296,51	Ponta Grossa - Maceió (AL)	594,39
Chã da Jaqueira - Maceió (AL)	313,16	Garça Torta - Maceió (AL)	639,41
Pescaria - Maceió (AL)	323,18	Guaxuma - Maceió (AL)	725,40
Fernão Velho - Maceió (AL)	341,30	Feitosa - Maceió (AL)	734,08
Benedito Bentes - Maceió (AL)	343,54	Ponta da Terra - Maceió (AL)	761,57
Mutange - Maceió (AL)	351,93	Prado - Maceió (AL)	763,36
Vergel do Lago - Maceió (AL)	356,22	Jaraguá - Maceió (AL)	778,71
Jacintinho - Maceió (AL)	380,03	Pitanguinha - Maceió (AL)	845,52
Clima Bom - Maceió (AL)	380,20	Barro Duro - Maceió (AL)	882,17
Canaã - Maceió (AL)	381,63	Antares - Maceió (AL)	906,40
Ipioca - Maceió (AL)	403,91	Jacarecica - Maceió (AL)	930,88
Bom Parto - Maceió (AL)	404,07	Santa Amélia - Maceió (AL)	947,74
Santo Amaro - Maceió (AL)	410,14	Poço - Maceió (AL)	964,44
Riacho Doce - Maceió (AL)	444,32	Cruz das Almas - Maceió (AL)	1039,59
Levada - Maceió (AL)	448,35	Pinheiro - Maceió (AL)	1154,64
Cidade Universitária - Maceió (AL)	452,45	Centro - Maceió (AL)	1194,80
Santa Lúcia - Maceió (AL)	454,93	Serraria - Maceió (AL)	1258,34
Santos Dumont - Maceió (AL)	456,55	Farol - Maceió (AL)	1375,87
Trapiche da Barra - Maceió (AL)	469,44	Mangabeiras - Maceió (AL)	1719,74
Bebedouro - Maceió (AL)	482,66	Gruta de Lourdes - Maceió (AL)	1799,53
Tabuleiro do Martins - Maceió (AL)	494,09	Jatiúca - Maceió (AL)	1915,97
Petrópolis - Maceió (AL)	542,89	Pajuçara - Maceió (AL)	2045,41
Pontal da Barra - Maceió (AL)	543,83	Jardim Petrópolis - Maceió (AL)	3218,91
São Jorge - Maceió (AL)	569,40	Ponta Verde - Maceió (AL)	3557,25

Fonte: IBGE, 2010.

## 5.2 Mobilidade urbana em Maceió

Maceió é uma cidade que passou a ter um papel marcante para o Estado de Alagoas apenas no século XIX, mais tardiamente que no caso de outras capitais coloniais. Até tornar-se capital, outras cidades como a atual Marechal Deodoro (antiga capital) e Penedo eram mais imponentes e ricas.

Nas entrelinhas da evolução urbana de Maceió, seu traçado tem uma forte relação com o transporte de cargas que chegavam e partiam do Porto de Jaraguá, o elemento crucial da cidade que a levou a ser capital do Estado. Nesse período, ainda sem pontes e com diversos corpos d'água, o transporte por embarcações era bastante usado.

Quanto aos caminhos por terra, ainda no início do século XIX, já havia três principais vias (Figura 35) que guiaram a conformação de Maceió: uma levando em direção ao interior, se distanciando do litoral, a Estrada do Bebedouro; outra em direção ao litoral norte, a Estrada do Poço; e a outra, a Estrada do Trapiche da Barra, que fazia a ligação com as lagoas e a antiga capital de Alagoas, a atual Marechal Deodoro. Os três caminhos se destinavam ou partiam de Maceió, como se chamava o Centro da cidade, e além destes, outro trecho à beira-mar, a Estrada do Jaraguá, ligava o atual Centro de Maceió ao Jaraguá e seu porto (MENDONÇA, 2017, p.24).

Figura 35 - Mapa das primeiras estradas estruturantes de Maceió.



Fonte: Base do <https://www.google.com/mymaps> e autora, 2020.

Com foco nessas movimentações portuárias, posteriormente foi implementado o sistema de bondes da cidade, também chamados de *tramways*. Assim, Maceió começou a receber suas primeiras linhas férreas, através da Companhia Baiana de

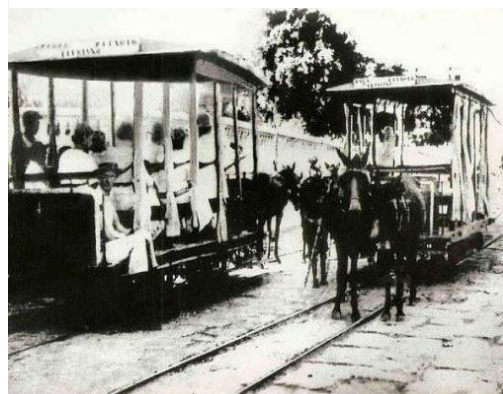
Paquetes e Vapor, que também geria o transporte marítimo, dirigida pelo engenheiro britânico Hugh Wilson. O primeiro ramal de bondes puxados a burros foi inaugurado em 25 de março de 1868, com quase 6 km de extensão, da ponte de desembarque de Jaraguá até o porto lagunar do Trapiche da Barra (Figura 36), onde aportavam mercadorias advindas da região lagunar, principalmente dos engenhos de açúcar (MENDONÇA, 2017, p. 75-76).

Em seguida, as linhas do bonde foram estendidas para outros trechos da cidade, seguindo basicamente seus eixos principais: Estrada do Trapiche, Estrada do Jaraguá e Estrada do Bebedouro, com exceção da Estrada do Poço.

No entanto, os bondes e embarcações não conseguiam atender o fluxo de mercadorias do Estado, sendo necessária uma estrada de ferro que ligasse Maceió ao interior de Alagoas. Assim, uma estrada de ferro (Figura 37) entre Maceió e União dos Palmares foi inaugurada em 1884 e, em 1894, um novo ramal férreo passou a ligar Alagoas ao sul de Pernambuco, conectando os dois Estados vizinhos em suas atividades e relações econômicas, políticas e sociais (MENDONÇA, 2017, p. 79-85).

O advento da eletricidade em Maceió, em 1896, impactou o transporte por bondes, que paulatinamente deixaram de ser movidos a tração animal: “Os bondes elétricos passaram a circular em Maceió no dia 12 de outubro de 1913, (...) sendo a concessão da Companhia Alagoana de Trilhos Urbanos” (IVO JÚNIOR, 1992 *apud* TICIANELLI, 2018). Segundo Ticianelli (2018), os bondes funcionaram até o final da década de 1950. Sua desativação ocorreu devido a uma série de incidentes: falhas elétricas, defeitos nos freios, descarrilhamentos, atropelamentos de passageiros, que desciam ou embarcavam no meio das ruas. Além destas situações passíveis de correção, havia um sentimento nacional que exaltava o transporte por meio rodoviário, como símbolo de desenvolvimento e modernidade. Assim, o transporte coletivo a diesel, os ônibus, sem os problemas de falta de energia e falhas elétricas, passou a tomar conta do serviço de transporte urbano na cidade (TICIANELLI, 2019).

Figura 36 - Bonde a tração animal em frente ao Cemitério São José, no Trapiche da Barra.



Fonte: Facebook “Maceió Antiga”.



Figura 37 - Linhas de bonde e linha férrea no fim do século XIX.

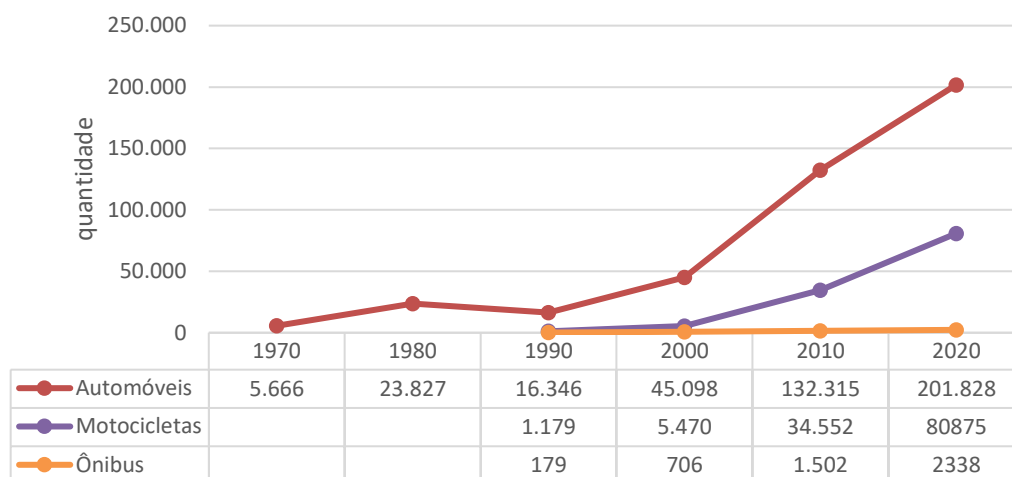


Fonte: Base do Mymaps (2017), linhas de bonde e trem em CAVALCANTI (1998) e reelaborado pela autora, MENDONÇA (2017).

Quanto à mobilidade a pé, vale destacar que a cidade não tinha a extensão atual e abrangia principalmente a parte baixa da cidade e o início da parte alta, nos bairros do Farol e do Bebedouro, possibilitando o caminhar. Segundo Lina Carvalho: “A ocupação territorial até meados do século XX permanecia restrita às planícies litorânea e lagunar, por volta de 1980 outras regiões da cidade passaram a ser ocupadas, tais como: litoral norte, margens da lagoa Mundaú e a porção do extremo norte da cidade localmente conhecida como tabuleiro (CARVALHO, 2019, p. 2).

Quanto ao cenário da mobilidade nas décadas seguintes, o Gráfico 3 mostra os dados da frota de automóveis, motocicletas e ônibus, confirmando a ideia de que Maceió seguiu o mesmo caminho do Brasil: predomínio do transporte individual, principalmente de automóveis e motos, precarização do transporte público e pouca atenção para o caminhar e a bicicleta, que não é contabilizado.

Gráfico 3 - Frota de automóveis, motocicletas e ônibus em Maceió de 1970 a 2020.



Fonte: Dados no site do Denatran, elaborado pela autora, 2021.

Hoje não há resquícios dos bondes na cidade de Maceió e a população mais jovem desconhece que a cidade já teve esse meio de transporte. Quanto ao trem, com as extensões das linhas, ele chegou a circular de Maceió a Recife até os anos 1980<sup>44</sup>. O sistema foi reformado e opera desde 2011 com VLT (Veículo Leve sobre Trilhos), com uma extensão de 34 km, do bairro de Jaraguá em Maceió até a Estação Lourenço de Albuquerque, em Rio Largo<sup>45</sup>. O VLT é um transporte bastante utilizado por pessoas de baixa renda, no entanto seu percurso é limitado, não atendendo a maior parte da população de Maceió. Além disso, seus usuários foram surpreendidos por sucessivos aumentos em um curto período de tempo. O preço da passagem em 2019 era R\$ 0,70, chegando a R\$ 2,50 reais em 2021. Atualmente, o transporte coletivo regular na cidade é feito principalmente por ônibus. Há também micro-ônibus e vans que fazem trajetos para as cidades próximas cotidianamente. Nos últimos anos, ocorreram diversas mudanças no serviço de transporte público e foi adotado o Sistema Integrado de Mobilidade de Maceió o SIMM<sup>46</sup> – no qual a cidade foi dividida em quatro lotes

<sup>44</sup> Disponível em: <<https://www.estacoesferroviarias.com.br/alagoas/rfn.htm>>. Acesso em: 12 out. 2020.

<sup>45</sup> Informações sobre o sistema no site da CBTU: Com 34,5 km de extensão, o Sistema Maceió tem 12 estações, 2 paradas, 2 paradas experimentais e transporta, em média, cerca de 11 mil passageiros/dia. De segunda a sexta-feira, são feitas 28 viagens por dia e 22 viagens aos sábados, não havendo operação no domingo. Não possui terminais de integração. Sua velocidade média é 26,7 km/h e o custo da tarifa R\$ 1,00. Disponível em: <<https://www.cbtu.gov.br/index.php/pt/sistemas-maceio>>. Acesso em: 11 out. 2020.

<sup>46</sup> Segundo o site da SMTT – Superintendência Municipal de Transporte e Trânsito de Maceió. Disponível em: <<http://www.maceio.al.gov.br/smtt/simm/>>. Acesso em: 20 set. 2020.

(zonas) a serem servidos por quatro empresas com ônibus de diferentes cores: o Lote 100 (bairro da Serraria e adjacências) pela Viação Cidade de Maceió (amarelo); o Lote 200 (bairro de Fernão Velho e adjacências) pela Viação São Francisco (azul); o Lote 300 (bairro do Trapiche da Barra e adjacências) pela Viação Veleiro (verde); o Lote 400 (bairro do Benedito Bentes e adjacências) pela Viação Real Alagoas (vermelho).

O novo sistema trouxe mudanças, como as integrações e a renovação de parte da frota, trazendo mais acessibilidade para pessoas com deficiência<sup>47</sup>. Além disso, passaram a ser disponibilizadas informações sobre horários de ônibus em tempo real através de aplicativos como o Cittamobi e o Siu Mobile Alagoas, como também estão disponíveis no *site* da SMTT<sup>48</sup> cartilhas explicativas sobre quais são as integrações possíveis de cada linha. Por outro lado, nem todos os usuários do transporte coletivo têm acesso a essas informações por falta de *smartphone* ou internet 3G/4G.

O fato é que nem todas as melhorias planejadas com a adoção do SIMM não se efetivaram. A demanda da renovação total da frota prevista na licitação de concessão não foi atendida pelas empresas, conforme notícia do Repórter Nordeste (BARROS, 2020), e a qualidade do serviço continua sendo baixa, não atendendo às necessidades da população, apresentando problemas tais como: longas esperas em pontos de ônibus sem infraestrutura (falta de coberta e de bancos); horários irregulares e informações incorretas nas plataformas; trajetos demorados; veículos ruidosos e sujos; ônibus circulando com mais pessoas que a capacidade; além da tarifa R\$ 3,65, que compromete quase 18% da renda de um assalariado<sup>49</sup>. Conforme a Figura 38, a situação já foi pior, beirando os 30% no começo da década de 2000. Já em 2020, caso houvesse o aumento da passagem para R\$ 4,10, essa porcentagem subiria para aproximadamente 19%.

Recentemente, no início do ano de 2021, sob novo mandato na prefeitura, a passagem de ônibus na cidade teve diminuição de 30 centavos, passando de 3,65 para 3,35 reais, o que fez com que Maceió se posicionasse como a capital brasileira

---

<sup>47</sup> Disponível em: <<http://www.maceio.al.gov.br/smtt/simm/>>. Acesso em: 12 out. 2020.

<sup>48</sup> Superintendência Municipal de Transporte e Trânsito.

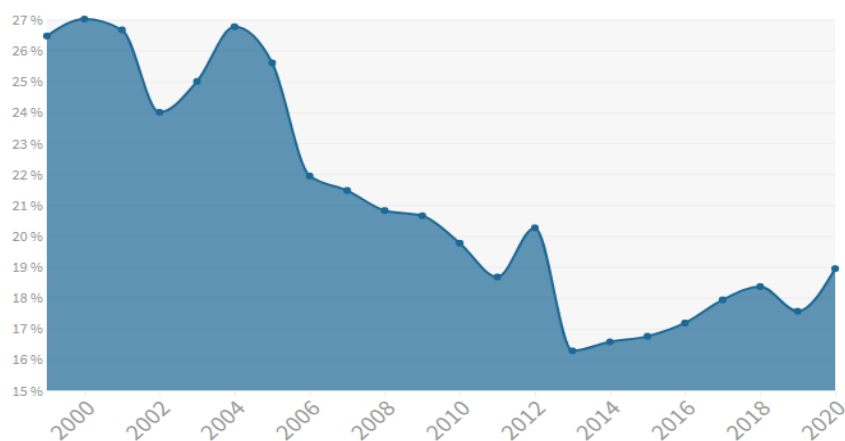
<sup>49</sup> Essa porcentagem é calculada considerando que o usuário utiliza o transporte 24 dias do mês (ida e volta), em relação ao valor atual do salário mínimo no Brasil. No início de 2020 houve um intenso debate sobre o reajuste da passagem para 4,10 reais, no entanto o aumento não foi realizado. Disponível em: <https://www.agenciatatu.com.br/noticia/passagem-em-maceio-comprometera-19porcento-do-minimo/>. Acesso em: 12 out. 2020.

com a menor tarifa de ônibus do país<sup>50</sup>. Pelos meus cálculos, considerando 24 viagens de ida e volta, e o salário mínimo atual em 1.100 reais, a porcentagem do gasto com transporte fica em torno de 16% da renda de um assalariado.

Figura 38 - Percentual do salário mínimo gasto em transporte público entre 1999 e 2020.

### Qual foi o percentual do salário mínimo gasto em transporte público entre 1999 e 2020

Dados revelam o impacto das passagens de ônibus no orçamento dos usuários de transporte coletivo em Maceió



Fonte: SMTT in Agência Tatu, 2020.

Apesar da boa estratégia de tarifa mais acessível, outros problemas não foram resolvidos, tais como a questão da frota que normalmente já é insuficiente e que foi ainda mais reduzida no período de pandemia, dificultando o cumprimento do distanciamento social necessário no período de pandemia (Figura 39).<sup>51</sup>

Figura 39 - Transporte por ônibus durante a pandemia.



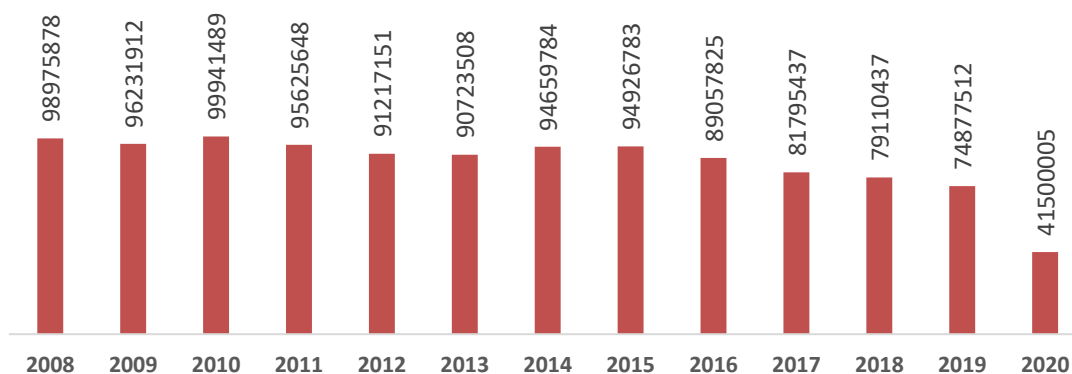
Fonte: Tribuna Hoje (esquerda), 2021 e TNH1 (as duas da direita, dentro do ônibus), 2021.

<sup>50</sup> Disponível em: < <https://diariodotransporte.com.br/2021/01/22/maceio-reduz-tarifa-de-onibus-para-r-335-valor-mais-barato-entre-as-capitais-brasileiras/>> Acesso em: 05 mai. 2021.

<sup>51</sup> Disponível em: < <https://g1.globo.com/al/alagoas/noticia/2020/05/07/maceio-deve-por-100percent-dos-onibus-nas-ruas-de-novo-para-que-viagens-tenham-so-passageiros-sentados.ghtml>>. Acesso em: 05 mai 2021.

Dessa forma, o ciclo vicioso do ônibus (perda de atratividade, dificuldade das empresas se manterem, aumento da tarifa) vem acontecendo ao longo dos anos em Maceió e o número de passageiros total diminui paulatinamente, conforme os dados divulgados em notícia de 2019 no *site* Sete Segundos: em 2014 havia 6.986.301 de passageiros por mês, em 2015 - 6.930.944 (- 1%), em 2016 - 6.380.555 (- 9%), em 2017 - 5.723.639 (- 18%), em 2018 - 5.499.638 (- 21%), já em janeiro de 2019 - 5.123.998 (-24%) (ASCOM SINTURB, 2019). No Gráfico 4, é possível observar uma queda significativa de passageiros por ano, de 2008 até 2019, de quase 99 milhões para menos de 75 milhões, e como se pode observar, como resultado da pandemia de Covid-19, o número de passageiros em 2020 foi ainda mais baixo.

Gráfico 4 - Passageiros transportados por todas as empresas de 2008 a 2019 em Maceió.



Fonte: Site SMTT online de Maceió e elaborado pela autora, 2021.

Neste contexto se faz necessário ressaltar a relação estreita entre a mobilidade por transporte público e a mobilidade a pé, na qual a qualidade de um incentiva a adoção do outro. Em uma cidade preocupada com as pessoas, o modo a pé e a bicicleta são adotados para as distâncias mais curtas, enquanto o transporte público é imprescindível para as mais distantes. Além disso, para se aceder ao transporte público, é necessário se deslocar até aos pontos de ônibus, paradas de bondes, estações de metrô, o que evidencia a importância de uma boa infraestrutura para o pedestre ou ciclista. Em Maceió, a vida do pedestre é dificultada de várias maneiras, o que será detalhado na próxima sessão.

Quanto à bicicleta, observa-se que o modo é desvalorizado na cidade de Maceió, apesar de sua adoção por uma grande parcela da população, tanto por questão de necessidade, para acessar as atividades cotidianas, quanto por lazer. Boa parte da orla marítima da cidade possui ciclovias, do bairro de Jacarecica até o extremo do bairro do Pontal da Barra, além de outros trechos da cidade, tais como a Via Expressa, totalizando apenas 43 km. Outros 10 km já existiram na orla lagunar, mas esse trecho foi ocupado por moradores de baixa renda desta região (FERREIRA, 2020).

Figura 40 - Deslocamentos de bicicleta na Via Expressa (esquerda) e minha bicicleta no Jaraguá, durante passeio (direita).



Fonte: Gazeta de Alagoas, 2020 (esquerda) e autora, 2021(direita).

As ciclovias apresentam problemas, tais como buracos, desníveis e descontinuidades. Estudos do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT), dos técnicos da Prefeitura e dos ciclistas, indicam que Maceió precisa de diferentes modalidades cicloviárias para atender uma demanda de aproximadamente 200 mil ciclistas. Há também a insegurança vivida pelas pessoas que utilizam a bicicleta cotidianamente, geralmente trabalhadores que vão e voltam do trabalho: “mais de 80% dos acidentados e mortos são trabalhadores em deslocamento dos bairros periféricos em direção ou retorno do trabalho”. Estima-se também que cerca de 600 ciclistas morrem anualmente em rodovias estaduais; já em Maceió, o número de acidentes aumentou em 2018, segundo informações do HGE (Hospital Geral do Estado), com o atendimento de 582 ciclistas (FERREIRA, 2020).

Sobre esse modo em Maceió há também o relatório publicado em janeiro de 2019 intitulado “Um panorama sobre a bicicleta como meio de transporte em Maceió

– AL”, de autoria de José Lobo, Eduardo Bernhardt e a Associação Transporte Ativo<sup>52</sup>, cuja metodologia de pesquisa já foi aplicada em diversas cidades do Brasil. Nele, há um diagnóstico, um prognóstico e um guia de recomendações gerais para a cidade, com mapas esquemáticos e diretrizes.<sup>53</sup>

### **5.3 Planos e projetos de mobilidade urbana em Maceió**

Segundo Silva (2011, p.149), até o início dos anos 1980, Maceió não possuía planos de ordenamento territorial. Assim, “as administrações municipais executavam obras públicas pontuais, como a pavimentação de ruas, a construção de praças e a eletrificação de bairros, no entanto, sem um planejamento sistêmico específico para o espaço urbano”.

Em 1982 foi publicado o PDTU - Plano Diretor de Transportes Urbanos (PDTU), realizado pela Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes (GEIPOT). Esse plano é bastante detalhado e apresenta diagnósticos, prognósticos e alternativas (propostas) para a estrutura viária da cidade, com vários mapas das principais vias da cidade com fluxos e deslocamentos entre os bairros, informações sobre uso do solo, zoneamento urbano etc. O enfoque do documento está no transporte coletivo sobre rodas, que à época predominava, como opção de modo para deslocamentos internos. 62,9% dos deslocamentos eram feitos por “ônibus + táxis”, 33,8% eram feitos por “condutor + passageiro de automóvel, e 3,3% por “outros (inclusive deslocamentos a pé nos transbordos)”.

Considerando que o pedestre não foi o foco do PDTU, é muito provável que essa porcentagem de 3,3% para “outros”, o que inclui pedestres, ciclistas, carroças, esteja subdimensionada. No documento de 182 páginas, a mobilidade a pé é citada apenas na página 160, no tópico de título “Sistema Especial”, onde se tem uma visão positiva e coerente com a maneira atual de se considerar o modo a pé como prioritário, explicando que iniciativas devem ser tomadas para que as diversas condições relacionadas a esse modo melhorem, tais como hierarquização de vias, adequação

---

<sup>52</sup> Site da associação: <http://transporteativo.org.br/ta/>.

<sup>53</sup> Nesse relatório não há informações sobre a extensão atual das ciclovias em km, nem o número de km de extensão necessária, nem a demanda de ciclistas da cidade.

de calçadas, criar rotas de pedestres, mobiliário urbano, arborização etc. (PDTU, 1982, p.160)<sup>54</sup>.

Na sequência do documento, são indicadas as áreas potenciais para receber melhorias para o pedestre: a área central, o bairro de Jaraguá, a Avenida Fernandes Lima e a orla marítima. Também se recomenda um calçadão na Avenida principal do bairro de Cruz das Almas. Por fim, quanto aos projetos de “pedestrianização”,

(...) recomenda-se precaução no sentido de manter um adequado equilíbrio entre as áreas fechadas ao tráfego de veículos e a proximidade das vias destinadas ao transporte público, à carga e descarga e ao estacionamento de curta duração. Esse critério permitirá a necessária “irrigação” dessas áreas, geralmente de atividades múltiplas, evitando a sua possível deterioração. Para as calçadas, recomenda-se uma largura não inferior a três metros, independente das categorias de via urbana em que esteja inserida (PDTU, 1982, p.160).

Por outro lado, apesar desse “bom discurso” presente no PDTU, não houve o detalhamento das estratégias a serem tomadas. Já em relação ao transporte motorizado, existem vários mapas, estudos, estratégias e esquemas, mostrando opções de configuração viária.

Duas décadas depois, em 2001, o plano intitulado “Centro – Requalificação Urbana” foi publicado para guiar transformações no Centro da cidade. Nesse plano estão presentes propostas como aumento de calçadas, utilização de revestimentos mais adequados, implantação de ruas só de pedestres, como também estratégias para os transportes coletivos (um sistema de bondes), ciclovias etc. (PREFEITURA DE MACEIÓ, 2001).

Ao longo das décadas, houve de fato intervenções no Centro. Segundo Marques (2011, p.47), em 2004 ocorreram obras de requalificação no bairro

---

<sup>54</sup> Citação completa: Os percursos a pé estão presentes em quase todas as viagens e devem receber a devida atenção no que se refere ao tempo dispendido e aos aspectos do conforto e segurança. Esses deslocamentos caracterizam-se pela sua menor velocidade, limitado raio de ação, vulnerabilidade ante os veículos e as intempéries. As medidas destinadas a proporcionar maior conforto e segurança aos pedestres justificam-se pelas necessidades impostas por áreas de elevada concentração de viagens e pelos aspectos ambientais e de humanização das próprias cidades, merecendo, por isso, um caráter prioritário. Entre essas providências, destacam-se aquelas relativas à “pedestrianização” das vias (isto é, a seu fechamento total ou parcial ao tráfego de veículos, à adequação das calçadas e à melhoria das condições das travessias, com a definição dos pontos mais adequados. Todavia, outras medidas de caráter geral terão reflexos diretos em benefício dos pedestres, tais como a hierarquização das vias e a definição de áreas ambientais, a restrição do uso dos veículos particulares e a alocação das rotas do transporte público para as vias mais próximas dos centros geradores de viagem, deixando seus usuários à menor distância possível de seus destinos. Adicionalmente, ressaltam-se ainda medidas relativas à arborização e à implantação de mobiliário urbano (PDTU, 1982, p.160).



promovidas pela Prefeitura, “que reformou todo o trecho do calçadão do comércio, incluindo espaços de convivência que antes não existiam ou eram dispersos. Foram instalados equipamentos urbanos como: bancas de revistas, telefones públicos, bancos e arborização”. A autora também afirma que em 2011, quando a dissertação foi publicada, ainda estavam sendo realizadas obras no local, como “a adequação dos passeios para torná-los acessíveis, com a mudança do piso e acréscimo de pisos táteis e rampas”, privilegiando a circulação de pedestres e ciclistas sobre os motorizados.

A orla marítima começou a receber obras de urbanização em 2006, e atualmente, do bairro de Cruz das Almas, ao norte, ao Pontal da Barra, ao sul da cidade, há um calçadão com aproximadamente 15 km de extensão conectando nove bairros, que são Pontal da Barra, Trapiche da Barra, Prado, Centro, Jaraguá, Pajuçara, Ponta Verde, Jatiúca e Cruz das Almas. Há grandes diferenças nas condições do passeio a depender do trecho, pois alguns não recebem manutenção.

Em relação às propostas para atender às demandas dos motorizados, sobretudo do transporte coletivo, várias vias foram abertas. No entanto, o carro foi sendo cada vez mais predominante na mobilidade urbana de Maceió, conforme o contexto brasileiro de incentivo ao transporte individual motorizado, ao passo que o uso do transporte coletivo decaía.<sup>55</sup>

O terceiro plano analisado do ponto de vista da mobilidade urbana nesta seção, é o Plano Diretor Municipal de Maceió, Lei nº. 5.486, de 30 de dezembro de 2005. Nele, no capítulo III, na Seção I - Do Sistema Municipal de Mobilidade, Objetivos e Diretrizes Gerais, no Art. 79, que institui as diretrizes gerais para implementação da mobilidade no Município de Maceió, encontram-se diretrizes que estão de acordo com o que vem sendo preconizado em prol de cidades mais humanizadas, com a prioridade voltada ao transporte ativo e coletivo:

- II – prioridade aos pedestres, ao transporte coletivo e de massa e ao uso de bicicletas;
- V – estruturação do transporte coletivo de passageiros para potencializar as funções urbanas e atender aos desejos e às necessidades de deslocamentos da população;
- VI – desenvolvimento e diversificação dos meios de transporte municipal e intermunicipal para pessoas e cargas, com aproveitamento do potencial de infraestrutura ferroviária, hidroviária, rodoviária, aeroviária e cicloviária não estimulando o uso de veículo motorizado particular (PDMM, 2005, p. 32-33).

---

<sup>55</sup> Algumas informações provêm de Silva, 2011, p. 158-159, mas foram atualizadas pela autora, 2020.

O quarto documento, que trata de questões relacionadas à mobilidade urbana é o Código de Urbanismo e Edificações do Município de Maceió, Lei Municipal nº. 5.593, de 08 de fevereiro de 2007. No capítulo V, Dos passeios, Art. 339, informa-se que “Compete ao proprietário ou possuidor do lote ou terreno a construção, reconstrução e conservação dos passeios públicos em toda a extensão da sua testada, em logradouros providos de meio-fio”. Em seguida, há recomendações de como devem ser feitas as calçadas, no caso de construção ou reconstrução, tais como: deve-se adotar o modelo de projeto estabelecido pelos órgãos municipais competentes, utilizar materiais resistentes e antiderrapantes; além de recomendações sobre rampas de acesso para cadeirantes, para acesso de carros a garagens, com indicações de inclinação, distâncias etc.

Com o intuito de explicar em detalhes como devem ser feitas as calçadas, com as recomendações de larguras, inclinações de rampas, sinalizações, vegetação, separação de usos, materiais, cores, entre outros aspectos, há também as cartilhas feitas pelas secretarias da Prefeitura de Maceió. As mais recentes são a Cartilha Orientadora de Aplicação das Normas NBR9050/15 e NBR16537/16 em Passeios Públicos<sup>56</sup> (2018) e o Guia Prático para Construção e Reforma de Calçadas<sup>57</sup> (2019).

Apesar de haver recomendações adequadas e de uma parcela das calçadas serem construídas baseadas nelas, sobretudo se tiverem como responsáveis da obra profissionais credenciados, o que está definido no Código de Urbanismo e Edificações e nas Cartilhas não contribui efetivamente para a melhoria da condição do pedestre na cidade, tanto por não haver divulgação intensa e incentivo para que os proprietários adequem suas calçadas às normas, quanto por não haver fiscalização efetiva que assegure que tais medidas sejam adotadas.

O quinto documento a ser analisado deveria ser o Plano Diretor de Maceió revisado, tendo em vista a caducidade do PDM de 2005, pois conforme preconizado tanto no próprio PDM (2005) como no Estatuto da Cidade, deve haver uma revisão do plano diretor a cada dez anos. Nos anos de 2015 e 2016 ocorreram algumas audiências públicas, durante as quais foram debatidos os problemas da cidade e várias vozes ouvidas (grupos populares, gestores, comunidade acadêmica etc.).

---

<sup>56</sup> Feita pela extinta Superintendência Municipal de Controle do Convívio Urbano (SMCCU), atual Secretaria De Desenvolvimento Territorial e Meio Ambiente (SEDET).

<sup>57</sup> Feita pela SEDET.

Durante o período de elaboração da revisão do Plano Diretor de Maceió, (por volta de 2014 e 2015) também foram realizados estudos e projetos de mobilidade urbana no âmbito do Consórcio MLM – Metrô Leve Maceió.<sup>58</sup> O diagnóstico e propostas geradas eram então o início de um processo de elaboração de um Plano de Mobilidade Urbana<sup>59</sup>, como preconiza o Estatuto da Cidade para cidades com mais de 20 mil habitantes. As diretrizes e propostas resultantes estavam de acordo com as previstas no PDTU (1982) e no PDM (2005) e as boas práticas adotadas ao redor do mundo: priorização do transporte público, do pedestre e do ciclista.

Para basear esse plano, um estudo de origem-destino (O/D) foi realizado. A regra adotada para a contabilização das viagens foi a seguinte:

Para cada uma das viagens foi atribuído um modo prioritário de viagem com base se o modo é motorizado ou não e no tempo gasto em cada modo. Para isso considerou-se a prioridade do modo motorizado com relação aos modos não motorizados. (...) Desta forma, se o indivíduo utilizou algum modo motorizado na sua viagem adotou-se como modo prioritário o modo motorizado no qual ele permaneceu por mais tempo. No caso de o indivíduo realizar a viagem sem a utilização de nenhum modo motorizado, o modo prioritário será aquele que ele permaneceu por mais tempo (CONSÓRCIO MLM, 2014, p. 67).<sup>60</sup>

Como se observa, essa forma de pesquisar os deslocamentos urbanos, adotada amplamente nos estudos de O/D, acaba por não obter os valores totais dos deslocamentos a pé. A mobilidade a pé está certamente inclusa nos percursos que as pessoas fazem até o transporte coletivo, mas como se explica na citação, considerou-se o transporte em que a pessoa gasta mais tempo. Dessa forma, se ela passou 20 minutos andando até a parada, esperou 30 minutos em pé e depois passou mais 50 minutos no ônibus, não será contabilizado o trajeto que ela fez a pé.

Vários documentos foram elaborados no âmbito do Consórcio MLM – Metrô Leve Maceió e as propostas incluíram linhas de VLT e BRT nas principais vias da cidade, o que contribuiria para o melhoramento do transporte coletivo. Um dos

---

<sup>58</sup> Não há muitas informações divulgadas sobre o Consórcio, mas todos os documentos apresentam a logomarca da Secretaria de Estado de Infraestrutura e apresenta como participantes a empresa ENCIBRA, que presta serviços de engenharia, a SISTRAN, que presta serviços de informática e a HIGH TECH, uma indústria.

<sup>59</sup> Foram elaborados vários produtos (relatórios, mapas, textos) sobre diferentes temáticas pelo Consórcio. O documento mais extenso está no site da Prefeitura, disponível em: <[http://www.maceio.al.gov.br/wp-content/uploads/admin/pdf/2015/10/RT-VLT-00-2A0-009\\_0.pdf](http://www.maceio.al.gov.br/wp-content/uploads/admin/pdf/2015/10/RT-VLT-00-2A0-009_0.pdf)>. Há diversos documentos disponíveis no site <<http://sociedademovimento.arq.br/downloads/>>.

<sup>60</sup> Esse se trata do produto 9A.3 - Caracterização e diagnóstico da área de estudos e resultados das pesquisas.

subprodutos do Consórcio dá ênfase ao pedestre, integrando-o ao sistema de transporte coletivo<sup>61</sup>. Apesar dessa importante produção, o fato é que sem a publicação da revisão do Plano Diretor de Maceió, nenhuma das propostas tem saído do papel. De 2016 até 2021, pouco foi divulgado sobre a situação da lei do PDM e de seu envio para discussão e aprovação na Câmara de Vereadores de Maceió, para depois ser sancionada pelo Prefeito.

Além desses, há também um plano<sup>62</sup> intitulado Plano de Mobilidade Urbana de Maceió - transporte não motorizado / Plano de Mobilidade de Maceió para pedestres. Nesse documento constam a logomarca da Prefeitura de Maceió e do Instituto da Mobilidade Sustentável, e nele há a apresentação de um plano de mobilidade para pedestres com seis tópicos, como mostrado no Quadro 2, advindo do documento.

Quadro 2 - Plano de Mobilidade para pedestres de Maceió.

1. Normas Técnicas de Calçadas e Travessias	Normatização e padronização do projeto e materiais. Acessibilidade. Desenho universal. Idealização urbanística.
2. Política Fiscal das Calçadas	Bens públicos associados às propriedades lindeiras. Obrigação de construir e manter. Imposição tributária. Intervenções públicas e privadas. Associações de vizinhança e cooperação.
3. Lei de Calçadas e Travessias	Definições, princípios, composição, uso, execução, pisos, interferências, penalização. Ótica das Infraestruturas.
4. Estatuto do Pedestre	Modo essencial de deslocamento. Direitos e obrigações. Ótica do cidadão e da cidadania.
5. Plano de Regularização e Qualificação de Calçadas e Travessias	Emprego e Renda. Desenvolvimento de projetos urbanísticos de calçadas. Indústria civil e de materiais de construção. Associações por áreas ambientais ou quadras. Financiamento. Imposição fiscal e incentivos.
6. Áreas de pedestres	Centros históricos, áreas ambientais residenciais ou de comércio, ruas de comércio ou de grande afluência de pedestres, eliminação ou moderação de tráfego.

Fonte: Plano de Mobilidade de Maceió para pedestres, s/data.

No Plano também há diversas normas e recomendações, além de projetos de lei que alterariam o Código de Urbanismo e Edificações do Município de Maceió e instituiriam a Lei das Calçadas e Travessias de Maceió e o Estatuto do Pedestre em Maceió.

De fato, tal documento apresenta uma proposta muito positiva para a mobilidade a pé na cidade de Maceió, com informações detalhadas do que deveria

<sup>61</sup> Nome do documento: P9A.4 – Consolidação da Visão prospectiva da área de Estudo.

<sup>62</sup> Nesse documento não consta data, mas de acordo com as informações que estão nele, ele aparenta ser de 2008 ou 2009.

ser implementado e como. Por outro lado, nenhum dos projetos de lei foi adiante e esse plano sequer aparece em notícias ou informações nos *sites* oficiais da Prefeitura.

Ou seja, vê-se que ainda há muito a ser feito no âmbito da mobilidade urbana em Maceió. O fato é que em termos de legislação, a cidade não possui sequer um Plano Diretor atualizado (ainda em vigor o de 2005), além de estar na extensa lista de cidades brasileiras sem Plano de Mobilidade Urbana, apesar de ter mais de 1 milhão de habitantes.

Por outro lado, ainda que não tenham sido realizadas na cidade ações que beneficiassem o pedestre, de forma contundente e em uma escala macro, foram implantadas algumas ações de destaque e projetos, com beneficiários específicos.

Um exemplo de projeto de mobilidade em uma área da cidade é o Vida Novas nas Grotas, que ganhou o Prêmio Eduardo Campos, do Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID).<sup>63</sup> O programa é fruto de uma parceria entre o Governo do Estado de Alagoas e o ONU-Habitat, e estão sendo implementadas melhorias em 48 comunidades em Maceió (Figura 41A), tanto em termos de infraestrutura, quanto no aspecto estético dos passeios públicos e escadarias (COSTA, 2019).

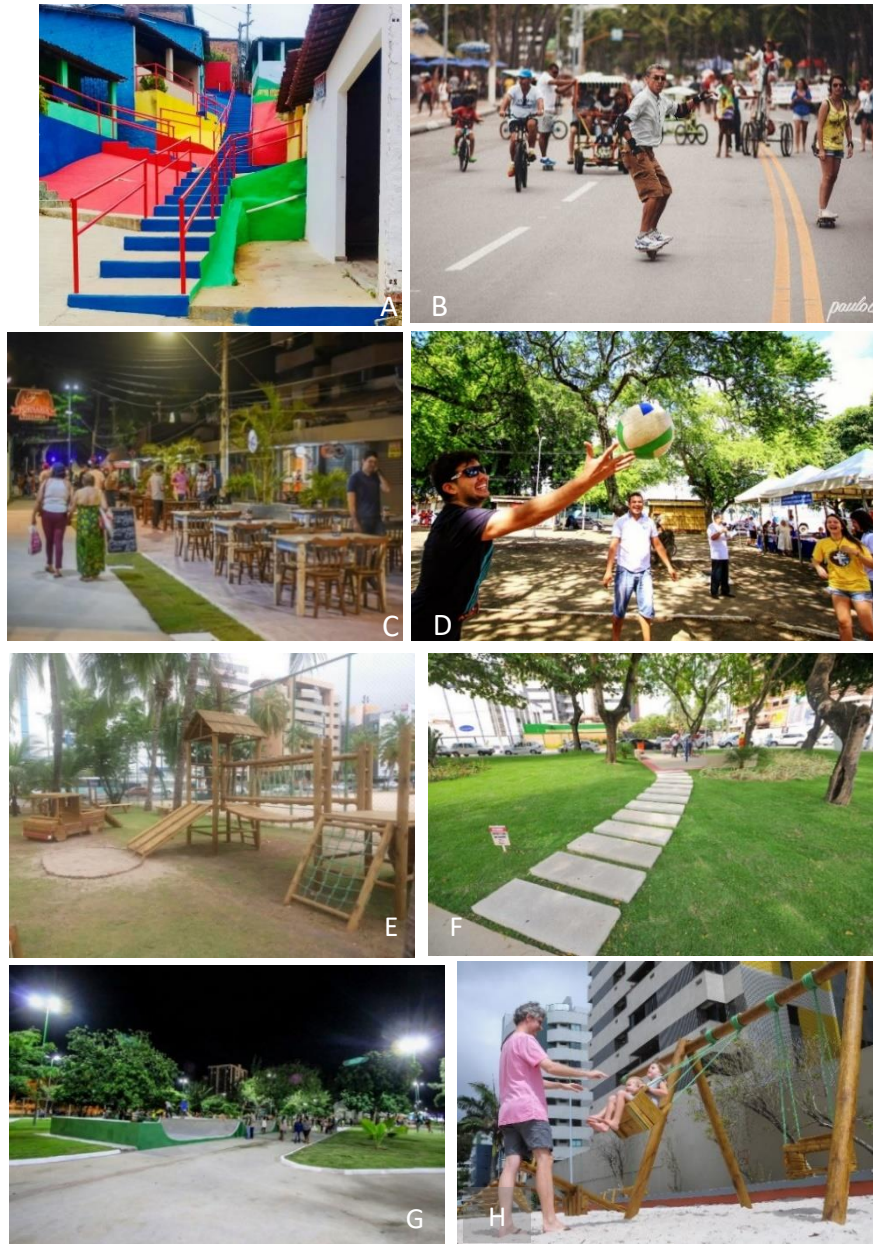
Há também outras iniciativas adotadas na cidade: fechamento de vias impedindo a passagem dos motorizados nos finais de semana em algumas ruas para o desfrute da população, como acontece há pelo menos duas décadas<sup>64</sup> na avenida da Orla da Ponta Verde (Figura 41B); locais transformados para pedestres permanentemente, como é o caso da Rua Dr. Lessa de Azevedo (Figura 41C), de 90 metros de comprimento, com restaurantes e bares, em frente à orla da Praia de Pajuçara; assim como projetos recreativos em praças da cidade, como o “Lazer na Praça do Centenário”, localizada no bairro do Farol (Figura 41D).

---

<sup>63</sup> Notícia no site do CAU/AL. Disponível em: <https://www.cau.al.gov.br/?p=14187>. Acesso em: 20 ago. 2020.

<sup>64</sup> Não encontrei informação de quando começou, mas lembro que já havia durante a minha infância. Como eu tenho 28 anos, faz pelo menos 20 anos que a rua é fechada para uso exclusivo de pedestres.

Figura 41 - Comunidade de Maceió após o projeto Vida Nova nas Grotas. (A); Orla de Pajuçara (B); Rua Dr. Lessa de Azevedo após requalificação em 2019 (C); Lazer na Praça Centenário (D). Parque infantil sustentável na orla marítima (E), Praça jornalista Genésio de Carvalho, Gruta de Lourdes (F), Praça da Faculdade, Prado (G), Parque Sustentável no Corredor Vera Arruda, Jatiúca (H).



Fonte: site da Agência Alagoas (A), site do hotel Porto da Praia (B), site Gazetaweb (C), site Alagoas Boreal, 2018 (D), site G1 Alagoas (E), site Programa Cidadania (F), site Maceió Sete Segundos, 2017 (G), site AL1 (H).

Outra ação de destaque é o programa “Adote uma área pública”, instituído pela Lei nº. 6.286 de 09 de dezembro de 2013. Segundo o texto da lei: “A finalidade do programa instituído nesta Lei é de executar, às expensas da iniciativa privada, melhorias urbanísticas, paisagísticas e a manutenção de áreas públicas no Município

de Maceió”. Dessa forma, através do programa “Adote uma área pública” (Figura 41E, F, G, H):

As praças e jardins públicos, áreas verdes, canteiros centrais de avenidas e demais áreas públicas do Município de Maceió, poderão ser adotadas por pessoas jurídicas de direito privado para execução de intervenções estruturais que visem a realização de melhorias urbanísticas, paisagísticas e manutenção das áreas adotadas (MACEIÓ, 2013).

Já o projeto mais promissor atualmente, em processo de licitação, é o de Requalificação do Centro (Figura 42), que irá beneficiar 11 mil pessoas que circulam diariamente pela região. A intervenção abrange uma área urbana de 40.304,67m<sup>2</sup> e está avaliada em R\$ 4,4 milhões. Os recursos provêm do Ministério do Desenvolvimento Regional, através de emenda parlamentar para rotas acessíveis. Contempla-se “a reabilitação e ampliação de todo o calçadão do Centro, incluindo a substituição de pisos, implantação de faixas de acessibilidade e de vias compartilhadas, em consonância com a Lei Brasileira de Inclusão da Pessoa com Deficiência” (SEDET, 2021)<sup>65</sup>.

Figura 42 - Projeto de Requalificação do Centro.



Fonte: SEDET, 2021.

Diante da falta de um planejamento global da cidade, sem Plano Diretor atual, nem Plano de Mobilidade Urbana, um Projeto de Requalificação do Centro é uma boa notícia para a população de Maceió, apesar de ser um projeto onde a população usuária do espaço ou estudiosa do tema não tenha participado de sua elaboração. Portanto, o desafio de tornar a cidade melhor para o pedestre continua e a sociedade

---

<sup>65</sup> Sobre esse projeto de requalificação, há a dissertação da arquiteta e urbanista Tuane Monteiro de Carvalho, defendida em 2021 no âmbito do PPGAU-UFAL. A autora no momento trabalha na Secretaria de Desenvolvimento Territorial e Meio Ambiente (SEDET), na Diretoria de Projetos Urbanos.

precisa cobrar a democratização dos espaços públicos e modos de transporte inclusivos, de modo que os melhoramentos urbanos sejam distribuídos em toda a cidade e não apenas em alguns bairros, principalmente os de classe mais alta, como acontece constantemente.





Ilustração: Behance de Min Kyung.

# 6

## CAMINHAR EM MACEIÓ



## 6 CAMINHAR EM MACEIÓ

### 6.1 Caminhar em Maceió: primeiras observações

Um breve percurso pelos bairros de Maceió revela a falta de prioridade do pedestre na cidade. Diversas são as dificuldades no que diz respeito ao espaço para quem circula a pé. As questões problemáticas dizem respeito ao espaço físico, como mostra a sequência de imagens (Figuras 43 e 44): calçadas inexistentes ou sem a largura necessária; descontinuidades; falta de uniformização dos trechos; calçadas com alturas diferentes; buracos; material de revestimento inadequado (escorregadio, propício a tropeços e quedas); ausência ou escassez de iluminação durante a noite; ausência ou escassez de arborização; resíduos domésticos e de obras ocupando a calçada; falta de lixeiras; além da ocupação imprópria das calçadas por automóveis, comércios, serviços ou outros.

Em contraponto, é possível encontrar locais onde estratégias positivas para o pedestre foram adotadas, apesar de incompletas. Por exemplo, o caso de calçadas com árvores, mas inacessíveis para pessoas com dificuldade de locomoção; lugares onde as calçadas são uniformes e com boa largura, mas sem amenidades (bancos, árvores...); ou então, onde as calçadas têm boa qualidade física, mas os muros são altos e sem aberturas para atividades, produzindo sensação de insegurança e medo. Em outros casos, as vias são muito mais largas que as calçadas e não possuem faixas de travessia de pedestres.

Em síntese, sempre faltam elementos que propiciem mais vida urbana e o caminhar em segurança (tanto pública como viária). Se o cenário já é difícil para os pedestres que não possuem problemas físicos, para os que possuem problemas nas pernas, nos pés ou nos joelhos, pessoas em cadeira de roda ou portando carrinho de bebê, como também para pessoas com deficiência visual ou outros problemas que possam prejudicar a locomoção, circular na cidade pode se revelar bastante cansativo e perigoso.

As Figuras 43 e 44 acompanhadas dos Quadros 3 e 4, com comentários relativos a cada imagem, mostram algumas das fragilidades e dos aspectos positivos encontrados.

Figura 43 - Calçadas de Maceió, parte 1.



Fonte: Autora 2019 e 2020.

Quadro 3 - Fragilidades e aspectos positivos das calçadas da Figura 43.

Imagem / Localização	Comentários
<b>A - Esquina do Posto Shell e BPTran, Prado.</b>	Os dois lados da rua são constantemente ocupados por carros do Batalhão de Trânsito (BPTran). Não há calçada para circular.
<b>B - Ao lado dos trilhos do trem, Prado.</b>	Boa parte da calçada é ocupada por motos e bicicletas, além de ser desnivelada, então é preciso andar na via dos motorizados.
<b>C - Calçadão da Orla, Prado.</b>	As calçadas estão desgastadas e machucam os pés. Os pedestres usualmente circulam pela ciclovia, que está um pouco melhor. Assim, os ciclistas também são prejudicados, precisando desviar dos pedestres.
<b>D - Rua ao lado do Cemitério N. Sra. da Piedade, Prado.</b>	O muro do cemitério é contínuo e a calçada poderia ter árvores. A imagem mostra o período de sombra, mas há horários em que não há nenhuma sombra.
<b>E - Conjunto no Benedito Bentes.</b>	As calçadas são estreitas e estão ocupadas por material de construção do lado esquerdo e por postes e vegetação sem poda do lado direito. Trechos com calçadas, mas com terrenos sem uso não oferecem segurança para o pedestre, sobretudo à noite.
<b>F - Rua Íris Alagoense, Farol.</b>	As calçadas são bastante desniveladas e possuem muitos carros estacionados, com o pedestre disputando o seu uso.
<b>G - Rua Dr. Lessa de Azevedo, Pajuçara.</b>	A rua foi fechada para uso exclusivo de pedestres em 2019, uma ótima novidade para a cidade. No entanto, já apresenta buracos e imperfeições, inclusive descontinuidades do piso tátil.
<b>H - Av. Siqueira Campos, Prado</b>	A calçada de um setor da Polícia Militar de Alagoas, instituição pública, apresenta desníveis e trechos não pavimentados.

Fonte: Autora, 2021.

Figura 44 - Calçadas de Maceió, parte 2.



Fonte: Autora, 2019-2021.

Quadro 4 - Fragilidades e aspectos positivos das calçadas da Figura 44.

<b>Imagem/Localização</b>	<b>Comentários</b>
<b>I - Rua em Riacho Doce.</b>	As calçadas possuem desníveis consideráveis. A do lado esquerdo se assemelha a uma arquibancada.
<b>J - Rua residencial no Trapiche da Barra</b>	As calçadas de terrenos sem uso geralmente não recebem nenhum cuidado, o que faz as pessoas usarem a via nesses trechos.
<b>K - Avenida Tomás Espíndola, Farol.</b>	A calçada, que é de uma escola pública tem uma boa largura e está em bom estado, mas não aproveita o potencial que tem para a implantação de árvores, de bancos, de aberturas no muro para comunicação do interior com o exterior ou de murais que poderiam ser realizados por artistas locais ou pelos próprios estudantes.
<b>L - Av. Cachoeira do Meirim, Benedito Bentes.</b>	A extensa avenida é acompanhada de uma longa calçada sem mobiliário urbano, como bancos e parques, além da falta de árvores ou outros elementos que propiciariam sombra.
<b>M e N - ruas residenciais na Ponta Verde.</b>	Algumas calçadas de edificações mais recentes já possuem melhores condições para o pedestre como por exemplo um piso plano, espaço suficiente para circulação e arborização. No entanto, elas dificilmente são completas e adequadas a todos os tipos de pedestres. O piso de pedras da imagem da esquerda pode ser propício a bater com a ponta do pé e em ambos falta piso tátil.

Fonte: Autora, 2021.

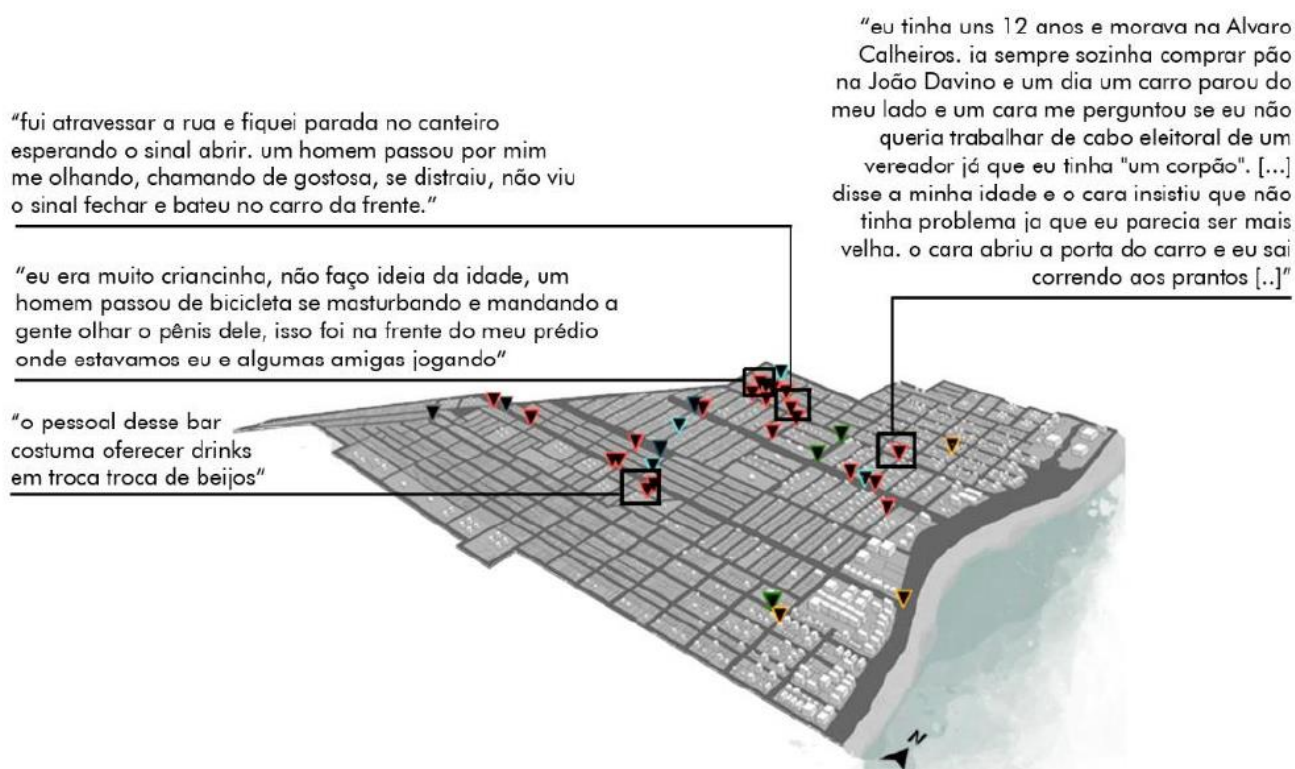
Percebe-se também que em bairros de alta e média renda e com edificações mais recentes, como na Ponta Verde, bairro nobre de Maceió (Figuras M e N), em alguns casos, as calçadas têm boa qualidade em termos construtivos, algumas sendo acessíveis, com piso tátil e rampa para cadeirante, além de arborização. Isso certamente está relacionado ao fato de que esses prédios são projetados ou reformados por arquitetos e engenheiros, que são responsáveis legalmente pela obra e assim seguem as normas de construção das calçadas. No entanto, outras estratégias que beneficiem o pedestre e a vida urbana não são usadas: ao lado de uma calçada bem projetada é construído um muro alto. Raros são os exemplos de prédios com calçadas mais dinâmicas, com vegetação ou muros vazados, fachadas ativas, como também é difícil encontrar calçadas que unam vários dos elementos positivos para o pedestre: quando possui piso tátil, não tem arborização, quando tem arborização, o piso não é adequado, quando o muro é vazado, a calçada é degradada, dentre muitos casos.

Além das percepções advindas das experiências na cidade, há também dados oficiais que trazem algumas informações sobre o assunto. Segundo o *site* do IBGE Cidades de 2010, defasados em mais de 10 anos, a porcentagem de arborização em vias públicas em Maceió é de 57,1% e a urbanização de vias públicas é de 32,7%.

Acredito que ao longo dos 10 últimos anos, esses dados provavelmente mudaram bastante, de modo que, na minha percepção, provavelmente diminuiu a porcentagem de arborização na cidade, diante dos vários cortes de árvores que tenho observado ao longo dos anos, e aumentou a porcentagem de urbanização de vias públicas, diante das iniciativas de calçamentos e adequação de ruas em toda a cidade que vem sendo feita sucessivamente pelos prefeitos, ainda que em ritmo lento.

Quanto à mulher na cidade, o trabalho de conclusão de curso de Júlia Lyra (2018) mostra um panorama com base na realidade do bairro de Jatiúca. A pesquisa teve uma metodologia participativa, com intervenções urbanas, cartazes espalhados por ruas, avenidas e estabelecimentos do bairro, em que as mulheres podiam escrever e com encontros e caminhadas de mulheres pelo bairro. Aprofunda-se também o debate sobre a mulher no espaço público, o machismo, o patriarcado, os preconceitos e assédios sofridos pelo fato de ser mulher. As falas e resultados são bastante próximos do relatório do ITDP (2018), que mostrou dados sobre Recife, e há vários relatos de assédios e intimidações tanto no espaço público quanto no privado.

Figura 45 - Infográfico de relatos de mulheres entrevistadas por Júlia Lyra.



Fonte: SEMPLA, com alterações de Júlia Lyra, 2018, sem escala.

No final do século XX e na primeira década dos anos 2000, a cidade teve melhoramentos, no que diz respeito aos passeios públicos e à paisagem em geral, no bairro histórico de Jaraguá, em uma perspectiva de preservação do patrimônio e de uso turístico do local, o chamado Projeto de Revitalização do Jaraguá. Assim como o Centro, como local voltado para comércio e serviços, passou por uma série de reformas em termos de passeios públicos nos anos 2000. Considera-se que houve melhorias significativas nestes espaços tão simbólicos da cidade, por fazerem parte da sua gênese, no entanto, o que se tem hoje, é a degradação e abandono de vários desses espaços, resultado de uma má gestão urbana, de questões fundiárias, e de um processo de “turistificação do espaço e exclusão social”, segundo Vasconcelos (2005).

Maceió, por sua situação privilegiada, banhada pelo Oceano Atlântico e pela Lagoa Mundaú, possui um elemento paisagístico de grande impacto: as orlas, espaços considerados públicos e geralmente voltados para o lazer. No entanto, percebe-se uma diferença na gestão das orlas, ou seja, há uma desigualdade socioespacial.

As orlas marítimas (Figura 46) se configuram em um espaço importante de lazer da população, onde são feitas caminhadas e passeios de bicicleta. Pode-se dividir em três trechos com características diferentes quanto à qualidade dos espaços e entorno, mas que possuem calçada e ciclovia: do Pontal da Barra ao Jaraguá (em vermelho); da Pajuçara à Jatiúca (em laranja) e o trecho de Cruz das Almas (em roxo), que foi completado recentemente, indo até Jacarecica, com calçadas estreitas em alguns pontos e que já estão com problemas de erosão. Há uma ciclovia contínua em toda a orla marítima como mostra a Figura 46.

Desses, o trecho laranja é ponto turístico da cidade e tem uma concentração de pessoas de alta e média renda (bairros da Pajuçara, Ponta Verde e Jatiúca), o que reflete na melhor qualidade do espaço público (B) com calçadas e ciclovias mais largas, com melhores revestimentos e sinalização; com mais equipamentos recreativos para crianças e atividades esportivas; iluminação eficiente; policiamento constante; higiene urbana; cuidados com a vegetação, além de contar com a atratividade dos diversos quiosques, bares e restaurantes, ao longo da orla.

Quanto ao trecho vermelho (Figura 46C), que abrange bairros com populações de baixa e média renda (Jaraguá, Centro, Prado, Trapiche da Barra e Pontal da Barra),

não há cuidados e manutenção da orla por parte da gestão urbana. Há problemas de erosão, contribuindo para o desgaste das irregulares calçadas, além dos altos índices de poluição do mar, da escassez de arborização, e da falta de equipamentos recreativos e esportivos e de um sistema de iluminação.

Figura 46 - Mapa de Maceió com destaque das orlas lagunar e marítima (A); Orla da Ponta Verde (B); Orla do Trapiche da Barra (C); Orla do Pontal da Barra (D). Orla lagunar (E).



Fonte: Base google maps e editado pela autora, 2019 (A); guiaviagensbrasil.com.(B); Autora, 2021 (C); <http://www.praias-360.com.br> (D); captura de tela de vídeo de matéria “Lixo no canteiro da orla lagunar é recolhido após problema ser exibido pela TV Gazeta” (E).

Com relação à orla lagunar (trecho amarelo, A), apesar do potencial de sua beleza natural, é a que apresenta problemas mais complexos. O local, que historicamente, sempre foi abrigo da população pobre, e tem a pesca e o



beneficiamento do sururu<sup>66</sup> como fonte de renda, foi alvo de vários projetos de reassentamento das populações moradoras da orla em áreas distantes. Diante das dificuldades de encontrar trabalho na nova realidade, muitas dessas pessoas retornaram para a insalubridade do espaço na orla lagunar, sem infraestrutura sanitária, habitando barracos. O que se apresenta, portanto, é um cenário de descaso e de atentado à dignidade humana, com uma poluição severa, devido à falta de saneamento, incluindo o descarte de resíduos sólidos, sem a devida fiscalização e coleta e educação ambiental (trecho amarelo, foto E).

Além da influência das calçadas e das orlas, em termos do caminhar em Maceió, aponta-se a fragmentação do espaço urbano como um problema. Por exemplo, a descontinuidade territorial e a segregação socioespacial, no caso dos imensos conjuntos habitacionais distantes dos centros urbanos e dos equipamentos e serviços essenciais (Figura 47), constituindo-se em cidades-dormitório. Assim, o acesso às benesses da urbanidade é reduzido quão maior for o conjunto habitacional e sua distância das centralidades.

Tais conjuntos implementados ao longo de rodovias ou de extensas e novas avenidas, símbolo da expansão urbana fragmentada, geralmente não são servidos por transporte público em seu interior, apenas na rodovia ou avenida principal, o que faz com que os moradores percorram longas distâncias a pé, sob o sol, devido à falta de vegetação com sombra, além das calçadas inadequadas.

A Figura 47 mostra a situação do Conjunto Jarbas Oiticica, a 24km do centro de Maceió, destacando a longa distância a ser percorrida até a rodovia principal para os moradores do extremo do Conjunto: 2,3 km. Outra opção é utilizar transportes informais, como as “lotações”, vans e mototáxis que entram nos Conjuntos, normalmente mais caros que os ônibus, representando um gasto a mais para a população residente.

---

<sup>66</sup> Sururu é o nome popular de um molusco bivalve, ou seja, que é envolvido por duas conchas, bastante típico na costa nordestina do Brasil. O **sururu**, cientificamente batizado de *Mytella charruana*, é um molusco que também recebe o nome de mexilhão, em outras regiões. Disponível em: <<https://www.significados.com.br/sururu/>>. Acesso em: 20 de out. de 2020.

Figura 47 - Conjunto Jarbas Oiticica, Rio Largo.



Fonte: Base do google maps, elaborado pela autora, 2019.

## 6.2 Procedimentos metodológicos: escolha da área de pesquisa e dos métodos de obtenção de dados

Desde o plano de trabalho, o intuito da presente pesquisa era coletar dados a respeito do caminhar na cidade em bairros com diferentes contextos socioeconômicos. Através desses dados, seria possível visualizar as diferenças e/ou semelhanças a respeito das dificuldades e/ou facilidades de ser pedestre nos dois contextos e em seguida seria feita uma interpretação e crítica às configurações urbanas que se apresentam hoje para os que se locomovem a pé.

A princípio, a ideia era analisar um trecho do bairro de Ponta Verde, em contraponto com um trecho da cidade de baixa renda, a Ocupação Dandara, do MTST-AL (Movimento dos Trabalhadores Sem Teto em Alagoas), situada nas proximidades do bairro do Benedito Bentes.

A escolha do bairro da Ponta Verde se deu pelo fato de ser um bairro reconhecidamente de alta renda, com diversas facilidades, serviços e equipamentos recreativos à beira-mar e inserido no meio urbano, diferente dos vários condomínios fechados existentes na capital. Já a escolha da Ocupação Dandara, deveu-se ao fato de sua população se encontrar em outro contexto urbano, na parte alta da cidade, e em outro extremo socioeconômico: são pessoas sem teto que estão lutando por moradia, sendo, portanto, excluídas dos mais diversos direitos humanos e urbanos.

Ou seja, via-se aí uma oportunidade de esmiuçar desigualdades na qualidade de vida urbana em uma mesma cidade, focando-se na mobilidade urbana a pé.

Ressalta-se também que a escolha da Ocupação Dandara se deu por haver previamente uma parceria consolidada entre o MTST-AL e o Grupo de Pesquisa NEST - Núcleo de Estudos do Estatuto da Cidade, do qual a autora faz parte.

A forma de obtenção de dados pensada inicialmente seria distinta e de acordo com a literacia do público-alvo: no bairro da Ponta Verde seria feita a entrega de questionários impressos em casas e prédios, através do contato com síndicos, e posteriormente haveria uma entrevista mais detalhada em um grupo focal com moradores. Na Ocupação Dandara, as entrevistas seriam feitas presencialmente, pela dificuldade de parte dessa população em ler, interpretar e responder questões por escrito.

Devido à pandemia do Covid-19, o contato físico e consequentemente as entrevistas presenciais se tornaram não recomendadas, de modo que foram necessárias adaptações. Optou-se por aplicar um questionário, de maneira ampla, pelas redes sociais, apresentando questões sobre as percepções e hábitos das pessoas em relação à mobilidade antes e durante a pandemia, como também questões derivadas do método de avaliação quanti-qualitativa de caminhabilidade do ITDP (Instituto de Políticas de Transporte e Desenvolvimento), adaptado por Renan Silva, doutorando do PPGAU-UFAL, e usado por ele em suas aulas no curso de Arquitetura e Urbanismo do Centro Universitário Tiradentes (UNIT).

Esse método de avaliação adaptado apresenta seis tópicos: calçada, mobilidade, atração, segurança pública, segurança viária e ambiente. Cada um deles contém subtópicos, de modo que diversos aspectos do caminhar são abrangidos (Anexo 1). Essa avaliação normalmente é realizada por técnicos e pesquisadores, que vão aos locais de estudo e preenchem a tabela, a partir da qual um índice é gerado, o Índice de Caminhabilidade do local em questão. Já o questionário elaborado para essa dissertação apresentou menos tópicos e subtópicos do método citado, em virtude do seu preenchimento ser feito pelo próprio pedestre/morador da cidade.

No exame de qualificação da presente dissertação, alertou-se para possível inconsistência em relação à resposta dos habitantes às questões adaptadas do método do ITDP, pois é possível que as pessoas não tenham respondido com precisão questões que necessitaram contagens e medições *in loco*, como por exemplo, a quantos metros da residência se situam pontos de ônibus, qual é a quantidade de lixeiras na rua, o número de assaltos, entre outras informações. Assim,

decidiu-se não analisar essa parte do questionário, priorizando então a análise de outras questões mais pessoais e, portanto, mais possíveis de serem respondidas pelos entrevistados.

Devido à pandemia do Covid-19, Maceió começou a ter protocolos de distanciamento social<sup>67</sup> em meados de março de 2020, quando foram publicados decretos para efetivar e regulamentar as medidas necessárias para o distanciamento físico. Levando em conta esta situação, no questionário foram acrescentadas questões sobre a mobilidade urbana, antes e durante esses protocolos, que passaram por diferentes fases, com foco no pedestre.

Em síntese, o questionário apresenta cinco seções:

1. Identificação do respondente e sua afinidade com o tema: nome, endereço, idade, tipo de habitação, a forma de locomoção na cidade, identificação de palavras associadas à mobilidade a pé e à mobilidade através do carro.
2. Questões gerais sobre a mobilidade antes do isolamento social, para identificar com que frequência as pessoas andavam a pé na cidade, por quais motivos e o que elas acham que poderia mudar para haver uma melhor mobilidade na cidade.
3. Questões similares à segunda seção, mas com foco no período de distanciamento físico, devido à pandemia do Covid-19.
4. Questões sobre a vizinhança, onde são adaptadas as questões da planilha do ITDP, abrangendo os seis tópicos: calçada, mobilidade, atração, segurança pública, segurança viária e ambiente. Como já explicado, as respostas desse tópico não foram exploradas e analisadas.
5. Questões abertas sobre a relação com os diferentes tipos de mobilidade: “se houvesse na cidade, de fato, boas condições para o caminhar e para se locomover através do transporte público e da bicicleta, além de outras amenidades, você deixaria de usar o automóvel?” E por fim, uma questão de livre resposta sobre o tema.

O questionário foi elaborado na plataforma do Google formulários (*google forms*) e divulgado *online* através de *whatsapp* e *instagram*, com um texto explicativo da

---

<sup>67</sup> O termo “quarentena” é bastante usado no Brasil e também aparecerá em alguns momentos no trabalho se referindo ao distanciamento/isolamento social que foi adotado no Brasil, com diferentes níveis de permissão chamados de fases: vermelha, laranja, amarela, azul e verde, sendo a vermelha a mais restritiva, com fechamento de restaurantes, alguns tipos de lojas etc. em momentos de transmissão comunitária mais intensa, e a verde a menos restritiva.

pesquisa. Ele ficou disponível para resposta durante o mês de junho de 2020<sup>68</sup> e foi respondido por 170 habitantes de Maceió de 40 bairros. Sua versão completa se encontra nos Apêndices desta dissertação (Apêndice 1).

Ressalta-se que esta solução encontrada diante do contexto pandêmico é uma alternativa com limitações. Uma delas é o fato de parcela da população, sobretudo de baixa renda, não possuir acesso à internet, *smartphone* ou computador, através dos quais é possível responder o questionário. No intuito de mitigar esta lacuna, foram realizadas entrevistas presencialmente na Ocupação Dandara, nas proximidades do Benedito Bentes, com 24 pessoas que moram ou frequentam o local, trazendo percepções e experiências que mostram um pouco do cenário da mobilidade urbana de pessoas de baixa renda e de bairros periféricos.

### **6.3 O questionário *online* em Maceió**

Para a melhor organização das informações, as respostas dos respondentes serão analisadas por seção, abordando as questões consideradas mais relevantes para a pesquisa e por fim haverá uma interpretação geral do questionário.

#### *6.3.1 Quem respondeu e perguntas iniciais*

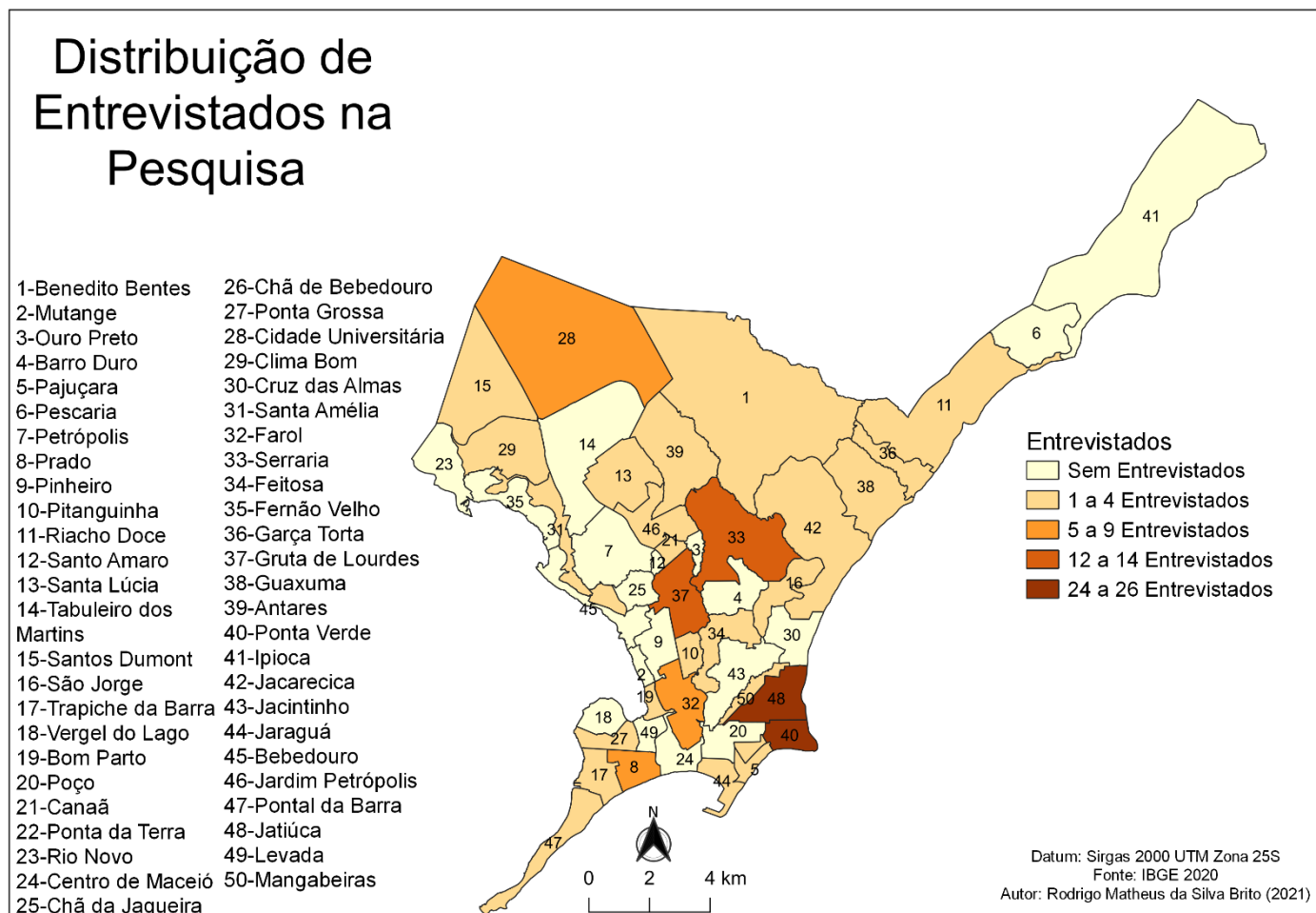
Quanto aos bairros dos respondentes (Figura 48 e Tabela 4), 167 do total de 170 responderam a esta pergunta. No total, foram 40 bairros, dos 50 existentes na cidade, mas não houve uma distribuição igual de respondentes entre os bairros, havendo apenas um ou dois respondentes de vários bairros e mais respondentes de poucos bairros (Jatiúca, Ponta Verde, Gruta de Lourdes, Serraria, Farol, Poço).

---

<sup>68</sup> No mês de junho de 2020, diante da alta transmissão do vírus, Maceió estava na fase vermelha de isolamento social, com várias restrições à circulação e acesso a serviços na cidade.

Ressalta-se também que os bairros de Ponta Verde e Jatiúca, que somam 50 respondentes (30% do total) são bairros de alta renda da cidade.

Figura 48 - Mapa da distribuição de respondentes por bairro.



Fonte: SEPLAG, 2020 e autora, 2020. Elaborado por Rodrigo Brito, 2021.

Tabela 4 - Quantidade de respondentes por bairro.

Bairros	quantidade de respondentes
Jatiúca	26
Ponta Verde	24
Gruta de Lourdes	14
Serraria	12
Farol	9
Poço	6
Cidade Universitária, Cruz das Almas, Prado, Tabuleiro dos Martins	5
Feitosa, Santa Lúcia, Santos Dumont	4
Antares, Clima Bom, Pinheiro, Trapiche da Barra	3
Benedito Bentes, Graciliano Ramos, Jardim Petrópolis, Mangabeiras, Pajuçara, Petrópolis, Pitanguinha, Pontal da Barra, São Jorge	2

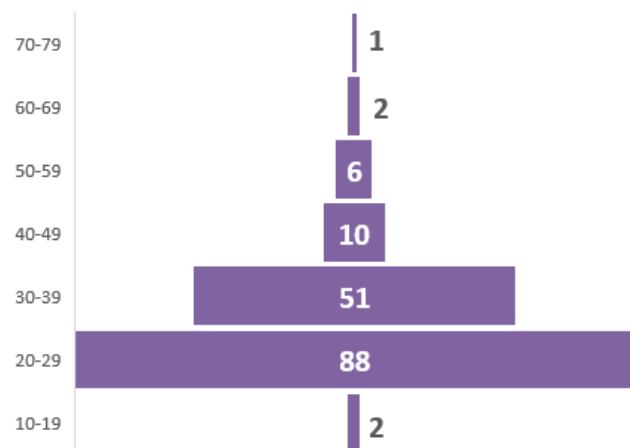
Bom Parto, Canaã, Centro, Chã de Bebedouro, Eustáquio Gomes, Garça Torta, Guaxuma, Jacarecica, Jaraguá, Ponta da Terra, Ponta Grossa, Riacho Doce, Santa Amélia, Satuba **1**

Fonte: Autora, 2021.

Quanto à idade dos respondentes (Gráfico 5), mais da metade se encontra na faixa dos 20 a 29 anos (88 pessoas), seguido da faixa de 30 a 39 anos (51 pessoas), havendo poucos respondentes com menos de 20 anos (2) e acima de 60 anos (3)<sup>69</sup>. Assim, entende-se de fato que esse grupo representa mais os hábitos de pessoas mais jovens, entre 20 e 39 anos.

Ainda na primeira seção, duas perguntas trazem uma ideia do que representa para elas a mobilidade a pé e a mobilidade através do carro, que sempre se mostra bastante predominante. Algumas palavras-chave haviam sido colocadas no questionário com a possibilidade de marcação (várias opções eram permitidas), mas também havia uma opção em branco onde as pessoas podiam acrescentar as palavras que quisessem.

Gráfico 5 - Idade dos respondentes.



Fonte: Autora, 2021.

Quanto às respostas à questão 7 “A que palavras você associa a mobilidade a pé, o caminhar?”, e à questão 8 “A que palavras você associa a mobilidade através do carro?” as respostas são mostradas nos infográficos a seguir (Figura 49).

<sup>69</sup> A predominância dessas faixas etárias provavelmente aconteceu pelo fato de ter havido divulgação pela internet do *link* do questionário, através das minhas relações pessoais.

Figura 49 - Infográfico de palavras-chave a pé e de carro.



Fonte: Autora, 2021.

Segundo os respondentes (170 no total), caminhar está ligado principalmente à saúde (149 menções), à sustentabilidade (123), a ver a cidade de perto (99), à sensação de liberdade (97) e ao medo de assalto (93).

Como se pode ver, esses tópicos foram marcados por mais de 50% dos respondentes. Já outros termos tiveram menos menções como praticidade (67), desconforto (33), conforto (26), força (23), medo de ser atropelado (22), falta de poder aquisitivo (22), rapidez (19), fragilidade (17), status social (10), pobreza (8), poder aquisitivo (4), calor (4), riqueza (3), necessidade (2), vivência (2), deslocamentos curtos (2) e vários outros com uma única menção, tais como lazer, vivacidade, obstáculos, estresse, medo de covid, sociabilidade, pertencimento ao lugar etc.

Já em relação às palavras-chave relacionadas ao carro, por volta de 70% escolheu-se os termos praticidade (127), conforto (127) e rapidez (122). Já outros termos também aparecem, mas menos citados como poder aquisitivo (50), liberdade (46), medo de assalto (45), status social (43), medo de sofrer um



acidente (26), sucesso financeiro (21), riqueza (15), ver a cidade de perto (4), fragilidade e desconforto (3), força (2), além de outros termos com apenas uma menção, como falta de poder aquisitivo, falta de um bom transporte público, falta de segurança pública, falta de desenvolvimento, violência, agressão, individualidade, ilusão de elegância e necessidade.

Diante desses resultados, observa-se algumas questões em relação às percepções dos respondentes:

1. Os quatro termos mais citados evidenciam o quanto as pessoas associam a caminhada a uma boa relação com a saúde, o meio ambiente e à proximidade com a própria cidade. A sensação de liberdade pode ser algo que surge em contraponto ao ambiente da casa, muitas vezes enclausurado, como também em contraponto aos meios de transporte fechados, como carros e ônibus, utilizados pela população.
2. Já o quinto termo mostra a forte presença do medo, da sensação de insegurança ao caminhar na cidade, o que pode ser justificado tanto pela intensa campanha do medo que acontece na mídia televisiva e na internet, que enfatiza de diversas formas os crimes em ambiente urbano, como também por já terem vivenciado alguma situação de violência, como assédio ou assalto.
3. Quanto ao termo praticidade, este aparece com frequência na mobilidade a pé (67 menções) mas é ainda mais citado pela mobilidade através do carro (127) evidenciando que o grupo dos respondentes *online* acha mais prático utilizar o carro, além de ser mais confortável. Já a mobilidade a pé mostra números similares para os termos conforto (26) e desconforto (33), evidenciando as diferentes opiniões das pessoas.
4. Ainda na mobilidade a pé, surgem também, mas em menor quantidade, alguns termos que denotam percepções mais negativas, como o medo de ser atropelado, a falta de poder aquisitivo, a fragilidade e a pobreza. De certa forma, essas percepções mostram que algumas pessoas pensam que quem anda mais é pobre e não pode comprar um carro ou utilizar o transporte público, corroborando o estigma dessa mobilidade, como citado anteriormente pela fala de Vasconcellos (2013).
5. Por outro lado, os termos força (mais citado que fragilidade), *status* social (mais citado que pobreza), poder aquisitivo, riqueza mostram uma visão mais positiva da mobilidade a pé.

6. Destaco aqui o termo calor pois, devido à minha própria experiência na cidade, esperava que fosse mais citado, no entanto só houve 4 citações para esse termo.

7. Já outros termos citados apenas por uma pessoa são geralmente os que elas acrescentaram. Observando-os, percebe-se que a maioria fala de questões positivas ligadas à cidade, como pertencimento ao lugar, desenvolvimento urbano, vivacidade, lazer, sociabilidade etc. Já os negativos são estresse, medo de covid, obstáculos e demora.

8. Quanto aos termos ligados ao carro, seus três pilares foram conforto, praticidade e rapidez, seguido de outros que denotam mais aspectos positivos, como poder aquisitivo, liberdade, *status* social, sucesso financeiro, riqueza, ver a cidade de perto e força. Vê-se que há alguns termos que surgem com mais citações na mobilidade a pé (praticidade, conforto, rapidez...), o que mostra às vezes uma certa oposição em relação aos dois tipos de mobilidade. Por exemplo, o termo ver a cidade de perto tem 99 menções na mobilidade a pé e 4 na mobilidade através do carro.

9. Já aspectos negativos como medo de assalto, medo de sofrer um acidente, fragilidade e desconforto também surgem nas menções. Destaco aqui o medo de assalto (45 menções), pois tinha a percepção de haver pouco medo na mobilidade através do carro e que isso só ocorreria na mobilidade a pé, que teve 93 menções, considerada baixa na minha percepção.

9. Já os termos menos citados, geralmente acrescentados pelos respondentes, denotam que o uso do carro também está ligado a uma cidade com diversas “faltas”: falta de poder aquisitivo, falta de bom transporte público, falta de segurança pública, falta de opção, falta de desenvolvimento; além de outros termos mais negativos, como violência, agressão, individualidade. Isso mostra que possivelmente algumas pessoas adotam esse tipo de mobilidade por falta de outras opções de mobilidade urbana que sejam também práticas, rápidas, confortáveis e seguras.

### *6.3.2 Comparativo da mobilidade antes e durante o isolamento social*

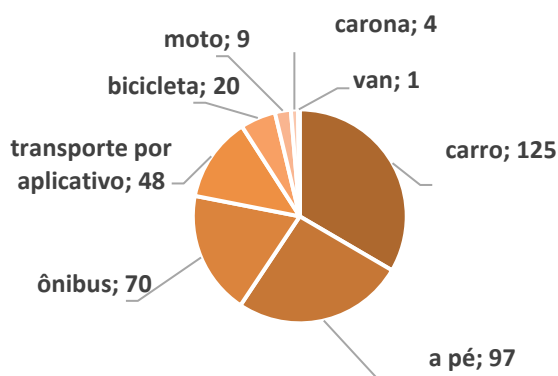
Como se sabe, a pandemia de Covid-19 alterou as dinâmicas espaciais de diversas cidades, sobretudo no âmbito da mobilidade urbana. Visando abordar essas mudanças, sobretudo em relação à mobilidade a pé, apresenta-se os resultados das perguntas ao questionário, tanto da seção 2, que trata do antes, quanto da seção 3,

que trata do período durante o isolamento social <sup>70</sup>. Como o questionário foi disponibilizado em junho de 2020 e o isolamento começou em meados de março do mesmo ano, as pessoas ainda tinham na memória a rotina anterior. No entanto, se o questionário tivesse sido disponibilizado muitos meses após o início do isolamento, provavelmente as pessoas responderiam às questões com menos precisão.

Ressalto também que durante o mês de junho de 2020 houve um índice de isolamento social variável na cidade de Maceió, conforme notícias da época<sup>71</sup>. Certamente, se fossem aplicados questionários a cada mês, as respostas seriam diferentes, pois ao longo do tempo, vários decretos e normas sanitárias foram adotados, mudados, adaptados, flexibilizados, resultando em diferentes dinâmicas socioespaciais.

Iniciando as análises das perguntas, a pergunta 14 visava obter um panorama dos modos utilizados pelos respondentes: “Quais eram os meios de transporte mais utilizados por você antes da quarentena (carro, moto, a pé, ônibus, trem, bicicleta, transporte por aplicativo). Pode citar até 3.”

Gráfico 6 - Modos mais utilizados pelos respondentes antes da quarentena.



Fonte: Autora. 2021.

No Gráfico 6, observa-se que a resposta à pergunta 14 obteve 374 menções, das quais a maioria foi do carro, citado por 125 respondentes, seguindo do modo a pé (97), do ônibus (70), do transporte por aplicativo (48), da bicicleta (20), da moto (9), da carona (4) e da van (1). Como se observa no gráfico, os modos carro, a pé e de ônibus somados representam por volta de 3/4 das menções, mostrando sua prevalência

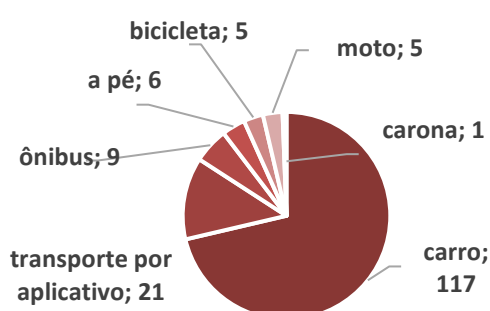
<sup>70</sup> Para melhor visualização das respostas, os gráficos que tratam do período anterior ao isolamento social apresentam cores em tons de marrom e laranja, já os que tratam do período de isolamento apresentam tons de vermelho.

<sup>71</sup> “O índice de isolamento social em Alagoas caiu para 34,9% na última sexta-feira (5), o mais baixo desde que passaram a valer as medidas restritivas para conter o avanço do novo coronavírus, segundo a plataforma inloco. (...) No dia seguinte, sábado (6), o índice de Alagoas subiu para 40,9%, quando o total de mortes chegava a 582, mas o desrespeito ainda era grande”, segundo notícia do G1 Alagoas, de 07 de junho de 2020 intitulada “Isolamento social em Alagoas cai para 34,9%, pior índice desde o primeiro decreto de emergência”. Ressalto que não foi possível acessar os dados diretamente da plataforma inloco no seguinte site <https://mapabrasileirodacovid.inloco.com.br/pt/>, pois a plataforma apresentou erros quando tentei acessá-la.

na locomoção dos respondentes. O carro aparece com o maior número de menções, representando por volta de 3/4 dos respondentes, o que pode ocorrer devido ao maior número de respondentes de bairros com renda mais alta (Ponta Verde e Jatiúca).

Quanto ao período de isolamento social, a pergunta também deixou a possibilidade de citar até três modos (Gráfico 7). Obteve-se 164 menções, menos que o número de respondentes (170), e muito menos que as 374 obtidas na pergunta relativa ao período antes da pandemia.

Gráfico 7 - Modos mais utilizados no período de quarentena (jun. 2020).



Fonte: Autora, 2021.

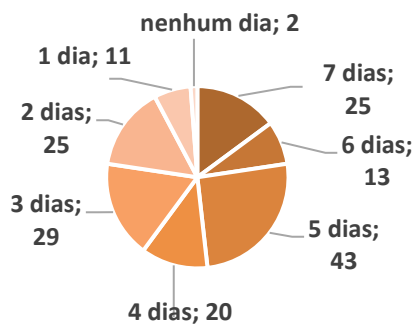
Como é possível observar, o carro (117) continua com praticamente a mesma quantidade de menções da pergunta sobre o período antes do isolamento (125), denotando que quem já usava o carro provavelmente continuou a utilizá-lo. Já os outros modos que tinham bastante importância na locomoção das pessoas, como a pé e o ônibus, tiveram uma redução mais significativa. Também houve

uma inversão no uso do transporte por aplicativo, sendo o segundo mais citado após o carro, mas com menos menções que no período anterior (21 contra 48). Os outros modos menos citados também diminuiram, como a bicicleta, a moto e a carona.

O Gráfico 8 apresenta as respostas à questão 13b: “Quantos dias por semana você andava a pé”? O resultado dessa pergunta foi que a maior menção foi para 5 dias, com 43, seguido de 3 dias (29), 2 e 7 dias (25), 4 dias (20), 6 dias (13), 1 dia (11) e nenhum dia por último (2). Mesmo com a variedade de respostas, ao visualizar o Gráfico 8, percebe-se que as pessoas que responderam 5, 6 e 7 dias totalizam metade das respostas, o que demonstra que havia o hábito de caminhar por boa parte dos respondentes.

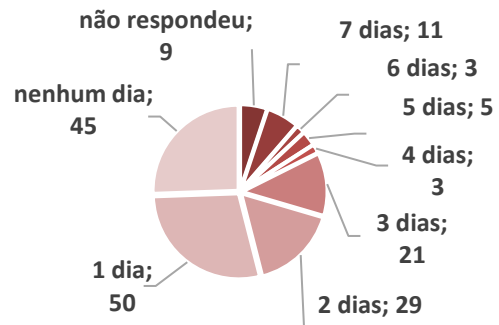
Por outro lado, no período de isolamento social, as frequências mais baixas dominaram, de modo que nenhum dia, 1 e 2 dias totalizam quase 2/3 das respostas, se observarmos a área do gráfico, uma constatável inversão (Gráfico 9).

Gráfico 8 - Quantos dias as pessoas andavam a pé antes da quarentena.



Fonte: Autora, 2021.

Gráfico 9 - Quantos dias as pessoas passaram a andar a pé durante a quarentena.

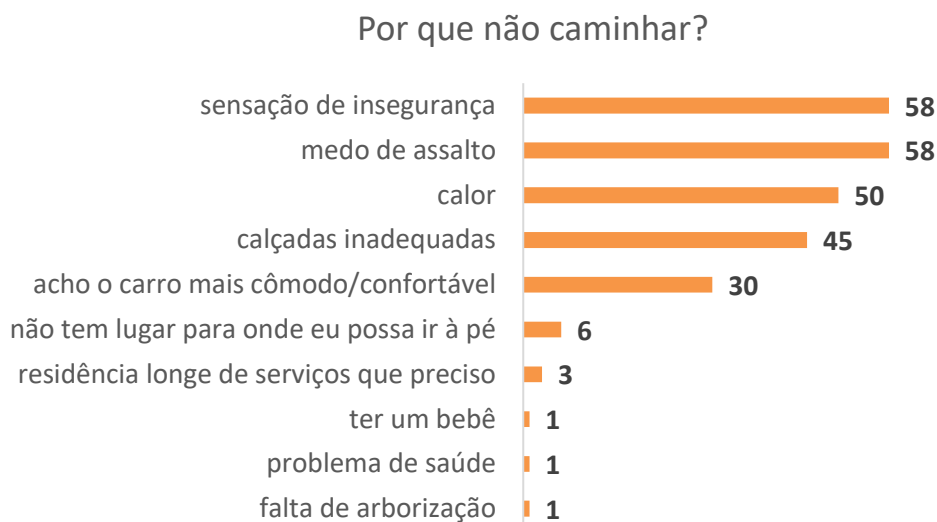


Fonte: Autora, 2021.

A próxima pergunta (questão 10) é direcionada àqueles que responderam com uma frequência mais baixa “Caso a frequência seja baixa na resposta anterior, por quais motivos você não tinha o hábito de caminhar? (pode marcar mais de uma)”. Nas respostas já havia algumas opções para marcar, como também um espaço para respostas livres e a pergunta foi respondida por 96 pessoas do total de 170 respondentes.

Como se pode ver no Gráfico 10, 58 pessoas marcaram os itens “sensação de insegurança e medo de assalto”, que reforçam a mesma ideia. Em seguida vem o item “calor” com 50 menções, seguido de “calçadas inadequadas” (45) e “acho o carro mais cômodo/confortável” (30). Os menos citados são “não tem lugar para onde eu possa ir a pé” (6), “local de residência longe dos serviços que busco no dia a dia” (3), e outros três itens com uma menção: “falta de arborização”, “problema de saúde”, “ter um bebê”. Como se pode observar, o Gráfico 10 traz informações que podem responder a algumas questões que nortearam a pesquisa, como mostrado na introdução, no entanto reitera-se que esses valores não são significativos para representar a percepção da cidade de Maceió como um todo. Essa pergunta não foi repetida para o contexto de isolamento social, pois entende-se que os motivos continuam os mesmos, além de que nesse novo contexto, ficar em casa, evitar contato com outras pessoas tem sido a medida adotada contra a pandemia de Covid-19, discurso bastante presente principalmente no período inicial do isolamento, em 2020.

Gráfico 10 - Motivos para a baixa frequência em caminhar na cidade.



Fonte: Autora, 2021.

Os dados sobre a violência em Maceió justificam o medo das pessoas. A cidade já foi considerada a mais violenta do país em 2014, tendo como base o número de homicídios<sup>72</sup>. Apesar de melhorias no policiamento e no número de homicídios, em 2018, a ONG mexicana Segurança, Justiça e Paz, que faz o levantamento anual das cidades mais violentas, com base em taxas de homicídios por 100 mil habitantes<sup>73</sup> considerou Maceió como a 14ª cidade mais violenta do mundo.

Por outro lado, as notícias a respeito da incidência de outros tipos de criminalidade (que não o homicídio), como roubos nas ruas e em ônibus e invasões a bancos são, em geral, positivas em 2019, 2020 e 2021. No *site* da Secretaria de Estado da Segurança Pública, constam diversos dados que demonstram a diminuição nos números desses tipos de ocorrência.<sup>74</sup> No entanto, pelos dados levantados no questionário, o sentimento de insegurança continua restringendo o ato de caminhar na cidade.

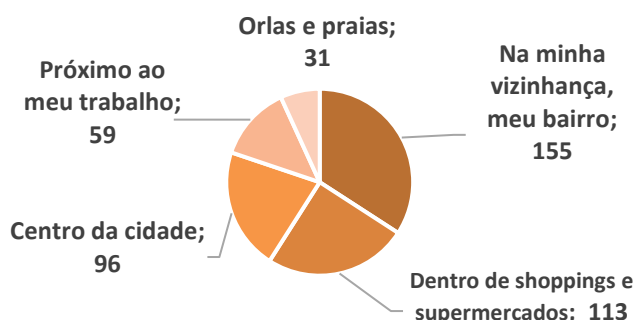
<sup>72</sup> Disponível em: <<http://g1.globo.com/al/alagoas/noticia/2015/01/maceio-deixa-de-ser-capital-mais-violenta-do-brasil-diz-pesquisa.html>>. Acesso em: 10 ago. 2019.

<sup>73</sup> Disponível em: <<https://tribunahoje.com/noticias/cidades/2018/03/08/maceio-aparece-em-14o-lugar-entre-as-cidades-mais-violentas-do-mundo/>>. Acesso em: 10 ago. 2019.

<sup>74</sup> Por exemplo, a notícia de 7 de agosto de 2019, intitulada “Redução de assaltos a ônibus garante mais segurança para o trabalho dos rodoviários” mostra que “Segundo dados do Neac (Núcleo de Estatística e Análise Criminal), no mês de julho houve uma diminuição de 70,6%, se comparado ao mesmo período do ano passado”. Disponível em: <http://seguranca.al.gov.br/noticia/2019/08/07/reducao-de-assaltos-a-onibus-garante-mais-seguranca-para-o-trabalho-dos-rodoviaros/>. Acesso em: 15 de set. de 2020.

A próxima pergunta (12) trata dos locais da cidade onde as pessoas caminhavam mais. Já havia opções para marcar no questionário, mostradas no Gráfico 11, e as pessoas podiam marcar mais de uma opção, o que gerou 454 menções. Também havia espaço para inclusão de outros locais pelos respondentes, então houve 16 menções feitas individualmente (Quadro 5).

Gráfico 11 - Locais onde mais se andava a pé.



Fonte: Autora, 2021.

Segundo as respostas, as pessoas andavam mais em sua vizinhança (155), seguido de espaços como *shoppings* e supermercados (113), do centro da cidade (96), próximo ao local de trabalho (59) e em orlas e praias (31).

As respostas mencionadas por apenas um indivíduo demonstram outros movimentos na cidade, tais como visitas a bairros desconhecidos, andar em grotas e comunidades, ir a feiras, visitar o bairro histórico do Jaraguá, andar no CEPA (Centro Educacional de Pesquisa Aplicada), na universidade, não tinha/tenho o hábito de andar em nenhum local da cidade etc.

Quadro 5 - Respostas individuais dos locais onde as pessoas mais andavam antes da quarentena.

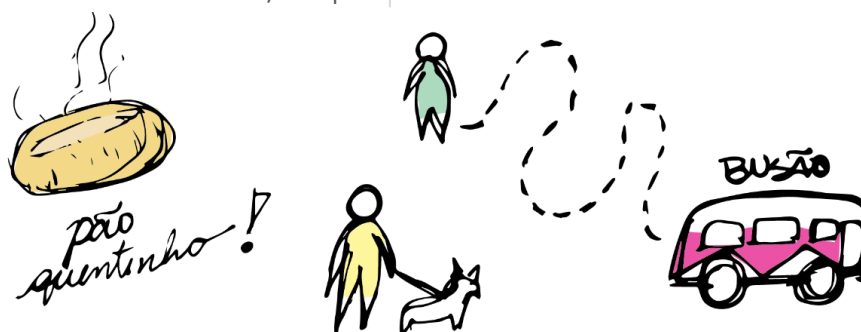
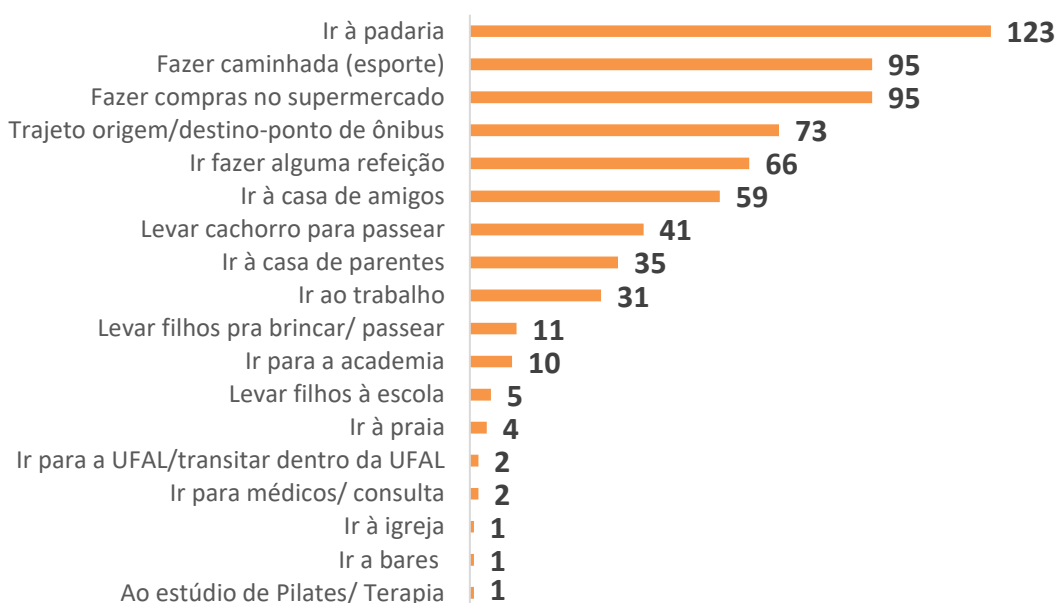
Nos deslocamentos de ônibus, do ponto de parada até o destino final.
Feiras livres.
Grotas.
Aparelho público.
Comunidades em que faço trabalhos sociais e pesquisas acadêmicas, templos religiosos, locais ligados a arte e ao artesanato, praças e locais de lazer
Bairros com menos movimento de carro
Onde me sinto mais seguro para caminhar.
Universidade/ bairro do meu namorado: Graciliano Ramos
Cidade Universitária; Ponta Verde; Jatiúca e Centro com mais frequência.
Não tinha/tenho o hábito de andar em nenhum local da cidade.
Faculdade.
Todo lugar possível de ir a pé.

Gosto muito de andar pelo Jaraguá com amigos.  
 CEPA.  
 Sempre que posso visito bairros que ainda não conheço.  
 Bairro do Jaraguá devido à presença de eventos culturais e prédios históricos.

Fonte: Autora, 2021.

Quanto às respostas à pergunta (13a) sobre as atividades realizadas a pé antes da quarentena, houve 655 menções por parte dos respondentes (Gráfico 12).

Gráfico 12 - Atividades antes da quarentena.



Fonte: Autora, 2021.

Observa-se que muitas delas provavelmente acontecem no próprio bairro ou em bairros adjacentes, sendo as mais citadas pelos respondentes (170): “ir à padaria” (123), “fazer caminhada (esporte)” (95) e “fazer compras no supermercado” (95). Na sequência “Ir para o ponto de ônibus” (73), “Ir fazer alguma refeição” (66), “Ir à casa

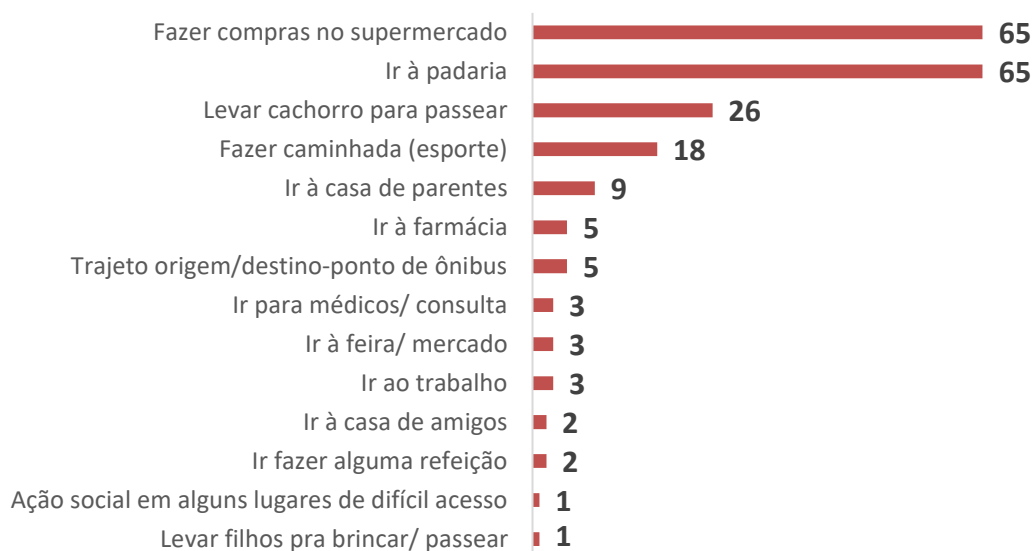


de amigos” (59), “levar cachorro para passear” (41), “ir à casa de parentes” (35) e “ir ao trabalho” (31), “levar filhos para brincar ou passear” (11), “ir para a academia” (4), “ir ou transitar na UFAL” (2) etc.

Diante dessas respostas do gráfico 11 e 12, vê-se a predominância dos deslocamentos a pé no próprio bairro, como também em shoppings e supermercados e no centro da cidade, daí a importância de se promover uma vida agradável na escala do bairro, como também prover uma boa infraestrutura para a mobilidade no centro da cidade. Por outro lado, há também os que caminham a passeio, para descobrir os locais da cidade, lembrando os *flâneurs*, mostrados anteriormente.

A mesma pergunta foi feita em relação ao período de isolamento social (Gráfico 13), da qual se obteve apenas 208 menções, ou seja, menos de 1/3 do que ocorreu na pergunta anterior. Todas as atividades tiveram seus valores bastante diminuídos e algumas delas não foram mais citadas, tais como ir à academia, à igreja, a bares. Algumas atividades continuam com mais citações que as outras, como fazer compras no supermercado e ir à padaria, ambos com 65 citações, como também houve mais pessoas que citaram levar o cachorro para passear (26), fazer caminhada (18) que o restante das atividades. Algumas que não haviam sido mencionadas aparecem agora, como ir à farmácia e fazer ação social em alguns lugares de difícil acesso. Quanto ao trajeto origem/destino-ponto de ônibus, houve uma drástica redução entre os respondentes, de 73 para 5.

Gráfico 13 - Atividades durante a quarentena.



Fonte: Autora, 2021.

Como a pergunta foi direcionada às atividades realizadas a pé, é possível existirem outras atividades que as pessoas acessem através de outros meios de transporte. Mesmo assim, diante desse comparativo, percebe-se o impacto do isolamento social na vida das pessoas e o quanto se passou a circular menos na cidade pelo modo a pé. As atividades predominantes, que são “fazer compras no supermercado e ir à padaria” mostram o quanto se priorizou manter apenas os movimentos que prezam pela manutenção da vida.

### *6.3.3 O que melhorar para andarmos a pé?*

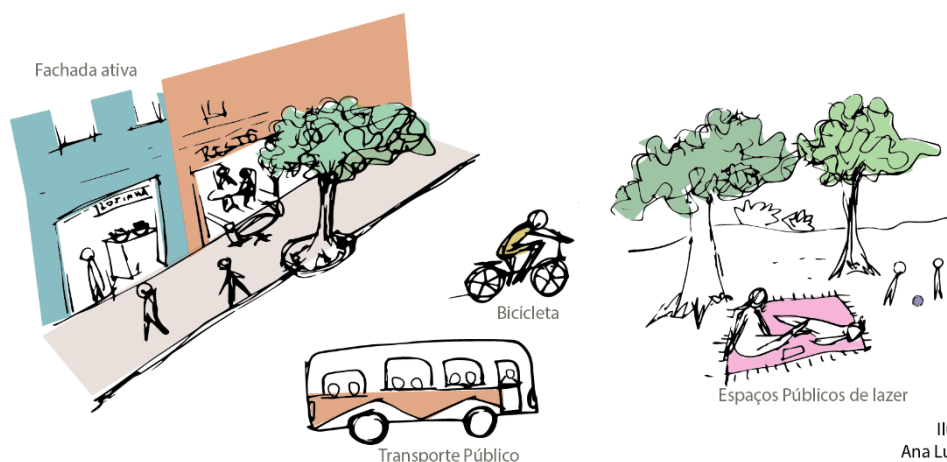
A pergunta 11 não trata exclusivamente do período isolamento social, mas foi abordada no intuito de captar quais melhorias as pessoas gostariam que fossem realizadas na cidade para que se sentissem mais convidadas a caminhar (Gráfico 14).

A pergunta foi aberta, não havendo opções a serem marcadas. Algumas pessoas escreveram pequenos textos, enquanto outras colocaram palavras-chave. Foi então necessário observar as palavras que cada participante respondeu e reagrupar em categorias. Por exemplo, algumas pessoas colocaram “melhoria dos passeios”, enquanto outras falaram “gostaria que as calçadas não tivessem buracos”, de modo que ambas entram na categoria “calçadas”. Já o termo segurança, apesar de também haver a segurança viária, entendeu-se aqui que quando eram citadas sem o termo “pública” ou “viária” tratava-se da segurança pública, principalmente devido aos comentários que vinham na sequência, tais como “deveria haver mais polícia nas ruas”.

Quanto aos resultados, as três respostas mais mencionadas foram calçadas, segurança e arborização, o que também corrobora com a questão 10 sobre problemas relacionados à baixa frequência da mobilidade a pé, com maior número de menções para “insegurança, o medo de assalto e calor”. Assim, em tese, uma maior segurança nas ruas diminuiria o medo de assalto e as árvores melhorariam a sensação de calor ao caminhar na cidade. A iluminação é citada pelos respondentes (17 menções), como melhoria para a mobilidade a pé durante a noite, visto que sempre há trechos da cidade mal iluminados. Outras respostas menos mencionadas mostram percepções alinhadas com o que vem sendo adotado no Brasil e no mundo em prol de cidades mais vivas e para as pessoas, tais como a fiscalização e educação no trânsito, as

políticas de mobilidade ativa ou desincentivo ao carro, a implementação de espaços de lazer, a diversificação de usos e melhorias no sistema de transporte público.

Gráfico 14 - Respostas à pergunta sobre as melhorias que incentivariam o entrevistado a caminhar.



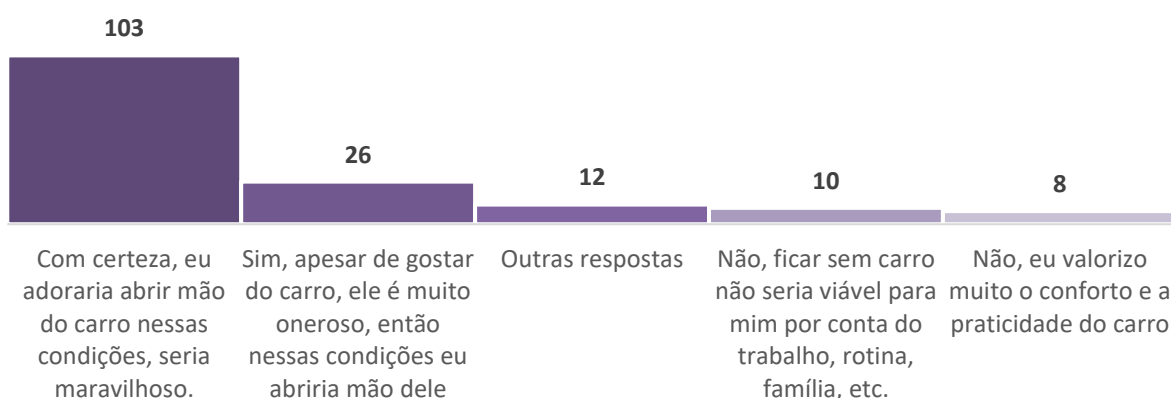
Ilustrações:  
Ana Luiza, 2021.

Fonte: Autora, 2021.

A última pergunta do questionário foi: “Se a cidade tivesse ao menos um sistema de transporte público mais abrangente, pontual e confortável, boa arborização, ciclovias, calçadas adequadas e sem a incidência de assaltos, você deixaria o carro de lado para se locomover a pé, através do transporte público ou de bicicleta?”. Essa obteve 159 respostas (dos 170 respondentes), que foram categorizadas no Gráfico 15. A pergunta continha 4 possíveis opções, além da possibilidade de escrever outra resposta. A opção mais escolhida, com 103

respondentes foi a que demonstra maior aceitação do abandono do carro “Com certeza, eu adoraria abrir mão do carro nessas condições, seria maravilhoso”. A segunda opção (26 respostas) também significa o abandono do carro, apesar de gostar dele “Sim, apesar de gostar do carro, ele é muito oneroso, então nessas condições eu abriria mão dele”. Assim, somando-se ambas dá um total de 129 respostas dentre as 159 obtidas, mostrando que muitas pessoas gostariam de adotar mais os modos ativos e o transporte público caso houvesse melhores condições. Já as pessoas que disseram não, são aquelas que precisam do carro por conta da rotina de trabalho e família (10) ou porque não renunciariam à praticidade e conforto do carro (8).

Gráfico 15 - Respostas à questão sobre se as pessoas adotariam mais os modos a pé, de bicicleta e de ônibus caso houvesse melhores condições



Fonte: Autora, 2021.

Outras 12 pessoas escreveram respostas individuais (Quadro 6) explicando que não possuem carro, tais como “eu não tenho carro e não utilizo o de ninguém” e “não possuo e nem pretendo, pelos inúmeros benefícios da mobilidade ativa para as pessoas (...)”, também falaram da preferência pela bicicleta e a motocicleta, como também expressaram o desejo de variar as opções de transporte, entre outros.

Quadro 6 - Respostas individuais relativas à adoção preferencial dos modos a pé, de bicicleta e de ônibus caso houvesse melhores condições.

Eu consideraria melhor do que o transporte público ter possibilidade e segurança em me locomover de bicicleta.
Sim, se houvesse um sistema de transporte de massa eficiente, como em Paris por exemplo.
Não utilizo carro próprio ou emprestado.
Gostaria de variar, ter outras opções, mas trabalho longe e o carro é melhor que o transporte público.
Isso é relativo à comodidade, mas seria ideal o transporte público.
Para alguns lugares sim, para outros, não.
Eu não tenho carro e não utilizo o de ninguém.
Gosto de andar de motocicleta.
Eu abriria mão do carro pela praticidade, não tanto pela onerosidade porque é um conforto válido
Não tenho carro e acho que já tem carros demais, mais do que a cidade consegue dar conta.
Não possuo e nem pretendo, pelos inúmeros benefícios da mobilidade ativa para as pessoas, a cidade e a natureza.
Mesmo que já tô a pé, carro se tornaria indispensável se tiver filho.

Fonte: Autora, 2021.

Diante desses resultados, é possível perceber que o carro, apesar de estar fortemente arraigado na cultura urbana da cidade, não é considerado como um objeto extremamente necessário para 129 pessoas que responderam a essa questão de modo que deixariam o carro, do total de 170 respondentes, um número bastante alto. No entanto, para que ele possa deixar de ser hegemônico, é preciso que diversas ações sejam tomadas em prol de outros modos mais sustentáveis e democráticos: a pé, bicicleta e ônibus. Esse resultado me surpreendeu, pois tinha uma percepção de que muitas pessoas usam o carro por *status* e que elas não o abandonariam mesmo se houvessem melhores condições. De qualquer forma, a pergunta é hipotética e só saberíamos de fato o que as pessoas fariam caso fossem implementadas as melhorias necessárias na cidade.

#### **6.4. A Ocupação Dandara**

A Ocupação Dandara, que faz parte do MTST-AL, nasceu no dia em que se comemora a emancipação política de Alagoas, 16 de setembro, em 2017, em um terreno localizado às margens de uma das principais vias da cidade, a Avenida Durval de Góes Monteiro, pertencente ao Governo Estadual e que estava destinado ao uso da Empresa Brasileira de Correios e Telégrafos - EBCT. Após negociações com as instituições públicas, foi destinado aos ocupantes um terreno de 14 hectares nas proximidades do bairro do Benedito Bentes, ao lado do Cemitério Memorial Parque Maceió, onde foi prevista a construção de 500 unidades habitacionais.

Deste modo, os ocupantes passaram a se instalar no terreno onde seriam construídas as unidades habitacionais. Segundo um levantamento feito em 2019, a Ocupação Dandara contava com 463 famílias, geralmente com 2 ou 3 pessoas, 2 filhos em média, com renda mensal de aproximadamente de R\$ 619 reais e habitantes com idade média de 39/40 anos. Destaca-se que há famílias com R\$ 1.000,00 de renda, outras com R\$ 200,00 ou até menos e todas têm dificuldades de comprar, construir ou alugar uma casa por seus próprios meios.

Após aproximadamente 2 anos de ocupação no terreno negociado, em 2020, já durante a pandemia de Covid-19, o Estado de Alagoas informou à Coordenação do MTST-AL que a área concedida era uma zona de preservação ambiental, o que impossibilitaria, segundo o Governo, a construção do projeto previsto. A notícia desencadeou uma série de manifestações, culminando na ocupação da Praça em frente ao Palácio do Governo do Estado, durante 26 dias em outubro de 2020. Diante da reivindicação dos direitos anteriormente prometidos pelo Estado de Alagoas, foi então acordada a construção de 1.500 unidades habitacionais para os atendidos pelo MTST-AL e outros movimentos no bairro do Benedito Bentes.

Atualmente a Ocupação Dandara conta com barracos feitos de lona, madeira, como também de outros materiais de demolição ou móveis usados, como portas, mesas etc. Em termos espaciais, há uma divisão bem organizada de ruas, um barraco chamado “Geral”, onde podem ser feitas reuniões, com um grande pátio em frente, onde as pessoas permanecem no caso de uma reunião mais ampla. Há também uma cozinha e banheiros comunitários.

Figura 50 - Ocupação Dandara. À esquerda: o pátio e barraco "geral" durante evento. À direita ruas e barracos.



Fonte: Autora, 2021.

A Ocupação Dandara está localizada na área rural de Maceió nas proximidades do bairro Benedito Bentes, que foi originado nos anos 1980 como um conjunto habitacional, em uma região de canavial afastada da área central de Maceió. Atualmente o bairro agrega um grande número de conjuntos habitacionais privados e públicos, sobretudo aqueles destinados à população de baixa renda, por vezes oriunda de remoções de ocupações em área mais nobres e mais bem localizadas no tecido urbano da cidade <sup>75</sup>.

---

<sup>75</sup> As informações sobre a Ocupação Dandara foram obtidas através de Gustavo Matos, graduando de Arquitetura e Urbanismo na UFAL, que pesquisa sobre o local no âmbito do PIBIC e do projeto de extensão LABiboca e para elaboração do seu Trabalho Final de Graduação, com foco em Habitação de Interesse Social. Ele é também integrante do Grupo de Pesquisa NEST e orientado pela Profa. Débora Cavalcanti.

Figura 51 - O bairro Benedito Bentes e a localização da Ocupação Dandara na área rural de Maceió.



Fonte: Autora, 2021.

Ressalta-se também, conforme já mostrado, que o Benedito Bentes é um dos bairros de menor renda *per capita* da cidade, fator bastante determinante na mobilidade urbana de seus habitantes.

#### 6.4.1 Quem foi entrevistado

As entrevistas ocorreram em dois dias diferentes, 28 de janeiro e 10 de fevereiro na sala de reunião da Ocupação Dandara, com 23 pessoas. Nos dois dias, estive acompanhada por Gustavo Matos, integrante do Grupo de Pesquisa e Extensão NEST. A seleção dos entrevistados foi feita por uma das líderes do local, Marlene, de acordo com a presença das pessoas nos dias da entrevista e por ela saber que as pessoas possuem o hábito de caminhar e que seriam receptivas quanto à participação na pesquisa.



Figura 52 - Autora e entrevistados nos dois dias de entrevistas.

Fonte:



Autora, 2021.

No primeiro dia, enquanto Gustavo Matos realizava uma atividade com os ocupantes, foi possível entrevistar 9 ocupantes. No segundo dia, eu entrevistei mais 14 ocupantes que já haviam sido selecionados pela líder Marlene, ainda no primeiro dia.

A maioria das pessoas entrevistadas não moram na Ocupação Dandara todos os dias da semana. Geralmente elas moram em outro local nas redondezas e possuem um barraco no local, para onde vão algumas vezes por semana (2, 3, 4 vezes), uma ação que serve para afirmar que fazem parte da luta pela moradia e que estão à espera da habitação já prometida.

Dos 23 entrevistados, 21 moram no Benedito Bentes em diferentes locais do bairro ou na Ocupação, que fica em área rural logo ao lado do bairro. Apenas duas pessoas moram em outros bairros: uma na Cidade Universitária, bairro contíguo ao Benedito Bentes, e outra no Clima Bom, que é longe para ir caminhando (Tabela 5).

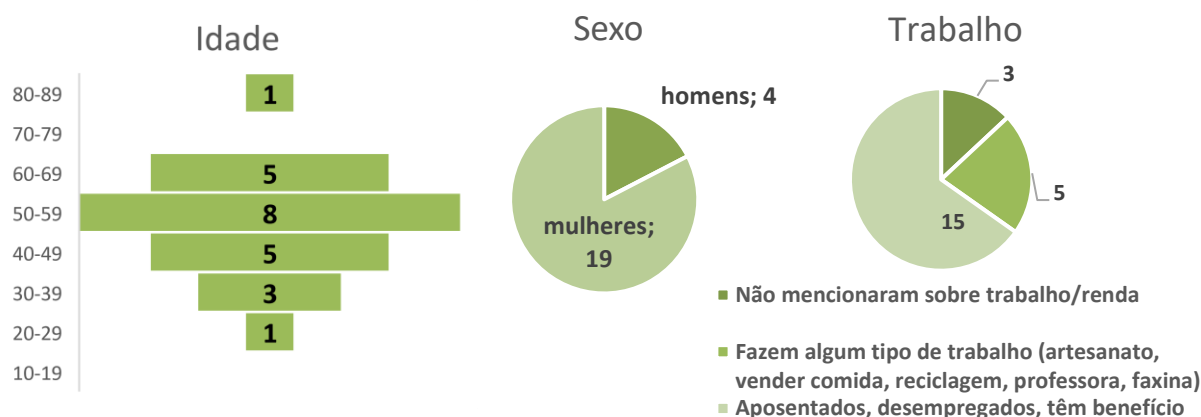
Tabela 5 – Bairros de origem dos entrevistados.

Bairro	Quantidade de entrevistados
Benedito Bentes e Ocupação Dandara	21
Clima Bom	1
Cidade Universitária	1

Fonte: Autora, 2021.

Quanto à idade (Gráfico 16), a faixa etária com mais entrevistados foi de 50 a 59, com 8 pessoas, quase um terço do total. Observa-se também que a maioria dos entrevistados têm mais de 50 anos (14 dos 23). Quanto ao sexo, das 23 pessoas, 21 são mulheres e 4 são homens. Em relação ao trabalho dos entrevistados, a maioria não exerce nenhuma atividade, pois estão desempregados, aposentados ou recebem algum tipo de benefício (15 pessoas); 5 pessoas declararam fazer alguma atividade (artesanato, vender comida como ambulante, reciclagem, professora infantil, faxina); e outras 3 não mencionaram sobre trabalho ou fonte de renda.

Gráfico 16 - Idade, sexo e trabalho dos entrevistados da Ocupação Dandara.

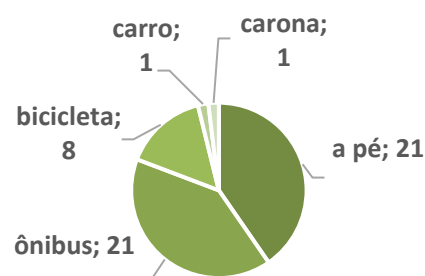


Fonte: Autora, 2021.

#### 6.4.2 Aqui caminhamos muito

Quanto à mobilidade, ao longo da conversa as pessoas relataram quais modos utilizam e contaram suas experiências e percepções. Assim como na análise dos resultados do questionário *online*, foram contabilizados mais de um modo por pessoa, quando era o caso, chegando a 52 menções. Como mostra o Gráfico 17, há a predominância do modo a pé e do ônibus nos deslocamentos (21, seguido da bicicleta (8) e por último o carro e a carona com apenas 1.

Gráfico 17 - Modos mais utilizados pelos entrevistados da Ocupação Dandara.



Fonte: Autora, 2021.

Durante as entrevistas, várias falas interessantes apareceram, como por exemplo a do entrevistado mais idoso, de 83 anos, que trabalhou na agricultura e declarou não ter problemas de saúde. Ele, que mora na Grotta Alto da Alegria, no Benedito Bentes, disse que passa quase uma hora andando para chegar à Ocupação Dandara e que esse trajeto “num mela nem os pés”. O entrevistado afirma que prefere andar, porque “é melhor que viver sentado” e que “esquenta as pernas e esquenta o corpo”. Ele sabe que, como idoso, não paga a tarifa nos ônibus, mas prefere andar.

Tanto esse homem idoso como outras pessoas relataram fazer caminhadas de mais de uma hora por dia, ida e volta somadas, e essas não são por lazer, mas por necessidade. O caso mais extremo de tempo de caminhada relatado foi de um rapaz de 33 anos, morador permanente na Ocupação, que trabalha com reciclagem, e que declarou ir a bairros como Jacintinho e Centro a pé, ultrapassando três horas de deslocamento. Ele também já foi de bicicleta para o bairro de Guaxuma, aproximadamente 12 km distante, passando por vários trechos da cidade sem infraestrutura adequada para o trânsito de bicicletas.

Quanto às percepções sobre a vizinhança e os acessos à Ocupação Dandara, percebe-se diferenças de opinião, de acordo com as experiências vividas, a idade, o gênero etc. Em geral as pessoas foram positivas em relação ao caminhar, apresentando dificuldades em realizar análises mais críticas. Se apenas fosse perguntado: “como é andar por aqui?”, muitas respostas eram do tipo “ah, é bom”. Mas se eu começasse a perguntar com mais detalhes com perguntas tipo “Como são as calçadas? “Tem buraco ou geralmente são lisas e alinhadas?”, “Tem lixo nelas ou são limpas?”, “Você se sente seguro?”, etc., os entrevistados sentiam-se mais à vontade e contavam mais detalhadamente suas experiências, falando de alguns acidentes, das ruas esburacadas, das calçadas desniveladas etc. A Figura 53 mostra algumas falas dos entrevistados.

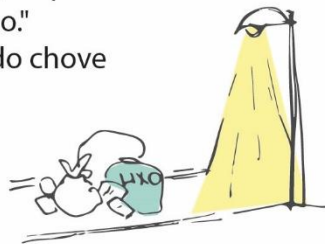
Figura 53 - Falas sobre a mobilidade a pé.

## Algumas falas a pé

"Eu gosto de andar a pé."  
"Gosto de fazer caminhada."  
"Acho bom ir andando pra ocupação, vou por baixo dos pés de amêndoas."  
"Posso pegar o ônibus de graça, mas prefiro a pé."  
"Prefiro pegar o ônibus, é cansativo ir andando."  
"Já cai descendo de um batente."  
"Já cai de joelho em uma calçada, até hoje o joelho dói."  
"Já torci o pé em um buraco na calçada."  
"Já cai em uma calçada lisa."



"Acho as ruas bem iluminadas, limpas e passa a coleta de lixo direitinho."  
"A rua é de barro, então quando chove tem muita lama."  
"Tem lixo nas calçadas."  
"Não ando à noite."



"Eu trabalhei na roça, não ligo pro sol não."  
"Eu fico com dor de cabeça com sol, então uso um chapéu ou uma sombrinha."  
"Se precisar sair no sol, eu saio."



"Eu nunca fui assaltado(a)."  
"Não ando com medo."  
"Tenho medo mas ando mesmo assim."  
"Já corri de um assaltante."  
"Já fui assaltado(a)."

Ilustrações:  
Ana Luiza, 2021.

Fonte: Autora, 2021.

Uma das questões cujas respostas chamaram minha atenção foi sobre a percepção dos entrevistados em relação aos efeitos do sol. Quando perguntados se o sol e o calor eram um empecilho para que caminhassem na cidade, alguns declararam que não se incomodavam com isso porque já são acostumados, e inclusive uns disseram que já trabalharam na agricultura, então estão acostumados. Outras pessoas declararam que ficam enjoadas ou com dor de cabeça quando levam muito sol, e o chapéu e a sombrinha são elementos bastante utilizados por ambos os grupos.

Alguns entrevistados também disseram que há árvores em alguns trechos do caminho, mas em outros não. Um dos caminhos bastante utilizados pelos entrevistados é a Avenida Cachoeira do Meirim, que é um acesso principal para a Ocupação Dandara. Ela é uma longa avenida sem mobiliário urbano e praticamente desprovida de árvores por onde os pedestres passam (Figura 54).

Figura 54 - Avenida Cachoeira do Meirim.



Fonte: Autora, 2019.

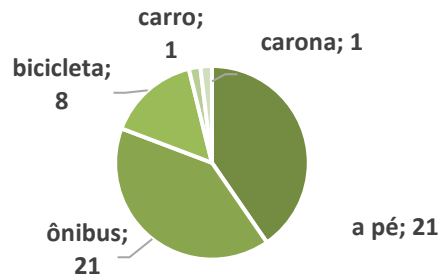
Também há um caminho em terra batida que leva da rua principal até a Ocupação, que pode ser um desafio para quem tem alguma dificuldade de locomoção ou em dias de chuva, quando o solo fica escorregadio e o caminho repleto de poças de lama.

Em relação à iluminação pública, alguns disseram que próximo à sua residência é bem iluminado, outras pessoas disseram que a iluminação é ruim e outros disseram não andar à noite. Quanto ao lixo nas ruas e calçadas, as respostas também foram divididas, evidenciando que há diferenças entre os locais da cidade.

#### *6.4.3 O ônibus, a bicicleta e o desejo pelo carro*

Conforme o Gráfico 18 que trata da divisão modal os modos ônibus, bicicleta, carro e carona também são citados, conforme a Figura 55. O modo ônibus, assim como a pé, é usado por praticamente todos os entrevistados. O ônibus é utilizado quando são necessários longos deslocamentos, como na ida a médicos, a bancos, ao centro, às praias, à casa de parentes que moram em outros bairros ou no caso de alguns entrevistados que moram em outro bairro, mas se deslocam frequentemente até a Ocupação.

Gráfico 18 - Divisão modal dos entrevistados da Ocupação Dandara.



Fonte: Autora, 2021.

Figura 55 - Infográfico de falas sobre o ônibus, a bicicleta e o carro.

## Algumas falas ônibus, bicicleta, carro

"Gosto de andar de ônibus, mas precisa melhorar."  
"Se tiver que chegar na parte baixa às 10h, saio de casa umas 7h." (de ônibus)  
"Os ônibus demoram e passa lotado, não dá pra sentar".  
"Onde eu pego tem pouca opção."



"Gosto do uber, mas não pego muito."  
"Queria ter um carrinho."  
"Tenho um problema no pé, prefiro andar de carro."

"Gosto muito de de andar de bicicleta."  
"Ando muito de bicicleta mas gosto mais de moto, já tive uma."  
"A ciclovias fica ocupada"  
"Não tem ciclovias"  
"Tem que dividir o espaço com o carro, é arriscado"  
"Agora tem mais ciclovias"



Ilustrações:  
Ana Luiza, 2021.

Fonte: Autora, 2021.

Quanto ao ônibus, as pessoas relataram que nos últimos anos houve mudanças nos trajetos e que antes se podia acessar as diferentes linhas de ônibus através de pontos de ônibus distribuídos no bairro, mas atualmente só é possível apanhá-los no Terminal, que dista mais ou menos 30 minutos a pé da Ocupação e também da casa fixa dos entrevistados. Caso a pessoa não queira ou não possa andar até ao Terminal, nos pontos nas proximidades passam ônibus que fazem integrações entre terminais, mas como esses passam com menos frequência, muitas pessoas preferem ir andando até ao Terminal.

No Terminal há muitos usuários do transporte público e a espera é longa e em pé. Devido ao grande número de passageiros, fazer o trajeto em pé em ônibus lotados é algo comum, até mesmo para os mais idosos. Os trajetos a partir do Terminal até

as áreas mais centrais da cidade duram por volta de 1h30. Quando as pessoas relatavam o tempo gasto no trajeto, eu fazia a pergunta “Por exemplo, quando você tem que estar no centro da cidade às 10h, que horas você sai de casa?”. As respostas foram bastante variadas, houve pessoas que disseram sair às 5h, 6h, 7h, 8h, o que pode variar também segundo os próprios hábitos e percepção de tempo de cada um. De qualquer forma, quando eu perguntava sobre o trajeto no ônibus, geralmente as pessoas relatavam que era algo em torno de 1h30 e que podia ser mais se o trânsito estivesse congestionado.

Assim, observa-se que o tempo de deslocamento dos diferentes modais pode ser bastante diferente: enquanto da parte baixa da cidade até o Benedito Bentes ou vice-versa, de carro o trajeto é feito entre 40 e 50 minutos aproximadamente (segundo a própria experiência e com informações do *google maps*), de ônibus, conforme relatado pelos entrevistados, se somamos 30 minutos de caminhada até o Terminal, 30 minutos de espera e 1h30 no ônibus, temos por volta de 2h30, ou seja, praticamente o triplo do tempo gasto no modo carro.

Em relação à bicicleta, 3 dos 4 homens entrevistados a utilizam, e outras 4 mulheres das 19 entrevistadas. As mulheres disseram que a utilizam para levar filhos à escola, para ir à Ocupação, fazer compras e realizar atividades no bairro. Já os homens a utilizam para ir ao trabalho (reciclagem, pedreiro aposentado), alcançando distâncias maiores, além dos deslocamentos no próprio bairro. Todos citaram problemas como a falta ou descontinuidade de ciclovias em trechos da cidade por onde passam, o que acarreta na insegurança viária, pois precisam compartilhar o espaço com os motorizados ou as calçadas; assim como há trechos em que tanto as ciclovias como as calçadas são ocupadas por comércio.

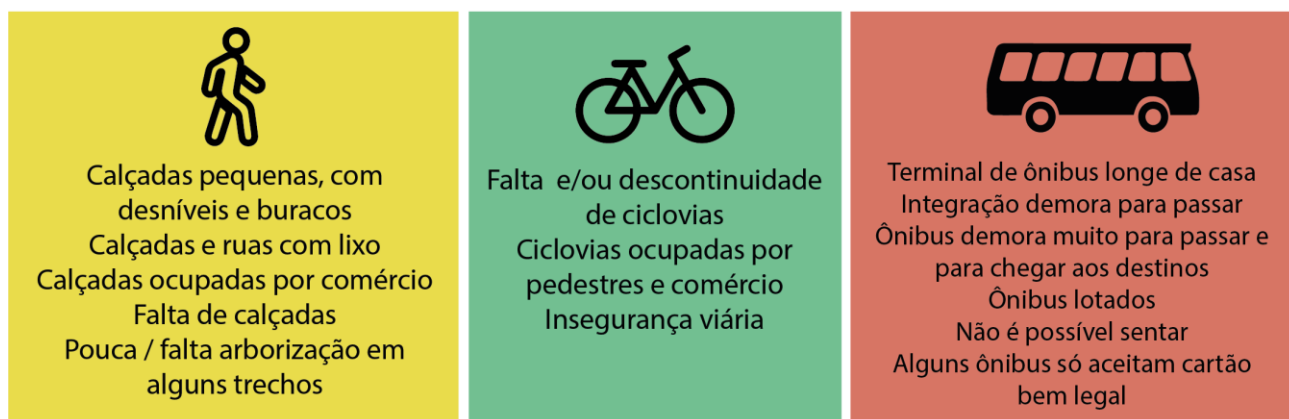
Em relação aos outros modos, o carro foi mencionado como principal modo utilizado apenas por uma mulher, que declarou que seu marido possui um veículo e que ela geralmente anda com ele. A irmã dessa entrevistada também afirma usufruir do carro, através de carona quando possível. Assim, tanto o carro quanto a carona ficam em último lugar. Por outro lado, alguns entrevistados citaram gostar muito do modo carro e que se tivessem as condições financeiras necessárias comprariam um ou utilizariam com mais frequência o “*uber*”, como se familiarizou a categoria de transporte por aplicativo.

#### 6.4.4 Queixas e sugestões

Diante das várias falas dos entrevistados, a Figura 56 mostra uma síntese das principais queixas relatadas, divididas por modos mais utilizados, que são a bicicleta, a pé e de ônibus. Os resultados reforçam o que acontece a nível municipal e inclusive nacional, mostrado anteriormente.

Figura 56 - Principais problemas por modo.

### Principais problemas mencionados a pé, de bicicleta, de ônibus



Fonte: Autora, 2021.<sup>76</sup>

Os resultados das entrevistas na Ocupação Dandara também corroboram com a realidade da mobilidade urbana em outros contextos brasileiros, como mostra o artigo *Acess to the Brazilian City - From the perspectives of low-income residents in Recife* (MAIA *et al.*, 2016) que estudou a influência da mobilidade urbana em duas comunidades de baixa renda do Recife. Alguns dos resultados em comum com o caso dos entrevistados da Ocupação Dandara foram: a predominância da mobilidade a pé e dos deslocamentos no próprio bairro; a utilização da bicicleta principalmente no bairro; a utilização do ônibus para acessar serviços mais distantes de saúde ou comércios e serviços que não encontram no bairro; a ocupação das calçadas por comércio, a percepção dividida sobre a segurança no local, de modo que algumas

<sup>76</sup> O cartão bem legal é um cartão que dá acesso aos ônibus regulares da cidade e precisa ser recarregado em alguns pontos da cidade, muitas vezes distantes de onde as pessoas pegam os ônibus, ou então pela internet pagando um boleto. Alguns ônibus só aceitam o cartão e não mais dinheiro em espécie. Ressalta-se que esse sistema está em processo de mudança atualmente, nos últimos meses de 2021.



pessoas acham seguro e outras não; e a falta/escassez de amenidades para os pedestres, como paradas, áreas de espera e árvores.

No final da entrevista foi feita a seguinte pergunta “o que você acha que deveria melhorar em relação à questão da mobilidade?” As respostas foram predominantemente dirigidas ao serviço de ônibus, com alguns comentários sobre as calçadas, as árvores, as ciclovias, a segurança e uma das entrevistadas mencionou a necessidade de centros comunitários de apoio social aos habitantes do Benedito Bentes (Figura 57).

Figura 57 - O que poderia melhorar em relação à mobilidade urbana?

## Algumas falas O que poderia melhorar

“Ter mais ônibus, fiscal e ter lugar pra quem tem prioridade, porque fica logo cheio na frente.”

“Precisa ter mais ônibus e de qualidade.”

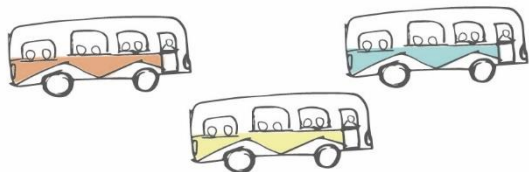
“Era melhor antes que pegava o ônibus já no ponto, não no terminal.”

“Ter outro terminal no B.B.2, pois é muita gente para um só terminal.”

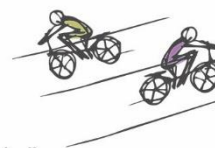
“Diminuir tempo de espera dos ônibus.”

“Ter mais ônibus, ainda mais com a pandemia, e com preço mais baixo.”

“Deveria ter ar-condicionado nos ônibus e ter metrô.”



“Ajeitar as pistas e as calçadas, os buracos.”  
“Melhorar a questão do lixo nas calçadas.”  
“Desocupar as calçadas (mesas, bicicletas...)”  
“Seria bom ter mais árvore, pois faz sombra e deixa o ar mais puro”.  
“Ter espaço para cadeirantes.”



“Ter mais ciclovias.”

“Ter ciclovias nas principais.”

“Ter ciclovia na via expressa.”

“Ter placa de ‘proibido moto’ nas ciclovias.”

“Ter mais bases comunitárias para as pessoas pedirem ajuda.”

“Gostaria que não tivesse assaltos na região.”

“Ter mais segurança nas ruas.”

Ilustrações:  
Ana Luiza, 2021.

Fonte: Autora, 2021.

Em relação ao ônibus, chama atenção as críticas ao Terminal, que geralmente são considerados benesses para os bairros e para a cidade. No entanto, o Terminal do Benedito Bentes, ao concentrar os diferentes trajetos fez com que os usuários do transporte público necessitassem caminhar mais. Também são formadas longas filas de espera no local, concentrando uma grande população do bairro. Essa situação se

agravou no período de pandemia, considerando que muitos moradores da região não pararam as suas atividades profissionais durante o isolamento social ou pararam por pouco tempo, por serem profissionais da limpeza, atendentes etc., o que junto à diminuição da frota no período, gerou mais contato físico nos ônibus lotados, algo ainda mais indesejado no momento.

A mobilidade a pé, nas respostas, foi mais relacionada às calçadas, tanto nos aspectos da qualidade, quanto ao tamanho e à manutenção diária desses espaços. A necessidade de árvores foi bastante mencionada, já a necessidade de mobiliário urbano não foi diretamente citada como uma melhoria necessária, mas permeou algumas falas do tipo “eu fico cansado(s) e não tem onde sentar”. Quanto ao modo bicicleta apontou-se para a necessidade de mais ciclovias e de fiscalização das que já existem, pois frequentemente são ocupadas de maneira indevida.

Questões relativas à segurança foram pouco citadas. Ressalto que acreditava que esse tema estaria enfaticamente presente nas falas dos entrevistados devido aos meus próprios conceitos prévios em relação ao bairro.

## **6.5 Questionário *online* versus entrevistas na Ocupação Dandara**

A análise das respostas ao questionário *online* e às entrevistas realizadas na Ocupação Dandara permite tecer algumas comparações em relação aos dois grupos estudados. Entende-se também que há limitações em termos de comparação, pois grande parte dos entrevistados da Ocupação Dandara são idosos aposentados e pessoas desempregadas, enquanto os do questionário *online* são mais jovens e economicamente ativos. Assim, ressalta-se que mais coletas de dados e análises são necessárias para que se possa fazer uma comparação em termos municipais, no entanto considera-se que as respostas obtidas já mostram um pouco do panorama da problemática, através do olhar de alguns grupos da cidade.

Uma das comparações que se pode fazer é em relação à predominância e variedade modal nos dois casos. No questionário *online*, as respostas aos modos mais utilizados somaram 374 menções (170 respondentes) e no caso das entrevistas da Ocupação o total foi de 52 menções (23 entrevistados), considerando mais de um modo citado por pessoa (Tabela 6). Os três modos mais utilizados na Ocupação são os mais baratos e sustentáveis, que são a pé, ônibus e bicicleta, com 21, 21 e 8

menções respectivamente. Já no caso do questionário *online*, o carro domina (125), seguido do modo a pé (97) e do ônibus (70).

Tabela 6 - Comparativos das menções aos modos mais usados pelos entrevistados online e pelas pessoas da Ocupação Dandara.

<b>Modo</b>	<b>Ocupação Dandara (do total de 52 menções e 23 entrevistados)</b>	<b>Entrevista Online (do total de 374 menções e 170 respondentes)</b>
A pé	21	97
Bicicleta	8	20
Ônibus	21	70
Carro	1	125
Moto	0	9
Transporte por aplicativo	0	48
Carona	1	4

Fonte: Autora, 2021.

Esse resultado, junto às falas de ambos os grupos, reforça o quanto os modos mais ativos e coletivos (a pé, bicicleta e ônibus) estão mais presentes na vida de pessoas de baixa renda, como no caso da Ocupação Dandara, onde as pessoas de fato não possuem meios para buscar modos mais rápidos e confortáveis quando se dirigem a locais mais distantes. Entendeu-se também, diante das queixas em relação ao transporte público, que caso tivessem condições financeiras adquiririam um carro ou usariam transporte por aplicativo.

Quanto ao modo a pé, percebe-se que no caso do questionário *online*, muitas pessoas o associam ao lazer, ao fato de aproveitar a cidade, de vê-la de perto, fazer caminhadas etc. Já no caso dos entrevistados da Ocupação Dandara, os deslocamentos a pé se dão por necessidade. Os relatos de problemas relacionados a esse modo são similares em ambos os casos (buracos, desníveis, falta de acessibilidade etc.). Apesar de não ter havido perguntas sobre quantos minutos as pessoas caminham, no caso do questionário *online*, o fato de relatarem ir à padaria e a outros locais para fazer pequenas compras dá a ideia de que os deslocamentos não são longos quando comparados aos deslocamentos de algumas pessoas da Ocupação Dandara.

O questionário *online* não tratou diretamente sobre o uso dos modos ônibus e bicicleta, no entanto os comentários deixados pelos respondentes nas questões

abertas se assemelham às respostas dos entrevistados da Ocupação Dandara, que detalharam os problemas relacionados a esses modos (longas esperas, lotação etc., no caso dos ônibus e falta de ciclovias, insegurança etc., no caso da bicicleta).

Diante do exposto, através das respostas de ambos os grupos é possível observar que os problemas relacionados à mobilidade urbana estão presentes em toda a cidade, mas que a gravidade e intensidade de cada um desses problemas necessita de estudos mais aprofundados, através de observações, dados, mapeamentos *in loco*.

Além disso, reforça-se a importância de prover infraestrutura urbana capaz de promover a adoção confortável e segura dos modos a pé, ônibus e bicicleta, o que daria mais dignidade para os que têm esses modos como únicas opções, tais como os moradores da Ocupação Dandara, e incentivaria aqueles que utilizam o carro no cotidiano a também adotarem esses modos. Recordemos a resposta à última pergunta do questionário *online*, em que a grande maioria declarou o possível abandono do uso do carro, caso houvesse melhorias urbanas que promovessem outros modos (a pé, bicicleta, ônibus).

Enfim, além dos comparativos entre os dois questionários, observa-se que várias das estratégias que seriam boas para o pedestre, conforme mostra o tópico 3.4 Uma síntese de cidades boas para pedestres dividido nas categorias “mobilidade urbana”, espaço físico” e “cultura e vida em sociedade”, são muito pouco aplicadas em Maceió, com algumas exceções.

Dentre algumas estratégias que seriam ideais para a promoção da mobilidade a pé, na questão da mobilidade urbana, não se aplica na cidade de Maceió a predominância e o privilégio do transporte coletivo, a pé e bicicleta, visto que o carro e a moto tem tomado cada vez mais os espaços da cidade; quanto à infraestrutura, em grande parte da cidade as calçadas não são favoráveis a todos os usuários do espaço público, com desníveis, materiais inadequados e pouca arborização; já em relação à vida em sociedade, mesmo com as melhorias nos dados da violência urbana e com o maior policiamento, ainda há aqueles que se preocupam fortemente com a questão e evitam os espaços públicos, como também ainda existe uma oferta e apropriação tímida dos espaços públicos da cidade (praças, parques) o que foi piorado pelo isolamento social.



# 7 CONCLUSÕES



## 7 CONCLUSÕES

O ato de caminhar, sem dúvida, tem uma grande importância no processo de formação e manutenção das diferentes sociedades ao redor do mundo. Do caminhar para descobrir novos lugares até a caminhada por lazer, turismo, saúde ou ver as paisagens, todas as modalidades são importantes para dinamizar e dar vida aos lugares.

Por outro lado, diante dos avanços tecnológicos do último século, é evidente que a mobilidade urbana no Brasil, assim como em diversos países do mundo, tem priorizado o transporte motorizado, com foco no automóvel individual, trazendo diversos impactos negativos nas cidades e precariedade da vida urbana em escala humana.

Diante dos estudos a respeito do tema, constatou-se que o panorama da mobilidade a pé é bastante diversificado tanto a nível mundial quanto nacional, pois é influenciado por diversos fatores, dentre eles a cultura local, a economia e as políticas públicas. É possível observar diversos locais que passaram a priorizar mais o pedestre e outras formas de locomoção mais inclusivas, como Paris, Melbourne, Copenhague, Medellín, Curitiba etc., após longos anos de dominação do carro, que passou a ser cada vez mais visto como um vilão nas cidades por diversas razões. Isso também não quer dizer que o carro tenha sido banido nesses locais, mas vem deixando de ser a única prioridade, como já foi décadas atrás.

Assim sendo, observou-se que a “receita” para se fazer uma boa cidade para pedestres é bastante variada e deve ser adaptada a cada realidade urbana que se deseja transformar. Alguns lugares mostram já ter condições mais favoráveis aos pedestres por sua forma urbana e condições socioeconômicas, como é o caso de várias cidades da Europa e em outros continentes, no entanto, com a devida política pública também é possível transformar cenários mais problemáticos, como se viu no caso de Medellín, na Colômbia. De fato, esse tipo de transformação quase nunca é fácil e requer décadas de iniciativas, mas ela é possível se houver vontade, planejamento e continuidade das ações públicas.

Observou-se a importância de políticas públicas e a conscientização da população rumo a uma mobilidade sustentável e inclusiva, como também se constatou que houve poucos avanços no contexto brasileiro, mesmo havendo um importante

arcabouço jurídico e regulamentações em prol do pedestre, do transporte público e da bicicleta, em detrimento do transporte motorizado individual. Apesar de já haver diversas leis, não há de fato planos e projetos que guiem a aplicação dos seus objetivos a nível municipal, pois, como foi mostrado, são poucas (apenas 14%) as cidades com mais de 20 mil habitantes que, de 2012 até o momento, fizeram seus Planos de Mobilidade Urbana, estando Maceió no grupo que não possui o Plano, apesar de ter uma população de pouco mais de 1 milhão de habitantes.

Além disso, a cidade não possui um Plano Diretor atualizado, corroborando para a falta de coordenação entre os diversos temas ligados à produção do espaço urbano, tais como habitação, mobilidade urbana, saneamento etc. Ou seja, os projetos implantados são uma colcha de retalhos, onde diferentes entes públicos e privados atuam sem diretrizes gerais claras e sem concordância.

A questão da governança local aparece como um tema a ser aprofundado para se entender melhor a relação entre teoria e prática do planejamento urbano nas cidades brasileiras. Apesar de não haver transparência sobre o que vem acontecendo na questão da mobilidade em Maceió, há rumores de que os recursos federais não chegam por falta de planejamento e projetos detalhados, problema que viria do pequeno quadro de técnicos dedicados aos temas do planejamento urbano na cidade de Maceió.

Quanto às Universidades, Faculdades e Cursos de Arquitetura e Urbanismo no Brasil, observa-se um intenso debate sobre um urbanismo mais inclusivo, em que a cidade esteja mais próxima de seus moradores, abordando nomes como Gehl, Jacobs, Lerner e outros. É possível ver em redes sociais, livros, artigos, trabalhos finais de conclusão de curso, dissertações, teses e em debates acadêmicos o quanto a reaproximação com a cidade urge, e neste momento acrescenta-se a reflexão da cidade do período pós-pandemia. O fato é que, pelo menos em um primeiro momento, o espaço público, o encontro com as pessoas e os deslocamentos na cidade, foram vistos como ameaçadores e ainda o são para muitos, diante dos ainda altos índices de contaminação pela doença do Covid-19, em pleno setembro de 2021.

Também é possível observar que parte das ideias e debates gerados no âmbito acadêmico não chegam às esferas públicas, onde questões políticas complexas estão em jogo. Dessa forma, o poder público, historicamente influenciado pelas elites econômicas, não se interessa em realizar transformações realmente importantes para

o desenvolvimento do país: reforma fiscal, reforma política, reforma agrária, reforma urbana. Por exemplo, no caso da mobilidade urbana, os setores relacionados com a produção automobilística, com o seu potente *lobby*, continuam exigindo investimentos em estruturas rodoviárias, não priorizando a aplicação de recursos para a mobilidade ativa, o transporte público de massa e o setor ferroviário.

Diante desse cenário, os habitantes continuam vivendo em cidades pouco estruturadas para os pedestres, como mostram diversas pesquisas e também apontaram os respondentes e entrevistados de Maceió. Por conseguinte, os inúmeros problemas existentes relacionados não apenas à mobilidade a pé, mas também ao transporte público e à bicicleta, desestimulam ainda mais esse tipo de mobilidade.

Considerando os estudos urbanos sobre mobilidade a pé e a vivência dos moradores de Maceió, entende-se que algumas perguntas levantadas a princípio, como “O que outras pessoas pensam do caminhar em Maceió?”, “As pessoas caminham na cidade?”, “O que leva as pessoas a caminharem ou não em Maceió?”, “O que poderia ser feito para que as pessoas caminhem mais?”, “As pessoas valorizam mais o automóvel individual?” e “Andar a pé é associado à pobreza?” foram bastante clarificadas com as respostas dos respondentes e entrevistados.

Conforme eles relataram, há diversos problemas que desestimulam o caminhar ligados à infraestrutura (calçadas, árvores, iluminação), à sensação de insegurança, à ausência de um sistema de mobilidade que priorize o transporte coletivo, que em si está associado ao caminhar. Por outro lado, observam-se também diferentes níveis de “inadequação” do modo a pé, considerando-se as desigualdades socioespaciais, pois é bastante diferente andar pelas ruas de um bairro mais pobre ou de um bairro mais rico.

Também foi possível observar que o carro é símbolo de *status* para várias pessoas, possuindo também outros atributos bastante citados, como conforto, praticidade etc. Por outro lado, como afirmado nas respostas ao questionário *online*, a maior parte dos respondentes deixaria de lado o carro, caso as condições de uso de outros modos (a pé, bicicleta e ônibus) fossem melhores, mostrando que o uso do carro não se trata apenas de uma questão de *status*, mas está bastante relacionada à (baixa) qualidade dos outros modos oferecidos na cidade. Dentre os moradores da Ocupação Dandara, poucos citaram a vontade de possuir um carro, provavelmente relacionado ao alto valor necessário para adquirir e manter um veículo.



Já em relação à questão da estigmatização e associação à pobreza dos que utilizam mais os modos ônibus, bicicleta e a pé, houve algumas percepções nesse sentido, mas não foi predominante, não sendo possível afirmá-la sem fazer uma pesquisa mais aprofundada. Na questão sobre as palavras-chave ligadas ao modo a pé abordada no questionário *online*, foram mencionados termos positivos, ligados à questão da saúde, da sustentabilidade, da proximidade com a cidade, entre outros atributos, e os negativos, com ênfase no medo de assaltos, e poucas menções relacionando o uso dos modos ônibus, bicicleta e a pé à pobreza.

Diante disso, dentre os respondentes não existe necessariamente uma estigmatização dos outros modos que não sejam o carro, no entanto, a falta de um sistema de mobilidade eficiente e rápido na cidade, impele, aos que podem, a opção pelo transporte individual motorizado, que permite mais conforto e rapidez nos deslocamentos. Ter melhores condições para o transporte público, a bicicleta e o modo a pé, provavelmente estimularia o abandono do carro ou da moto, o que produziria mais qualidade de vida para a população em geral.

Quanto aos procedimentos metodológicos aplicados na pesquisa, acredito que ocorreram falhas na elaboração do questionário *online* e na condução das entrevistas presenciais. Por um lado, faltaram algumas questões na versão *online*, tais como sexo dos respondentes e perguntas relacionadas a isso, visando identificar diferenças entre a experiência de homens e mulheres na cidade. Por outro lado, uma seção inteira do questionário *online* não pôde ser utilizada, pois considerou-se na banca de qualificação que suas perguntas abordavam questões que apenas um técnico poderia avaliar, tais como largura de calçadas, iluminação, ruídos sonoros etc. Além disso, faltaram questões que deixasse mais clara a percepção dos respondentes a respeito de outros modos, além do a pé e do carro.

Com relação às entrevistas presenciais, a forma mais livre como foi realizada, uma espécie de conversa baseada nos tópicos do questionário *online*, não permitiu uma correlação ampla entre as respostas de ambos os tipos de entrevista. A pandemia dificultou uma maior aproximação com a Ocupação Dandara e as entrevistas foram realizadas em uma janela de oportunidade, em meio a outra atividade sendo realizada. Acredito que também poderia ter organizado um grupo focal, onde seria possível talvez obter mais informações e maior discussão do tema. Por outro lado, a escolha dos entrevistados intermediada pela líder foi de grande ajuda, mas talvez tenha

limitado a variedade de pessoas, apesar dos critérios terem sido previamente anunciados: homens e mulheres, jovens e mais velhos. Segundo a líder, foram selecionadas as pessoas que estavam no local, as mais receptivas e comunicativas e as que têm o hábito de andar, e daí a maior parte dos selecionados foram mulheres e principalmente acima dos 50 anos.

Ressalta-se também que o presente trabalho não visou apresentar estatísticas com dados que possam explicar de modo quantitativo as questões estudadas em Maceió. Entende-se que o presente trabalho é mais um compilado de percepções e análises provenientes tanto da percepção da autora quanto dos respondentes e entrevistados, perpassadas pelo arcabouço teórico estudado.

Diante do fato de que o tema da mobilidade urbana, e sobretudo quando se trata da mobilidade a pé, já possui um importante aporte teórico no meio acadêmico, como também diversas leis e regulamentos no sentido de priorizá-la, acredita-se que o que tem faltado é vontade política para que as ideias sejam adotadas. Assim, iniciativas de sobre o tema que vem sendo feitas por coletivos urbanos, pela Academia, ONGs, debates, dentre outros, são muito importantes, e a utilização das redes sociais pode ser uma boa estratégia para a divulgação das produções científicas que tratam da mobilidade ativa e de outros temas importantes na arquitetura e urbanismo, até mesmo como uma forma de conscientizar as pessoas sobre a importância do tema na qualidade de vida nas cidades.

Destaca-se também a importância de haver a nível municipal, estadual e federal, um quadro suficiente de técnicos permanentes, comprometidos com o bem coletivo, cuja posição independa de partidos políticos, com capacidade técnica para atender às demandas de cada cidade, para que os planos e projetos possam de fato seguir adiante.

Também se destaca a importância de cobrar da esfera pública maior participação da população nas decisões urbanas, maior divulgação para que as pessoas participem de audiências públicas e contribuam na transformação da cidade, pois como foi possível observar nas entrevistas, as pessoas, cada uma em sua realidade, têm muito o que criticar e sugerir.

Em termos de desdobramentos sobre o tema, aponta-se, dentre outros, o estudo das diferentes fases da mobilidade urbana em Maceió, visando identificar as condições dos diversos modos (a pé, ônibus, bicicleta, carro etc.) e sua relação com

a vida urbana, detectando as qualidades de uma boa mobilidade, tendo em vista as condicionantes locais.

Entende-se também que seria importante estudar as principais alterações que ocorreram na mobilidade urbana diante do panorama de trabalho e estudo remotos, no contexto do “*boom*” do uso de tecnologias durante a pandemia do Covid-19 e como as diferentes classes sociais foram afetadas e tiveram seus deslocamentos urbanos alterados.



## 8 REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

AFINAL o que são Ruas Completas. **WRI Brasil**, 18 de out. de 2017. Disponível em: <<http://abre.ai/ruascompletaswri>>. Acesso em: 14 set. 2020.

ASCOM SINTURB. Empresas de ônibus registram pior queda de passageiros da história em Maceió. **Sete Segundos**, 20 de fev. de 2019. Disponível em <<https://maceio.7segundos.com.br/noticias/2019/02/20/115619-empresas-de-onibus-registram-pior-queda-de-passageiros-da-historia-em-maceio>>. Acesso em: 05 out. 2020.

AGUIAR, Douglas Vieira de. “O papel da caminhada na arquitetura e urbanismo”. **Revista Políticas Públicas & Cidades - 2359-1552**, Vol. 4, N. 2, pp. 51-69.

BALBIM, Renato. Mobilidade: Uma Abordagem Sistêmica. *In: Cidade e movimento: mobilidades e interações no desenvolvimento urbano* / organizadores: Renato Balbim, Cleandro Krause, Clarisse Cunha Linke. – Brasília: Ipea: ITDP, 2016, p.23-42. Disponível em: < <http://abre.ai/ipeabalbim>>. Acesso em: 09 set. 2020.

BARATTO, Romullo. São Paulo planeja implementar 170 km de ciclovias até 2020. Publicado em 12 de mai. de 2019. **ArchDaily**. Disponível em: <<https://www.archdaily.com.br/br/916820/sao-paulo-planeja-implementar-170-km-de-ciclovias-ate-2020>>. Acesso em: 13 jun. 2021.

BARBIRATO, Gianna M. et al. Espaços livres e morfologia urbana: discussões sobre influências na qualidade climática e sustentabilidade urbana a partir de estudos em cidades no Estado de Alagoas – Brasil. **Revista Paisagem e Ambiente: Ensaios**, n. 36, São Paulo, p. 49-68, 2015. Disponível em: < <http://www.revistas.usp.br/paam/article/view/99597>>. Acesso em: 05 set. 2020.

BARROS, Lucas. Alagoas: Transporte de ônibus compromete 21% da renda de maceioenses. **Repórter Nordeste**. Publicado em 21 de set. de 2020. Disponível em: < <http://abre.ai/transportedeonibusmaceio>>. Acesso em: 03 out. 2020.

BIONDILLO, Rosana. **Walter Benjamin e os caminhos do flâneur**. São Paulo, 2014. 140 f. Dissertação (Mestrado) – Universidade Federal de São Paulo, Escola de Filosofia, Letras e Ciências Humanas. Programa de Pós-Graduação em Filosofia, 2014.

BORGES, Hebert. Desigualdade social em Alagoas é destaque na imprensa nacional. **Gazeta de Alagoas**. Publicado em 27 de dez. de 2019. Disponível em: <<https://d.gazetadealagoas.com.br/politica/245880/desigualdade-social-em-alagoas-e-destaque-na-imprensa-nacional>>. Acesso em: 15 set. 2020.

BRASIL. Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001. **Estatuto da Cidade e Legislação Correlata**. 2. ed., atual. Brasília, Senado Federal, Subsecretaria de Edições Técnicas,

2002. 80 p. Disponível em: <<http://www.geomatica.ufpr.br/portal/wp-content/uploads/2015/03/Estatuto-da-Cidade.pdf>>. Acesso em: 9 ago. 2019.

\_\_\_\_\_. Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, **institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana**. Brasília, 2012. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2011-2014/2012/lei/l12587.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/l12587.htm)>. Acesso em: 04 set. 2019.

\_\_\_\_\_. Lei nº 13.146, de 2015, **institui a Lei Brasileira de Inclusão da Pessoa com Deficiência (Estatuto da Pessoa com Deficiência)**. Brasília, 2015. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2015-2018/2015/lei/l13146.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2015/lei/l13146.htm)>. Acesso em: 04 ago. 2020.

\_\_\_\_\_. Lei nº 14.000, de 19 de Maio de 2020. **Altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, para dispor sobre a elaboração do Plano de Mobilidade Urbana pelos Municípios**, 2020. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_Ato2019-2022/2020/Lei/L14000.htm#art1](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2019-2022/2020/Lei/L14000.htm#art1)>. Acesso em: 5 out. 2020.

BRITES, Walter Fernando. La ciudad en la encrucijada neoliberal: urbanismo mercado-céntrico y desigualdad socio-espacial en América Latina. **urbe. Revista Brasileira de Gestão Urbana**, 2017 set./dez., 9(3), p.573-586.

BUEHLER, Ralph et al. Reducing car dependence in the heart of Europe: Lessons from Germany, Austria, and Switzerland. **Transport Reviews**, maio 2016. Disponível em: <[https://www.researchgate.net/publication/301903071\\_Reducing\\_car\\_dependence\\_in\\_the\\_heart\\_of\\_Europe\\_Lessons\\_from\\_Germany\\_Austria\\_and\\_Switzerland](https://www.researchgate.net/publication/301903071_Reducing_car_dependence_in_the_heart_of_Europe_Lessons_from_Germany_Austria_and_Switzerland)>. Acesso em: 25 abr. 2021.

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO. Estatuto do Pedestre é sancionado pelo prefeito João Doria. Publicado em 16 de jun. de 2017. Disponível em: <<http://www.saopaulo.sp.leg.br/blog/estatuto-do-pedestre-e-sancionado-pelo-prefeito-joao-doria/>>. Acesso em: 11 ago. 2019.

CARERI, Francesco. **Walkscapes: o caminhar como prática estética**. Barcelona: Editorial Gustavo Gili, 2013.

CARVALHO, Carlos Henrique Ribeiro. Mobilidade Urbana: Avanços, Desafios E Perspectivas, *In: O Estatuto da Cidade e a Habitat III: um balanço de quinze anos da política urbana no Brasil e a nova agenda urbana / organizador: Marco Aurélio Costa*. – Brasília: Ipea, 2016. 361 p. Disponível em: <<http://repositorio.ipea.gov.br/handle/11058/9186>>. Acesso em: 01 set. 2020.

CARVALHO, Lina Martins de. Legislação e climatologia urbana, o caso dos espaços livres de Maceió/ AL. *In: XVIII ENANPUR*, 2019, Natal, RN. Anais (on-line). Disponível em: <<http://anpur.org.br/xviiienganpur/anaisadmin/capapdf.php?reqid=1234>>. Acesso em: 15 set. 2020.

CASTELLS, Manuel. **A questão urbana**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1983.

CAVALCANTI, Verônica Robalinho. **La production de l'espace à Maceió (1800-1930)**. 1998. 430 f. Tese (Doutorado em Ciências Sociais, Sociologia) – Institut d'études du développement économique et social, IEDES – Université de Paris I, Panthéon-Sorbonne, 430 p., 1998, Paris.

CEU - Conselho Europeu de Urbanistas. **A Nova Carta de Atenas 2003**: A Visão do Conselho Europeu de Urbanistas sobre as Cidades do séc. XXI. Lisboa, novembro de 2003. Disponível em: <[https://paginas.fe.up.pt/construcao2004/c2004/docs/SAT\\_02\\_carta%20atenas.pdf](https://paginas.fe.up.pt/construcao2004/c2004/docs/SAT_02_carta%20atenas.pdf)>. Acesso em: 15 set. 2020.

CITY OF MELBOURNE. **Transport Strategy 2030**. Disponível em: <<https://www.melbourne.vic.gov.au/parking-and-transport/transport-planning-projects/Pages/transport-strategy.aspx>>. Acesso em: 25 mai. 2021.

COPENHAGUE já tem mais bicicletas do que carros rodando diariamente. **Ciclo Vivo**, 17 de nov. de 2016. Disponível em: <<https://ciclovivo.com.br/arq-urb/mobilidade/copenhague-ja-tem-mais-bicicletas-do-que-carros-rodando-diariamente/>>. Acesso em: 05 out. 2020.

CORRÊA, Roberto Lobato. Segregação Residencial In: **A cidade contemporânea: segregação espacial**. VASCONCELOS, Pedro de Almeida; CORRÊA, Roberto Lobato; PINTAUDI, Silvana Maria (Orgs.). São Paulo: Contexto, 2013, p. 61-93.

COSTA, Kaue. Programa Vida Nova nas Grotas avança em mais 28 comunidades de Maceió. **Agência Alagoas**, Maceió, 27 de mar. de 2019. Disponível em: <<http://www.agenciaalagoas.al.gov.br/noticia/item/29573-programa-vida-nova-nas-grotas-avanca-em-mais-28-comunidades-de-maceio>>. Acesso em: 15 abr. 2020.

DALLE, Corinne. *La rue au moyen âge*. **Archives Départementales – Puy-de-dôme**. Disponível em: <<https://www.archivesdepartementales.puydedome.fr/n/la-rue-au-moyen-age/n:252.>>. Acesso em: 27 jul. 2020.

DÉRIVE LAB. **Manual Ruas Compartilhadas**. Tradução: SampaPé, publicado em junho de 2017. Disponível em: <[https://issuu.com/sampape/docs/ruascompartilhadas\\_portugues](https://issuu.com/sampape/docs/ruascompartilhadas_portugues)>. Acesso em: 05 out. 2020.

ESTATUTO do Pedestre é sancionado pelo prefeito João Doria. **Câmara Municipal de São Paulo**, São Paulo, 16 de jun. de 2017. Disponível em: <<http://www.saopaulo.sp.leg.br/blog/estatuto-do-pedestre-e-sancionado-pelo-prefeito-joao-doria/>>. Acesso em: 11 ago. 2019.

FALTA de estrutura das calçadas é o principal incômodo de pedestres em São Paulo. **Rede Nossa São Paulo**. Publicado em 06 de ago. de 2019. Disponível em: <<https://www.nossasaopaulo.org.br/2019/08/06/falta-de-estrutura-das-calçadas-e-o-principal-incomodo-de-pedestres-em-sao-paulo/>>. Acesso em: 01 out. 2020.

FERREIRA, Arnaldo. Maceió precisa de 850 km de ciclovia para 200 mil ciclistas. **Gazeta de Alagoas**. Publicado em 12 de set. de 2020. Disponível em: <<https://d.gazetadealagoas.com.br/cidades/281789/maceio-precisa-de-850-km-de-ciclovias-para-200-mil-ciclistas>>. Acesso em: 22 set. 2020.

FREITAS, João Carlos de Mattos. Território e territorialidade no Império Romano: a utilização do padrão urbanístico das cidades construídas enquanto tática de romanização. **Revista Tamoios**. Ano V. Nº 2, 2009. p.61-74.

FREITAS, Mirlaine R. de *et al.* **Da teoria a ação: materiais didáticos em percepção ambiental**. Educação Ambiental em Ação, [S. l.], v. 8, n. 30, dez. 2009. Disponível em: <<https://www.revistaea.org/artigo.php?idartigo=789>>. Acesso em: 10 nov. 2021.

GARCIA, Vera. Desafios da acessibilidade no Brasil: um comparativo com outros países. **DEFICIENTE CIENTE**. Publicado em 09 de mar. de 2020. Disponível em: <<https://www.deficienteciente.com.br/desafios-da-acessibilidade-no-brasil-um-comparativo-com-outros-paises.html>>. Acesso em: 25 set. 2020.

GASQUE, Kelley Cristine G. D. Teoria fundamentada: nova perspectiva à pesquisa exploratória. In: MUELLER, Suzana Pinheiro Machado (Org.). **Métodos para a pesquisa em Ciência da Informação**. Brasília: Thesaurus, 2007. p. 83-118. Disponível em: <<https://repositorio.unb.br/handle/10482/9610?mode=full>>. Acesso em: 10 nov. 2021.

GEHL, Jan. **Cidades para pessoas**. 3. ed. São Paulo: Perspectiva, 2015.

\_\_\_\_\_ ; SVARRE, Birgitte. **Vida nas cidades: como estudar**. São Paulo: Perspectiva, 2018.

GHIONE, Roberto. Transformação social e urbanística de Medellín. Minha Cidade, São Paulo, ano 14, n. 166.07, **Vitruvius**, maio 2014 Disponível em: <<https://www.vitruvius.com.br/revistas/read/minhacidade/14.166/5177>>. Acesso em: 10 set. 2020.

GOLDSTEIN, Daniel. *How a high 'walk score' boosts your home's value*. **Market Watch**, 11 de ago. de 2016. Disponível em: <<https://www.marketwatch.com/story/how-walk-score-boosts-your-homes-value-2016-08-11>>. Acesso em: 22 fev. 2020.

GROAT, Linda; WANG, David. **Architectural research methods**. Ed.2. Wiley, 2013.

G1 AL. Isolamento social em Alagoas cai para 34,9%, pior índice desde o primeiro decreto de emergência. **TV Gazeta Alagoas**, 07 jun 2020. Disponível em: <<https://g1.globo.com/al/alagoas/noticia/2020/06/07/isolamento-social-em-alagoas-cai-para-349percent-pior-indice-desde-o-primeiro-decreto-de-emergencia.ghtml>>. Acesso em: 21 mai. 2021.

IBARRA, David. O neoliberalismo na América Latina. **Revista de Economia Política**, vol. 31, nº 2 (122), pp. 238-248 abril-junho/2011.



IBGE. **Glossário dos termos genéricos dos nomes geográficos utilizados no mapeamento sistemático do Brasil**. Vol.1. Rio de Janeiro: IBGE, 2010. Disponível em: <[https://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/livros/liv88835\\_v1.pdf](https://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/livros/liv88835_v1.pdf)>. Acesso em: 20 out. 2020.

IBGE CIDADES. **Município de Maceió**. Disponível em: <<https://cidades.ibge.gov.br/brasil/al/maceio/panorama>>. Acesso em: 22. Out. 2021.

IPEA. **Tarifação e financiamento do transporte público urbano**. Nº. 2. Brasília, julho de 2013.

ITDP Brasil. **Índice de Caminhabilidade Versão 2.0 – Ferramenta**, 2018a. Disponível em: <[http://itdpbrasil.org/wp-content/uploads/2019/05/Caminhabilidade\\_Volume-3\\_Ferramenta-ALTA.pdf](http://itdpbrasil.org/wp-content/uploads/2019/05/Caminhabilidade_Volume-3_Ferramenta-ALTA.pdf)>. Acesso em: 20 ago. 2020.

\_\_\_\_\_. **O Acesso de Mulheres e Crianças à Cidade**, 2018b. Disponível em: <[http://itdpbrasil.org.br/wp-content/uploads/2018/01/ITDP-Brasil\\_-\\_O-Acesso-de-Mulheres-e-Crianças-a-Cidade\\_-\\_ABR-2018.pdf](http://itdpbrasil.org.br/wp-content/uploads/2018/01/ITDP-Brasil_-_O-Acesso-de-Mulheres-e-Crianças-a-Cidade_-_ABR-2018.pdf)>. Acesso em: 02 out. 2020.

JACOBS, Jane. **Morte e vida de grandes cidades**. 3. ed. São Paulo: WMF Martins Fontes, 2011.

JAPIASSÚ, Luana Andressa Teixeira. **Expansão urbana de Maceió, Alagoas: caracterização do processo de crescimento territorial urbano em face do plano de desenvolvimento - de 1980 a 2000**. 2015. 165 f. Dissertação (Mestrado em Dinâmicas do Espaço Habitado) - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal de Alagoas, Maceió, 2015.

LE BRETON, David. Experiências olfativas da cidade para o pedestre. **Revista Ponto Urbe** [Online], n.27, 2020. Tradução de Juliana Caruso e Tiago Hyra Rodrigues. Disponível em: <<http://journals.openedition.org/pontourbe/9937>>. Acesso em: 20 mar. 2021.

LA ROCCA, Rosa Anna. Soft Mobility and Urban Transformation: some European Case Studies. **TeMa Lab journal of Mobility, Land Use and Environment**, Vol 3, p.85-90, março de 2010.

LE CORBUSIER. **A Carta de Atenas**. Versão de Le Corbusier: tradução de Rebeca Scherer. São Paulo: HUCITEC: EDUSP, 1993.

LIMA, Leonardo Dias; PAIVA, Thamiris Ferreira Pinto. 1. Características territoriais. *In*: BEZERRA, Francisco José Araújo *et al.* (Orgs.). **Perfil Socioeconômico de Alagoas**. Fortaleza: Banco do Nordeste do Brasil, 2015.

LOBO, José *et al.* **Um panorama sobre a bicicleta como meio de transporte em Maceió – AL**. Associação Transporte Ativo. Rio de Janeiro, 2019. Disponível em: <

<http://sociedademovimento.arq.br/wp-content/uploads/2019/08/PanoramaDaBicicleta.pdf>>. Acesso em: 15 mai. 2021.

LUIZ GONZAGA. **A vida de viajante**. EMI-Odeon: 1981.

LYRA, Júlia de Freitas Correia. **(Im)permanências e (in)seguranças da mulher na cidade**: Pensando os espaços públicos a partir de uma perspectiva feminista no bairro da Jatiúca – Maceió/AL. Trabalho de Conclusão de Curso. Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal de Alagoas, Maceió, 2018.

MACEIÓ. Lei Municipal nº 5486 de 30 de dezembro de 2005, **institui o plano diretor do município de Maceió, estabelece diretrizes gerais de política de desenvolvimento urbano e dá outras providências**. Maceió, 2005.

\_\_\_\_\_. Lei Municipal nº 5.593 de 08 de fevereiro de 2007, **Código De Urbanismo e Edificações do Município de Maceió**. Maceió, 2007. Disponível em: <<http://abre.ai/codigomaceio>>. Acesso em: 05 jul. 2020.

\_\_\_\_\_. Lei nº 6.286 de 09 de dezembro de 2013 **institui o projeto “Adote uma área pública” no âmbito do município de Maceió e dá outras providências**. Maceió, 2013. Disponível em: <[http://www.maceio.al.gov.br/wp-content/uploads/admin/documento/2013/12/Diario\\_Oficial\\_10\\_12\\_13\\_PDF.pdf](http://www.maceio.al.gov.br/wp-content/uploads/admin/documento/2013/12/Diario_Oficial_10_12_13_PDF.pdf)>. Acesso em: 10 out. 2020.

\_\_\_\_\_; INSTITUTO DA MOBILIDADE SUSTENTÁVEL. **Plano de Mobilidade Urbana de Maceió Transporte Não Motorizado**: Plano de Mobilidade de Maceió para Pedestres. Maceió, s/ data. Acesso em: <<http://www.licitacao.maceio.al.gov.br/baixar/anexo/266/809>>. Acesso em: 5 dez. 2020.

MAIA, M.L. et al. Access to the Brazilian City – From the perspectives of low-income residents in Recife. **Journal of Transport Geography**, 2016. Disponível em: <<http://dx.doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2016.01.001>>. Acesso em: 10 abr. 2021.

MALATESTA, Maria Ermelina Brosch. **Andar a pé**: Um modo de Transporte para a cidade de São Paulo. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo (FAUUSP). São Paulo, p.254, 2007. Disponível em: <<http://abre.ai/malatestaandarape>>. Acesso em: 04 mar. 2020.

MARICATO, Ermínia. Urbanismo na periferia do mundo globalizado: metrópoles brasileiras. **Revista São Paulo em perspectiva**, 14(4), p.21-33, 2000.

MARQUES, Camila M. B. **Requalificação do Conjunto Urbanístico da Rua do Comércio, no bairro do Centro em Maceió/AL**. Dissertação de mestrado – Universidade Federal Da Bahia, Faculdade De Arquitetura, Programa De Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo. – Salvador, BA, 2011.

MENDONÇA, Ana Luiza C. **Caminhos de Maceió**: da lagoa ao mar, do Trapiche da Barra ao Jaraguá. Trabalho de Conclusão de Curso. Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal de Alagoas, Maceió, p.120, 2017.

MERCADO, David A. La histórica megaobra que Daniel Quintero le quiere dejar a Medellín. **El Tiempo**, 04 ago 2020. Disponível em: <<https://www.eltiempo.com/colombia/medellin/obras-en-medellin-alcaldia-desarrollara-la-segunda-etapa-de-parques-del-rio-525468>>. Acesso em: 22 mai. 2021.

METADE da população paulistana deixa de visitar parentes e amigos(as) por causa do preço da tarifa do ônibus. **Rede Nossa São Paulo**. Publicado em 10 de set. de 2019. Disponível em: <<https://www.nossasaopaulo.org.br/2019/09/10/metade-da-populacao-paulistana-deixa-de-visitar-parentes-e-amigos-as-por-causa-do-preco-da-tarifa-do-onibus/>>. Acesso em: 05 out. 2020.

MOREIRA, Susanna. O que é urbanismo tático? **Archdaily**, 6 de dez. de 2019. Disponível em: <<https://www.archdaily.com.br/br/929743/o-que-e-urbanismo-tatico>>. Acesso em: 27 ago. 2020.

MORENO, Carlos *et al.* *Introducing the “15-Minute City”: Sustainability, Resilience and Place Identity in Future Post-Pandemic Cities*. **Smart Cities** 2021, 4, 93–111. Disponível em: <<https://doi.org/10.3390/smartcities4010006>>. Acesso em: 15 jun. 2021.

MUMFORD, Lewis. **A cidade na história**: suas origens, transformações e perspectivas. São Paulo: Martins Fontes, 1998.

NEGRI, João A. de. “O custo de bem-estar do regime automotivo brasileiro”. **Revista Pesquisa e Planejamento Econômico**. Rio de Janeiro: Vol. 29, N. 2, pp. 215-242, ago. 1999.

OLIVEIRA, Alexandre. A cidade sustentável passa pelo conceito de *walkability*. **Urbe.me**, 15 de ago. de 2015. Disponível em: <<https://urbe.me/lab/o-espaco-urbano-sustentavel-passa-pelo-conceito-de-walkability/>>. Acesso em: 18 fev. 2020.

ORLA da Pajuçara ganha boulevard entregue pela prefeitura. **Gazeta web**, Maceió, 10 de ago. de 2019. Disponível em: <[https://gazetaweb.globo.com/portal/noticia/2019/08/orla-da-pajucara-ganha-boulevard-entregue-pela-prefeitura\\_83044.php](https://gazetaweb.globo.com/portal/noticia/2019/08/orla-da-pajucara-ganha-boulevard-entregue-pela-prefeitura_83044.php)>. Acesso em: 22 fev. 2020.

PAULISTANO cobra manutenção de calçadas da cidade, diz pesquisa. **Metro Jornal**, 06 de ago. de 2019. Disponível em: <<https://www.metrojornal.com.br/foco/2019/08/06/paulistano-cobra-manutencao-de-calçadas-da-cidade-diz-pesquisa.html>>. Acesso em: 22 abr. 2020.

PDTU. Ministério dos Transportes. Estudo de Transportes Urbanos de Maceió - **Plano Diretor de Transportes Urbanos** – PDTU, 1982.

*PEDESTRIAN Only Streets: Case Study, Stroget, Copenhagen. Global Designing Cities Initiative.* Disponível em: <<https://globaldesigningcities.org/publication/global-street-design-guide/streets/pedestrian-priority-spaces/pedestrian-only-streets/pedestrian-streets-case-study-stroget-copenhagen/>>. Acesso em: 23 fev. 2020.

PENIDO, Alexandre. Brasileiros atingem maior índice de obesidade nos últimos treze anos. **Ministério da Saúde**, 25 de jul. de 2019. Disponível em: <<https://www.saude.gov.br/noticias/agencia-saude/45612-brasileiros-atingem-maior-indice-de-obesidade-nos-ultimos-treze-anos>>. Acesso em: 21 fev. 2020.

PREFEITURA DE MACEIÓ. **Centro – Requalificação Urbana**. Maceió, 2001.

PRONI, Marcelo Weishaupt; FAUSTINO, Raphael Brito. “Avanços e limites da política de desenvolvimento urbano no Brasil (2001-2014)”. **Planejamento e Políticas Públicas**, N. 46, pp. 181-215.

PRONIN, Maria. O Shopping Center e cidade. In: **I Colóquio Internacional CINCCI**, São Paulo. Disponível em: <<http://www.labcom.fau.usp.br/?evento=i-cincci>>. Acesso em: 20 out. 2020.

ROLNIK, Raquel. Estamos implantando instrumentos legais que permitem às empresas avançar sobre o espaço público das cidades. **Revista Desafios do Desenvolvimento** – IPEA, Ano 13. Edição 87, 2016. Disponível em: <[http://desafios.ipea.gov.br/index.php?option=com\\_content&view=article&id=3258&catid=30&Itemid=41](http://desafios.ipea.gov.br/index.php?option=com_content&view=article&id=3258&catid=30&Itemid=41)>. Acesso em: 5 jun. 2020.

ROLNIK, Raquel. Quanto mais altos os muros e grades, mais proteção, certo? Errado! **Blog da Raquel Rolnik**, 16 ago. 2012. Disponível em: <<https://raquelrolnik.wordpress.com/2012/08/16/quanto-mais-altos-os-muros-e-grades-mais-protexao-certo-errado/>>. Acesso em: 10 set. 2019.

SABOYA, Renato T. de. Permanência e Renovação da Morfologia Urbana Modernista. Um Estudo de Caso sobre Angélica – MS. *Arquitextos*, São Paulo, ano 11, n. 121.05, **Vitruvius**, jun. 2010. Disponível em: <<https://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/10.121/3448>>. Acesso em: 18 ago. 2020.

SÁNCHEZ MAZO, Liliana María. **Medellín: uma cidade construída a “várias mãos”?** Participação e política urbana na transformação da cidade popular contemporânea. Tese (Doutorado - Área de Concentração: Habitat) – FAUUSP. São Paulo, 2017. 360 p.

SÃO PAULO (Município). **Lei nº 16.673, de 13 de junho de 2017**. Estatuto do Pedestre no Município de São Paulo. São Paulo: Câmara de São Paulo, 2017. Disponível em: <<http://documentacao.camara.sp.gov.br/iah/fulltext/leis/L16673.pdf>>. Acesso em: 10 ago. 2019.

SEDET. **Projeto de acessibilidade no Centro vai beneficiar 11 mil pessoas.** Publicado em 24 de mai. de 2021, Maceió. Disponível em: <<http://www.maceio.al.gov.br/2021/05/projeto-de-acessibilidade-no-centro-vai-beneficiar-11-mil-pessoas/>>. Acesso em: 3 jun. 2021.

SILVA, Fernanda Cortez. **Mobilidade urbana em Maceió/AL:** a bicicleta como meio de reforçar a escala humana da cidade. Dissertação de mestrado – Universidade Federal de Santa Catarina, Centro Tecnológico. Programa de Pós-Graduação em Urbanismo, História e Arquitetura da Cidade. Orientador: Nelson Popini Vaz. – Florianópolis, SC, 2011. 266 p.

SITTE, Camillo. **A Construção das Cidades segundo seus princípios artísticos.** São Paulo: Ática, 1992.

SOLNIT, Rebecca. **A história do caminhar.** São Paulo: Martins Fontes – selo Martins, 2016.

SPECK, Jeff. **Cidade caminhável.** São Paulo: Perspectiva, 2017.

SOUZA, Angela M. G. Urbanismo neoliberal, gestão corporativa e o direito à cidade: impactos e tensões recentes nas cidades brasileiras. **Cad. Metrop., São Paulo**, v. 20, n. 41, pp. 245-265, jan/abr 2018. Disponível em: <<http://dx.doi.org/10.1590/2236-9996.2018-4112>>. Acesso em: 10 ago. 2020.

SØRENSEN, Eva; TORFING, Jacob. The Copenhagen Metropolitan ‘Finger Plan’ : A Robust Urban Planning Success Based on Collaborative Governance. In: **Great Policy Successes: Or, A Tale About Why It’s Amazing That Governments Get So Little Credit for Their Many Everyday and Extraordinary Achievements as Told by Sympathetic Observers Who Seek to Create Space for a Less Relentlessly Negative View of Our Pivotal Public Institutions.** Edited by Mallory E. Compton and Paul ‘T Hart, Oxford University Press, 2019. Disponível em: <<https://oxford.universitypressscholarship.com/view/10.1093/oso/9780198843719.001.0001/oso-9780198843719-chapter-12#:~:text=The%20Finger%20Plan%20provided%20an,areas%20separated%20by%20green%20wedges>>. Acesso em: 21 mai. 2021.

STAMM, Cristiano et al. A população urbana e a difusão das cidades de porte médio no Brasil. **Interações**, Campo Grande, v. 14, n. 2, p. 251-265, jul./dez. 2013. Disponível em: <[https://www.scielo.br/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S1518-70122013000200011](https://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1518-70122013000200011)>. Acesso em: 14 set. 2020.

TICIANELI, Edberto. História dos bondes elétricos em Maceió. **História de Alagoas**, 9 de set. de 2019. Disponível em: <<https://www.historiadealagoas.com.br/historia-dos-bondes-eletricos-em-maceio.html>>. Acesso em: 01 set. 2020.

\_\_\_\_\_. Maceió em 1911 e o primeiro ônibus a circular na capital. **História de Alagoas**, 3 de jan. de 2018. Disponível em: <<http://abre.ai/onibusmaceio1911>>. Acesso em: 01 set. 2020.

TORRESI, Susana I. Córdoba de; PARDINI, Vera L.; FERREIRA, Vitor F. O que é sustentabilidade? **Quim. Nova**, Vol. 33, N. 1, pp. 1. Disponível em: <<http://www.scielo.br/pdf/qn/v33n1/01.pdf>>. Acesso em: 13 fev. 2020.

TV GAZETA. **Lixo no canteiro da orla lagunar é recolhido após problema ser exibido pela TV Gazeta**. Vídeo (2min15s). Publicado em 17 de abr. de 2019. Disponível em: <<http://g1.globo.com/al/alagoas/altv-1edicao/videos/t/edicoes/v/lixo-no-canteiro-da-orla-lagunar-e-recolhido-apos-problema-ser-exibido-pela-tv-gazeta/7547837/>>. Acesso em: 10 ago. 2019.

ULTRAMARI, Clovis; SILVA, Roberto Carlos Evencio de Oliveira da. **Planos Diretores em linha do tempo: Cidade brasileira 1960-2015**. In: XVII ENANPUR. São Paulo: FAUUSP, 2017.

VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara de. **Políticas de Transporte no Brasil: a construção da mobilidade excludente**. Barueri, SP: Manole, 2013.

VASCONCELOS, Daniel Arthur Lisboa de. **Turistificação do espaço e exclusão social: a revitalização do bairro de Jaraguá**. Turismo em Análise, v. 16, n. 1, p. 47-67, maio 2005. Disponível em: <<http://www.revistas.usp.br/rta/article/view/63719>>. Acesso em: 5 jul. 2020.

WALL, Ed; WATERMAN, Tim. **Desenho Urbano**. Porto Alegre: Bookman, 2012.

WHYTE, William H. City: Redesccovering the center. **Visitor Behavior**, spring 1993, Volume VIII Number 1. Disponível em: <[https://www.informalscience.org/sites/default/files/VSA-a0a1v6-a\\_5730.pdf](https://www.informalscience.org/sites/default/files/VSA-a0a1v6-a_5730.pdf)>. Acesso em: 02 out. 2020.

WHYTE, William H. The social life of small urban spaces. Project for Public Spaces, 1980. In: MAO, Maozhu; KINOSHITA, Isami. Public Plazas Physical Environment Affect People's Activities in the Cases of China and the USA. **Asian Journal of Behavioural Studies (AJBeS)**, 4(15) Jan / Apr 2019 (p.51-75). Disponível em: <<https://ajbes.e-iph.co.uk/index.php/ajbes/article/view/171/pdf>>. Acesso em: 30 ago. 2020.

ZENATO, Caroline; SILVA, André de Souza. Regenerescência em áreas centrais por meio da acessibilidade e mobilidade urbana: intervenções em Copenhague e Melbourne. **Oculum Ensaios**, v.15, n.1, p.51-66, 2018. Disponível em: <<https://doi.org/10.24220/2318-0919v15n1a3723>>. Acesso em: 10 set. 2020.

ZUQUIM, Maria de Lourdes Zuquim *et al.* Urbanização em disputa. Apropriação dos espaços públicos em Santo Domingo Savio (Medellín) e Vila Nova Jaguaré (São Paulo). **Rev. F@ro**, Valparaíso, Chile, Vol. 2, Nº30, p.83-103, 2019.

## APÊNDICES

# Questões sobre caminhar em Maceió

Respondam com calma, vai ficar disponível até 30 de junho! ;)

Olá, eu sou Ana Luiza Cavalcanti Mendonça, arquiteta e urbanista formada pela UFAL- Universidade Federal de Alagoas e atualmente mestranda da mesma universidade, fazendo parte do programa de pós-graduação Dinâmicas do Espaço Habitado. Minha orientadora é a Prof. Dra. Débora Cavalcanti (FAU/UFAL) e meu tema de estudo é o caminhar na cidade, um ato cotidiano que tem se transformado profundamente nos tempos atuais diante da epidemia causada pela Covid-19. Assim, através desse questionário, eu gostaria de saber sobre sua vivência como pedestre na cidade de Maceió tanto antes quanto durante o período de quarentena. Ressalto aqui a importância desse tipo de pesquisa para podermos repensar as nossas cidades, que ainda necessitam de muitos melhoramentos e boas estratégias no âmbito da mobilidade urbana. Desde já agradeço a sua participação.

1. 1. Qual é seu nome? (opcional)

---

2. 2. Qual é sua idade?

---

3. 3. Qual é o seu endereço? (favor colocar rua e bairro, número só se quiser)

---

4. 4. Qual é o seu tipo de residência?

Mark only one o val.

prédio com portaria

prédio sem portaria

casa

casa em condomínio fechado

Other: \_\_\_\_\_

5. 5. Caso seja necessário para a pesquisa, poderia me passar seu e-mail e telefone celular para um questionário mais aprofundado sobre o mesmo tema da mobilidade urbana? Escreva abaixo.

---

---

---

---

---

6. 6. Possui algum meio de transporte ou utiliza algum emprestado com frequência? Qual?

*Check all that apply.*

- carro
- motocicleta
- bicicleta
- não possuo e nem pego emprestado.

Other:  \_\_\_\_\_



7. 7. A que palavras você associa a mobilidade a pé, o caminhar (mais de uma resposta possível):

*Check all that apply.*

- saúde
- ser sustentável/ ajudar o meio ambiente
- praticidade
- medo de assalto
- medo de ser atropelado
- liberdade
- conforto
- desconforto
- rapidez
- ver a cidade de perto
- pobreza
- riqueza
- insucesso financeiro
- sucesso financeiro
- fragilidade
- força
- status social
- poder aquisitivo
- falta de poder aquisitivo

Other:  \_\_\_\_\_

8. 8. A que palavras você associa a mobilidade através do carro (mais de uma resposta possível):

*Check all that apply.*

- saúde
- ser sustentável/ ajudar o meio ambiente
- praticidade
- medo de assalto
- medo de sofrer um acidente
- liberdade
- conforto
- desconforto
- rapidez
- ver a cidade de perto
- pobreza
- riqueza
- insucesso financeiro
- sucesso financeiro
- fragilidade
- força
- status social
- poder aquisitivo
- falta de poder aquisitivo

Other:  \_\_\_\_\_

Perguntas gerais sobre ANTES da quarentena

9. 9. Antes da quarentena em Maceió, com que frequência você andava a pé na cidade?

*Mark only one oval.*

- nunca
- raramente
- frequentemente
- quase todos os dias
- sempre, todos os dias

10. 10. Caso a frequência seja pouca na resposta anterior, por quais motivos você não tinha o hábito de caminhar? (pode marcar mais de uma)

*Check all that apply.*

- medo de assalto, sensação de insegurança
- acho o carro mais cômodo/confortável
- acho as calçadas inadequadas
- não tem nenhum local próximo para onde eu possa ir à pé
- não gosto de andar a pé
- o calor da cidade me incomoda

Other:  \_\_\_\_\_

11. 11. Que melhoria poderia ser feita na cidade que te incentivaria a caminhar?

---

---

---

---

---

12. 12. Você andava em quais locais da cidade? (pode marcar mais de um)

*Check all that apply.*

- na minha vizinhança, meu bairro
- próximo ao meu trabalho
- centro da cidade
- dentro de shoppings e supermercados
- Não tinha/tenho o hábito de andar em nenhum local da cidade

Other:  \_\_\_\_\_

13. 13. Você andava a pé para ir para quais atividades do seu dia-dia? (pode marcar mais de uma)

*Check all that apply.*

- ir ao trabalho
- ir à padaria
- fazer compras no supermercado
- levar cachorro para passear
- ir para o ponto do ônibus/ do ponto do ônibus para algum lugar
- levar filhos à escola
- levar filhos pra brincar/ passear
- ir à casa de parentes
- ir à casa de amigos
- fazer caminhada (esporte)
- ir fazer alguma refeição

Other:  \_\_\_\_\_

14. Em média quantos dias por semana você andava a pé? (3, 4...)

\_\_\_\_\_

15. 14. Quais eram os meios de transporte mais utilizados por você antes da quarentena (carro, moto, a pé, ônibus, trem, bicicleta, transporte por aplicativo). Pode citar até 3. Escreva em ordem de uso, sendo o mais utilizado o primeiro da lista e o menos utilizado o último.

---

---

---

---

---

#### Perguntas gerais sobre o CONTEXTO ATUAL – período de quarentena

16. 15. Já no atual período de quarentena em Maceió, com que frequência você anda a pé na cidade?

*Mark only one oval.*

- nunca
- raramente
- frequentemente
- quase todos os dias
- sempre, todos os dias

17. 16. Você continua indo a pé para ir para quais atividades do seu dia-dia?

*Check all that apply.*

- ir ao trabalho
- ir à padaria
- fazer compras no supermercado
- levar cachorro para passear
- ir para o ponto do ônibus/ do ponto do ônibus para algum lugar
- levar filhos à escola
- levar filhos pra brincar/ passear
- ir à casa de parentes
- ir à casa de amigos
- fazer caminhada (esporte)
- ir fazer alguma refeição

Other:  \_\_\_\_\_

18. Em média quantos dias por semana você anda a pé? (3, 4...)

\_\_\_\_\_

19. 17. Quais são os meios de transporte mais utilizados por você no atual período de quarentena (carro, moto, a pé, ônibus, trem, bicicleta, transporte por aplicativo). Pode citar até 3. Escreva em ordem de uso, sendo o mais utilizado o primeiro da lista e o menos utilizado o último.

\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_

Perguntas sobre sua vizinhança em específico

Responda se você conhece como é caminhar na sua vizinhança.

20. 1. Como você qualificaria as calçadas por onde você passa na sua vizinhanças?  
Quanto ao estado (marque mais de uma opção):

*Check all that apply.*

- estão em ótimo estado
- estão em um bom estado
- estão em estado regular
- estão péssimas
- não há calçada em alguns trechos
- contém muitos buracos
- contém poucos buracos
- não contém buracos
- contém muitos obstáculos (postes, lixeiras, lixeiras, etc.)
- contém alguns obstáculos
- não contém obstáculos à passagem

21. Quanto à largura das calçadas:

*Mark only one oval.*

- a maioria delas são largas
- a maioria delas são estreitas
- alternam entre largas e estreitas

22. Quanto ao material do piso:

*Mark only one oval.*

- o material do piso é adequado, excelente.
- o material do piso é bom.
- o material do piso é inadequado (derrapa quando molhado, é irregular ou outros casos)

23. 2. Caso você use o transporte público ou tenha conhecimento, qual distância é preciso percorrer da sua moradia até o ponto de ônibus?

*Mark only one oval.*

- menos ou igual a 500 metros
- entre 501 e 750 metros
- de 751 metros a 1 quilômetro
- mais de 1 quilômetro
- não uso o transporte público e não sei qual é a distância

24. 3. Na sua vizinhança, além das residências ou prédios residenciais, há outros estabelecimentos comerciais, de serviço, escolas, lanchonetes, salões de beleza, etc... que você possa acessar a pé?

*Mark only one oval.*

- a vizinhança é predominantemente residencial, com poucos ou nenhum estabelecimento de outra natureza
- há alguns estabelecimentos, além das residências
- há muitos estabelecimentos e diversidade na minha vizinhança
- há alguns estabelecimentos a uma distância que eu não consigo ir a pé

25. 4. Como são a maioria dos muros na sua vizinhança?

*Mark only one oval.*

- altos e fechados, não sendo possível ver o que há do outro lado
- altos e vazados, sendo possível ver o que há do outro lado
- baixos sem grade, sendo possível ver o que há do outro lado
- baixos com grade, sendo possível ver o que há do outro lado
- sem muro, com acesso e espaço livre na fachada.



26. 5. Quanto à iluminação pública (postes) no período noturno:

*Mark only one oval.*

- a iluminação é ótima
- a iluminação é boa
- a iluminação é regular
- a iluminação é péssima ou não há iluminação pública
- não tenho conhecimento da minha vizinhança à noite

27. 6. Quando você caminhava ANTES DA QUARENTENA, como era o fluxo de pedestres na sua vizinhança?

*Mark only one oval.*

- Havia um grande fluxo de pedestres
- Havia um fluxo médio de pedestres
- Havia um fluxo baixo de pedestres
- Não havia fluxo de pedestres

28. 7. Quanto à ocorrência de crimes na sua vizinhança, marque se tiver conhecimento. Favor considerar o período ANTES DA QUARENTENA. (pode marcar mais de uma)

*Check all that apply.*

- há assaltos sempre, com frequência alta
- há assaltos com uma frequência média
- há assaltos raramente
- não há assaltos na minha vizinhança
- não tenho conhecimento sobre o assunto
- já fui assaltado na minha vizinhança
- não fui assaltado mas alguém próximo já foi

29. 8. Quanto à segurança em relação aos transportes motorizados, há casos de atropelamentos na sua vizinhança? Favor considerar o período ANTES DA QUARENTENA.

*Mark only one oval.*

- há muitos atropelamentos, é muito perigoso
- há atropelamentos com uma frequência média
- raramente há atropelamentos
- nunca ouvi falar que houve atropelamentos em minha vizinhança

30. 9. Na sua vizinhança, qual é a velocidade permitida para os transportes motorizados?

*Check all that apply.*

- 30km/h ou menos
- de 31 a 40km/h
- de 41km/h até 50km/h
- acima de 50km/h
- não sei essa resposta.
- percebo que os transportes motorizados circulam em velocidade acima do permitido

Other:  \_\_\_\_\_

31. 10. Quanto ao quesito “sombra e abrigo” (arborização, marquises, paradas de ônibus cobertas e outros elementos), como você considera que é a sua vizinhança?

*Mark only one oval.*

- tem excelentes condições da calçada em relação a elementos adequados de sombra/abrigo, ou seja, contém bastante árvores e passagens cobertas.
- tem boas condições da calçada em relação a elementos adequados de sombra/abrigo, ou seja, contém quantidade razoável de árvores e passagens cobertas, mas não em todos os locais.
- tem condições regulares da calçada em relação a elementos adequados de sombra/abrigo, ou seja, há pouca presença de árvores e passagens cobertas
- tem péssimas condições da calçada em relação a elementos adequados de sombra/abrigo, ou seja, praticamente não há arborização e passagens cobertas

32. 11. Quanto à poluição sonora (barulhos de trânsito, anúncios, escolas, etc.). Você considera que sua vizinhança é: (considere o período ANTES DA QUARENTENA)

*Mark only one oval.*

- Um ambiente tranquilo e com baixo nível de ruído.
- Ambiente com ruídos médios, que não prejudicam a comunicação e o conforto.
- Barulho considerável e incômodo.
- Muito barulho, a ponto de possivelmente comprometer a saúde mental e física humana.

33. 12. Quanto ao quesito do lixo, na sua vizinhança geralmente:

*Mark only one oval.*

- não há lixo na maioria das ruas
- há alguns locais com lixo, mas pouco
- há algumas concentrações de lixo
- há locais com muito lixo acumulado

34. 13. Quanto à presença de lixeiras nas ruas para uso dos passantes:

*Mark only one oval.*

- há diversas lixeiras de modo bem distribuído.
- há uma oferta de lixeiras boa, mas ainda poderia melhorar
- há poucas lixeiras
- não há lixeiras

E agora só mais uma pergunta caso você tenha carro ou utilize o de alguém:

35. Se a cidade tivesse ao menos um sistema de transporte público mais abrangente, pontual e confortável, boa arborização, ciclovias, calçadas adequadas e sem a incidência de assaltos, você deixaria o carro de lado para se locomover a pé, através do transporte público ou de bicicleta?

*Mark only one oval.*

- Com certeza, eu adoraria abrir mão do carro nessas condições, seria maravilhoso.
- Sim, apesar de gostar do carro, ele é muito oneroso, então nessas condições eu abriria mão dele
- Não, eu valorizo muito o conforto e a praticidade do carro
- Não, eu gosto do status que o carro me traz
- Não, ficar sem carro não seria viável para mim por conta do trabalho, rotina, família, etc.
- Other: \_\_\_\_\_

Muito obrigada! Suas respostas são valiosas para que possamos produzir conhecimento a respeito da mobilidade urbana em Maceió!

Ana Luiza C.  
Mendonça

36. Quer deixar um comentário? Fique à vontade!

---

---

---

---

---

---

This content is neither created nor endorsed by Google.

Google Forms

## ANEXOS

Cálculo de índice de caminhabilidade							
Planilha construída por Renan Silva, a partir de ferramenta desenvolvida pelo ITDP (Instituto de Políticas de Transporte e Desenvolvimento)							
<b>Atribua a pontuação referente a cada um dos critérios dentro do campo pintado em cinza.</b>							
Calçada				Mobilidade			
Tipologia da rua				Dimensão das quadras			
Via exclusiva para pedestres (3)	Via com calçadas segregadas e de uso exclusivo para pedestres (2)	Via compartilhada de forma segura pelos diferentes modos com limite de velocidade de 15km/h (1)	Via com calçada com tipologia não adequada ou inexistente (0)	Lateral da quadra tem 110m ou menos de comprimento (3)	Lateral da quadra tem entre 111m e 130m de comprimento (2)	Lateral da quadra tem entre 131m e 150m de comprimento (1)	Lateral da quadra tem mais de 150m de comprimento (0)
Material do piso				Distância a pé ao transporte de alta e média capacidade			
Material de alta qualidade e implantação de alto nível (3)	Material de alta qualidade e implantação regular (2)	Material de alta qualidade e implantação inadequada (1)	Material inadequado e implantação inadequada (0)	A distância máxima a pé até uma parada de transporte público é de 500m ou menos (3)	A distância máxima a pé até uma parada de transporte público é entre 501m e 750m (2)	A distância máxima a pé até uma parada de transporte público é entre 751m e 1000m (1)	A distância máxima a pé até uma parada de transporte público é 1001m ou mais (0)
Condição do piso				Rede cicloviária			
Inexistência de buracos, 100% da superfície é adequada (3)	1 buraco a cada 100 metros (2)	2 buracos a cada 100 metros (1)	Mais de 2 buracos a cada 100 metros (0)	Segmento possui condições seguras e completas para o uso de bicicletas (3)	Segmento possui infraestrutura cicloviária incompleta (1)	Não possui infraestrutura cicloviária, mas apresenta condições adequadas para pedalar (1)	Segmento sem condições adequadas para ciclistas (0)
Largura							
Faixa livre maior que 2,0m (3)	Faixa livre de 1,51m a 2,0m (2)	Faixa livre de 1,20m a 1,50m (1)	Largura de faixa livre menor que 1,20m (0)				
Média				Média			
<b>0,0</b>				<b>0,0</b>			

Atração				Segurança pública			
Fachadas fisicamente permeáveis				Iluminação (avaliar durante a noite)			
5 ou mais entradas por 100m de face de quadra (3)	De 3 a 4 entradas por 100m de face de quadra (2)	De 1 a 2 entradas por 100m de face de quadra (1)	Nenhuma entrada por 100m de face de quadra (0)	Iluminação muito boa (3)	Iluminação boa (2)	Iluminação regular (1)	Iluminação péssima ou sem iluminação (0)
Fachadas visualmente permeáveis				Fluxo de pedestres diurno e noturno (medir por pelo menos 1h)			
70% ou mais da área da face de quadra é visualmente permeável (3)	Entre 60 e 69% da área da face de quadra é visualmente permeável (2)	Entre 50 e 59% da área da face de quadra é visualmente permeável (1)	Menos de 50% da área da face de quadra é visualmente permeável (0)	14 ou mais pedestres por minuto como resultado (3)	Entre 8 e 13 pedestres por minuto como resultado (2)	Entre 2 e 7 pedestres por minuto como resultado (1)	Menos de 2 pedestres por minuto como resultado (0)
Uso misto				Incidência de crimes (nos últimos 30 dias)			
Há um alto nível de mescla de usos (presença de mais de 20% de uso residencial; comércio; serviços...) (3)	Há presença de alguns usos diferentes, sendo o uso residencial presente de 15 a 20% do espaço (2)	Há presença pontual de outros usos além do predominante (1)	O uso é homogêneo ou praticamente homogêneo (0)	Nenhuma ocorrência registrada (3)	Raras ocorrências registradas (2)	Ocorrências com certa frequência (1)	Alta periculosidade (0)

Uso público diurno e noturno				Travessias			
A maior parte do uso público tem período maior ou igual a 10 horas de funcionamento diário (3)	Entre 30 e 50% do uso público tem período maior ou igual a 10 horas de funcionamento diário (2)	Há somente alguns pontos de uso público com período maior ou igual a 10 horas de funcionamento diário (1)	Não há uso público com período maior ou igual a 10 horas de funcionamento diário (0)	Excelentes condições de travessia (3)	Boas condições de travessia (2)	Más condições de travessia (1)	Péssimas condições de travessia (0)
<b>Média</b>				<b>Média</b>			
<b>0,0</b>				<b>0,0</b>			



Segurança Viária				Ambiente			
Velocidade máxima permitida de veículos motorizados				Sombra e abrigo (arborização, marquises, paradas de ônibus cobertas e outros elementos)			
Velocidade de 30km/h ou menos (3)	Velocidade de 31 a 40km/h (2)	Velocidade de 41 a 50km/h (1)	Velocidade acima de 50km/h (0)	Excelentes condições da calçada em relação a elementos adequados de sombra/abrigo (3)	Boas condições da calçada em relação a elementos adequados de sombra/abrigo (2)	Condições regulares da calçada em relação a elementos adequados de sombra/abrigo (1)	Péssimas condições da calçada em relação a elementos adequados de sombra/abrigo (0)
Atropelamentos (nos últimos 30 dias)				Qualidade do ar			
Nenhuma ocorrência registrada (3)	Raras ocorrências registradas (2)	Ocorrências com certa frequência (1)	Alta periculosidade (0)	Excelente percepção de qualidade do ar (3)	Boa percepção da qualidade do ar (2)	Qualidade do ar ruim (1)	Péssima qualidade do ar. Mal cheiro, muita fumaça etc. (0)
				Poluição sonora			
				Ambiente tranquilo e com baixo nível de ruído (3)	Ambiente com ruídos médios, que não prejudicam a comunicação e o conforto (2)	Barulho considerável e incômodo (1)	Muito barulho, a ponto de possivelmente comprometer a saúde mental e física humana. (0)
				Coleta de lixo e limpeza			
				Nenhum lixo encontrado e lixeiras bem distribuídas (3)	Alguns resíduos encontrados e oferta relativa de lixeiras (2)	Algumas concentrações de lixo e poucas lixeiras (1)	Muito lixo acumulado e sem lixeiras (0)

<b>Média</b>	<b>Média</b>
<b>0,0</b>	<b>0,0</b>

Resumo	
Calçada	0,0
Mobilidade	0,0
Atração	0,0
Segurança pública	0,0
Segurança Viária	0,0
Ambiente	0,0

ÍNDICE DE CAMINHABILIDADE				
<b>0,0</b>	Indicação			
	Pontuação 3 (ótimo)	Pontuação 2 até 2,9 (bom)	Pontuação 1 até 1,9 (aceitável)	Pontuação 0 até 0,9 (insuficiente)
	Manutenção e aperfeiçoamento	Intervenção desejável, a médio prazo	Intervenção prioritária, a curto prazo	Intervenção prioritária, ação imediate