

Menos carros, mais pedestres

FABIOLA CARVALHIDO

Arquiteta e urbanista da CSul Desenvolvimento Urbano

Imagine a seguinte situação: uma das maiores metrópoles do planeta resolve criar mais de 50 praças em espaços antes ocupados por incontáveis vagas de estacionamento. Para isso, são fechados mais de cinco quarteirões de um dos seus principais distritos, criando 10,1 mil metros quadrados de vias exclusivas para transeuntes. Parece

difícil assimilar essa ideia, principalmente considerando que, hoje, os carros ocupam um perímetro muito maior do que as pessoas nas áreas públicas de circulação da maioria dos centros urbanos, no entanto, esse cenário aparentemente fictício já é realidade na Broadway, a mais famosa avenida da Times Square, em Nova York. Esse caso é um dos exemplos mais bem-sucedidos no mundo da aplicação do conceito de *walkability*, termo que faz referência a quanto uma cidade ou bairro favorece o deslocamento a pé das pessoas, incluindo os ciclistas, e que propõe uma reflexão acerca da relação entre o homem e o ambiente urbano e sobre como as cidades têm sido planejadas ao longo dos anos em função dos automóveis.

Arquitetos e urbanistas de diversos países acreditam que a compreensão e a aplicação do *walkability* são essenciais para que haja uma mudança de paradigma em relação à mobilidade e à ocupação do meio em que estamos inseridos. Essa concepção parte do pressuposto de que é preciso que as cidades ofereçam condições para que as pessoas transitem a pé e se reapropriem dos espaços urbanos, uma vez que o atual modelo, de locomoção rodoviária das principais megalópoles se tornou ineficiente há algum tempo. De acordo com um levantamento feito pelo Numbeo, site internacional especializado em comparar metrópoles sob diferentes aspectos, Belo Horizonte é a segunda capital brasileira com o pior trânsito – ficando atrás somente do Rio de Janeiro –, apresentando uma média de 51,5 minutos gastos por dia em engarrafamentos, o que equivale a seis horas por semana e 13 dias por ano dentro dos carros. Já em relação ao tamanho dos congestionamentos, os belo-horizontinos têm enfrentado com mais frequência filas que superam facilmente 100 quilômetros de lentidão, segundo o portal Maplink.

Diante dessas situações em que ficamos reféns da falta de mobilidade nas ruas e avenidas e perdemos em qualidade de vida, a saída pode estar na caminhada, nosso meio de locomoção mais antigo e que foi substituído, historicamente, pelo uso de animais e, posteriormente, de automóveis. Tomar as cidades mais caminháveis e amigáveis aos pedestres se constitui como a principal solução para desafogar as vias, que estão cada vez mais saturadas e intransitáveis. Além disso, existem outras opções de meios de transporte não motorizados e sustentáveis, como as bicicletas, que estão ganhando mais adeptos e que contam com uma infraestrutura cada vez maior para a sua livre circulação, contribuindo para a construção de centros urbanos mais humanizados, onde as pessoas possam ocupar as calçadas, praças e outros espaços que priorizem a convivência e as relações interpessoais.



Tornar as metrópoles mais humanizadas e amigáveis às pessoas significa percorrer um longo caminho, que passa pela conscientização da população

Pensar em ações práticas que viabilizem uma mudança na dinâmica das metrópoles e na cultura da população tange diversas esferas da sociedade. Uma construtora que projeta um grande empreendimento residencial em uma determinada área, por exemplo, deve considerar que as pessoas que vão habitar naquele perímetro necessitam não só de um local para morar, mas precisam exercer a coletividade e o convívio com seus pares. Para tanto, é importante que haja, no entorno, um mobiliário urbano de qualidade, que estimule e

convide o pedestre a utilizá-lo, seja por meio de passeios mais largos, onde ele possa praticar atividades físicas, ou ainda bancos, mesas e uma infraestrutura de lazer que propiciem o contato, a interação e a criação de uma identidade com o lugar onde vivem. Esse esforço também envolve o poder público no desenvolvimento de políticas urbanas mais eficientes, que proponham a criação de centralidades autossuficientes, planejadas e que priorizem as pessoas em detrimento dos veículos. Com atuação nessa linha de planejamento, a CSul, um dos maiores projetos urbanísticos do país, que está sendo implementado no Vetor Sul da Região Metropolitana de Belo Horizonte, vem difundindo esses e outros conceitos do novo urbanismo presentes em seu Masterplan, desenvolvido pelo renomado arquiteto e urbanista Jaime Lerner.

Tornar as metrópoles mais humanizadas e amigáveis às pessoas significa percorrer um longo caminho, que passa, também, pela conscientização da população. Isso porque de nada adianta implementar o conceito de *walkability*, construindo praças, calçadas sombreadas e lugares de convivência e interação, se os cidadãos não se apropriarem desses espaços. Apesar disso, estamos avançando de um modo geral, na medida em que as discussões em torno da mobilidade e da necessidade urgente do replanejamento das cidades estão sendo inseridas cada vez mais na agenda social.