

Como planejar a cidade para pessoas e não para carros?

30 de junho de 2020

Cidades restringem a circulação de automóveis para fomentar o deslocamento a pé e de bicicleta

Até o final do século 19, o espaço urbano era organizado a partir das demandas dos pedestres. As pessoas podiam transitar pela cidade sem impedimentos, com vias estreitas que tornavam as caminhadas agradáveis. No entanto, com a ascensão do transporte de massa e a possibilidade de extensão de linhas férreas, as cidades começaram a ficar mais espalhadas.

A popularização do automóvel mudou radicalmente o desenho da cidade no século 20. As vias passaram a ser projetadas para os carros, aumentando as suas larguras para permitirem um grande fluxo de veículos e em maior velocidade. Com isso, quem andava a pé perdia espaço.

Depois de quase 100 anos, o resultado dessa política urbanística de hipervalorização dos automóveis apresenta sinais de esgotamento. Com congestionamentos frequentes em grandes e médias cidades, aumento de poluição e ineficiência na mobilidade urbana, as cidades procuram meios mais sustentáveis para promover os deslocamentos.

Cidade de volta para as pessoas



Vias exclusivas para pedestres aumentam o convívio social e incentivam a economia local. (Fonte: Shutterstock)

A partir da década de 1950, urbanistas começaram a questionar a concentração de atenção nos automóveis. O livro *Morte e Vida de Grandes Cidades*, publicado nos anos 1960 por Jane Jacobs, consolidou críticas ao modelo vigente, em especial à habitação unifamiliar, aos centros comerciais segregados e aos bairros dependentes de carros.

Uma proposição para a construção de novas cidades começou a ser estruturada no início da década de 1980 e culminou com uma definição mais clara que foi defendida no Congresso do Novo Urbanismo, realizado em 1993.

O documento final do evento defendia a reestruturação das políticas públicas e práticas desenvolvimentistas que tivessem, entre outros princípios, vizinhanças diversificadas em uso e população, vias projetadas para pedestres e carros, bem como sítios urbanos moldados pela arquitetura do edifício e da paisagem, celebrando a história local, o clima e a ecologia.

Princípios de uma cidade para pedestres



Pessoas aproveitam ruas fechadas para carros no “dia do paraíso dos pedestres”, em Tóquio. (Fonte: Ned Snowman / Shutterstock)

Para tornar as cidades amigáveis para os pedestres, um longo processo de convencimento e reeducação deve ser realizado para trazer as pessoas de volta às ruas. Os princípios fundamentais para tornar uma cidade agradável a todos envolvem medidas a curto, médio e longo prazo.

Os automóveis não são inimigos desse novo modelo de urbanismo. Porém, as áreas dedicadas aos carros devem ser equilibradas para que não inibam a movimentação a pé. Os veículos devem considerados apenas mais um elemento na mobilidade urbana, e não seu eixo central.

Restrição de carros

A atratividade do uso dos veículos particulares deve ser reduzida. Menos carros nas ruas significam menos estresse, uso mais eficaz do tempo das pessoas, áreas mais seguras para se andar a pé e um ar mais limpo. Enfim, uma cidade mais atrativa.

O sistema de mobilidade urbana tem de ser eficiente e integrado, priorizando o transporte público. Meios alternativos de deslocamento, como bicicletas, podem ser incentivados pelos sistemas de aluguel de compartilhamento como também pela construção e ampliação de ciclovias.

Ao mesmo tempo, as cidades devem começar a estabelecer zonas de restrição de automóveis, como os superquarteirões de Barcelona. O tráfego foi impedido em seções quadradas de nove quarteirões, permitindo a existência de uma área mais amigável para pedestres no local.

Construção de um ecossistema agradável

Áreas para os pedestres funcionam melhor em locais com zonas de uso misto, residencial e comercial. A maioria dos estabelecimentos deve ser acessível a pé, com áreas de serviços, moradias e de recreação próximas. Além disso, as ruas devem ser conectadas de forma a promover várias rotas e distribuir o tráfego.

As vias devem ser estreitas, diminuindo a velocidade dos automóveis para aumentar a segurança dos pedestres, além de serem arborizadas para propiciar caminhadas mais agradáveis.

Estacionamentos e garagens devem ser localizados na parte traseira de edifícios, sendo acessados por ruelas. Os espaços públicos de convívio devem ser preservados e construídos de maneira que promova a reunião social.

Fonte: Urban-hub, Archdaily, Wikihaus.