



### EIXO TEMÁTICO:

- (x) Acessibilidade e Mobilidade Urbana
- ( ) Arborização Urbana
- ( ) Espaços Livres de Uso Público
- ( ) Geração de Renda e o Desenvolvimento Sustentável
- ( ) Gerenciamento de Resíduos Sólidos Urbanos
- ( ) Gestão de Riscos e Desastres Urbanos
- ( ) Gestão Qualitativa de Obras Públicas
- ( ) Governança Pública
- ( ) Habitação e a Gestão de Territórios Informais
- ( ) Participação Popular e o Direito à Cidade
- ( ) Planos e Projetos Urbanísticos
- ( ) Políticas Públicas e o Meio Ambiente
- ( ) Rios Urbanos e a Infraestrutura Verde
- ( ) Saneamento Ambiental

### **A Caminhabilidade e os Conjuntos Habitacionais Populares: o caso do conjunto Santa Rosa em Campos dos Goytacazes/RJ.**

*Walkability and Social Housing: the case of Santa Rosa Complex in Campos dos Goytacazes/RJ.*

*Caminabilidad y los polígonos de vivienda popular: el caso de Santa Rosa situado en Campos dos Goytacazes/RJ.*

**Ursula Gonçalves d'Almeida**

Mestranda PROURB,FAU-UFRJ, Brasil  
ursula.gda@gmail.com



### RESUMO

A importância dada ao automóvel é evidenciada nas cidades, impactando-as ambiental e socialmente, incluindo a poluição do ar, ruídos excessivos e a perda de espaços públicos devido à construção de vias e estacionamentos. Entendendo a redução do consumo de combustíveis fósseis como uma questão chave na promoção do desenvolvimento sustentável, a valorização do transporte ativo é uma alternativa. O incentivo ao deslocamento não motorizado e a formas de locomoção que fazem uso unicamente de meios físicos vem de encontro à noção de mobilidade sustentável. O caminhar é a maneira de deslocamento mais saudável, natural, econômica e limpa para curtos trajetos, além de integrar grande parte das viagens de transporte coletivo. Por exigir esforço físico, caminhar é sensível às condições ambientais. No espaço urbano, nem sempre nos deparamos com uma estrutura viária amigável para o pedestre. Com base na teoria da caminhabilidade, o presente estudo objetiva analisar as condições do caminhar no conjunto habitacional Santa Rosa, em Campos dos Goytacazes/RJ. Com moradias direcionadas a pessoas de baixa renda, ali reside um grupo da sociedade que predominantemente depende do transporte público ou meios alternativos de deslocamento. Refletindo sobre as condições de locomoção dos residentes, tenciona-se responder à seguinte questão: o desenho da rua é adequado e, não só propicia, mas também incentiva o caminhar? Apoiado na metodologia desenvolvida pelo Instituto de Políticas de Transportes e Desenvolvimento (ITDP), foi realizada uma análise das condições de caminhabilidade no conjunto. Como contribuição, busca-se elaborar um esboço do cenário para possíveis ações de âmbito público.

**PALAVRAS-CHAVE:** Transporte Ativo; Caminhar; Habitação Social.

### ABSTRACT

A car-based urban development is noticed in our cities, bringing various social and environmental impacts, including air pollution, excessive noises and the loss of public spaces due to road construction and parking lots. Understanding that reducing the consumption of fossil fuels is a key issue to promote a sustainable development, an alternative option is the promotion of active transport. The encouraging to non-motorized travels and locomotion ways that uniquely depend on human propulsion meets the sustainable mobility notion. Walking is the healthier, cleaner, most natural and most economical way to move around, especially for short journeys. Besides, it integrates part of public transportation travels. Since walking demands physical effort, it's sensitive to environmental conditions. In urban space, not always we come across pedestrian friendly road structures. In this study, based on the theory of walkability, it is intended to analyze the conditions of walking in a social housing complex named Santa Rosa, in Campos dos Goytacazes/RJ. With houses targeted to low-income people, it's populated by those who depend primarily on public transportation or alternative means of locomotion. Thinking about the residents displacement, the present study tries to answer the following question: Is the street design adequate in this area, and not only promotes, but also encourages the act of walking? Supported on the methodology developed by the Institute for Transportation and Development Policy (ITDP), an analysis of walkability conditions was performed. As a contribution, it is intended to build up an understanding of the walking conditions for future public actions.

**KEYWORDS:** Active Transport; Walking; Social Housing.

### RESUMEN

La importancia que se da al coche se pone de manifiesto en las ciudades, lo que las afecta en el medio ambiente y socialmente, incluyendo la contaminación del aire, ruido excesivo y la pérdida de espacios públicos debido a la construcción de carreteras y aparcamientos. La comprensión de la reducción del consumo de combustibles fósiles como un tema clave en la promoción del desarrollo sostenible, la mejora del transporte activo es una alternativa. El fomento de los desplazamientos no motorizados y formas de locomoción que hacen uso exclusivo de medios físicos es contraria al concepto de movilidad sostenible. El caminar es la forma más sana para el desplazamiento, natural, económico y limpio para los viajes cortos, además de integrar la mayor parte de los viajes en transporte público. Por requerir un esfuerzo físico, caminar es sensible a las condiciones ambientales. En el espacio urbano, que no siempre encontramos una estructura de la carretera amigable para el peatón. Sobre la base de la teoría de la caminhabilidad, este estudio tiene como objetivo analizar las condiciones de caminar en la carcasa de Santa Rosa, en Campos dos Goytacazes/RJ. Con la vivienda dirigida a personas de bajos ingresos, se encuentra un grupo de la sociedad que depende en gran medida el transporte público o medios alternativos de transporte. Al reflexionar sobre las condiciones de circulación de los residentes, se pretende dar respuesta a la siguiente pregunta: diseño de las calles es apropiado y no sólo promueve, sino que también estimula el paseo? Apoyado en la metodología desarrollada por el Instituto de Transporte y Desarrollo de Políticas (ITDP), se llevó a cabo un análisis de las condiciones de caminhabilidad en la asamblea. Como una contribución, que tratamos de elaborar un esquema escenario para posibles acciones de la vida pública.

**PALABRAS CLAVE:** Transporte Activo; Caminar; La Vivienda Social.



### INTRODUÇÃO

O artigo em tela decorreu do trabalho desenvolvido na disciplina de Mobilidade Sustentável, ministrada pelo professor Victor Andrade, ofertada no primeiro semestre de 2016 no Programa de Pós-Graduação em Urbanismo da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal do Rio de Janeiro (PROURB – FAU/UFRJ).

Nos dias atuais, observamos a importância dada ao automóvel evidenciada no desenvolvimento urbano, trazendo diversos impactos ambientais e sociais, incluindo a poluição do ar, ruídos excessivos e a perda de espaços públicos devido à construção de vias e à substituição dessas áreas por grandes estacionamentos. Além das perdas em termos de espaços físicos da cidade, há ainda a questão mais relevante da problemática: a emissão de gases poluentes oriundos dos meios de transporte urbanos (NÆSS, ANDRADE, 2013). Entendendo a redução do consumo de combustíveis fósseis como uma questão chave nos esforços para promover um desenvolvimento sustentável, uma maior valorização do transporte ativo se torna uma alternativa conveniente e oportuna.

Dentre os vários problemas urbanos observados em todo o mundo, a questão habitacional se coloca num alto nível de importância entre os debates sobre a cidade, apresentando manifestações multidisciplinares em sua problemática, de dimensão não só política e social, mas também econômica e ideológica.

O Brasil apresenta uma política habitacional imensamente investigada e debatida, apresentando questionamentos provenientes de diferentes disciplinas de variados campos do conhecimento científico. A ação governamental no campo da habitação foi criticada de diversas maneiras através de publicações de livros e artigos, e também foi tema principal de diversas dissertações de mestrado e teses de doutorado. Tal fato é explicado não só pela importância da habitação por si só, mas também pela temática possuir ampla expressão econômica, política e social.

A presença de um quadro de déficit habitacional permanente é exposta em diversos estudos acerca da temática da moradia. Tal fator é considerado elemento norteador na formulação de políticas públicas habitacionais. Primeiramente, ao se refletir sobre o tema, entende-se que resolver o problema habitacional é oferecer a toda a população, ao menos condições de moradia que sejam consideradas mínimas no contexto histórico em que se insere, tendo suas particularidades econômicas, culturais e tecnológicas respeitadas (VILLAÇA, 1986).



Lefebvre (2001) defende o “direito à cidade”, que consiste no direito às condições de moradia e à vida urbana, transporte e uso dos equipamentos públicos. Vemos no quadro atual a desigualdade da reprodução do espaço urbano, este debate está contido nas relações estabelecidas no direito à cidade. Quando esse direito não é assegurado, acontece o que o autor chama de “destruição da urbanidade”. Essa destruição é evidenciada na limitação do acesso e uso dos espaços de encontro e de convívio, mecanismos que restringem determinados atores sociais de participar da vida urbana em sua plenitude, representando danos no exercício da cidadania. “O Direito à cidade se manifesta como forma superior dos direitos: direito à liberdade, à individualização na socialização, ao habitat e ao habitar” (LEFEBVRE, 2001, p. 134).

Embora diversas iniciativas públicas tenham voltado o seu olhar à provisão habitacional, ainda hoje são insuficientes e de certa forma inadequadas. De uma maneira geral, as camadas de renda mais baixa vêm sendo alvo das políticas geralmente segregacionistas e excludentes ao longo do século XX e ainda no século XXI, por meio de sua transferência para as áreas mais periféricas das cidades, o que resulta no seu isolamento e dificuldade de oportunidades (NUNES, 2013).

Uma resultante dessas políticas públicas habitacionais são os conjuntos habitacionais de interesse social, que apresentam dois tipos de tipologias: unidades unifamiliares, geminadas em linha ou isoladas no lote, ou edifícios multifamiliares laminares (NEGRELOS, 2013).

Observamos na figura abaixo o conjunto habitacional Santa Rosa, localizado na cidade de Campos dos Goytacazes, Norte Fluminense do Estado do Rio de Janeiro, objeto de estudo do presente artigo. Nota-se que a arborização é quase inexistente dentro do conjunto e as calçadas se encontram não pavimentadas. Fato esse, que leva ao questionamento acerca da locomoção dos residentes. Sendo o programa direcionado às pessoas de baixa renda, atende a um grupo da sociedade que predominantemente depende do transporte público ou de meios alternativos de locomoção, como a bicicleta e o caminhar por exemplo. Mesmo se a rede de transporte público atender o loteamento, o trajeto para acesso a esta rede geralmente é feito a pé pelos usuários. Assim, o presente artigo tem como objetivo analisar os deslocamentos intra-conjunto, com foco no caminhar.



# I Simpósio Brasileiro Online

## Gestão Urbana

26 a 28 de abril de 2017

ISBN 978-85-68242-46-9

Trabalho Inscrito na Categoria de Artigo Completo

Figura 1: Conjunto habitacional Santa Rosa, na cidade de Campos dos Goytacazes/RJ.



Fonte: João Meyer, 2015.

A partir do conceito de caminhabilidade elaborado pelo autor Jeff Speck (2012), objetiva-se analisar o conjunto habitacional de tipologia unifamiliar em casas térreas. Fundado no questionamento acerca da locomoção dos residentes, tenciona-se responder à seguinte questão: o desenho da rua é adequado e, não só propicia, mas também incentiva o caminhar? Apoiado em metodologia desenvolvida pelo Instituto de Políticas de Transportes e Desenvolvimento (ITDP), foi realizada uma análise das condições de caminhabilidade no conjunto.



### CONCEITUAÇÃO E MÉTODOS

O ato de caminhar é a maneira de deslocamento mais saudável, natural, econômica e limpa para curtos trajetos, além de ser uma parte fundamental em grande parte das viagens realizadas por transporte coletivo. Assim sendo, caminhar é um componente necessário ao transporte sustentável. Se as ruas e vias estiverem ocupadas por pessoas e os serviços e recursos buscados estiverem devidamente localizados, caminhar pode ser o modo mais produtivo e gratificante de se deslocar pela cidade. O incentivo ao deslocamento não motorizado e a formas de locomoção que fazem uso unicamente de meios físicos do indivíduo vem de encontro à noção de mobilidade sustentável.

Por exigir certo esforço físico, o caminhar é sensível às condições ambientais. No espaço urbano, nem sempre nos deparamos com uma estrutura de ruas amigável para o pedestre. O conjunto de ruas, quarteirões e edifícios que formam o tecido urbano nem sempre atendem às condições necessárias ao caminhar. A partir disso, o autor Jeff Speck (2012) pontua que há três condições principais para que um trajeto a pé seja atraente: seguro, confortável e interessante. Ele atenta para o fato que uma cidade caminhável não é somente uma noção gentil e idealística, mas deve ser encarada como algo simples, uma solução prática para problemas que encaramos rotineiramente.

Ao estudar a estrutura social das cidades, Jane Jacobs (2001) conclui que a rua é um elemento essencial para seu bom funcionamento, pois permite a formação da comunidade, que por sua vez, é o meio mais eficaz de garantir a segurança. Além disso, a autora pontua que a rua potencializa encontros e ajuda a criar um sentimento de pertença e identidade com a cidade. Ela afirma que "as ruas e suas calçadas, principais locais públicos de uma cidade, são seus órgãos mais vitais" (JACOBS, 2001, p. 29). Reforçando, então, a importância que deve ser dada aos pedestres e ao ato de caminhar e se locomover na cidade.

As cidades devem propiciar boas condições para que as pessoas caminhem. Para Gehl, a vida acontece a pé. Pois, independente do propósito, uma caminhada pelo espaço urbano propicia as trocas e atividades sociais, que são parte integrante das atividades do pedestre durante o percurso. O autor afirma que,

“Basicamente, o andar é um movimento linear que leva o caminhante de um local ao outro, mas é, também, muito mais que isso. Pedestres podem parar sem esforço e mudar de direção, manobrar, acelerar ou reduzir a velocidade ou fazer outro tipo de atividade, como ficar de pé, sentar, correr, dançar, escalar ou deitar-se” (GEHL, 2015, p. 119, 120).

Assim, o caminhar confere liberdade de ação ao pedestre. Netto (2014) defende que o tipo arquitetônico exerce influência no que ocorre em seu entorno no que diz respeito à vida social e microeconômica que emerge e anima bairros, áreas e centros urbanos. Para o autor, a implantação de uma forma arquitetônica contínua, que pode ser considerada correspondente



às implantações de conjuntos de tipologias unifamiliares, responderia de forma mais adequada a essa vida social e microeconômica em escala local, onde a relação mais direta com os espaços públicos permite uma relação mais intensa entre atividades e pedestres. Porém, ao tratar o assunto na realidade de conjuntos habitacionais a situação pode ser diferente. Além disso, há diversos outros fatores que também podem contribuir ou inibir o fluxo de pedestres. Speck (2012) argumenta que vias largas com várias faixas são convidativas a altas velocidades, por isso elas precisariam ser mais estreitas a fim de fornecer uma maior proteção ao pedestre. A presença de árvores também é defendida, o autor contrapõe que embora as agências de transporte público digam que a visibilidade sofre interferência, o estudo mostra que elas são benéficas para a redução do número de acidentes. Além disso, a existência de árvores contribui para o melhoramento do microclima local.

A distância a ser percorrida nos trajetos a pé está diretamente relacionada com o ambiente construído. Edificações com fachadas ativas e de arquitetura diversificada contribuem para o caminhar (SPECK, 2012). Na prática, atender por completo esses fatores é algo complexo por depender de vontade política e envolver uma multiplicidade de profissionais. Porém, o autor pontua que é necessário que se identifique quais aspectos carecem de maiores retoques num contexto local e atuar de forma pontual. Ao responder às necessidades de cada município ou bairro, agrega-se o fator caminhabilidade ao seu espaço urbano, que se tornam mais atraentes aos olhos dos pedestres.

A partir do conceito de caminhabilidade e os fatores que propiciam ou inibem o caminhar, o presente estudo intenciona analisar as condições do caminhar em um recorte específico: é feito aqui o diagnóstico de um conjunto habitacional do programa Minha Casa, Minha Vida (MCMV), direcionado a famílias de 0 a 3 salários mínimos, no município de Campos dos Goytacazes, estado do Rio de Janeiro.

Apoiado na metodologia desenvolvida e apresentada pelo ITDP, e também com base nos conceitos de caminhabilidade desenvolvidos pelos autores em que o estudo é baseado, foi feita uma análise das qualidades de caminhabilidade no conjunto Santa Rosa.

## O CONJUNTO HABITACIONAL – RESULTADOS E DISCUSSÕES

Dentre os diversos programas habitacionais federais, estaduais, ou municipais, destaca-se o mais discutido e mais reproduzido em âmbito nacional, o programa Minha Casa, Minha Vida (MCMV). Assim, é regulamentado que os empreendimentos na forma de condomínio devem ser segmentados em número máximo de 300 unidades habitacionais por condomínio<sup>1</sup>. Porém na prática, geralmente esses condomínios são alocados vizinhos a outros formando uma grande área morfologicamente unificada, o que não difere do caso aqui apontado, que consta de dois conjuntos implantados consecutivamente sem divisão entre eles.

<sup>1</sup> Conforme regulamentação pela Caixa Econômica Federal, disponível em <<http://www.caixa.gov.br/poder-publico/programas-uniao/habitacao/minha-casa-minha-vida/Paginas/default.aspx>> Acesso em 08/07/2016.



As residências do conjunto habitacional Santa Rosa foram entregues em maio de 2016, com 600 unidades de casas geminadas. O conjunto se enquadra na categoria Faixa 12 do MCMV, onde o subsídio dado pelo programa pode chegar até 90% do valor e, nesse caso específico, a prefeitura assumiu o restante do valor, referente às prestações para a compra das residências (PMCG, 2016).

Na figura 2 abaixo é mostrada a inserção do conjunto na malha urbana. Observa-se que o loteamento foi implantado em área adjacente ao tecido urbano e parte de seu perímetro é voltado para áreas vazias ou para uma lagoa.

**Figura 2: Inserção do conjunto habitacional Santa Rosa.**



Fonte: Google Earth, 2016, grifo nosso.

### 3.1. Área Caminhável

Para Gehl (2015), o tamanho dos quarteirões e a distância para o deslocamento são determinantes para se atingir bons níveis de caminhabilidade. Quando as quadras variam de 100m a 190m, são compatíveis com o tempo de caminhada de cinco a dez minutos, e com as distâncias de acesso ao transporte de às atividades de 500m. O autor confirma a distância de 500m como uma meta aproximada de uma caminhada aceitável.

<sup>2</sup> Direcionado a famílias com renda mensal bruta de 0-3 salários mínimos.





"A maior parte das pessoas está disposta a percorrer cerca de 500 metros. A distância aceitável, porém, também depende da qualidade do percurso. Se o piso for de boa qualidade e se o trajeto for interessante, aceita-se uma caminhada mais longa. Por outro lado, a vontade de caminhar cai drasticamente se o trecho for desinteressante e, assim, parecer cansativo. Nesse caso, uma caminhada de 200 a 300 metros parecerá muito longa, mesmo que leve menos de cinco minutos (GEHL, 2015, p. 121)."

A partir da adoção do padrão de 500m de caminhada, foi elaborado um estudo com base em metodologia utilizada pelo ITDP, acerca da área caminhável. Foi delimitado um ponto médio no loteamento a partir da onde foi desenhada uma circunferência com 500m de raio, que corresponde à Área Caminhável Teórica. O termo "teórica" é utilizado por demonstrar a área onde é possível caminhar na teoria, pois como o deslocamento a pé em linha reta é impraticável, o pedestre é obrigado a seguir o desenho das vias. Gerando assim a Área Caminhável Real, que consiste na área realmente alcançável respeitando o desenho das vias, num trajeto de 500m de caminhada, pelo pedestre que se desloca a partir do ponto demarcado.

No caso específico do conjunto analisado, foram mapeadas as atividades básicas existentes no entorno e o acesso à rede de transportes. O mapa demarca onde estão localizadas escolas públicas, creche, posto de saúde, praça e quadra poliesportiva que atendem ao bairro. Também é mapeado o ponto de ônibus mais próximo ao loteamento e o trajeto feito pela linha que atende o bairro.



Figura 3: Área caminhável do Conjunto Habitacional Santa Rosa.



Fonte: Desenvolvido pela autora, Julho/2016.

A partir do mapeamento, observamos que na área caminhável demarcada, tanto a teórica quanto a real, não está localizada nenhuma atividade ou serviço, nem mesmo o acesso à rede de transporte coletivo. Ou seja, o trajeto a ser vencido a pé é mais longo do que o estabelecido como “caminhada aceitável” por Gehl (2015).

Ao precisar se deslocar em maior distância para alcançar determinadas atividades ou serviços, o caminhar pode ser desencorajado e levar ao usuário a buscar outro meio de locomoção. Porém, não é só o tempo de caminhada que influencia na preferência pelo caminhar, há outros fatores que também interferem nessa escolha.



### 3.2. Qualidade das Calçadas

Outro fator que também afeta o ato de caminhar é a qualidade do percurso. Como dito anteriormente, a segurança, o conforto e o quão interessante é o trajeto, são condições que também propiciam o caminhar. O desenho da rua e de suas calçadas tem muito a dizer sobre esses aspectos. Jan Gehl defende que,

"Uma condição importante para uma caminhada agradável e confortável é um espaço relativamente livre e desimpedido, sem necessidade de se desviar ou ser empurrado pelos outros. Crianças, idosos ou pessoas com deficiências têm necessidades especiais para que possam andar sem impedimentos. Pessoas com carrinhos de bebês, carrinhos de compras e andadores também precisam de mais espaço (GEHL, 2015, p. 121)."

Dessa forma, a qualidade das calçadas é de grande importância para o fator caminhabilidade, pois as atividades ali desenvolvidas são as que sua estrutura física pode comportar.

No caso aqui analisado, conforme é mostrado na figura 4, podemos observar que as calçadas possuem somente uma faixa de pavimentação em concreto, com 1m de largura, separada da via por uma faixa de vegetação rasteira de 80cm de largura. Há também uma faixa pavimentada de 1m de largura que liga o caminho de pedestres à entrada das residências. Essas medidas não se encontram no padrão idealizado pelo ITDP<sup>3</sup>, onde é previsto 1,2m de calçada livre para deslocamentos e, em áreas mais movimentadas, pelo menos 2m para garantir que as calçadas sejam acessíveis a todos.

Também é possível observar a ausência de arborização e a monotonia das fachadas, proveniente de uma tipologia arquitetônica disposta repetidamente. Quanto a equipamentos urbanos, há somente postes dispostos de 30m em 30m ao longo das residências.

---

<sup>3</sup> A dimensão de 1,2m de faixa livre para circulação de pedestres nas calçadas é proveniente da normatização técnica da ABNT NBR 9050.



Figura 4: Casas e calçadas do Conjunto Habitacional Santa Rosa.



Fonte: PMCG, 2016.

Não observamos aqui calçadas dedicadas a pedestres ou indicação de limite de velocidade de trânsito. Porém, se tratando de vias locais na hierarquização viária, pode-se concluir que são vias de baixo tráfego. Outro ponto interessante a ser mencionado é a ausência de faixas cicloviárias, que seria uma alternativa ao caminhar no caso apresentado.

A ausência de sombras e abrigos também é notada na imagem, o que pode vir a ser um fator negativo considerando o clima da região que conta com temperaturas mais quentes.

No caso específico do conjunto habitacional Santa Rosa, observamos que não houve preocupação com a qualidade das calçadas e sua caminhabilidade. Mas isso não implica que melhorias posteriores não possam ser feitas. Ao contrário, Speck (2012) nos diz que ao identificar um problema pontual e suas particularidades, há chances de se agregar o fator caminhabilidade através de intervenções no local estudado.

### CONSIDERAÇÕES FINAIS

A necessidade de centrar o desenho urbano nas pessoas ganha ainda maior evidência com a contribuição do presente estudo. São as pessoas que caminham, acessam serviços, bens, cultura e oportunidades. Deslocam-se por toda a cidade e conseqüentemente, utilizam o transporte público. No que diz respeito a pessoas residentes em conjuntos habitacionais, a atenção ao usuário deve ser redobrada, pois a inserção desses conjuntos é geralmente realizada em áreas periféricas, conseqüentemente mais distantes da centralidade de serviços e cujo acesso é dificultado para as classes de renda mais baixa, que em sua maioria são dependentes do transporte público (NUNES, 2013).

Casos semelhantes ao MCMV Santa Rosa podem estar sendo repetidos por todo território brasileiro. Observamos que nesse conjunto habitacional específico, o uso do transporte ativo não é incentivado, e, chega a ser inibido pela falta de qualidade e estrutura local, e também pelo desenho das ruas e calçadas.



# I Simpósio Brasileiro Online

## Gestão Urbana

26 a 28 de abril de 2017

ISBN 978-85-68242-46-9

Trabalho Inscrito na Categoria de Artigo Completo

Uma das melhorias mais significativas no caso apresentado seria a criação de calçadas sombreadas, entendidas pelo ITDP (2013) como “caminhos desimpedidos de pedestres que gozam de sombra adequada durante as estações mais quentes”. A sombra poderia ser fornecida pela presença de árvores, por exemplo, o que implicaria numa melhora considerável no caminhar intra-conjunto. Locais assim, com predominância de pedestres e usuários de transporte coletivo apresentam oportunidades para o uso do transporte ativo, que deve ser incentivado pelo poder público.

A distância percorrida para alcançar atividades cotidianas influencia diretamente na escolha de meio de transporte a ser utilizado. Porém, em casos como o apresentado neste estudo, a ausência de escolhas leva a uma desvalorização do transporte ativo como atividade de qualidade por diversos fatores, como a falta de conforto ambiental, longos percursos, inadequação das calçadas, falta de segurança, dentre outros.

Ao diagnosticar a falta de incentivo ao caminhar, a intenção é de que melhorias sejam realizadas e o fator caminhabilidade possa ser agregado. Caminhar é um meio de locomoção simples, livre de custos, saudável e sustentável. “Por favor, caminhe todo dia, durante o ano inteiro (GEHL, 2015, p. 133).”

### REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

GEHL, Jan. **Cidades Para Pessoas**. Trad. Anita Di Marco. 3ª Edição. São Paulo, Perspectiva. 2015. 262 p.

ITDP, Instituto de Políticas de Transportes e Desenvolvimento. **Padrão de Qualidade TOD**. Versão 2.0. Rio de Janeiro, 2013.

JACOBS, Jane. **Morte E Vida De Grandes Cidades**. São Paulo, WMF Martins Fontes, 2001.

LEFEBVRE, Henri. **O direito à cidade**. São Paulo: Centauro, 2001.

NAESS, Petter; ANDRADE, Victor. **Housing, mobility and urban sustainability: examples and best practices from contemporary cities**. NA, v. 22, n. 1/2, 2013.

NETTO, Vinícius M. **Cidade & Sociedade: As tramas da prática e seus espaços**. 1ª Edição. Porto Alegre, RS: Editora Sulina, 2014. 431 p.

NEGRELLOS, Eulalia P. **Resiliência de tipologias habitacionais e urbanas do alojamento popular no Brasil**. Anais: Encontros Nacionais da ANPUR. v. 15. Recife/PE, 2013. Disponível em <<http://unuhospedagem.com.br/revista/rbeur/index.php/anais/article/view/4607/4476>>. Acesso em 10/07/2016.

NUNES, Vyrna Jacomo de Abreu. **O acesso à cidade: Equipamentos urbanos e habitação social no Rio de Janeiro**. 2013. 163 fls. Dissertação (Mestrado em Urbanismo) – PROURB – Programa de Pós-Graduação em Urbanismo. Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro.

PMCG, Prefeitura Municipal de Campos dos Goytacazes. **Prefeitura paga parcelamento do Minha Casa Minha Vida e beneficia mais de 600 famílias no Santa Rosa**. Campos dos Goytacazes/RJ, 2016. <[http://www.campos.rj.gov.br/exibirNoticia.php?id\\_noticia=35735](http://www.campos.rj.gov.br/exibirNoticia.php?id_noticia=35735)> Acesso em 20/07/2016.



# I Simpósio Brasileiro Online

## Gestão Urbana

26 a 28 de abril de 2017

ISBN 978-85-68242-46-9

Trabalho Inscrito na Categoria de Artigo Completo

---

SPECK, Jeff. **Walkable City: How Downtown Can Save America, One Step at a Time**. 1<sup>st</sup> Edition. New York: Farrar, Straus and Giroux, 2012. 306p.

VILLAÇA, Flávio. **O que todo cidadão precisa saber sobre habitação**. São Paulo, Global Editora, 1986.