

# APRESENTAÇÃO

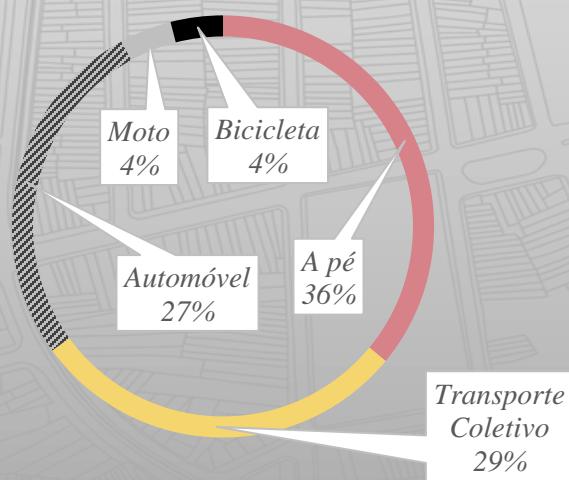
São variadas as fases e possibilidades de mobilidade humana. Algo entre 3,5 e 5,5Km/h, Somos naturalmente caminhantes. Nossos sentidos funcionam melhor nessa velocidade, de forma que se obtêm maiores detalhes sobre os objetos e formas, seres que transitam e movimentos percebidos. O indivíduo caminhante no meio urbano, portanto, tem melhor percepção dos objetos arquitetônicos e seus usos, sobre as pessoas que transitam e as atividades que acontecem nas ruas a partir da locomoção a pé.

Nas cidades brasileiras caminhar ainda é a forma mais frequente de realizar percursos urbanos diários. Apesar disso, a maior parte dos investimentos na área voltam-se para o transporte individual motorizado.

GEHL, J. *Cidade para Pessoas*. 3. Ed. São Paulo: Perspectiva, 2015.

ANTP – Associação Nacional de Transportes Públicos  
Relatório do Sistema de Informação da Mobilidade Urbana 2014, São Paulo.

*Uso dos modos de transporte em cidades médias (até 1 milhão de habitantes)*



No bairro do Centro de Maceió, há uma área predominantemente comercial servida de uma infraestrutura viária que conta com 1500 metros lineares de vias consolidadas para uso exclusivo de pedestres numa área em torno de 92.000m<sup>2</sup>, conhecida e tratada neste trabalho por Calçada do comércio. Com grande vitalidade diurna, que a torna um forte eixo para propagar e impulsionar uma mobilidade ativa e sustentável, entende-se que o Calçada do comércio como uma área estratégica para investigação da caminhabilidade.



**LEGENDA**

- VIAS EM ESTUDO
- VIAS DE PEDESTRES

Fonte: SEMPLA, 2007, adaptado pelo autor, 2020



BRASIL - ALAGOAS



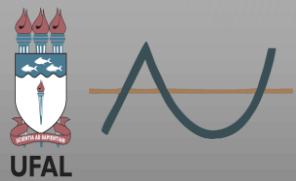
ALAGOAS - MACEIÓ



MACEIÓ - CENTRO



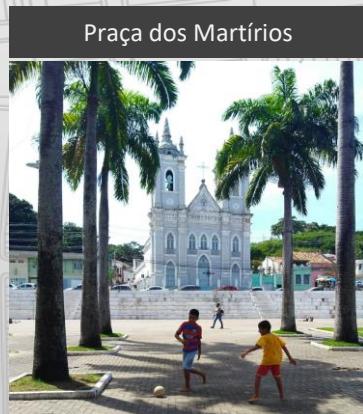
CENTRO - CALÇADÃO DO COMÉRCIO



# CARACTERIZAÇÃO

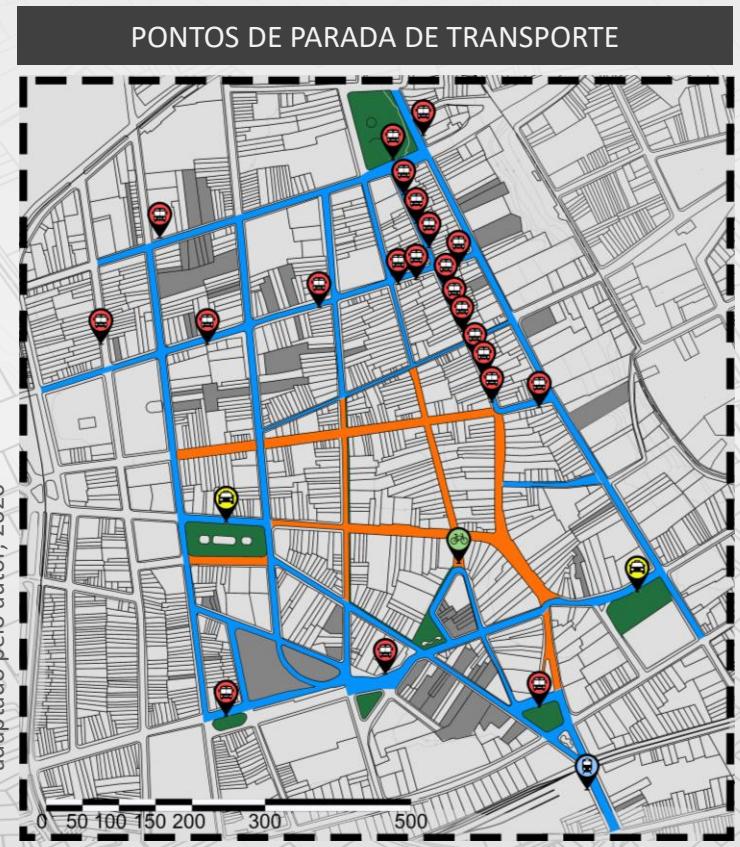
Aspectos do desenho urbano como quadras curtas; a relação da largura da via com a altura das edificações resultando num perfil de rua compatível com os sentidos humanos; a densidade construída e a proximidade das fachadas com a rua; as dimensões dos lotes que permitem grande variabilidade do uso do solo; e ainda a distribuição de praças e espaços livres públicos em toda área contribuem para um espaço urbano caminhável. Além disso, a convergência dos transportes coletivos da cidade para o calçadão do comércio e para seu entorno imediato fazem desta área a mais acessível aos cidadãos da cidade.

No entanto, também pode ser observada uma série de problemas e carências relacionados a infraestruturas das ruas e desenhos viários que priorizam o transporte motorizado. De forma que há características conflitantes que reduzem as qualidades caminháveis do lugar.



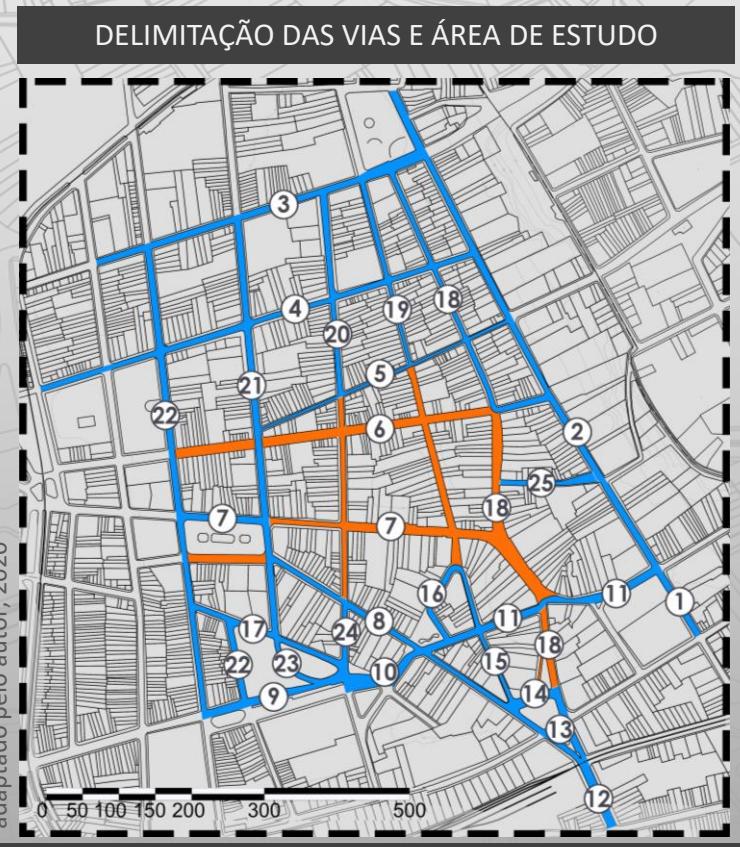
## VIAS IDENTIFICADAS

- |                                 |                         |                                   |                            |                            |
|---------------------------------|-------------------------|-----------------------------------|----------------------------|----------------------------|
| 1 RUA DO IMPERADOR              | 7 RUA DO LIVRAMENTO     | 13 RUA DR. PEDRO MONTEIRO         | 19 RUA BOA VISTA           | 25 RUA PROF DOMINGOS MOEDA |
| 2 RUA DO SOL                    | 8 RUA BARÃO DE PENEDO   | 14 PRAÇA PALMARES                 | 20 RUA JOAQUIM TÁVORA      |                            |
| 3 RUA MELO MORAIS               | 9 RUA SANTOS PACHECO    | 15 RUA DR. LUÍS PONTES DE MIRANDA | 21 RUA CINCINATO PINTO     |                            |
| 4 RUA AUGUSTA (RUA DAS ÁRVORES) | 10 RUA ZADIR ÍNDIO      | 16 RUA JOÃO SEVERIANO             | 22 RUA BARÃO DE ALAGOAS    |                            |
| 5 BECO SÃO JOSÉ                 | 11 RUA OLIVEIRA E SILVA | 17 RUA VOLUNTÁRIO DA PÁTRIA       | 23 RUA SENADOR LUIZ TORRES |                            |
| 6 AV. MOREIRA LIMA              | 12 RUA BARÃO DE ANADIA  | 18 RUA DO COMÉRCIO                | 24 RUA AGERSON DANTAS      |                            |



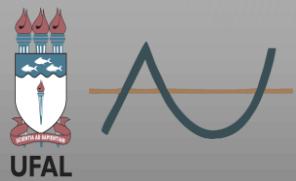
**LEGENDA**

- PARACICLO
- PONTO DE ÔNIBUS
- ESTAÇÃO VLT
- PONTOS DE TAXI
- PRAÇAS PÚBLICAS
- ESTACIONAMENTOS



**LEGENDA**

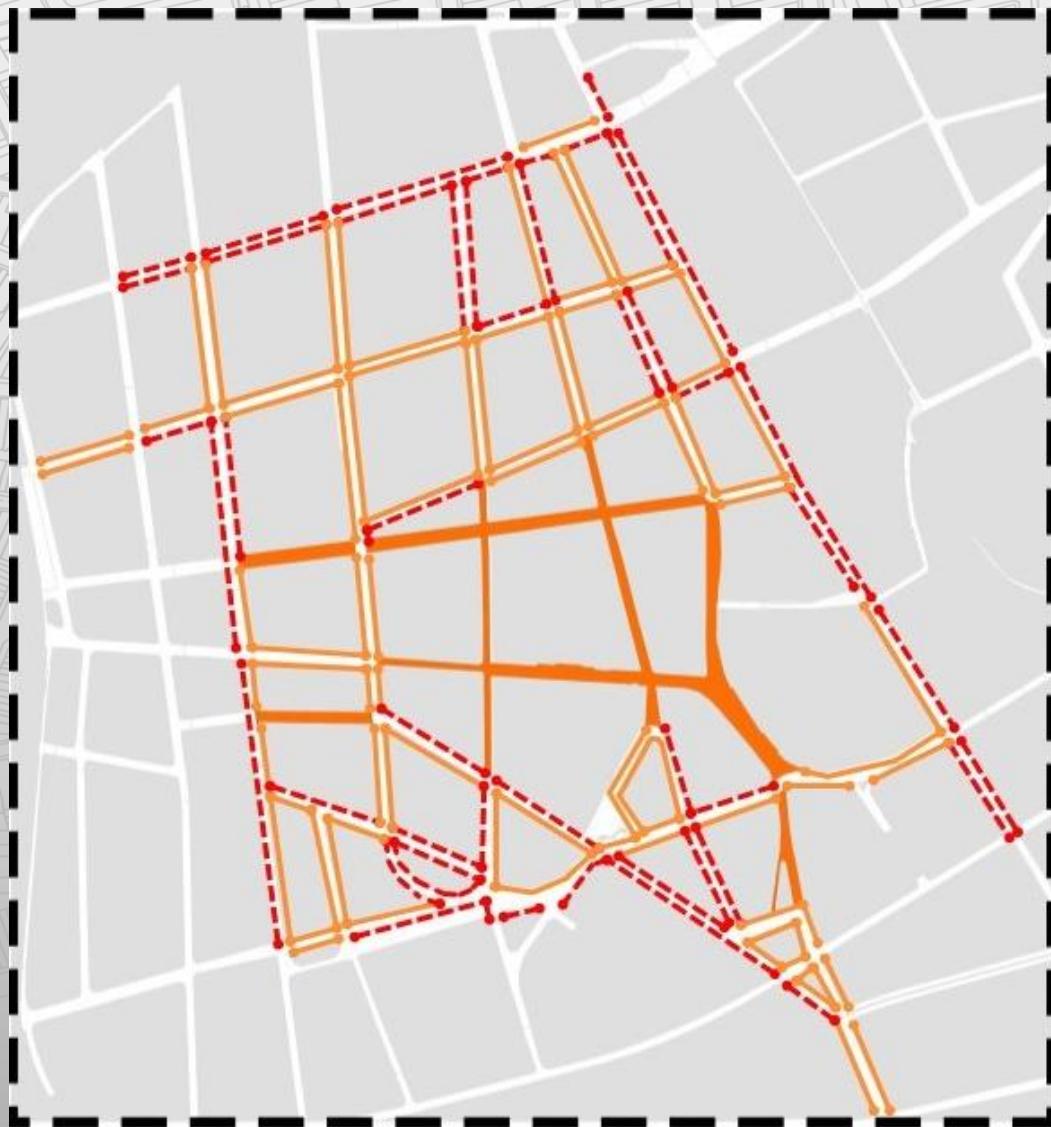
- VIAS EM ESTUDO
- VIAS DE PEDESTRES



# AVALIAÇÃO

É possível notar que a pontuação baixa em todas as categorias e indicadores apresenta-se recorrente em determinados segmentos de calçada, de forma que se pode estabelecer uma relação de retroalimentação negativa entre os indicadores e categorias, e ainda com determinados usos do solo observados, como instituições que ocupam grande parte de faces de quadra, além da recorrência de estacionamentos privados numa mesma via relacionados à edifícios institucionais.

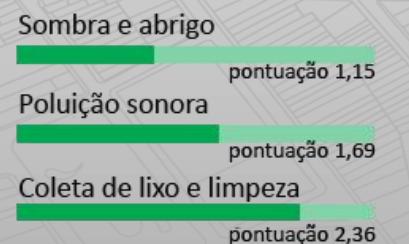
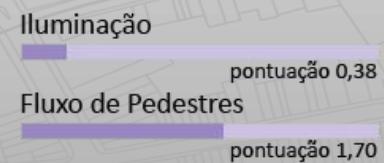
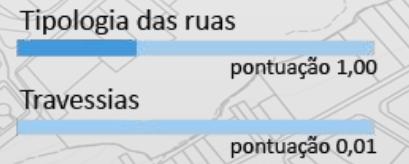
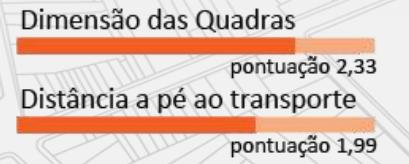
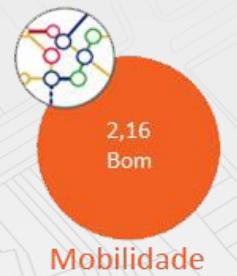
## MAPA DO ÍNDICE DE CAMINHABILIDADE – PONTUAÇÃO GERAL



### LEGENDA

- VIAS DE PEDESTRES
- Pontuação 3 – ótimo
- Pontuação 2 – bom
- Pontuação 1 – suficiente
- - - ● Pontuação 0 - Insuficiente

Fonte: SEMPLA, 2007, adaptado pelo autor, 2020



Fonte: ITDP – Instituto de Políticas e Transporte & Desenvolvimento, Índice de Caminhabilidade – Ferramenta. Rio de Janeiro. (adaptado pelo autor, 2020.)

O Plano de caminhabilidade para a área de estudo teve seu conjunto de soluções divididos em três eixos diferentes de atuação que devem ocorrer em paralelo, visando melhor coordenação das ações. O primeiro eixo trata das **estratégias operacionais e de gerenciamentos**, e vai atuar na mudança e criação de políticas públicas, estímulos e parcerias público-privadas, e regramento do tráfego a fim obter uma melhor coordenação entre as dinâmicas da mobilidade na área, como a regulamentação dos estacionamentos e paradas no meio fio, programas de parcerias entre as esferas pública e privada para a incentivar o uso de transportes mais sustentáveis pelos funcionários de grandes instituições públicas presentes na área.

O segundo eixo refere-se à infraestrutura viária, e planeja ações que visam **solucionar problemas de infraestrutura** generalizados na área e que necessitam de intervenções mais abrangentes, interferindo na estrutura física de todas as ruas analisadas. É o caso dos problemas relacionados à segurança viária, iluminação, e acessibilidade dos passeios públicos.

O terceiro eixo trata das **estratégias de Desenho Urbano**, e traz intervenções pontuais que serão dispostas ao longo da área, a partir das análises individualizadas das vias, a fim de trazer melhorias nas travessias, dimensão das quadras, transporte e ordenamento do tráfego de veículos, sombra e abrigos.

O plano se utiliza de uma ferramenta de mapeamento que além de fornecer dados para esta área da cidade, pode ser integrado a um mapa de caminhabilidade de toda a cidade.



*Cruzamento Rua do Sol com Ladeira Eustáquio Gomes de Melo*



*Cruzamento Rua do Sol com Rua Prof. Domingos Moeda*



*Rua Boa vista*



*Cruzamento Rua Boa vista com Beco São José*



*Cruzamento Rua do Sol com Rua Melo Moraes*



*Cruzamento Rua do Sol com Rua Prof. Domingos Moeda*