



SR. PEDESTRE



Protagonista, não coadjuvante.

Aplicação do Conceito de Desenho Universal – Universal design

Cidade é o nome
que damos a um lugar
onde todos tem os mesmos
direitos de circular.

Esta proposta visa a Elaboração de Projeto Universal de Circulação com o intuito de eliminar definitivamente as barreiras de circulação por pedestres em condições plenas e numa situação temporária, identificados simplesmente como **Pessoa com Mobilidade Funcional Reduzida - PMFR**.

Pessoas com Mobilidade Funcional Reduzida acontecem a todo momento, vejamos: um idoso, uma criança, uma mãe grávida, uma pessoa com sacola ou mala, pessoas carregando saquinhos de supermercado, com muletas, com carrinho de feira, com carrinho de bebê, de muleta, de cadeira de roda, em recuperação de convalescência, pessoa empurrando uma bicicleta, levando um cão para passear, de patins, com sono, estafada, estressada, etc. Portanto todos nós no mesmo grupo e em determinados momentos de nossas vidas vivenciando num estado de PMFR.

A universalização da Circulação é um direito resguardado dentro do princípio de ir e vir. A Eliminação das barreiras Arquitetônicas é um ato de cidadania e de dignidade para uma população de uma cidade.



INTRODUÇÃO

Ao analisar os movimentos dos pedestres, devemos ter como premissa inicial as características dos seus movimentos. Para cada pessoa a imprevisibilidade é praticamente uma regra, aliada à liberdade de movimentar-se em todas as direções e sentidos.

Entretanto, lembramos que, pedestres agrupados, apresentam comportamentos e reações semelhantes, respondendo a estímulos com variações em sua velocidade, mudanças de caminhos e maior ou menor atenção.

Baseados nas variações dos deslocamentos dos pedestres, alguns componentes podem ser identificados e aplicados como base para elaboração de critérios para projeto.

PEDESTRE

O Meio Urbano

Os deslocamentos no meio urbano levam o pedestre a submeter-se à ação de uma série de estímulos emitidos simultaneamente, os quais exercem enorme influência sobre seu comportamento e sua segurança.

Por meio de uma pesquisa pioneira em algumas cidades americanas, Kevin Lynch constatou que nem sempre o pedestre consegue ter uma idéia exata dos seus caminhos, tendo dificuldades para representá-los e interrelacioná-los, o que resulta no comprometimento de sua segurança durante seus deslocamentos.

1. Percepção e seleção de estímulos:

Sendo inúmeros os estímulos recebidos simultaneamente no meio urbano, ao iniciarmos um itinerário, podemos afirmar que a percepção do conjunto precede a percepção do elemento isolado. Dessa forma, dispositivos específicos para pedestres como: faixa de travessia, ou foco de pedestre podem se perder entre os outros estímulos:

- estímulos visuais : vegetação, relevo, praças etc;
- estímulos sonoros: buzinas, alto-falantes etc;
- estímulos cinéticos: velocidade dos diversos veículos;
- estímulos psicológicos: apelos internos, específicos de cada pessoa.





2. Percepção da estrutura urbana

A contínua transformação na paisagem das grandes cidades, como abertura de Novas Vias, Sistemas de Transportes demolições e construções de edifícios, mudança de mão de direção do sistema viário, obras, substituição de painéis de propaganda e outros, exigem um esforço constante dos usuários para a percepção da estrutura urbana.

A escolha, pelo pedestre, do caminho a seguir, está intimamente associada à percepção que ele tem da área em que circula e da facilidade ou dificuldade que encontra para se orientar.

3. Percepção e condicionantes socioculturais

A imagem tradicional das grande metrópolis está ligada a progresso, modernidade, velocidade e agitação de massas de pessoas permanentemente com pressa.

A pressa é o pano de fundo ao qual se sobrepõe uma série de estímulos e informações a serem selecionados pelos pedestres.

A pressa, além de dificultar a percepção dos dispositivos dirigidos à segurança do pedestre, pode induzi-lo ao seu desrespeito sistemático, mesmo quando consegue apreender a informação implícita de perigo potencial.

4. Os grandes centros urbanos

Nos grandes centros urbanos, todos os estímulos elencados anteriormente se somam, sempre em grau extremo, o que provoca a indiferença quase completa em relação à sinalização específica do pedestre.

Nessas metrópoles, observa-se como fatores comuns :

- Traçado urbano pouco claro e desorientado;
- Escala exagerada, tanto da cidade quanto dos edifícios;
- Falta de referências na paisagem (monotonia);
- Constante mudança da paisagem construída;
- Excesso de poluição sonora e visual;
- Contínuo ajustamento de diferentes velocidades;
- População heterogênea e em grande parte flutuante, incluindo desde analfabetos a turistas estrangeiros.



Perceber a simultaneidade desses fatores é necessário, mas não é suficiente para a compreensão das verdadeiras causas do problema, pois esses “excessos” parecem não ser mais que consequências de um processo ao mesmo tempo econômico e cultural, que pode ser sintetizado no slogan “tempo é dinheiro” .

Sob esse lema, estabeleceu-se uma confusão entre os conceitos de desenvolvimento e crescimento, ou entre progresso e modernidade, velocidade e agitação, tornando-se a permanente pressa das pessoas e o rebaixamento do seu nível de qualidade de vida o preço “natural” a ser pago por morar numa metrópole e inerente a ela.

Fatores de Influência nos Deslocamentos

Observações sistemáticas permitem perceber alguns fatores que influenciam nos deslocamentos dos pedestres:

1. Velocidade - condicionada também por algumas variáveis, depende sempre de:

- a) estrutura física de cada pessoa
- b) meio ambiente
- c) percepção e sensação

a) Estrutura física de cada pessoa:

Correlaciona-se a:

- sexo
- faixa etária
- altura

Obtêm-se, assim, os seguintes dados referenciais para estudos aplicativos:

b) O meio ambiente

As características físicas do meio (topografia, tipo de pavimento, obstáculos, inclinação), das características ambientais (iluminação, arborização, poluição, equipamento urbano e tipo de atividade desenvolvida na área seja comercial, de lazer ou de serviços, implicam na variação da velocidade média de um indivíduo. Aliando esses fatores à concentração ou não de pedestres, obtiveram-se, através de estudos, alguns parâmetros comparativos:

c) Percepção e sensação

A partir da média da velocidade dada pelas limitações físicas, característica de cada pedestre e das influências do meio, podem-se estabelecer níveis de percepção.



A maioria das sensações não ocorre em nível consciente, mas são percebidas pelo comportamento.

Exemplo:

Uma pessoa que vem caminhando por uma via de pedestre e chega a uma avenida movimentada tenderá a aguardar com mais paciência o sinal verde, enquanto alguém que faz o percurso contrário demorará um pouco para diminuir sua velocidade anterior, parando já sobre a faixa de travessia para aguardar o verde, e não na calçada.

Dessa forma, surge a necessidade de definição das “áreas de transição”, dimensionadas de forma a garantir a segurança de pedestres nesses momentos, principalmente em pontos e terminais de ônibus, estações de METRÔ, estações ferroviárias e outros.

OBJETO DO PROJETO

Níveis de Intervenção

I – Implantação de baixo custo e com grande autonomia para viabilizar a obra, dependendo somente de Contatos com Órgão da Prefeitura (CET)

- Rebaixamento de Guias
- Requalificação de Calçadas e Passeios
- Remoção de barreiras arquitetônicas de pequeno porte
- Redirecionamento de caminhos junto aos acessos de estações e Terminais
- Implantação de Corrimãos de apoio
- Dispositivos delineadores para deficiente visual
- Sinalização horizontal
- Sinalização Vertical de orientação e direção para usuários
- Sinalização Semafórica e sonora especial
- Bancas de Jornais
- Postes de Iluminação

II – Implantação de Custo Médio e autonomia total da Concessionária

- Implantação de rampas fixas e deslizantes
- Implantação de Ascensores



III – Implantação de baixo custo, pois se trata de adaptações do mobiliário e dos equipamentos Públicos de outras Concessionárias, cabendo a elas portanto a grande parte dos investimentos

- Telefones Públicos
- Postes de Energia
- Hidrantes
-

Escopo dos Trabalhos

Delimitação de Área de Abrangência do Projeto

- Área de Estudo
- Área de Projeto
- Jurisdição

Caracterização dos sistemas de acessos, calçadas, passeios e viário adjacente

- Larguras
- Sinalização
- Acessos atuais
- Tendências atuais de travessias
- Volumes de pedestres
- Mobiliário Urbano
- Equipamentos Urbanos
- Acidentes – Pontos Críticos

Análise e Diagnóstico

- Verificação dos Níveis de Serviço
- Avaliação do piso
- Avaliação das interferências

Projetos

- Detalhamento
- Quantitativo