

PLANEJAMENTO E MOBILIDADE URBANA

FONTANA, Isabella.¹
SIMONI, Tainã.²

RESUMO

Como forma primordial, o planejamento de uma cidade influencia muito em como a cidade terá uma visão futura, tanto para as melhorias individuais quanto coletivas, esse trabalho apresenta formas de planejamento e concepções de mobilidades e a forma urbana. A rua deve ter a função múltipla, oferecendo serviços de infraestrutura. Hoje em dia, para a funcionalidade da circulação é preciso a organização do trânsito, ditando normas, sinalizações adequadas e educação da população com relação à mobilidade.

PALAVRAS-CHAVE: PLANEJAMENTO, MOBILIDADE, URBANISMO.

1. INTRODUÇÃO

O homem, a partir de sua natureza, cria sua zona de proteção e tranquilidade, e que seja de acordo com o que é e como pensa. Para isso é necessária a preocupação ao seu bem-estar e seu conforto, transferindo ao arquiteto e urbanista a função de proporcionar a plástica, beleza e estética ao longo das ruas e as fachadas contíguas para não se tornarem uma paisagem cansativa, na circulação da cidade, sendo esse um conjunto da mobilidade urbana, a circulação de pedestres, veículos particulares e transporte público.

Com todo o desenvolvimento da cidade, de empresas privadas, empresas públicas, governo enfim, entre todos que acabam tendo um impacto na mobilidade e com a inclusão de todos. Assim, ser feita uma valorização no tempo e na qualidade de vida, pois a proporção do deslocamento em relação à distância e ao tempo despendido pelo indivíduo acaba tornando-se ociosa e sem aproveitamento.

¹Acadêmica do curso de Arquitetura e Urbanismo do Centro Universitário Fundação Assis Gurgacz.. E-mail: isabellacfontana@hotmail.com;

²Professora e Orientadora do curso de Arquitetura e Urbanismo do Centro Universitário Fundação Assis Gurgacz. E-mail: tai_lopes@hotmail.com.

2. FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA

Analizadas por Rio (1990), a arquitetura e o urbanismo têm ideais a fornecer para a população otimizar a qualidade de vida, seus valores materiais e sociais “nesse ponto, ainda, a vida, comanda a ideia: nascimento, desenvolvimento, florescimento e perecimento” (RIO, 1990, p.49). Nesse sentido Lamas (2004) pontua que, no passado, o território não era marcado e com a evolução, formou-se um conjunto inter-relacionado definindo um território-suporte. Com isso, deu-se a necessidade do planejamento do território.

Afirma Le Corbusier (b, 2000) que o urbanista nada mais é que um arquiteto, o qual deve organizar espaços e destinar os locais construídos com uma ligação e lógica para melhor desenvolvimento das atividades e uma rede de circulação com o meio. No decorrer do tempo, de acordo com Rio (1990), surge a morfologia urbana, sendo que as questões de atitudes das cidades antigas começam a ter que fazer lógica para o desenho das cidades atuais, assim tendo um território organizado e conceituado:

A casa, a rua, a cidade são pontos de aplicação do trabalho humano; devem estar em ordem, senão contrariam os princípios fundamentais pelos quais os norteamos; em desordem, elas se opõem a nós, nos entravam como nos entravam a natureza ambiente que combatíamos que combatemos todos os dias (LE CORBUSIER, 2000, p. 15).

Segundo Grazia (1993) a organização territorial anexada ao espaço urbano, tende a uma exclusão espacial e social com análise do direito à vida na cidade. Arrematando com Rio (1990), acrescenta a atenção na circulação da cidade, sendo esse um conjunto da mobilidade urbana, a circulação de pedestres, veículos particulares e transporte público. Ferraz (2004) ainda aponta a preocupação com o transporte público nos dias atuais, pois grande parte da população mora na cidade e não possui um veículo próprio, a setorização do descolamento também é afetada pelo tamanho da cidade.

Portugal e Goldner (2003) reconhecem a importância em associar do PGT - Polo gerador de tráfego a locais ou instalações distintas, bem como instrumentos de sustentação legal e institucional para estabelecer o porte e a escala do contingente de deslocamento, nesse sentido:

Polo gerador de tráfego, ou PGT, como é usualmente denominado, está associado a locais ou instalações de distintas naturezas que têm em comum o desenvolvimento de atividades em um porte e escala capazes de produzir um contingente significativo de viagens. [...] A fim de garantir apropriada localização e dimensionamento do PGT, são requeridos não só o desenvolvimento de estudos que permitam prever e analisar adequadamente os possíveis impactos derivados para estabelecer as devidas medidas corretivas, mas também a disponibilidade de instrumentos de sustentação legal e institucional (PORTUGAL e GOLDNER, 2003, p.18).

Consegue-se ver a relevância de um estudo do sistema de mobilidade ligado com as atividades, quando Ferraz (2004) comenta que criar incentivos ao uso de outros meios de transporte, em que possa ser economizado com o financeiro, o tempo de deslocamento e melhorias ao meio ambiente passam a ser importantes.

3. METODOLOGIA

As pesquisas terão como base a revisão bibliográfica que Lakatos & Marconi descrevem pela busca de materiais já escritos e publicados, de uma fonte segura, os quais materiais tenham conhecimentos associados ao tema abordado, auxiliando no desenvolvimento do trabalho.

4. ANÁLISES E DISCUSSÕES

De acordo com Ferraz (2004), após o aparecimento dos ônibus e automóveis circulando pelas ruas, com uma velocidade maior que o caminhar dos pedestres, auxiliou com o tempo e a distância de locomoção, promovendo o crescimento da cidade, e a descentralização das atividades diárias e do lazer. “Acessibilidade às facilidades e aos serviços, que compreende o acesso de ou para as facilidades de transportes, refletidos por uma impedância que pode ser expressa pelo tempo, custo ou duração de viagem, que afeta a qualidade de vida” (PORTUGAL e GOLDNER, 2003, p.21).

Todos têm o dever de cumprir com suas obrigações diárias, mas de acordo com as leis citadas, também existe o dever de o poder público de oferecer ou criar meios e campanhas para incentivar uma melhor locomoção. Nesse sentido o PlanMob (2015, p.44) cita que “prefeitos e

gestores públicos devem investir no desenvolvimento de cidades que valorizem as pessoas que nela habitam” dando incentivo ao transporte coletivo ou transportes não motorizados.

Com a importância da mobilidade, o desenho e a paisagem urbana devem contribuir para um caminho de conforto e agradável na forma visual. De acordo com Lamas (2004), com a credibilidade do papel do arquiteto na intervenção urbana no direito à qualidade da paisagem humanizada e do ambiente arquitetônico, confere relevância aos patrimônios coletivos e na estética qualificada.

5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

A organização da cidade está ligada a qualquer função onde o espaço se expande para atender à demanda de todos os locais, o desenho urbano deve ser elaborado com muita atenção, de forma a melhorias do planejamento para a localidade, visando amparar para soluções de futuros prazo, antecipado visões que não foram previstos atentamente, viabilizando o espaço para ser habitável e propondo acessibilidade à comunidade.

A necessidade da locomoção da população para o acesso diário, esse sendo da residência ao: trabalho, comércio, universidade, lazer ou serviços públicos. E esses acessos se dão por vários meios de locomoção, sendo a pé, de bicicleta, carro, moto, transporte público, etc. Porém encontrando dificuldade ou não, os estudantes e trabalhadores têm sua obrigação de chegar ao local e dependem desse deslocamento.

REFERÊNCIAS

FERRAZ, A. C. TORRES, I.G.E. **Transporte público urbano**. 2 ed. São Paulo, Rima, 2004.

GRAZIA D.G. **Direito à Cidade e Meio Ambiente**/Grazia de Grazia .Co-edição Fórum Brasileiro de Reforma Urbana, Rio De Janeiro –RJ–Brasil 1993.

LAKATOS, E. M.; MARCONI, M. de A. **Fundamentos de metodologia científica**. 4.ed., São Paulo, Atlas, 2001.

LAMAS, J. **Morfologia urbana e desenho da cidade**. 3.ed. Edição Fundação Calouste Gulbenkian/Fundação para a Ciência e a Tecnologia, 2004.

LE CORBUSIER. **Le Corbusier Planejamento Urbano**/Le Corbusier 3.ed. Editora Perspectiva S.A, São Paulo –SP–Brasil 2000.

PLANMOB. **Caderno de referência para elaboração de plano de mobilidade urbana**. Ministério das cidades, 2015.

PORTUGAL, L. S.; GOLDNER, L. G. **Estudos de polos geradores de tráfego e de seus impactos nos sistemas viários e de transporte**. 1 edição. Editora Edgar Blucher LTDA, São Paulo, 2003.

RIO, V. **Desenho urbano no processo de planejamento**. São Paulo: Pini, 1990.