20 Boas Razões

para transformar as ruas de bairro

This project has received funding from the European Union's Horizon 2020 research and innovation programme under grant agreement No. 723375

METAMORPHOSIS
www.metamorphosis-project.eu

"Metamorfose" é transformar os nossos bairros centrados nas crianças. O conceito parte da premissa de que quando um bairro tem muitas crianças no seu espaço público, é um bom indicador de que está bem desenhado como um bairro sustentável. A própria palavra sustentabilidade já está inseparavelmente associada às crianças, pois implica que o bairro está desenhado para as gerações futuras.

Morada de contato para consultas e sugestões:
Karl REITER
Tel.: ++43 316 81 04 51 13 23
E-Mail: reiter@fgm.at

Planeamento e desenvolvimento conceitual:
Forschungsgesellschaft Mobilität FGM
Austrian Mobility Research AMOR
Karl Reiter, Susanne Wrighton, Sabine Oberrauter

Translated by
Mário ALVES
Tel.: +351 933296913
E-Mail: EstradaViva@gmail.com

Edição: Abril 2020

Capa/Grafismo: © Harry Schiffer

O conceito de estradas já existe há muito tempo, há muito mais tempo do que os automóveis. No passado, o espaço entre as casas nas nossas cidades foi utilizado para uma variedade de atividades e propósitos, incluindo trabalho, entretenimento, comunicação, como espaços de troca e transporte. Naturalmente, as nossas ruas também eram o lugar perfeito para as crianças se desenvolverem - para brincar, discutir, confraternizar, crescer e se adaptarem melhor à sociedade. Tem sido assim por muitos séculos, mas a situação mudou radicalmente nos últimos 60 anos. A colorida multifuncionalidade do espaço da rua tornou-se numa monocultura de carros e trânsito, dominada por veículos motorizados. O espaço da cidade humana tornou-se uma sala cheia de máquinas a combustão. Nessa transição, as crianças foram deixadas para trás; como tudo o que interferia com o livre fluxo do tráfego motorizado, elas foram retiradas do caminho.

Como alternativa à rua, foram construídos espaços especiais para as crianças. Chamamos-lhes parques infantis! Porque brincar e fruir do espaço público não era mais possível. A rua tinha-se tornado num espaço hostil, cheio de medos e perigos, até aos dias de hoje. As crianças são até treinadas para sobreviver neste ambiente hostil. Chamamos a isto educação para segurança rodoviária!

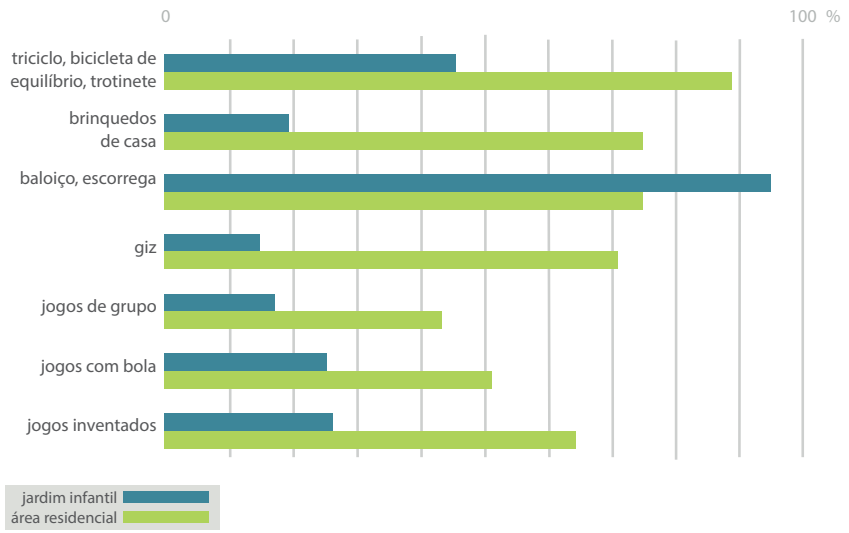
No entanto, há pequenos vislumbres de esperança que apontam para uma saída para este beco motorizado. Passo a passo, "ruas vivas" tornam novamente possível brincar na rua, convertendo lugares de estacionamentos em pequenos jardins (parklets), transformando armazéns de máquinas em espaços de convivialidade amigáveis, e ambientes escolares podem ser libertos do tráfego de carros e devolvidos às crianças.

Estes são apenas alguns exemplos, e esta brochura irá contar-lhe sobre as 20 boas razões para devolver o espaço da rua às pessoas, e sobretudo às crianças!

Crianças em meio rodoviário

Fonte: Verkehrsclub Österreich VCÖ (1991)
Gráfico: Verkehrsclub Österreich VCÖ (1991); FGM-AMOR (2019)

Onde e como as crianças preferem brincar?



Fonte: Hüttenmoser M. (2004)
Gráfico: Hüttenmoser M. (2004); FGM-AMOR (2019)

01 As crianças não são versões mais pequenas de adultos

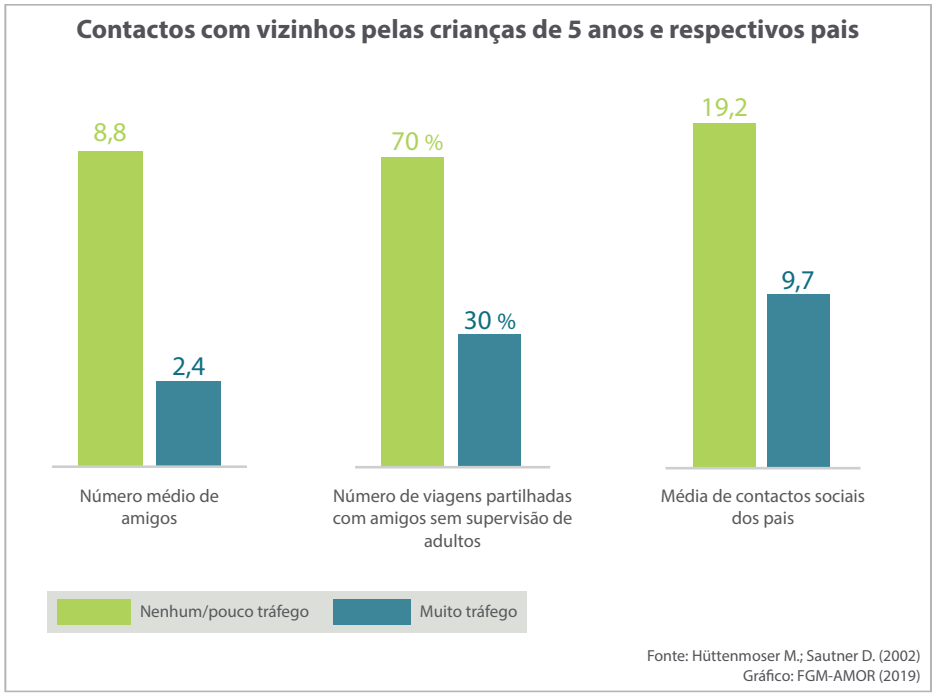
Quer um trânsito amigo da criança ou uma criança amiga do trânsito?

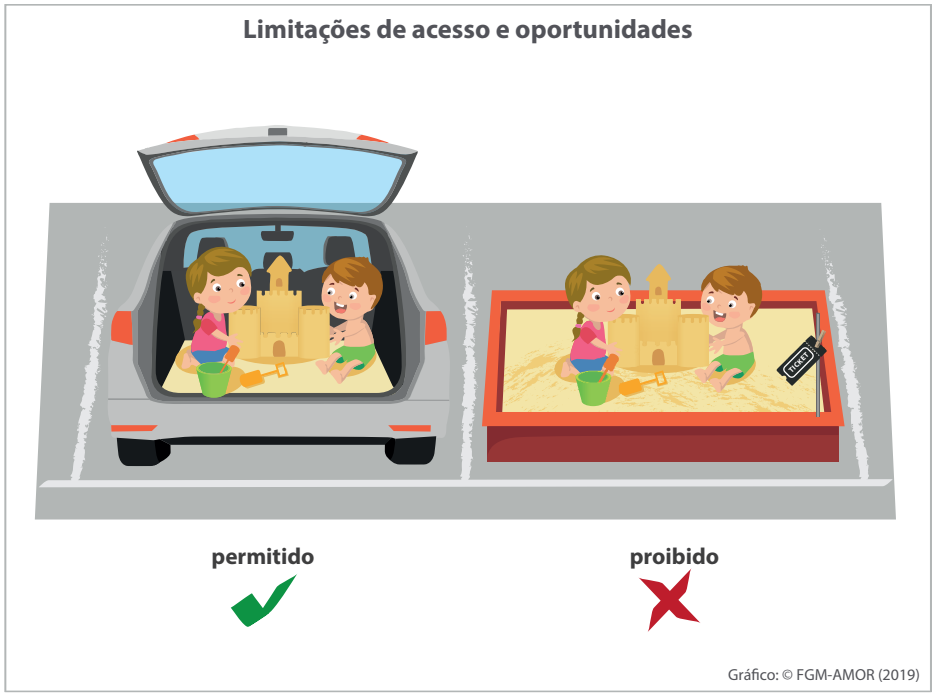
A percepção visual e as capacidades das crianças são fundamentalmente diferentes das dos adultos. Especialmente no espaço público, onde há muito a observar, possivelmente com demasiadas coisas que as crianças não compreendem, com as quais não se podem identificar ou processar. No entanto, a concepção de espaços amigos das crianças tem que ter em conta as suas necessidades e capacidades, oferecer espaços aberto, zonas de acalmia de tráfego, bem como ruas junto a escolas e residenciais para que elas possam brincar, socializar, crescer e desenvolver-se.

02 Ajudar as crianças a se desenvolverem

As crianças são mais criativas quando vivem os seus hábitos perto de casa

Brincar é essencial para o desenvolvimento saudável das crianças, mas o espaço para este aspecto do desenvolvimento também deve ser acessível. É crucial que as crianças lidem com o seu ambiente de forma independente e sem supervisão e aprendam a antecipar e a gerir o risco. O foco deve ser, portanto, a criação de oportunidades para que as crianças se movimentem e brinquem nas ruas próximas de suas casas, e para que seja seguro. A cidade de Friburgo (DE) é um excelente exemplo disso, com o aumento da criação de 'ruas vivas' e a conversão de ruas residenciais em ruas com acalmias de tráfego.





03 Menos tráfego = mais amigos

A acalmia permanente do tráfego tem um efeito positivo nas ligações sociais das pessoas

Pesquisas mostraram que as crianças podem crescer dentro de quatro paredes, porque os pais têm demasiado medo dos perigos que o tráfego rodoviário representa. Nestes casos, o movimento independente das crianças é restrito, e as suas oportunidades de fazer novos amigos são limitadas. No entanto, a expansão das zonas de acalmia de tráfego não só leva a um desenvolvimento mais saudável das crianças para se tornarem adultos independentes, como também ajuda os adultos a construir as suas próprias ligações de vizinhança.

04 É mesmo público?

O espaço público deve ser aberto e acessível a todos

O espaço público deve ser um bem comum que seja igualmente acessível por todos os residentes. No entanto, uma grande quantidade de espaço nas ruas da cidade é dedicada ao tráfego motorizado. De facto, o estacionamento nas ruas, é um espaço reservado exclusivamente aos proprietários dos automóveis. Actualmente, para que as crianças possam utilizar um lugar de estacionamento para brincar, seria necessário fazê-lo dentro ou em cima de um automóvel estacionado! A justiça do espaço evitaria atribuir uma função exclusiva por zonas a um grupo específico de utentes da rua e aos seus interesses. Redistribuindo os lugares de estacionamento para usos e interações aleatórias, esses lugares, quase sempre ocupados por automóveis, deveriam ser acessíveis a todos.

Aulas de escola na rua (Odense DK)

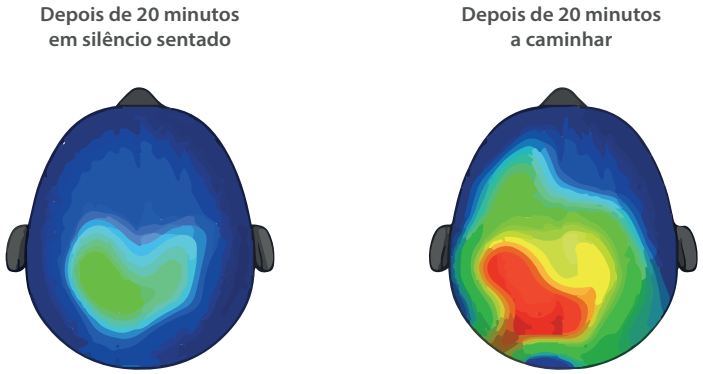
Fonte/Gráfico: cicling-embassy.dk (2010)

05 Outras formas de aprendizagem

O espaço de rua em torno das escolas poderia ser usado como uma sala de aula ao ar livre

Para o benefício das crianças, as ruas em frente às escolas e jardins de infância podem ser usadas como áreas de jogo e salas de aula adicionais. A cidade de Odense, por exemplo, fecha as ruas à volta da escola durante o horário escolar. Os alunos não só tiram benefício do espaço com mais qualidade durante os intervalos, com opções adicionais de atividades físicas e jogos inspiradores, mas também conteúdos como matemática são ensinados na forma de jogos de movimento. A cidade austríaca de Bregenz também está a seguir este exemplo, implementando o fecho de ruas em frente à escola sempre que possível, das 7h15 às 17h.

Atividade cerebral durante um teste



Azul = menor atividade neuronal
Vermelho = maior atividade neuronal

Fonte: VCÖ (2017), Eltis (2017)
Gráfico: activelivingresearch.org (2015), FGM-AMOR (2019)

06 Crianças ativas têm mais recursos intelectuais

Caminhar ou andar de bicicleta para a escola resulta na melhoria do desempenho escolar

É bem conhecido que a atividade física aumenta a função cognitiva e cerebral das pessoas. De facto, a experiência de Bolzano (IT) sugere que pequenos e selectivos investimentos sob a forma de encerramentos da rua da escola por 15 minutos, antes e depois do início das aulas, levam a um aumento de quase 80% nas crianças que andam a pé e de bicicleta, e 45% das crianças da escola primária que vão para a escola sem serem acompanhadas. Como resultado, esta medida também provoca uma melhoria no desempenho e bem-estar geral na escola.

Noções básicas do espaço para todos

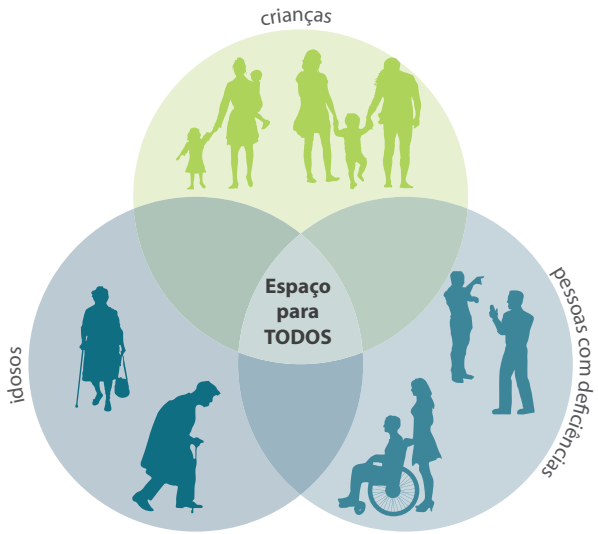


Gráfico: © FGM-AMOR (2019)

07 A cidade multifuncional

Cidades que se concentram em elementos multifuncionais oferecem a todos os residentes a mesma oportunidade de desfrutar dela

Uma cidade que tem elementos atraentes, multifuncionais e locais suficientes para as pessoas se sentarem e relaxarem, conseguem atrair as pessoas de volta às ruas. Uma melhoria na qualidade do espaço das ruas contribui para o funcionamento do ambiente social, especialmente das crianças, idosos e pessoas com deficiência. A cidade de Griesheim, na Alemanha, apostou no bom desenho urbano e em mobiliário urbano que não só são adequados para as pessoas se sentarem e as crianças brincarem, mas também como ponto de encontro e convívio, e um lugar para participar no teatro municipal.

Bairros vivos através de festivais de rua (Seestadt Aspern, AT)

Gráfico: © nikohavranek.com (2018)

08 "Ruas Abertas" temporárias

Fechamentos temporários de rua ampliam a área que as pessoas consideram como seu "bairro"

O conceito de 'lugar' é construído sobre as relações interpessoais, a criação de uma identidade comum e um sentido de pertença - e os espaços oferecidos às pessoas têm um ambiente acolhedor para o desenvolvimento de um sentido de bairro. Festivais de rua, caminhadas/maratonas guiadas ou dias sem carros, podem sensibilizar para a forma como utilizamos o espaço público, e para as suas potencialidades. Em Paris, Bruxelas ou Copenhaga, por exemplo, as ruas já estão abertas ao público durante o "dia sem carros" celebrado anualmente. A cidade de Bogotá é a cidade que mais se destaca com todos os domingos e feriados livres de automóveis, das 7h00 às 14h00.

Jardinagem comunitária como 'pontos de cristalização' (Graz AT)

Gráfico: © bergschaf (2018)

09 Pontos de cristalização

Os pontos de encontro sociais oferecem uma variedade de vantagens numa comunidade de bairro

Os 'pontos de cristalização' conduzem a um espírito comunitário, como resultado de objetivos comuns, confiança, apoio mútuo e investimento num espaço comum. Por exemplo, as hortas comunitárias não só animam o bairro, mas também proporcionam o prazer do contacto com a natureza, a actividade física regular e a redução do stress que são benéficos para a saúde dos residentes. Além disso, as hortas comunitárias podem dar às pessoas a oportunidade de superar as barreiras sociais e conhecer o seu bairro.

Os 'Parklets' enchem os lugares de vida (Viena AT)

Gráfico: © Hinterland / Krongarten Wien (2013)

10 Prazer em "estacionar"

Um parklet transforma a rua num ponto de encontro

Os lugares de estacionamento na rua podem ser transformados num espaço público para que as pessoas (re)ativem as ruas, para criar bairros mais vibrantes e para promover a vitalidade económica. Os lugares de estacionamento são transformados em "parklets" (pequenos jardins/esplanadas) que normalmente são criados construindo uma plataforma como extensão do passeio, e mobiliando-os, por exemplo, com bancos ou plantas. Quando os lugares de estacionamento se tornam espaços acessíveis a todos, a qualidade de vida dentro de um bairro da cidade melhora muito.

Sentir-se em casa na "Zona Híbrida"

Gráfico: © Hertha Hurnaus / feld72 Wien (2018)

11 Reativar o piso térreo

Planear para o peão anima os pisos térreos da cidade

As "zonas híbridas" são áreas onde o espaço público se encontra com o espaço privado, onde casas, empregos, lojas e edifícios cívicos contactam com as ruas, parques e praças locais. Estas zonas de rés-do-chão moldam a imagem da vida urbana e cumprem importantes funções sociais. São as áreas em que nos detemos, fazemos compras e passamos o nosso tempo livre - pelo menos foi assim há muitos anos. Uma boa vizinhança é aquela em que as áreas do rés-do-chão do edifício interagem com os espaços públicos circundantes, e oferecem uma utilização flexível no dia-a-dia, bem como espaço suficiente para que as pessoas se encontrem confortavelmente.

Vigilância natural (Copenhaga DK)

Gráfico: © Stan Petersen (2017)

12 Olhos na rua

Um centro urbano vivo faz com que as pessoas se sintam seguras e protegidas no espaço público, apesar de estarem entre estranhos

Pessoas que caminham pela cidade, andam de bicicleta e passam tempo no espaço público criam uma sensação de segurança - por haver muitos olhos na rua. No entanto, para conseguir isso, é necessário equilibrar as necessidades de todos os utilizadores. O desenho de áreas abertas ou térreas, a capacidade das pessoas dentro dos edifícios observarem a vida nas ruas, e percursos bem definidos e com Linhas de Visão claras (de dia e de noite) asseguram a qualidade dos espaços públicos e a sua capacidade de atrair pessoas para a rua. A promoção de caminhar em particular, aumenta a actividade, a vivacidade, a interacção social e a "vigilância natural" em locais públicos - e reduz o risco de crime.

Compromisso histórico em Zurique (CH)

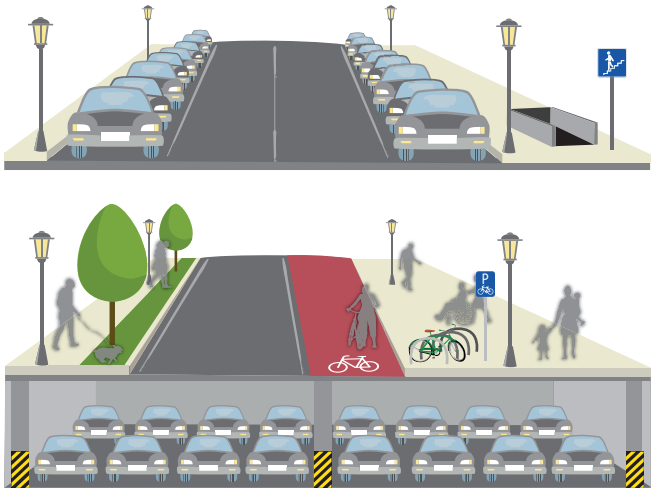


Gráfico: © FGM-AMOR (2019)

13 Faça mais com menos!

Por cada lugar de estacionamento subterrâneo construído, a Cidade de Zurique transformou um na rua

Em quase todas as cidades, há uma discussão perpétua sobre a escassez de lugares de estacionamento. Ao contrário desse debate, existe a conhecida regra: mais vias de trânsito e mais lugares de estacionamento também atraem mais tráfego. A cidade de Zurique tem demonstrado que isso não é necessariamente o caso. A política de compromisso histórico afirma que o número de lugares de estacionamento é fixado pelo montante disponível em 1990. Sempre que um novo lugar subterrâneo é oferecido um lugar de estacionamento à superfície deve ser removido. Esta estratégia levou a que, passo a passo, fosse dedicado cada vez mais espaço público para outras utilizações.

Prioridades no planeamento da rede viária

Fonte: Schnaitl E. (Fairkehr); Tschinder S. (Stadt Salzburg) (2013)
Gráfico: © FGM-AMOR (2019)

14 Priorizando o espaço entre os edifícios

Ganhe mais qualidade de vida através de planeamento inteligente

Na distribuição do espaço entre os edifícios devem ser privilegiadas as pessoas. Em particular, durante as requalificações do espaço público, há uma oportunidade de melhorar as ruas, fazendo com que se tornem espaços nos quais vale a pena viver. No topo da lista de prioridades devem estar as pessoas, e um design mais atractivo do seu ambiente físico. Isto não só cria espaço suficiente, mas também faz com que as ruas, de resto enfadonhas e cinzentas, sejam um prazer para os "olhos e alma".

Redesenho da Avenida Slovenska (Ljubljana SLO)

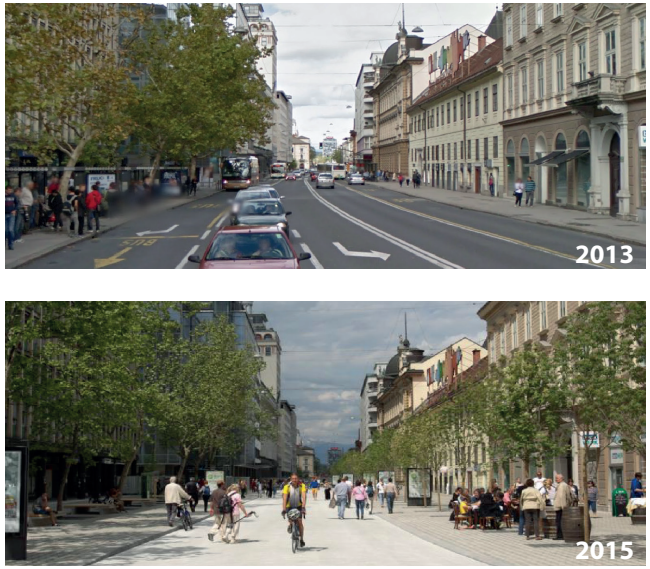


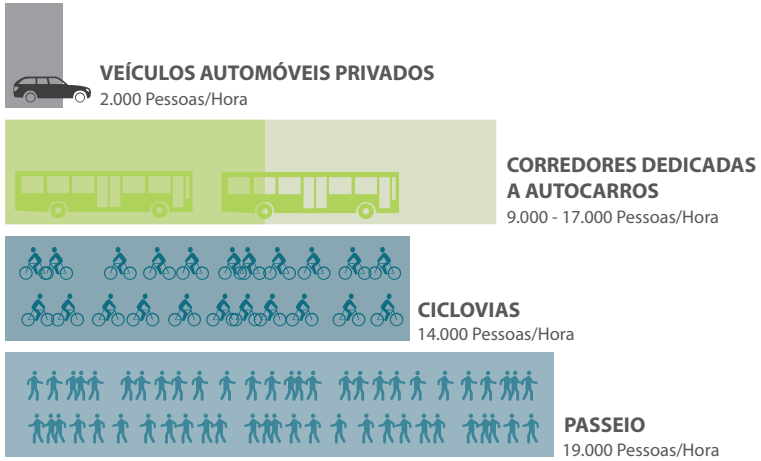
Gráfico: urb-i.com - Urban Ideas / google streetview (2013); planet.si (2015)

15 Vale a pena pensar em grande

Coragem para agir e deixar cair velhos hábitos cria espaços para novas possibilidades

A adaptação de novas formas de pensar aumenta a qualidade de vida urbana. A redução das emissões e o alívio do congestionamento, assim como o aumento da área disponível para caminhar e pedalar, são apenas algumas das consequências benéficas. Por exemplo, a outrora rua principal de quatro vias Avenida Slovenska em Ljubljana, uma relíquia do passado da cidade amiga do automóvel, tornou-se um espaço que dá prioridade aos peões, ciclistas e transportes públicos. As árvores e a ausência do tráfego automóvel caracterizam agora a paisagem da cidade e melhoram o ambiente para as pessoas, apoiando assim a teoria de que o desaparecimento do tráfego automóvel é uma bem possível.

Capacidade máxima de uma via de 3m de largura



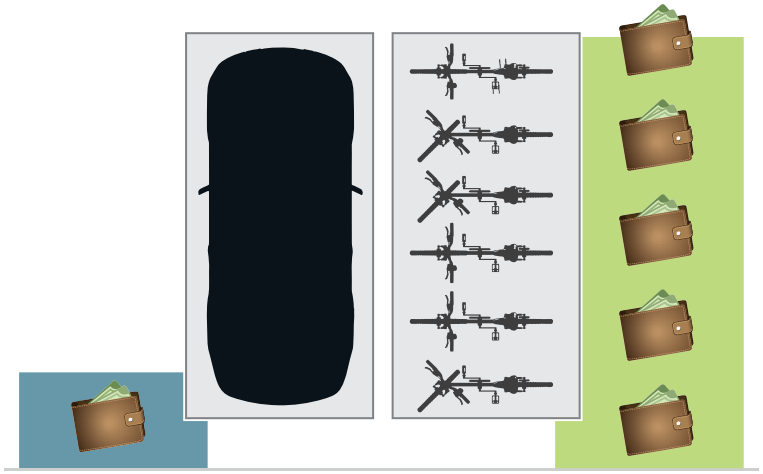
Fonte: FSV, RVS 03.04.12; SUP u.a. (2008); UITP (2015), GIZ, TU Delft
Gráfico: © UITP 2015, GIZ, TU Delft; FGM-AMOR (2019)

16 A dieta correcta da estrada para a eficiência espacial

Aumentar a capacidade global da rua, atribuindo espaço para modos de viagem mais eficientes e ativos

Os nossos sistemas de tráfego estão expostos a enormes tensões, especialmente durante as horas de ponta da manhã. As pessoas querem ir trabalhar ou levar seus filhos à escola e ao jardim de infância durante esses períodos, mas há custos substanciais envolvidos. Como exemplo, os custos de congestionamento externo em Londres são estimados em cerca de 7,9 bilhões de libras por ano (INRIX 2018) e este desafio vai crescer, à medida que a população da cidade aumenta. No entanto, os investimentos na infra-estrutura para caminhar e andar de bicicleta incentiva as pessoas a mudar seu estilo de vida e escolher formas mais ativas de viajar em vez de se sentar no trânsito cotidiano.

O espaço utilizado pelos ciclistas leva a mais volume de negócios por m²



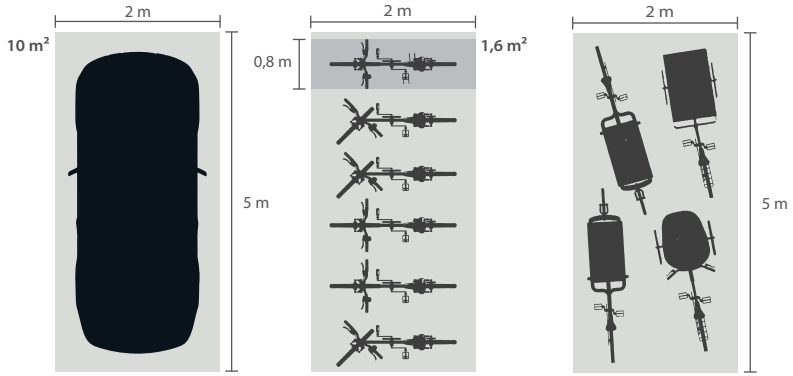
Fonte: BMLF 2010, tfl.gov.uk (2018)
Gráfico: © FGM-AMOR (2019)

17 O mesmo espaço, mais clientes

Uma "carteira" de cliente de carro precisa do mesmo espaço que 5 "carteiras" de ciclistas

Dada uma área fixa, o sector retalhista pode alcançar um volume de negócios significativamente maior com clientes de bicicleta e peões (em plena utilização) do que automobilistas. Como isso é possível? As pesquisas mostram que as pessoas que pedalam nas suas bicicletas ou caminham com mais frequência são clientes mais frequentes nas lojas próximas do centro. Ao longo do ano, gastam até 40 por cento mais do que os clientes em automóveis. Isto significa que eles não são apenas os melhores clientes, mas também garantem que o poder de compra permaneça local. As melhorias no espaço público para ciclistas, peões e transportes públicos podem levar a um aumento do volume de negócios até 30 por cento.

1 carro = 6 bicicletas



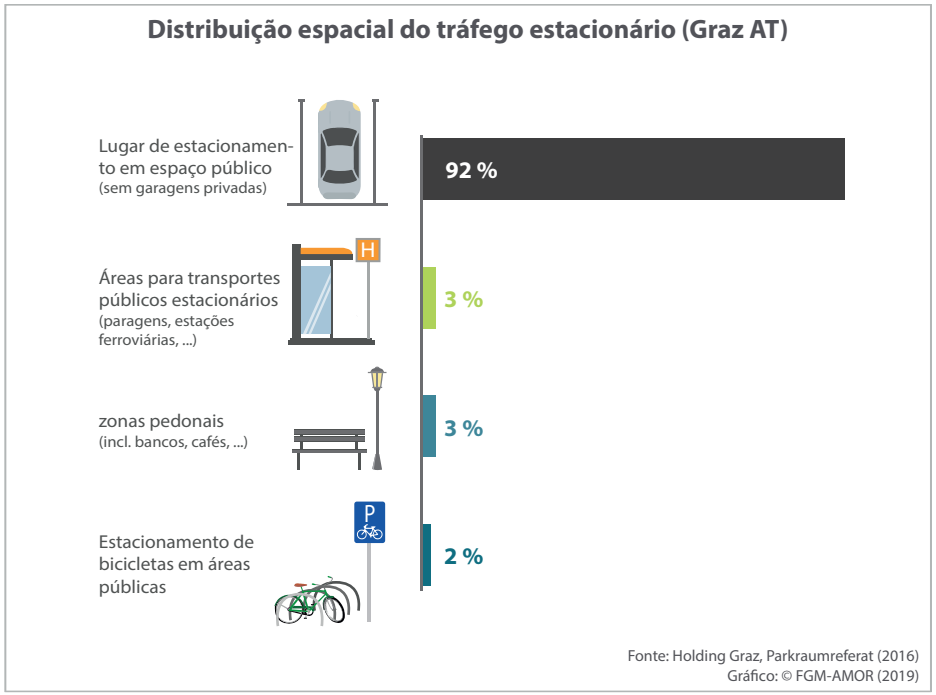
Os valores dependem do arranjo e da situação no local.

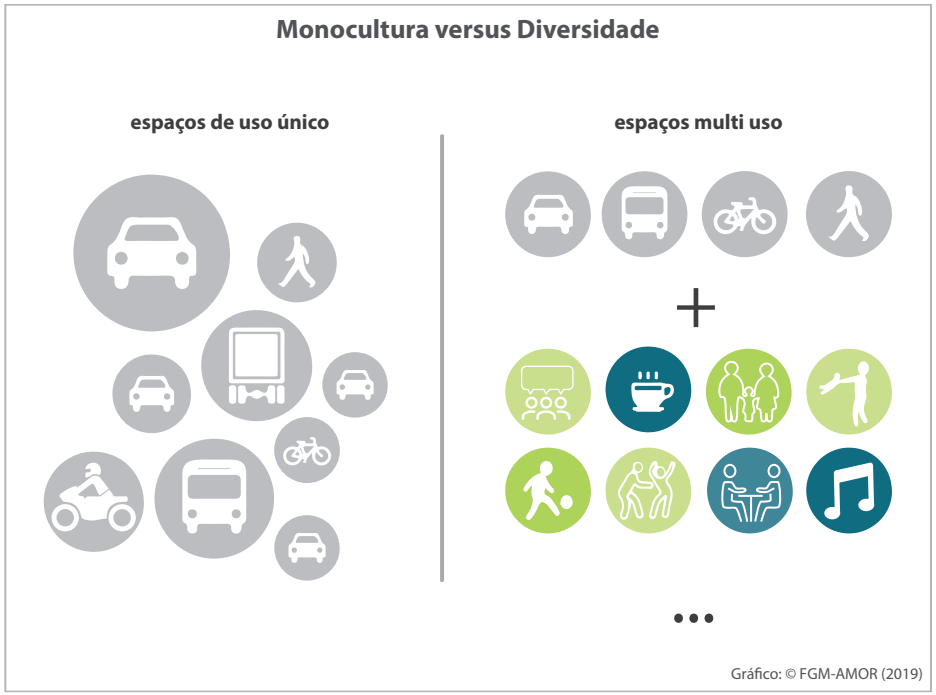
Fonte: BMVIT (2018), Stadtentwicklung Wien (2018)
Gráfico: FGM-AMOR (2019)

18 Explorar plenamente o potencial do espaço

Os carros estão desperdiçando espaço: onde há um carro, pode haver até 9 bicicletas

Os carros precisam de muito espaço e contribuem para a poluição ambiental e o congestionamento do trânsito. Além disso, os lugares de estacionamento são caros. Uma bicicleta ocupa muito menos espaço do que um carro. Além disso, os sistemas de economia de espaço podem ser configurados pela altura do guiador ou pela sobreposição da roda dianteira das bicicletas. Dependendo da disposição e da situação no local, entre 6 e 9 bicicletas podem ser estacionadas em um único lugar de estacionamento. Mesmo com bicicletas maiores, apesar do aumento da necessidade de espaço, ainda é possível estacionar entre 3 e 4 bicicletas de carga em num único lugar de estacionamento.





19 É justo?

Os carros têm tratamento preferencial no espaço público

Em muitas cidades, o planeamento e o design são voltados para os carros. Mas os carros precisam de espaço - não só para o seu movimento, mas também para o estacionamento. Muitas pessoas acham que possuir um carro lhes dá automaticamente direito a um lugar de estacionamento público. No entanto, em média, um carro fica estacionado durante 162 horas por semana e apenas seis horas são gastas em movimento. Isto não é justo, e uma redução no tráfego de veículos motorizados estacionados não só teria um efeito duradouro na escolha do meio de transporte usado, mas também criar espaço para as pessoas utilizarem o espaço de forma mais ecológica, por exemplo, para socializar, descansar ou brincar.

20 Ruas para as pessoas

As cidades não só são funcionais, como também devem ser agradavelmente habitáveis

Finalmente, os espaços públicos oferecem-nos a oportunidade de conhecer outras pessoas. O desafio é transformar as ruas em espaços agradavelmente habitáveis, abertos e diversificados para todos. Com "árvores ambulantes", a cidade de Munique está a dar o exemplo para uma ecologia urbana e enriquecer o espaço público com árvores móveis temporárias. Além disso, a introdução de "zonas de coexistência", "zonas residenciais" ou "ruas escolares" contribui para uma distribuição mais equilibrada do espaço urbano. Experiências temporárias, ou testes de diferentes ambientes urbanos, podem abrir as nossas ruas a múltiplos usos e dão às pessoas a oportunidade de redescobrir seus bairros - e fazer valer a pena viver em nossas ruas.

Criado como parte do projecto da UE "Metamorfose",
apoiado pela Comissão Europeia.

O conteúdo desta publicação é da exclusiva responsabilidade dos seus autores. Ela não reflecte necessariamente a opinião da União Europeia. Nem a EACI, nem a CEE nem a Comissão Europeia são responsáveis por qualquer uso que possa ser feito da informação aqui contida.

2020
CiVITAS
Cleaner and better transport in cities

THE CIVITAS INITIATIVE
IS CO-FINANCED BY THE
EUROPEAN UNION