

CIDADE DE BARRA MANSA

PlanMob

Plano de Mobilidade Urbana 2023

Política Municipal de Mobilidade Urbana 2043



**07 - FACHADAS ATIVAS COMO INSTRUMENTO
DE MOBILIDADE URBANA**



CADERNO DE ESTUDOS TÉCNICOS

CEPLAM

Comissão de Elaboração do Plano de Mobilidade Urbana

Criado pela Portaria N.º 44/2022 – GP

FACHADAS ATIVAS COMO INSTRUMENTO DE MOBILIDADE URBANA

Fachada Ativa: corresponde à exigência de ocupação da extensão horizontal da fachada por uso não residencial, com acesso direto e abertura para o logradouro, a fim de evitar a formação de planos fechados na interface entre as construções e os logradouros, promovendo a dinamização dos passeios públicos. (Secretaria de Estado de Gestão do Território e Habitação – SEGETH – Distrito Federal)

Introdução.

Como já foi analisado no texto referente a importância de calçadas bem construídas para consecução de uma política de mobilidade urbana sustentável, também já alertamos sobre a importância fundamental do desenvolvimento econômico para sobrevivência das cidades. Por sua vez, já advertimos sobre as dificuldades que afligem os cidadãos que vivem em bairros periféricos, que são obrigados a fazer longos deslocamentos diários em suas jornadas casa – trabalho. Em grande parte, tais problemas decorrem da inexistência da oferta de empregos e serviços próximos às suas moradias.

Como sabemos, o comércio local, típico de bairro, é de vital importância para a economia de uma cidade, pois reduzem o tempo de deslocamento das pessoas, evitando longas e estafantes jornadas no trânsito, já que nestes centros comerciais localizados nos bairros, estes deslocamentos podem ser feitos a pé ou em transportes alternativos tais como bicicletas que, conseqüentemente reduzem a emissão de poluentes e promovem a saúde. Outra vantagem é que também geram empregos para os moradores da própria comunidade, promovendo a circulação de dinheiro dentro do próprio bairro, proporcionando um nível de desenvolvimento local mais acelerado, por sua vez, a valorização do comércio de bairro incentiva seus empresários a inovar e investir em novos produtos, serviços ou na melhoria do atendimento e ainda por cima promove o aumento da arrecadação de impostos.

Hoje sabemos que os pequenos negócios de bairro representam mais de 98% das empresas registradas nas cidades e são responsáveis por mais de 50% dos empregos formais.



Essa dinâmica é a receita do progresso para as cidades e valem para todos os bairros, não apenas para os periféricos.

Hodiernamente é impensável imaginar que bairros puramente residenciais são a melhor opção para as cidades.

“Hoje o projeto de bairros e empreendimentos de uso misto estão em alta. Muitos dos lugares que frequentamos habitualmente apresentam uma variedade de programas, trazendo muitas das atividades do nosso cotidiano para um só lugar. Mas os espaços de uso misto fazem mais do que apenas criar uma diversidade de experiências nas cidades – eles também podem contribuir para reduzir as taxas de criminalidade.

O termo “uso misto” refere-se a áreas que facilitam o acesso às lojas, restaurantes, empresas e áreas residenciais por meio de acessos públicos de pedestres e que, conseqüentemente, acaba reduzindo a necessidade do uso de carros. Esses bairros melhoram as conexões sociais e incentivam o transporte público, ao mesmo tempo em que permitem às pessoas “viverem, trabalharem e se divertirem” em uma única área. Dessa maneira, em vez de cidades que possuem moradias e algum comércio na periferia e um distrito comercial central no centro da cidade, os empreendimentos são planejados de forma mais consistente e têm um planejamento para a expansão urbana.

Então, por que essas áreas apresentam menor criminalidade em relação às outras? Em um estudo publicado pela University of Pennsylvania, os dados mostraram que bairros com cafés, bares, escritórios e áreas residenciais locais são mais propensos a ter mais “olhos da rua” em mais horas do dia. Essa vigilância pública da comunidade pode dissuadir os criminosos. O estudo examinou oito bairros em Los Angeles que são conhecidos por terem taxas de criminalidade acima da média, analisando bairros residenciais, distritos comerciais e áreas que experimentaram uma mudança para empreendimentos de uso misto ao longo do tempo.

As áreas onde os escritórios comerciais estavam fortemente concentrados sofreram 40% a mais com a criminalidade que outros bairros, especialmente aqueles que incluíam residências. Considerando que a maioria dessas áreas foi fortemente utilizada durante o dia, quando a maioria das pessoas está nos escritórios, faz sentido que o estudo tenha visto um aumento na criminalidade durante a noite. Além disso, as áreas que apresentavam zoneamento que adicionava edifícios residenciais



a áreas comerciais tiveram uma queda de 7% na criminalidade, sobretudo quanto aos incidentes relacionados a automóveis. A pesquisa concluiu que faz sentido que os moradores possam sentir um maior senso de propriedade pelos bairros onde moram em comparação com os bairros onde apenas trabalham, e quando esses dois têm algum tipo de sobreposição, as pessoas ainda se sentem protetoras dos bares, restaurantes e lojas que estão em seus bairros.” Disponível no site:

<https://www.archdaily.com.br/br/982008/como-bairros-de-uso-misto-podem-reduzir-a-criminalidade>

*Os empreendimentos de uso misto **aproximam os moradores da região a uma variedade de serviços e produtos exclusivos**. Além disso, dispõe de infraestrutura urbana que prioriza as pessoas, com espaços físicos agradáveis e atraentes que estimulem a permanência e uso.*

Disponível no site:

<https://www.cidadepedrabranca.com.br/blog/empreendimentos-uso-misto/>

Não podemos nos iludir imaginando que os bairros localizados fora do centro comercial de Barra Mansa abrigarão grandes centros de uso misto, mas há uma solução mais adequada ao nosso caso concreto:

Basta que estes bairros possuam ruas que implementem o conceito de **fachada ativa**.

Para que tal conceito seja adotado há uma condição primordial que precisa estar atrelada à ela de forma a garantir o seu sucesso, qual seja:

Calçadas de qualidade, adaptadas ao tráfego seguro de pessoas, especialmente os deficientes e os possuidores de necessidades especiais, dotadas também de cobertura vegetal compatível para proporcionar o desejado conforto térmico.

Fachadas ativas.

“A fachada Ativa corresponde à exigência de ocupação da extensão horizontal da fachada por uso não residencial, com acesso direto e abertura para o logradouro, a fim de evitar a formação de planos fechados na interface entre as construções e os logradouros, promovendo a dinamização dos passeios públicos.”



(Secretaria de Estado de Gestão do Território e Habitação – SEGETH – Distrito Federal)

Como dizem por aí, o “cachimbo deixa a boca torta” e por isso estamos hoje amarrados a um modelo de cidade que privilegia a utilização de automóveis, com todos os problemas que advém deste modelo.

Após décadas de valorização do transporte mecanizado individual, onde o automóvel tornou-se o objeto de desejo de todos, como fazer com que as pessoas deixem de usar sistematicamente o automóvel, independentemente do trajeto a ser percorrido e passem a valorizar os deslocamentos a pé?

Grandes calçadas perfeitamente projetadas e construídas, corretamente adaptadas para receber com conforto e segurança a todos, inclusive os deficientes físicos e os portadores de necessidades especiais, por si só não farão que as pessoas deixem seus automóveis em casa.

Até mesmo os usuários do transporte coletivo não reduzirão seu uso para se deslocar pelas calçadas pelo simples fato de elas estarem perfeitas. Para isso, é fundamental que haja um atrativo à geração de fluxo de pessoas por elas. Necessitamos de algo mais, um plus motivador.

Um método construtivo importantíssimo na valorização das calçadas e dos deslocamentos a pé, se dá pela instalação de empreendimentos em suas margens, tornando-a uma calçada mais atraente e dinâmica; para tal, conjugar vitrines com belas fachadas, vegetação e calçadas de boa qualidade, devidamente adaptadas para PNE e deficientes, certamente incentivarão o fluxo de pessoas. Assim sendo, a fachada ativa é, sem sombra de dúvidas, mais uma dessas ferramentas de que dispõe hoje o urbanista para elaborar um plano de mobilidade urbana eficaz.

“Alguns parâmetros mais globais devem ser analisados para a implementação das fachadas ativas, entre eles: localidades com densidade média ou alta, centralidades de bairros, vias de atividades, diversidades de usos, incentivo ao uso misto, relação entre os usos e atividades, padrões de mobilidade da população etc.” (Kronenberger, 2017).

Por isso, o uso de edificações mistas, contendo em seu andar térreo com empreendimentos diversos, favorece a dinâmica de pessoas na área, tornando-a um



espaço mais atrativo e acolhedor, o que incentivará a redução da utilização dos deslocamentos motorizados para habitantes da área.

Geralmente o padrão construtivo de fachada ativa é implantado, em sua grande maioria, nas regiões centrais das cidades, porém, a dispersão desse método por toda a cidade criará a possibilidade de uma descentralização benéfica pois tem potencial de gerar uma menor dependência de deslocamentos da população dos bairros periféricos para a zona central, o que contribuirá para uma melhoria na mobilidade urbana da cidade, desafogando o transporte coletivo e reduzindo o aporte de veículos ao centro urbano. Esta descentralização é fundamental para minimizar os engarrafamentos e a saturação das vias das áreas centrais, especialmente nos horários de pico.

“A utilização dessas edificações mistas nas regiões periféricas da cidade pode também ser integrada a uma mesma via que possua alta hierarquia para determinada região da cidade, desde que haja a infraestrutura correta, desta forma, a intensa ocupação por esse tipo de construção margeando uma mesma via pode vir a formar um novo centro comercial...”

Para uma boa mobilidade urbana é de extrema importância a melhoria de acessos e vias que priorizem o transporte público, pedestres e ciclistas. Essas melhorias devem acontecer através de adaptações na infraestrutura e nas características do entorno dessas vias, facilitando os deslocamentos e gerando maior conforto às pessoas que por ali passarão, além de apresentar um paisagismo adequado as condições climáticas da região para que haja um estímulo ao trânsito de pedestres e que a prática da caminhada seja a melhor forma de transporte urbano.

O investimento em formas de deslocamento não motorizado nos centros urbanos têm vários benefícios para a saúde e sustentabilidade. Sendo assim, deve-se desenvolver projetos que contemplem além de um transporte público eficiente, melhorias no zoneamento das cidades, buscando reduzir o grande deslocamento de pessoas para regiões mais concentradas de comércio e serviços. Através de soluções para distribuir empreendimentos por determinados pontos das cidades, as mais práticas acessibilidades a esses setores minimizam a necessidade de realizar longas distâncias, geralmente com transporte motorizado, para alcançar tais serviços.” (JÚNIOR, SOUZA, BATISTA, AQUINO e BARCELOS – 2021).



Um dos grandes objetivos do planejamento urbano moderno é estimular a mobilidade ativa e, por consequência, diminuir o alto número de automóveis nas ruas. A essa altura de nossas discussões isso já é ponto pacífico. Isto posto, cremos que as fachadas ativas podem ser ótimas ferramentas nessa estratégia, uma vez que tornam as ruas mais agradáveis para pedestres, incentivando esse modo de locomoção.

Para uma fachada ser considerada ativa, ela deve ter permeabilidade física ou visual. Isso quer dizer que a fachada deve permitir que os pedestres conheçam um pouco do interior daquele prédio, de fora, assim como possibilitar que quem está dentro visualize a calçada. Quando o edifício também é de uso residencial, para manter a privacidade e a segurança dos moradores, a portaria do condomínio pode estar separada da fachada ativa, em outra entrada.

A ideia das fachadas ativas e permeáveis se opõe a um costume comum nas grandes cidades, qual seja, construir muros altos e fechados. De acordo com especialistas como o dinamarquês Jan Gehl, “*os muros altos interrompem a continuidade do espaço urbano e afastam os pedestres da calçada*”, afinal ninguém gosta de caminhar encurralado ao lado de um paredão com empena cega. Também é perfeitamente normal que as pessoas prefiram e busquem atrativos visuais para direcionar os seus olhos enquanto caminham e não retam dúvidas de que uma paisagem monótona e enclausurada, que transmite sensação intensa de insegurança, configura-se nitidamente como agente inibidor de deslocamentos a pé.

Por outro lado, ter mais comércios, espaços culturais em menores distâncias motiva as pessoas a se deslocarem a pé, valorizando o comércio local.

Um exemplo de como essa estratégia funciona bem é o *Bairro Moinhos de Vento, em Porto Alegre, onde diversas casas antigas foram reformadas, com a manutenção do uso residencial nos pisos superiores e a abertura de lojinhas e restaurantes ao público no nível da rua. Já é possível ver um número muito maior de circulação de pedestres nesse bairro.* Essa estratégia já é amplamente utilizada na Europa e nos Estados Unidos da América.



Bairro Moinhos de Vento – Porto Alegre



Rua com fachadas ativas – vista do interior da loja



Rua com fachadas ativas – integração da calçada com vegetação



Todos os dias milhares de pessoas circulam pelos espaços públicos das cidades, seja por escolha, seja por necessidade e resta claro que a qualidade desses espaços interfere diretamente nos tipos de atividades que neles ocorrem. Percebemos isso claramente ao vermos os bairros decadentes das grandes cidades, onde além das carências em matéria de mobilidade urbana e infraestrutura básica, hoje está estatisticamente comprovado que até a expectativa de vida é menor nestas regiões, em relação aos bairros mais qualificados. Nesse sentido, sabemos que diversos fatores interferem direta indiretamente na qualificação dos espaços públicos, e no nível da circulação dos pedestres. Já está comprovado pelo sucesso da aplicação do conceito das fachadas ativas nos países de economias centrais, que este modelo desempenha um papel fundamental na qualificação e apropriação pelos pedestres desses espaços urbanos.

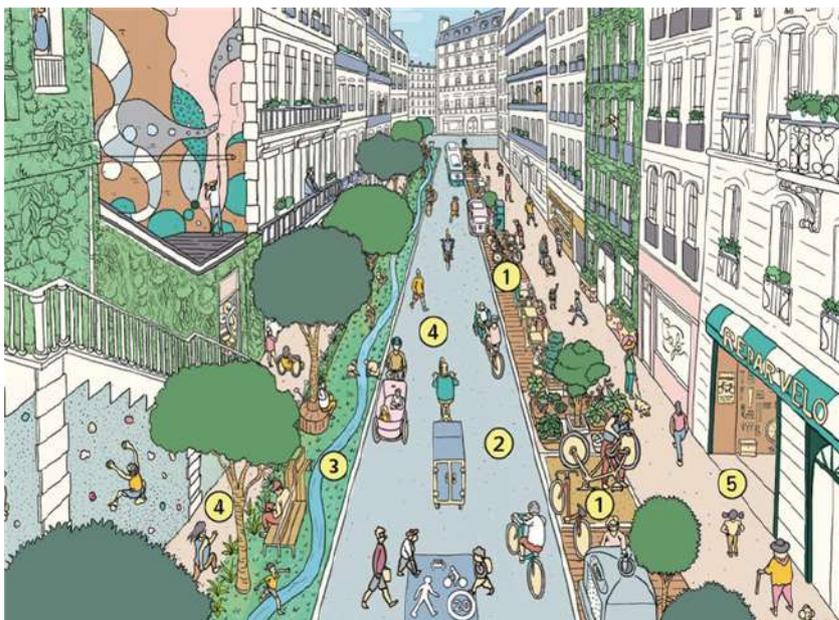
“A relação entre o público e o privado se manifesta primordialmente na zona de transição entre a edificação e a rua (ou a praça, ou o parque, ou qualquer outro espaço público), sendo no nível da circulação dos pedestres que ocorre essa conexão, é exatamente ali onde estão as portas, as janelas, as vitrines, etc. Portanto, é no nível da circulação dos pedestres, na transição direta entre o espaço público e o privado, que a fachada ativa acontece e faz a diferença.” (Secretaria de Estado de Gestão do Território e Habitação – SEGETH – Distrito Federal)

Mudanças no piso, nos elementos paisagísticos, no mobiliário urbano, na iluminação e até a presença de toldos coloridos, tudo isso demarca onde termina o espaço público e onde começam as zonas de transição com suas escadarias e rampas de acesso a estacionamentos que interrompem essa experiência. Detalhes nas fachadas, texturas, cores, avanços e recuos, vitrines, portas e janelas, todos chamam a nossa atenção e enriquecem a experiência do pedestre induzindo ao caminhar descontraído, onde a atenção se prende aos detalhes do entorno, especialmente às vitrines. O simples fato de existirem uma sequência de lojas mais estreitas ao longo da via já nos transmitem uma sensação de encurtamento de distâncias, minimizando o stress do deslocamento. Aliado a calçadas primorosamente executadas e ao sombreamento proporcionado pela arborização urbana, temos um conjunto que incentiva a apropriação democrática do espaço urbano pela população.



PREFEITURA MUNICIPAL DE BARRA MANSA
SECRETARIA MUNICIPAL DE PLANEJAMENTO URBANO

Uma calçada de qualidade é um elemento fundamental para o sucesso na aplicação do conceito de fachada ativa. Uma clara distinção entre **faixa de serviço**, que abrigará equipamentos urbanos como placas, jardineiras, lixeiras e dutos, o **passéio livre**, de uso exclusivo para o tráfego de pedestres e a **faixa de acesso** que permite a interação das pessoas com as edificações, tudo deve ser cuidadosamente dimensionado.



Rua planejada para Paris – projeto cidade de 15 minutos: 1. Ocupação de vagas por atividades ao ar livre; 2. Rua compartilhada entre pedestres, carros e bicicletas; 3 e 4. Espaços de lazer e esportes; 5. Fachadas ativas, com comércio sempre aberto para fácil acesso a serviços, a pé ou de bicicleta: a cidade de 15 minutos. Imagem – Paris en Commun.



Quartier Latin – Paris



Via com fachadas ativas em Montreal – Canadá



Via

com fachadas ativas em Montreal – Canadá



Edifício no Leblon – RJ, com 79 apartamentos e lojas com fachadas ativas no térreo.

A cidade de quinze minutos.

Como é notório, a pandemia de Sars Cov II alterou significativamente o *modus vivendi* da população em todos os centros urbanos pelo mundo afora. O isolamento imposto pelas altas taxas de contágio e pelos elevados índices de mortalidade da doença acabou por alterar a forma como os cidadãos ocupavam o tecido urbano, fazendo com que as necessidades de deslocamento fossem reduzidas ao mínimo.

O urbanismo, como ciência, buscou estabelecer novos conceitos que se adaptassem a esta nova realidade e foram então desenvolvidos e posteriormente introduzidos, primeiramente em Paris e posteriormente em outras cidades dos países centrais o conceito de cidades de quinze minutos.

“O conceito da Cidade de 15 minutos surge como uma alternativa à forma que a população estava habituada a ocupar a cidade: o projeto propõe que tudo o que os moradores da cidade precisam, deve estar à disposição a uma distância de no máximo 15 minutos de caminhada. Isso faria com que os deslocamentos



precisassem ser mínimos: entre a residência, o trabalho, escola, restaurantes, espaços de lazer, hospitais, parques e praças e etc.

O urbanista Carlos Moreno, professor da Universidade de Sorbonne na França, foi o pioneiro no conceito de Cidade de 15 minutos. A ideia surgiu a partir de uma teoria desenvolvida pelo urbanista de 'crono-urbanismo', isso é, uma mudança da ideia da relação que temos com o tempo de deslocamento dentro das cidades. Carlos Moreno defende que vivemos em cidades fragmentadas e que, por não conhecermos nossos vizinhos, não ocupamos o espaço urbano dos nossos bairros, estamos sozinhos e sofremos.

Dito isso, é importante ressaltar que o movimento de Cidades de 15 minutos é diferente de outros movimentos relacionados à mobilidade urbana em smart cities: o projeto desempenhado pelo urbanista é uma resposta direta ao coronavírus, às mudanças climáticas e à globalização. Paris adotou essa estratégia durante o período de isolamento social com o objetivo de repensar em como incluir as atividades cotidianas promovendo maior conexão social, além de trazer uma perspectiva mais ecológica.”

Disponível no site:

<https://mobilidade.estadao.com.br/mobilidade-para-que/cidades-de-15-minutos/>

O objetivo primordial desse modelo de urbanismo é combater a expansão espacial e temporal que o carro e o motor acarretaram às cidades. Na visão de Moreno, as pessoas que moram nas cidades, grandes e médias, “aceitam” o *inaceitável tempo desperdiçado nos deslocamentos* a que são obrigados para cumprir suas rotinas diárias, naturalizando a péssima qualidade de vida gerada pela falta de acesso e por ambientes que não atendem às suas necessidades mais básicas.

Como nos ensinou Benjamin Franklin, tempo é dinheiro, e no contexto de uma economia globalizada, este provérbio criado em 1748, está mais atual do que nunca e somado à urgência gerada pelos atuais e alarmantes índices de aquecimento global, a proposta de criar uma cidade de 15 minutos é uma ferramenta importantíssima na redução de gases do efeito estufa e um eficaz método para redução de poluentes lançados nos centros urbanos.



O modelo propõe o acesso dentro de um raio que compreende 15 minutos de caminhada ou de bicicleta da residência de todo cidadão, entendendo que os deslocamentos ativos também criarão, em nível local, maior coesão social, zeladoria do espaço público, maior sentimento de pertencimento e estímulo à economia local, buscando atingir a nível municipal, metas de diminuição de emissão de gases de efeito estufa e poluição.

“Ao lado de Paris, Melbourne também criou sua própria versão, com bairros de 20 minutos, isto é, locais onde tudo está dentro de um trajeto de 20 minutos. Copenhague, talvez um exemplo mais conhecido, centralizou seu senso de urbanismo em torno da dependência de bicicletas com uma camada de proximidade de lugares desejáveis. Atualmente, até as cidades americanas estão explorando mais de perto esse método, especialmente com as lições aprendidas e a autorreflexão da pandemia de COVID-19. Em um momento em que as pessoas costumam passar de 1 a 2 horas por dia apenas se deslocando para o trabalho através de meios de transporte privados, há um foco maior em devolver as ruas às pessoas, encontrando maneiras de reduzir a forte dependência de carros e recriar um senso de vizinhança, que diminuiu com o aumento da expansão urbana. A empresa Here Technologies criou um mapa interativo que mostra quais cidades já estão inclinando a atender esta escala, e ficarem mais alinhadas com os objetivos da cidade de 15 minutos. Embora alguns bairros já possam ser percorridos a pé, provavelmente muitos mais se moverão nessa direção conforme os urbanistas e gestores começarem a aplicar essa estratégia para desenvolver seus próprios conceitos de cidade do futuro.” (Este artigo é parte do Tópico do ArchDaily: O Futuro das Cidades.)

Hoje, felizmente, não temos mais uma pandemia, mas o conceito da cidade de quinze minutos se espalhou e merece ser levado a sério e discutido, afinal, bons exemplos falam por si.

Habitabilidade Global e as Cidades do Futuro.

A Economist Intelligence Unit (EIU), avaliou assistência médica, taxas de criminalidade, estabilidade política, infraestrutura e acesso a espaços verdes de 173 cidades no mundo, buscando uma análise da habitabilidade dos grandes centros urbanos.



A Economist Intelligence Unit (EIU) é a divisão de pesquisa e análise do Economist Group, fornecendo serviços de previsão e consultoria por meio de pesquisa e análise, com relatórios mensais, previsões econômicas quinquenais, relatórios de serviço de risco dos países e relatórios setoriais. A EIU fornece análises de países, indústrias e gestão em todo o mundo e incorpora a antiga Business International Corporation, uma empresa do Reino Unido adquirida por sua empresa-mãe em 1986. A EIU tem seus escritórios principais em quatro cidades – Londres, Nova York, Hong Kong e Dubai.

Em 2022 “Viena, na Áustria, liderou o ranking de habitabilidade global feito pelo The Economist Intelligence Unit (EIU) recuperando a posição obtida em 2019 e 2018, principalmente por sua estabilidade e boa infraestrutura, apoiada por bons cuidados de saúde e muitas oportunidades de cultura e entretenimento. As cidades da Europa ocidental e do Canadá dominaram as primeiras posições, com Copenhague, na Dinamarca, em segundo lugar e Zurique, na Suíça, e Calgary, no Canadá, empatadas em terceiro lugar.” (ArchDaily)

Por sua vez, “de acordo com o World Happiness Report, a Dinamarca lidera a pesquisa dos países mais felizes há anos. Copenhague, capital da Dinamarca, é conhecida por seus edifícios coloridos à beira-mar e sua arquitetura contemporânea radical, ambos refletindo o espírito alegre da cidade. A metrópole marítima é o estudo de caso favorito de um designer urbano com infraestrutura neutra em carbono, facilidade para pedestres e bicicletas, além de uma próspera esfera pública. Os designers dinamarqueses decifraram o código para construir cidades mais felizes, deixando muitos modelos a serem aprendidos.” (ArchDaily)

O Relatório Mundial da Felicidade é uma medição da felicidade publicado pela Rede de Soluções para o Desenvolvimento Sustentável da ONU, com base em dados coletados pelo Gallup World Poll, uma empresa global de análise e consultoria que ajuda líderes e organizações a resolver seus problemas mais urgentes.

Como pudemos ver, as cidades do futuro já estão sendo construídas, considerando como elementos essenciais para o seu desenvolvimento e redesenvolvimento, a vizinhança, o bairro e o corredor, (ruas e avenidas), que devem ser planejados de forma a encorajar o percurso a pé, prevendo atividades a distâncias caminháveis e passeios largos e acessíveis. As vizinhanças devem ser



PREFEITURA MUNICIPAL DE BARRA MANSA
SECRETARIA MUNICIPAL DE PLANEJAMENTO URBANO

multiculturais, o bairro deve conter serviços, escolas e parques e, por fim, os corredores, que devem ser planejados de forma a conectar as diferentes regiões da melhor forma possível.

Dito isto, agora é a hora de perguntar: o que os cidadãos de Barra Mansa desejam para o futuro de sua cidade?

Barra Mansa, 25 de outubro de 2022.

.....
Arq.º Urb. Jorge Alberto Leal de Almeida

Fiscal de Obras

Membro do COINFE

Mat.10791-3

CAU/BR A22760-9