

ANÁLISE DA CAMINHABILIDADE NO BAIRRO JARDIM ALVORADA, NA CIDADE DE MARINGÁ/PR

Maria Cecilia Silva Manin (PIC/CNPq/UEM), Diego Vieira da Silva (Orientador). E-mail: dvramos@uem.br

Universidade Estadual de Maringá, Centro de Tecnologia, Maringá, PR

Área e subárea do conhecimento: Planejamento Urbano e Regional / Métodos e Técnicas do Planejamento Urbano e Regional.

Palavras-chave: Saúde; mobilidade; segurança.

RESUMO

A urbanização acelerada e desordenada do Brasil no século XX priorizou os veículos motorizados, tornando necessário discutir a respeito da mobilidade urbana e, principalmente, da caminhabilidade. Assim sendo, esta pesquisa se propõe a analisar a caminhabilidade do bairro Jardim Alvorada, especificamente em cinco trechos de suas principais avenidas, devido a importância do tema e do bairro para a cidade de Maringá. A análise foi realizada por meio da ferramenta Índice de Caminhabilidade 2.0 (2018). Como resultado, o Índice de Caminhabilidade foi considerado suficiente, com destaque positivo para calçadas e infraestrutura de mobilidade. Contudo, problemas como falta de segurança, travessias pouco acessíveis e baixa diversidade de usos comprometeram os resultados. Ações de melhorias podem ser realizadas pela Prefeitura, o que traria resultados benéficos para a população.

INTRODUÇÃO

A urbanização brasileira ocorreu de modo acelerado e desordenado, sendo marcada pelo êxodo rural e pelo crescimento dos centros urbanos (Paloma Guitarra, [s.d]). Esse processo resultou no aumento das desigualdades sociais e priorizou carros, sendo denominado “terceira era da cidade”, por Portzamparc (1989).

De acordo com a Associação Nacional de Transportes Públicos (2020), o caminhar abrange 40% dos tipos de deslocamentos no Brasil. A qualidade do ambiente para se caminhar é importante, pois afeta a saúde da população e suas relações sociais. Assim, é importante que as cidades apresentem boa infraestrutura para caminhadas, além de elementos urbanos para incentivar a caminhabilidade (Silva e Fellows, 2020; Gehl, 2013).

Este trabalho tem o objetivo de avaliar as condições de caminhabilidade nas principais avenidas do Jardim Alvorada, analisando a qualidade das calçadas, a disponibilidade de iluminação pública, o nível de segurança no bairro, e a compatibilidade das quadras com a caminhabilidade.

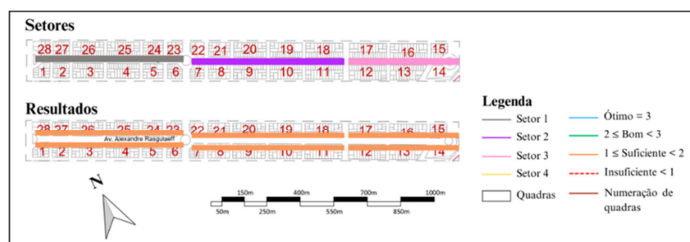
MATERIAIS E MÉTODOS

O método adotado foi o do Índice de Caminhabilidade (ICam 2.0). A metodologia apresenta 15 indicadores, que se encontram agrupados em seis categorias: segurança viária, atração, calçada, ambiente, mobilidade e segurança pública. A pesquisa ocorreu em três etapas: desenvolvimento de planilhas no Excel; levantamentos em campo nas avenidas do recorte (em maioria vias arteriais, apenas a Av. D. Sophia Rasgulaeff é uma coletora); atribuir notas para cada divisão de indicadores (ótimo – 3; bom – 2; suficiente – 1; e insuficiente – 0). A obtenção do índice acontece a partir do cálculo da pontuação final dos indicadores, das categorias e de seus resultados.

RESULTADOS E DISCUSSÃO

O trecho da Avenida Dr. Alexandre Rasgulaeff obteve nota 1,64 no Índice de Caminhabilidade (suficiente). O trecho foi dividido em três setores (figura 01). Os três setores analisados obtiveram notas 1,75, 1,61 e 1,56, respectivamente, com destaque para as categorias Calçada e Mobilidade (classificadas como "bom"). As categorias Atração e Ambiente variaram entre "suficiente" e "bom". A Segurança Pública variou de "insuficiente" a "suficiente". Já a Segurança Viária foi classificada como "insuficiente" em todo o trecho, por se tratar de uma via arterial com velocidade de 60 km/h. Cabe ressaltar, que velocidades acima de 30 km/h são inseguras para pedestres.

Figura 01: Mapa dos setores do trecho da avenida Doutor Alexandre Rasgulaeff.



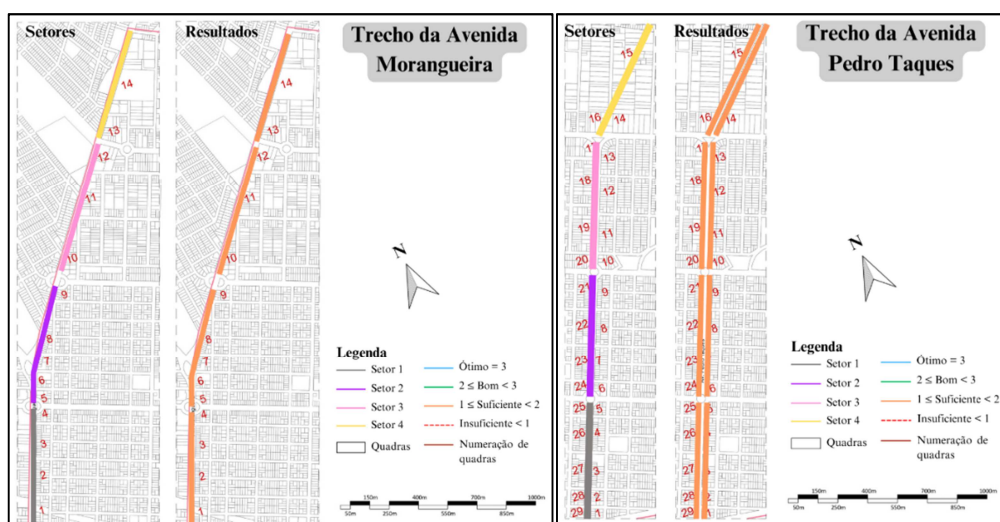
Fonte: Autora (2025).

O trecho da avenida Morangueira obteve como resultado no ICam 2.0 a nota 1,68, sendo suficiente. O trecho foi dividido em quatro setores (figura 02), com notas: 1,72, 1,65, 1,51 e 1,34. Os quatro setores analisados apresentaram desempenho "suficiente" no Índice de Caminhabilidade (ICam 2.0). A categoria Calçada obteve os melhores resultados ("bom"), seguida por Mobilidade ("suficiente" e "bom"). As categorias Atração e Ambiente foram "suficientes". A Segurança Pública variou de "suficiente" a "insuficiente". Já a Segurança Viária foi "insuficiente" em todos os setores.

A avenida Pedro Taques obteve nota 1,66 no Índice de Caminhabilidade, sendo classificado como "suficiente". O trecho foi dividido em quatro setores (figura 02). Todos os setores foram classificados como "suficiente" (notas: 1,89, 1,75, 1,53 e 1,49), com a categoria Calçada apresentando o melhor desempenho ("bom"). Mobi-

lidade, Ambiente e Atração variaram entre "suficiente" e "bom", enquanto Segurança Viária e Pública foram "insuficientes".

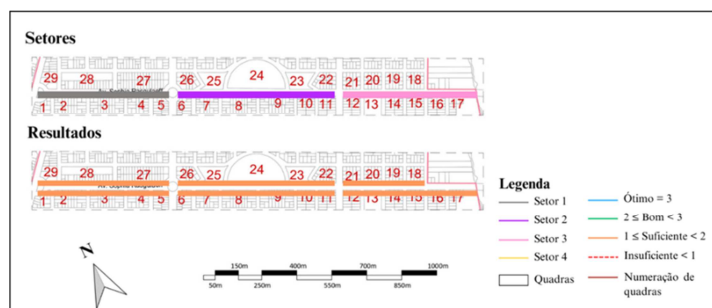
Figura 02: Mapa dos setores do trecho da avenida Morangueira e da avenida Pedro Taques.



Fonte: Autora (2025).

Já o da Avenida Dona Sophia Rasgulaeff obteve nota de 1,86, classificado como suficiente, e foi dividido em três setores (figura 03). Os três setores apresentaram as notas: 1,83, 1,92 e 1,83. Os melhores resultados foram observados nas categorias Calçada, Mobilidade e Ambiente, classificadas como "boas". No entanto, as categorias Segurança Viária, Segurança Pública e Atração foram "insuficientes". A via apresenta poucas fachadas visualmente ou fisicamente permeáveis, além de não apresentar grande uso misto, especialmente no período noturno.

Figura 03: Mapa dos setores do trecho da avenida Dona Sophia Rasgulaeff.

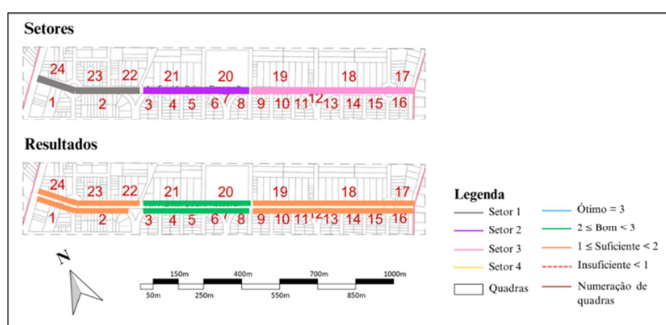


Fonte: Autora (2025).

Por fim, a respeito do trecho da Avenida Franklin Delano Roosevelt, sua nota foi 1,68 no ICam 2.0, sendo suficiente. Esse trecho foi dividido em três setores (figu-

ra 04), com notas: 1,43, 2,01 e 1,62. O primeiro setor apresentou boas calçadas e boa mobilidade, mas problemas de segurança viária e pública, além de baixa atratividade. O segundo obteve pontos positivos iguais ao anterior, porém apresenta alguns problemas na segurança viária e iluminação pública. A caminhabilidade é fundamental, e deveria ser a prioridade no planejamento das cidades, com a aplicação de infraestrutura adequada e diversidade de usos urbanos, conforme defendem Gehl (2013) e Jacobs (1961). O terceiro setor apresenta o mesmo padrão dos anteriores.

Figura 04: Mapa dos setores do trecho da avenida Franklin Delano Roosevelt.



Fonte: Autora (2025).

5 CONCLUSÕES

O bairro Jardim Alvorada, em Maringá, apresenta, no geral, boa qualidade de calçadas, e distância adequada ao transporte público. Contudo, existem problemas com relação à segurança viária, a segurança pública, por conta da iluminação e fluxo de pedestres, e problemas de arborização. Esses problemas reduzem a vitalidade urbana. Apesar da metodologia ter sido eficaz, em cidades médias como Maringá, mostra-se necessário uma melhoria nos critérios de fluxo de pedestres, considerando elementos como a iluminação privada e a presença de lixeiras. É necessário que as vias analisadas sofram intervenções da gestão da cidade para se tornarem espaços mais caminháveis.

REFERÊNCIAS

ANTP, Associação Nacional de Transportes Públicos. **Sistema de Informações da Mobilidade Urbana da Associação Nacional de Transportes Público - Simob/ANTP: Relatório geral 2017**. São Paulo, 2020. Disponível em: <https://files.antp.org.br/simob/sistema-de-informacao-de-mobilidade-urbana-da-antp--2017.pdf>. Acesso em: 24 fev. 2025.

GEHL, Jan. **Cidades para pessoas**. São Paulo, Perspectiva, 2013.

GUITARRARA, Paloma. **Urbanização brasileira**. Brasil Escola. Disponível em: <https://brasilecola.uol.com.br/brasil/urbanizacao-no-brasil.htm>. Acesso em 24 de julho de 2025.

34º Encontro Anual de Iniciação Científica
14º Encontro Anual de Iniciação Científica Júnior



12 e 13 de novembro de 2025

JACOBS, Jane. **Morte e Vida de Grandes Cidades**. Tradução de Carlos S. Mendes Rosa. 3. ed. São Paulo: WMF Martins Fontes, 2014.