

Universidade para Pessoas

Barbara Cristina Vieira⁽¹⁾
Vinicius França Domingos⁽¹⁾
Alex Nogueira Rezende⁽²⁾

¹ Acadêmicos do Curso de Arquitetura e Urbanismo da UFMS.

² Orientador. Laboratório Experimental de Arquitetura e Urbanismo - LEX CAU/UFMS/2018

1 Introdução

As novas necessidades e a sede pelo progresso no decorrer das décadas, durante e após a Segunda Revolução Industrial (1850-1950) intensificaram e viabilizaram o desejo das pessoas a produzirem inovações que facilitariam o seu dia a dia. Nesse contexto, o automóvel, criado em 1885 pelo alemão Karl Benz (SANTANA, 2006), aparentemente tornou-se forte aliado do homem, mas hoje, usado em excesso, condiciona a vida em sociedade, gerando problemas diversos para a população como poluição ambiental, consideráveis danos à saúde, ansiedade, *stress*, acidentes, congestionamentos, além de perpetuar e consolidar a mobilidade desigual.

Durante o século XX, o espaço da cidade funcionava como importante lugar de encontro social, até a propagação dos conceitos e ideais de planejamento urbano do modernismo, resultado do intenso processo de urbanização decorrente da Revolução Industrial e que trazia propostas para solucionar os problemas gerados pela ocupação desenfreada das cidades. Como princípios fundamentais do mesmo foram abordados o desenho racional e universal do tecido urbano (devido às necessidades, *a priori*, semelhantes de todos os municípios), a verticalização das regiões centrais, o aumento das áreas verdes, as ruas mais largas com cruzamentos mais distantes uns dos outros e a separação das principais funções das cidades (habitar, trabalhar, recrear-se e circular) baseados na crença do automóvel como solução ideal para a mobilidade urbana (GEHL, 2010). Essas características acabaram por fomentar a intensificação do uso dos automóveis. O embate sobre a “morte e vida” nas grandes cidades, levantado, em 1961, pela autora Jane Jacobs (JACOBS *apud* GEHL, 2010), principalmente, aborda a gradual perda de oportunidade dos espaços urbanos de funcionarem como pontos de encontro.

Os sistemas de transporte coletivo, bem como bicicletas e caminhadas, são alternativas para a substituição do uso desenfreado dos carros, porém essas não são devidamente exploradas já que há um déficit por parte das políticas públicas brasileiras na conscientização e viabilização, através de eficientes planos urbanísticos, do uso de espaços livres e passeios com baixo impacto econômico. As frotas desproporcionais de ônibus quanto à demanda que dela se utiliza, as linhas de metrô que, quando existem, normalmente não abrangem uma grande área do território urbano, o pequeno número, extensão

e desconexão das ciclovias ou ciclofaixas, os passeios públicos não acessíveis e, por fim, a sinalização que nem sempre prioriza o pedestre são itens verificados diariamente em cidades de tamanhos variados, significando que essas problemáticas não se configuram como existentes apenas nas grandes metrópoles.

Segundo a arquiteta, urbanista e escritora norte-americana Denise Scott Brown (*apud* JORDANA, 2009) “[...] arquitetura não pode forçar as pessoas a se conectarem, só pode planejar os pontos de passagem, remover barreiras e tornar os locais de reunião úteis e atraentes”¹ (tradução dos autores). A partir disso, observa-se a necessidade de valorização dos elementos do contexto urbano, como por exemplo das vias por onde os cidadãos se deslocam (independentemente do meio de transporte de que se utilizem), proporcionando que isso seja realizado com qualidade e segurança, principalmente aos mais vulneráveis, no caso, os pedestres. Cidades pensadas para os seres humanos tendem a ser mais igualitárias no âmbito da mobilidade urbana.

Os estacionamentos de veículos são consequência direta do aumento em demasia da frota em circulação, sendo hoje um dano também à paisagem visual da cidade e um verdadeiro incômodo urbano, uma vez que estes ocupam, na maioria das vezes, espaços antes livres portadores de vegetação, alterando o microclima local e provocando inclusive o aumento da poluição atmosférica. Além disso, algumas dessas áreas teriam a possibilidade de serem destinadas ao lazer e a convivência social, fomentando a possibilidade de interações humanas diversas. De acordo com Jan Gehl em seu livro *Cidades para Pessoas* (2010, p. 6), é observado que:

Nos países emergentes, a situação da dimensão humana é bem mais séria e complexa. A maioria da população é forçada a usar intensamente o espaço da cidade, para muitas atividades cotidianas. Tradicionalmente, o espaço urbano funcionou em um nível bem aceitável para esses usos, mas quando o tráfego de automóveis, por exemplo, cresce vertiginosamente, a competição pelo espaço se intensifica. A cada ano, as condições para a vida urbana e para os pedestres tornam-se menos dignas.

Fazendo um recorte no panorama urbano, analisamos questões referente à mobilidade urbana de forma geral na cidade de Campo Grande/MS, e dentro desta, mais especificamente, observamos o campus da Universidade Federal de Mato Grosso do Sul (UFMS), verificando-se, em outra escala, a presença dos mesmos problemas. A universidade, até mesmo pela sua função social máxima, de produção de conhecimento e disseminação do saber, deveria não ser apenas a continuidade das falhas da cidade, inclusive no viés que tange a mobilidade urbana, e sim ter um caráter pedagógico e mostrar como a cidade deveria ser.

2 A Universidade na Contramão

Ao transitar pela UFMS, que teve seu campus delimitado entre o final da década de 1960 e início da década de 1970, percebe-se uma gradativa redução nas áreas verdes, mas que ainda são abundantes; edificações pioneiras convivendo com outras feitas ao longo dos anos; o sistema viário que ainda, no geral, segue o traçado original, e também as onipresentes vagas de estacionamento (regulares ou não), fator que demonstra a predominância do transporte individual em detrimento ao público e coletivo; e indiretamente, a convivência das sucessivas gestões administrativas com tal situação, uma vez que essas ainda buscam solucionar esses problemas de mobilidade priorizando os automóveis, como

¹ “[...] *architecture can't force people to connect, it can only plan the crossing points, remove barriers, and make the meeting places useful and attractive.*”



mostram as imagens abaixo (Figura 1), onde em maio de 2018 tem-se áreas verdes que haviam sido invadidas e indevidamente ocupadas por veículos sendo transformadas em estacionamento regular.



Figura 1. Ampliação de estacionamento na UFMS ocupando área verde. Fonte: Autores.

Em busca de facilitar o próprio deslocamento dentro do campus, os acadêmicos, professores e todos que trabalham ou visitam a universidade, por lógica ou comodismo, estacionam seus veículos nas vagas (e não raro nos gramados) que julgam cômodas e mais próximas o possível do seu destino (Figura 2), muitas vezes tratando de forma desrespeitosa as áreas públicas da universidade, evidenciando a falta de limites de uma sociedade que tem também sua mobilidade baseada no privilégio de alguns em detrimento ao bem coletivo, assim, como consequência há o uso inadequado de espaços livres em pontos específicos do campus que, por sua vez, apresentam potencial para atender aos mesmos com ambientes destinados ao convívio, área verde ou simplesmente como paisagem natural e visual.



Figura 2. Ocupação indevida de espaços livres. Fonte: Autores.

O uso massivo de veículos é, além de um grande gerador de danos ambientais, um problema espacial e de desigualdade social. Em campanha realizada pelo departamento de trânsito de Munique (Alemanha), em 2001 (FALCÃO, 2014), foi simulado o espaço que 60 pessoas ocupam no trânsito

utilizando-se de diferentes meios de transporte, como carro, ônibus, bicicleta e até mesmo a pé. O comparativo (Figura 3) expõe as fotos de cada uma dessas simulações lado a lado, evidenciando com clareza como o automóvel ocupa uma área muito maior em relação aos demais, privatizando temporariamente um espaço público por definição.



Figura 3. Estudo desenvolvido pelo departamento de trânsito de Munique. Fonte: FALCÃO, 2014.

Por lógica, no estudo de caso da UFMS aqui pretendido observa-se que os espaços dedicados aos estacionamentos já representam uma parcela significativa da paisagem visual do campus, o que, em decorrência ao aumento do uso do transporte individual, tende a tornar-se cada vez mais representativo. Isso se deve ao fato de, atualmente, o carro ser considerado uma das primeiras conquistas da vida adulta, pensamento impulsionado pela busca por praticidade, maior rapidez de deslocamento, *status* social e independência, o que reflete as características de uma sociedade desigual em que os possuidores de maior poder aquisitivo são privilegiados também em relação à mobilidade urbana. As cidades, em geral, encontram-se saturadas e com um sistema viário que acaba por não comportar confortavelmente a quantidade de carros que nele trafegam, gerando um sistema insustentável, por isso é visível a necessidade de uma mudança de paradigmas visando o incentivo aos meios alternativos.

O artigo em questão tem, portanto, como objetivos identificar algumas falhas existentes no ambiente da UFMS quanto à mobilidade, demonstrar opções favoráveis de uma melhor utilização dos espaços já existentes no campus, e propor diretrizes a fim de otimizar os deslocamentos internos sem prejudicar as áreas verdes e paisagens visuais, tendo como consequência o desenvolvimento de uma campanha de conscientização em relação ao tema proposto.

A busca por referências teórica e projetuais têm como finalidade analisar conceitos e diretrizes aplicadas em outros contextos, mas com finalidade semelhante, ou seja, uma mobilidade urbana menos desigual e mais eficiente para todos. Além disso, a aplicação dos conceitos e estratégias pesquisadas no contexto a ser trabalhado, a UFMS, tem como premissa a necessidade da valorização de áreas de convivência e preservação ambiental, privilegiando a relação pedestre/universidade/cidade.

De maneira mais objetiva, foi feito o levantamento dos estacionamentos já existentes na universidade e o número de vagas de cada um, a fim de comprovar por meio de dados quantitativos a suficiência de espaços já destinados aos automóveis. Também foi simulado o tempo que se leva para percorrer a distância entre os estacionamentos regulares (os três maiores, existentes desde a década de 1970) até pontos definidos estrategicamente no campus, situados nos principais locais de fluxo das

peças que ocupam a área mais povoada da universidade, afim de evidenciar a desnecessidade de uma mudança do espaço físico e sim a necessidade de uma mudança de mentalidade e postura dos usuários, principalmente dos condutores veiculares.

3 Mudanças Possíveis

Para sistematizar a análise, o campus foi dividido em partes (Figura 4), a saber: Norte (Reitoria e cursos de Medicina, Farmácia, Pedagogia e Odontologia, dentre outros), Centro (Engenharias, Ciências Humanas, Biologia, Nutrição e Arquitetura e Urbanismo, dentre outros) e Sul (Ciências Econômicas, Administração, Faculdades de Química, Laboratórios de Engenharia Elétrica, Medicina Veterinária e Zootecnia, dentre outros) e computadas as vagas em estacionamentos isolados e integrados, e as vagas junto às vias internas da universidade, os quais, somados, totalizam 3.140 vagas para aproximadamente 19.000 usuários, excetuando os estacionamentos irregulares identificados, o que representa uma média de 6,30 usuários para cada vaga regular de estacionamento, sendo que a área denominada Centro, a mais adensada, conta com 2.236 vagas, já as áreas Norte e Sul do campus possuem, respectivamente, 514 e 297 para funcionários e acadêmicos.

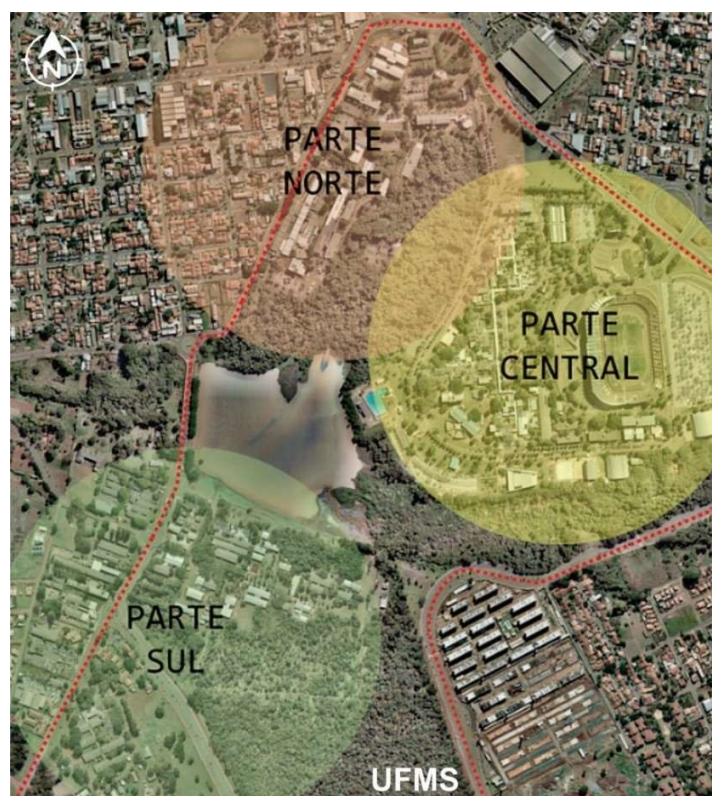


Figura 4. Imagem esquemática destacando as áreas Norte, Central e Sul da UFMS. Fonte: SIMGEO, com edição dos autores.

Para efeito de análise foram considerados três estacionamentos, os de maior relevância e localizados na área denominada Centro e verificados os tempos de deslocamento entre os estacionamentos e o Corredor Central (local que redistribui os transeuntes de acordo com os cursos de destino), sendo: o estacionamento do Teatro Glauce Rocha (EG), o do Estádio Universitário Pedro Pedrossian, conhecido popularmente como Estádio Morenã (EM), e o situado ao lado do Corredor Central (EC) conforme Figura 5.

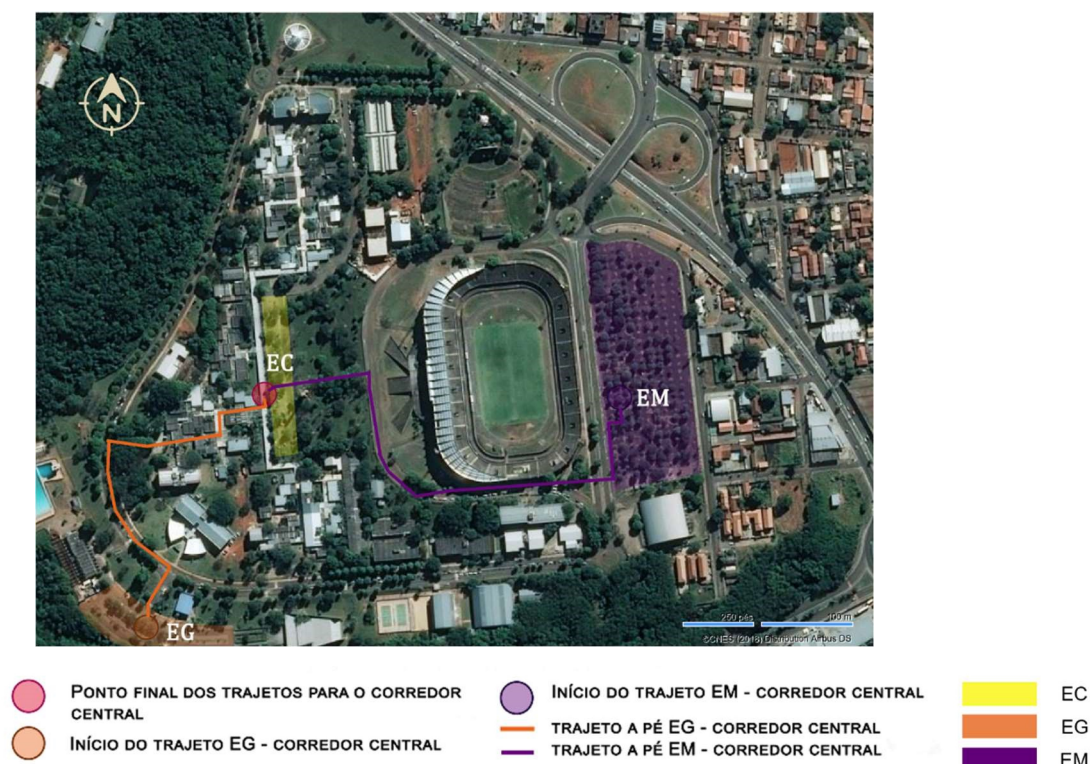


Figura 5. Mapa síntese dos trajetos na área central do campus. Fonte: Bing Maps; com edição dos autores.

Em relação aos estacionamentos citados, o tempo de caminhada aferido no EC foi desconsiderado por, em média e dependendo do ponto de partida, ser inferior a 1 (um) minuto, já do EG até o corredor foi de aproximadamente 6 minutos, sendo percorrida uma distância de 0,45 km; enquanto o EM apresentou o tempo de 8 minutos e 20 segundos, com um percurso de 0,66 km (maior entre os verificados, porém devido a sua proximidade com os blocos das Engenharias, Artes Visuais e Educação Física tem a possibilidade de ser mais utilizado pelos estudantes dessas áreas).

Através dos levantamentos apresentados verifica-se que o uso dos estacionamentos regulares é uma solução viável e eficaz para diminuir o uso de espaços não destinados a este fim, que por sua vez podem ser mais bem explorados para outras finalidades, ou mesmo simplesmente manter a harmonia da paisagem natural do campus. O tempo de deslocamento médio entre as vagas regulares e o destino dos universitários e servidores, como demonstrado, é pequeno, não justificando a ociosidade costumeira desses estacionamentos maiores (EG e EM, este último, em estado de abandono) concomitante com o surgimento de novos estacionamentos que comprometem o patrimônio paisagístico do campus. Aproveitar os espaços livres com maior qualidade intensifica as relações humanas e redesenha a interação entre cidadãos e paisagem, removendo barreiras que dificultam as relações interpessoais e alienam o convívio, como já defendia a urbanista Denise Scott Brown.

Ao contrário do que é praticado tradicionalmente pelos gestores da UFMS, a solução para o caso não é a construção de mais estacionamentos, e a consolidação de áreas irregularmente ocupadas para este fim, mas sim a conscientização dos usuários para utilização correta dos ambientes universitários como um todo, em especial no que tange aos espaços públicos. O melhoramento dos estacionamentos regulares já existentes também favorece sua adequada utilização, como por exemplo a reativação do estacionamento do Estádio Morenã (EM), uma vez que o mesmo é o possuidor da maior quantidade de vagas (850 vagas delimitadas) entre os levantados e que, atualmente, encontra-se

desativado. As ações citadas acima são também formas de economizar recursos financeiros que são gastos frequentemente para a realização de novos estacionamentos, ou seja, melhorar a infraestrutura existente é mais sustentável e econômico do que criar uma completamente nova, e ainda consumindo áreas verdes livres.

Portanto, para que seja possível transformar o sistema viário existente é necessário priorizar a camada mais vulnerável que dele se utiliza: os pedestres. A valorização do transporte individual motorizado, como já dito, teve seu início há muitas décadas o que levou à consolidação desse meio como o principal, ignorando os problemas por ele causados e que hoje, devido ao aumento gradativo do uso, são cada vez mais perceptíveis. Os passeios públicos, em grande parte dos casos, encontram-se degradados, nem sempre acessíveis, a sinalização pública é precária e dia após dia os cidadãos perdem espaço para os automóveis.

Outra camada que merece atenção é a dos ciclistas, uma vez que, além dos benefícios à saúde, são uma alternativa de transporte mais sustentável. Isso faz com que o tema seja amplamente abordado nos dias atuais, dando espaço para discussões relacionadas às diretrizes urbanísticas necessárias para sua massificação o que, muitas vezes, ainda encontra resistência por parte dos gestores públicos e de setores da sociedade (REDE BRASIL ATUAL, 2009). O padrão vigente são vias planejadas prioritariamente para automóveis, tanto em relação à quantidade de faixas de rolamento quanto à sinalização e velocidades permitidas, fato que também pode ser observado dentro do campus, objeto de análise, uma vez que o mesmo sequer possui faixas destinadas ao uso exclusivo de bicicletas, por exemplo.

Muitos motoristas são veementes opositores a construção de ciclovias e ciclofaixas alegando diversos pontos que, pela lógica da manutenção dos privilégios dos automotores são negativos, dentre eles: a perda de espaços de circulação que leva a um aumento na quantidade de congestionamentos, o desrespeito às leis de trânsito por parte dos usuários de bicicletas e até mesmo os maiores direitos adquiridos pelos carros através do pagamento de impostos (OBSERVATÓRIO NACIONAL DE SEGURANÇA VIÁRIA, 2017). A construção de faixas destinadas as bicicletas até podem acarretar na perda de faixas de rolamento, porém o uso mais expressivo da mesma flexibiliza o fluxo e, para pequenas distâncias, é a opção mais rápida, diminuindo desse modo a quantidade de congestionamentos citada acima. Além disso, o desrespeito às leis de trânsito cometido por veículos automotores mata diariamente milhares de pessoas e mesmo assim o carro continua sendo a opção preferida para os deslocamentos. É fundamental uma mudança de postura e entendimento acerca da mobilidade urbana por toda a sociedade. Jan Gehl (2010, p. 7) defende que:

Cidade sustentável é geralmente fortalecida se grande parte de seu sistema de transporte puder se dar por meio da “mobilidade verde”: ou seja, deslocar-se a pé, de bicicleta ou por transporte público. Esses meios proporcionam acentuados benefícios à economia e ao meio ambiente, reduzem o consumo de recursos, limitam as emissões e diminuem o nível de ruídos. Outro aspecto sustentável importante é o aumento de atratividade exercida pelos sistemas de transporte público, quando os usuários se sentem seguros e confortáveis caminhando ou indo de bicicleta para e a partir dos ônibus, trens e veículos sobre trilhos. Um bom espaço público e um bom sistema público de transporte são, simplesmente, dois lados de uma mesma moeda. (Grifo nosso)

Consoante ao autor citado é sabido que o desejo por uma cidade (e universidade) saudável é intensificado se o caminhar ou o pedalar forem etapas naturais do padrão de atividades diárias. Assim a melhor prática a ser incentivada no contexto atual da UFMS para amenizar seus problemas de deslocamento interno, baseado nos conceitos expostos, é a **conscientização de seus usuários dos**



benefícios dos rápidos deslocamentos a pé (de no máximo 10 minutos), o **melhoramento dos passeios públicos a fim de proporcionar aos pedestres um deslocamento mais confortável e acessível** (cabe ressaltar que na última década é visível o esforço em relação à acessibilidade, mas desafios ainda permanecem), o **incentivo ao uso da infraestrutura já existente** (estacionamentos citados anteriormente), o **respeito às áreas públicas e ajardinadas** com o tratamento paisagístico adequado dos espaços livres com objetivo de criar neles locais de permanência, estudos ou contemplação, **impedindo que os automóveis os invadam**, e como forma de potencializar essa nova postura, seria bem-vindo a **criação de um sistema alternativo e autônomo de circulação no âmbito da universidade**, como por exemplo, bicicletas compartilhadas que poderiam viabilizar percorrer maiores distâncias no campus ou nos arredores imediatos sem a necessidade de recorrer aos veículos automotores.

Entende-se, portanto, não ser imperativo que os acadêmicos e funcionários estacionem seus veículos nos espaços mais próximos aos seus destinos, quando isso comprometer as áreas verdes, ou mesmo o senso de civilidade necessário ao uso dos espaços do campus, uma vez que os usuários podem se deslocar com certa facilidade e em pouco tempo pelo mesmo. Jan Gehl (2010, p. 94 e 95) aborda questão similar e afirma que não há a obrigação de uma ligação direta entre os automóveis e todas as células de permanência humana (residências, comércio e instituições), a saber:

De projeto a projeto, os urbanistas devem refletir sobre quais tipos de ruas e o grau de integração de tráfego que seria uma boa solução. A segurança de pedestres, a real e a percebida, deve ser sempre o fator determinante. Não há nenhuma lei natural que estabeleça que o tráfego motorizado deve ter acesso a todos os lugares. Geralmente, pressupõe-se que carros não são bem-vindos em parques, bibliotecas, centros comunitários e casas. São evidentes as vantagens da ausência do tráfego de veículos por toda parte, então, mesmo havendo argumentos convincentes para permitir a circulação de veículos até a porta das edificações, em muitos casos, há outros argumentos igualmente válidos para a criação de zonas sem veículos, no entorno das residências.

Aplicado à instituição em questão, pode-se reafirmar que os estacionamentos, bem como vias, não têm a obrigação de estar vinculados direta ou imediatamente aos blocos da universidade, de forma a segregar os espaços e enclausurar o convívio humano. A intenção principal vai muito além de apenas intervir no campus, mas conscientizar para que no decorrer da vida adulta os hoje universitários tenham uma mudança de paradigma sobre a mobilidade urbana e, assim, proporcionar maior qualidade de vida para as atuais e próximas gerações.

4 Considerações Finais

Verifica-se que a situação percebida dentro do campus da UFMS na cidade de Campo Grande é um reflexo da cultura de consumo provinda do século passado e ainda muito arraiga na sociedade brasileira contemporânea. A desigualdade social, o desejo de realizar as tarefas no menor período de tempo possível, o individualismo, entre outros fatores, faz com que o transporte individual motorizado possua uma valorização tão grande na sociedade atual. Essa prioridade afeta diretamente os outros meios de locomoção que possuem um viés mais alternativo e sustentável, como a locomoção pedonal, as bicicletas e o transporte coletivo, uma vez que o sistema viário local foi projetado visando atender primeiramente a demanda dos automóveis.

Os levantamentos realizados dentro do campus universitário auxiliam no reconhecimento dos pontos problemáticos como também dos lugares com potencial para serem melhor explorados e que buscam atender com qualidade a demanda automobilística, sem privilegiá-la, entendendo a Universidade



como um todo, porém reconhecendo as particularidades de cada uma de suas partes (Central, Norte e Sul). Do mesmo modo, a combinação desse estudo local com as referências bibliográficas utilizadas levou a um entendimento mais amplo da questão e à diretrizes urbanísticas que visam estimular o deslocamento através de outros meios de transporte, em especial as bicicletas e favorecimento aos pedestres. Para que isso seja possível, é preciso que a estrutura viária dê o suporte necessário para que tais modalidades se desenvolvam com qualidade e segurança, diminuindo, portanto, as desigualdades sociais verificadas até mesmo neste âmbito.

Fica o entendimento que a civilidade e o respeito ao espaço público não podem ser menores que a comodidade, e que o transporte motorizado individual tem que se adequar as demandas coletivas, e não o contrário, não sendo admissível a perpetuação de posturas inadequadas corriqueiramente observadas tanto no âmbito do campus da UFMS como na cidade de Campo Grande (e de muitas outras cidade brasileiras). Uma mobilidade urbana que se pretende socialmente justa, precisa ser entendida com um bem público, acima de privilégios enraizados e motorizados.

5 Referências Bibliográficas

FALCÃO, André. *Grupo testa ocupação de carros, ônibus e bicicletas em ruas de Vitória*. Disponível em: <<http://g1.globo.com/espirito-santo/noticia/2014/08/grupo-testa-ocupacao-de-carros-onibus-e-bicicleta-em-rua-de-vitoria.html>>. Acesso em: 12/04/2018.

GEHL, Jan. *Cidades Para Pessoas*. 2ª ed. São Paulo: Perspectiva, 2010.

JORDANA, Sebastian. *Interview: Robert Venturi & Denise Scott Brown, by Andrea Tamas*. Disponível em: (<https://www.archdaily.com/130389/interview-robert-venturi-denise-scott-brown-by-andrea-tamas>). Acesso em: 24/05/2018.

OBSERVATÓRIO NACIONAL DE SEGURANÇA VIÁRIA. *Motoristas versus ciclista – como conviver em harmonia?* Disponível em: <<https://www.onsv.org.br/motoristas-versus-ciclista-como-conviver-em-harmonia/>>. Acesso em: 16/04/2018.

REDE BRASIL ATUAL. *Futuro das cidades é restringir automóveis, apontam especialistas*. Disponível em: <<http://www.redebrasilatual.com.br/ambiente/2009/09/futuro-das-cidades-e-restringir-automoveis-apontam-especialistas>>. Acesso em: 16/04/2018.

SANTANA, Miriam Ilza. *História do automóvel*. Disponível em: <<https://www.infoescola.com/curiosidades/historia-do-automovel/>>. Acesso em: 20/05/2018.

Recebido em: 25 de setembro de 2018.

Aceito em: 10 de outubro de 2018.

