

SEGURANÇA E CONFORTO PARA O PEDESTRE: a busca por romper paradigmas a partir de uma experiência de urbanismo tático em Goiânia

Resumo

O desequilíbrio entre pedestres e automóveis no espaço público é um desafio nas cidades contemporâneas. Diante desse cenário, o presente Trabalho de Conclusão de Curso de Graduação objetivou recuperar a escala humana no ambiente urbano utilizando a estratégia do urbanismo tático. Esse tipo de intervenção é uma ação em pequena escala, participativa e de baixo custo, que prioriza os pedestres e a segurança viária. Sendo assim, uma experiência piloto foi implementada no campus de uma Universidade em Goiânia, com o objetivo de **transformar uma área de estacionamento, que é uma travessia conflituosa para os pedestres, em um espaço mais seguro e confortável: o Quintal das Cores**. A metodologia envolve uma pesquisa teórica, análises do lugar, diálogos com a comunidade universitária, planejamento da execução, elaboração do projeto, divulgação, implementação e análise dos resultados. Por meio dessa experiência, espera-se mostrar, na prática, a eficácia das intervenções de urbanismo tático na melhoria do espaço público para as pessoas, de forma a torná-lo mais seguro e adequado para a mobilidade a pé. Também espera-se demonstrar a necessidade de romper paradigmas do uso excessivo do carro e repensar o desenho urbano voltado para os pedestres, inspirando outros projetos de qualificação do espaço e de segurança viária em cidades brasileiras.

Palavras-chave: Intervenção urbana; Espaço público; Segurança Viária.

1. Introdução

O desequilíbrio do espaço da rua dedicado aos automóveis e pedestres é notório nas cidades contemporâneas, especialmente as brasileiras. A valorização do modo motorizado individual e o conseqüente desinteresse pelo espaço público inverteu o protagonismo da rua, criando condições inseguras para a mobilidade a pé. Diante dos efeitos negativos do carro nas cidades, este Trabalho de Conclusão de Curso de Graduação se propôs a recuperar a dimensão humana no ambiente urbano, enfrentando, em uma pequena escala, os desafios relacionados à segurança viária e qualificação dos espaços públicos.

Para tanto, o urbanismo tático, sendo uma intervenção de baixo custo, rápida implementação e de construção coletiva, foi utilizado como estratégia de transformação do lugar. Na tentativa de concretizar esse tipo de projeto pela primeira vez em Goiânia, foi realizada uma experiência no campus de uma Universidade, nomeado Quintal das Cores.

Acredita-se que essas intervenções são capazes de gerar mudanças de comportamento e pensamento, além de tornar as vias mais seguras para as pessoas. Dessa forma, essa proposta pretende se tornar uma inspiração para outras cidades brasileiras, evidenciando que o urbanismo tático é uma alternativa efetiva para a melhoria da qualidade de vida urbana. Por meio da readequação do espaço viário e valorização dos espaços públicos, propostas colaborativas e de baixo custo têm o poder de melhorar a segurança viária e a reapropriação do espaço público.

2. Metodologia

Conforme o cronograma (Quadro 1 - Apêndice A), inicialmente o referencial teórico foi aprofundado para embasar os conceitos da abordagem em estudo. Em seguida, o campus, em sua escala macro, foi analisado para definir a área escolhida para a execução do projeto. Para tanto, os diagnósticos na escala micro foram realizados e foram determinadas as diretrizes da proposta. Depois de caracterizar os eixos da intervenção, a ideia foi apresentada aos alunos e departamentos de gestão da Universidade a fim de viabilizar a implementação.

Com a aprovação da proposta pela comunidade, o trabalho prosseguiu para a fase de planejamento da execução. O projeto final foi elaborado e os orçamentos e materiais foram determinados junto com as instituições parceiras. Simultaneamente, os conteúdos de divulgação foram publicados. Após essas etapas, a intervenção foi concretizada com ajuda da comunidade e seus impactos foram acompanhados diariamente por observações empíricas. Finalizada a experiência, os dados observados e coletados pelas percepções dos usuários foram utilizados para avaliar os impactos do projeto implementado.

3. Referencial Teórico

Para além dos deslocamentos de veículos, as ruas são espaços públicos para as pessoas. No entanto, a ascensão do automóvel impulsionou investimentos em estrutura viária nas cidades e o desfecho é um desenho urbano que prioriza a circulação dos carros em detrimento dos pedestres. Como efeito, os espaços públicos se tornaram precários e hostis para as pessoas, desestimulando a vida urbana e reforçando um cenário de insegurança viária.

O planejamento urbano que cria maior número de vias estimula altas velocidades de deslocamento e conseqüentemente aumenta o risco de sinistros no trânsito e a ocorrência de fatalidades e lesões. Pensar em segurança viária nas cidades, portanto, está diretamente relacionado com a redução do número de automóveis circulando nas vias e com a redução da velocidade veicular. Desse modo, a priorização dos pedestres e ciclistas, sendo eles os grupos

mais vulneráveis da rua, e a oferta de infraestrutura de qualidade para esses modais são soluções indispensáveis para tornar as vias mais seguras (WRI, 2015).

Cabe destacar ainda a adoção, nesta proposta, da denominação do evento de trânsito como sinistro e não mais como acidente, como ainda popularmente denominado. Normalmente não se trata de um evento fortuito e aleatório. Nesse contexto, deve-se considerar um conjunto de fatores, como o desenho urbano, a característica das vias, a velocidade permitida e empregada, a regulação, a fiscalização, o comportamento do motorista, dentre outros, que maximizam ou reduzem os riscos de uma colisão ou lesão no trânsito ocorrer (Rizzon; Corrêa, 2021).

Sendo assim, pensar em medidas de moderação de tráfego é fundamental para promover maior segurança viária. Elas são estratégias de redesenho viário que tem o objetivo de induzir velocidades mais baixas e criar espaços de circulação protegidos para pedestres e ciclistas. Essas ações contribuem para a gestão da velocidade nas ruas ao gerar maior atenção dos motoristas e resultam em menores incidentes no trânsito (WRI, 2015).

O modelo de cidade atual demanda uma mudança na maneira em que as ruas são planejadas, o que se relaciona ao desenho urbano. Reconhecer que cidades seguras são aquelas em que os espaços públicos são adequados para a mobilidade ativa (a pé e por bicicleta) é essencial para despertar um processo de transformação urbana. Nesse sentido, promover segurança viária é, também, promover maior qualidade de vida nas cidades.

O urbanismo tático é uma intervenção urbana que se mostrou eficaz para transformar o cenário urbano atual saturado de tráfego em um cenário de vivacidade e encontro entre pessoas. Por meio de soluções criativas de design, a proposta tática visa qualificar espaços públicos e tornar as vias mais seguras com ações de baixo custo, participativas e temporárias. Nessas intervenções, a rua se torna palco de experimentações para testar novos usos para o espaço a serem implementados a posteriori (Fernandes Barata; Sansão Fontes, 2016).

Seja criando novos espaços ou recuperando espaços existentes, as experiências de urbanismo tático atuam em escala 1:1 em contextos subutilizados, reinventando a maneira como lotes vazios, estacionamentos e ruas excessivamente largas são apropriadas. As transformações podem ser articuladas pelos habitantes para alertar necessidades locais, bem como pelo poder público. Em ambos os casos, a participação social é essencial no processo de planejamento e construção da intervenção (Fernandes Barata; Sansão Fontes, 2016).

Outro conceito de destaque nesta proposta é o placemaking, que significa “criando lugares”. Trata-se de um processo colaborativo para reinventar espaços públicos que tem o intuito de fortalecer a conexão entre usuários e lugar. O termo foi popularizado na década de 1990 pelo

Project for Public Spaces (PPS), uma organização estadunidense que emprega essa abordagem na concepção e planejamento de espaços públicos vibrantes (PPS, 2018).

Essa ferramenta foi desenvolvida para construir espaços públicos adequados e em sintonia com a comunidade. Ao oportunizar a participação coletiva, é possível atender desejos e necessidades reais, além de criar vínculos sociais e emocionais que promovem bem-estar e estimulam a permanência no espaço (PPS, 2018). Com base nisso, o PPS elaborou um diagrama (Figura 1 - Apêndice A) que define quatro aspectos cruciais para criar ótimos lugares: acessibilidade, atividade, conforto e sociabilidade. O presente trabalho desenvolve a intervenção fundamentada nesses atributos, a fim de criar um ambiente urbano de qualidade.

4. Estudos do lugar

Goiânia, capital do Estado de Goiás, é uma cidade com 1,4 milhões de habitantes. Inserida em sua região metropolitana, alcança 2,4 milhões de habitantes (IBGE, 2022). Tanto Goiânia quanto sua Região Metropolitana enfrentam altas taxas de motorização individual e possuem um modelo de desenvolvimento urbano que prioriza a fluidez dos automóveis (UFG; SECIMA, 2017). Esse modelo, falho e ultrapassado, incentiva ainda mais a dependência do carro e não soluciona os problemas de mobilidade relacionados ao tráfego, congestionamentos e sinistros de trânsito. Cabe enfatizar que a prioridade do automóvel reflete-se nos altos índices de óbitos no trânsito da Capital, que registrou 245 sinistros com vítimas fatais em 2022 (SSP/GO, 2022).

Considerando o atual contexto urbano ligado à lógica carrocentrista, mostrou-se necessário aplicar uma estratégia para solucionar problemas reais do desequilíbrio viário em algum ponto da cidade. Assim, o urbanismo tático foi escolhido com o propósito de melhorar a segurança viária e a qualidade do espaço público. Embora amplamente empregado em outras cidades brasileiras, como São Paulo, Fortaleza e Rio de Janeiro, essa proposta é pioneira em Goiânia.

Assim, a Universidade foi o local de estudo deste trabalho, visto que a cultura do carro e o espaço destinado a ele é dominante no campus. Seguindo a abordagem da acupuntura urbana (Lerner, 2011), os pontos sensíveis do território foram identificados de forma sistêmica, na intenção de catalisar renovações mais amplas. Categorizando em propostas de redesenho viário (com medidas de moderação de tráfego e priorização dos modos ativos) e ativação do espaço público (transformando áreas subutilizadas), foram demarcados 13 potenciais locais de intervenção (Figura 2 - Apêndice A).

Com base em critérios de localização e fluxo de pessoas, o trecho do acesso do campus que liga ao Restaurante Universitário e aos demais prédios apresentou-se relevante, posto que é um trajeto muito frequente. A partir de levantamentos in loco, estima-se que neste percurso

circulam cerca de 400 pessoas por hora. Porém, seu principal obstáculo é a falta de infraestrutura para o pedestre e a interrupção do caminho por um estacionamento, causando um constante conflito de passagem com os veículos (Figura 3).

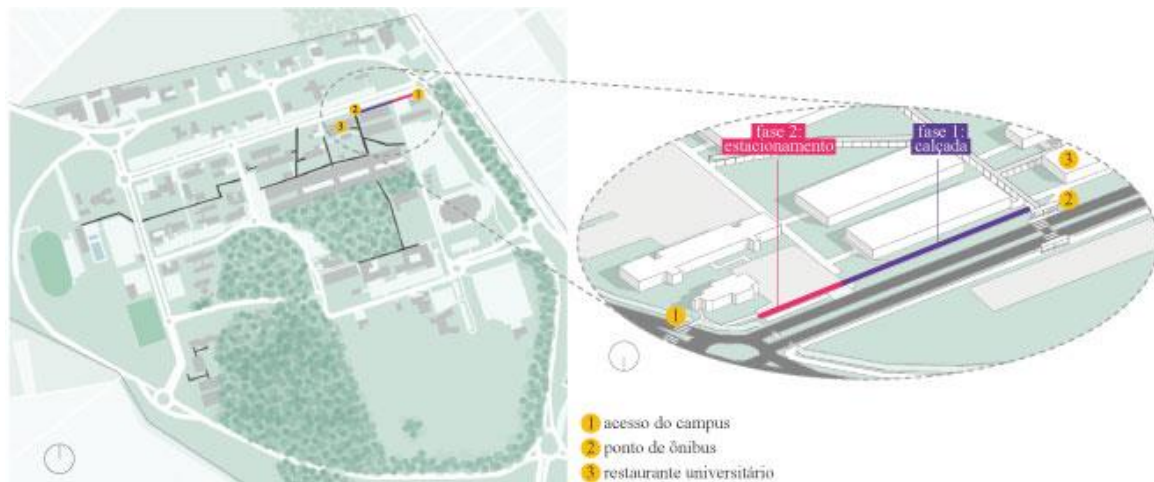


Figura 3: Local de intervenção escolhido (sem escala). Fonte: Autoral, 2023.

Observando a rota realizada pelos pedestres, definiu-se o trecho de intervenção (fases 1 e 2). No geral, a infraestrutura é precária em todo o percurso. A calçada não contempla a linha de desejo e a qualidade da pavimentação é ruim. O único mobiliário urbano existente é um paraciclo, visto que os bancos presentes estão destruídos e inutilizáveis.

O estacionamento, por sua vez, é o ponto central da problemática. A superlotação de veículos faz com que os motoristas estacionem em locais de acesso da calçada, além de não se atentarem à circulação de pedestres no estacionamento. Devido à inexistência de calçada, as pessoas são submetidas a atravessarem em meio aos automóveis, tornando a travessia perigosa. As análises realizadas nesse trajeto estão contidas na Figura 4 (Apêndice A).

5. Diálogos

Estabelecer diálogos com a comunidade universitária e manter apoio para a implementação da proposta é fundamental e cumpre com o caráter participativo do urbanismo tático. Incluindo estudantes e departamentos de gestão, a intervenção obteve apoio integral. Todos identificaram que há uma necessidade real de solucionar os conflitos entre carros e pedestres no trecho do estacionamento e acreditam que a proposta tática é uma alternativa criativa e interessante de transformar o lugar e melhorar a segurança viária. Os comentários recorrentes foram sintetizados na nuvem de palavras da Figura 5 (Apêndice A).

No entanto, foi unânime a resistência em relação à retirada das vagas de automóveis. Mesmo com áreas excessivamente grandes de estacionamento pelo campus, as pessoas não

compreenderam totalmente os benefícios que a redução das áreas de estacionamento e circulação dos automóveis podem causar no ambiente urbano. Isso evidencia, portanto, como a cultura do carro é inerente e, mesmo dentro da Universidade, é difícil quebrar paradigmas.

Na dificuldade de convencer a comunidade sobre os impactos positivos da desocupação dos carros, o questionamento deixado foi: “Por que 12 vagas de carro são mais importantes que 400 pessoas transitando por hora?”. Com isso, reitera-se a importância e necessidade de modificar a maneira que a população pensa o espaço público e conscientizá-la sobre o papel dos pedestres na vitalidade e mobilidade urbana, a fim de desencadear mudanças na maneira em que as ruas são desenhadas e garantir mais segurança viária para todos.

6. Planejamento

Levando em consideração o caráter de baixo custo do urbanismo tático, este trabalho teve apoio de setores da Universidade e instituições parceiras para ceder os materiais necessários, além de doações e compras pela autora do projeto. Foi feito o orçamento de cada item planejado e adquirido conforme viabilidade. No Quadro 2 (Apêndice A), todos os materiais, ferramentas e mobiliários obtidos foram especificados com seus respectivos valores. O custo final totalizou cerca de R\$3.680,00, cumprindo com o fator financeiramente acessível das ações táticas.

Por fim, a fase de divulgação foi importante para atrair interessados a participar da pintura coletiva da intervenção e convidar a comunidade a caminhar e permanecer no espaço. No campus, a divulgação se deu por banner e pôsteres (Figura 6 - Apêndice A); nas redes sociais, se deu por conteúdos informativos sobre o propósito do projeto (Figura 7 - Apêndice A).

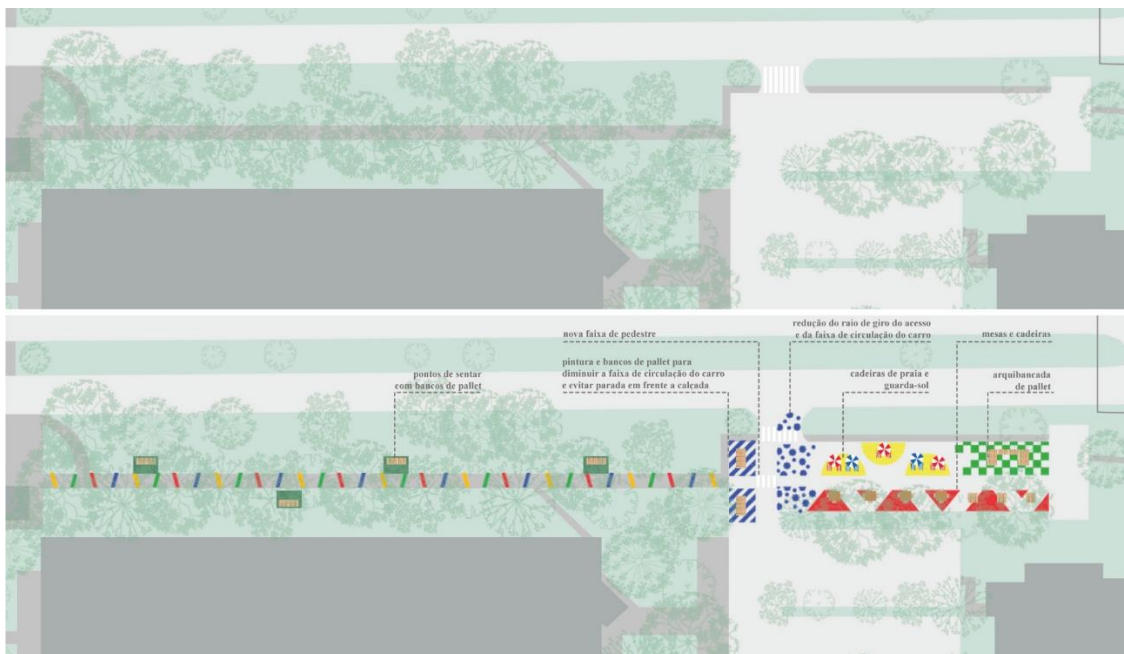
7. Proposta final

A proposta final absorveu sugestões dadas durante a etapa de diálogos e se adequou à disponibilidade de materiais obtidos. Em suma, foi estabelecido um eixo central de caminhada que, com base nos estudos do lugar, é o percurso já realizado pelos pedestres – apesar da falta de infraestrutura. Para sanar o conflito no estacionamento, onde pessoas e carros disputam por espaço, o objetivo da proposta é temporariamente retirar as vagas de veículos e permitir que esse trajeto seja concluído com mais segurança e com foco na mobilidade a pé.

O Quintal das Cores possui as fases 1 e 2. A fase 1 corresponde ao trecho da calçada, que inicia-se próximo ao Restaurante Universitário e finaliza no estacionamento. Esse trecho é somente uma passagem para um intenso fluxo de pessoas, porém, é uma paisagem bem arborizada. Por seu potencial de permanência, foram incorporados pontos para sentar.

A fase 2 é o trecho do estacionamento, que dá continuidade ao caminho da calçada e conduz até o acesso do campus. O eixo central da caminhada é mantido pela pintura e foram adotadas medidas de moderação de tráfego na entrada do estacionamento. O projeto reduz o raio de giro do acesso para induzir velocidades mais baixas e limita a passagem para apenas um carro. Também foi introduzida uma nova faixa de pedestres na interseção, garantindo que os motoristas se atentem à passagem dos pedestres.

Por fim, todo o estacionamento foi pintado por áreas coloridas, baseando-se nos mobiliários que seriam instalados. Assim, a intervenção resultou em mais espaço para o pedestre, evitando a interferência do carro e permitindo mais segurança na caminhada. A situação inicial contabilizava somente 213m² para o pedestre e, com a intervenção, foi possível triplicar para 756m². Conforme descrito, as Figuras 8 e 9 mostram o antes e depois do projeto.



Figuras 8 e 9: Antes e depois do projeto. Fonte: Autoral, 2023.

8. Intervenção

8.1. Pintura e montagem

No dia 24 de junho de 2023 pela manhã, iniciou-se a pintura. O evento teve 55 participantes, sendo 43 estudantes e docentes da Universidade de 16 cursos. Foram divididos 7 grupos de trabalho, sendo eles: grupo das bandeiras, de produção da tinta, de pintura azul, de pintura amarelo, de pintura vermelho, de pintura verde e de pintura da calçada. Cada grupo recebeu uma base com medidas para as marcações dos desenhos no asfalto (Figura 10 - Apêndice A).

Enquanto os grupos de pintura traçavam os desenhos (Figuras 11 e 12 - Apêndice A), as tintas eram produzidas (Figura 13 - Apêndice A). Após os desenhos, os integrantes começaram

a pintura (Figuras 14 a 16 - Apêndice A). Depois, as bandeiras foram estendidas (Figura 17 - Apêndice A) e os mobiliários posicionados (Figuras 18 - Apêndice A). A partir de então, o Quintal das Cores estava preparado para receber os pedestres com mais segurança. O antes e depois do espaço da intervenção estão apresentados nas Figuras 19 e 20.



Figura 19: Antes da intervenção. Fonte: Acervo pessoal.



Figura 20: Durante a intervenção. Fonte: Acervo pessoal.

8.2. Andamento da intervenção

O Quintal das Cores ficou ativo entre 26 de junho de 2023 e 07 de julho de 2023. Desse momento, as vagas de estacionamento estavam temporariamente fechadas para dar espaço às pessoas. É inegável os benefícios para uma travessia mais segura e confortável, visto o aumento da área transitável para o pedestre. As estratégias adotadas para induzir velocidades mais baixas dos veículos também foram eficazes e minimizaram os conflitos na interseção. No citado período em análise, não se registrou nenhum sinistro de trânsito na área de intervenção.

Para além da caminhada e da segurança viária, também existiram mudanças para quem permanecia no espaço. O caminho era cenário para fotografias e trabalhos da faculdade; os pallets eram momentos de descanso e rodas de música fora da sala de aula; as cadeiras de praia eram oportunidades para pegar sol no clima fresco da manhã; as mesas eram apoio para estudos,

jogos e almoços; e o piso colorido foi palco para brincadeiras de crianças (Figuras 21 a 25 - Apêndice A), cooperando para uma maior sensação coletiva de segurança urbana.

A inclusão desse espaço no hábito dos transeuntes demonstra o potencial que a intervenção tem. Observar a adesão de pessoas de diferentes grupos e faixas etárias e sua variedade de usos cotidianos simboliza o quanto a experiência enriqueceu o espaço público e revelou uma nova maneira de pensar a caminhabilidade e a segurança nesse percurso.

9. Avaliação dos impactos

Foram feitas observações in loco durante a intervenção para compreender como pedestres e motoristas se comportaram após a implementação do projeto. A experiência **cumpriu com seu objetivo com êxito: tornar a passagem mais segura e confortável para os pedestres**. Isso foi alcançado tanto pelo maior espaço dedicado às pessoas quanto pela mudança de comportamento dos motoristas no ponto de conflito existente. As transformações no ambiente urbano, por meio de estratégias participativas e de baixo custo, comprovam, portanto, que o urbanismo tático é capaz de tornar um espaço público mais adequado para a mobilidade a pé.

O Quintal das Cores foi mais utilizado durante os intervalos de aula e almoço, no entanto, o fluxo de pessoas geralmente se manteve constante. Apesar dos evidentes resultados positivos, parte dos motoristas se posicionaram contra a proposta devido à retirada das vagas de automóveis. Por isso, passaram a estacionar irregularmente e invadiram a intervenção (Figura 26 - Apêndice A). Também houve furto de materiais e tentativa de retirada das bandeiras.

Ao realizar essa transformação para aprimorar a segurança viária no espaço urbano, as pessoas espontaneamente passaram a desfrutar do espaço com mais frequência. Isso demonstra, portanto, que, ao destinar e pensar em espaços para pessoas, criamos espaços públicos mais vivos e interessantes que estimulam a permanência e a diversidade de usos e atividades.

9.1. Qualidade do lugar

Ao analisar a maneira que as pessoas ocuparam o espaço, o diagrama elaborado pelo PPS (2018) foi utilizado para avaliar a qualidade do lugar por quatro aspectos: acessibilidade, conforto, atividade e sociabilidade. De acordo com o PPS, a construção de ótimos lugares deve cumprir o maior número de atributos descritos. Os diagramas das Figuras 27 e 28 (Apêndice A) correspondem à situação antes e durante a intervenção, respectivamente.

Em Acessos & Conexões, os atributos “conectividade” e “caminhabilidade” eram inexistentes e foram atingidos com a proposta. Conectividade é a capacidade de um caminho conduzir a um destino de desejo e caminhabilidade é a facilidade e capacidade de um espaço

permitir a caminhada. Nesse caso, a calçada é interrompida por um estacionamento, que impede os pedestres de concluírem seu trajeto adequadamente. Com a retirada das vagas através da intervenção, foi possível concluir esse caminho de forma mais segura.

Em Conforto & Imagem, destaca-se os atributos “atraente”, “locais para sentar”, “caminhável” e “seguro”. Em conformidade com o tópico anterior, a proposta pretendeu tornar o trecho do estacionamento em um lugar mais caminhável e seguro, visto que ele atuava como uma barreira de passagem. O percurso também se tornou mais agradável de caminhar e permanecer com suas soluções criativas de design e oferta de mobiliários.

Em Usos & Atividades, o projeto beneficiou o atributo “comerciantes locais” em um processo mútuo: com a realização das feiras, fomentou-se a circulação a pé, assim como contribui para a venda de cada lojista. Conseqüentemente, a maior permanência dos transeuntes alcançou os atributos “vivo” e “ativo” por impulsionar a frequência e diversidade de usos.

Por fim, em Sociabilidade, os atributos “comunidade” e “cooperação” se mostraram fortes. O estabelecimento de laços sociais e a percepção de cuidado com a intervenção consolidou um senso de coletividade nos usuários, contribuindo para a manutenção adequada do lugar. O atributo “diversidade” também foi importante, representando a multiplicidade e inclusão de grupos étnicos e faixas etárias na intervenção.

9.2. Percepções dos usuários

Durante a intervenção, foram disponibilizados questionários de forma virtual e presencial para os usuários informarem suas opiniões sobre o espaço. No total, foram 51 respostas, sendo 26 online e 25 presenciais. Todas as respostas foram de estudantes de 17 cursos distintos.

Os resultados demonstram que a aprovação do projeto foi unânime, com notas 4 e 5 (Figura 29 - Apêndice A). As sugestões de melhoria mais recorrentes foram: sombra, mobiliários para deitar e programações de atividades. 94% dos entrevistados acreditam que a intervenção contribuiu para a segurança dos pedestres (Figura 30 - Apêndice A), porque aumentou a área transitável, delimitou o espaço que impede a passagem dos carros e induziu baixas velocidades dos veículos, conseqüentemente evitando conflitos. 100% das respostas gostariam que a intervenção fosse permanente, apesar da maioria nunca ter imaginado que um estacionamento poderia ter um melhor uso, já que ainda existe uma supremacia do carro no campus.

9.3. Redes sociais

Nas redes sociais, o Quintal das Cores também teve muita repercussão. Em 45 dias, foram 20 publicações e em torno de 1.450 seguidores. Dentre eles, 26 perfis de cursos de graduação e

da gestão da Universidade ajudaram na divulgação da iniciativa. A conta também teve 5.010 interações com o conteúdo, 3.843 curtidas, 137 comentários e 340 compartilhamentos.

O perfil também estabeleceu interações relevantes, como por exemplo o Conselho de Arquitetura do estado e uma vereadora. O alcance virtual também permitiu que o projeto concedesse reportagens à Televisão da Universidade e ao canal da instituição parceira. Além disso, uma escola de ensino infantil, fundamental e médio se interessou em replicar uma intervenção de urbanismo tático em seu entorno.

O número de comentários positivos recebidos e a maneira como as pessoas aceitaram a ideia foi significativamente maior que os comentários negativos. Ainda assim, o projeto recebeu críticas contrariando a retirada das vagas de estacionamento e relatando que é desnecessário propor espaços para as pessoas. Em contrapartida, o perfil recebeu inúmeros comentários apoiando a proposta e despertou o interesse em refletir sobre o tema.

10. Conclusão

No contexto de Goiânia, em que a gestão pública prioriza a fluidez dos automóveis e que possui altos índices de sinistros de trânsito, a importância de repensar as vias e torná-las mais seguras para usuários vulneráveis se mostrou evidente. Para tanto, o Quintal das Cores apresenta-se como uma intervenção de urbanismo tático inovadora, por ser pioneira na Universidade, na cidade e na região metropolitana em que se insere. A proposta possibilitou iniciar um processo de mudança de paradigma que reverberou positivamente não só na Universidade e em toda a cidade, como também proporcionou extrapolar limites geográficos a partir de reportagens e divulgação em redes sociais.

Ao cumprir com seu objetivo de transformar uma área, antes destinada aos automóveis, em um espaço seguro e confortável para as pessoas, a proposta revelou sua efetividade e aplicabilidade. Com ênfase na capacidade em solucionar problemas reais a partir de ações rápidas e de baixo custo, a proposta comprovou seus reflexos positivos na qualificação urbana e segurança viária. Com 100% de aprovação, a intervenção evidenciou como o ambiente urbano adequado pode mudar a percepção e o comportamento das pessoas para melhor.

No que se refere à complexidade da proposta, considera-se que o produto (pintura e inserção de mobiliários) é relativamente simples, rápido e econômico. Porém, o processo de planejamento, projeto, aquisição de apoio institucional, consulta à comunidade e mobilização social mostrou-se bastante complexo, ao requerer o nivelamento de conceitos e ruptura de paradigma. A dificuldade do desenvolvimento revelou o quanto a cultura voltada ao automóvel ainda é latente e dificulta a implementação e aceitação de propostas de priorização do pedestre.

Cabe destacar ainda que, a partir da proposta desenvolvida, entende-se que o urbanismo tático constitui uma estratégia com grande potencial que vai além de uma mera alteração no espaço viário. Ela se mostra apta a nivelar conceitos, provocar reflexões sobre a lógica carrocentrista, engajar a comunidade na busca de soluções viárias mais adequadas e transformar o espaço de modo a deixá-lo mais seguro e confortável para o pedestre.

Por fim, destaca-se um comentário recorrente por quem frequentava a intervenção: “Olha quanto espaço criamos para as pessoas quando tiramos 12 vagas de carro!”. Essa reflexão indica que é possível gerar impactos positivos na qualidade do ambiente urbano quando o uso excessivo do carro é questionado e a mobilidade a pé é colocada no ponto focal da discussão. Espera-se que a vivência dessa iniciativa gere efeitos na forma que os cidadãos pensam os espaços públicos da cidade, para, então, consolidar maiores transformações urbanas.

Referências

FERNANDES BARATA, Aline; SANSÃO FONTES, Adriana. **Urbanismo tático: experiências temporárias na ativação urbana**. 3º Seminário Nacional sobre Habitação e Desenvolvimento Sustentável (HABITAR), Belo Horizonte, Universidade Federal de Minas Gerais, nov. 2016. Disponível em: <https://bit.ly/3Ff6IfR>. Acesso em: 7 jan 2023.

LERNER, Jaime. **Acupuntura urbana**. 5ª ed. Rio de Janeiro: Record, 2011.

IBGE (INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA). **Dados da população de Goiânia**. Disponível em: <https://bit.ly/45qcnvn>. Acesso em: 5 out 2023.

PPS (PROJECT FOR PUBLIC SPACES). Placemaking: **What if we built our cities around places?**. 2018. Disponível em: <https://bit.ly/45rVtuW>. Acesso em: 8 jan 2023.

RIZZON, Bruno; CORRÊA, Fernando. **Sinistros de trânsito: saiba por que os acidentes de trânsito não são acidentes**. 21 mai 2021. Disponível em: <https://bit.ly/3PRWjvI>. Acesso em: 9 out 2023.

SSP/GO (SECRETARIA DE SEGURANÇA PÚBLICA DO ESTADO DE GOIÁS). **Estatísticas de eventos de trânsito**. Disponível em: <https://bit.ly/46kToSJ>. Acesso em: 9 out 2023.

UFG (UNIVERSIDADE FEDERAL DE GOIÁS); SECIMA (SECRETARIA DE MEIO AMBIENTE, RECURSOS HÍDRICOS, INFRAESTRUTURA, CIDADES E ASSUNTOS METROPOLITANOS). **Diretrizes para a Região Metropolitana de Goiânia**. 2017. Disponível em: <https://bit.ly/48IQSaD>. Acesso em: 9 out 2023.

WRI (WORLD RESOURCES INSTITUTE); WRI ROSS CENTER FOR SUSTAINABLE CITIES. **Cities Safer by Design**. Washington, 2015. Disponível em: <https://bit.ly/3rHnHUM>. Acesso em: 15 jan 2023.