



Universidade de Brasília
Faculdade de Arquitetura e Urbanismo

Intervenção na área central de Sobradinho: Uma análise da importância da mobilidade urbana

RAFAEL H. FREITAS, 09/14738

Brasília
2013

RAFAEL H. FREITAS, 09/14738

Intervenção na área central de Sobradinho: Uma análise da importância da mobilidade urbana

Trabalho de introdução à conclusão de curso apresentado à disciplina de Diplomação I, cursada no segundo semestre de 2012, como requisito parcial para obtenção do grau de Bacharel em Arquitetura e Urbanismo pela faculdade de Arquitetura e Urbanismo da UnB.

Orientação: Prof. Mônica Gondim

Brasília
2013

RAFAEL H. FREITAS

Intervenção na área central de Sobradinho:
Uma análise da importância da mobilidade urbana

Aprovado em ____/____/____

BANCA EXAMINADORA:

Mônica Gondim (orientadora)

Flaviana Lira

Marcos Thadeu

Brasília
2013

SUMÁRIO

1. INTRODUÇÃO.....	02
2. JUSTIFICATIVA.....	06
3. OBJETIVOS.....	07
4. METODOLOGIA DE ANÁLISE.....	08
4.1. Revisão de intervenções em centros urbanos	
4.2 Uso e ocupação do solo	
4.3 Espaços públicos	
4.4 Aspectos de mobilidade	
5. INTERVENÇÕES EM CENTROS URBANOS.....	09
5.1. Nota inicial	
5.2. Intervenção em Porto Alegre	
5.3. Intervenção em Curitiba	
6. CARACTERIZAÇÃO DA ÁREA DE ESTUDO.....	12
6.1. O surgimento de Sobradinho	
6.2. A população de Sobradinho	
6.3. Área de intervenção: o centro de Sobradinho	
7. ANÁLISE E DIAGNÓSTICO.....	31
7.1. Setorização	
7.2. Dispersão dos edifícios e a continuidade das calçadas	
7.3. Centralidade	
7.4. Estacionamentos em áreas centrais	
7.5. Relação automóvel x pedestre	
7.6. Transportes coletivos	
7.7. Conservação das calçadas	
7.8. Praças e espaços públicos	
8. DIRETRIZES DE INTERVENÇÃO.....	36
9. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	37

1. INTRODUÇÃO

O centro de uma cidade é, em muitos casos, a área de maior importância econômica e, por vezes, de maior concentração de atividades sociais e culturais do ambiente urbano. Desde as grandes metrópoles até mesmo nos pequenos vilarejos, essa porção da cidade costuma atrair grande parte da população, oferecendo oportunidades e serviços, fortalecendo o sentimento de pertencimento da população que o utiliza. Entretanto, o esvaziamento de atividades e pessoas nas áreas centrais contribui para sua degradação e insegurança.

Jane Jacobs critica em seu livro, *Morte e vida das grandes cidades*, o modelo de urbanização desenvolvido e amplamente aplicado durante o século XX, e que permanece influenciando até os dias de hoje novos parcelamentos urbanos. Segundo a autora, a grande importância dado ao sistema viário e a setorização como forma de organização do espaço urbano das cidades contribuiu para a deterioração das relações sociais espontâneas e o esvaziamento de áreas urbanas por determinados períodos do dia. Dado o modelo de parcelamento das cidades modernistas, essa situação tende a atingir de forma mais negativamente perceptível o centro dessas cidades. Este é o caso da área central de Sobradinho, objeto de estudo desse trabalho de diplomação.

O centro tem perdido cada vez mais importância diante do surgimento de novas centralidades, cujas atividades competem dentro da malha urbana com o poder concentrador do centro histórico. Centralidade, que “flutua” no espaço assumindo em diferentes pontos da cidade, e até mesmo fora dela, novas áreas de atração populacional, fenômeno este que ocorre com a maioria das cidades no mundo. Esse contexto propiciou o surgimento de diversos escritos, ao longo dos últimos anos, a cerca de como combater a evasão dos centros urbanos para novas áreas de centralidade e a consequente degradação deste. Concordando com Farret (Farret. Apud Vargas H.C e Castilho A.L. 2006), quando ele critica os planos de conservação de áreas centrais lhes conferindo um uso passivo através da transformação de suas áreas em centros culturais, nos quais a população consome a estética do edifício esvaziado de função, a melhor maneira de se preservar um centro urbano continua sendo dar utilidade prática a esse ambiente, o que vai de encontro com os escritos de Jane Jacobs de garantia de funcionamento dos espaços públicos na medida em que se tornam mais diversificados quanto à função e período de atividade. Howard em seu livro *Cidades jardins do amanhã*, escreve um trecho que ilustra essa relação:

“[...] quaisquer que sejam as causas que atuaram no passado e continuam agindo no presente, arrastando as pessoas para as cidades, elas deve ser entendidas como “atrativos”, tornando-se óbvio, portanto, que não haverá solução efetiva senão oferecendo às pessoas – no mínimo à contingentes consideráveis delas – “atrativos” maiores do que os que nossas cidades atualmente oferecem, de modo que a força dos antigos “atrativos” seja sobrepujada pela dos novos que possam vir a ser criados. Cada cidade poderia ser vista como um ímã, cada pessoa como uma agulha.” (Howard, 1902).

Embora Howard não esteja se referindo a dinâmica de centros urbanos neste trecho, mas sim como cidades jardins passariam a atrair mais populações à medida que seus atrativos fossem superiores aos das cidades já construídas, a lógica por trás desse comentário pode ser aplicada na dinâmica dos centros urbanos. Uma vez que é possível perceber que os centros urbanos consolidados estejam perdendo centralidade para novas áreas a cidade e da região metropolitana, é preciso levantar quais “atrativos” as novas áreas centrais em formação oferecem e estudar a possibilidade de oferecê-las também no centro urbano ou superá-la, freando o processo de esvaziamento e degradação deste. Que fique claro, que não se trata de um engessamento do território urbano e o combate ao crescimento e desenvolvimento da cidade, e sim de uma estratégia de controle para evitar que o centro urbano, local bem servido de infraestrutura, se torne subutilizado prematuramente. O processo de crescimento não deve ser evitado, novas áreas de centralidade sempre irão surgir, porém é preciso pensá-las suficientemente afastadas do centro urbano para que seu poder de atratividade não se choque com esse espaço já consolidado. Há um dado relevante na definição de centro urbano de Maria Encarnação Beltrão Sposito (2001), transcrito abaixo (o grife em negrito é meu):

*[...] o centro não está necessariamente no centro geográfico, e nem sempre ocupa o sítio histórico onde esta cidade se originou, ele é antes de tudo o **ponto de convergência/divergência**, é o **nó do sistema de circulação**, é o **lugar para onde todos se dirigem para algumas atividades** e, é o ponto de onde todos se deslocam para a interação destas atividades aí localizadas com as outras que se realizam no interior da cidade ou fora dela. Esta qualidade pressupõe, provoca e reforça os traços concentradores desta área, permitindo dizer que **mesmo que a dimensão ou uma nova dinâmica da divisão territorial do trabalho provoque a emergência de outros centros, o principal e cada um deles, desempenha um papel de concentricidade, ou seja, para diferentes setores da cidade e para diferentes escalas de atuação/atração, é uma área de interesse de convergência.***

Evidenciando primeiramente que, mesmo que novas áreas centrais surjam pelo núcleo urbano, ainda sim cada uma delas permanecem atraindo população em diferentes escalas de atuação/atração e que por isso necessitam de bom desempenho urbano. Outra informação retirada do trecho acima é que na formação das áreas de centralidade, além da melhor oferta de atividades e serviços, um dos atrativos mais básicos que o centro deve possuir é mobilidade. Quando ela diz que o centro é o nó do sistema de circulação, subentende-se que quanto mais mobilidade uma área possui, ou seja, quanto mais conectada aos corredores de circulação da cidade, maior é a probabilidade de atividades ali instaladas prosperarem. Fica definido que o conceito de mobilidade que aqui está sendo aplicado relaciona-se a estrutura física e operacional de todos os modos de deslocamento urbano, motorizados ou não. Assunto este que ao longo dos últimos anos tem assumido um papel de grande importância nos planos de desenvolvimento das cidades. A deterioração do trânsito, experimentado pelas metrópoles e pelas grandes cidades ao longo dos últimos anos, tem fomentado inúmeras discussões no campo da mobilidade urbana, o perfil de deslocamento pela cidade com modais privados mostra-se desgastado e economicamente/socialmente insatisfatório. Nossas metrópoles já não comportam mais tantos carros e motos circulando diariamente nas ruas, o que a cada ano tem se tornado mais evidente, até mesmo nas cidades satélites (Vasconcellos, 2011). Pensar novas formas de locomoção, ou adaptação das já existentes se tornou objeto de estudo de importantes setores de todas as grandes cidades do mundo. Palestras e congressos, em ambiente acadêmico e/ou institucional angariam fundos e investimentos, em parcerias público-privadas, para a realização de projetos e ações de qualificação do espaço urbano. É neste contexto que experiências de requalificação urbana baseadas no conceito de mobilidade urbana têm ganhado cada vez mais destaque nos dias de hoje. Existe uma relação entre a qualidade da mobilidade urbana e o desempenho das atividades do centro da cidade (condição necessária à conservação do espaço), para justificar esse ponto de vista, é utilizado um estudo do Instituto Fecomércio de Pernambuco que compara mobilidade com o desempenho do comércio na capital do estado. Os dados coletados mostraram que 67,82% dos comerciantes de Recife registraram algum tipo de queixa quanto à interferência da falta de mobilidade em seus negócios no ano de 2012. Encabeçando a lista dos motivos mais citados, estão os engarrafamentos no centro urbano que desestimulam os potenciais consumidores. Há ainda uma comparação bastante interessante nessa pesquisa quanto ao desempenho de lojas instaladas em shoppings e nas lojas tradicionais (comércio de rua). Enquanto no primeiro caso os usuários desses espaços, que em geral possuem um nível de renda mais elevado, utilizam

basicamente automóveis para acessá-los, já no segundo caso, dado a disponibilidade de sistema de transporte coletivo da cidade (mesmo que aquém do esperado), da proximidade de áreas residenciais e de outros equipamentos de atração populacional, além do perfil socioeconômico da população que os utiliza (classe média e média/baixa), é sensível como o desempenho das lojas de rua tendem a ser menos influenciados negativamente em relação aos engarrafamentos da cidade (curiosamente a chuva tem uma parcela considerável aqui). Essa discussão se mostra apropriada ao contexto que esse trabalho de diplomação se propõe na medida que insere-se a questão do desempenho social da área de estudo, ou seja, para qual parcela da população essa intervenção estará voltada? A questão será mais bem discutida quando do momento de caracterização da população da área de estudo, mas torna-se evidente já nesse momento que o perfil econômico de uma população está ligado à forma como essa população se desloca pela cidade, sendo necessário adaptar as estratégias de mobilidade a essa característica.

Embora o texto anterior se foque nos meios de transportes motorizados, a mobilidade também engloba as estruturas disponíveis para ciclistas e pedestres e sua relação com os edifícios da cidade. Enquanto a mesma pesquisa citada mostra que a falta de ciclovias pouco influencia quanto ao desempenho das vendas, segundo os comerciantes entrevistados (reflexos do baixo investimento nesse tipo de transporte e a inexistência de corredores cicloviários bem conectados pela cidade), o comércio que invade calçadas públicas, as atividades informais que utilizam estes espaços e a própria situação de degradação de algumas calçadas contribuem negativamente para o desempenho de vendas.

Outro ponto importante quando se fala do desempenho em relação à mobilidade urbana de uma área, é a sua acessibilidade. A acessibilidade, definida por norma técnica como: *Possibilidade e condição de alcance, percepção e entendimento para a utilização com segurança e autonomia de edificações, espaço, mobiliário, equipamento urbano e elementos* (NBR 9050, 2004), deve ser encarada como um direito primário de todos os cidadãos. De fato, não há como se pensar novas intervenções sem levar em conta diretrizes de projeto que promovam acessibilidade universal, pois essa é uma característica inerente ao item mobilidade. É preciso estabelecer como a configuração física do ambiente urbano possibilita acesso a ele e seus edifícios. Neste contexto estratégias como ruas de pedestres; calçadas padronizadas e protegidas de intempéries; remanejamento dos estacionamentos públicos; interferência do mobiliário urbano; ciclovias; cenografia urbana para melhoria estética ou evidenciamento de um edifício e/ou espaço público; fachadas contínuas, entre outras, fazem

parte do conjunto de ações que podem ser tomadas para incentivar e facilitar o acesso da população ao ambiente urbano resultado da intervenção.

Resumindo as ideias até aqui apresentadas, esse trabalho de diplomação considera o centro urbano parte vital da cidade, dado sua importância simbólica e funcional, além de infraestrutura disponível e oferta de serviços e atividades dessa área da cidade. E discorre como a mobilidade urbana influencia o bom desenvolvimento das atividades nessa região da cidade, para que seja possível, ao final da análise do centro de Sobradinho, propor diretrizes que nortearão o projeto de intervenção que será desenvolvido na disciplina de Diplomação dois.

2. JUSTIFICATIVA



Figura 1. Área central de Sobradinho. Fonte: Google Earth

Sobradinho é hoje uma cidade sem centro! Parece absurdo falar isso olhando a imagem ao lado, na qual é possível perceber como o centro está bem caracterizado em relação às demais áreas da cidade. Concentração de edifícios institucionais e comércio, cercados por zonas residências próximas poderiam fazer dele um ambiente muito utilizado e bem configurado na cidade.

Mas não, ao contrário do que era de se esperar, esse ambiente da cidade apresenta-se com baixa qualidade estética e pouca atratividade de população. Ao buscar fatores que contribuem para tal situação descrita, não é possível deixar de perceber que a baixa condição de mobilidade urbana, sobretudo ligada aos modais não motorizados, influencia diretamente essa dinâmica. A proximidade com as residências é minada pela falta de linearidade e condições adequadas que a conectem ao centro, o próprio ato de deslocar-se pelo centro é ruim, faltam conexões entre as calçadas, falta uniformidade do padrão construtivo e dos níveis entre as calçadas de diferentes edifícios. Se caminhar pelo centro da cidade é uma experiência ruim, não é surpresa que boa parte das pessoas que utilizam serviços ali instalados prefira se deslocar até lá de carro, o que justifica a grande quantidade de bolsões de estacionamento em pleno centro urbano, ajudando a degradar ainda mais o ambiente, uma vez que aumentam as distâncias de deslocamento dos pedestres, ao passo que não acrescentam qualidade nestes

deslocamentos. O maior espaçamento entre os edifícios, resultado o parcelamento urbano, também colabora para a sensação de dispersão ao se caminhar pela área, que não passa a ideia de ser realmente um centro. Essa característica faz com que outras áreas na própria cidade e, sobretudo, em Brasília absorvam parcelas dos negócios e oportunidades que poderiam estar sendo desenvolvidas ali. Somado isso ao fato que Sobradinho possui localização estratégica no eixo norte do DF e sua população de tem uma renda superior à renda média do Distrito Federal (dados PDAD 2011¹), é possível estimar o desenvolvimento do centro da cidade como parte da estratégia de desenvolvimento da região como um todo (possibilidade descrita no PDL de Sobradinho de 97!), sendo o investimento na melhor caracterização do espaço urbano, fundamental para alcançar tal objetivo, e a melhora da qualidade da mobilidade urbana estratégia crucial nessa reformulação do espaço.

3. OBJETIVOS

Discorrer sobre o atual estado de mobilidade do centro de Sobradinho, identificando as estruturas disponíveis para deslocamentos motorizados individuais e coletivos, além dos modais a pé e bicicleta;

Propor, quando necessário, alteração de espaços físicos do sistema viário do centro de Sobradinho para melhorar as condições de deslocamento, levando em conta que deslocamentos não motorizados têm prioridade sobre os demais no processo de projeto.

Alterar condições de uso do solo e relação dos edifícios com seu entorno, na medida do possível, no intuito de dinamizar a área de estudo e garantir usabilidade por períodos mais variados de tempo.

Incentivar a renovação estética das tipologias edilícias construídas, estipulando mais controle sobre o aspecto simbólico e topoceptivo que o centro da cidade precisa ter. A poluição visual é uma barreira ao desenvolvimento da cidade.

Por fim, apesar de já englobado no primeiro objetivo quanto á mobilidade, reforça-se a considerações quanto acessibilidade como característica fundamental do processo de projeto.

1. Segundo levantamento de dados da CODEPLAN nos anos 2010/2011, a renda média dos domicílios em Sobradinho era de R\$ 4.891,00, correspondente a 9,0 salários mínimos, enquanto que a renda média do Distrito Federal era de R\$ 3.835,88.

4. METODOLOGIA DA ANÁLISE

- Revisão de projetos de intervenção em centros urbanos, nos quais investimento em mobilidade trouxeram resultados para as atividades desenvolvidas ali. Identificação de quais elementos podem ser utilizados no centro de Sobradinho;
- Análises morfológicas da área de intervenção proposta e da ligação dela com as demais áreas da cidade. Como método de análise para identificação dos fatores que interferem na qualidade urbana do centro de Sobradinho e auxiliar na elaboração de diretrizes de intervenção da área de estudo, esse trabalho se baseia na metodologia desenvolvida por Frederico de Holanda, Gunter Kohlsdorf e Maria Elaine Kohlsdorf. O método acima citado, amplamente utilizado nas disciplinas de urbanismo dessa faculdade, trabalha com as relações do espaço construído e as diversas expectativas sociais, sistematizando-as em dimensões morfológicas para análise do espaço urbano (Holanda; Kohlsdorf). Porém ao invés de uma análise contemplando todos os itens de todas as dimensões, esse trabalho faz uma análise simplificada das características que interferem diretamente no uso e ocupação do solo e em mobilidade. Conceitos como centralidade, setorização, atratividade, altura dos edifícios, permeabilidade, densidade construtiva, aspectos topoceptivos e simbólicos, legibilidade e orientabilidade nos espaços fazem parte da análise;
- Caracterização de espaços públicos quanto à disponibilidade, vitalidade, visibilidade, conforto e segurança.
- Análise da condição de mobilidade do centro de Sobradinho, com base na disponibilidade, qualidade e acessibilidade da infraestrutura física dos deslocamentos a pé, bicicleta, ônibus e automóveis, quanto aos aspectos geométricos, operacionais e funcionais.

5. INTERVENÇÕES EM CENTROS URBANOS

Essa parte do trabalho analisa algumas das intervenções descritas e reflete sobre a possibilidade de adoção de medidas semelhantes para alcançar resultados parecidos na área de estudo da diplomação. É preciso deixar claro que parte das experiências aqui mostradas refere-se às áreas centrais de metrópoles. Não se pode migrar essas experiências para área de estudo sem antes se ater ao fato de que as demandas e expectativas sobre aqueles espaços urbanos são diferentes. Enquanto nesses casos há um caráter regional sobre as atividades e a possibilidade de atração de pessoas de toda a área metropolitana, cidades do entorno e ainda turistas de outras partes do país e do mundo, o centro de uma cidade-satélite costuma ser de atração local e nos casos de maior desenvolvimento de atração metropolitana apenas, com demanda de equipamentos e prestadores de serviços significativamente menores. Há ainda uma postura de conservação dos edifícios de caráter histórico dos centros das cidades que norteiam alguns dos processos de intervenção, mas que pouco influencia a área de estudo deste trabalho, visto que dado a relativamente pequena idade desta, ainda não há em seu centro urbano edifício que se configurem como de importância histórica de períodos anteriores ao de vigência atualmente. Dito isso, passemos a olhar os casos de intervenção.

5.1 Intervenção em Porto Alegre

Caráter da intervenção: conservação de edifícios e tecido urbano do centro histórico da cidade.

Objetivos: Reforçar a imagem do centro histórico da cidade, tornando-o mais visível e compreensível aos olhos da população; Criar efeito dinamizador no entorno do centro, com a atração da população e de turistas para atividades realizadas nessas áreas; Promover a diversidade de funções do centro, com oferta de moradias, e atividades de lazer/cultural como forma de garantir pessoas utilizando-o em variados horários do dia; discorrer sobre normas de construção no tecido urbano a fim de controlar o crescimento do centro e a descaracterização histórica deste.

Estratégias adotadas: Estudo de visibilidade das praças no nível dos pedestres (deslocamento das barracas de comércio que ocupam as calçadas que dão acesso às praças); transferência do terminal rodoviário da área central para a área de terminais como forma de diminuir o trânsito e operação de veículos pesados no centro; áreas de circulação exclusiva de pedestre; redução

do número de estacionamentos em vias públicas (com áreas onde eles são proibidos ou pagos) e inversão do trânsito.

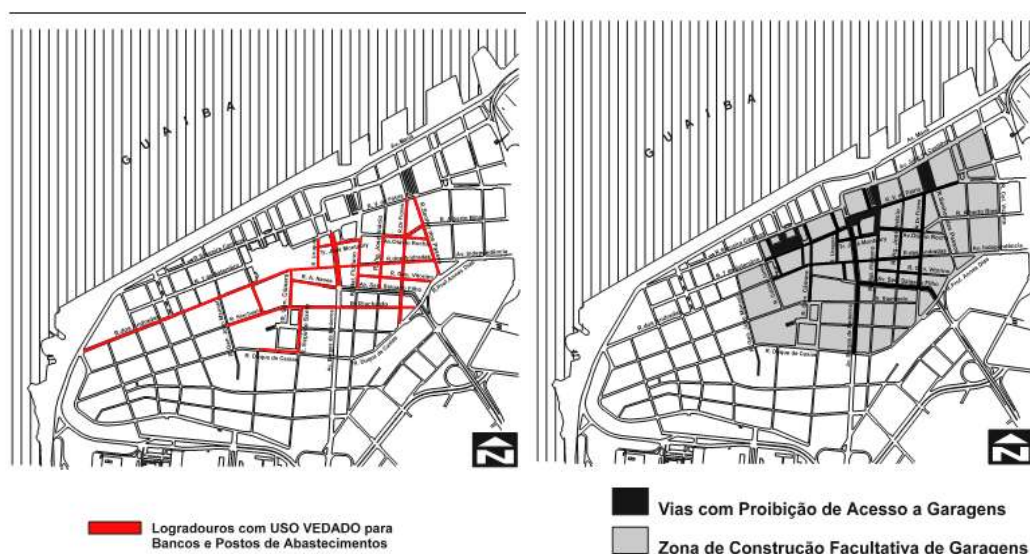


Figura 2: Estratégias de mobilidade em Porto Alegre. Fonte: PDOT Porto Alegre.

Resultados: A qualificação do centro da cidade se tornou um pontapé inicial para a transformação de outras áreas na cidade, principalmente no entorno deste. Houve fortalecimento do conceito de centro histórico da cidade na população, muito graças aos constantes investimentos dessa ideia na mídia local. Aumento do número de usuários do centro, dado a maior oferta de moradias e serviços em um ambiente esteticamente renovado (é preciso avaliar se essa característica impacta negativamente os sistemas de transporte no centro, por acréscimo de demanda de infraestrutura viária), embora melhore a urbanidade do bairro. Além da melhoria das condições das calçadas, da segurança em utilizá-las e da acessibilidade que elas oferecem.

5.2 Intervenção em Curitiba

Caráter da intervenção: por meio do *Programa Novo Centro* do Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba (Ippuc), estão sendo revitalizadas seis ruas comerciais, com potencial turístico para a copa de 2014.

Objetivos: “Melhorar fluidez, segurança do transito, favorecer a circulação de pedestres, beneficiar o comércio existente nesses locais e deixar a cidade mais bonita” (prefeito Luciano Ducci, ao jornal Estadão).

Estratégias adotadas: Alargamento das calçadas (de 2m para 3,5m em certas ruas), possibilitando que se configurem como ruas de restaurantes com mesas nas calçadas.

Remodelação do piso das calçadas, atentado para o nivelamento e uniformização dos materiais do percurso. Nova sinalização para pedestres. Nova pavimentação de vias (uniformidade) e demarcação dessas, com proibição de estacionamento ao longo das vias. Iluminação pública com fiação subterrânea. Instalação de câmeras de segurança e aumento na frequência do patrulhamento nas ruas. Redução de impostos para a atividade cultural. Governo disponibilizou cursos de qualificação (pelo Sebrae) para pequenos e médios empresários, em troca de investimentos na repaginação das fachadas dos edifícios comerciais.

Resultados:

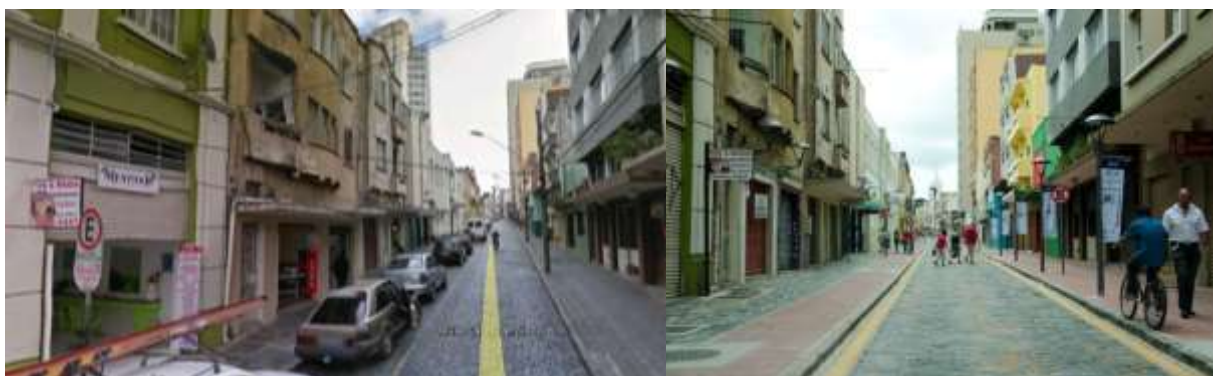


Figura 3: Rua São Francisco. Fonte: Google Imagens



Figura 4: Rua Riachuelo. Fonte: Google Imagens

Como o plano ainda está em execução, não existe documentos com indicadores de resultados das áreas de intervenção, porém ao observar o antes e depois de duas das ruas que já sofreram a intervenção é possível perceber a qualificação do espaço urbano. Estruturas maiores para pedestres, uniformidade e nivelamento das calçadas, proibição de estacionamento ao longo da via, sinalizações horizontal e vertical refeitas, faixa de pedestre elevada, paginação de fachadas, mobiliário urbano padronizado e de melhor qualidade estética fazem parte das estratégias que foram implantadas.

6. CARACTERIZAÇÃO DA ÁREA DE ESTUDO

O surgimento de Sobradinho

Sobradinho foi fundada em 13 de maio de 1960, para abrigar a população que vivia nos acampamentos de empreiteiras localizadas na Vila Amauri, no Bananal e nas invasões próximas à Vila Planalto, inundadas pelas águas do Lago Paranoá. Funcionários da NOVACAP e do Banco do Brasil também estiveram entre os que se mudaram para a cidade, nos primeiros anos de existência desta (Administração de Sobradinho, 2011).



Figura 5. Projeto da cidade de Sobradinho.

Fonte: Wikipédia

O loteamento original de Sobradinho (Setor Tradicional) dividiu a cidade em setores funcionais com destinação bastante rígida, perceptível influência de modelos de parcelamentos urbanos modernistas. Podem-se identificar características que definem a forma da cidade com base em um modelo funcionalista onde a hierarquia do sistema viário está intimamente ligada à configuração



Figura 6. Construção de Sobradinho. Fonte: Jornal de Sobradinho

da cidade, com vias de circulação convergindo para o setor central da cidade, onde estão os edifícios públicos dispersos em áreas verdes e a maior oferta de serviços. Há nas quadras residenciais, unifamiliares em sua maioria, vias locais separadas do trânsito das vias de

atividade, vias para pedestres formando grandes jardins pouco utilizados nos dias de hoje, e proximidade com comércios locais instalados nas vias de atividade da cidade.

No início dos anos 1990 foi criado o Núcleo Habitacional Sobradinho II em consequência do Programa de Assentamento de População de Baixa Renda. O objetivo seria transferir famílias que residiam no mesmo lote, característica de muitos dos lotes de Sobradinho, considerados a princípio de grandes dimensões para o padrão de moradia e situação econômica dos que vieram morar na cidade na época. Com exceção dos grandes lotes institucionais e das residências das quadras mais próximas a estes, em geral com moradores de melhor situação financeira. Em boa parte das demais quadras de Sobradinho os lotes possuíam mais de uma família residente em estado que comprometia a boa qualidade do espaço urbano, sendo necessárias intervenções a fim de resolver problemas até mesmo de infraestruturas básicas, situação descrita no PDL de 97. A criação de Sobradinho II também teve como objetivo fixar os moradores das invasões do Ribeirão Sobradinho e Lixão.

Nesta mesma época também começaram a surgir os condomínios irregulares. Paralelamente ao núcleo urbano que formou Sobradinho, diversos outros proprietários rurais da região subdividiram suas terras, originando os condomínios horizontais ao redor da cidade. Essa situação evidencia a falta de política habitacional para a classe média que o Distrito Federal tem enfrentado desde as últimas décadas.



Figura 7. Mapa esquemático da região urbana de Sobradinho. Fonte: Google Mapas

Não que a situação acima seja exclusiva na região de Sobradinho, mas assume ali uma característica peculiar dado à extensão e quantidade de condomínios surgidos, sua grande população. Até pouco tempo atrás, apesar de pertencerem à área da poligonal de Sobradinho

esses condomínios não contavam nem mesmo com transporte coletivo ligando-os ao centro da cidade. Essa situação vem sendo alterada ao longo dos últimos anos com a circulação de micro-ônibus entre os condomínios e Sobradinho, além dos investimentos em ampliação e melhoras das conexões entre eles (ampliação da DF 150, novos viadutos na entrada dos condomínios e a ciclovia entre Sobradinho II e os condomínios do Colorado). Mesmo assim, grandes parcelas dos moradores dos condomínios ainda possuem uma relação de dependência muito maior com o Plano Piloto do que com Sobradinho, confirmando a baixa capacidade do centro dessa cidade de atrair a população ao seu redor. Não que a cidade deva competir com Brasília quanto à atratividade do centro urbano, mas seria interessante que suas atividades não sofressem esvaziamento pela atratividade dos equipamentos da metrópole. Também se sabe que a demanda acirra a competição, elevando a qualidade dos serviços prestados, se houvesse mais gente usando o centro de Sobradinho, mais o comércio ali instalado prosperaria, atraindo mais pessoas em um circuito que se bem planejado só favorece a cidade.

A população de Sobradinho

O PDAD – Pesquisa Distrital por Amostragem de Domicílio – do ano de 2011 informa que a população atual da cidade é de 85.491 habitantes (considerando apenas a área do setor tradicional, conhecido como Sobradinho I). Grande parte dessa população possui uma relação diária com Brasília visto que 41,1% (quase metade da população) se desloca para a capital federal todos os dias. Trabalhar em órgãos públicos federais e do GDF ou estudar em escolas do Plano Piloto são os motivos mais comuns para as viagens realizadas. Postos de trabalho no



Figura 8. Renda domiciliar em Sobradinho. Fonte: PDAD 2011

comércio representa a maior parte das oportunidades restantes de emprego. A estabilidade do serviço público está diretamente ligada ao perfil socioeconômico das famílias residentes em Sobradinho, cuja maior parte recebe acima dos cinco salários mínimos. A condição econômica da população permite que praticamente 63% dela possua residência própria e quitada, sendo casas unifamiliares o tipo de

moradia de maior parcela dos imóveis nessa condição. O PDAD também traz a informação de

que 71,1% dessas residências possuem garagem o que vai de encontro com número de domicílios que possuem carro próprio. Aproximadamente 73,5% contam com pelo menos um carro na garagem. Outro aspecto importante do levantamento de dados do PDAD é a caracterização da população quanto a sua idade e estado civil. Boa parte da população, cerca de 60%, situa-se entre 19 e 59 anos, e 41,3% destes são solteiros.

A proximidade com Brasília, a relação de trabalho e estudo disponível no Plano Piloto, o grande número de automóveis da população, a idade economicamente ativa da população que gera maior necessidade de deslocamento e o perfil socioeconômico desta, influenciam diretamente a usabilidade do centro da cidade. Disponível no PDL de Sobradinho do ano de

97 o quadro ao lado é um levantamento feito com a população para identificar quais as necessidades que a cidade possuía até aquele ano. Percebe-se que o item lazer representa a maior necessidade de novos equipamentos urbanos. De fato, desde o levantamento, a cidade tem investido em novos equipamentos para esse fim. Cinema, praças e casas de

culturas foram construídos, além de quadras de esportes implantadas e/ou revitalizadas. Embora a cidade esteja investindo nesse aspecto ao longo dos anos, é possível observar uma tendência, principalmente das classes mais altas, a utilizar comércios e serviços de Brasília ao invés das mesmas opções em Sobradinho, a relativa pouca distância entre as cidades constitui-se uma barreira ao desenvolvimento de comércios de maior porte em Sobradinho, visto que há um numero considerável de deslocamentos até Brasília para esses serviços. Já serviços públicos locais, como delegacia, administração, CEB, CAESB, DETRAN e etc.; possuem um considerável número de usuários locais e esses edifícios são os que estão mais bem conservados quando comparados aos demais tipos edifícios da área central.

Parte da estratégia de intervenção no centro de Sobradinho é pensar formas de atração das parcelas da população que se deslocam até Brasília. O investimento em qualificar o espaço existente ao invés de propor novos e maiores usos parece ser a forma mais equilibrada de intervenção que este documento deve propor.

1.	lazer	16.76%
2.	segurança	15.05%
3.	saúde	14.72%
4.	saneamento	10.72%
5.	transporte	9.45%
6.	meio ambiente	9.12%
7.	educação	9.09%
8.	sistema viário	7.93%
9.	habitação	7.16%

Figura 9. Necessidades da população de Sobradinho. Fonte: PDL Sobradinho 97

A área de intervenção: o centro de Sobradinho



Figura 10. Poligonal de intervenção em Sobradinho. Fonte: Google Mapas

A área de estudo dessa proposta de intervenção compreende a quadra central de Sobradinho, delimitada em vermelho na figura 10, onde estão instalados os setores administrativo, bancário, hoteleiro e comercial da cidade (setorização do parcelamento urbano segundo o PDL) e próximo a equipamentos públicos de transportes (rodoviária), saúde (hospital regional) e educação (centro de ensino médio 2).

Além da quadra central, o estudo engloba o ginásio de esportes, o estádio e o shopping de Sobradinho na análise porque, embora não estejam na quadra central (divisão administrativa do território), estão na área central da cidade, tão próximos dos corredores de circulação quanto esta, e participam da dinâmica do centro urbano. Também há de se considerar a grande disponibilidade de espaços livres passíveis de urbanização (principalmente ao redor do estádio), como parte da estratégia de dinamização no centro urbano. As áreas ao redor da poligonal, não marcadas, são áreas predominantemente residenciais e com presença de comércios locais nas vias de atividades.

Dados coletados

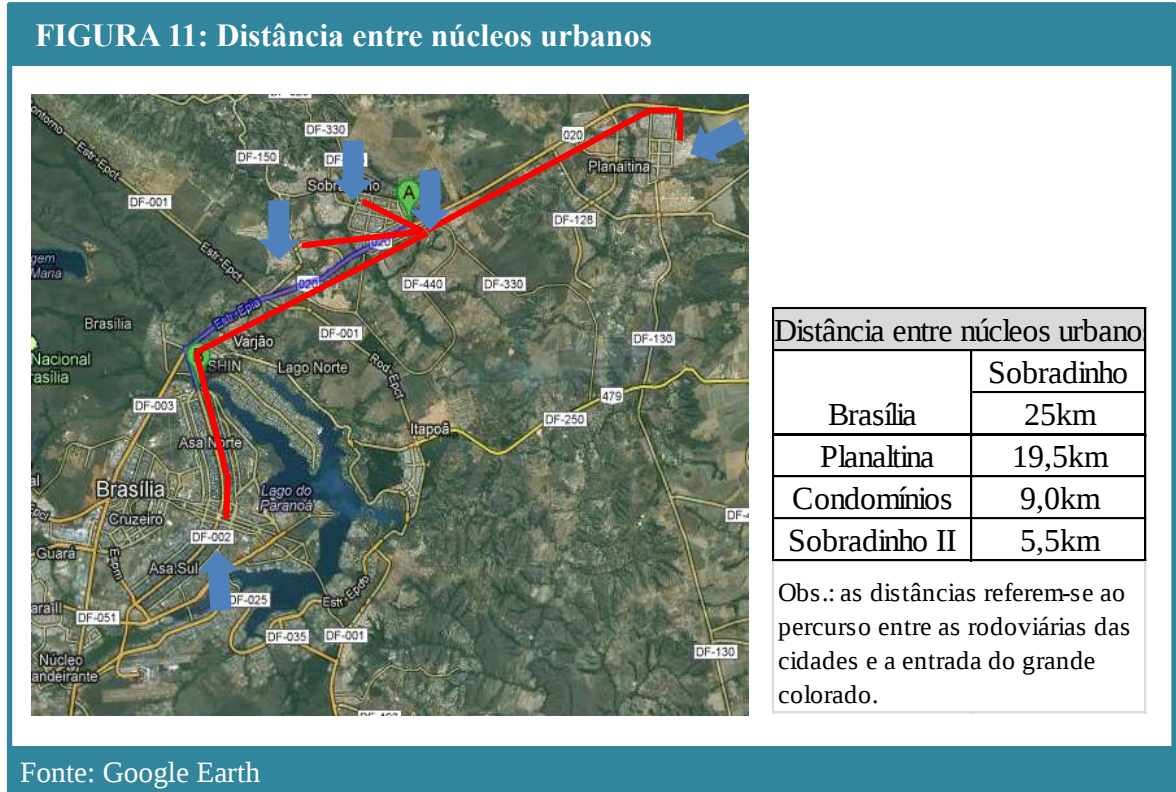
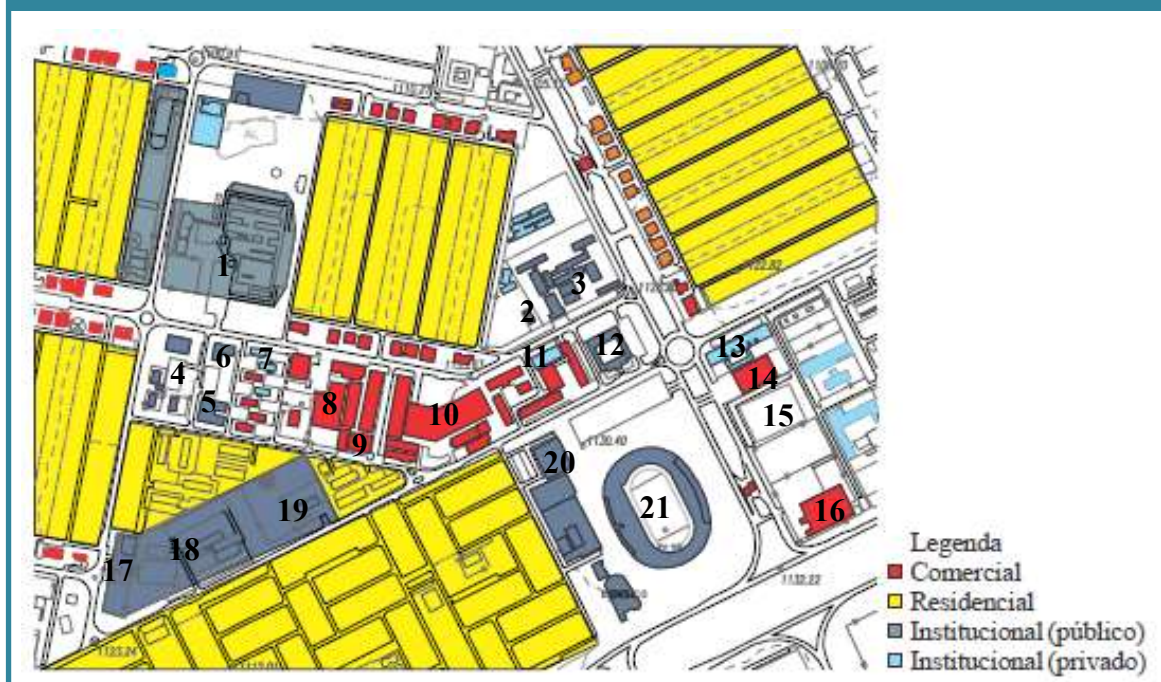


FIGURA 13: Mapa de uso e ocupação do solo.



Fonte: Acervo pessoal

Principais edifícios

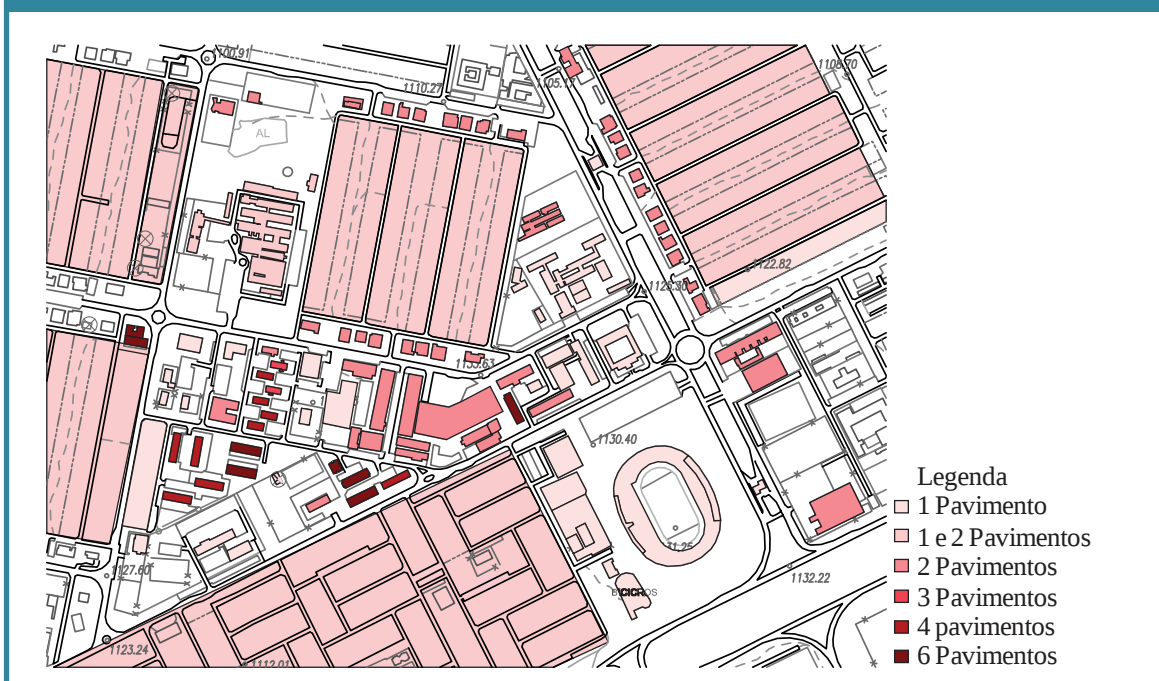
1	Hospital regional	8	Feira	15	Campo de futebol
2	Teatro	9	Serra Shopping	16	Supermercado COMPER
3	Escola (ensino médio)	10	Feira (em construção)	17	Delegacia de policia
4	Administração regional	11	Escola particular	18	Batalhão de policia
5	Fórum público	12	Rodoviária	19	Batalhão dos Bombeiros
6	INSS	13	Asilo	20	Ginásio
7	Bancos	14	Sobradinho Shopping	21	Estádio

O centro de Sobradinho está a menos de um quilometro da entrada da cidade e é visível para quem trafega pela BR020, característica que aumenta a probabilidade de que pessoas de outros núcleos urbanos acessem a cidade com mais facilidade. É possível observar a setorização do centro, com agrupamento de edifícios de função e atividades semelhantes dos edifícios, conforme descrito no projeto original, embora na área destinada ao setor hoteleiro já não haja mais hotéis, substituídos por atividades comerciais. Também há presença de edifícios residenciais em altura na quadra central.

TABELA 1. ZONA COMERCIAL. CLASSIFICAÇÃO POR TIPO DE ATIVIDADE			
Atividade	Qt.	Atividade	Qt.
Shopping	3	Lanchonetes, restaurantes e bares	11
Supermercado	1	Drogaria, perfumaria e cosméticos	12
Posto de abastecimento	2	Óticas	4
Feira	1	Vestuário e calçados	17
Consultórios odontológicos	16	Móveis e eletros	6
Escritórios (advogado, contabilidade...)	13	Bancas e lotéricas	2
Bancos e Financeiras	8	Cama, mesa banho, costura e colchões	5
Imobiliárias	8	Papelarias	5
Cabelereiros e procedimentos estéticos	8	Agropecuários e Construção	2
Mercados	5	Funerária, floricultura, festas, R\$1,99, bijuterias, manutenção de equipamentos elétricos e informática	2 cd.
Padaria	1		

Obs. O trabalho se propõe a identificar os comércios mais comuns na área de estudo. Ele conta apenas comércios com letreiros disponíveis em frente à loja. Provavelmente o número de estabelecimentos seja maior, no caso de uma apuração mais rígida das lojas existentes.

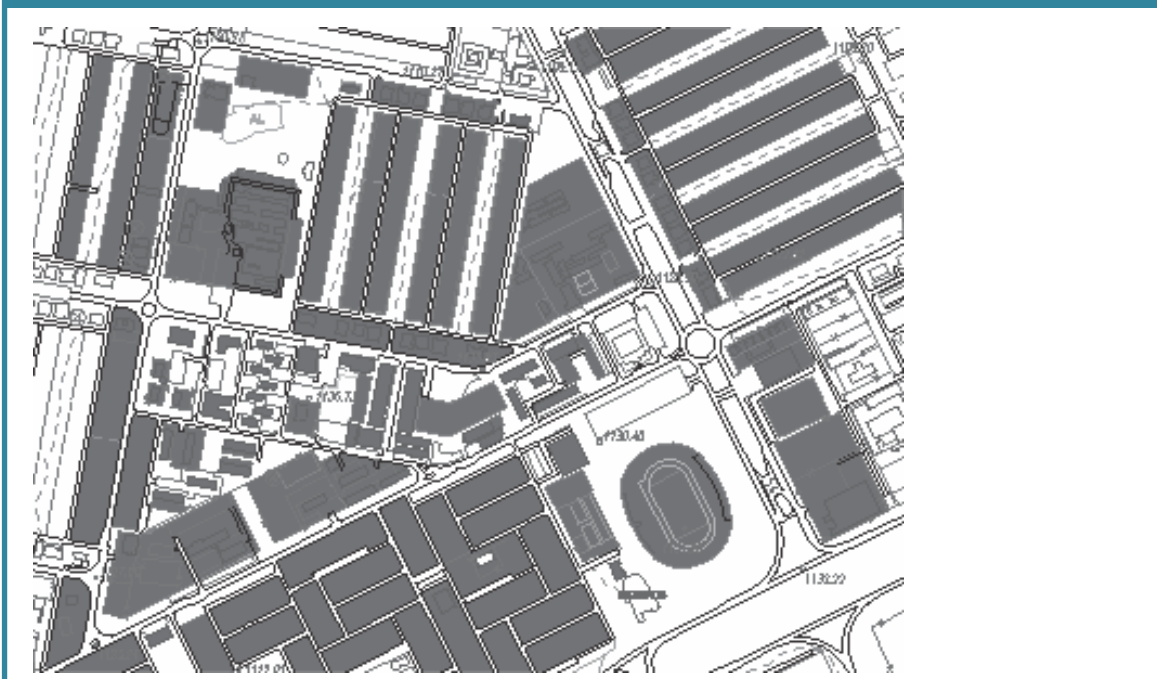
FIGURA 14: Mapa de altura das edificações.



Fonte: Acervo pessoal

A relativa baixa altura do centro urbano aliado à permeabilidade que ele possui, configuram um espaço com baixa densidade construtiva e sensação de dispersão no espaço. Com exceção de alguns corredores de comércio, a legibilidade e orientabilidade do centro ficam comprometidas.

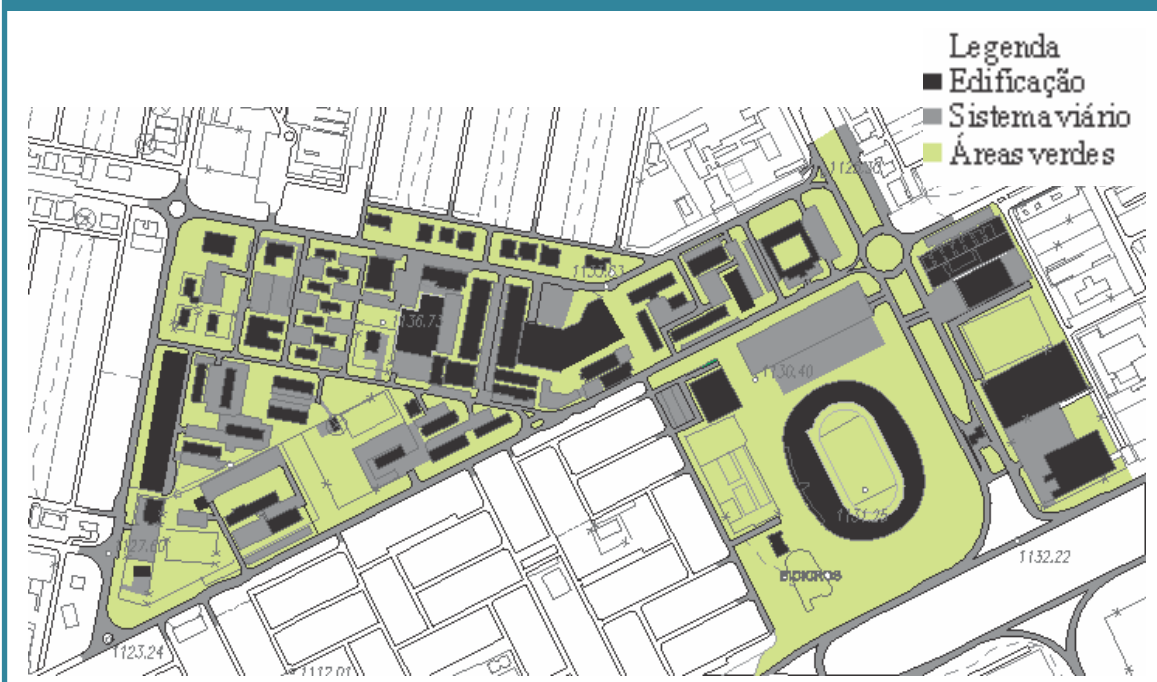
FIGURA 15: Mapa de permeabilidade urbana



Fonte: Acervo pessoal

Na área central, boa parte da área de permeabilidade é ocupada por estacionamentos. Quando estes estacionamentos estão cheios, constituem verdadeiras barreiras ao deslocamento de pedestres.

FIGURA 16: Mapa da distribuição das áreas livres entre sistema viário e área verde



Fonte: Acervo pessoal



Ponto de ônibus com abrigo



Ponto de ônibus com placa sem abrigo



Ponto de ônibus sem placa sem abrigo



Ponto de ônibus no semáforo (acesso ao Shopping)

Figura 19. Pontos de ônibus no centro de Sobradinho. Fonte: Google Mapas e acervo pessoal.

FIGURA 20: Demanda por estacionamentos no centro da cidade.



Fonte: Acervo pessoal

FIGURA 21: Condições das calçadas existentes.



Fonte: Acervo pessoal

Obs.: o item *baixas condições de usabilidade* refere-se a calçadas com muitos desníveis ou uniformidades, problemas de manutenção (quebradas), dimensionadas insuficientemente para a demanda de pessoas que se deslocam e/ou pouco conectadas as demais. Médias condições refere-se a calçadas que apresentam os mesmos problemas citados, porém em escala menor, que não comprometa a qualidade do deslocamento, mas que se não tratadas, podem se tornar de baixa usabilidade em breve. Boas condições refere-se a calçadas conservadas e bem dimensionadas, sem aglomeração de pessoas (note que elas estão nas extremidades da quadra, pois são espaços que possuem menos demanda), com relativa uniformidade, nivelamento dos pisos e conectividade.



Figura 22: Situação das calçadas, boa usabilidade e baixa usabilidade. Fonte: Acervo pessoal



Excesso de desníveis



Excesso de desníveis



Excesso de desníveis



Barreira entre níveis



Estreitamento da calçada



Ambulantes nas calçadas



Comerciantes nas calçadas



Comerciantes nas calçadas

Figura 23: Problemas mais comuns encontrados. Fonte: arquivo pessoal



Becos mal configurados



Falta de infraestrutura



Preferência para carros em corredores de alta demanda de pedestres



Passagens cegas



Alta demanda de pedestres nos corredores comerciais.



Figura 24: Problemas mais comuns encontrados, continuação. Fonte: arquivo pessoal

FIGURA 25: Principais praças públicas existentes.

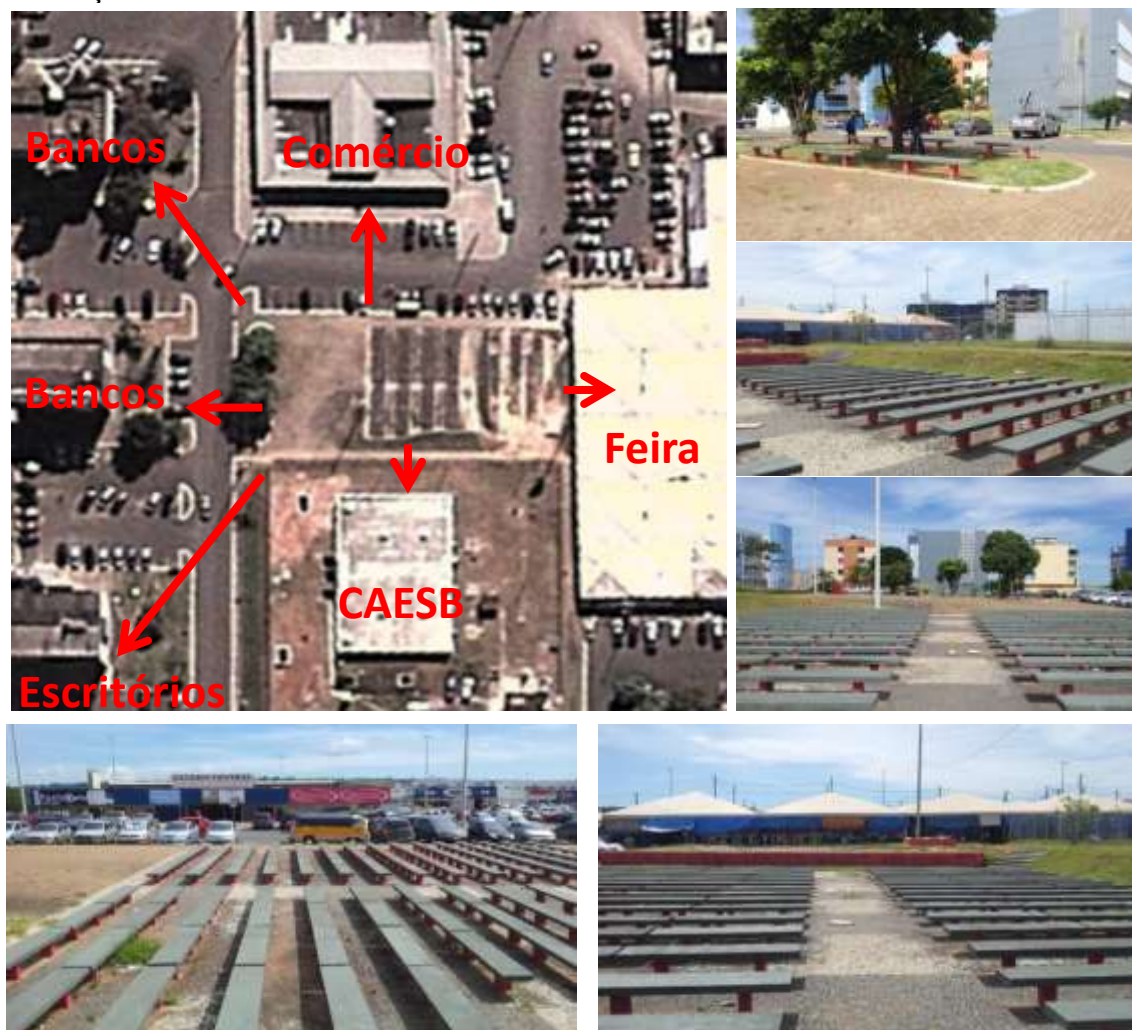


- | | |
|--------------------------------|--|
| 1. Praça da feira | 2. Praça em frente ao Varanda Shopping |
| 3. Praça externa da rodoviária | 4. Praça interna da rodoviária |

Fonte: Acervo pessoal

O último aspecto dessa análise refere-se às praças existentes no centro de Sobradinho (indicadas na figura 25). O estudo se baseia em quatro itens: visibilidade e acesso; conforto; segurança; e vitalidade. O item visibilidade e acesso refere-se a barreiras visuais e físicas que impedem a utilização do espaço. O item conforto está relacionado à presença de mobiliário urbano, sua conservação, iluminação pública do espaço, paisagismo, arborização e estruturas de sombreamento e proteção climática. O item segurança mensura a proximidade do espaço público com edifícios ao seu redor, bem como a quantidade de “olhos” dando para o espaço em questão. No item vitalidade foi elaborada uma tabela da quantidade de pessoas que se deslocam pelo espaço público em intervalos previamente estabelecidos. Foram realizadas medições de 15 minutos nos horários entre 10h e 11h, 13h30minh e 14h30minh e entre 16h e 17h. Nesse levantamento foram anotados os números de pessoas que apenas passavam pelo espaço público e aquelas que o utilizavam (era preciso permanecer ao menos 5 minutos no espaço, para a consideração de utilização e não apenas passagem). O critério de estabelecimento dos horários de medição foi em relação à alimentação e descanso, foram escolhidas horas comumente utilizadas para lanche ou almoço e o descanso após esta atividade, na tentativa de identificar se as praças são usadas para essa função. As medições ao final da tarde também tentam verificar se o número de pessoas diminui à medida que o comércio começa a fechar, próximo das 17 horas.

1. Praça da feira



Horário ->	10:20- 10:35	13:45-14:00	16:25-16:40
Número de pessoas que passam	60	36	26
Número de pessoas que utilizam	3	2	0

O espaço da praça é amplo, porém as configurações ao seu redor dificultam o acesso. Há desníveis consideráveis em dois dos quatro lados dela e os outros dois possuem estacionamento separando-a do comércio. O mobiliário apresenta-se conservado, porém a falta de sombreamento e arborização torna a maior parte da praça inutilizada durante o dia, apenas uma extremidade dela possui arborização. A disposição dos bancos indica que esta é uma praça preparada para apresentações, porém com pouca ligação com seus arredores, o que dificulta com que as coisas ali sejam vistas. Embora próxima a áreas comerciais, bancos e escritórios, a segurança nessa praça é comprometida, não há aberturas para a praça na área dos bancos, apenas a fachada cega lateral dos edifícios. O fundo do edifício da CAESB, gradeado, isola um dos lados da praça de interação urbana, limitando o acesso da praça por aquele lado.

O edifício comercial ao lado da praça está a meio nível abaixo dela, e a barreira física impede sua boa visualização. Ainda é preciso lembrar que existe um estacionamento entre eles, dificultando ainda mais essa visualização. A feira, embora gradeada, é o espaço com maior quantidade de “olhos” capazes de visualizar a praça, mas tem apenas um portão de acesso a ela. Pouca gente utilizou essa praça durante o levantamento, e em todos os casos, apenas os bancos próximos às árvores foram utilizados. A grande maioria das pessoas apenas se deslocava por dentro da praça para cortar caminho se comparado à opção de andar nas calçadas que margeiam as vias.

2. Praça próxima ao Varanda Shopping

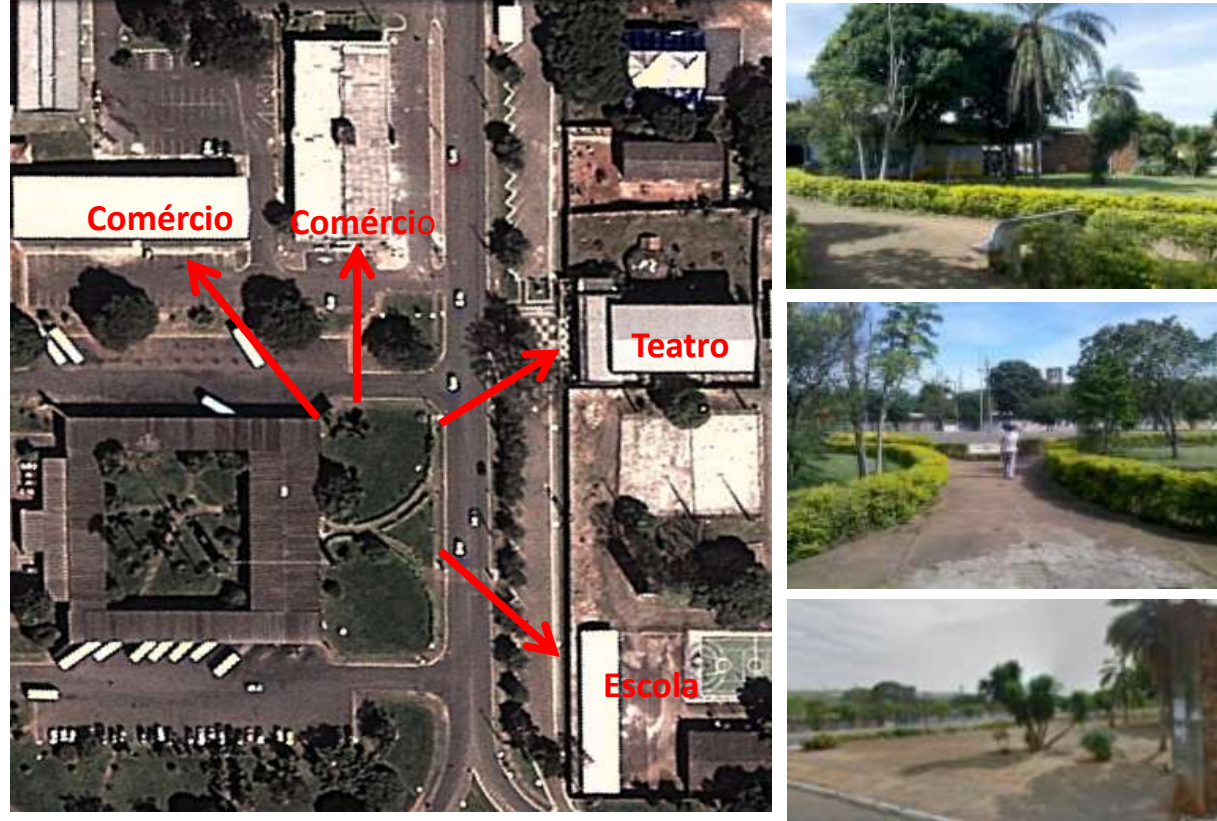


Horário ->	10:20- 10:35	13:45-14:00	16:25-16:40
Número de pessoas que passam	60	82	65
Número de pessoas que utilizam	1	2	2

A praça está em nível diferente do terreno ao seu redor. Há apenas dois pontos de acesso. Nenhum edifício ao seu redor possui portas abertas para a praça. Um lado da praça é delimitado pelo estacionamento existente. O lado oposto, da feira em construção, possui um muro cego isolando-o da praça. Os únicos mobiliários urbanos que essa praça possui são 4 bancos de concreto, não há arborização, sombreamento, proteção climática nem mesmo iluminação pública. A falta de aberturas para a praça gera uma sensação de insegurança para

quem a utiliza, entretanto sua localização em um corredor de deslocamento, com fluxo de pessoas constante, minimiza essa condição negativa. Novamente, pouquíssimas pessoas utilizaram essa praça.

3. Praça externa da rodoviária



Horário ->	10:20- 10:35	13:45-14:00	16:25-16:40
Número de pessoas que passam	8	20	16
Número de pessoas que utilizam	28	27	34

Não há barreiras visuais ou físicas entre a praça e as atividades ao seu redor, com exceção da escola com o estacionamento a um nível abaixo, porém a continuidade das calçadas permite acesso à praça com certa facilidade. Ainda é preciso lembrar que ela está do lado da rodoviária, atividade que atrai boa parte das pessoas que utilizam o espaço. A praça possui paisagismo, iluminação pública e mobiliário urbano em boas condições. A fileira de bancos mais utilizada fica praticamente sob a cobertura da rodoviária, dessa forma, protegida de condições climáticas adversas. A proximidade com a rodoviária favorece a segurança neste espaço, há quiosques abertos diretamente para seu lado e o fluxo de pedestres dentro da rodoviária garante visibilidade ao que acontece na praça. Esse foi o único local em que o número de pessoas utilizando o espaço se manteve superior ao número de pessoas que apenas

passavam por ele, isso pelo fato que muitas pessoas esperavam seus ônibus sentados na praça, enquanto que o número de pessoas que se deslocavam por dentro da rodoviária não foi contabilizado no levantamento.

4. Praça interna da rodoviária



Horário ->	10:20- 10:35	13:45-14:00	16:25-16:40
Número de pessoas que passam	9	28	24
Número de pessoas que utilizam	0	1	2

A rodoviária constitui uma barreira visual à praça interna com a disposição das lojas bloqueando parte da visão do espaço, porém a permeabilidade entre as lojas não constitui barreira física, o desnível sim, o rebaixamento da praça e o cercamento dela dificulta a locomoção por restringir o número de acesso à praça em apenas quatro. A praça conta com mobiliário em boas condições, iluminação pública, e arborização, porém as árvores não oferecem sombreamento próximo aos bancos. São ao todo oito quiosques com frente virada diretamente para a praça, além disso, há fluxo intenso de passageiros, que apesar de não acessa-la conseguem visualizar o que ocorre em seu interior. Diferentemente da praça externa, poucas pessoas utilizaram esse espaço, é difícil visualizar a chegada de ônibus sentando em um banco lá.

7. ANÁLISE E DIAGNÓSTICO

Setorização

A primeira característica que é perceptível no centro de Sobradinho é sua setorização e a monofuncionalidade das áreas. Dentro da área de estudo está bem delimitada a área de comércio e a área de edifícios públicos, sendo as duas atividades polos atratores de população durante o dia, mas que ao final do dia ou nos fins de semana, com suas atividades encerradas, criam no centro urbano um ambiente “abandonado” com baixíssimo movimento de pessoas, tornando-se apenas um corredor de circulação que não oferece condições adequadas de permanência de pessoas, a sensação de se caminha pela área nesses momentos é de grande insegurança. Como já dito anteriormente, a parcela do centro onde estão os edifícios públicos se mostra conservada e esteticamente agradável com calçadas e jardins estão bem cuidados em sua maioria. Já os espaços comerciais, apresentam clara poluição visual, degradação estética e dificuldade de orientabilidade na região.

Dispersão dos edifícios e a continuidade das calçadas

O centro possui uma relação dispersiva entre as áreas livres e os edifícios. Percebe-se essa característica, principalmente ao redor dos edifícios públicos. Porém a relação de dispersão que essa configuração urbana causa na cidade precisa ser revista, embora ela seja positiva do ponto de vista bioclimático, mesmo em Brasília, até hoje é comum se discutir a questão de continuidade de calçadas e a qualidade do deslocamento dos pedestres que esse modelo de implantação gera. Como investir em melhoria das calçadas, quando o percurso da população pode ser feito de forma tão variada pelo tecido urbano? Há ainda de se pensar a relação de custo x benefício da manutenção das estruturas viárias desse tipo de tecido urbano, principalmente quando se fala de um núcleo local que possui significativamente menos recursos para manter a qualidade dos espaços urbanos se comparados com Brasília. Corre-se o



Figura 26. Situação entre edifícios. Fonte: Arquivo pessoal

risco de, pela falta de investimentos, ou interesse em manter a área urbanizada, surgir situações como na figura 26, em que ao redor do edifício ao invés de haver gramados e arborização como seria comum em Brasília, há na verdade esse grande terraço não urbanizado. Esse tipo de espaço aparentemente sem uso e tratamento

urbano adequado contribui negativamente para a leitura do centro urbano, ele age como uma barreira à boa mobilidade da quadra e a percepção do centro como um espaço unitário agregador da população da cidade.

Centralidade

Falta ao centro de Sobradinho um aspecto que permita a clara leitura desse espaço como área central da cidade. Tanto o perfil viário quanto as atividades comerciais que se desenvolvem ao longo deste são parecidas, para não dizer iguais, as demais vias da cidade.



Figura 27. Comparação entre a via central e a via da quadra cinco. Fonte: Google Mapas

Olhando a figura 27 é possível perceber que se não fosse pela maior quantidade de automóveis estacionados na imagem à esquerda (o que indica a maior demanda de comércio no centro) ele poderia se passar por mais uma das ruas de atividade da cidade, como é o caso da quadra cinco (imagem da direita). A manutenção da horizontalidade do centro também colabora para baixa capacidade de diferenciação dessa área das demais da cidade. É interessante citar o PDL neste momento, pois embora seja permitido a construção de seis pavimentos no centro da cidade, poucos são os edifícios que ali possuem essa altura.

Estacionamento em áreas centrais

Dos mapas de permeabilidade e divisão dos espaços livres entre estacionamento, calçadas e áreas verdes é possível constatar a grande quantidade de estacionamentos no centro da quadra. Essa disposição fragmenta esse interior e dificulta o caminhar por esse espaço, uma vez que contribui para a desconectividade das calçadas e aumento das distâncias de percurso. Pode-se observar um maior fluxo de pedestres nas extremidades da quadra, região com linearidade das calçadas margeando a linearidade de edifícios (configurando corredores de comércio), embora a maior quantidade de pessoas passando por esse espaço evidencie também que ele possui dimensionamento inferior ao necessário (em contraste ao estacionamento perpendicular à essas calçadas, que possui vagas a 45° e uma faixa de manobra). É necessário um rigor maior

na análise dos dados obtidos e mais visitas a campo em diferentes horários até que se possa afirmar que esses estacionamentos sejam desnecessários, porém é possível visualizar que nem todos estejam sendo utilizados em plena capacidade. Enquanto em alguns há falta de vagas, em outros sobram vagas mesmo nos horários de maior movimento. Ainda sim é clara a necessidade de realoca-los em áreas que comprometam menos a urbanidade da região. Eles são barreiras à mobilidade de pedestres, afastando os edifícios comerciais das calçadas.

Relação automóvel x pedestre

Em geral, muitas das políticas de intervenção em áreas comerciais, como descrito nos referenciais pesquisados, focam na condição de deslocamento dos pedestres pelo centro como principal incentivo ao desenvolvimento deste. Mas, em Sobradinho, além a grande quantidade de estacionamento, também é possível observar que a hierarquia viária privilegia o uso de automóveis. Pegando por exemplo o corredor comercial do limite externo da quadra, descrito anteriormente como de maior fluxo de pedestres, existem vias de acesso ao interior da quadra com espaçamentos entre 40 e 80 metros de distância entre si (em um corredor de 250m!)

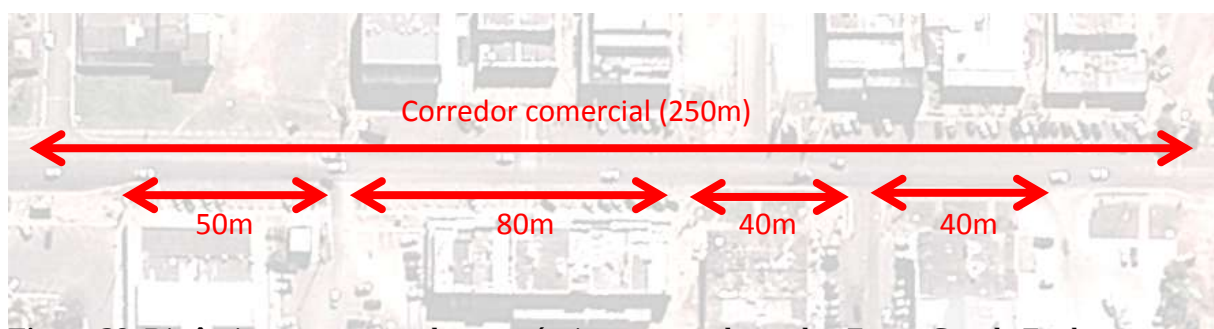


Figura 28. Distância entre acessos de automóveis ao centro da quadra. Fonte: Google Earth

A quebra constante do percurso dos pedestres pela interação com o sistema viário é ainda piorada pela condição de preferência ao automóvel nestes encontros. Não há faixas de pedestres nem sinalizações de advertência, o pedestre simplesmente precisa esperar uma brecha entre os carros para realizar a travessia, situação que contribui para a aglomeração de pessoas próximas as entradas e saídas, atrapalhando tanto o caminhar dos pedestres, quanto a entrada e saída de veículos. É preciso organizar a forma como essa interação ocorre.

O transporte coletivo

Já que uma das propostas da intervenção deste estudo é atrair maior quantidade de pessoas ao centro da cidade que somado a redução de áreas de estacionamentos e a qualificação das calçadas, é preciso pensar que essas pessoas se desloquem por outros meios de transporte que

não o carro. Nesse aspecto torna-se importante levantar informações sobre a rede de transporte pública presente na cidade, na tentativa de identificar falhas de cobertura desse modo de transporte e a acessibilidade e condições de conforto que o mobiliário urbano ligado a ele oferece. Com todas as linhas em operação convergindo para a rodoviária, a oferta de transportes na área central da cidade é bastante interessante (como já dito antes, a análise leva em consideração apenas a distribuição das linhas pelo espaço, questões operacionais como tempo entre linhas não puderam ser levantadas), conectando praticamente todas as áreas da cidade, condomínios e outras áreas metropolitanas ao centro da cidade. O mobiliário, quando existente, se mostra adequado com baias para a operação dos ônibus e abrigos com boas dimensões. As paradas sinalizadas, porém sem abrigo, utilizadas com mais frequência por micro-ônibus em linhas de circulação local, apresentam-se próximas a edificações de atração pública (como o ginásio de esportes e o shopping). Já os pontos de parada sem abrigo ou sinalização estão localizados em pontos estratégicos próximos a atividades de maior atração populacional, por exemplo, na quadra central há uma rua comercial perpendicular ao corredor de transportes. Embora essa rua não seja muito distante de pontos de ônibus com abrigo, ainda sim alguns ônibus param exatamente no acesso a ela de forma a economizar o tempo de percurso dos passageiros que desejam chegar a esse local.



Figura 29. Parada de ônibus em área não sinalizada e sem abrigo. Fonte: Google Earth

Alias, quando observado o distanciamento entre pontos de ônibus, constata-se um bom distanciamento entre eles, o maior percurso encontrado foi de 225m (considerando o ponto médio entre as paradas de ônibus), isso evidencia que não é a distância de percurso que influencia negativamente a utilização dos transportes públicos, e sim a configuração dos espaços até eles por calçadas, muitas das vezes, em baixas condições e sem conexões.

Conservação das calçadas

Com base no mapa de conservação das calçadas é possível estabelecer que as áreas mais centrais da quadra (coração da área comercial) são também aquelas com maior número de problemas encontrados. A grande quantidade de desníveis entre as edificações construídas é um verdadeiro problema ao bom desempenho das calçadas. É preciso andar pelos estacionamentos com muita frequência no interior da quadra central, pois em muitos casos há

falta de conexão entre calçadas de diferentes edifícios. Já nas extremidades da quadra, localização de edifícios públicos como a administração de Sobradinho e a rodoviária existe calçadas ao redor das vias em boas condições de uso e conectadas com as calçadas de acesso aos edifícios. Porém em alguns casos como na administração ou do fórum da cidade, apenas um lado da calçada liga-se aos edifícios, permanecendo os três outros lados voltados a paredes cegas e espaços gradeados.

Praças e espaços públicos

Faltam espaços destinados a praças no centro da quadra. Não foi observado algum desses espaços capaz de reunir pessoas durante o intervalo de suas atividades, muito por conta da configuração do entorno dessas praças, sem edifícios com abertura diretamente para eles; com muros cegos ou gradeados contornando o espaço; separados da atividade comercial por estacionamentos e desníveis; e por características próprias do espaço como falta de mobiliário urbano, paisagismo, arborização e iluminação.

8. DIRETRIZES DE INTERVENÇÃO

- Reavaliar o uso e ocupação do solo da área central, principalmente em relação aos espaços vazios existentes, combatendo a sensação de dispersão provocada pela atual configuração do centro urbano;
- Deslocar bolsões de estacionamento que estejam sendo subutilizados ou em área de interesse para o desenvolvimento de espaços de convívio social e deslocamento não motorizado;
- Restringir a existência de estacionamento no entorno direto de praças e espaços públicos, como forma de evitar barreiras ao seu acesso;
- Diversificar a oferta de serviços para garantir diferentes períodos de usabilidade.
- Redesenhar o perfil viário, dando mais ênfase às calçadas. Aumentando-as nos corredores comerciais, onde a demanda é grande, e conectando-as no interior da quadra;
- Modificar a hierarquia viária, dando preferência aos pedestres, com a revisão e proposição de novas sinalizações, como pinturas de faixas de pedestre nos pontos de intersecção entre vias e calçadas, além de elevação da via nesses pontos;
- Tratar a pavimentação das calçadas para que estejam de acordo com as normas de acessibilidade e potencializem a integração com os edifícios. Com nivelamento e uniformização de trechos de deslocamento sempre que possível.
- Propor, após análise de viabilidade, ciclovias ligando a área central aos demais espaços da cidade;
- Propor incentivos à reforma e paginação das fachadas das edificações da área central principalmente as comerciais, que estão esteticamente degradadas. Parte da estratégia de controle e liberação do espaço em frente as lojas, hoje tomado por produtos a venda.

9. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL. *Pesquisa distrital por amostragem de domicílio*. Companhia de Planejamento do Distrito Federal - CODEPLAN. Brasília, 2011.

GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL – *Plano Diretor de Ordenamento Territorial do Distrito Federal*, Lei Complementar Nº 17, de 28 de janeiro de 1997: documento técnico. Brasília, 1997

GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL – *Plano Diretor de Ordenamento Territorial do Distrito Federal*, Lei Complementar Nº 803, de 25 de abril de 2009: documento técnico da redação final. Brasília, 2009.

GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL – *Plano Diretor de Ordenamento Territorial do Distrito Federal*, Lei Complementar Nº 854, de 15 de outubro de 2012: documento técnico da redação final. Brasília, 2012.

GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL. *Plano Diretor Local de Sobradinho*. Memória Técnica. Instituto de Planejamento Territorial do Distrito Federal - IPDF. Secretaria de Obras. IPDF. Brasília, 1994.

HISTÓRIA DE SOBRADINHO. Disponível em: <http://sobradinho.com.br/?m=sobradinho-df&a=historia>

JACOBS, Jane. *Morte e vida de grandes cidades*. São Paulo: M Fontes, 2001.

HOWARD, Ebenezer. *Cidades jardins do amanhã*. São Paulo: Hucitec, 1996.

INSTITUTO DE FECOMERCIO DE PERNAMBUCO. *Mobilidade urbana é problema grave para o comércio*. Disponível em: <http://www.slideshare.net/deolhonotransito/mobilidade-urbana-x-comrcio>

VARGAS, H.C.; CASTILHO, A.L.H. *Intervenções em centros urbanos: Objetivos, estratégias e resultados*. Barueri, SP: Manole, 2006.

VASCONCELLOS, E.A.; CARVALHO, C.R.; PEREIRA, R.M. *Transportes e mobilidade urbana*. Disponível em http://www.eclac.org/publicaciones/xml/8/43438/cepal_34.pdf

SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão. *O centro e as formas de expressão da centralidade urbana*. Revista Geografia, São Paulo, UNESP, n. 10, p. 1-18, 1991.