

**Garantia do Direito à Cidade Por Meio do Incentivo a Caminhabilidade:  
Uma proposta de intervenção no Setor Comercial I da  
Cidade de Sinop-MT**

*Guaranteeing the Right to the City Through Incentives for Walkability: An Intervention  
Proposal in the Commercial Sector I of the City of Sinop-MT*

*Garantizando el Derecho a la Ciudad a Través de Incentivos a la Caminabilidad: Una  
Propuesta de Intervención en el Sector Comercial I de la Ciudad de Sinop-MT*

**Gabriellin Buose**

Arquiteta e Urbanista, UNEMAT, Brasil.  
gabriellin-buose@hotmail.com

**Brenda Buose**

Arquiteta e Urbanista, UNEMAT, Brasil.  
brenda-buose@hotmail.com

## RESUMO

Este trabalho tem por objetivo compartilhar resultados da pesquisa realizada em Sinop, norte de Mato Grosso, que buscou apresentar medidas a fim de melhorar a caminhabilidade do setor comercial I da cidade de Sinop – MT. A área escolhida para a implantação da proposta apresenta fragilidades relacionadas à mobilidade urbana, observadas a partir de estudos e análises *in loco*. Assim, o propósito desse trabalho foi desenvolver meios para dar melhores condições para deslocamentos ativos não motorizados, mediante a elaboração de um projeto urbanístico. Neste permear foi realizado estudos que verificassem as necessidades dos usuários do local. Esse é um trabalho de natureza qualitativa. Para o seu desenvolvimento lançou-se mão de diferentes instrumentos como: artigos, livros, projetos já desenvolvidos e aplicados em outros lugares. Para tanto, o arcabouço teórico está amparado em (CAMPOS, 2006; GHIDINI, 2011; ARRUDA, 2007), dentre outros. Nesse sentido, acredita-se que os resultados contribuirão para impulsionar a mobilidade sustentável no município de Sinop e proporcionará melhor qualidade de vida para os frequentadores do espaço. Por meio dos resultados obtido ficou evidente que há necessidades de intervenção para o melhoramento do espaço urbano, mais acessível, seguro, harmonioso e agradável à população.

**PALAVRAS-CHAVE:** Caminhabilidade; Mobilidade Urbana; Deslocamento.

## ABSTRACT

*This work aims to share the results of the research carried out in Sinop, north of Mato Grosso, which sought to present measures in order to improve the walkability of the commercial sector I of the city of Sinop - MT. The area chosen for the implementation of the proposal presents weaknesses related to urban mobility, observed from on-site studies and analyses. Thus, the purpose of this work was to develop means to provide better conditions for non-motorized active displacements, through the elaboration of an urban project. In this permear, studies were carried out to verify the needs of the users of the place. This is a work of a qualitative nature. For its development, different instruments were used such as: articles, books, projects already developed and applied in other places. For that, the theoretical framework is supported by (CAMPOS, 2006; GHIDINI, 2011; ARRUDA, 2007), among others. In this sense, it is believed that the results will contribute to boosting sustainable mobility in the municipality of Sinop and will provide a better quality of life for space goers. Through the results obtained, it was evident that there is a need for intervention to improve the urban space, more accessible, safe, harmonious and pleasant to the population.*

**KEYWORDS:** Walkability; Urban mobility; displacement.

## RESUMEN

*Este trabajo tiene como objetivo compartir los resultados de la investigación realizada en Sinop, al norte de Mato Grosso, que buscó presentar medidas para mejorar la transitabilidad del sector comercial I de la ciudad de Sinop - MT. El área escogida para la implementación de la propuesta presenta debilidades relacionadas con la movilidad urbana, observadas a partir de estudios y análisis en terreno. Así, el propósito de este trabajo fue desarrollar medios para brindar mejores condiciones para los desplazamientos activos no motorizados, a través de la elaboración de un proyecto urbano. En este permear se realizaron estudios para verificar las necesidades de los usuarios del lugar. Este es un trabajo de naturaleza cualitativa. Para su desarrollo se utilizaron diferentes instrumentos como: artículos, libros, proyectos ya desarrollados y aplicados en otros lugares. Para ello, el marco teórico se sustenta en (CAMPOS, 2006; GHIDINI, 2011; ARRUDA, 2007), entre otros. En este sentido, se cree que los resultados contribuirán a impulsar la movilidad sostenible en el municipio de Sinop y brindarán una mejor calidad de vida a los visitantes del espacio. A través de los resultados obtenidos se evidenció que existe la necesidad de intervención para mejorar el espacio urbano, más accesible, seguro, armónico y agradable para la población.*

**PALABRAS LLAVE:** Caminabilidad; Movilidad urbana; desplazamiento.

## 1 INTRODUÇÃO

A mobilidade urbana no Brasil desde o final do século XX vem passando por grandes transformações. Essas mudanças se deram principalmente em decorrência do intenso processo de urbanização. Segundo dados do censo demográfico do instituto de geografia e estatística (IBGE, 2010) a sociedade brasileira contemporânea apresenta uma elevada concentração populacional urbana, na qual 84,6% da totalidade da população se encontra nas cidades, fato este que gera uma complexa problemática, dentre elas destaca-se a dificuldade de mobilidade urbana.

De acordo com o Mistério das Cidades (2007), o conceito de mobilidade urbana se define como uma característica ligada à cidade no que diz respeito ao deslocamento, sendo a capacidade do indivíduo de deslocar-se de um lugar ao outro para cumprir suas necessidades. A mobilidade está relacionada com a participação ativa na vida econômica e social de qualquer sociedade, isso se torna essencial para o bom funcionamento da mesma.

No Brasil, historicamente o modelo de transporte nacional é baseado no rodoviário. Os investimentos nesse modelo começaram há muito tempo, ainda no governo de Washington Luís, que possuía como lema “governar é construir estradas”. Posteriormente, os governantes sucessivos deram sequência a esse projeto, porém foi com Juscelino Kubitschek a entrada de montadoras internacionais como Ford e Volkswagen no país. Para incentivar a instalação de empresas automobilísticas no Brasil, a construção de rodovias e estradas cresceu consideravelmente, o que fez com que atualmente a maioria das cidades brasileiras possua configurações adaptadas ao transporte rodoviário aumentando a cultura do automóvel. À essa máxima, agrega-se a grande questão da sustentabilidade no setor de transporte em relação à crise climática na qual o planeta enfrenta na atualidade.

Todavia, os processos de urbanização baseados no planejamento urbano segregacionista e também capitalista, fez com que as cidades se desenvolvessem e expandissem com desigualdades sociais, caso esse da cidade de Sinop, foco de estudo deste trabalho.

Nesta perspectiva, o presente trabalho tem por objetivo apresentar medidas que busquem melhorar a caminhabilidade do setor comercial I da cidade de Sinop – MT, de forma a promover o incentivo da mobilidade sustentável. Assim elencar formas para dar melhores condições para os modos de deslocamentos ativos não motorizados, propondo espaços caminháveis, acessíveis e agradáveis para aqueles que utilizam desses meios de locomoção. Além disso, projetar locais que possam ser utilizados para o entretenimento, descanso e interação social, como exemplo, parklets.

A região central tem apresentado a problemática gerada por meio do conflito existente entre ela e com os modais de transporte motorizados e não motorizados, o que gera uma desarmonização entre os mesmos. Neste permear, o trabalho em foco justifica-se na devida preocupação com a caminhabilidade e, procura desenvolver formas mais seguras, aprazíveis e sustentáveis de se transportar e vivenciar uma área comercial da cidade.

Para atender aos objetivos deste estudo, foram utilizados alguns procedimentos metodológicos de cunho qualitativo, que se pautaram em revisões bibliográficas, sites, *softwares*, livros, artigos científicos e pesquisas *in loco*.

## 2 MOBILIDADE SUSTENTÁVEL

A mobilidade sustentável é a forma como o ser humano se desloca sustentavelmente, de modo a provocar a redução da utilização dos transportes privados, incentivar uso de bicicletas, a prática de caminhadas e a utilização de transporte público coletivo. Sendo assim, objetiva promover a atenuação das fontes de energia não renovadas, bem como a diminuição da poluição ambiental e visa o aumento da qualidade de vida.

A preocupação com o desenvolvimento sustentável tem incentivado o estudo e a implantação, em diferentes setores, de medidas e procedimentos que contribuam para a sustentabilidade em áreas urbanas. Em relação aos transportes esta questão pode ser vista através de uma busca pela mobilidade urbana sustentável. Esta busca deve ter como base o conceito de desenvolvimento sustentável em que se procura de uma forma geral, definir estratégias dentro de uma visão conjunta das questões: sociais, econômicas e ambientais (CAMPOS, 2006, p. 1).

A Mobilidade é uns dos grandes desafios das cidades não só no Brasil, mas em várias outras partes do mundo. O uso do automóvel tem tido preferência e era visto como solução dos problemas de circulação do século XX. Esse pensamento fez com que o trânsito fosse levado ao caos, com perda de tempo e combustível devido aos imensos congestionamentos, além dos problemas ambientais de poluição atmosférica e ocupação do solo em demasia. Entre os desafios enfrentados pelas cidades, o da mobilidade é um dos principais.

Ao falar de mobilidade urbana sustentável é preciso compreender a necessidade da implantação de sistemas alternativos de transportes como, trens e bondes modernos, ônibus "limpos", ciclovias, ciclofaixas, além de espaços adequados a caminhabilidade. A busca pela implementação desses sistemas faz-se importante para o bom funcionamento da cidade.

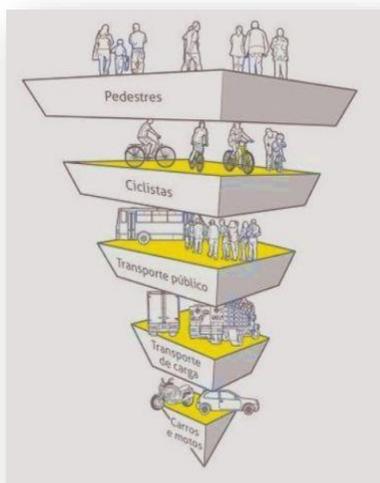
Todavia, nas cidades a mobilidade urbana sofre com a dependência do transporte individual motorizado. A ineficiência do transporte público, juntamente com a ausência de infraestruturas, acesso e incentivo para aqueles que se locomovem de outra forma, seja ela a pé ou de bicicleta, faz com que a população utilize os meios motorizados individuais. Em grande parte das cidades as dificuldades de deslocamento são cada vez maiores, o que prejudica a qualidade vida no meio urbano. Em decorrência desse fator, a busca pela mobilidade sustentável se faz necessária, de modo com que toda população independente da classe social que ocupa tenha acesso a bens e serviços (BRASILSUSTENTÁVEL, 2014).

Nesse sentido, a mobilidade sustentável é a forma como o ser humano se desloca, de modo a provocar a redução da utilização dos transportes privados, incentivar uso de bicicletas, a prática de caminhadas e o uso transporte público coletivo. Sendo assim, objetiva promover a atenuação das fontes de energia não renovais, bem como a diminuição da poluição ambiental visando o aumento da qualidade de vida.

Na Figura 1 é apresentada a pirâmide inversa do tráfego. Ela consiste na ideia de listar em primeiro os meios mais sustentáveis e que emitem menos Dióxido de Carbono (CO<sub>2</sub>) no meio ambiente, destacando a ordem que deveria ser seguida para a circulação dos modais. No

primeiro patamar, os mais prioritários são atividades individuais caminhar e correr, no segundo patamar o pedalar e ciclismo, no terceiro ficam os transportes públicos, em sequência os veículos de carga de tração humana, e por último encontra-se os veículos particulares.

Figura 1 – Pirâmide do tráfego



Fonte: Brasil (2013)

Ao analisar a imagem percebe-se que esse modelo de mobilidade é o contrário do que ocorre nas cidades, os patamares dados como prioritários pelo Programa Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU) na maioria das vezes são colocados em último lugar.

Campos (2006) identifica algumas estratégias que acredita serem importantes para a mobilidade sustentável. Medidas como restrição do uso do automóvel, segurança para circulação de pedestres, ciclistas, acessibilidade, fácil acesso, além de segurança para aqueles que usufruem desses meios. Estratégias como as citadas visam desestímulo ao transporte individual motorizado em favorecimento dos meios de transportes sustentáveis.

## 2.1 A Caminhabilidade

No momento atual as cidades enfrentam o dilema de fazer a interação dos variados modais de transporte. O Esgotamento dos combustíveis fósseis, a grande emissão de gás carbono e as modificações anuais no clima são incentivos diários para buscar por uma cidade mais sustentável. A valorização dos transportes ativos é essencial para a visão de sustentabilidade, proporcionar locais que motivem os deslocamentos a pé ou por bicicleta são soluções importantes para o conflito da mobilidade.

As cidades devem ser planejadas de forma com que o pedestre se sinta convidado a usufruí-la. Rotas seguras caminháveis, que ofereçam mobiliário, acessibilidade e arborização são elementos que fornecem conforto e em contrapartida incentivam a utilização do espaço.

Estabelecer a caminhabilidade como meio de deslocamento contribuiu para uma cidade mais sustentável.

Andar a pé é a forma mais antiga e sustentável de transporte. Por ser espontânea à natureza humana, sem necessidade de qualquer tipo de veículo, motorizado ou não, é sistematicamente subestimada. Esta forma de deslocamento é ignorada por muitos pensadores e tomadores de decisão nos grandes centros urbanos. Como consequência, a maioria das ações e políticas de circulação e transporte em nossas cidades não concede a devida atenção à mobilidade a pé e à infraestrutura necessária para tal, impondo condições de deslocamentos não condizentes com a qualidade merecida pelo cidadão [...] (MALATESTA, 2016, p. 115).

Segundo Ghidini (2011) o conceito de caminhabilidade pode ser definida como a qualidade do lugar, é o caminho que possibilita ao pedestre um ambiente agradável e acessível de forma a garantir o direito de usar o espaço a todos. Dessa forma, a caminhabilidade deve despertar no usuário uma motivação, um prazer em estar caminhando para estabelecer essa como sua forma de locomoção. Para que isso ocorra uma infraestrutura física com passeios adequados devem ser fornecidos aos seus usufrutuários.

Um dos principais motivos da fática situação dos deslocamentos a pé está relacionado com a má infraestrutura das calçadas, enquanto as vias recebem manutenção devido à cobrança de impostos, as calçadas ficam à mercê da boa vontade do dono de cada lote e cabe à prefeitura apenas fiscalizar a obra. Em detrimento desse fato, muitas prefeituras abstêm-se dessa fiscalização, o que faz com que algumas calçadas fujam das normas exigidas, ficando difícil a utilização.

Segundo a Lei Federal nº 10.098 de 19 de dezembro de 2000 a acessibilidade é obrigatoriedade dos espaços públicos, devendo ser acessível a todas as pessoas, de qualquer faixa etária independente de ter algum tipo deficiência ou redução da mobilidade, o não cumprimento dessa lei pode acarretar em infração (BRASIL, 2000).

A boa qualidade das calçadas é o principal fator estimulante para tornar a caminhabilidade uma forma de deslocamento. Assim para tornar a mobilidade sustentável vivenciada nas cidades se faz necessário o olhar atencioso para os espaços de passeios. Jan Gehl (2013) afirma que as cidades se tornam vivas sempre que as pessoas se sintam convidadas a caminhar, pedalar ou permanecer nos espaços da cidade.

### 3 CARACTERIZAÇÃO DA ÁREA

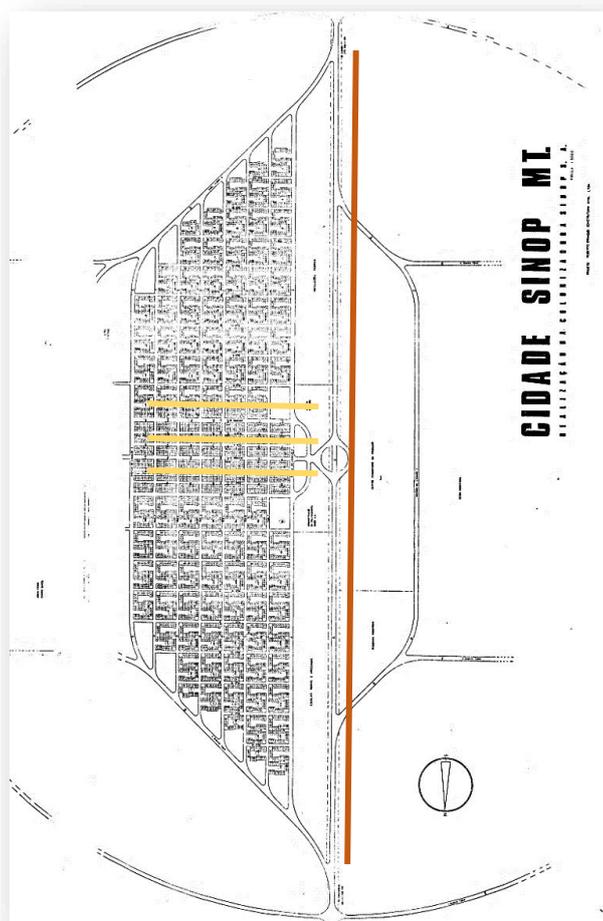
A história oficial de Sinop Iniciou no ano de 1970, quando se deu início por via área o reconhecimento do local de implantação da então Gleba Celeste, sendo inaugurada pela Colonizadora SINOP S.A., no dia 14 de setembro de 1974.

Segundo informações de Souza (2017), Sinop é classificada como uma cidade planejada, projetada, criada com as condicionantes de um centro urbano de importância regional. Outro aspecto que a favorece com relação ao seu planejamento, é o fato de estar em uma zona recente de povoamento entre as décadas de 70/80. A cidade não passou por um processo de desenvolvimento de núcleos de ocupações antigos, nem por etapas longas de desenvolvimento, suas tradições já eram trazidas de outros locais já consolidados.

Dando seqüência Souza (2004), relata que o projeto urbanístico da cidade de Sinop adotou parâmetros análogos ao desenho urbano das cidades paranaenses, fundadas pela mesma empresa. Sinop originou de forma planejada com espaço geográfico inicialmente controlado, idealizado para possuir largas avenidas e ruas, que partem da rodovia principal BR-163, cortando a entrada da cidade, de forma a estender em direção ao oeste do sítio urbano, o que dá ideia de grandiosidade em plena mata (SARTORI, 2009).

A importância da rodovia no progresso de Sinop não está ligada somente as questões econômicas, pois é a partir da rodovia que o desenho da cidade se projeta. “O setor comercial centro de convergência comercial da região, com três avenidas que se propunha se acomodar topograficamente, tirando todo partido do terreno garantindo fácil trânsito com interligações com os anéis viários” (CARIGNANI, 2016, p.119). Ao analisar o projeto original da cidade feito por Brandão nota-se a presença de uma rotatória que é cortada pela BR 163, dela partem três avenidas que se prologam pelo perímetro da cidade delimitando o setor comercial (Figura 2). Essas três avenidas do setor comercial marcadas em amarelo são classificadas como vias coletoras.

Figura 2 – projeto original de Sinop com a demarcação das avenidas comerciais e BR 163



Fonte: Roberto Brandão (1974, p. 59)

Nesse sentido Arruda (2007) declara que a organização de Sinop está definida nos princípios da Carta de Atenas, que defendia fundamentos modernistas (habitar, trabalhar, recrear e circular). Desse modo, de acordo com o projeto realizado pela colonizadora, sua organização seria formada por bairros agrupados envolta do centro urbano, que inicialmente abrigaria 20 mil pessoas. A cidade seria organizada em uma setorização dividida em três usos, residenciais, comerciais e industriais com o intuito político-administrativo e prestação de serviço. Seu entorno foi rodeado por chácaras de 5 a 10 hectares, destinados à produção hortifrutigranjeiros que faria o abastecimento da cidade.

De acordo com Souza (2006), Sinop se encaixa no parâmetro de cidade moderna, com características modernistas, influenciada pela implantação de Brasília em 1960 apoiada pelos ideais de projeto de Le Corbusier. Suas largas avenidas projetadas para a velocidade fazem com que a cidade respire novos tempos de desenvolvimento.

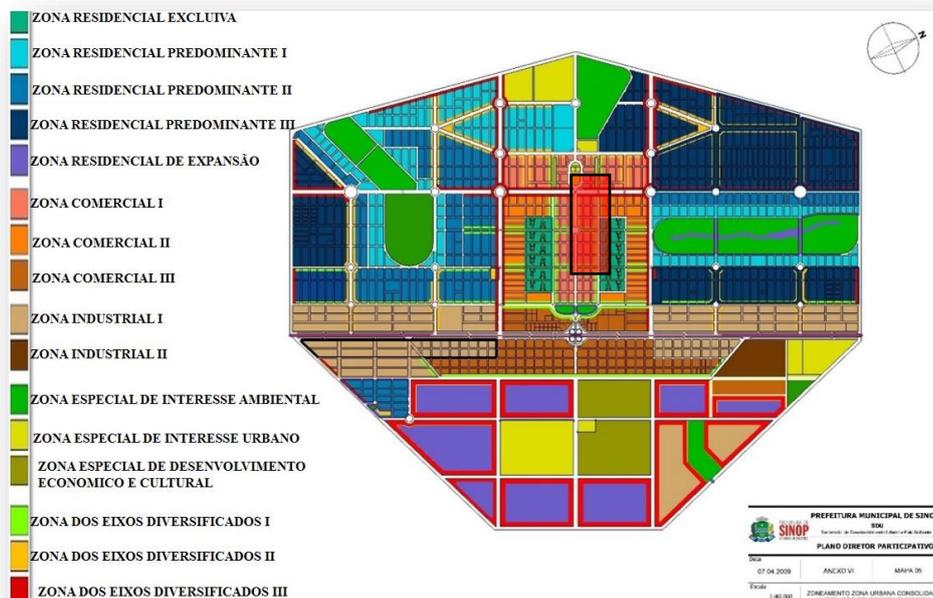
O novo traçado urbano de Sinop se assemelha com o de Maringá, no Paraná. Carignani (2016, p.122) destaca o eixo central que foi mantido na reformulação do projeto, “Foram mantidas as três avenidas destinadas ao comércio e as duas sequências de edificações pré-existentes à reformulação, cuja característica se destaca pela presença de espaços livres nos miolos de quadra”.

A Avenida Governador Júlio Campos, antiga Avenida dos Mognos, é o principal eixo estruturador da cidade, dado a grande quantidade de comércios em toda sua extensão. Fato responsável por atrair grande quantidade de pessoas, por consequência gera uma movimentação intensa devido a oferta de serviços e compras, panorama que muda no período noturno, visto a quase inexistência de comércios que abrem na avenida nesse horário, o que leva ao seu esvaziamento.

### **3.1 Área de Intervenção**

A cidade de Sinop possui um extenso espaço urbano. A área de intervenção da proposta corresponde a zona comercial I delimitada pelas avenidas das Embaúbas, Av. Gov. Júlio Campos e Figueiras. No mapa de zoneamento de Sinop (Figura 3) o setor comercial está dividido em três grupos, zona comercial I (em vermelho), Zona comercial II e zona comercial III.

Figura 3 – Mapa de zoneamento de Sinop



Fonte: Prefeitura Municipal de Sinop (2019)

A zona comercial I foi escolhida para receber a intervenção devido o fluxo intenso de veículos principalmente na Avenida Governador Júlio Campos, onde em alguns horários ocorrem congestionamentos, além disso o setor apresenta potencialidades para a aplicação da rede caminhável por meio da padronização das calçadas e reestruturação parcial da Avenida Governador Júlio Campos. Ademais, em todo perímetro da área de intervenção há pavimentação viária e acentuadas pela topografia plana da cidade. A seguir a (Figura 4), mostra a localização da área a ser intervinda dentro do tecido urbano de Sinop, em verde é a Av. Gov. Júlio campos que será revitalizada entre a praça Plínio Calegareto até a praça da Bíblia e em vermelho a área de intervenção dentro da zona comercial I.

A área que receberá a reestruturação na Avenida Governador Júlio Campos possui 1 quilometro de extensão. Tem uma caixa viária de aproximadamente 30 metros, dispendo de canteiro central com elementos arbóreos e postes de iluminação pública. O canteiro possui 1,5 metros de largura, 75,58 metros de extensão divididos em parcelas de 0,15 metros de altura (Figura 4). As calçadas de pedestres junto a testada das edificações possuem em sua maioria 5 metros de largura. A Av. Gov. Júlio Campos se caracteriza como via coletora e possui ligação com via arterial e via local. Para o restante do setor comercial será proposta uma melhoria na qualidade dos passeios visando assim o incentivo para a prática de caminhadas no local.

Figura 4 – Avenida Governador Júlio Campos



Fonte: Renata Pineze (2010)

A área de estudo apresenta pontos positivos para a implantação do projeto, visto que o local possui problemas já citados relacionados à mobilidade. Além de ser plano, favorável pra a implantação de uma rede caminhável, que visa propor condições de melhoria da qualidade do ambiente. Isso serve como estímulo para andar a pé nessa região do município.

Em todo perímetro da cidade não existe um padrão de construção de calçadas, não sendo diferente na zona comercial I. É comum deparar-se com vários modelos de pavimentação que mudam de um lote para o outro e obstáculos são presentes no caminho. Algumas áreas estão com o calçamento deteriorado em função da vegetação inadequada como na qual foi utilizado da arborização denominada *Ficus Benjamina*, árvore com raízes agressivas que se desenvolvem rapidamente, sempre busca locais com água e nutrientes. Além do mais, na maioria das calçadas há ausência de piso tátil e rebaixamento ao final. Por não ter uma padronização construtiva fica à escolha do proprietário de cada terreno definir como será seu passeio.

Sendo assim, mesmo quando os trechos são contínuos as calçadas possuem características diferentes, variação na pavimentação, arborização ou iluminação quando tem. Os passeios presentes em algumas partes não possuem relação com o indivíduo. Estes não convidam o pedestre a caminhar ou permanecer ali, devido alguns trechos não serem pavimentados, não possuir arborização nem mobiliário, fator que desestimula os deslocamentos a pé (Figura 5). O tipo de pavimentação utilizada na calçada também é um dos fatores importantes para a acessibilidade da mesma.

Figura 5 – Calçadas sem pavimentação, arborização e mobiliário



Fonte: Autoras (2019)

A Norma brasileira (NBR) 9050 (ABNT, 2015), sugere que os calçamentos dos passeios devem possuir superfície regular, rígida, antiderrapante e estável independente da condição, a mesma não pode provocar trepidação em equipamentos com rodas como cadeiras de rodas ou carrinhos de bebê, além de não haver obstáculos que favorecem quedas ou tropeços.

As calçadas deveriam facilitar a circulação dos pedestres e possibilitar um deslocamento mais seguro, os passeios que sem qualidade e acessibilidade impossibilitam que as pessoas o utilizem inibindo a circulação no local e força que o usuário transite por outro espaço

Embora muitas das calçadas do setor comercial I sejam pouco atrativas elas são largas em sua maioria, o que favorece a implantação do projeto, bem como a construção de uma faixa de circulação acessível a criação de uma faixa de serviço e outra de acesso.

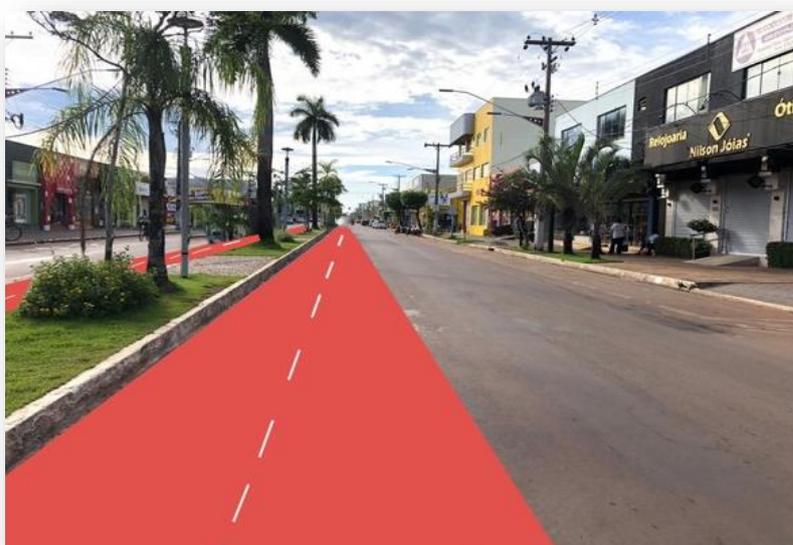
#### 4 PROPOSTA DE INTERVENÇÃO

O espaço delimitado para a intervenção na Avenida Governador Júlio Campos corresponde a 1 quilômetro e tem uma caixa viária de 30 metros. Esta apresenta um canteiro central que terá sua vegetação adensada como parte do projeto, a mesma conta com alguns elementos arbóreos além de postes de iluminação com altura mediana.

A intenção do projeto é fornecer condições para que os pedestres tenham preferência na circulação e possam caminhar com segurança. Para que isso aconteça as calçadas também deverão seguir um padrão, além de criar espaços interativos de lazer e descanso. Para os locais onde há cruzamento de vias pretende-se fazer uso das técnicas do urbanismo tático com desenhos de círculos variados, pintados na via com cor vibrante para chamar atenção tanto dos pedestres e ciclistas como dos motoristas.

Quanto aos locais destinados a estacionamento de bicicletas serão instalados diversos pontos de bicicletários. Os ciclistas também receberão uma faixa de rolagem exclusiva para eles, do mesmo modo que terão faixas de travessia especial em cruzamentos, identificadas por uma pintura e o símbolo de uma bicicleta. Para que essa faixa seja criada, o logradouro que atualmente possibilita estacionar dos dois lados terá apenas um dos lados, destinado a estacionamento como era até o ano de 2011. O outro será designado a uma faixa ciclística, dando maior segurança aos mesmos, haja vista que no momento atual eles andam em meio aos veículos o que se torna muito perigoso. A Figura 6 representa um croqui da localização da ciclofaixa inserida da Avenida Governador Júlio Campos.

Figura 6 – Croqui da ciclo faixa inserida na Av. Gov. Júlio Campos.



Fonte: Autoras (2019)

Conjuntamente com as intervenções citadas acima estarão os parklets. Eles também são modos de ocupação dinâmica dentro da ideia do urbanismo tático. O parklet ocupa a vaga de um ou até dois carros estacionados, desde que essa vaga não seja destinada aos portadores de necessidades especiais, idosos e táxis. Esses ambientes buscam o uso democrático do solo mediante a criação de um espaço de convívio, encontros, interação, descanso e vivência em um local que é de uso público. Sendo assim, este tem a intenção de fazer com que o público do local permaneça e usufrua do espaço. Seguindo essa premissa, o projeto do parklet oferecerá variados serviços, como espaço para a permanência, mobiliários, espaço para acomodar vegetação e pontos de instalação elétrica para carregar celular e notebook.

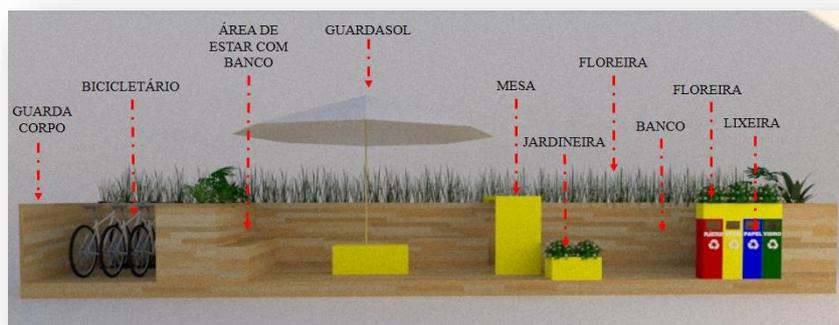
A escolha do local de inserção do parklet foi definida por meio de um mapeamento feito entre os dias 15 e 28 de abril, mediante observações in loco feita pela autora. O critério de escolha deu-se por meio da movimentação local e potencialidades como pontos de táxi e ônibus.

A ideia é formar pequenas áreas com alguns mobiliários como bancos e mesa, que permita diferentes modos de uso, sem rotular a utilização do espaço, de modo que fique a critério do usuário como usufruir do ambiente, atendendo suas necessidades específicas. A intenção

com a instalação desses parklets é estimular uma nova dinâmica em seu entorno e criar um cenário diferente para via tomada por automóveis.

A seguir na Figura 7 é representado o modelo de parklet que será implantado no decorrer da Avenida Governador Júlio Campos.

Figura 7 – Croqui do modelo de parklet



Fonte: Autoras (2019)

Nessa perspectiva, para a efetivação do aumento da caminhabilidade, essa área da Av. Gov. Júlio Campos receberá o projeto que será destinada exclusivamente para pedestres e ciclistas em dois dias da semana, sendo eles segunda-feira e sábado das 8:00 da manhã às 18:00 da tarde. Esses dias foram escolhidos mediante ao fluxo observado em um período de 13 dias, com observações feitas diariamente durante esse intervalo de tempo. No decorrer a análise constatou-se que tanto nas segundas quanto aos sábados o fluxo de pedestres e de veículos era maior que nos demais dias, por isso a escolha desses dois dias para serem exclusivos de deslocamentos não motorizados.

Como alternativa para aqueles que preferem estacionar perto da Avenida Governador Júlio Campos nesses dois dias da semana, nas ruas próximas a avenida possuem estacionamentos privados para automóveis e motocicletas como alternativa de vagas para deixar os veículos das pessoas. Ademais, todas as ruas paralelas a Avenida Governador Júlio Campos também possui faixas de estacionamento.

Em conjunto com tais estratégias urbanísticas já apresentadas, a proposta pretende modificar aos poucos a completa dependência dos indivíduos sob os veículos motorizados dando alternativas de vivenciar outros modais menos impactantes.

## 5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

A cidade de Sinop apresenta seu setor comercial cercado de fragilidades, oriundas em sua grande parte da necessidade do transporte individual motorizado e falta de políticas públicas de incentivo a outros modais. O município que se consolidou a partir do ano 1972, fruto dos esforços da Colonizadora Sinop S.A, empresa de colonização privada advinda do noroeste

do estado do Paraná é de grande importância para o progresso do local, sendo ela a responsável pelo modelo de desenho urbano moderno, dando ênfase no deslocamento pelo automóvel.

A partir das decisões arquitetônicas e urbanísticas tomadas, busca-se amenizar os problemas de deslocamento da área de estudo, articulando os diferentes modos de transportes e padronizando as calçadas, o que colabora para criação de espaços de circulação de pedestres acessíveis e seguras. Assim sendo, concluiu-se por meio das coletas de dados e estudos acerca do assunto, a importância que as intervenções urbanas exercem em uma cidade. A proposta da rede caminhável proporciona uma maior vivência do espaço urbano, além de promover a integração entre os deslocamentos ativos que por consequência possibilitam a formação de uma cidade mais sustentável a longo prazo.

Sendo assim, esta pesquisa buscou abordar um tema atual, pertinente e relevante dentro das intervenções urbanas, já que se pretende melhorar a caminhabilidade e gerar impactos positivos no contexto da cidade. O embasamento teórico foi fundamental para o desenvolvimento do trabalho, visto que assegurou e deu sustentação à prática da pesquisa em evidência, bem como as observações e visitas feitas no local da intervenção.

Por fim, é possível afirmar que os resultados deste estudo apontam para o desenlace do mesmo, haja vista que contribuiu para a mobilidade sustentável na cidade de Sinop. Além disso, proporcionará melhor qualidade de vida para todos que frequentam o espaço que é foco deste trabalho e também, proporcionará um ambiente, mais acessível, harmonioso e agradável. Dessa forma, esta não se esgota por aqui, pois é apenas o início, outros pesquisadores poderão tomar por base este estudo e trilhar neste caminho, visto que a temática requer muita atenção, uma vez que as propostas aqui apresentadas poderão ser utilizadas como ponto de partida de novos estudos de mobilidade urbana sustentável para municípios com problemáticas semelhantes as apresentadas neste trabalho.

## REFERÊNCIAS

ABNT. NBR- 9050. **Acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos**. 2015. Disponível em: <<http://www.ufpb.br/cia/contents/manuais/abnt-nbr9050-edicao-2015.pdf>>. Acesso em: 18 de ago 2022.

ARRUDA, Zuleika Alves de. **Onde está o agro desse negócio?: Transformações sócio-espaciais em Mato Grosso decorrentes do agronegócio**. Universidade Estadual de Campinas, Tese de doutorado. Campinas, 2007. Disponível em: <<http://libdigi.unicamp.br/document/?code=vtls000417779>>. Acesso em: 18 ago 2022.

BRASIL SUSTENTÁVEL. **Economia e Meio Ambiente no Brasil**. Disponível em: <<http://www.brasilsustentavel.org.br/>> Acessado em: 09 de ago de 2022.

BRASIL. Lei nº 10.098. **Acessibilidade**. Brasília. 2000.

CAMPOS, V. B. G. 2006. **Uma visão da mobilidade urbana sustentável**. Rio de Janeiro. Disponível em: <<http://aquarius.ime.eb.br>>. Acessado em: 12 de ago de 2022.

CARIGNANI, Gisele. **ABR 163 como elemento estruturador do desenho urbano das cidades de Lucas e Sinop**. 2016. 212 p. (Tese apresentada ao Programa de Pós- Graduação em Urbanismo – PROURB).

GEHL, Jan. **Cidades Para Pessoas**. 2. ed. São Paulo: Perspectiva, 2013. 276 p. Tradução Anita Di Marco.

---

# Revista de Tecnologia & Gestão Sustentável

ISSN 2764-6769 – volume 1, número 3, 2022

---

GHIDINI, R. **A caminhabilidade: medida urbana sustentável.** Revista dos Transportes Públicos ANTP. São Paulo, ano 33, jan/abr., 2011. Disponível em: [http://fileserver.antp.org.br/\\_5dotSystem/download/dcmDocument/2013/01/10/CF0ED9C9-0025-4F55-8F7C-EDCB933E19C4.pdf](http://fileserver.antp.org.br/_5dotSystem/download/dcmDocument/2013/01/10/CF0ED9C9-0025-4F55-8F7C-EDCB933E19C4.pdf). Acesso em: 15 ago 2022.

IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Sinop. Panorama.** 2010. Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/mt/sinop/panorama>. Acesso em: 20 ago 2022.

MALATESTA, Maria Ermelina Brosch. **Andar a pé: um transporte desvalorizado nos grandes centros urbanos.** 2016. Disponível em: <http://files.antp.org.br/2016/5/24/rtp-142-10.pdf>. Acesso em: 12 ago 2022.

Ministério das Cidades. **PlanMob: Construindo a cidade sustentável.** Brasília: Ministério das Cidades. 2007

SARTORI, Madalena Sandri. **Especulação Imobiliária e Vazios Urbanos em Sinop/Mt: Aplicação Dos Instrumentos Do Estatuto Da Cidade.** 2009. 127 p. Monografia (Trabalho para obtenção do título de Bacharel em Arquitetura e Urbanismo) - UNEMAT, Universidade do Estado do Mato Grosso, Barra do Bugres, 2009.

SARTORI, Madalena Sandri. **Especulação Imobiliária e Vazios Urbanos em Sinop/Mt: Aplicação Dos Instrumentos Do Estatuto Da Cidade.** 2009. 127 p. Monografia (Trabalho para obtenção do título de Bacharel em Arquitetura e Urbanismo) - UNEMAT, Universidade do Estado do Mato Grosso, Barra do Bugres, 2009. SOUZA, Edison Antônio de. **Sinop: histórias, Imagens e Relatos. Um estudo sobre sua Colonização.** Cuiabá: EdUFMT/FAPEMAT, 2006. P. 220. P.: il. Color. 2ª ed.

SOUZA, Edison Antônio de. **Reflexões Acerca Da História De Sinop/Mt: imigração e fronteira agrícola.** Cáceres-MT, 2017. Disponível em: <https://periodicos.unemat.br/index.php/historiaediversidade/article/view/2749>. Acesso em: 20 fev 2022.

SOUZA, Edison Antônio de. **Sinop: História, imagens e relatos, um estudo sobre sua colonização.** Cuiabá: UFMT, 2004.