

Artigo

**MELHORAR A CAMINHABILIDADE E SEGURANÇA DO PEDESTRE: A
BUSCA POR ROMPER PARADIGMAS A PARTIR DE UMA INTERVENÇÃO
DE URBANISMO TÁTICO EM GOIÂNIA, BRASIL**

**IMPROVE PEDESTRIAN WALKABILITY AND SAFETY: THE SEARCH FOR
BREAKING PARADIGMS THROUGH A TACTICAL URBANISM
INTERVENTION IN GOIÂNIA, BRAZIL**

**MEJORA DE LA CAMINABILIDAD Y SEGURIDAD PEATONAL: LA
BÚSQUEDA DE ROMPER PARADIGMAS A TRAVÉS DE UNA
INTERVENCIÓN DE URBANISMO TÁCTICO EN GOIÂNIA, BRASIL**

Ana Beatriz Ferreira Stringhini

Bacharel em Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal de Goiás (UFG),
Goiânia, Goiás, Brasil. E-mail: anabstring@gmail.com

Erika Cristine Kneib

Doutora em Transportes, Universidade de Brasília (UnB), Brasília, Distrito
Federal, Brasil. E-mail: erikakneib@ufg.br

RESUMO

O desequilíbrio viário entre os modos de transporte é um desafio nas cidades contemporâneas, especialmente no Brasil. Embora haja a Lei Federal de Mobilidade que garante prioridade ao pedestre, o predomínio do veículo motorizado individual ainda é latente. Diante desse cenário, mostrou-se necessário aplicar uma estratégia para demonstrar a importância de qualificar espaços públicos para pessoas e romper paradigmas do uso excessivo do carro. Este trabalho objetiva planejar, projetar, implementar e avaliar uma intervenção de urbanismo tático em Goiânia, baseando-se em teorias e metodologias sobre caminhabilidade e segurança viária. Por meio de uma proposta em pequena escala, temporária, participativa e de baixo custo, transformou-se uma área de estacionamento, que é uma travessia conflituosa entre veículos e pedestres, em um espaço mais caminhável e seguro. Com essa experiência, constata-se a eficácia do urbanismo tático na qualificação de espaços urbanos para pessoas, de forma a torná-lo mais adequado e seguro para a mobilidade a pé. Os resultados também contribuem para uma mudança de mentalidade em relação à importância da priorização dos modos ativos, demonstrando a necessidade de repensar a prioridade dos automóveis no planejamento das cidades.

Palavras-chave: Urbanismo Tático. Intervenção Urbana. Segurança Viária. Caminhabilidade. Mobilidade a Pé. Pedestre.

DOI: <https://doi.org/10.23900/2359-1552v14n2-83-2025>

Submitted on: 4.16.2025 | Accepted on: 4.22.2025 | Published on: 5.14.2025

ABSTRACT

The imbalance between modes of transport is a challenge in contemporary cities, especially in Brazil. Although there is a National Urban Mobility Policy that guarantees priority to pedestrians, the predominance of individual motorized transportation is still latent. Given this scenario, it was necessary to apply a strategy to demonstrate the importance of qualifying public spaces for people and to break paradigms of excessive car use. This work aims to plan, design, implement and evaluate a tactical urbanism intervention in Goiânia, based on theories and methodologies on walkability and road safety. Through a small-scale, temporary, participatory and low-cost proposal, a parking area, which is a conflicting crossing between vehicles and pedestrians, was transformed into a more walkable and safe space. This experience demonstrates the effectiveness of tactical urbanism in qualifying urban spaces for people, making them more appropriate and safe for walking. The results also contribute to changing the mindset regarding the importance of prioritizing active modes, demonstrating the need to rethink the priority of automobiles in city planning.

Keywords: Tactical Urbanism. Urban Intervention. Road Safety. Walkability. Walking Mobility. Pedestrian.

RESUMEN

El desequilibrio entre los modos de transporte es un desafío en las ciudades contemporáneas, especialmente en Brasil. Si bien existe una Ley Federal de Movilidad que garantiza la prioridad a los peatones, el predominio de los vehículos automotores individuales aún es latente. Ante este escenario, fue necesario aplicar una estrategia para demostrar la importancia de cualificar los espacios públicos para las personas y romper paradigmas del uso excesivo del automóvil. Este trabajo tiene como objetivo planificar, diseñar, implementar y evaluar una intervención de urbanismo táctico en Goiânia, basada en teorías y metodologías sobre caminabilidad y seguridad vial. A través de una propuesta de pequeña escala, temporal, participativa y de bajo costo, se transformó una zona de estacionamiento, que es un cruce conflictivo entre vehículos y peatones, en un espacio más transitable y seguro. Esta experiencia demuestra la eficacia de lo urbanismo táctico para cualificar los espacios urbanos para las personas, haciéndolos más adecuados y seguros para caminar. Los resultados también contribuyen a un cambio de mentalidad respecto a la importancia de priorizar los modos activos, demostrando la necesidad de repensar la prioridad del coche en la planificación urbana.

Palabras clave: Urbanismo Táctico. Intervención Urbana. Seguridad Vial. Caminabilidad. Movilidad a Pie. Peatonal.

INTRODUÇÃO

O desequilíbrio do espaço viário entre automóveis e pedestres é notório nas cidades contemporâneas, especialmente no Brasil. A valorização do carro e

o desinteresse pelo espaço público criou condições inseguras para a mobilidade a pé, apesar de haver uma Lei Federal de Mobilidade de 2012 que garante prioridade ao pedestre sobre o transporte motorizado individual (Brasil, 2012).

Goiânia, capital do estado de Goiás, é uma cidade brasileira com 1,4 milhão de habitantes (IBGE, 2023) que enfrenta tais desafios relacionados aos pedestres. A cidade enfrenta altas taxas de motorização individual e seu modelo de desenvolvimento urbano prioriza a fluidez dos automóveis (Goiás, 2017). Esse modelo, falho e ultrapassado, incentiva ainda mais a dependência do carro e não soluciona os problemas de mobilidade urbana relacionados ao tráfego, congestionamentos e sinistros de trânsito.

Considerando o atual contexto urbano de Goiânia ligado à lógica carrocentrista, mostrou-se necessário aplicar uma estratégia para exemplificar como é possível romper tal paradigma e qualificar espaços para pessoas. Assim, foi projetada, implementada e avaliada uma intervenção de urbanismo tático no campus da Universidade Federal de Goiás (UFG). Embora amplamente empregado em outras cidades brasileiras, como São Paulo, Fortaleza e Rio de Janeiro (GDCI, 2022b), a proposta é pioneira na capital goiana.

O local da intervenção em questão trata-se de um percurso que conecta o acesso do campus ao Restaurante Universitário, onde transitam mais de 400 pessoas por hora. A inexistência de calçada obriga os pedestres a concluírem seu percurso atravessando um estacionamento, sendo uma área de conflito com os carros. Nesse sentido, o presente trabalho apresenta dois objetivos principais: i) com a pesquisa, objetiva-se planejar, projetar, implementar e avaliar uma intervenção prática de urbanismo tático em Goiânia, a partir de bases teóricas e procedimentos calcados em bases científicas; ii) com a proposta prática, objetiva-se transformar uma área de estacionamento, que é uma travessia conflituosa entre pedestres e veículos, em um espaço mais caminhável e seguro, mostrando à comunidade o potencial desse tipo de intervenção.

A metodologia envolve pesquisa teórica, com base em autores que trabalham urbanismo tático, caminhabilidade e segurança viária; análises do lugar e diálogos com a comunidade; elaboração do projeto, divulgação da proposta e convite para participação; implementação colaborativa; e análise dos

resultados, segundo os atributos do lugar presentes na ferramenta do Project for Public Spaces (2018). O urbanismo tático foi escolhido com o objetivo de melhorar a segurança viária e a qualidade do espaço público, por meio de uma intervenção de desenho urbano criativa, econômica e participativa, aqui utilizada visando transformar um local saturado de veículos em um lugar de encontro entre pessoas que priorize os modos ativos (Fontes *et al.*, 2021).

Após conclusão e análise da intervenção, entende-se que os objetivos foram atendidos, uma vez que, como resultados principais, destaca-se que: i) foi possível desenvolver e finalizar a pesquisa proposta, registrando e avaliando os resultados obtidos; ii) foi possível tornar a passagem mais segura e caminhável para os pedestres; iii) a avaliação aferiu 100% de aprovação da comunidade, revelando ainda um maior entendimento do público sobre a necessidade de melhorar os espaços para os pedestres.

REFERENCIAL TEÓRICO

A Lei Federal nº12.587, que institui a Política Nacional de Mobilidade Urbana, enfatiza a prioridade dos modos de transportes não motorizados sobre o transporte individual motorizado, a fim de promover o acesso universal à cidade, o desenvolvimento sustentável e a eficiência da circulação urbana (Brasil, 2012). Embora ressalte a necessidade de infraestrutura para os modos não motorizados e de um ambiente seguro e acessível, as cidades brasileiras ainda carecem de ações concretas para desencorajar o uso do automóvel.

Em muitas cidades ainda se verifica a permissão de altas velocidades veiculares o que, conseqüentemente, aumenta o risco de sinistros no trânsito. Desse modo, priorizar os pedestres e ofertar infraestrutura de qualidade para os modos ativos são soluções indispensáveis para tornar as vias mais seguras (Welle *et al.*, 2015), assim como para reduzir os sinistros de trânsito.

Nessa circunstância, é necessário transformar a maneira em que as ruas são desenhadas. Gehl (2015) desenvolve a importância de melhorar os espaços urbanos moldados para a escala humana, proporcionando condições para um percurso interessante e confortável, o que impacta diretamente na caminhabilidade. Caminhabilidade é a capacidade do lugar permitir a

caminhada, envolvendo aspectos físicos (como pavimentação e obstáculos) e sensoriais (como a diversidade de atividades e interações sociais).

O urbanismo tático surge, então, como uma intervenção urbana capaz de transformar o cenário urbano atual saturado de tráfego em um cenário de encontro entre pessoas. Por meio de soluções criativas, realiza-se o redesenho viário e a qualificação do espaço público, a fim de tornar as vias mais seguras com ações de baixo custo, participativas e temporárias (Fontes *et al.*, 2021).

O processo de implementação de uma experiência de urbanismo tático inicia-se pelo reconhecimento do contexto local, através da coleta de dados quantitativos e qualitativos e do diálogo com a comunidade. Mapear as características do espaço e engajar a comunidade é essencial para compreender as problemáticas do território e as dificuldades vivenciadas no dia a dia. Nesse momento, as diretrizes são definidas para embasar o projeto (GDCl, 2022b).

As medidas de moderação de tráfego são fundamentais para a priorização dos modos ativos e segurança viária. Elas induzem a redução da velocidade veicular e criam espaços de circulação protegidos para pedestres através de estratégias de redesenho viário, resultando em menores incidentes no trânsito. Extensão da área caminhável, estreitamento da faixa de circulação dos veículos, redução do raio de giro e zonas exclusivas para pedestres são algumas medidas que auxiliam a prioridade dos modos ativos (Welle *et al.*, 2015).

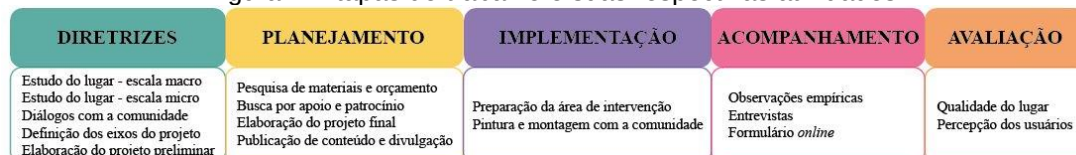
Outro conceito de destaque é o placemaking, que é um processo colaborativo para reinventar espaços públicos e fortalecer a conexão entre usuário e lugar. O termo foi popularizado pelo Project for Public Spaces (PPS), uma organização que emprega a abordagem na concepção de espaços públicos vibrantes. Foi desenvolvida uma ferramenta para espaços urbanos adequados com participação da comunidade, a fim de atender necessidades reais, criar vínculos sociais e estimular a permanência na cidade (PPS, 2018).

A ferramenta é apresentada por um diagrama que define quatro aspectos cruciais para criar lugares de qualidade: acessibilidade, atividade, conforto e sociabilidade, cada um detalhado por atributos. Este trabalho avalia a proposta fundamentada nesses aspectos a partir do acompanhamento diário da intervenção como métrica para medir o impacto da intervenção (GDCl, 2022a).

METODOLOGIA

Após o estudo aprofundado do referencial teórico para embasar os conceitos em estudo, a metodologia da pesquisa foi desenvolvida baseando-se nos Guias de Implementação e Avaliação do Global Designing Cities Initiative (2022a e 2022b), estruturado em cinco etapas principais (Figura 1).

Figura 1. Etapas do trabalho e suas respectivas atividades



Fonte: Elaborado pela autora, adaptado de Global Designing Cities Initiative (2022a e 2022b).

“Diretrizes” consiste nas investigações iniciais para a definição do projeto. Foi realizado o estudo do lugar na escala macro, sendo ele o campus da UFG, para a escolha da área de intervenção, seguindo a abordagem da acupuntura urbana (Lerner, 2011). Em seguida, realizou-se diagnósticos quantitativos e qualitativos na escala micro do local selecionado. Depois, a intervenção foi apresentada para alunos e departamentos de gestão da Universidade, a fim de coletar opiniões e obter apoio para viabilizar a implementação. Com o entendimento dos problemas e potencialidades do local, as diretrizes projetuais foram definidas, seguindo para o projeto preliminar.

“Planejamento” iniciou-se após a aprovação da proposta pela comunidade universitária, encaminhando para a organização da execução. Foi feito o orçamento dos materiais e buscou-se apoio e patrocínio da Universidade e instituições parceiras, como a Associação dos Docentes da UFG. Assim, o projeto final foi elaborado juntamente com a compra dos materiais. Simultaneamente, acontece a publicação de conteúdo informativo nas redes sociais e divulgação da iniciativa, online e presencial, convidando a comunidade para participar.

“Implementação” refere-se à execução da intervenção. Primeiro, preparou-se a área, com fechamento do local, limpeza e recebimento dos materiais comprados. Logo, o projeto foi concretizado com ajuda da comunidade no processo de pintura e instalação dos mobiliários.

“Acompanhamento” é a análise diária dos impactos da intervenção. Para

isso, observou-se empiricamente as experiências dos transeuntes no espaço e aconteceu a coleta de opiniões por entrevistas presenciais e formulários online.

“Avaliação” corresponde às análises dos resultados obtidos durante a intervenção. Finalizada a experiência, as informações observadas e as percepções dos usuários foram examinadas para consolidar os impactos do projeto implementado partindo de 4 aspectos principais, conforme a metodologia do PPS (2018): acessibilidade, conforto, atividade e sociabilidade.

Diretrizes

O campus da UFG foi o local de estudo deste trabalho, visto que a cultura do carro e o espaço destinado a ele é dominante. Seguindo o conceito de acupuntura urbana (Lerner, 2011), os pontos sensíveis do território foram identificados de forma sistêmica, na intenção de catalisar renovações mais amplas. Categorizando em propostas de redesenho viário e ativação do espaço público, foram demarcados 13 potenciais áreas de intervenção.

Com base em critérios de localização e fluxo de pessoas, o trecho de acesso do campus até o Restaurante Universitário se mostrou relevante por ser um trajeto muito frequente pelos pedestres. A partir de levantamentos in loco, estima-se que nesse percurso circulam cerca de 400 pessoas por hora. Porém, seu principal obstáculo é a falta de calçada e a interrupção do caminho por um estacionamento, causando um constante conflito com os veículos (Figura 2).

Figura 2. Localização da área de intervenção escolhida

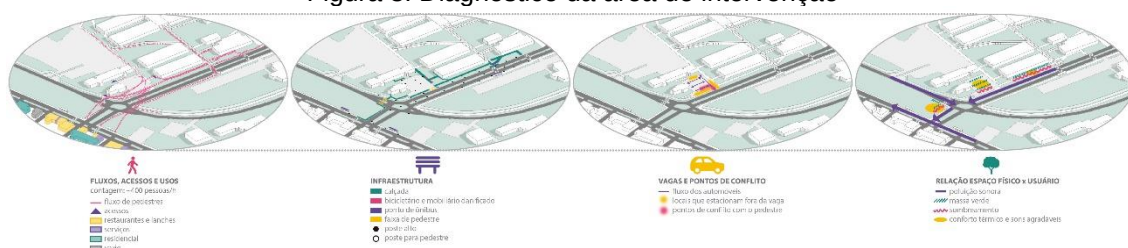


Fonte: Elaborado pela autora.

A intervenção foi definida em fases 1 e 2, com base na rota realizada pelos pedestres. A infraestrutura é precária em todo o percurso: a calçada é descontínua, não contempla as linhas de desejo e a condição da pavimentação é ruim.

Os mobiliários urbanos existentes são apenas um paraciclo e um banco, sendo que este está danificado e inutilizável. O estacionamento, por sua vez, é o ponto central da problemática: além da superlotação de veículos, os motoristas estacionam no acesso da calçada e não se atentam à circulação de pedestres no estacionamento. Devido à descontinuidade da calçada, as pessoas são submetidas a atravessarem em meio aos automóveis, tornando a travessia perigosa. As análises realizadas nesse trajeto estão contidas na Figura 3.

Figura 3. Diagnóstico da área de intervenção



Fonte: Elaborado pela autora.

Escutar e engajar a comunidade é fundamental para a implementação e cumpre com o caráter participativo do urbanismo tático. Incluindo estudantes e departamentos da Universidade, o projeto obteve apoio integral. Todos identificaram a necessidade de solucionar os conflitos entre carros e pedestres no estacionamento e acreditam que a proposta é uma alternativa criativa e interessante de transformar o lugar e melhorar a segurança viária (Figura 4).

Figura 4. Nuvem de palavras com comentários frequentes da comunidade



Fonte: Elaborado pela autora.

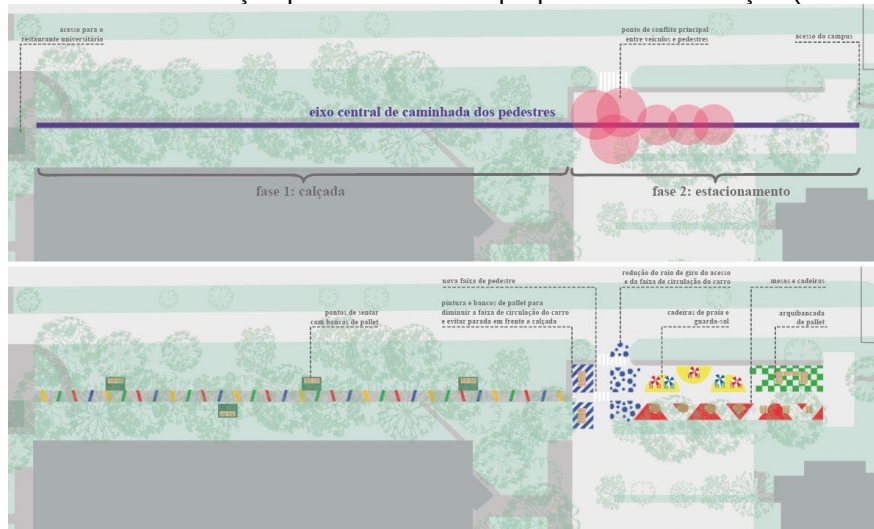
No entanto, foi unânime a resistência em relação à retirada das vagas de automóveis. Mesmo com áreas excessivamente largas de estacionamento e com o predomínio do modo de deslocamento a pé pelo campus, totalizando 76%

segundo Alcântara (2016), as pessoas não compreendem os benefícios da redução das áreas de veículos. Isso evidencia que a cultura do carro é inerente e que há dificuldade de quebrar paradigmas. Na dificuldade de convencer a comunidade sobre os impactos positivos da desocupação dos carros, deixou-se um questionamento: “Por que 12 vagas de carro são mais importantes que 400 pessoas transitando por hora?”. O objetivo foi despertar reflexões sobre o desequilíbrio viário e conscientizar a população sobre o papel dos pedestres na cidade, a fim de desencadear mudanças na maneira em que as ruas são desenhadas e garantir mais segurança viária para todos.

A elaboração da proposta refletiu os princípios destacados no referencial teórico (Welle *et al.*, 2015; Brasil, 2012; Gehl, 2015; Fontes *et al.*, 2021; GDCI, 2022b; PPS, 2018) e absorveu sugestões dadas na etapa de diálogos com a comunidade. Para sanar o conflito no estacionamento, o objetivo da proposta é temporariamente retirar as vagas de veículos e permitir que o trajeto seja concluído com mais segurança e com foco na mobilidade a pé. A intervenção resulta em mais espaço para o pedestre, evitando a interferência do carro e permitindo mais segurança na caminhada. A situação inicial contabiliza somente 213m² de área para o pedestre e, com a intervenção, triplica para 756m².

A fase 1 do projeto corresponde à calçada que inicia próximo ao Restaurante Universitário e finaliza no estacionamento. O trecho é somente uma passagem para um intenso fluxo de pessoas, porém sua paisagem arborizada é um potencial de permanência, logo, foram incorporados pontos para sentar. A fase 2 é o estacionamento, que dá continuidade ao caminho da calçada e conduz até o acesso do campus. Através da pintura, foi mantido o eixo central de caminhada e adotadas medidas de moderação de tráfego. O projeto reduz o raio de giro do acesso para induzir velocidades mais baixas; estreita a faixa de circulação do carro; inclui uma nova faixa de pedestres na interseção; e restringe o acesso de veículo por meio da pintura e instalação de mobiliários (Figura 5).

Figura 5. Planta da situação preexistente e da proposta de intervenção (sem escala)



Fonte: Elaborado pela autora.

Planejamento

A intervenção teve apoio dos centros acadêmicos estudantis, dos departamentos da Universidade e da Associação dos Docentes da UFG para divulgar e adquirir os itens. O orçamento inclui materiais, ferramentas e mobiliários, comprado conforme a viabilidade de custo. O valor do projeto foi cerca de R\$3.680,00, cumprindo com o fator financeiramente acessível das ações táticas.

Simultaneamente, os conteúdos informativos da intervenção, como os conceitos de urbanismo tático e o objetivo do projeto, e a divulgação para colaborar com a implementação eram publicados nas redes sociais e distribuídos presencialmente. Essa atividade foi importante para convidar interessados para participar da ação e atrair pessoas para caminhar e permanecer no espaço.

Implementação

Em junho de 2023, iniciou-se a execução do projeto com a comunidade. O evento contou com 55 participantes, sendo 43 estudantes e docentes da Universidade. Foram divididos 7 grupos de trabalho destinados para produzir tinta, pintar e posicionar os mobiliários. Os grupos de pintura receberam uma base com medidas para as marcações dos desenhos no asfalto e depois começaram a pintura. Com a pintura finalizada, os integrantes instalaram as bandeiras e os mobiliários (Figura 6 e 7).

Figura 6. Pintura colaborativa



Fonte: Autora

Figura 7. Instalação de mobiliários



Fonte: Autora

RESULTADOS E DISCUSSÃO

A intervenção ficou ativa durante duas semanas. A partir desse momento, as vagas de estacionamento estavam temporariamente fechadas para dar espaço às pessoas (Figuras 8 e 9). Durante o andamento da intervenção, o espaço foi acompanhado diariamente para compreender como pedestres e motoristas se comportaram após a implementação do projeto.

Figura 8. Antes da intervenção



Fonte: Autora.

Figura 9. Durante a intervenção



Fonte: Autora.

A experiência cumpriu seu objetivo com êxito: tornar a passagem mais segura e caminhável para os pedestres. Isso foi alcançado pelo maior espaço dedicado às pessoas e pela mudança de comportamento dos motoristas no ponto de conflito existente. As transformações no ambiente urbano por meio de estratégias participativas e de baixo custo comprovam, portanto, que o urbanismo tático é capaz de tornar um espaço público mais adequado e atrativo para a mobilidade a pé (Fontes *et al.*, 2021). As estratégias de moderação de tráfego adotadas para induzir velocidades mais baixas dos veículos também foram eficazes para evitar conflitos na interseção.

Ao realizar a transformação, as pessoas espontaneamente passaram a desfrutar do espaço com mais frequência. Isso demonstra que, ao destinar áreas apropriadas para pessoas, é possível criar espaços públicos vivos e interessantes que estimulam a permanência e a diversidade de usos e atividades (Fontes *et al.*, 2021). Dessa maneira, reitera-se o potencial das ações táticas de transformarem áreas dominadas por automóveis, neste caso representado por um estacionamento, em espaços públicos qualificados, caminháveis e seguros.

Também existiram mudanças relacionadas à permanência no espaço. O caminho era cenário para fotografias e trabalhos da faculdade; os pallets eram momentos de descanso e rodas de música fora da sala de aula; as cadeiras de praia eram oportunidades para ficar no sol durante o clima ameno da manhã; e as mesas eram apoio para estudos, jogos e almoços (Figuras 10 e 11). A intervenção teve adesão de pessoas de diferentes grupos e faixas etárias, além da variedade de usos cotidianos. Apesar dos resultados positivos, parte dos moto-

ristas se posicionaram contra a proposta devido à retirada das vagas de automóveis. Por isso, passaram a estacionar irregularmente, inclusive invadindo a intervenção. Também houve furto e tentativa de retirada de materiais.

Figura 10. Intervenção



Fonte: Autora.

Figura 11. Intervenção



Fonte: Autora.

Qualidade do lugar

O diagrama do PPS (2018) foi usado para avaliar a qualidade do lugar por quatro aspectos: acessibilidade, conforto, atividade e sociabilidade, com base na apropriação das pessoas durante a intervenção (Figura 12). Quanto mais atributos cumpridos, melhor a qualidade do lugar. Nesse sentido, destaca-se:

- Em Acessos & Conexões, os atributos “conectividade” e “caminhabilidade” eram inexistentes e foram atingidos com a proposta. O caminho da calçada era interrompido por um estacionamento e, com a retirada das vagas na intervenção, foi possível concluir o caminho com mais segurança.
- Em Conforto & Imagem, destaca-se os atributos “atraente”, “locais para sentar”, “caminhável” e “seguro”. O trajeto se tornou mais agradável de caminhar e permanecer com suas soluções de desenho viário e oferta de

mobiliários.

- Em Usos & Atividades, o projeto beneficiou o item “comerciantes locais”: com a realização de feiras, fomentou-se a circulação a pé, mutuamente contribuindo para o comércio local. A permanência dos transeuntes também alcançou os atributos “vivo” e “ativo” por impulsionar a diversidade de usos.
- Em Sociabilidade, os atributos “comunidade” e “cooperação” se mostraram relevantes. O estabelecimento de laços sociais e a percepção de cuidado com a intervenção consolidou um senso de coletividade nos usuários, contribuindo para a manutenção adequada do lugar.

Figura 12. Análises da qualidade do lugar – antes e depois



Fonte: Elaborado pela autora, adaptado de Project for Public Spaces (2018).

Percepções dos Usuários

Durante a intervenção, foram coletadas opiniões dos usuários sobre o espaço por formulário online e entrevista presencial. No total, foram 51 respostas e os resultados demonstram:

- 100% de aprovação do projeto, com 82% de avaliações nota 5 e 18% de nota 4, constatando unanimidade. As sugestões de melhoria mais recorrentes foram: sombra, mobiliários para deitar e maior programação de atividades.
- 94% dos entrevistados acreditam que a intervenção contribuiu para a segurança dos pedestres, porque aumentou o espaço de circulação, delimitou a passagem dos carros e induziu velocidades mais baixas.

- 100% das respostas gostariam que a intervenção fosse permanente, apesar da maioria nunca ter imaginado que um estacionamento poderia ter um uso diferente do convencional, já que existe a supremacia do carro no campus.

CONCLUSÃO

No contexto da cidade de Goiânia, em que a gestão pública prioriza a fluidez dos automóveis, a importância de repensar as vias e torná-las mais seguras para usuários vulneráveis se mostrou eminente. Diante de áreas excessivamente largas para os carros no campus da UFG, foi urgente aplicar uma estratégia para comprovar os benefícios que a priorização dos modos ativos acarreta no ambiente urbano. O urbanismo tático se mostrou apropriado para realizar impactos imediatos nas condições do espaço público de forma temporária, participativa e de baixo custo. Então, uma área de estacionamento, cuja travessia era conflituosa, foi temporariamente fechada para proporcionar um espaço mais caminhável e seguro para os pedestres.

Nesse sentido, entende-se que os objetivos do trabalho foram atingidos. Baseando-se nos procedimentos do Global Designing Cities Initiative (2022a e 2022b) e fundamentado em literaturas que trabalham urbanismo tático, caminhabilidade, segurança viária e placemaking, foi possível: traçar diretrizes, etapa composta por estudos do lugar e diálogos com a comunidade; planejar, com apoio para compra de materiais e projeto; implementar, com participação coletiva; acompanhar, coletando opiniões e observando as apropriações no espaço; e avaliar, traduzindo os dados através da ferramenta do PPS (2018).

Além disso, a intervenção cumpriu seu propósito de iniciar um processo de mudança de paradigma ao transformar uma área, antes destinada aos automóveis, em um espaço mais amigável para as pessoas e para a mobilidade a pé. Com ênfase na capacidade de solucionar problemas reais a partir de ações rápidas, participativas e de baixo custo, a proposta comprovou seus reflexos positivos na qualificação urbana e evidenciou que o ambiente urbano adequado pode mudar a percepção e o comportamento das pessoas para melhor. Nesse

sentido, o projeto exerceu um papel essencial para instigar questionamentos e discussões sobre o potencial do urbanismo tático na transformação das cidades.

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

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

REFERÊNCIAS

ALCÂNTARA, Maria Natália Paulino Araújo. **Smart Campus:** mobilidade urbana e tecnologia no Campus II da UFG. 2016. 76p. Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação em Arquitetura e Urbanismo) - Universidade Federal de Goiás, Goiânia, 2016.

BRASIL. Lei N° 12.587 (2012). **Política Nacional de Mobilidade Urbana.** Brasília, 2012.

FONTES, A. S.; PINA, J. P.; PAIVA, L. M. **Urbanismo tático:** X ações para transformar cidades. Rio de Janeiro: Editora Universidade Federal do Rio de Janeiro, 2021.

GEHL, J. **Cidades para pessoas.** 3ª ed. São Paulo: Perspectiva, 2015.

GDCI - GLOBAL DESIGNING CITIES INITIATIVE (2022a). **Como avaliar transformações de ruas:** um foco em projetos de segurança viária relâmpago e temporário. Global Designing Cities, 2022.

GDCI - GLOBAL DESIGNING CITIES INITIATIVE (2022b). **Como implementar transformações de ruas:** um olhar sobre projetos relâmpago e temporários de segurança viária. Global Designing Cities, 2022.

LERNER, J. **Acupuntura Urbana**. 5ª ed. Rio de Janeiro: Record, 2011.

IBGE - INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Dados da população de Goiânia**. Brasília: IBGE, 2023.

PPS - PROJECT FOR PUBLIC SPACES. **Placemaking**: What if we built our cities around places?. Project for Public Spaces Inc., 2018.

GOIÁS (2017). **Diretrizes para a Região Metropolitana de Goiânia**. Goiânia: Secretaria de Meio Ambiente, Recursos hídricos, Infraestrutura, Cidades e Assuntos metropolitanos, 2017.

WELLE, B. *et al.* **O Desenho de Cidades Seguras**. Washington: World Resources Institute, 2015.