

E A CAMINHABILIDADE, COMO VAI? – Como pensar cidades voltadas aos pedestres*

Wellinton Tischer¹

*Resenha do livro: ANDRADE, Victor; LINKE, Clarisse Cunha (orgs.). **Cidade de pedestres – a caminhabilidade no Brasil e no mundo**. Rio de Janeiro: Babilônia Cultura Editorial, 2017. 240 p.

RESUMO

O livro *Cidade de pedestres – a caminhabilidade no Brasil e no mundo* publicado em 2017 traz importantes contribuições para o estudo da mobilidade a pé, filão pouco estudado por especialistas e muito negligenciado por gestores urbanos das cidades brasileiras apesar de aproximadamente ¼ dos deslocamentos diários serem realizados por esse importante modal. A presente resenha pretende refletir sobre os elementos apresentados no livro associados à caminhabilidade como a promoção da saúde, segurança, retorno à escala humana, a promoção da acessibilidade universal, o papel do cicloativismo e dos movimentos de garantia da mobilidade a pé e os indicadores disponíveis. De certa forma,



a tendência do urbanismo contemporâneo é de se contrapor ao urbanismo modernista e as políticas rodoviaristas que produziram cidades voltadas aos modais motorizados. A busca por maior vitalidade pode passar pela valorização da caminhabilidade que é analisada no livro por meio de diferentes indicadores, mapeamento, revisões sistemáticas e trabalhos empíricos que podem servir de base para novos estudos sobre o tema e, também, para aplicação em sala de aula em cursos de graduação e pós-graduação nos campos da Arquitetura e Urbanismo, Planejamento Urbano e Engenharia de Mobilidade.

Palavras-chave: Caminhabilidade. Desenho Universal. Mobilidade Urbana. Planejamento Urbano.

¹¹ Doutorando em Planejamento Territorial e Desenvolvimento Socioambiental pela Universidade do Estado de Santa Catarina. Arquiteto e Urbanista da Universidade Federal da Fronteira Sul.

O livro *Cidade de pedestres- a caminhabilidade no Brasil e no mundo* publicado em 2017 está dividido em três partes. Na primeira parte o foco é o pedestre no Brasil e no mundo, a segunda parte explora os impactos do caminhar nas cidades e a terceira parte traz importantes contribuições com métodos de avaliação da *caminhabilidade*, com especial atenção aos indicadores. A obra é uma coletânea de artigos de vários autores brasileiros e estrangeiros que tratam sobre a mobilidade urbana buscando compreender as facetas da indução de políticas públicas voltadas aos deslocamentos a pé nas cidades.

O termo *caminhabilidade* prove da língua inglesa *walkability* para tratar de definir atributos no ambiente construtivo convidativos ao caminhar tais como acessibilidade, conforto ambiental, atratividade de usos e permeabilidade do tecido urbano como definem os organizadores já na apresentação do livro. A *caminhabilidade* se contrapõe aos modais motorizados dos deslocamentos nas cidades que pode ser atribuído ao resultado de aplicação de modelos de urbanização voltados ao seu uso intensivo durante praticamente $\frac{3}{4}$ do século XX. No entanto, esse paradigma de cidade dedicada ao automóvel traz grandes preocupações com relação à saúde e segurança dos habitantes das cidades no presente século XXI. Essas preocupações têm levado a muitas cidades a repensar o modelo de mobilidade, desta vez, focando no pedestre para o que se considera uma retomada da escala humana e garantia de uma nova vitalidade urbana com atenção maior nas pessoas em vez do automóvel.

Nesse sentido, Jan Gehl e Brigitte Bundesen Svarre em *O pedestre no Brasil e no mundo* abordam a dimensão humana como paradigma para planejar as cidades em busca de tornar os espaços mais frequentados, seguros, sustentáveis e saudáveis. Os autores consideram que os urbanistas deveriam reforçar a mobilidade ativa como o pedestrianismo e o uso da bicicleta como forma de induzir uma política urbana integrada contraposta às políticas de indução do uso intenso do automóvel particular. Copenhague e Nova Iorque são os dois estudos de caso que, segundo os autores, que reconhecem a centralidade dos pedestres e ciclistas para sustentabilidade e saúde da sociedade. No

Brasil, algumas iniciativas têm lançado mão dos “calçadões” que buscam ao mesmo tempo convidar os habitantes para a vida no centro das cidades. Não sem grande contraposição de parte de lojistas, essas iniciativas se destacam por mudar a paisagem local no sentido de valorização à prática saudável de “flanar” pela cidade como admitiam os poetas e escritores do século XIX sobre o lazer desinteressado e contemplativo e, por que não, pode ser um ponto interessante para o consumo e de serviços quando associados à técnica das fachadas ativas.

Janette Sadik-Khan e Seth Solomonow apresentam o conceito de “linhas de desejo” que demonstra as maneiras como as pessoas usufruem espontaneamente do espaço público produzindo “rastros” da passagem das pessoas em busca de encurtar distâncias e confrontar os caminhos pré-estabelecidos nos projetos urbanos. Segundo os autores, as linhas de desejo são um código operacional para uma nova abordagem de *design* urbano que levam em consideração os hábitos e necessidades reais das pessoas. Um dos principais problemas que envolvem a utilização de linhas de desejo é a sinalização semafórica que impede a liberdade dos pedestres com o pretexto de supostamente visar por sua segurança segundo os autores. Reconhecer esses indícios de usos da cidade pode ser um ponto de partida interessante para um desenho urbano “investigativo” com foco na experiência do usuário e que se reconheça os diferentes usos dos locais ao longo do ano, em dias de chuva, no inverno ou mesmo durante celebrações por diferentes usuários como idosos e crianças que são, geralmente, pouco compreendidos pelas políticas urbanas ou, quando muito, não vão além da *playgrounds* ou da academia da terceira idade localizadas em espaços residuais e sem uma ideia clara de conjunto.

Shin-pei Tsay alerta que com o avanço da urbanização, o caminhar nas cidades tem se tornado uma tarefa perigosa e difícil e a despeito da importância que tem para os deslocamentos, isso tem levado a uma destruição da importância às calçadas em projetos de infraestrutura urbana ao longo do século XX. A autora lança luz sobre a contínua negligência de institutos governamentais e organismos supranacionais em mensurar o caminhar pelas cidades, tendo um ponto de virada recente no reconhecimento da

caminhada como um desafio compartilhado. Há uma complexidade de ações que podem induzir a substituição de ações comportamentais em favor da substituição de veículos motorizados por não motorizados (veículos elétricos, bicicletas e caminhadas), os quais a autora aponta para a qualificação do espaço urbano com mobiliário urbano adequado que permita a apreciação paisagística dos espaços e a importância de experimentos-piloto nesse sentido. Nesse contexto, as Instituições de Ensino Superior, como as universidades podem ter uma ação direta sobre a cidade onde estão situadas, promovendo projetos de disciplina ou atividades de extensão, a exemplo dos *parklets* que se tornaram uma moda nos cursos de Arquitetura e Urbanismo e outras intervenções como a doação de projetos paisagísticos à entidades ou mesmo com a promoção de engajamento com as Prefeituras Municipais.

Eduardo Alcântara de Vasconcellos aborda com o olhar histórico sobre andar nas cidades brasileiras e considera que a decisão de atribuir ao proprietário do lote a responsabilidade de construir e cuidar das calçadas revela o deslocamento do tema do público para o privado, ao contrário da pista de rolamento que tem toda ênfase da infraestrutura urbana. A calçada tem sido considerada como “terra de ninguém” e se aceita a posição do pedestre como um cidadão de segunda classe como algo arraigado na cultura das cidades. O autor aponta, por meio de revisão de literatura, que as avenidas à beira-mar possuem a melhor qualidade ambiental no Brasil por justamente localizarem-se próximas e por se tratarem de local de lazer e entretenimento das classes mais altas, das quais fazem parte os próprios gestores públicos. O autor sustenta que o conhecimento sobre um novo paradigma de mobilidade deve levar em consideração as externalidades negativas como colisões, congestionamentos e poluição atmosférica e sonora para justificar a conveniência e justiça da mudança de paradigma. Esse novo paradigma, no entanto, não deve excluir o automóvel da fórmula e buscar na medida do possível, retirá-lo da posição de destaque que recebe nas políticas urbanas. Prédios-garagem, estacionamentos nas periferias interligados à sistemas de transporte leves, praças elevadas sobre estacionamentos e outras formas de controle do automóvel já estão sendo

aplicadas na Europa e outros contextos e podem contribuir para uma utilização desse modal. O novo paradigma de mobilidade urbana pode ser iniciado, retirando carros e motos da paisagem urbana e potencializando o uso do espaço urbano central para os caminhantes, ciclistas e pessoas com mobilidade reduzida a exemplo do que se tem experimentado com os calçadões anteriormente citados.

Em *Transporte dentro da perspectiva ambiental da saúde*, os autores consideram sobre o impacto do aumento de incidência de doenças ligada ao estilo de vida sedentário e da adoção de modelo de transporte voltado ao carro particular nas cidades. Meli Malatesta trata em *Caminhabilidade e segurança: o desafio do desenho urbano das cidades brasileiras*, a gênese da *calçada* no urbanismo “orgânico” luso-brasileiro, que se refere a uma faixa estreita rente à parede externa da edificação destinada a proteger as fundações da infiltração de águas pluviais e que, abrigada pelos beirais, permitia a proteção dos pedestres. Desde o início, as preocupações se deram no sentido de garantia de segurança e integridade física das fundações e, posteriormente, dos pedestres para adequar esses elementos urbanos que nunca tiveram uma organização no sentido de um projeto de conjunto ou um planejamento propriamente dito até o início do XXI no Brasil. O planejamento urbano tem se guiado pela lógica rodoviária, isso é, dedica-se a intervenção nas atividades que ocorrem na pista de rolamento para garantia de fluidez de veículos motorizados. Essa garantia de fluidez tem sido colocada a prova com o aumento considerável de pessoas que utilizam o automóvel individual para se deslocar fazendo crescer o número de engarrafamentos a despeito do investimento em obras e melhorias de trânsito.

Em “*Como anda*” o movimento pela mobilidade a pé no Brasil, os autores consideram que o caminhar é o primeiro aprendizado e a primeira conquista na vida do indivíduo que do ponto de vista social é a forma mais democrática e sustentável, saudável e econômica de se deslocar nas cidades. Para os autores, os investimentos em infraestrutura para mobilidade a pé geram retorno para a sociedade e não somente aos pedestres. Nesse estudo, os autores analisaram que a maior parte das organizações que

possuem ações voltadas à mobilidade a pé no Brasil situa-se em cidades de grande porte com destaque para o município de São Paulo que abriga 59 das 107 organizações mapeadas e que, a maior parte dessas organizações tem origem a partir das jornadas de 2013, o que pode estar conectado com movimentos de reivindicações no país com as jornadas de junho. A pergunta que pode ser feita é: estamos diante de um movimento articulado em favor de um novo paradigma de mobilidade baseado no pedestre?

Para Washington Fajardo em *Caminhabilidade e vitalidade urbana*, a ideia de espaço caminhável foi substituída pela ideia de velocidade e capacidade de projeção sobre o território pela presença do automóvel que prevê um modelo de desenvolvimento baseado na fluidez e no deslocamento. Brasília como exemplo máximo do urbanismo modernista encarna os princípios que buscavam valorizar a vanguarda estética mundial ao mesmo tempo em que o progresso tecnológico do automóvel em uma nova moral cívica do deslocar pela cidade. Caminhar não constitui um ato da base da fundação da cidade da ecologia dos lugares e tampouco traz interferências positivas na economia segundo o autor, que ainda avalia que o pensamento modernista produziu gerações de projetistas que descuraram da escala humana nos planos das cidades. Deste modo, o modelo de vitalidade urbana e de promoção de justiça social pode passar pela ênfase na mobilidade a pé, que se constata, enfrenta dificuldades até mesmo em ser abordada por especialistas no assunto. A ênfase dada pelo entendimento de especialistas de planejamento urbano é caro constatar recai sobre basicamente duas coisas: edifícios e ruas, sendo o pedestre excluído da equação.

Luciano Martins Rodrigues analisa as condições de acessibilidade, a partir de dados secundários, a caminhabilidade e as políticas dedicadas às Pessoas com Deficiência e apresenta o Índice de Caminhabilidade composto por 21 indicadores agrupados em seis diferentes categorias: segurança viária, atração, calçada, ambiente, mobilidade e segurança pública. O autor considera que há grande desigualdade em termos de acessibilidade universal no espaço público brasileiro contrastando as realidades metropolitanas, periferias urbanas e municípios do interior do país, em especial, os

municípios com menos de 100.000 habitantes. Alguns elementos como as rampas no entorno estão presentes em menos de 10% dos elementos de infraestrutura disponibilizados no espaço urbano e que comprometem bastante a caminhabilidade em todas as categorias de cidades. Um estudo empírico foi aplicado e analisado no capítulo *Índice de caminhabilidade: avaliação na escala do bairro* conduzido pelos organizadores do livro, que concluem que a ferramenta disponibilizada é adequada para análise em pequena escala por permitir análises por segmento de calçadas urbanas.

Em *Gênero e andar a pé: a qualidade do ambiente construído incentiva igualmente mulheres e homens a caminhar?*, os autores refletem a partir do Índice de Atratividade (IA) que leva em consideração a existência, a largura, qualidade de pavimento, continuidade, cobertura vegetal das calçadas e estreiteza do leito carroçável, sinalização para o pedestre e existência de fachadas ativas. Os autores, por meio de métodos estatísticos, avaliam que a qualidade do ambiente construído tem forte correlação com a proporção de pessoas que caminham por uma região configurando uma atração para que mais pessoas se desloquem a pé. Os autores também defendem a segregação dos indicadores por gênero para melhor avaliar a atratividade dos espaços à caminhabilidade. Através de estudos empíricos, os autores avaliaram grupos de pesquisadores como fonte de pesquisa por gênero e concluíram que mulheres dão maior relevância à sinalização, calçadas mais largas e homens preferem calçadas contínuas e com cobertura vegetal comparativamente. Para ambos as fachadas ativas demonstraram-se altamente relevante, muito embora as mulheres sejam mais atraídas por esses elementos urbanos.

Em *Caminhabilidade em um cenário de envelhecimento populacional* foram analisados indicadores conforme um relatório de auditoria e verificou-se que a falta de arborização é um dos elementos percebidos por idosos que desestimulam o caminhar em uma cidade de médio porte. Outro método consagrado é avaliado em *Urbanismo caminhável: experiências da circulação de pedestres na cidade* que é o *walkscore.com* – concebida como uma ferramenta imobiliária - que atribui valores a determinado lugar com base na presença de equipamentos urbanos na vizinhança. Os estudos abordados

pelos autores também levam em considerações pesos atribuídos por técnicos e usuários para reconhecer os atributos do ambiente construído, em um segundo Índice de caminhabilidade apresentado no livro, desta vez, que permite a avaliação com critérios autoconstruídos. O walkscore.com pode ser considerada uma fonte de dados interessante para ser aplicada em sala de aula para análises do espaço urbano, ainda que tenha sido desenvolvida para o contexto norte-americano, boa parte das calçadas brasileiras encontram-se ranqueadas, o que permite uma discussão sobre a relação entre o deslocar-se a pé, segurança e vitalidade urbana.

Em *Condições Urbanas da caminhabilidade*, Júlio Celso Vargas e Vinicius Netto atentam que há condições relacionais entre os fatores urbanos que tendem a aumentar a caminhabilidade sendo: acessibilidade, densidade, atividade e movimentos de pedestres que podem ser mais bem avaliados ao longo do tempo. Os autores também apontam para uma curva “S” de crescimento da caminhabilidade nos espaços com “pico” em volta de 90 anos de tempo de urbanização e lenta decadência até os 120 anos para após retomar a melhoria na qualidade do deslocamento a pé. Os autores assinalam para a necessidade de estudos maiores sobre a relação da densidade urbana com relação à caminhabilidade e consideram que a presença de pedestres pode não significar uma boa caminhabilidade em determinado ambientes. Sendo que a mistura de usos e altas densidades urbanas podem não se traduzir automaticamente em caminhabilidade e há de se considerar também o papel da forma arquitetônica para expressar positivamente como presença de janelas e continuidades, ausência de muros e de recuos frontais menores. A própria ferramenta do *google street view* tem sido muito útil para estudiosos do espaço urbano por permitir uma democratização de imagens da cidade que só era possível a duas décadas atrás com extenso acervo fotográfico, do qual não se dispensa. Essas relações espaciais entre a ocupação da rua e dos lotes urbanos tem um vasto caminho a ser explorado em termos científicos e de experimentação nas cidades brasileiras que podem contar atualmente com ferramentas conectadas à internet.

Em *Caminhabilidade: expressão do metabolismo urbano* apresenta-se estudo que utiliza o Índice de Bem-estar Urbano (Ibeu) que possui cinco dimensões: mobilidade urbana, condições ambientais urbanas, condições habitacionais urbanas, condições de serviços coletivos urbanos e infraestrutura urbana. Esses elementos serviram de base para discutir os efeitos barreira para o tráfego urbano causado por congestionamentos que provocam restrições às condições de caminhabilidade. Já o estudo empírico conduzido em *Caminhar na cidade: transformação de dentro para fora*, aponta a fachada contínua e permeável, a presença de marquise ou abrigo e acesso direto à rua como atributos de tipologia de edifícios que podem contribuir com a caminhabilidade na escala do bairro. Esses elementos também podem ser mais bem aproveitados por projetistas de conjuntos habitacionais no sentido de melhorar a qualidade urbana do entorno desses empreendimentos urbanos para se evitar o muro, a cerca, grandes recuos laterais e frontais, o fosso, a cerca elétrica e a concertina que contribuem muito pouco para qualificar o espaço urbano adjacente.

Cidade de pedestres, obra recente dedicada para a compreensão da caminhabilidade nos espaços urbanos pode ser apreciada pelo grande público em especial por acadêmicos das áreas vinculadas ao planejamento urbano e ao urbanismo onde aliás, a obra tem se tornado uma referência bibliográfica indispensável em programas de pós-graduação *stricto* e *lato sensu* sobre o tema. A obra aborda tanto do ponto de vista teórico como prático as principais questões em torno da mobilidade ativa (ciclistas e pedestres) e tem a pretensão de focar com atualidade sobre elementos que deveriam ser mais bem observadas por gestores públicos na definição de políticas de tráfego, saúde, segurança pública, acessibilidade, equidade de gênero, cicloativismo, valorização de Pessoas com Deficiência (PcD) e Pessoas Idosas. É para esse último público de gestores urbanos que *Cidade de pedestres* poderá ser mais proveitosa enquanto um manual de política e técnica para atuação em projetos urbanos e planos diretores ou planos de mobilidade urbana.