

**Caminhabilidade urbana:
Para cidades contemporâneas sustentáveis**

*Walkability:
By Contemporary Sustainable Cities*

*La caminabilidad:
Por ciudades contemporáneas Sostenibles*

Liliane Torres de Oliveira

Doutoranda em Engenharia Urbana, UFSCar, SP, Brasil.
li_torres2000@yahoo.com.br

Luiz Antonio Nigro Falcoski

Professor Doutor, UFSCar, SP, Brasil.
luizfalcoski@gmail.com

RESUMO

O presente artigo tem como proposta debater conceitualmente o tema da caminhabilidade e suas implicações nas cidades contemporâneas. Parte da atual configuração é resultado do processo acelerado de crescimento das cidades dos últimos 50 anos, somada ao modelo de urbanização funcionalista onde o transporte individualizado foi adotado como principal meio de deslocamento. Com o objetivo de debater as diversas facetas do tema, considerou-se primeiramente uma abordagem global a partir dos documentos da Nova Agenda Urbana, que trazem propostas para conduzir uma urbanização sustentável para garantir a qualidade de vida nas cidades. Dentre os conceitos abordados destaca-se a urbanidade, que pressupõe-se fundamental dentre os elementos necessários para garantir a qualidade do espaço urbano. Foram apresentados como respaldo teórico destacados autores que desde a década de 60 discutem os desafios urbanos, e neles destaca-se o papel do caminhar urbano como prática capaz de estabelecer conexões com o espaço público e desenvolver a relação de pertencimento na cidade.

PALAVRAS-CHAVE: caminhabilidade; sustentabilidade; urbanidade.

ABSTRACT

The present article aims to discuss conceptually the theme of walkability and its implications in the contemporary cities. Part of this current configuration is a result of the accelerated process of growth of the cities of the last 50 years, added to the functionalist model of urbanization where individualized transportation was adopted as the main form of displacement. In order to discuss the breadth of the theme, it was first considered a global approach from the documents of New Urban Agenda, which proposes to conduct a sustainable urbanization to guarantee the quality of life in cities. Among the concepts addressed, it is worth mentioning the urbanity, which is fundamentally assumed among the elements necessary to guarantee the quality of the urban space. It was presented as theoretical support outstanding authors who since the 60s have discussed urban challenges, and in them the role of urban walking as a practice capable of establishing connections with the public space and developing the sense of belonging in the city.

KEYWORDS: walkability; sustainability; pedestrian.

RESUMEN

La intención de este texto es debatir conceptualmente el tema de la caminabilidad y sus implicaciones en las ciudades contemporáneas. Parte de la actual configuración es el resultado del proceso acelerado de crecimiento de las ciudades de los últimos 50 años y también al modelo de urbanización funcionalista donde el transporte individualizado fue adoptado como principal medio de desplazamiento. Con el objetivo de debatir las diversas cuestiones del tema, se consideró primero un enfoque global a partir de los documentos de la Nueva Agenda Urbana, que traen propuestas para conducir una urbanización sustentable para garantizar la calidad de vida en las ciudades. Entre los conceptos abordados destaca la urbanidad, que se presupone fundamental entre los elementos necesarios para garantizar la calidad del espacio urbano. Se presentan como apoyo teórico destacados autores que desde la década de los años 60 discuten los desafíos urbanos y en ellos se destaca el papel del caminar urbano como práctica capaz de establecer conexiones con el espacio público y desarrollar la relación de pertenencia en la ciudad.

PALABRAS CLAVE: caminabilidad; sostenibilidad; peatonal.

INTRODUÇÃO

A caminhabilidade urbana ganha atualmente destaque nas discussões sobre a configuração das cidades contemporâneas, por ser uma referência às possibilidades oferecidas, ou não, por áreas urbanizadas. Apesar dessas ‘condições’ urbanas serem algo de fácil percepção para o pedestre, ou seja, esse julgamento é imediato ao movimento e as ‘condições’ oferecidas para a caminhabilidade, esta envolve uma complexa gama de conceitos multidisciplinares e práticas urbanísticas, que reverberam distintas apreensões em sua efetivação. Desde o século XX, o processo crescente de urbanização transformou o modo de vida citadina e modelos urbanísticos como o da funcional moderna, vinculado ao desenvolvimento do transporte individualizado, influenciaram definitivamente as relações do pedestre com o urbano. Essa configuração desencadeou problemáticas, num cenário desgastante e repleto de barreiras físicas, atrelado a uma configuração que negligencia a conectividade entre os modais de transporte, culminando em cidades pouco convidativas ao caminhar e com pouca valorização do espaço público. A partir do contexto atual, pretende-se debater as relações estabelecidas entre a sociedade e o urbano, em especial em relação aos usos, deslocamentos e pertencimentos, buscando retomar a valorização da caminhabilidade enquanto elemento articulador de mobilidade e promotor da apropriação do espaço público da cidade, destacando assim conceitos de sustentabilidade que se costuram com a busca em assegurar cidades com posturas de equidade e que permitam o direito a cidade.

Acrescenta-se ainda que, o contínuo processo de crescimento e intensificação da urbanização¹, continuarão a ser um desafio na busca de uma convivência sustentável, uma vida urbana saudável, acessível e para todos. As atuais críticas negativas, ao modo de vida contemporânea, estão atreladas a dependência do deslocamento por automóvel e embasam-se em diversas reverberações, como a geração de poluentes, desconfortos sonoros, estresse, insegurança ao pedestre, problemas de saúde gerados por sedentarismo, entre outros. Justifica-se assim um aprofundamento sobre o papel da caminhabilidade urbana diante das configurações citadinas e como se tornou fundamental um enfrentamento dos embates envolvidos nesse contexto. Desta maneira, como referência global, a Nova Agenda Urbana elaborada na ONU-Habitat 2016 (Quito) traz como premissa o desenvolvimento de assentamentos humanos sustentáveis, objetivando uma proposta de equilíbrio e responsabilidade diante do crescimento das cidades.

Propõe-se revisar e confrontar teoricamente propostas e conceitos que tratam e elaboram perspectivas que corroboram para a valorização do caminhar em sua relação com o urbano. Nesse sentido, exploram-se autores a partir dos anos 60 elaboraram críticas as configurações vigentes. E busca-se ainda demonstrar o caminhar urbano como prática capaz de estabelecer conexões e desenvolver a relação de pertencimento a cidade, valorizando a rua enquanto

¹ “Hoje, 54 por cento da população mundial vive em áreas urbanas, uma proporção que se espera venha a aumentar para 66 por cento em 2050.” (Relatório “Perspectivas da Urbanização Mundial” ONU/2019).

espaço público capaz de agregar a dinâmica necessária para a construção de cidades acolhedoras, seguras e acessíveis.

CONCEITOS CONVERGENTES ENTRE A CAMINHABILIDADE URBANA E A SUSTENTABILIDADE

A amplitude do tema permite a abordagem de questões globais da urbanização que foram tratadas na Nova Agenda Urbana (Quito), com a participação de 167 países que enfrentam em diversos contextos os desafios do acelerado crescimento das cidades dos últimos 50 anos. Os documentos elaborados idealizam o embate em promover condições urbanas saudáveis que garantam e correspondam às demandas sociais, econômicas e ambientais diante da concentração populacional em assentamentos humanos com reduzida qualidade de vida. A expectativa até 2050 é de duplicação da urbanização, o que representa uma população com demandas que precisam ser previstas e antecipadas como meio para um desenvolvimento urbano sustentável. (Habitat III, 2016)

Entre as cinco áreas estruturantes da Nova Agenda temos diversos campos de abordagem: 1. Coesão Social e Equidade – Cidades Vivas; 2. Estrutura Urbana; 3. Desenvolvimento Espacial; 4. Economia Urbana; 5. Ecologia Urbana e Meio Ambiente. Podemos destacar na primeira área, a Política 1, que trata do Direito à Cidade e Cidades para Todos, nesta temos documentos que priorizam uma urbanização que possibilite novas formas de inclusão social, a busca pela equidade, o acesso a serviços e novas oportunidades no ambiente urbano. Para a consolidação desses objetivos, duas diretrizes foram pautadas: o compromisso político e a colaboração de instituições nacionais e locais. Nos documentos temáticos sobre Cidades Inclusivas, temos a busca pela equidade como determinante para criar novas oportunidades e perspectivas para a população (Habitat III, 2016).

Na Política 3, sobre o Desenvolvimento Espacial a Agenda levanta questões convergentes com a discussão central desse artigo, pois nela são tratados temas como o espraiamento urbano e a conectividade, que são temas conflitantes quando se aborda a caminhabilidade. Objetivando abarcar conceitos relativos a essa temática, encontramos o ordenamento territorial sendo tratado em diversas escalas, inclusive a que este artigo considera relevante, a do bairro e cidade, pois nesta aproximação focalizamos a articulação do elemento considerado aqui essencial para a caminhabilidade:

Desenho urbano é colocado como um “processo multidisciplinar de formulações do cenário físico destinado à vida em cidades, municípios e vilarejos; envolve o desenho de espaços, paisagens, construções e grupos de prédios, e o estabelecimento de estruturas e processos que facilitem o desenvolvimento bem-sucedido. (Cowan, R. Ed., 2005. *The Dictionary of Urbanism* apud Habitat III, 2016).

Observa-se entre nas propostas da Agenda a preocupação em promover um espaço urbano com acesso a todos, com acessibilidade e segurança. A cidade desejada tem em sua estrutura um ambiente acolhedor e integrado socialmente, com princípios que convergem para a valorização do espaço produzido e vivenciado pelas pessoas, no empenho em conduzir a urbanização de forma sustentável para garantir a qualidade de vida nas cidades. Seguindo essas considerações coloca-se o seguinte questionamento: Como promover a valorização do caminhar na atual configuração das cidades brasileiras? Será possível uma mudança na atitude de deslocamento, com valorização de outros modais de transporte que combinados facilitem o caminhar? A mobilidade é ponto central para um deslocamento sustentável e o caminhar sempre foi o modo mais democrático, porém este depende de uma configuração urbana que lhe dê condições de fluidez e segurança.

Alinhando essa constatação ao cenário brasileiro dos últimos anos, este apresentou uma intensa urbanização² com o espraiamento do perímetro urbano, o aumento do transporte individualizado como protagonista nos desenhos das ruas, considerando aqui tanto as calçadas, estacionamentos e via para automóveis que são responsáveis por intensificar espaços desconectados que impedem ou limitam o caminhar pelas cidades. Segundo Panerai, esse período rompe com os modelos até então experimentados na configuração das cidades e, nesse sentido, torna-se essencial estudar sob quais bases foi construída a relação do pedestre com o espaço urbano:

A urbanização da segunda metade do século XX mudou ainda mais radicalmente a paisagem; o volume das próprias edificações, seu modo de implantação, as técnicas utilizadas indicam uma ruptura. As urbanizações recentes parecem escapar à lógica das cidades tradicionais e, por isso mesmo, desafiar os meios de análise de que nos valem para explicá-las. (PARENAI, 1999, p11).

Destaca-se nesse contexto um planejamento e uma cultura de deslocamento que privilegia o automóvel individual em detrimento ao transporte público, resultado de fatores políticos e econômicos, que culminaram em cidades superlotadas de carros que consomem grande parte do espaço público, limitando o deslocamento do pedestre e do ciclista. Observa-se que os elementos inerentes ao projeto da rua, como o passeio para pedestres com dimensionamento apropriado com acessibilidade, o mobiliário urbano, o paisagismo, entre outros, foram ao longo do tempo negligenciados nas cidades por diversos fatores, seja pela forma de implantação das cidades, pela autonomia particular na construção das calçadas de cada lote e pelo modo de apropriação dos espaços pela administração pública, a rua assim como outros

² “(...) Em 1950, a população urbana do Brasil estaria por volta de 17 milhões de habitantes. Em 2005, alcançava 153 milhões. Em 55 anos, nossas cidades receberam cerca de 136 milhões de novos habitantes. O país era predominantemente rural e se tornou urbano. A população urbana cresceu 800%. As metrópoles e as cidades médias explodiram.” (REIS, 2006).

espaços livres, perdeu consideravelmente seu significado para a sociedade, apresentando-se como um lugar pouco atrativo e desviado das amplas possibilidades de seu uso. Diante dessa problemática, entende-se que promover a caminhabilidade é permitir o acesso a cidade e assim garantir o direito a uma cidade inclusiva.

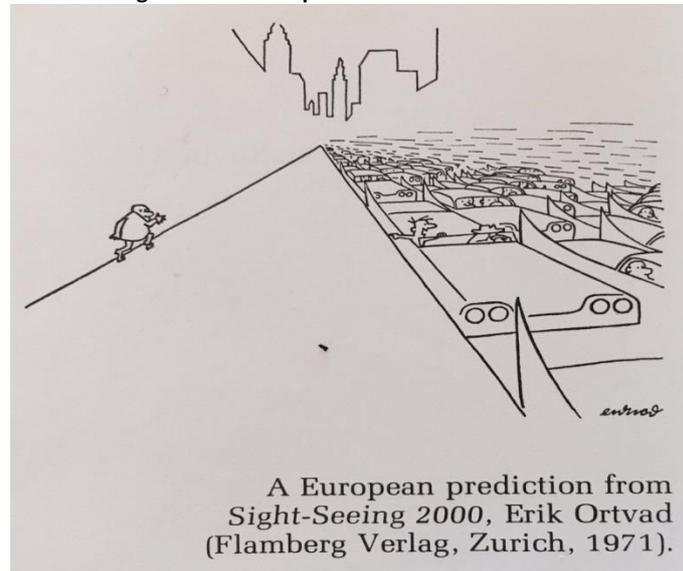
Ao eleger a rua e suas correlações como objeto de estudo e compreensão, é necessário compreender o atual estado da arte, numa abordagem que busca visualizar as demandas de uma reconciliação com esse espaço público. Vale ainda ressaltar que a caminhabilidade tem em si um caráter universal por abarcar em qualquer cidade um elemento comum que necessariamente faz parte integrante de sua formação enquanto espaço urbano, mesmo considerando as diferenças sociais, culturais, econômicas e geográficas, um urbanismo estimulante, atraente e inclusivo para o pedestre são essenciais em qualquer cidade, justifica-se assim a busca de referências internacionais que compartilham do desafio de repensar a caminhabilidade urbana.

Para uma compreensão do tema enquanto discussão conceitual e teórica destaca-se no período dos anos 60 autores que contribuem com formulações do embate proposto: Gordon Cullen, em *Paisagem Urbana*³ (2009), no qual enfoca o sentimento de pertencimento e de apropriação da rua como lugar da esfera pública, e Jane Jacobs, em *Morte e vida de Grandes Cidades*⁴ (2000) que trata a questão da segurança no contexto urbano. Nos dois textos, percebe-se uma crítica centrada nas transformações das relações estabelecidas na forma de configuração das cidades que perduram ainda nos dias de hoje.

³ Edição consultada: CULLEN, Gordon. *Paisagem Urbana*. Lisboa: Edições 70, 2009. (versão original *Townscape*, 1961).

⁴ Edição consultada: JACOBS, Jane. *Morte e vida de Grandes Cidades*. São Paulo: Martins Fontes, 2000. (versão original: *The death and life of great american citie*, 1961).

Figura 1: Previsão para as cidades nos anos 70.



Fonte: Appleyard, D. **Liveable Streets**. University of California Press, 1981.

A abordagem de Cullen ressalta nosso envolvimento com o meio em que vivemos, considerando que este “(...) suscita reações emocionais – dependentes ou não da nossa vontade – temos de procurar saber como isto se processa”, e a partir dessa observação, o autor direciona seus estudos a partir de três referências, “(...) a óptica, o local e o conteúdo”, delineando aspectos que permitam uma leitura mais próxima das relações que pertencem a paisagem urbana (CULLEN, 2009). Essa perspectiva contribui no sentido de entender quais são atualmente as relações que devem ser estabelecidas e ou recuperadas para a reconstrução do caminhar nas nossas cidades. Além da visão construtiva do espaço físico – concreto e palpável, enquanto medidas e estudos já pesquisados e praticados – devemos somar a esta, a percepção e a legibilidade do lugar, enquanto espaço convidativo e seguro, com relações valorizadas pelo urbanismo e pela arquitetura.

Com outro enfoque, Jane Jacobs levanta entre outras considerações a questão fundamental da segurança ao caminhar pelas ruas e calçadas e, para que isso ocorra, a autora constata que a rua deve ter movimento: “É uma coisa que todos já sabem: uma rua movimentada consegue garantir a segurança: uma rua deserta, não. Mas como é que isso ocorre, na verdade?” (JACOBS, 2000, p35). Ressalta-se que existem diferentes situações de ruas movimentadas, mas ela se refere a um movimento de vizinhança que minimamente se conhece, se vigia e fica atenta ao que acontece no entorno. Em ruas movimentadas, onde a maioria dos transeuntes é desconhecida, pode-se também sentir essa sensação de proteção, porém podem ocorrer situações inesperadas de insegurança pela falta de domínio do lugar e de integração que tem com as pessoas⁵. Esse período tem também como contexto a implantação do urbanismo

⁵ Para Jane Jacobs três questões são consideradas para uma possível segurança nas calçadas, primeiro: “(...) deve ser nítida a separação entre espaço público e o espaço privado”, segunda:

modernista que tem referências bastante distintas das cidades tradicionais, o que acarretou em espaços urbanos com escala e dimensionamento que extrapolam a escala humana, tanto em vias e calçadas quanto nas proporções e gabaritos de edifícios e fachadas.

Nesse sentido a condição estudada para valorização da caminhabilidade abarca conceitos como a urbanidade, que tem como ferramenta o desenho urbano. Esses foram correlacionados com tema, numa dialética que tem como pressuposto a coexistência de determinadas qualidades urbanas, capazes assim de gerar novas dinâmicas e possibilidades de apropriação do espaço público. Segundo Aguiar, a urbanidade carrega em si o caráter urbano, ou seja, as qualidades pertencentes ao ambiente urbano: “[...] significa estarmos falando de uma cidade ou de um lugar que acolhe, ou recebe, as pessoas com civilidade, com polidez, com cortesia.” (Aguiar, 2012, p.62). O autor busca nesse conceito sintetizar a relação entre as pessoas e o espaço urbano, definindo a urbanidade: “por algo que vem da cidade, da rua, do edifício e que é apropriado, em maior ou menor grau, pelo corpo, individual e coletivo”. (Aguiar, 2012, p.63). Acrescentado ao contexto que buscamos elaborar, Aguiar observa as configurações urbanas pautadas em segregação espacial, como o espraiamento urbano e a mobilidade no automóvel individual, recorrentes no Brasil e em outros lugares, esses espaços são segregados fisicamente e socialmente:

Refiro-me à arquitetura do espaço público gerada nas últimas décadas, quando passa a ser colonizado ao modo do automóvel, nas novas urbanizações que trabalham essencialmente em cima do conceito de segregação espacial [...]. (Aguiar, 2012, p.63).

As publicações do arquiteto e urbanista Jan Gehl, trazem experiências de renovações urbanas tendo como princípio a escala humana e o incentivo a caminhabilidade. Os desafios encontrados nas cidades, independente da sua localização demonstram cada vez mais que há uma necessidade latente de se repensar as relações hoje existentes em muitas cidades:

Uma característica comum de quase todas as cidades – independentemente da localização, economia e grau de desenvolvimento – é que as pessoas que ainda utilizam o espaço da cidade em grande número são cada vez mais maltratadas. (GEHL, 2013, p3).

Essa observação de Gehl pode ser exemplificada nas cidades brasileiras, pela falta de prioridade vivenciada pelo pedestre, como a ausência de calçadas que permitam a acessibilidade; pela falta ou má distribuição de equipamentos urbanos e paisagismo; pela

“devem existir olhos para a rua”, ou seja, quanto mais pessoas atentas ao que acontece nas ruas, mais segurança teremos ao transitar; e terceiro: “a calçada deve ter usuários transitando ininterruptamente [...]” (JACOBS, 2000).

incoerente e desconexa configuração arquitetônica urbana, com a desvalorização da relação entre ruas e fachadas, que não criam dinamismo e correlação com seu limite direto que é a rua. O que Gehl demonstra ser fundamental é valorizar as complexas relações entre o ambiente físico e as características socioculturais de cada lugar e que quanto mais receptivas forem os espaços públicos, mais uso e sentimento de pertencimento terão as cidades.

Na mesma corrente, o arquiteto e urbanista Jeff Speck, *Cidade Caminhável* (2016)⁶, demonstra a partir de dados demográficos e econômicos de algumas cidades norte americanas, uma análise das novas posturas da própria sociedade em relação ao modo de viver nas cidades, poucas destas investiram na caminhabilidade e na locomoção por bicicletas, na maioria o espraiamento urbano atrelado ao deslocamento por automóveis individuais resultou em pouca qualidade para caminhar e na conseqüente falta de urbanidade. Conduzindo esse debate torna-se norteador compreender a relação entre as pessoas e o espaço, ou seja, a arquitetura e a rua. Assim, as propostas de Speck discutem e trazem considerações e experiências sobre transformações urbanas pautadas, segundo o autor, em mudanças na sociedade norte-americana⁷ na virada do século XXI quando desperta-se um interesse por uma vida urbana centrada na caminhabilidade, na busca de uma relação agregadora e que valorize a cidade para o pedestre. Speck elabora nesse contexto uma relação de temas fundamentais para que a cidade corresponda com a estas demandas e denomina:

“Os dez passos da caminhabilidade: Pôr o automóvel em seu lugar, Mesclar usos; Adequar o estacionamento; Deixar o sistema de transporte fluir; Proteger o pedestre; Acolher bicicletas; Criar bons espaços; Plantar árvores; Criar faces de ruas agradáveis e singulares; Eleger suas prioridades.” (Speck, 2016, p73).

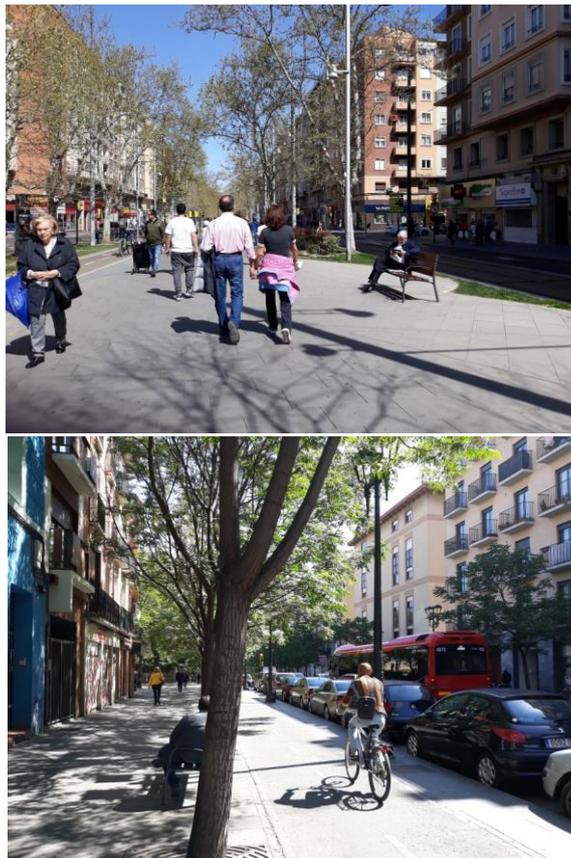
Na busca de proporcionar uma relação incentivadora para retomar o caminhar pela cidade, o autor destaca elementos que precisam coexistir para que de fato haja uma efetiva correspondência entre as pessoas e modo de vivenciar a cidade, entre eles temos a “A caminhada Proveitosa”, a partir de que o uso misto propicia uma proximidade entre moradia, serviços e comércio, para assim permitir uma interação entre as atividades. Assim como “Criar Faces de Ruas Agradáveis e Singulares” para que o pedestre se sinta estimulado a percorrer distancias em torno do seu local de trabalho ou moradia. No cerne dessa questão temos a forma como as cidades são desenhadas e para quem são pensadas.

⁶ Primeira edição *Walkable City*, 2012.

⁷ O autor observa nesse contexto o envelhecimento da população norte-americana que elegeu o subúrbio afastado dos centros urbanos como moradia, e que procura por centros caminháveis para viver, além de uma nova configuração social onde a população adulta vive mais sozinha, somada a uma redução da taxa de natalidade nos Estados Unidos.(Speck, p31, 2017).

Nos trabalhos de Jan Gehl encontramos referências conceituais e projetuais sobre a conformação das cidades, o ponto de referência destacado é a escala humana e a partir dela são estabelecidos os critérios de análise para compreensão das relações entre nós e a cidade. Assim os parâmetros relevantes para que esta relação entre o pedestre e a cidade aconteça está na relação direta entre escala e os sentidos, como por exemplo, a visão e a comunicação que acontece nas fachadas ao longo das ruas. Essas referências podem ser mensuradas e analisadas para compreensão e consideração no ato de projeção, o papel da arquitetura, sem questionar seu estilo, ou seu momento temporal, deve ser pensado enquanto produção de espaço com vida, incluindo a dinâmica capaz de criar a vitalidade desejada nos arquitetura urbana. Vale lembrar que a apreensão do espaço se realiza quando nele estamos e dessa forma, principalmente a interface dos pavimentos térreos ao longo da via têm em si aspectos físicos e de percepção que podem proporcionar o convite ao pedestre a transitar.

Figura 2: Paseo de la Gran Vía e Rua Coso, Zaragoza, ES.



Fonte: autoria própria. Abril/2019.

Dentre os elementos considerados na projeção nos parece essencial considerar, como nas imagens da figura 2, um desenho urbano que contemple tanto ao pedestre quanto aos demais

modais de transporte, além das possibilidades de interação e bem estar propiciados pelo espaço urbano.

Somando-se as considerações anteriormente colocadas o caminhar possibilita naturalmente uma vida mais saudável, tanto no sentido físico quanto mental. A vida sedentária da sociedade contemporânea carrega em si perceptíveis problemas de saúde para as pessoas. “O desejo de uma cidade saudável é intensificado se o caminhar ou o pedalar forem etapas naturais do padrão de atividades diárias.” (GEHL, 2013, p7). Como cerne desta questão, o autor coloca o caminhar como algo intrínseco da natureza humana; caminhar pela natureza de deslocamento enquanto necessidade de domínio e interação com o espaço. Nessa linha de pensamento, Montgomery apresenta em seu livro *Cidade Feliz*⁸ (2014) uma posição instigante sobre essa relação:

Nosso desafio reside na maneira como construímos, mas também na maneira como pensamos. Esse é um problema de projeto, mas também é um problema psicológico. Vive nas tensões que existem dentro de cada um e entre todos nós.⁹ (Montgomery, 2014, p315).

O autor lança-nos o desafio de rever não só nossa forma de construir, mas também a maneira de pensar a cidade. Nesse sentido a rua enquanto espaço para todos gera demandas e questionamentos em como reverter a atual postura em relação à produção e ao uso desse espaço público e considerando seus diversos componentes torna-se essencial eleger quais aspectos são relevantes para promover a caminhabilidade. Assim temos uma situação fundamental de entender essa problemática de uma visão global, do senso comum de que a cidade contemporânea demanda dessa possibilidade, ao mesmo tempo que um olhar particular de cada lugar permite um entendimento singular capaz de gerar possibilidades concretas de projetar a caminhabilidade.

Os projetos realizados por Gehl e Svarre (2013) articulam uma “proposta de estudo e seleção de ferramentas”, na qual uma combinação de diferentes tipos de investigação fornecem informações como base para a elaboração de projetos: “seleção da área; dimensão; características físicas locais; conforto térmico do local; tipologia urbana; diversidade de atividades; fachadas.” Considerando essas informações, os autores afirmam a possibilidade em conduzir soluções para uma interação positiva entre a vida pública e os espaços:

Bem, com certeza, não é possível pré-programar a interação entre a vida pública e o espaço em detalhe, mas estudos específicos podem

⁸ *Happy City*, 2012.

⁹ Original em inglês: “Our challenge lives in the way we build, but also in the way we think. It is a design problem, but it is also a psychological problem. It lives in the tensions that exist within each and every one of us.” (MONTGOMERY, 2014, p315).

fornecer uma compreensão básica do que funciona e do que não funciona, e assim sugerir soluções qualificadas. (Gehl; Svarre, 2013)

No espectro que abrange as relações possíveis de uma cidade ser caminhável, consideramos ser ponderável que os resultados projetuais podem ser distintos, ao lembrar que a cidade e principalmente as pessoas são capazes e perspicazes em dominar seu ambiente e de transformá-lo. Nessa relação torna-se fundamental o desejo de um lugar do pedestre como protagonista, no direito de caminhar, permanecer e interagir no espaço citadino.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

No processo intenso de urbanização dos últimos 60 anos, a rua, assim como outros espaços livres, perdeu seu significado para a sociedade, apresentando-se como um lugar pouco atrativo e desviado das amplas possibilidades de seu uso. Assim, como o espraiamento urbano tornou a vida nas cidades pouco sustentáveis, pela emissão de poluentes pelos automóveis, pelos custos e tempo de deslocamento. O debate sobre o tema procura traçar a partir de autores destacados, um panorama de questões comuns no que se refere aos parâmetros de projeção desse espaço que necessita urgentemente de um posicionamento que o considere como parte integrante e essencial da vida na cidade. O embate conceitual sobre a caminhabilidade urbana proposto considerou diversos enfoques que convergem para a relevância da valorização do desenho urbano enquanto articulador e promotor da urbanidade e da sustentabilidade nas cidades. A correlação entre esses conceitos torna-se fundamental para embasar a projeção através de um desenho urbano que promova a interação e a apropriação do espaço público com a valorização da caminhabilidade. Os conceitos teóricos debatidos permitem ainda uma reflexão de como inserir tais valores no espaço urbano de forma efetiva, para que o pedestre não tenha um posicionamento de vulnerabilidade, mas atuante e de referência na dinâmica que favorece o contato com uma multiplicidade de visuais e conexões que o espaço urbano pode oferecer.

AGRADECIMENTO

“O presente trabalho foi realizado com apoio da Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior – Brasil (CAPES) – Código de Financiamento 001.”

“This study was financed in part by the Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior – Brasil (CAPES) – Finance Code 001.”

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

AGUIAR, D. Urbanidade e a qualidade da cidade. In: AGUIAR, Douglas; NETTO Vinícius M. (Org.) **Urbanidades**. Rio de Janeiro: Folio Digital: Letra e Imagem, 2012.

GEHL, J. (2010). **Cidades Para Pessoas**. São Paulo: Perspectiva, 2010.

GEHL, J.; SVARRE, B. (2013). **How to study public life**. Washington: Jan Gehl , 2013.

HABITAT III. **United Nations Conference on Housing and Sustainable Urban Development**. Disponível em: <
<http://habitat3.org/the-new-urban-agenda/documents/issue-papers/>> Acesso em 19/09/2017.

JACOBS, Jane. **Morte e vida de Grandes Cidades**. São Paulo: Martins Fontes, 2000.

MONTGOMERY, C. **Happy City: transforming our lives through urban design**. EUA, Farrar, Straus and Giroux, 2014.

PANERAI, P. (1999). **Análise Urbana**. Brasília: Editora Universidade de Brasília, 2014.

REIS, N. G. **Notas sobre urbanização dispersa e novas formas de tecido urbano**. São Paulo: Via das Artes, 2006.

SPECK, J. **Cidade Caminhável**. São Paulo: Perspectiva, 2016.