

A caminhabilidade como princípio de requalificação urbana

The walkability as a principle of urban regeneration

La caminabilidad como principio de la regeneración urbana

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

Nos embates gerados durante os últimos anos com o crescimento das cidades, como a consequente perda na qualidade de vida urbana, nos deparamos com uma questão comum globalmente: o desafio da cidade caminhável. A complexa relação do homem com o ambiente antrópico denota uma série de abordagens para enfrentamento da atual configuração urbana, desde questões como o esgotamento do espaço reservado ao tráfego motorizado, aos limites alarmantes de poluição atmosférica, ao avanço de problemas correlatos ao sedentarismo na saúde pública, a desvalorização do espaço público, a falta de acessibilidade nas ruas e uma conformação de sobreposição e conflito entre os modais de transporte, repercute concretamente na forma como nos apropriamos do espaço citadino. A partir desse contexto é pertinente uma reconciliação com esse espaço, e defende-se nesse trabalho a relevância em valorizar a caminhabilidade nas cidades para uma efetiva requalificação do urbano. Para tanto foram estudados os referenciais de projeção atualmente utilizados a partir da experiência da cidade de Zaragoza, Espanha, onde após anos de investimentos direcionados para uma mudança significativa na valorização do caminhabilidade, temos atualmente uma distinta dinâmica na cidade, que se concretiza com um olhar multidisciplinar e onde encontramos um amadurecimento de referenciais que devem ser sempre revisados numa cidade contemporânea que precisa ser constantemente atualizada.

PALAVRAS-CHAVE: Caminhabilidade. Requalificação Urbana. Cidade.

ABSTRACT

In the challenges generated during recent years with the growth of cities, such as the consequent loss in the quality of urban life, we face a common question globally: the challenge of the walkable city. The complex relationship between man and the anthropic environment denotes a series of approaches to confront the current urban configuration, from issues such as the depletion of the space reserved for motorized traffic, the alarming limits of air pollution, to the advancement of problems related to sedentary public health, the devaluation of public space, the lack of accessibility on the streets and a conformation of overlap and conflict between modes of transport, has a concrete impact on the way we appropriate the city space. From this context, reconciliation with this space is pertinent, and it is defended in this work the relevance in valuing the walkability in the cities for an effective requalification of the urban space. To this end, we have studied the projection frameworks currently used from the experience of the city of Zaragoza, Spain, where after years of investments aimed at a significant change in the appreciation of walkability, we currently have a distinct dynamic in the city, which materializes with a multidisciplinary look and where we find a maturation of references that should always be reviewed in a contemporary city that needs to be constantly updated.

KEYWORDS: Walkability. Urban Requalification. City.

RESUMEN

En los enfrentamientos generados durante los últimos años con el crecimiento de las ciudades, como la consiguiente pérdida en la calidad de la vida urbana, enfrentamos una pregunta común a nivel mundial: el desafío de la ciudad caminable. La compleja relación entre el hombre y el entorno antrópico denota una serie de enfoques para confrontar la configuración urbana actual, desde cuestiones como el agotamiento del espacio reservado para el tráfico motorizado, los límites alarmantes de la contaminación del aire, hasta el avance de problemas relacionados con la salud pública sedentaria, la recuperación del espacio público, la falta de accesibilidad en las calles y una conformación de superposición y conflicto entre los modos de transporte tienen un impacto concreto en la forma en que nos apropiamos del espacio de la ciudad. Desde este contexto es pertinente una reconciliación con este espacio, y se defiende en este trabajo la relevancia en la valoración de la caminabilidad en las ciudades para una recalificación efectiva de lo urbano. Con este fin, estudiamos marcos de proyección actualmente utilizados a partir de la experiencia de la ciudad de Zaragoza, España, donde después de años de inversiones dirigidas a un cambio significativo en la apreciación de la caminabilidad tenemos una dinámica distinta en la ciudad, que se materializa

con un mirada multidisciplinaria y donde encontramos una maduración de referencias que siempre deben revisarse en una ciudad contemporánea que necesita ser actualizada constantemente.

PALABRAS CLAVE: *Caminabilidad. Recalificación Urbana. Ciudad.*

INTRODUÇÃO

O tema da caminhabilidade aparece atualmente nos debates das transformações urbanas necessárias para comportar as demandas de aumento de população e incremento no modo de vida contemporâneo, porém abrange diferentes enfoques, por repercutir em distintos temas tanto socioambientais quanto econômicas, o que justifica sua relevância enquanto elemento norteador para a vida cidadina contemporânea. Entre estes, podemos destacar que cada vez mais se reafirma que o sedentarismo ligado aos modos de trabalho e deslocamento por transporte motorizado individualizado repercute diretamente em problemas de saúde pública; assim como a meta ‘carbono zero’ ou a ‘redução de carbono’ idealizada principalmente por muitas cidades europeias (União Europeia) lutam pela melhoria da qualidade do ar nos seus centros urbanos; ou ainda o ressurgimento do interesse pelo espaço público no qual se compreende a necessidade de interação, que se alcança também com caminhabilidade, por esta estar atrelada de forma mais sintonizada e equilibrada em relação ao espaço do que o deslocamento por automóvel. Assim, não somente do ponto de vista da mobilidade, mas também como motivador para uma valorização do espaço público defende-se a caminhabilidade como algo pertencente e eficaz para vida cidadina.

Na maioria das cidades brasileiras, prevalece um contexto de pouca valorização do ambiente urbano comum, pertencente a todos, e concomitantemente uma crescente e exacerbada segregação espacial e social se define, resultante da consolidação do espraiamento urbano. Somando-se a essa configuração urbana observa-se a padronização da paisagem, com a construção repetitiva de modelos arquitetônicos em extensas áreas periféricas, criando uma monotonia espacial e longas distâncias desestimulantes ao caminhar. Nessa conformação cidadina, a estrutura urbana configurada com base no transporte motorizado, determina a distribuição e a hierarquização do espaço, convergindo numa implantação desconexa e adversa à escala humana, rompendo e impedindo espacialmente a caminhabilidade urbana e a urbanidade,

A urbanidade é composta, portanto 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, p.63, 2012).

O embasamento das reflexões de Aguiar permeiam autores como Jacobs (1961), precursora no embate sobre as configurações do urbanismo modernista, tecendo um olhar sobre a ‘diversidade’ necessária para que a urbanidade exista. A composição espacial diversificada somada a humana e social seriam os componentes essenciais para a dinâmica urbana. Para Jacobs, segundo o autor, é necessário destacar que sua compreensão sobre ‘diversidade’ está na “dimensão arquitetônica, na variação dos tipos de edificação, dos tipos de espaços públicos e de tipos de atividades, e uma dimensão social, na variedade dos tipos humanos, tanto em termos econômicos quanto étnicos.” (Aguiar, p.64, 2012). Soma-se ainda nesse posicionamento Speck (2012) sobre os usos mistos e atratividade no ambiente urbano, nas

abordagens sobre a valorização do espaço público por Gehl, e nas considerações sobre a 'diversidade' por Jacobs culminam em compreender: "As intrincadas combinações de usos diversos nas cidades não são uma forma de caos. Ao contrário, representam uma forma de organização complexa e altamente desenvolvida" (Jacobs, p.245, 1961). A convergência desses conceitos da segunda metade do século XX e início do XXI são relevantes para a compreensão do pensamento estabelecido no período atual, marcado pela busca em compreender e propor diferentes apropriações e usos do espaço público.

Speck (2016) relaciona o conceito de urbanidade com a atratividade do lugar, considerando que além de segurança e do conforto, o que garante a caminhabilidade urbana é uma somatória de condições para que ela se desenvolva, entre elas as fachadas ativas que propiciam na ambiência urbana uma dinâmica capaz de criar o movimento necessário e atrativo para as pessoas: "Entre outras coisas, exigimos estímulos quase constantes. Pedestres precisam sentir-se seguros e confortáveis, mas também têm necessidade de serem entretidos, caso contrário, aqueles que têm escolha escolherão dirigir." (Speck, p.206, 2012). A análise crítica do autor destaca a qualidades arquitetônicas dos edifícios desde a década de 50 até a contemporaneidade, na proliferação dos volumes isolados, com a valorização exclusiva da forma e a falta de conectividade com a rua, ou mesmo a desconsideração de projetar seu entorno como convidativo para o pedestre. Segundo o autor, é notadamente a variedade arquitetônica ao longo de uma caminhada que desencadeia uma motivação que instiga de maneira consciente ou não, o interesse no percurso. Assim, Speck elabora a 'Teoria da Caminhabilidade' na qual foram compilados "quatro qualidades" espaciais que se complementam, sendo a primeira, o "acesso próximo a diferentes necessidades e atividades do dia a dia"; segundo, o "sentimento de segurança" pelo pedestre; terceiro, "o conforto nas ruas deve ser moldado pelos edifícios e paisagens"; e em quarto, a "relação entre rua e as fachadas dos edifícios" que deve ser interessante para as pessoas¹. A complexidade do caminhar urbano traz consigo diversas camadas tangíveis de observação, a apreensão do espaço e de seus elementos compositivos desenvolve e cria vínculos entre as pessoas e o ambiente urbano, permitindo uma interatividade que resultada na condição de pertencimento ao lugar.

¹ "The General Theory of Walkability explains how, to be favored, a walk has to satisfy four main conditions: it must be useful, safe, comfortable, and interesting. Each of these qualities is essential and none alone is sufficient. *Useful* means that most aspects of daily life are located close at hand and organized in a way that walking serves them well. *Safe* means that the street has been designed to give pedestrians a fighting chance against being hit by automobiles; they must not only be safe but feel safe, which is even tougher to satisfy. *Comfortable* means that buildings and landscape shape urban streets into 'outdoor living rooms,' in contrast to wide-open spaces, which usually fail to attract pedestrians. *Interesting* means that sidewalks are lined by unique buildings with friendly faces and that signs of humanity abound." (Speck, 2012).

A CIDADE DE ZARAGOZA E O PLANO DE REQUALIFICAÇÃO

A cidade de Zaragoza (ES) denota um momento peculiar de maturação em relação a caminhabilidade, que se apresenta como consolidação das transformações urbanas realizadas principalmente nos últimos 10 anos. O que nos instiga a pesquisar esta evolução, onde a caminhabilidade se destaca, é a atual configuração promovida por uma sequencia de embates que resultaram numa ressignificação de lugares e especialmente numa abertura de espaço aos pedestres de forma a desenvolver uma cultura urbana caminhante perceptível nos espaços públicos e evidentemente nas ruas. Precisamente nesse recorte sobre as transformações urbanas encontramos a relação entre a expansão e o limite da cidade, que nos anos 30 a 40 apresentava uma distancia de 2,5 Km (Figura 1) da sua centralidade à sua borda, e que atualmente varia entre 7,00 a 10,0 Km² (Figura 2), essa correlação do crescimento da cidade com a caminhabilidade podem ser exemplificadas com as distintas extensões que passaram a ser percorridas. Desta maneira, mesmo com uma malha urbana compacta e com alta densidade populacional, o incremento na mobilidade por automóvel individual determinou uma aglomeração urbana com problemas de interação na esfera do espaço público e consequentemente com a caminhabilidade.

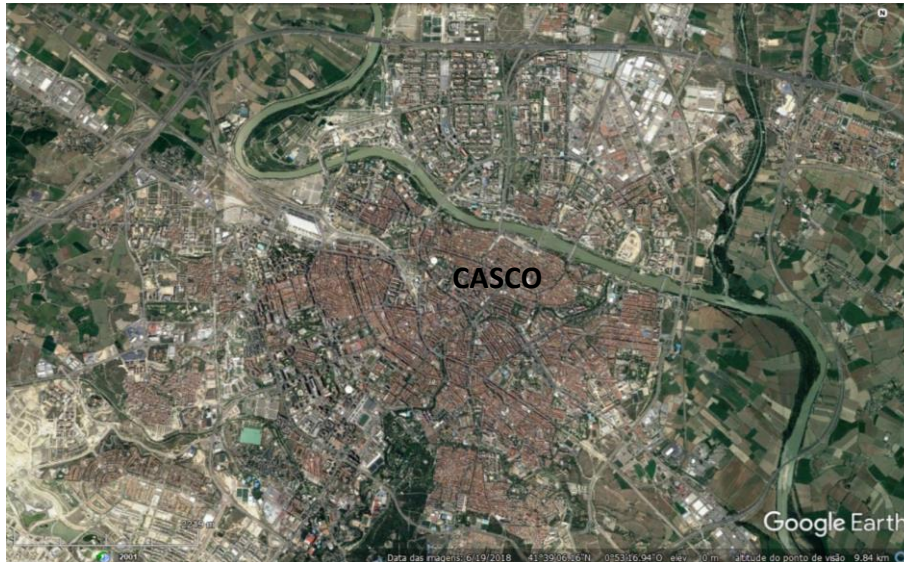
Figura 1: Plano Geral de Ampliação. Limites y Zonas. 1933.



Fonte: Zaragoza, 1908-2008. Arquitectura y Urbanismo.

² Dados do Plano de Mobilidade para Pedestres 2019.

Figura 2: Imagem área da malha urbana de Zaragoza, ES.



Fonte: Google Earth, 2019.

Segundo *O Plano de Mobilidade Urbana Sustentável* (2019): “nos anos 80 e 90 começa um movimento que reconhece estes problemas e que tentará frear a paulatina deterioração do espaço público dedicado ao pedestre.” Assim, o projeto de revitalização do *Centro Histórico* (PICH 1997-2004)³ e sequencialmente o projeto (PICH 2005-2012) resgataram o espaço central da cidade, rodeado de infraestrutura e com capacidade de fomentar uma centralidade importante para a cidade. A transformação de ruas exclusivas para pedestres (Figura 3), somado ao incremento no tipo de uso promoveram uma dinâmica de valorização e consequentemente melhoramento e conservação do seu valor histórico no contexto urbano. Concomitantemente e de relevância ao processo de rever as demandas e possibilidades de enfrentamento das dificuldades no deslocamento pela cidade, se desenvolve o *Plano Intermodal de Transportes-Plano de Mobilidade Sustentável de Zaragoza* (2006)⁴ que em relação ao Centro Histórico, medidas como a restrição de acesso aos automóveis e a redução da velocidade permitida (Zona 30) promoveram gradativamente um trânsito pacificador tanto no Centro Histórico quanto em outras áreas. Porém, o mais significativo naquele momento foi o “desenvolvimento das medidas encaminhadas ao fomento da mobilidade para o pedestre”, que traçará de forma decisiva a valorização da caminhabilidade através da rede de itinerários acessíveis para pedestres.

³ Plano Interior do Centro Histórico PICH 1997-2004 e posteriormente PICH 2005-2012.

⁴ Plan Intermodal de Transportes-Plan de Movilidad Sostenible de Zaragoza (2006).

Figura 3: Calle Alfonso, Centro Histórico, Zaragoza, ES



Fonte: autora, 2019.

A partir da leitura dos planos, projetos e observação da concretização do projeto implantado, identificou-se os conceitos e ações que buscam alcançar uma supremacia para a caminhabilidade, introduzindo no espaço do pedestre uma dinâmica que permite desdobramentos pertencentes a vida cidadã, como lugares de espera, contemplação e socialização, reestabelecendo a reintegração de praças, jardins, monumentos históricos em percursos de redes acessíveis e articuladas para o pedestre. Ao devolver nas cidades a possibilidade de sua exploração, nos deparamos com o desenvolvimento do vínculo e conseqüentemente a retomada da vida no espaço público. O contexto atual de efetivação da valorização da caminhabilidade tem um percurso vinculado diretamente com a requalificação do espaço público e o concomitante esforço em minimizar o uso de automóveis particulares com o incremento e integração entre diferentes modais de mobilidade. Essa contrapartida tem se repetido em distintas cidades europeias de médio porte, onde a caminhabilidade, o VLT e a bicicleta foram introduzidos estrategicamente na remodelação urbana para a consolidação de uma nova dinâmica no deslocamento, como nas imagens (figura 4) da Avenida Independência, Zaragoza (ES).

Figura 4: Fotografias Avenida Independência, Zaragoza, ES.



Fonte: autora, 2019.

O respaldo legal para a efetivação das propostas para a caminhabilidade foram estabelecidas em lei na “Ordenação de circulação de pedestres e ciclistas” (2009)⁵, onde após processo de tramites e aperfeiçoamento, foi normatizado estabelecendo de maneira específica dois artigos⁶ sobre a circulação dos pedestres, suas áreas para caminhar e possibilidades de travessia, regulamentando os direitos e deveres das pessoas também que utilizam bicicletas, patins, patinetes e demais aparatos, além de determinar a prioridade do deslocamento das pessoas portadoras de mobilidade reduzida em locais seguros e segregados dos veículos motorizados. Somando à estas, normas de segurança e “zonas de prioridade para pedestres” denominadas como ‘Zona 30’ foram definidas. Estas áreas são configuradas por permitirem uma maior liberdade de deslocamento para o pedestre e um trânsito pacificado pelo desenho urbano que induz uma atenção distinta na condução e na interação com os demais modais. Esta medida se destaca em regiões centrais de várias cidades pelo mundo, que iniciaram uma busca pela revitalização central, tanto por questões ambientais para redução de circulação de automóveis. Estas se encontram principalmente em áreas onde há particular possibilidade do pedestre estar em preferencia ao demais modais de transporte, mesmo considerando que para a sua efetivação é necessário a coexistência entre estes, além dos demais elementos urbanos ligados a urbanidade:

⁵ Ordenanza de circulación de peatones y ciclistas.

⁶ Artigos 15 e 16.

A integração urbana é a incorporação no espaço público de todas as lógicas que se cruzam na cidade: pedestres-ciclistas-transporte público-veículos privados; vizinhos-comerciantes-visitantes; historia-cultura-evolução urbana; vegetação-água [...] ⁷ (Aldayjover, 2010, tradução nossa).

Importante salientar a sequência de ações que ao longo dos anos de planejamento repercutiram de forma positiva para a cidade, nesse percurso foram estabelecidas diretrizes significativas para os desafios decorrentes das transformações da cidade, como a pedestrianização de ruas do centro histórico, a restrição aos automóveis particulares na região central da cidade com a contrapartida de investimentos em outros modais de transporte, a reorganização da distribuição do tráfego com priorização do espaço para o pedestre, permitindo a caminhabilidade de forma fluida. A nova dinâmica na região central de Zaragoza e nas áreas adjacentes foi de forma decisiva consequência da valorização da caminhabilidade enquanto princípio para a requalificação urbana, em uma área com infraestrutura consolidada e com possibilidades diversas de se remodelar. A unidade conquistada na cidade com valorização da caminhabilidade repercute na apropriação do espaço público e no consequente revigoramento do ambiente citadino.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O contexto multifacetado do urbano nos desafia olhar e entrelaçar os elementos e atributos da composição citadina, essencialmente essa capacidade em compreender as amarras de cada elemento e a valorização dos atributos é que devem conduzir às soluções para a requalificação urbana. Nesse contexto, a caminhabilidade é fundamentalmente transversal as demandas atuantes no urbano e deve estar no cerne da integração desejada para este. Nos atuais desafios socioambientais e econômicas das cidades contemporâneas cada vez mais densas, nos deparamos com a necessidade de soluções que priorizem a escala humana e sua retomada como referência para a projeção do ambiente citadino. Nesse contexto a caminhabilidade torna-se princípio de requalificação urbana por ser capaz de integrar a essencial dinâmica entre o homem e o seu espaço antrópico.

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.”

⁷“La integración urbana es la incorporación al espacio público de todas las lógicas que se cruzan en la ciudad: **peatones**-ciclistas-transporte público-vehículos privados; vecinos-comerciantes-visitantes; historia-cultura-evolución urbana; vegetación-agua [...]”(Aldayjover, 2010) Aldayjover Escritório de Arquitetura e Paisagismo foi o responsável pelo projeto de remodelação da Avenida Independência em Zaragoza.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ALDAYJOVER. **Integración Urbana en el desarrollo de los trabajos de implantación del tranvía de Zaragoza.** Zaragoza, 2010. Disponível: <http://www.aldayjover.com/index.php> Acesso: ago/2019.

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.

FRAILE, R. M.; GUALLAR, C. B. (org) **Zaragoza, 1908-2008. Arquitectura y Urbanismo.** Zaragoza: Demarcación de Zaragoza del colegio Oficial de Arquitectos de Aragón, 2009.

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

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

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

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