

A MOBILIDADE A PÉ E A QUALIDADE DO ESPAÇO PÚBLICO: A INTERFACE COM OS INSTRUMENTOS DE PLANEJAMENTO E DESENHO URBANOS

Angélica de Amorim Romacheli, Doutora, UEG/CET, Curso de Arquitetura e Urbanismo, angélica.romacheli@ueg.br

Resumo: A mobilidade a pé, ocupa um papel marginal nas agendas públicas da mobilidade urbana sustentável, e no meio acadêmico. Dados da divisão modal, em cidades brasileiras, apontaram que em 2018, esse modo de transporte foi responsável por 39% das viagens. Manter, e promover as viagens a pé, é valioso no enfrentamento às mudanças climáticas, à crise ambiental e aos desafios da mobilidade urbana. Este trabalho se dedica a buscar uma ampliação da discussão da caminhabilidade, que costuma se concentrar em aspectos relacionados à rede de circulação de pedestres, ou seja, às calçadas, para abarcar uma visão mais ampliada que inclua variáveis urbanísticas como continuidade e densidade urbanas, distribuição de atividades e qualidade da borda público-privado. Tratam-se de variáveis que são abordadas em instrumentos urbanísticos como o plano diretor, leis de uso e ocupação do solo e códigos de edificações, que, ainda hoje, são tratados de maneira desarticulada das políticas de mobilidade.

Palavras-chave: Mobilidade a pé; Desenho urbano; Espaços públicos urbanos.

INTRODUÇÃO

Embora tenham grande relevância quantitativa nas cidades brasileiras, as viagens a pé não são valorizadas no debate da mobilidade urbana sustentável. Mesmo nos círculos mais críticos ao modelo atual de mobilidade carrocêntrico, a discussão costuma se centrar no transporte coletivo e na mobilidade por bicicleta. Observando dados do Relatório Geral de 2018 do Sistema de Informações da Mobilidade Urbana da Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP, 2020), os pedestres foram responsáveis por 39% das viagens, em cidades maiores que 60 mil habitantes, em 2018. Uma presença relevante de viagens a pé, nas cidades, é o que Sanz (2012) denomina *“un patrimonio oculto de las ciudades”*. Elas contribuem com a redução de congestionamentos, da área impermeabilizada, da poluição do ar, da água e do solo, na redução de acidentes e no impacto dos gastos com transporte nos orçamentos familiares. É, ainda, capaz de ativar a rede de comércio local e contribuir com a segurança no espaço público. Apesar disso, pouco se reserva para as viagens a pé, nas agendas da gestão pública, seu impacto sequer é reconhecido e pouco se conhece dos mecanismos de seu funcionamento.

Pontualmente as políticas de setores relacionados à mobilidade urbana e à acessibilidade universal vem dedicando esforços e investimento público, à implementação de melhores condições de circulação, nas calçadas e nas travessias. Essas políticas, embora muito relevantes, são quantitativamente inexpressivas e não enfrentam o cerne da questão, quando se trata de manter ou melhorar o uso da cidade pelos pedestres.

PROCEDIMENTOS DE TRABALHO

Nas últimas décadas surgiram uma diversidade de metodologias de avaliação da caminhabilidade, com o objetivo de analisar o cada vez mais reduzido, espaço destinado ao pedestre nas cidades, à medida que a motorização avançava. A maior parte delas (Bradshaw, 1993; Ferreira e Sanches, 2001; IMV, 2015 e ITDP, 2016), trata, na verdade, da avaliação de calçadas, embora algumas delas, em anos mais recentes, busquem incluir alguma característica do espaço urbano

Para Lamiquiz e Pozueta (2012): *“El caminar es el modo de transporte más afectado por la calidad de lo entorno urbano, frente al resto que dependen más de la calidad de la infraestructura (coche, bicicleta) o del servicio (transporte público)”*. Analisando as metodologias sob a ótica do desenho urbano, pode-se perceber seus limites, no sentido de uma concepção mais ampliada

da questão da mobilidade a pé, cada vez mais necessária devido à difusão de novas formas urbanas e os avanços da automóvel-dependência.

Em 2009, o governo espanhol, através do Ministério de Fomento, lançou uma publicação, coordenada por pesquisadores da Universidade Politécnica de Madri (Pozueta, 2009), denominada “La Ciudad Paseable: Recomendaciones para la consideración de los peatones en el planeamiento, el diseño urbano y la arquitectura”. O objetivo da publicação era servir de referência na elaboração de instrumentos da legislação urbanística, planos diretores, planos de bairro e projetos de arquitetura, nas municipalidades espanholas. As variáveis consideradas no manual podem ser organizadas em cinco categorias: as relacionadas à constituição do tecido urbano, as relacionadas à distribuição das densidades, as relacionadas à distribuição de usos, às relacionadas à rede de circulação e as relacionadas ao desenho da borda do espaço público. A partir dessa referência pretende-se conduzir uma análise dos processos produzidos em nossas cidades e sua relação com os deslocamentos a pé e o desenho urbano.

RESULTADOS

Observando planos de mobilidade, projetos de intervenção em vias e afins observamos um entendimento do transporte a pé como algo relacionado unicamente à qualidade das calçadas, tal como visto, também, no caso das metodologias. Há projetos relevantes, implantados, em cidades brasileiras como o Rio de Janeiro, Belo Horizonte ou Fortaleza (Urb-i, 2025), com resultados muito positivos para a qualidade do espaço público.

Paralelamente, processos que alteram significativamente a forma urbana, vem ocorrendo de forma massiva em nossas cidades, tratam-se de processos como a fragmentação urbana, o espalhamento horizontal e a implantação de enclaves fortificados dos mais variados tipos. Para pensar a caminhabilidade nas cidades contemporâneas é necessário um enfoque mais complexo de maneira a refletir o impacto dessas novas configurações.

O pesquisador norte-americano Michael Southworth, da Universidade de Berkeley, em artigo de 2005 afirma: “What are the performance dimensions of a walkable city? Studies have indicated that distance to destinations is the single factor that most affects whether, or not, people decide to walk or to take the car, and is more of a determinant than weather, physical difficulty, safety or fear of crime”. Em 2010 o pesquisador Francisco Lamiquiz da Universidade Politécnica de Madri elaborou o conceito de “ciudad próxima”. Esse conceito também se baseia na ideia de que a condicionante mais relevante para o uso das cidades a pé, é a distância percorrida.

Foi a partir dessa percepção que definiu-se o raio de um quarto de milha (cerca de 400 metros), utilizado por Clarence Perry, na unidade de vizinhança, em 1923. Já nos anos 2000, o grupo de urbanistas estadunidense chamado Congresso do Novo Urbanismo, usou o mesmo conceito no esquema do pedshed (Steuteville, 2017). A ideia da proximidade também foi utilizada pelo urbanista colombiano Carlos Moreno, professor da Sorbonne, na concepção do modelo Paris ¼ Heure, utilizado na campanha de reeleição da prefeita parisiense Anne Hidalgo em 2020 (GONGADZE e MAASSEN, 2023). Em cidades caminháveis os deslocamentos além de curtos se dão em entornos mais humanizados e ricos, se comparados em cidades planejadas para a escala do automóvel. Processos urbanos que aumentem a escala dos elementos urbanos, quadras, ruas, lotes e edifícios, a disseminação de vazios urbanos, e a concentração de atividades, aumentam as distâncias na cidade, tornando a inapta a abrigar deslocamentos a pé.

DISCUSSÃO

A partir das variáveis apresentadas por Pozueta (2009): as relacionadas à constituição do tecido urbano, as relacionadas à distribuição das densidades, as relacionadas à distribuição de usos, às relacionadas à rede de circulação e as relacionadas ao desenho da borda do espaço público, pode-se construir algumas considerações acerca de processos em andamento em cidades brasileiras, de diversos tamanhos.

A difusão de tecidos urbanos descontínuos tem um enorme custo ambiental e impacto no custo da infraestrutura, na medida em que aumentam as distâncias e se avança sobre áreas ainda não urbanizadas. Esta vem crescendo nas cidades brasileiras, em especial, com os avanços da motorização (crescimento das frotas de automóveis e motocicletas). O mercado imobiliário formal, o mercado informal e mesmo as municipalidades, fomentam esse espalhamento, na medida em que buscam terrenos baratos na borda da mancha urbanizada. Embora em tese, instrumentos como o plano diretor incentivem um crescimento urbano mais contínuo, pouco se pode fazer contra um setor tão lucrativo, quanto o mercado de loteamentos e condomínios.

O incentivo ao adensamento urbano, também já foi, há décadas, incorporado aos mandamentos da cidade sustentável e faz parte de instrumentos como planos diretores e legislação de uso e ocupação do solo. Como no caso da continuidade urbana, o enfrentamento dessa questão também vai de encontro a um mercado muito lucrativo, que é o mercado da produção e venda de apartamentos. Com o avanço da financeirização, nos últimos vinte anos, as práticas do setor de incorporação vêm se tornando cada vez mais predatórias, visando a maximização de lucros. Os empreendimentos vem aumentando de tamanho, tanto em superfície, quanto em número de unidades e são implantados de maneira a evitar a cidade, vendendo a ideologia do medo da violência. Os espaços destinados à habitação e à vida coletiva obedecem a estratégias voltadas ao marketing e se afastam de critérios de qualidade arquitetônica.

Em algumas áreas da cidade, em especial as mais valorizadas, ocorre um processo relevante de verticalização, sem que se constituam, necessariamente, mais adensamento. Em áreas que são verticalizadas e onde ocorre um processo de adensamento, ele ocorre em moldes muito distintos do ideal “jacobiano” (Jacobs, 2000), ou seja, edifícios baixos, lindeiros ao espaço viário, e intimamente relacionados a rua. Na cidade de Goiânia a legislação incentiva a prática do remembramento, pois em terrenos maiores é possível obter um maior rendimento. O problema adicional nesse caso é a redução do número de edifícios e de acessos, por trecho de rua, gerando impermeabilidade física e visual, e o aumento da escala dos elementos urbanos.

Chama a atenção nas cidades brasileiras, em especial nas últimas cinco décadas, uma espécie de monocultura tipológica, em que o mercado imobiliário formal produz, ou habitações unifamiliares, ou torres de apartamentos. Tipologias recorrentes nas cidades brasileiras desde até poucas décadas atrás, agora aparecem apenas ocasionalmente, como habitações seriadas de diversos tamanhos, habitações sobrepostas e pequenos edifícios de apartamentos. Visando aumentar sua densidade, para reduzir o impacto ambiental de novas moradias, a Vancouver no Canadá, lançou uma iniciativa denominada eco-density (City of Vancouver, 2008). Os idealizadores do eco-density defendem um processo de adensamento: “invisível, discreto e gentil”. O que decorreu da implantação do programa foi a construção de um grande número de habitações seriadas, de modelos e tamanhos diversos, habitações unifamiliares de pequena dimensão e pequenos blocos de apartamentos, o que gerou incrementos na densidade, com pouco impacto na infraestrutura e na paisagem urbana.

Quanto ao arranjo de atividades urbanas, os municípios têm estado atentos à necessidade de reduzir distâncias e separar apenas usos incômodos. O que ocorre é que outras exigências como as de estacionamento, penalizam o pequeno empreendedor local. Isso somado à crescente concentração do comércio varejista em grandes redes, vem abrindo caminhos para a implantação de grandes lojas de redes regionais e internacionais. O comércio local perde competitividade, gerando o fechamento de lojas e uma multiplicidade de imóveis subutilizados. O comércio muda de escala e passa a se distribuir a distâncias maiores, o que demanda mais deslocamentos motorizados. Além de canibalizarem o comércio local (BRADSHAW, 2008), as redes de varejo tendem a aumentar a escala dos elementos urbanos, o que dificulta o uso do espaço a pé. Em 2016, o Chile, instituiu o programa *Almacenes de Chile*. O programa reconhecia o papel da rede de comércio local para a cultura, a segurança pública, a mobilidade urbana entre

outros, criava instrumentos de ação e destinava recursos para que pudessem fazer frente às grandes redes.

Por fim, tem-se a questão da borda do espaço público. Nas últimas décadas com o crescimento da percepção da violência, os edifícios têm quase que na totalidade, adotado uma postura de evitação do espaço público. Há tempos a adoção de espaços semipúblicos, como galerias abertas, o uso de marquises e pórticos, comuns pelo menos até os anos 1970, e bastante desejáveis no contexto da cidade caminhável, foi abandonada. À medida que condomínios residenciais, aumentam suas dimensões e passam a compreender quarteirões inteiros, o número de acesso ao espaço público é reduzido, tornando-o amorfo e inseguro.

CONCLUSÕES

As viagens a pé são um patrimônio das cidades, e políticas que possam preservá-las ou reforçá-las, tem papel importante, no enfrentamento à crise climática e à crise da mobilidade. O desconhecimento da relevância do transporte a pé, e de sua articulação com a forma urbana, tem levado a abordagens equivocadas, ou inócuas, por parte da gestão pública, na elaboração de instrumentos urbanísticos e em intervenções no espaço público. O avanço da fragmentação urbana, do espraiamento urbano e da difusão de enclaves fortificados, em especial após o grande crescimento da taxa de motorização, nas últimas décadas, reforça ainda mais a automóvel-dependência.

REFERÊNCIAS

- ANTP. Sistemas de Informações da Mobilidade Urbana da Associação Nacional de Transportes Públicos – SIMOB/ANTP. **Relatório geral de 2018**. São Paulo: ANTP, 2020.
- BRADSHAW, Chris. **Creating – and using – a rating system for neighborhood walkability towards na agenda for “local heroes”**. 14th International Pedestrian Conference. Boulder, Colorado. 1 October 1993
- BRADSHAW, Chris. **Understanding walkability thinking with our feet**. 2008
- CITY OF VANCOUVER. **EcoDensity: How Density, Design, and Land Use will Contribute to Environmental Sustainability, Affordability, and Livability**. Project Summary. Vancouver: 2008
- FERREIRA, M. A. G. e SANCHES, S. P. Índice de Qualidade das calçadas. – IQC. **Revista dos Transportes Públicos**, ANTP, ano 23, 2001, 2º trimestre.
- GONGADZE, Salomé e MAASSEN, Anne. **Cidade de 15 minutos: A visão de Paris que tem inspirado um movimento global**. WRI Brasil, 31 jan 2023. Disponível em: < <https://www.wribrasil.org.br/noticias/cidade-de-15-minutos-visao-de-paris-que-tem-inspirado-um-movimento-global> > Acessado: em 21 mar 2025
- INSTITUTO DE POLÍTICAS DE TRANSPORTE E DESENVOLVIMENTO. **Índice de caminhabilidade: ferramenta**. Rio de Janeiro: ITDP/Prefeitura do Rio/Pública consulta, setembro/ 2016.
- JACOBS, Jane. **Morte e vida de grandes cidades**. São Paulo: Martins Fontes, 2000.
- LAMIQUIZ, Francisco Daudén. **La ciudad paseable. Recomendaciones para el diseño de modelos urbanos orientados a los peatones**. Seminário G1: Movilidad y transporte sostenibles. Universidad del País Vasco. Donostia-San Sebastian, 2010
- LAMIQUIZ, Francisco Daudén e POZUETA, Julio Echavarri. **La ciudad paseable**. Departamento de urbanística y ordenación del territorio. ETSAM/DUYOT. Universidad Politécnica de Madrid, 2012.
- PREFEITURA DE JUNDIAÍ. **Urbanismo caminhável: Jundiaí-Centro**. Índice de caminhabilidade. Jundiaí: Secretaria de Planejamento e Meio ambiente e Instituto Mobilidade Verde, julho/2015.
- POZUETA, Julio Echavarri (coord). **La Ciudad Paseable: Recomendaciones para la consideración de los peatones em el planeamiento, el diseño urbano y la arquitectura**. Gobierno de España/ Ministério de Fomento/ Centro de Estudios y experimentación de obras públicas. Madri: CEDEX, 2009.
- SANZ, A. **De peatones a ciudadanos**. (2012) In: Tiempo de actuar: recursos didáticos para convivir y perdurar. Disponível em: <tiempodeactuar.es/blog/depeatonesaciudadanos> Acesso em: 27 fev. 2015.
- SOUTHWORTH, Michael. **Designing the Walkable City**. Jornal of Urban Planning and Development. ASCE, 01 December, 2005,
- STEUTEVILLE, Robert. Great idea: Pedestrian shed and the 5-minute walk. **PUBLIC SQUARE- A CNU Journal**. 07 fev. 2017. Disponível em: < <https://www.cnu.org/publicsquare/2017/02/07/great-idea-pedestrian-shed-and-5-minute-walk> > Acessado em: fev. 2018.
- URB-I – URBAN IDEAS. Disponível em <http://www.urb-i.com/> Acessado em: 18 abr. 2025.