

NOVOS ESPAÇOS COMERCIAIS E A “CAMINHABILIDADE”¹: A AVENIDA 136 E SEU ENTORNO (GOIÂNIA/GO)

Angélica de Amorim Romacheli² (angelicaarq@yahoo.com.br)

RESUMO

Este artigo apresenta uma reflexão acerca das novas formas espaciais adotadas pela atividade varejista nas cidades, seus reflexos sobre a forma urbana e seus impactos quanto a adoção prioritária do automóvel e o comprometimento do espaço dedicado ao pedestre. Parte de uma discussão teórica a respeito destes novos arranjos e sobre a importância das políticas de reforço da mobilidade à pé. Utiliza-se do exemplo da Avenida 136 para realizar algumas reflexões sobre o tema. Nos últimos 30 anos a Avenida e seu entorno foram alvo de uma intensa dinâmica imobiliária e varejista que reconfigurou a região e a transformou numa importante centralidade. Após um breve relato deste processo, discutindo a entrada de novos agentes e o impacto desse movimento nos espaços urbanos, realiza um recorte morfológico visando caracterizar essas transformações. Para isso são analisados três trechos com diferentes características visando identificar o processo de adaptação destes espaços às novas demandas. Por fim trás algumas contribuições para a discussão da adequação de instrumentos urbanísticos com o objetivo de construir cidades mais caminháveis e uma mobilidade mais sustentável.

Palavras-chave: forma urbana; mobilidade sustentável; caminhabilidade; dinâmica imobiliária e varejista.

1. AS TRANSFORMAÇÕES RECENTES NAS ÁREAS COMERCIAIS

Comércio e cidade estão intrinsecamente ligados. Historicamente as cidades nascem ou se estruturam a partir das áreas comerciais. O próprio modo de ser cidadão nasce da vivência da cidade e das trocas comerciais. As dinâmicas a que essas áreas estão sujeitas influenciam e são influenciadas pelas dinâmicas de desenvolvimento urbano.

Nos anos recentes a paisagem das áreas comerciais nas cidades brasileiras e em boa parte do mundo vem se alterando significativamente. Novas formas urbanas vêm sendo construídas para responder a novas práticas econômicas, sociais e culturais. O consumo ocupa um espaço antes inimaginável em nossas vidas e na paisagem urbana.

Se quantitativamente essas novas modalidades de espaços comerciais continuam a constituir exceções, o mesmo não pode ser dito com relação ao grande poder simbólico que assumem e aos vultosos recursos econômicos envolvidos direta ou indiretamente.

Esses novos arranjos embora possam ser encontrados em diversos tipos de entornos urbanos³ preferem as franjas da cidade, junto às rodovias e vias de alta fluidez nas quais as populações dos extratos de renda médios e alto possam facilmente acessar em seus

¹ “Do ponto de vista conceitual, a caminhabilidade é uma qualidade do lugar; o caminho que permite ao pedestre uma boa acessibilidade às diferentes partes da cidade, garantido às crianças, aos idosos, às pessoas com dificuldades de locomoção e a todos”. (GHIDINI, 2011, p. 22)

² Arquiteta e urbanista (UFPR/1996), especialista em Desenho Urbano e mestre em Urbanismo (PUCCAMP/1999 e 2005). Atualmente é professora do Curso de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Estadual de Goiás-UEG e doutoranda no Programa de Pós-Graduação da FAUUSP na área de concentração Planejamento Urbano e Regional.

³ Ao tratar dos *shopping centers* especificamente, BRUNA e VARGAS se referem a três tipos principais: os periféricos (*out of town*), os centrais (*downtown*) e os intraurbanos (*innertown*). (BRUNA e VARGAS in DEL RIO e SIEMBIEDA, 2013, p. 93).

carros particulares e onde estejam disponíveis grandes terrenos que se adaptem a seus complexos programas, suas ambições de ampliação, além das grandes áreas destinadas a estacionamento, estruturais para este tipo de negócio⁴.

Shopping centers, hipermercados e outras variantes operam numa escala muito maior que o comércio tradicional, são capazes de criar localizações e desenhar novas frentes para ao desenvolvimento urbano. Podem dar início a um processo que reconfigura todo o entorno, capitalizando inclusive fundos públicos, historicamente bastante sensíveis às demandas das classes de renda mais alta. “No caso brasileiro, é possível afirmar que os *shopping centers* têm provocado alterações no desenho urbano do seu entorno, respondendo pela formação de novas centralidades no âmbito da cidade” (BRUNA & VARGAS, 2013, p. 91).

A necessidade de isolamento é marcante nestes empreendimentos, devido a valores como a exclusividade e à segurança. Estes empreendimentos respondem à sua lógica mercadológica interna ignorando ostensivamente o entorno em que estão inseridos. Embora alguns shoppings como o *Downtown* do Rio de Janeiro ou o Pátio Higienópolis de São Paulo procurem soluções alternativas, esses edifícios em geral estão orientados para o espaço interno, organizando-se de maneira independente do entorno e isolados destes por grandes afastamentos normalmente ocupados por estacionamentos. “Enquanto os magazines se abrem para a cidade, o *shopping center* se fecha num casulo, abrindo-se para dentro. [...] Externamente os shoppings assemelham-se a *bunkers*. Suas fachadas, salvo raras exceções, se apresentam como ‘muralhas’ de uma fortaleza inexpugnável”. (DUARTE, 2006, p 106).

É esclarecedor o trabalho dos geógrafos portugueses Teresa Barata Salgueiro e Herculano Cachinho, em que discutem estas transformações tanto no ‘corpo’ quanto na ‘alma’ da cidade (o plano simbólico) e sintetizam:

Ao casamento secular construído com base na **centralidade** e na **proximidade**, a partir da qual os geógrafos estabeleceram um sistema hierárquico de áreas comerciais intra-urbanas, sobrevêm um período em que **acessibilidade e a facilidade de circulação e estacionamento parecem critérios dominantes** na seleção das lojas pelos consumidores, ao mesmo tempo que o comércio se desenrola em **grandes espaços fechados e voltados para dentro, ignorando e negando a cidade pública** feita de praças, avenidas e ruas coloridas, repletas de movimento, animação, luz e representação cênica, que tinha nos comerciantes e nos consumidores os principais protagonistas”. (SALGUEIRO & CACHINHO, 2009, p. 10)[grifos do autor]

2. ENTRAM OS CARROS, SAI A CIDADE

São bastante difundidos os dados que demonstram a prevalência das viagens a pé em detrimento das realizadas em automóveis. Segundo dados da ANTP – Associação Nacional do Transporte Público, em 2009, no território nacional 37 % das viagens foram

⁴ Atualmente vem se tornando populares os serviços de *vallet* nos estacionamentos de shopping, já que estes ganharam uma dimensão e complexidade tal que passam a comprometer o conforto de clientes mais “exigentes”.

realizadas predominantemente a pé, contra 27% das viagens realizadas predominantemente em automóveis e 29% em transporte coletivo⁵. Essa argumentação é comumente utilizada quando se questiona a onipresença do transporte individual na paisagem urbana e nas políticas públicas.

O custo de uma urbanização voltada para o carro se faz sentir na poluição atmosférica, nos altos níveis de ruído, nos altos índices de impermeabilização do solo e no espraiamento da cidade. Sua faceta mais marcante, entretanto, é a dos atropelamentos. Segundo dados do Ministério da Saúde 28% das mortes no trânsito em 2004 se deram por atropelamentos. Entre crianças (0 a 14 anos) e idosos (mais de 60 anos) as taxas chegaram a 50%. Os percentuais para negros e analfabetos são mais altos, revelando a desigualdade social característica da mobilidade a pé. Os atropelamentos crescem conforme as cidades se tornam mais complexas, as taxas são mais altas para cidades com mais de 100 mil habitantes. “Enquanto os benefícios resultantes da utilização do automóvel particular são exclusivamente apropriados por uma minoria, as consequências negativas produzidas são compartilhadas por todos” (DUARTE, 2006, p. 23).

A caminhabilidade, mais conhecida pelo seu nome em inglês *walkability*, é a capacidade de um determinado entorno urbano convidar as pessoas a se deslocarem a pé⁶. Criar entornos mais caminháveis está nas agendas de governos, universidades e organizações comunitárias por todo o mundo desenvolvido, todos convencidos das múltiplas vantagens⁷ de fazê-lo. Pesquisa realizada em Washington afere o impacto da introdução de medidas de incremento da caminhabilidade na valorização dos imóveis do entorno⁸, outra realizada em Roterdã relaciona caminhabilidade e redução da criminalidade⁹. Outras, na área médica, medem as taxas de obesidade em cidades mais e menos caminháveis e concluem que taxas de obesidade mais baixas correspondem a cidades com mobilidade mais ativa¹⁰.

⁵ http://www.cms.ba.gov.br/ouvidoria_artigos.aspx?id=6

⁶ Devemos considerar que a maior parte dos pedestres simplesmente não tem outra escolha.

⁷ Essas vantagens vão desde a redução dos índices de poluição atmosférica até a reconstrução de laços comunitários e benefícios para a saúde. Em “*Ten reasons to support walking*” estão listadas: “*We’re all pedestrians; It will make the road safer; Many cannot or choose not to drive; It’s cheaper to walk; It’s good for business; Other modes depend on walking; Walking is good for the environment; Walking can reduce the demand for existing and new roadways; Walking can improve people’s health and Walking improves the quality of our lives*”. (USA/FEDERAL HIGHWAY ADMINISTRATION, 2008, p. 43).

⁸ LEINBERGER, C. and ALFONZO, M. *Walk this way: The economic promise of walkable places in Metropolitan Washington, D.C. Metropolitan Policy Programs at Brookings, may/2012*. Disponível em www.brookings.edu/metro. Acessado em 09/07/2013.

⁹ Essa pesquisa comprova a conhecida hipótese de Jane Jacobs já tão difundida desde os anos 1960. Disponível em: thisbigcity.net/pt-br/como_as_ruas_caminháveis_podem_reduzir_o_crime. Acessado em 23/07/2013.

¹⁰ Com “cidades com mobilidade mais ativa” querem designar cidades com taxas mais altas de utilização do transporte a pé e de bicicleta. Ver: BASSETT et al. *Walking, Cycling and Obesity Rates in Europe, North America, and Australia. Journal of Physical Activity and Health*, 2008. Disponível em <www.ncbi.nlm.nih.gov/pubmed/1916816>. Acessado em 11/08/2013

Desde 1962 os já alarmantes índices de mortalidade no trânsito motivaram a Organização Mundial de Saúde - OMS/ONU a produzir estudos¹¹ sobre os acidentes de trânsito, suas causas, consequências e criar diretrizes para evitá-los. Em documento de 2004, produzido em conjunto com o Banco Mundial aponta direções a serem encaminhadas por políticas de gestão do espaço urbano:

Gestión de la exposición mediante políticas de uso de la tierra y transportes [...], Solicitar evaluaciones del impacto em la seguridade antes de tomar decisiones em matéria de planificación[...] Promover modalidades eficientes de uso de la tierra[...] Proporcionar caminos más cortos y seguros para los usuários vulnerables de la via pública[...] Dissuadir a los desplazamientos innecesarios[...] Minimizar la exposición a situaciones de tránsito de alto riesgo. (OMS/BIRD: 2004, p.19).

Neste estudo é possível perceber uma visão em que a questão dos acidentes é compreendida de forma muito mais ampla do que a simples implantação de equipamentos de segurança ou readequação no desenho de vias, com a inclusão de medidas de desenho da cidade, de distribuição de densidades e funções, atributos cotidianamente manipulados por instrumentos da gestão municipal.

A “*Internacional Charter of Walking*” produzida a partir de amplas discussões com a participação de especialistas de todo mundo e promovida por um grupo denominado *Walk21* aponta oito princípios básicos para promover a caminhabilidade: “*increased inclusive mobility, well designed and managed spaces and places for people, improved integration of networks, supportive land-use and spatial planning, reduced road danger, less crime and fear of crime, more supportive authorities*”. (WALK21, 2006, p. 1).

Boa parte desses objetivos passa pelo rearranjo dos espaços urbanos que use o homem como medida e não o automóvel. Chamam a atenção para o chamado “*social design*”. “*Design streets for people and not only for cars, recognising that streets are a social as well as a transport space and therefore, need a social design as well as engineering measures*”. (WALK21, 2006, p.4).

Em “*Cidades para pessoas*” o mais recente livro do celebrado urbanista dinamarquês Jan Gehl também é possível perceber uma visão na qual a caminhabilidade vai muito além da qualidade de calçadas, pisos e travessias e chega à discussão dos arranjos de densidades, distribuição de usos e equipamentos, além do relacionamento dos edifícios com o espaço público “Um maior número de vias convida ao tráfego de automóveis. Melhores condições para os ciclistas convidam mais pessoas a pedalar. Mas ao melhorar as condições para os

¹¹ Em 1962 foi publicado o primeiro deles intitulado “*Road Traffic accidents: epidemiology, control and prevention*”, em 2004 em conjunto com o BIRD publicou o “*Informe mundial sobre prevención de los traumatismos causados por el tránsito*”. O documento teve grande repercussão e o Dia Mundial da Saúde do mesmo ano foi dedicado à Segurança Viária, Em 2009 realizou um amplo estudo em seus 178 países membros com o título “*Informe sobre la Situación Mundial de la Seguridad Vial – es hora de pasar a la acción*”, ainda neste ano se realizou em Moscou a 1ª Conferência Mundial sobre Segurança no Trânsito e em 2010 a resolução 64/255 proclamou o período 2011-2020 “*Década Mundial de Ações pela Segurança Viária*”. O mais recente documento, produzido em 2013, trata justamente dos acidentes com pedestres “*Pedestrian Safety: A road safety manual for decision makers and practitioners*”.

pedestres não só reforçam a circulação a pé mas também e mais importante reforçamos a vida na cidade”. (GEHL, 2013, p 19)

3. A AVENIDA 136: ESTRUTURAÇÃO, ESPAÇOS PÚBLICOS E CAMINHABILIDADE

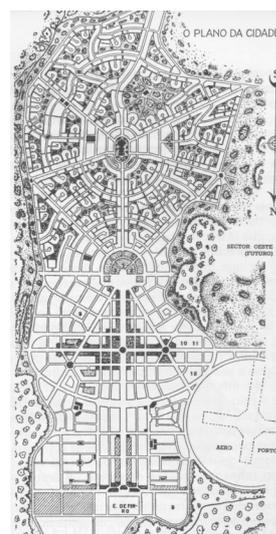
Goiânia foi concebida na década de 1930 para abrigar a nova capital do estado de Goiás. A cidade colonial de Goiás¹², capital até então já não servia mais aos anseios modernizadores de Getúlio Vargas e Pedro Ludovico Teixeira, interventor do estado à época. O autor do projeto foi Atílio Corrêa Lima, jovem arquiteto carioca que havia retornado há pouco tempo de seus estudos no Instituto de Urbanismo da Universidade de Paris e estava afinado com as mais recentes tendências no projeto de cidades. A nova cidade diferente da velha capital tinha fácil acesso aos grandes centros e um suporte ambiental mais propício à ocupação urbana.

Figura 1: Encarte do loteamento Jardim Goiás publicado no jornal local “



Fonte: “O Popular” em 1950.

Figura 2¹³: Desenho do Setor Sul de Armando de Godoy



Fonte: CORDEIRO & QUEIROZ, 1990.

Concebida originalmente para uma população máxima de 50 mil habitantes (dez vezes maior que a cidade de Goiás na época), a cidade chegou a 48 mil habitantes já no censo de 1940, menos de 10 anos após o início da implantação. A área originalmente projetada corresponde hoje ao que se denomina Setor Central ou o centro da cidade.

A Avenida 136 inicia-se a cerca de 1800 metros da praça principal do plano original (letra A no mapa 1) - a Praça Cívica - passa pelos bairros Setor Pedro Ludovico(C), Setor Sul(B) e Jardim Goiás¹⁴(D). Num total de 4100 metros até atingir a confluência das rodovias

¹² Em 1726 a bandeira de Bartolomeu Bueno se instalou às margens do Rio Vermelho que corta a região dando início à exploração aurífera. Em 1749 instalou-se a Câmara de Vila Boa e a Capitania de Goiás. A cidade de Goiás, localizada na região noroeste do estado a cerca de 150 km de Goiânia, foi capital do estado desde sua instalação até 1937, data da transferência.

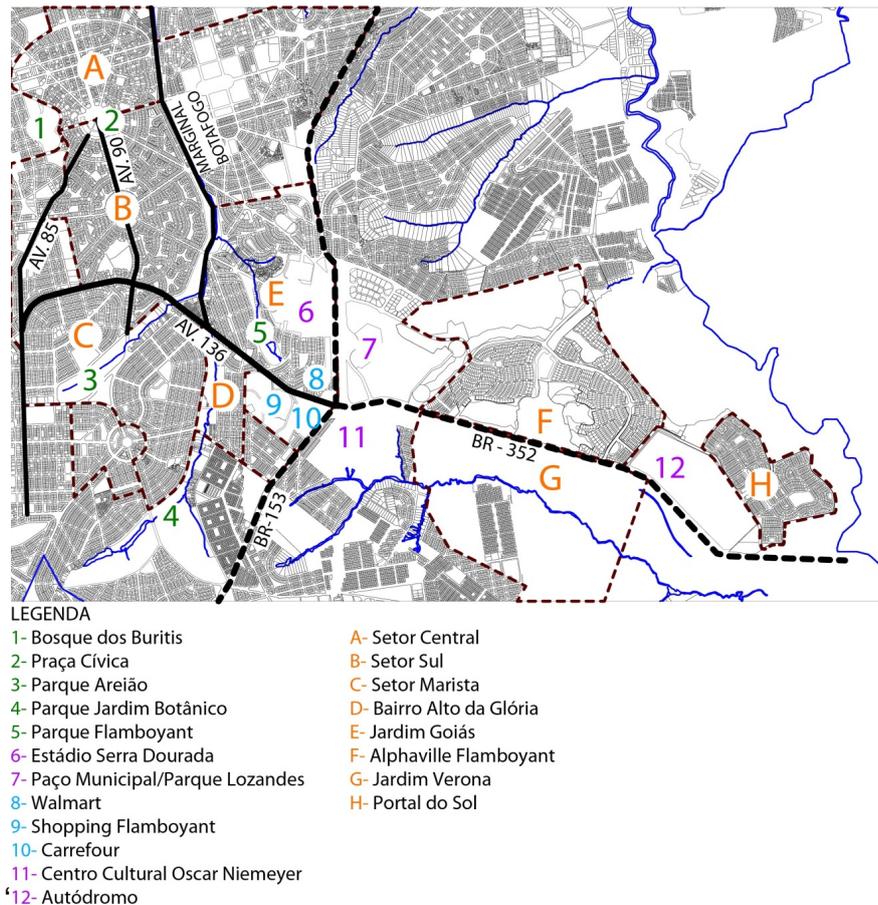
¹³ A imagem à direita é a imagem mais conhecida do Plano de Goiânia, não se trata, entretanto, do plano concebido por Corrêa Lima mas do plano já modificado por Armando de Godoy. Baseou sua proposição no esquema Radburn concebido pelos norte-americanos Clarence Stein e Henri Wright na década de 1920

¹⁴ O Jardim Goiás é um dos primeiros loteamentos privados autorizados a partir do Decreto-lei municipal 574 de 1947. Até então o Estado exercia forte controle sobre uma possível expansão da cidade. O projeto do loteamento foi idealizado pelo reconhecido engenheiro-urbanista e ex-prefeito de São Paulo Francisco Prestes Maia, em

BR-153 (Transbrasiliana) e BR- 352 (Goiânia/Patos de Minas acesso a Belo Horizonte). Nos últimos 30 anos a região tornou-se palco de um grande crescimento imobiliário numa operação orquestrada por proprietários de terras, incorporadores e os poderes público estadual e municipal devidamente legitimada pela legislação urbanística local.

A análise da ocupação da Avenida, apresentado na sequência, baseou-se principalmente em documentação fotográfica obtida na biblioteca da Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano Sustentável – SEMDUS, especialmente as imagens dos levantamentos aerofotogramétricos de 1968, 1975, 1988 e 1992. Para o período mais recente utilizou-se imagens disponíveis no aplicativo *Google Earth*® com datas entre 2004 e 2014.

Figura 3: Localização dos principais bairros, vias, parques e empreendimentos comerciais de grande porte.



Fonte: Base MUBDG, 2014. Desenho: Arqta Lígia Santana, 2014.

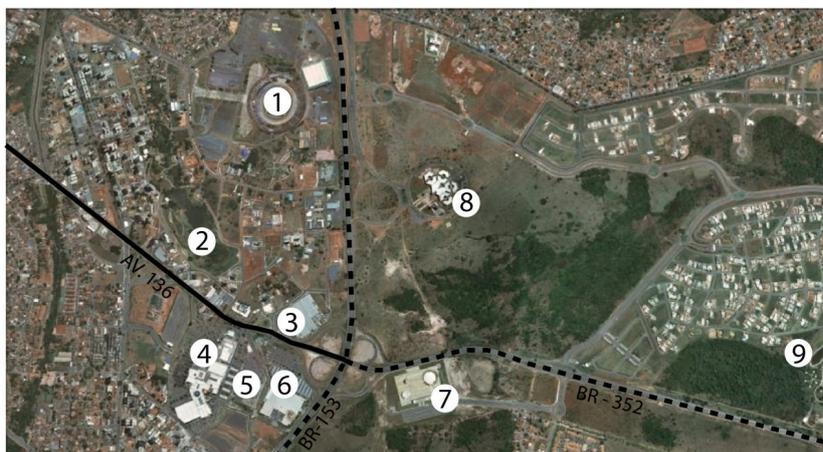
No levantamento de 1968 é possível observar que a ocupação da área é ainda bastante esparsa e a Avenida tem seu percurso interrompido no trecho correspondente ao Setor Sul. Na confluência dos córregos Areião e Botafogo, aparecem resquícios de mata ciliar e o início de uma ocupação irregular posteriormente denominada Areião I. Na década de 1970, o estado de Goiás adquiriu áreas no Jardim Goiás¹⁵ para a implantação do Estádio Serra Dourada, às margens da rodovia BR-153. O estádio e o enorme estacionamento ocupam uma

colaboração com o engenheiro Roberto Magno Ribeiro. Foi aprovado em 22 de setembro de 1950 e já em 1955 era possível ver as ruas implantadas.

¹⁵ A área do estádio com o estacionamento é de grandes dimensões e ocupa cerca de um sexto da área original do bairro.

boa parte do Jardim Goiás e deram início a um processo de ressignificação da área. Na imagem de 1975 é possível ver o Estádio já implantado, a ocupação da área continua rarefeita e a ocupação do fundo de vale se torna mais densa.

Figura 4: Imagem aérea de trecho da Avenida 136 nas proximidades do entroncamento rodoviário. A legenda indica os principais pontos de referência



- LEGENDA
- 1- Estádio Serra Dourada
 - 2- Parque Flamboyant
 - 3- Walmart
 - 4- Shopping Flamboyant
 - 5- Tend Tudo
 - 6- Carrefour
 - 7- Centro Cultural Oscar Niemeyer
 - 8- Paço Municipal/Parque Lozandes
 - 9- Alphaville Flamboyant

Fonte: Desenho Arqta Lígia Santana sobre imagem do Google Earth, 2014.

No início da década de 1980 implanta-se nas proximidades do entroncamento rodoviário¹⁶ o primeiro shopping de Goiás¹⁷. Este centro de compras atinge, devido a sua escala e localização, virtualmente todo o estado. Num volume sem data encontrado na Biblioteca da Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano Sustentável – SEMDUS está documentado o processo de abertura da via através da ocupação irregular Areião I. Essa obra provavelmente foi realizada juntamente com a construção do shopping.

Com a implantação do shopping inicia-se um processo ainda brando de verticalização da área, a publicidade destes novos empreendimentos frequentemente

¹⁶ A implantação deste shopping contraria a afirmação de BRUNA & VARGAS ao se referirem à implantação dos primeiros shoppings brasileiros localizados especialmente nos grandes centros “Embora os primeiros [shoppings] tenham se localizado fora do centro principal da cidade, eles não se estabeleceram em suas franjas nem muito distantes da mancha urbana ou junto às rodovias, como ocorrido nos Estados Unidos” (BRUNA & VARGAS, 2013, p. 93)

¹⁷ Além de ter sido o primeiro shopping implantado em Goiás o Shopping Flamboyant após uma série de ampliações mantém-se bastante competitivo e ainda hoje após 33 anos é o maior e mais importante centro de compras do estado.

está vinculada à localização. Paulatinamente outros empreendimentos comerciais de grande porte vão se implantando na região¹⁸.

Figura 5: Aspecto da ocupação do Areião I no final da década de 1970.



Fonte: IPLAN / INDUR / FUMDEC, s/ data

Figura 6: Proposta para o prolongamento da Rua 136. Croqui sobre foto.



Fonte: IPLAN / INDUR / FUMDEC, s/data.

Na década de 1990 uma manobra de proprietários de terras e o do poder público municipal, articulou a aprovação de um grande condomínio fechado¹⁹ com a doação de uma área para a construção do Paço Municipal e um parque público. A nova centralidade ficou assim “oficializada”. Pela primeira vez uma instituição pública relevante irá ocupar o outro lado da rodovia. Desde então uma série de outros órgãos públicos tem migrado para a área. Pouco depois tendo como principal eixo a BR-352 implantam-se vários condomínios fechados.

Figura 6: Na imagem acima aparece o Shopping Flamboyant em primeiro plano, já com as diversas ampliações. O edifício mais ao fundo é uma grande loja de materiais de construção chamada “Tend Tudo” ao fundo o primeiro hipermercado da cidade o “Carrefour Sul”. Todos esses edifícios apresentam-se isolados no meio do lote, cercados por grandes estacionamentos, as vias do entorno estão voltadas unicamente a circulação do transporte individual.



Fonte: boanerges.silva.zip.net

¹⁸ O primeiro grande hipermercado a se implantar na cidade também se localizará aí e outras lojas de grande porte de redes de varejo especializadas. Mais recentemente se implantaram grandes lojas do hipermercado “Wal Mart” e “Sam’s Club” e grandes concessionárias de veículos.

¹⁹ Chamado *Lozandes* foi provavelmente o primeiro condomínio fechado da cidade, concebido pelo loteador do Jardim Goiás, proprietário do shopping Flamboyant e de grande quantidade de terras na área Lourival Louza, o condomínio teve problemas de comercialização e foi “desloteado”, deste processorestaram a área do Paço e o Parque. Posteriormente a área foi negociada com o grupo *Alphaville*.

Nesta época, especialmente após a entrada em vigor da Lei de Zoneamento de 1994 (Lei Complementar nº 031 de 29 de dezembro de 1994) acelera-se o processo de verticalização da área com a implantação de edifícios residenciais, desta vez para o segmento de alta renda e localizados preferencialmente nas bordas do Parque Flamboyant²⁰. Em 2006 foi inaugurado o centro cultural Oscar Niemeyer na BR-352, hoje o espaço de cultura mais celebrado da cidade, embora inconcluso e subutilizado. Mais recentemente vem se implantando uma grande quantidade de edifícios corporativos e hotéis.

Figura 7: O novo Paço Municipal fica às nas proximidades da BR -153 envolto por uma unidade de conservação. Há dificuldades de acesso para funcionários e usuários dos serviços. O entorno é tomado por carros, aparentemente os estacionamentos previstos não foram suficientes. Fonte:



Fonte: boanerges.silva.zip.net

Figura 8: O Centro Cultural Oscar Niemeyer é de propriedade do governo estadual. É o centro cultural da moda. Não está completamente concluído e a programação é pouco expressiva. Apresenta-se completamente isolado da malha. O acesso se dá quase exclusivamente por transporte individual.



Fonte: boanerges.silva.zip.net

A área vem passando por um processo de transformação acelerado em moldes inteiramente novos. Novos arranjos econômicos, sociais e culturais correspondem a novos padrões espaciais e nesses novos padrões o papel do automóvel é estrutural. A Avenida 136 permite observar diversos graus e tipologias dessas transformações sobre a forma urbana.

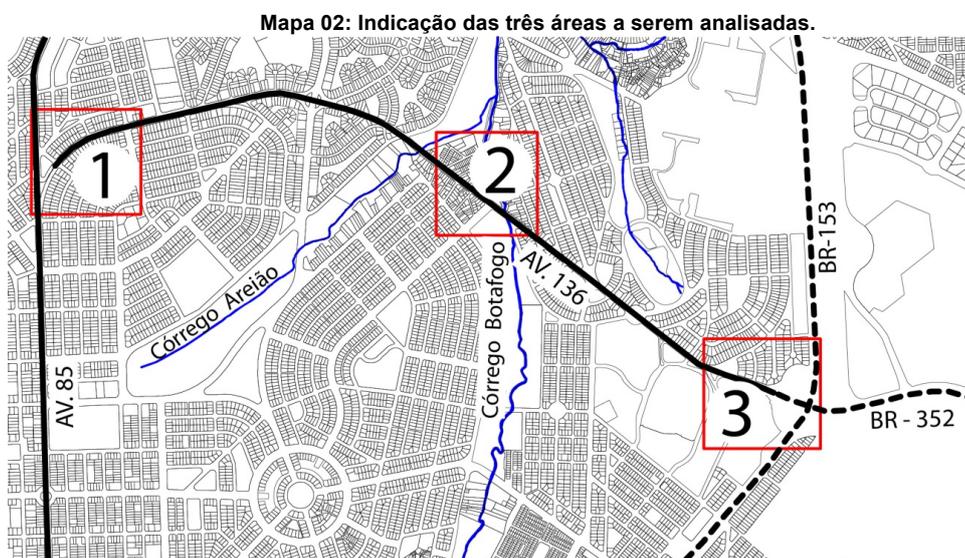
²⁰ Inaugurado em 2007 o Parque Flamboyant se tornou rapidamente o cartão postal da cidade. A implantação do Parque dá sequência a uma “parceria” entre o mercado imobiliário e a prefeitura da cidade já experimentada na cidade nos casos dos Parques do Lago das Rosas, Vaca Brava, Areião e Cascavel. Neste tipo de “parceria” articula-se a implantação do parque e a mudança de gabarito, com enormes ganhos para os incorporadores.

4. O ESPAÇO PÚBLICO E A CAMINHABILIDADE NA AVENIDA 136

Para abordar a questão da caminhabilidade e da qualidade dos espaços públicos na Avenida 136 e entorno foram selecionados três trechos com morfologias diversas e que trazem elementos distintos para a discussão. A área 1 localiza-se no início da avenida nas proximidades da Avenida 85, outro eixo estruturante da malha da cidade, sede de um importante centro de compras voltado para o setor confeccionista e também de parte relevante do sistema de transporte público (norte-sul). A área 2 localiza-se na área resultante da regularização da posse do Areião I, área ocupada irregularmente mas urbanizada e regularizada na década de 1970. A Área 3 é a que abriga os empreendimentos comerciais de grande escala, com grande impacto na paisagem e na caminhabilidade.

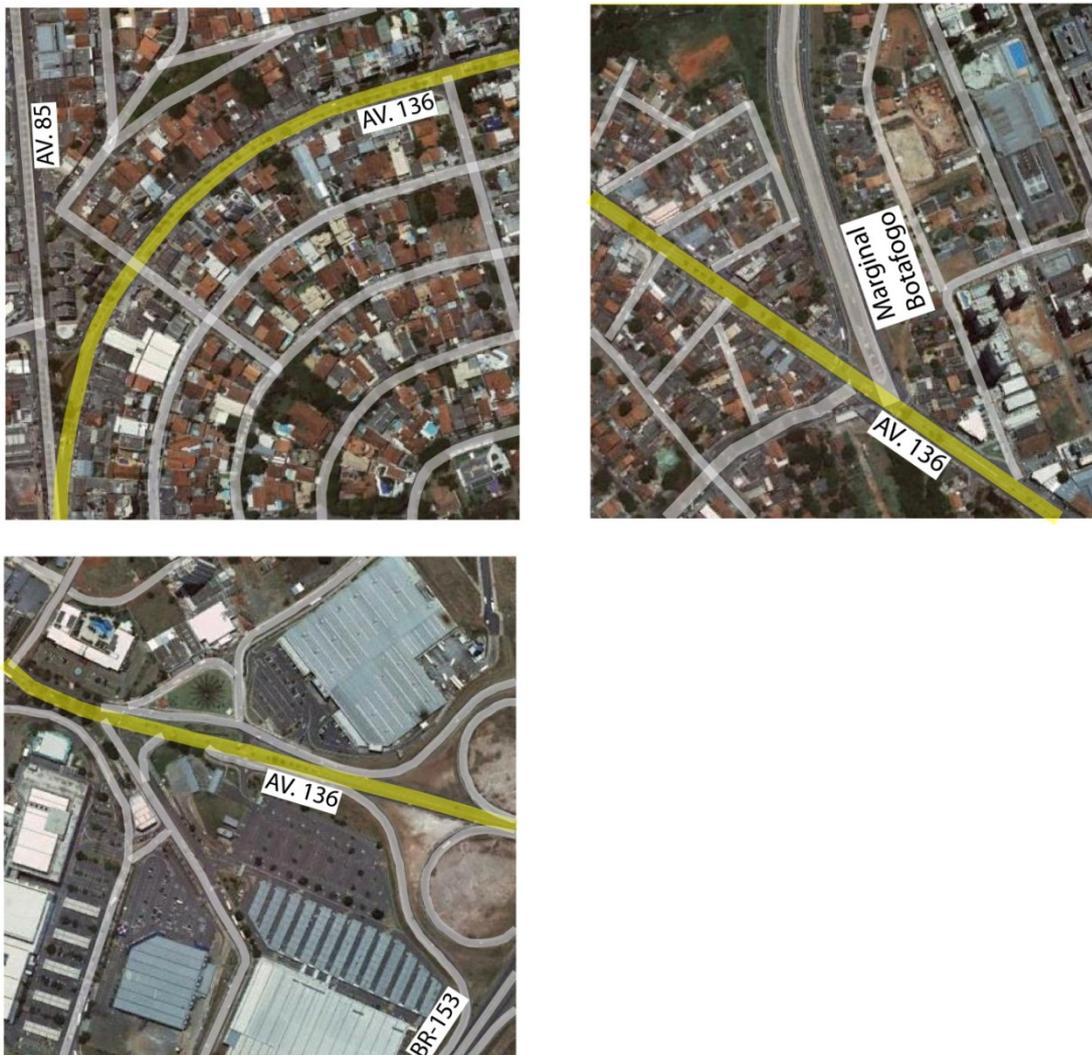
Na área 1, localizada no início da avenida, as características de vias, quarteirões e lotes já haviam sido influenciados pelo processo de motorização já que esses parcelamentos foram projetados e implantados em tempos recentes já nas décadas de 1940 e 1950. A tipologia de edifícios imaginada era de habitações unifamiliares isoladas, com afastamentos, em lotes grandes, o que gerava grandes distâncias e uma paisagem monótona. Entretanto a ocupação por comércio que se deu posteriormente instalou-se em edifícios localizados sobre o alinhamento, muito próximos à calçada o que tornou a paisagem mais rica e variada.

A especialização do comércio, entretanto (segmento de vestuário e decoração), reduziu as possibilidades para o pedestre. Além disso, com a crescente motorização a parte em frente às lojas fica ocupada por veículos estacionados, fazendo com que às vezes o pedestre tenha que caminhar pela faixa de veículos. Com a popularização do ar-condicionado e a generalização do “medo do crime” as lojas passaram a manter as portas fechadas, reduzindo a interação com o espaço da calçada. Os elementos publicitários vêm progressivamente adequando-se à velocidade do carro. Toda a avenida está tomada de enormes *outdoors* iluminados.



Fonte: Desenho Arqta Lúcia Santana sobre imagem do MUBDG, 2014.

Figuras 9,10 e 11: Recortes de 500 x 500m realizados no tecido urbano nas três áreas analisadas, visando comparar distância, tamanhos de quadras e lotes, densidades e arranjo viário.



Fonte: Desenho Arqta Lígia Santana sobre imagem aplicativo Google Earth, 2014.

Figura 12: Lojas da Avenida 136 na área 1. Lojas estreitas junto ao alinhamento. A parte frontal é ocupada por carros estacionados.



Fonte: Arquivo do autor, 2014.

A área 2 encontra-se no trecho resultante da regularização da ocupação denominada Areião 1. Tem características morfológicas distintas²¹. As vias transversais são

²¹ Os moradores da área, à medida que esta vai se valorizando vão modificando edifícios e remembrando lotes, visando mimetizar a área em seu entorno.

estreitas, os quarteirões e lotes pequenos e irregulares. As lojas têm fachadas estreitas e estão diretamente ligadas à calçada, não há desníveis. As lojas ficam com as portas abertas durante o dia e mercadorias são expostas na calçada.

A uniformidade do tipo de negócios instaladas na área (artesanato e decoração) reduz o deslocamento ao longo da via (a não ser para práticas como a de comparar preços). O intenso fluxo de veículos da Avenida divide-a em duas partes, dificultando muito os deslocamentos transversais reduzindo as possibilidades para o pedestre.

Figura 13: Lojas da Avenida 136 na área 2. Antiga ocupação do Areião 1.



Fonte: Arquivo do autor, 2014.

A área 3 corresponde ao trecho em que se localizam o shopping, hipermercados e um hotel. As quadras são grandes, os lotes superdimensionados. A prioridade é do transporte individual, embora haja oferta de transporte coletivo no entorno. A densidade é baixa. Não há espaços adequados para o pedestre, as calçadas são de má qualidade ou mesmo inexistentes. A paisagem é monótona e tudo o que se pode ver são cercas e estacionamentos. Há uma profusão de superfícies cegas especialmente nas áreas destinadas a serviços como carga e descarga. Poucos pedestres se aventuram pela área, em geral são funcionários ou usuários do transporte coletivo.

Figura 14: Área 3. Áreas de serviço entre o Carrefour e a loja Tend Tudo. Só caminha pela via quem não tem outra escolha.



Fonte: Arquivo do autor, 2014.

Tabela 1: Caracterização dos três trechos segundo requisitos que influenciam a caminhabilidade

	Trecho 1	Trecho 2	Trecho 3
	Tecido regular	Tecido informal	Tecido grandes áreas
Densidade	Lotes grandes Habitações unifamiliares Lojas com plantas relativamente grandes + lojas plantas pequenas	Lotes pequenos Uso misto Lojas pequenas, fachadas estreitas	Lotes muito grandes Uso monofuncional (alguma diversidade interna)
Diversidade de uso do solo	Uso misto Comércio pouco variado	Uso misto Comércio pouco variado	Uso misto Comércio variado Grandes estabelecimentos –shoppings, hipermercados, redes de franquias
Desenho das vias	Vias largas Quadras grandes Traçado regular Estacionamento sobre o recúo e calçadas	Vias artérias Vias locais estreitas (resultantes da antiga ocupação) Quadras pequenas Traçado regular Estacionamento ao longo da via	Vias largas com movimentação de veículos em grande quantidade e em alta velocidade Quadras grandes Traçado irregular Grande quantidade de estacionamentos interna aos estabelecimentos Estacionamento nas vias é secundário
Facilidades para pedestres	Sombreamento Grandes distâncias Iluminação razoável voltada para o carro Paisagem vitrines e letreiros Lojas parcialmente ligadas ao espaço público	Pouca sombra Distâncias médias Iluminação razoável voltada para o carro Paisagem lojas, mercadorias calçada Lojas ligadas ao espaço público	Não há sombreamento Distâncias inviáveis para o deslocamento a pé. Iluminação razoável voltada para o carro Paisagem cercas e estacionamentos Edifícios desconectados do espaço público pelos estacionamentos
Disponibilidade de transporte coletivo	Proximidade do eixo da Aveida 85	Proximidade da Rua 90	Dificuldades transporte

Fonte: Elaboração do autor, 2014.

5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Analisando a Avenida 136 é possível perceber a crescente presença do transporte individual, a despeito das diferenças morfológicas. Essa questão se deve mais ao papel prioritário desempenhado pelo carro na cidade e na cultura contemporânea e ao papel da avenida na estrutura viária da cidade do que à morfologia dos tecidos e de seus espaços comerciais. Entretanto é possível observar que as dinâmicas de fachadas e outros requisitos podem, conforme já salientado por Jan Gehl influenciar a microcaminhabilidade.

É claramente diferente a forma como os pedestres se comportam junto a lojas mais abertas para a rua e outras mais fechadas (esse é um comportamento comumente adotado em nome da exclusividade e da segurança), onde há desníveis e muros e onde os espaços se abrem diretamente para as ruas. Na área dos grandes hipermercados e shoppings é prioridade conferida ao automóvel. A fluidez do sistema viário e a abundância de vagas de estacionamento são estruturais para este negócio.

Mecanismos de gerenciamento urbano podem incorporar instrumentos de fomento da caminhabilidade ainda tão pouco conhecidos e normalmente reduzidos a calçadas suficientemente largas e regulares. Criar um bom *mix* de vias que possam suportar as diversas

mobilidades abrigando fachadas vivas, edifícios que levem em conta o seu papel na cidade, redução de distância e investimento no espaço público podem criar cidades mais seguras para os pedestres que incentivem os usos não motorizados, fazendo com que os cidadãos possam escolher andar em entornos que incentivem este uso. Não se trata de mudar o comportamento do grande capital varejista ao escolher suas localizações e desenhar edifícios, mas de estabelecer um acordo em que lucram o empreendedor e a cidade, tendo como ponto de partida a qualidade de vida urbana.

É interessante ressaltar que esse poder reestruturador dos shopping centers poderia ser mais bem aproveitado pela gestão urbana (Omholt, 1998, Vargas, 2003). A capacidade de induzir a expansão e o adensamento urbano, criar e recuperar centralidades, interferir no desenho da paisagem urbana, se bem controlados pelo poder público, pode vir a contribuir para a melhoria da qualidade do ambiente urbano quando o seu dimensionamento e desenho urbano forem devidamente planejados (BRUNA & VARGAS, 2013, p. 102).

Os instrumentos urbanísticos que fomentam a caminhabilidade já estão sendo largamente utilizados por todo o mundo. As imagens abaixo mostram ruas em Melbourne e Estocolmo antes e depois da aplicação de políticas de fachadas ativas. Este dispositivo aparece de forma ainda embrionária no novo Plano Diretor de São Paulo. A figura 16 faz parte do manual denominado *“Walkability Checklist: guidance for entitlement review”* editado pela Prefeitura de Los Angeles e apresenta um dos itens a respeito do desenho de edificações pelo setor privado que podem fomentar a caminhabilidade. Há, portanto, alternativas que podem guiar o desenho de cidades mais caminháveis a pequeno, médio e longo prazo nas quais a prioridade dada ao automóvel pode dar espaço a um desenho mais rico e diverso que contemple inclusive as pessoas.

Figura 15: Políticas de fachadas ativas em Melbourne e Estocolmo. Vistas antes e depois das mesmas esquinas.



. Fonte: GEHL, 2013.

Figura 16: Políticas de fachadas ativas em Melbourne e Estocolmo.

- 1 Design grade level entrances from the public right-of-way for pedestrians.



Vistas antes e depois das mesmas esquinas. Fonte: GEHL, 2013.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

BASSETT et al. *Walking, Cycling and Obesity Rates in Europe, North America, and Australia*. *Journal of Physical Activity and Health*, 2008. Disponível em www.ncbi.nlm.nih.gov/pubmed/1916816. Acessado em 11/08/2013

BRASIL. Ministério da Saúde. Secretaria de Vigilância em Saúde. **Mortalidade por acidente de transporte terrestre no Brasil**. Brasília: SVS, 2007.

BRUNA, Gilda Collet e VARGAS, Heliana Comin. Shopping Centers e o Desenho Urbano no Brasil: Dois estudos de caso em São Paulo. In DEL RIO e SIEMBIEDA. **Desenho urbano contemporâneo no Brasil**. Rio de Janeiro: LTC, 2013.

CITY OF LOS ANGELES. **Walkability checklist**: guidance for entitlement review. Los angeles: Departamento f City Planning, november, 2008.

DUARTE, Cristovão F. **Forma e Movimento**. Rio de Janeiro: Viana & Mosley, 2006.

GEHL, Jan. **Cities for people**. London: Island Press, 2010.

GEHL, Jan & GEMZOE, Lars. **Novos espaços urbanos**. Barcelona: GG, 2002.

GHIDINI, Roberto. A caminhabilidade: medida urbana sustentável. **Revista dos transportes públicos**, ANTP, ano 33, 2011, 1º quadrimestre

GONÇALVES, Alexandre Ribeiro. **Goiânia: uma modernidade possível**. Brasília: Ministério da Integração/ Universidade Federal de Goiás, 2003.

IPLAN / INDUR / FUMDEC. **Invasões** – Estudo do Prolongamento da Rua 136. Comissão de Ações Comunitárias – CAC. [Goiânia]: mimeo, s/ data.

LEINBERGER, C. and ALFONZO, M. *Walk this way: The economic promise of walkable places in Metropolitan Washington, D.C. Metropolitan Policy Programs at Brookings, may/2012*. Disponível em www.brookings.edu/metro. Acessado em 09/07/2013.

MANSO, Celina Fernandes Almeida. **Goiânia: uma concepção urbana moderna e contemporânea**. Um certo olhar. Goiânia: 2001.

MARICATO, Ermínia. **O impasse da política urbana no Brasil**. Petrópolis: Vozes, 2011.

OMS/BIRD. **Informe mundial sobre prevención de los traumatismos causados por el tránsito**: resumen. Ginebra: OMS, 2004.

OMS. **Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial**: Es hora de pasar a la acción. OMS: Ginebra, 2009.

- OMS. **Plan mundial para el decenio de accion para la seguridad Vial 2011-2020**. OMS: Ginebra, 2010.
- ROGERS, Richard and GUMUCHDJIAN, Philip. **Cidades para um pequeno planeta**. Barcelona: Gustavo Gilli, 2001.
- ROMACHELI, Angélica de Amorim. Ordenamento territorial e gestão da segurança viária: o caso do estado de Goiás. **Anais do congresso ANTP**. Julho 2013. (artigo aprovado).
- SALGUEIRO, Teresa Barata e CACHINHO, Herculano. As relações cidade-comércio dinâmicas de evolução e modelos interpretativos. In: CARRERAS, Carlos e SEMDUS, Arquivo de aerofotos. **Cobertura Aerofotogramétrica de Goiânia em 1968**.Goiânia: VASP Aerofotogrametria S.A. ago/1968. s/escala definida.
- SEMDUS, Arquivo de aerofotos. **Cobertura Aerofotogramétrica de Goiânia em 1975**.Goiânia: VASP Aerofotogrametria S.A. ago/1975. Escala – 1 : 40.000.
- SEMDUS, Arquivo de aerofotos. **Cobertura Aerofotogramétrica de Goiânia em 1988**.Goiânia: AEROSUL S.A. ago/1988. Escala – 1 : 40.000.
- SEMDUS, Arquivo de aerofotos. **Cobertura Aerofotogramétrica de Goiânia em 1992**. Goiânia: AGROFOTO Aerofotogrametria S.A. jun/1992. Escala – 1 : 8.000.
- PACHECO, Susana Mara Miranda (orgs) **Cidade e Comércio: A rua comercial na perspectiva internacional**. 1 ed. Rio de Janeiro: Armazém das Letras, 2009.
- U.S. Department of Transportation. A resident's guide for creating safe and walkable communities. Federal Highway Administration: feb/2008.*
- WALK21. **Internacional Charter of Walking**: Creating healthy, eficiente and sustainable communities where people choose to walk. Disponível em: <<http://www.walk21.com/charter/default.asp>> Acessado em 22 de julho de 2013.
- WALKONOMICS. Como as ruas caminháveis podem reduzir o crime. Disponível em: <thisbigcity.net/pt-br> Acessado em 23/07/2013.
- WHO. **Pedestrian safety: a road safety manual for decision-makers and practitioners**. Geneva: WHO, 2013