



Visões do Caminhar. Um passeio sobre teorias e práticas.

Autores:

Karen Nancy Ferreira - UNICURITIBA - arquiteta.karenferreira@gmail.com

Alessandro Filla Rosaneli - UFPR - alefilla@yahoo.com

Resumo:

O ato de caminhar tem se constituído como motivo de investigação com fecundas contribuições em distintas abordagens. Por um lado, pesquisas de inspiração mais teórica esboçam o caminhar não apenas como necessário, mas primordialmente como ato simbólico na sociedade. Por outro, a experiência do caminhar tem sido investigada com suporte de um fértil conjunto de procedimentos que ora aferem a qualidade do ambiente ora as características do fenômeno em si. A presente pesquisa, ao esquadrihar tal universo investigativo, nesses dois enfoques, procura fornecer um panorama epistêmico que suporte a concepção de cidades orientadas para as pessoas, em oposição ao entendimento mais comum que valoriza o deslocamento dos automóveis. Nesse sentido, pretende-se contribuir para que o processo de planejamento urbano fomente de forma mais incisiva as relações sociais que se estabelecem no espaço público da cidade contemporânea.

VISÕES DO CAMINHAR

Um passeio sobre teorias e práticas

ABORDAGENS SOBRE A CIDADE E O URBANO

INTRODUÇÃO

O simples e puro ato de caminhar, tão familiar e basilar aos seres humanos, sempre foi um desafio. E no universo urbano, tal ação sempre encontrou muitas dificuldades, até mesmo nas cidades contemporâneas, já que ainda se mostram impregnadas das práticas desenvolvidas desde o início do século XX, quando o carro passou a disputar o espaço dos fluxos com o pedestre. Segundo Maricato (2014), o automóvel tem conformado as cidades e definiu, ou pelo menos foi o mais forte elemento a influenciar, o modo de vida urbano nesse período. Inicialmente uma opção de transporte, tornou-se imperiosa necessidade e, assim, cada vez mais tem restringido as possibilidades de sociabilidade devido a priorização dos espaços públicos para grandes eixos viários que priorizam o deslocamento automotivo. Ao mesmo tempo, os modernos meios de transporte ampliaram enormemente essa transformação gerando uma desconexão de espaço, tempo e experiência. E como Solnit (2016, p. 425) atenta, utilizando-se do argumento de Paul Virilio (1932 - 2018), da eliminação do esforço físico de caminhar à perda sensório-motora induzida pelo primeiro meio de transporte veloz, alcançamos finalmente estados que beiram a privação sensorial.

Para a mesma autora, a atenuação do caminhar também se liga à falta de tempo: “[a] máquina acelerou e a vida teve de acompanhá-la” (SOLNIT, 2016, p. 427); ou seja, o mundo tem cada vez mais se distanciado da escala de nossos corpos, e se constituído na escala das máquinas, o que faz com que muitas pessoas precisem – ou pelo menos achem que precisem – das máquinas para percorrer os espaços na velocidade mais adequada. Assim, expõe que em certo sentido os meios de locomoção motorizados se tornaram uma prótese, que apesar de se destinarem geralmente a membros feridos ou ausentes, nesse caso se destinam a um corpo conceitualmente debilitado ou a um corpo debilitado pela criação de um mundo que não tem mais escala humana (SOLNIT, 2016).

Para além do uso massivo do automóvel e da conseqüente diminuição dos espaços públicos destinados ao caminhar, o medo urbano – preocupação cada vez mais presente na sociedade contemporânea - criou soluções próprias de arquitetura, onde o simples ato de andar a pé tornou-se suspeito. Como conseqüência, a experiência do caminhar também tem sido afetada por mecanismos perceptivos que tendem a afastar as pessoas do domínio comum, ora pela situação crítica da gestão do espaço público ora pela sensação de insegurança generalizada no meio urbano. Assim, nessa cidade, já não é mais desejável estar na presença dos outros, o que aponta para uma crise da essência democrática do espaço

público. Nesse aspecto, compreende-se que o capital Imobiliário também é um importante agente desse processo, por ser responsável pela oferta de empreendimentos que se fecham para a cidade, assim como o próprio poder público quando da aplicação de medidas extremas de segurança pública. Portanto, esse cenário tem refletido na segregação e na fragmentação urbana e, conseqüentemente, na diminuição do espaço público. As ruas, como domínio público de maior presença (ROSANELI, BRANDENBURG e WEISHOF, 2015), têm refletido mais intensamente as dificuldades do caminhar e do viver a cidade ao nível dos olhos, conforme já alertava Jane Jacobs há mais de cinquenta anos.

Desde as últimas décadas do século XX, conforme aponta Maricato (2014), os profissionais engajados com o planejamento urbano e políticas públicas passaram a incorporar em seus discursos as críticas a esse modelo segregador. Ainda assim, vivemos um período que acumula um acervo considerável de planos e ações baseados no “paradigma do automóvel” (GONSALES, 2005) que, por vezes, negligenciam o pedestre e seu direito à cidade. E mesmo que esse modelo se faça muito presente no planejamento urbano contemporâneo, os discursos em prol da retomada do caminhar, buscando a construção de espaços públicos orientados para as pessoas, têm ganhado renovada proeminência. Destacadamente, Gehl e Gemzoe (2002) e Gehl (2015) assinalam um amplo panorama em que cidades ao redor do mundo procuram implantar melhorias nos espaços públicos, visando estimular as pessoas a caminhar pelas ruas. A publicação coletiva organizada por Kassenberg *et al* (2015), ao mesmo tempo, expõe vários casos em que a apropriação do espaço público pelas pessoas adveio do estímulo aos diferentes usos da cidade, pensando-a ao nível dos olhos, ou seja, na escala do pedestre. Assim, tal tarefa se apresenta como um desafio sensível que demanda tratamento mais apurado e que, portanto, vai além das políticas de planejamento urbano, mas depende de um olhar que se direcione à pequena escala: a escala da conexão entre a edificação e o espaço público, entre o nível térreo e a rua.

Para tanto, Randolph (2015), defende que o planejamento urbano deve ser “subvertido”, reafirmando-se enquanto um contra-planejamento em que as práticas sociais cotidianas deveriam reverter processos já instaurados, pautados em uma tomada da cidade pela própria população. Porém, segundo o autor, essa prática ainda não se insere na atual lógica de planejamento, mas têm origem em fenômenos oriundos da vida, que poderiam sugestivamente promover uma nova racionalidade, apresentando-se como uma alternativa estratégica na busca por cidades orientadas para as pessoas. Nesse aspecto, a Declaração de Barcelona (2016)¹ defende um processo de planejamento urbano não apenas como ordenador do espaço, mas também como fomentador das relações sociais, do estímulo ao uso e promoção da qualidade do espaço público. Afirma, ainda, que o direito à cidade está ancorado, sobretudo, no acesso que se tem a ela e aos seus espaços públicos. Ademais, o documento destaca que o espaço público deve ser pensado a partir da integração de distintas dimensões que constituem a complexidade do domínio público. E Harvey (2012), da mesma forma, ressalta que o direito à cidade é um direito humano que embora

¹ A elaboração da Declaração de Barcelona voltada aos espaços públicos foi uma contribuição para a formulação da Nova Agenda Urbana, instrumento que fornece diretrizes para repensar a cidade contemporânea. Tal documento teve sua elaboração para a Conferência das Nações Unidas sobre Habitação e Desenvolvimento Urbano Sustentável (UN-Habitat III), realizada em Quito (Equador) em outubro de 2016.

negligenciado, implica na liberdade de criar e re-criar nossas cidades. O autor ressalta ainda que “é um direito coletivo e não individual, já que essa transformação depende do exercício de um poder coletivo para remodelar os processos de urbanização” (HARVEY, 2012, p. 2).

Tendo em vista esse cenário, o presente trabalho procura compreender como esse tema tem sido abordado em distintos campos do conhecimento, como forma de destacar os estudos que relacionam o pedestre e o seu caminhar. Pesquisas com esse foco permitem avaliar o modo de circular das pessoas e, assim, facilitar a tomada de decisões em prol de um processo de planejamento urbano que se afaste do “paradigma do automóvel” de forma mais consistente. Para tanto, a presente apresentação bifurca-se em dois sentidos distintos, porém complementares. Em um primeiro momento, orienta-se o foco às perspectivas teóricas, obtidas a partir de uma pesquisa bibliográfica. Nela consideram-se visões que entendem o ato de caminhar não apenas como necessário, mas primordialmente como ato simbólico na sociedade. Em um segundo momento, orienta-se a atenção às perspectivas práticas do caminhar, onde se busca compreender o cenário de pesquisas brasileiras que consideram o espectro do pedestre no espaço urbano. Para acessar tal conhecimento tomou-se como base uma pesquisa bibliométrica, realizada em periódicos com melhores extratos do *Qualis*, pertencentes à área de Arquitetura e Urbanismo e Planejamento Urbano e Regional/Demografia, considerando o período de publicação equivalente aos últimos 5 anos. Por fim, para além desse procedimento apontado, foram revisitados grande parte dos referenciais teóricos clássicos da Arquitetura e Urbanismo que norteiam as discussões acerca do pedestre no espaço público das cidades.

Com esse percurso, foi possível perceber que a busca pela apreensão do caminhar tem sido feita de diversas maneiras, cada qual correspondente a certas áreas de estudo. Essa multidisciplinaridade de abordagens fortalece a relevância do tema e justifica seu estudo na atualidade, abarcando diferentes óticas e enfoques. Contudo, poucas investigações estão efetivamente direcionadas a apreender o caminhar do pedestre e no cenário brasileiro tal questão se mostra mais evidente, pois se volta mais a discussões sobre o espaço público do que sobre o ato em si, fato que aponta para um déficit de pesquisas com esse caráter que possam contribuir na construção de espaços urbanos voltados para a qualidade no caminhar nas cidades.

PERSPECTIVAS TEÓRICAS SOBRE O CAMINHAR

A definição mais simples e direta, antes de maiores refinamentos, indica que caminhar é um tipo de transporte, uma maneira de se deslocar. Na maioria das vezes, é uma questão prática, uma forma de locomoção inconsciente entre dois lugares. Portanto, com frequência, caminhar é um ato necessário, pois caminhamos para nos deslocarmos e realizarmos uma determinada atividade (GEHL, 2015). Assim, caminhar não é mover-se por mover-se, vaguear ou simplesmente passar o tempo, mas, sobretudo, e antes de tudo, é um ato inserido em uma ordem, em uma lógica, um percurso com dado objetivo (LABBUCCI, 2013).

Tomando o caminhar como algo necessário e essencial, sabe-se que o ato de atravessar o espaço surgiu com a necessidade natural do homem de mover-se para

encontrar alimento e tudo que era necessário para a sua própria sobrevivência. Segundo Solnit (2016), o caminhar abriu novos e vastos horizontes de possibilidades e foi o primeiro marco daquilo que viria a se tornar a Humanidade. Portanto, na história da evolução humana e da vida em sociedade, o ato de caminhar tem um papel crucial, indissociável da necessidade básica do ser humano.

Para além de um ato necessário, o caminhar assume também outros papéis, em contextos diferentes. Pode ser entendido como a ação que traz significado para determinado espaço. Segundo De Certeau (1998), assim como as palavras tem a função de dar significado para uma frase, o caminhar tem a função “enunciativa” do espaço, ou seja, se a escolha de palavras resulta em um discurso simbólico, o caminhar também o faz, construindo a partir de escolhas não-ordenadas uma “errância do semântico”, transformando o espaço estático em um espaço desafiador.

Sob essa perspectiva, o exercício do caminhar é, em certo sentido, a maneira como investimos atos universais de significados particulares. Portanto, da mesma maneira que o comer ou o respirar, o caminhar pode ser investido de significados culturais diferentes. Nesse sentido, Solnit (2016, p. 22) atenta que “idealmente, caminhar é um estado no qual a mente, o corpo e o mundo se alinham, como se fossem três personagens que finalmente se põem a conversar, três notas que, de repente, formam um acorde”. Na visão da autora, o ritmo da caminhada produziria uma espécie de raciocínio ritmado, e a travessia de uma paisagem estimularia a passagem de uma série de pensamentos, o que produz uma harmonia entre a travessia interna e externa, sugerindo que a mente também é uma espécie de paisagem e que caminhar é uma maneira de percorrê-la. Portanto, um significado cultural possível do caminhar é também a concretização do pensamento.

Outra recente perspectiva atribuída ao caminhar é o seu vínculo com movimentos artísticos. De acordo com Careri (2016), uma das primeiras experiências se daria com os dadaístas, quando em 1921, ao organizarem uma série de “visitas-excursões” aos lugares banais da cidade, descobriram no caminhar um componente onírico e surreal, e definiram essa experiência como uma “deambulação” – uma espécie de escrita automática no espaço real, capaz de revelar as zonas inconscientes e o suprimido da cidade. Nesse cenário é a primeira vez que a arte rejeita os lugares célebres da cidade e orienta-se a reconquistar o espaço urbano através do caminhar.

Por outro lado, enquanto ato corporal, perceptivo e de concretização do pensamento, o caminhar é fundamentalmente solitário, reflexivo e introspectivo, processo que se dá através do movimento ritmado do corpo e da mente. Porém, dele nasce outro sentido cultural enraizado nas cidades até os dias de hoje: a caminhada coletiva. Ela reúne a iconografia da peregrinação, da marcha militar, da greve e da manifestação. É uma demonstração de força e convicção, uma súplica ao poder temporal, e não somente espiritual (SOLNIT, 2016). Nesse enfoque comunal, é possível observar que, nos últimos anos, o caminhar tem se recuperado como forma de contestação e reivindicação por mudanças políticas. No Brasil, é notório que após 2013, o país vivenciou um conjunto significativo de manifestações que levou milhares de pessoas às ruas de suas principais cidades com o objetivo comum de caminhar, marchar, peregrinar, reivindicar sua opinião.

Coletivo ou individual, de expressão política ou artística, o caminhar, independente de seu modo e objetivo, se dá através de um determinado percurso. Careri (2016) aponta que o sentido do termo “percurso” é amplo e dotado de diferentes significados culturais. Pode representar o ato da travessia, onde o percurso é visto como a ação de caminhar; pode significar também a linha que atravessa o espaço, assumindo o papel de objeto arquitetônico e, por fim, pode representar o relato do espaço atravessado o qual assume o papel de estrutura narrativa. O percurso é entendido, portanto, como uma forma estética à disposição da Arquitetura, do Urbanismo e da paisagem. Assim, o percurso ou a ação de caminhar, com sua intrínseca característica de simultânea leitura e escrita do espaço, revela-se útil como instrumento cognitivo e projetual, com o qual se reconhece dentro do caos das cidades uma geografia, e como meio através do qual seria possível inventar novas modalidades de intervenção nos espaços públicos. O caminhar, enquanto instrumento estético é capaz, portanto, de “descrever e modificar os espaços que muitas vezes apresentam uma natureza que ainda deve ser compreendida e preenchida de significados, antes que projetada e preenchida de coisas” (CARERI, 2016, p. 32).

Desse modo, a ideia de que o caminhar é um importante instrumento cognitivo e estético através do qual se pode avaliar a qualidade dos espaços urbanos, tem chamado a atenção de um número crescente de estudiosos, fato que reforça a importância desse tema na atualidade. Inserem-se no debate autores como Speck (2016) e Gehl (2015), além de um vasto acervo de trabalhos técnicos e teóricos, vinculados às universidades e a institutos de pesquisa, que visam apreender o caminhar sob diferentes enfoques e áreas de conhecimento, que serão sumariadas a seguir.

PERSPECTIVAS PRÁTICAS SOBRE O CAMINHAR

Observando-se as pesquisas com o foco mais operacional sobre o ato de caminhar, essa ação é frequentemente aferida e analisada através da utilização de métodos quantitativos, ainda que os qualitativos também estejam presentes, em menor grau. Ambas as abordagens apresentam significativas diferenças entre si no que diz respeito ao “princípio de generalização” dos resultados. Segundo Alami *et al* (2010), os métodos quantitativos se baseiam na prova pela frequência, ou seja, no registro dos casos idênticos e na reincidência de um mesmo fato, enquanto que, os métodos qualitativos se fundam na prova mediante a ocorrência, ou na constatação da existência de uma prática nesse sentido.

Ainda de acordo com esses mesmos autores, por apresentar um “espectro de utilização” mais específico e ao mesmo tempo mais amplo, a abordagem qualitativa é empregada como método exploratório de determinado fenômeno social e também como meio concreto de ilustração de uma pesquisa quantitativa. Na medida em que revelam detalhes e sinais tênues, dinâmicas, ambivalências, diversidades e permanências, permitem, portanto, revelar dimensões que não são diretamente visíveis mediante abordagens quantitativas. Em contrapartida, a abordagem quantitativa mostra-se metodologicamente mais compreensível na medida em que ajuda a reduzir e condensar a informação para analisá-la com maior clareza e objetividade. É aceitável, portanto, que ambas se

complementem, permitindo maior compreensão dos resultados advindos do processo de levantamento e análise de dados.

Inseridos nesse contexto, diversos autores e pesquisas precursoras no estudo do caminhar emergiram dos artigos coletados na pesquisa bibliométrica, indicando que tal tema tem se mostrado relevante desde a década de 1960. Destacam-se primeiramente as pesquisas com cunho quantitativo, onde o caminhar é estudado a partir da utilização do conceito de “nível de serviço”, oriundo dos princípios básicos empregados na engenharia de tráfego. Tais estudos são propostos de maneira precursora por um conjunto de autores², que definiram medidas de desempenho para avaliar o nível de serviço, ou seja, a qualidade dos espaços para pedestres.

Com enfoque metodológico similar, ressaltam-se trabalhos que, embora analisem a qualidade dos espaços de pedestres, utilizam como base a aplicação de índices e indicadores quantitativos. De acordo com o Instituto de Políticas de Transporte e Desenvolvimento (ITDP, 2016), nos anos 1990, o trabalho de Bradshaw (1993)³ foi reconhecido como precursor na comunidade científica, ao apresentar e aplicar 10 figuras de percursos para mensurar a caminhabilidade das ruas do bairro onde ele morava em Ottawa, no Canadá. Da mesma forma, os trabalhos de Ferreira e Sanches (1998)⁴ que tinham por objetivo determinar o nível de serviço dos passeios descobertos, foram reconhecidos pela criação e aplicação de indicadores de qualidade. Já na atualidade, destaca-se a ferramenta denominada “índice de caminhabilidade” (ITDP, 2016), desenvolvida e aplicada pelo Instituto de Políticas de Transporte e Desenvolvimento voltado a pesquisas de mobilidade, em parceria com a Prefeitura do Rio de Janeiro. Nela são aplicados 21 indicadores agrupados em 6 diferentes categorias que incorporam em si a experiência do caminhar, conforme se pode ver na Figura 1.

² FRUIN, J. J. Designing for Pedestrians: A Level-of-Service Concept. New York Metropolitan Association of Urban Designers and Environmental Planners. Highway Research Record, n. 355, 1971. MORI, M; TSUKAGUCHI, H. A New Method for the Evaluation of Level of Service in Pedestrian Facilities. Transportation Research, vol. 21A, n.3, 1987. KHISTY, C. J. Evaluation of Pedestrian Facilities: Beyond the Level-of-Service Concept. Transportation Research Record, n. 1438, 1995. DIXON, L. B. Bicycle and Pedestrian Level-of-Service Performance Measures and Standards for Congestion Management Systems. Transportations Research Record, n. 1538, 1996.

³ Pesquisa desenvolvida e apresentada em: BRADSHAW, C. Creating – and using – a rating system for neighborhood walkability: towards an agenda for “local heroes”. Ottawa, Canada. October 1, 1993.

⁴ Pesquisa desenvolvida e apresentada em: FERREIRA, M. A. G.; SANCHES, S. P. Avaliação do Conforto e Segurança dos Pedestres, Anais do X Congresso Panamericano de Ingenieria de Transito y Transporte, Santander, Espanha, 1998.

Figura 1. Índice de Caminhabilidade - Categorias e seus indicadores



FONTE: ITDP, 2016

Semelhante abordagem advém do conjunto de trabalhos⁵ que têm como foco de suas pesquisas o rastreamento do percurso e do fluxo dos pedestres. Tais autores tomam como base a utilização de tecnologias de Informação e monitoramento por satélite. De forma objetiva, através do georreferenciamento dos fluxos buscam mapear os trajetos e percursos dos pedestres nas cidades. Poder-se-ia até afirmar que o uso da tecnologia como ferramenta também se faz presente nos estudos desenvolvidos por Whyte (2009 [1988])⁶, embora de forma menos incisiva, pois a equipe desse investigador utiliza-se de diversos métodos de registro da realidade, entre elas filmagem e fotografias contínuas, com o objetivo de apreender e mapear o percurso e a permanência dos pedestres nos espaços públicos das cidades.

No espectro qualitativo, o caminhar é comumente tratado como questão pertinente aos estudos de paisagem. Sob esse enfoque, o trabalho de Schutzer⁷ que avalia a qualidade da paisagem urbana através da percepção dos pedestres, destaca alguns autores precursores acerca do tema. Inserem-se nessa discussão, Gebel *et al* (2010) que em seu estudo ressaltam como as características da paisagem urbana podem influenciar o caminhar; Pikora *et al* (2003) que observam que os indicadores favoráveis para a caminhada, estão diretamente relacionados aos atributos da paisagem (como a presença de arborização, espaços abertos, agradáveis visuais, locais para descanso, espaços seguros e a presença de edificações ou bairros históricos); Reid (2001), que tem como foco de estudo as necessidades dos pedestres, correlacionadas à paisagem construída. E, por fim, Schutzer aponta também, tendo como base o trabalho de Miller (2000), que a falta de um desenho urbano que favoreça as caminhadas é uma das principais causas das problemáticas que envolvem os pedestres nas cidades.

Outra abordagem dentro dessa ótica resulta de estudos que pretendem compreender a “qualidade cênica” do ambiente. Tal atributo é considerado muito importante nesse âmbito de análise e é defendido que possui forte influência sobre as caminhadas (VARGAS, 2017). Próximo a essa perspectiva, os trabalhos de Netto *et al* (2012) e Netto (2017)⁸ representam uma linha de pesquisa que sustenta a teoria de que tipologias arquitetônicas predominantemente contínuas, permeáveis e mais próximas da rua incentivariam o caminhar e a permanência dos pedestres, gerando assim mais interação social. O primeiro trabalho busca averiguar as possíveis influências da tipologia e

⁵ HOEVEN, F.D. VAN DER; SMIT, M.G.J. and SPEK, S.C. VAN DER (eds.). Pedestrian mobility and the regeneration of the European city centre. Street-level desires: Discovering the city on foot. Delft: TU/Delft, Department of Urbanism, 2008. SCHAICK, J. VAN and SPEK, S.C. VAN DER (eds.). Urbanism on track: Application of tracking technologies in urbanism. Amsterdam: IOS Press BV, 2008. SPEK, S.C. VAN DER; SCHAICK, J. VAN; BOIS, P. DE and HAAN, R. DE. Sensing Human Activity: GPS Tracking. *Sensors*, 9 (04), 2009, pp. 3033 – 3055. Disponível em: <http://www.mdpi.com/1424-8220/9/4/3033/pdf> Acesso em Abril 2017.

⁶ WHYTE, W. H. The social life of small urban spaces. New York: Project for Public Spaces, 2009 (1988).

⁷ SCHUTZER, K. A Percepção do Pedestre Sobre a Qualidade da Paisagem Urbana. Dissertação apresentada ao Programa de Pós Graduação em Engenharia Urbana: Universidade Federal de São Carlos, São Carlos, 2011.

⁸ NETTO, V. A cidade como resultado: consequências de escolhas arquitetônicas. In: NETTO V.; SABOYA, R.; VARGAS, J.; CARVALHO, T. Efeitos da Arquitetura. Os Impactos da urbanização contemporânea no Brasil. Brasília: FRBH, 2017. NETTO, V. M.; VARGAS, J. C.; SABOYA, R. (Buscando) Os efeitos sociais da morfologia arquitetônica. *URBE. Revista Brasileira de Gestão Urbana (Brazilian Journal of Urban Management)*, v. 4, n. 2, p. 261-282, jul./dez. 2012.

configurações urbanas sobre as condições de caminhabilidade e apropriação social do espaço, através do método da Sintaxe Espacial⁹.

Complementando os vários e distintos procedimentos investigativos sobre o espectro prático do estudo do caminhar, a aplicação do “mapeamento centrado na pessoa” apresenta-se como um método de viés etológico, que foi utilizado por Fagundes (1985) como uma ferramenta baseada na observação comportamental, denominada “registro de comportamento”. Nesse estudo, os gestos e as posturas adotados pelos investigados fazem parte dos elementos de análise. Sob esse enfoque, Moraes & Mont’alvão (2003) afirmam que tal conjunto de gestos e posturas é o que se pode chamar de “etologia do homem no trabalho” e ainda, segundo Hutt & Hutt (1974) dentre as técnicas de observação, o enfoque etológico destaca-se pelo relato feito baseando-se em afirmações observáveis e de atividade.

O “mapeamento centrado na pessoa” associa-se também às pesquisas que entendem que o meio exerce certa influência no comportamento dos indivíduos. Nessa perspectiva, Zeisel (2006) apresenta uma ferramenta baseada na observação dos vestígios físicos deixados pelos grupos sociais nos espaços urbanos. Outra maneira de aquisição de evidências é o método do “tracking” apontado por Lynch e Hack (1984) e posteriormente abordado também por Gehl e Svarre (2013). Nesse caso, além de posicionar-se em um determinado lugar para registrar os acontecimentos, os observadores também podem seguir pessoas selecionadas para acompanhar seus movimentos, seu caminhar e seu percurso. Esse processo também é chamado de “sombreamento” ou “rastreamento” e se mostra útil para medir a velocidade de caminhada, ou onde, quando e em que medida ocorrem certas atividades ao longo de uma rota.

Utilizando método similar, porém com viés mais qualitativo, destacam-se os trabalhos de Thibaud (2000; 2002) que têm como foco a sociabilidade e o arranjo das interações sociais nos espaços públicos. É possível perceber que seus estudos refletem um profundo interesse pela ambiência, enquanto espaço-tempo experimentado pelos sentidos, e demonstram seu empenho em desenvolver e estudar: i) figuras de percursos de análise (efeitos sonoros, objetos, ambientes, configurações sensíveis); ii) métodos de investigação *in situ* (percursos comentados, observações recorrentes, reativação sonora, etnografia sensível); e, iii) ferramentas de modelagem (modelagem declarativa, modelos morfo-dinâmicos e simulação inversa). Tais ferramentas de estudo mostram-se frequentes nos seus trabalhos de maior destaque: Thibaud *et al* (2001) e Thibaud (2004; 2008; 2010) e buscam de modo geral uma melhor apreensão das pessoas e seus comportamentos nos espaços públicos. Para esse autor, tal processo de apreensão se dá através da percepção em movimento, por meio da realização de três atividades ao mesmo tempo: caminhar, perceber e descrever.

⁹ Método apresentado por Bill Hillier em seu livro *The Social Logic of Space* (1984) HILLIER, B.; HANSON, J. *The social logic of space*. Cambridge: Cambridge University Press, 1984. E posteriormente trazido para o Brasil por Frederico de Holanda em *O Espaço de Exceção* (2002) - HOLANDA, F. de. *O espaço de exceção*. Brasília: Ed. UnB, 2002.

Dentre seus métodos de investigação *in situ*, o “percurso comentado” (THIBAUD, 2004) busca qualificar os ambientes de um lugar a partir das práticas e das percepções que os usuários têm dele. Tendo como base esse método, Thibaud (2013) concentra seu estudo na atividade dos passantes ou no comportamento dos caminhantes. Se os percursos constituem aqui o fio condutor da observação, isso se deve ao fato de eles entrarem em ressonância com seu entorno. Portanto, o instrumento de pesquisa “cartografia de percurso” que é baseado no método “percurso comentado”, mostra “como as maneiras de caminhar mobilizam e configuram um campo de variáveis heterogêneas, e propiciam, a cada vez, uma versão possível do contexto no qual se inserem” (THIBAUD, 2013, p. 104).

De modo complementar, para além dos métodos apontados, insere-se no panorama que se quer construir aqui, referenciais teóricos clássicos da Arquitetura e Urbanismo que norteiam as discussões acerca do pedestre no espaço público das cidades. Trata-se de obras publicadas desde os anos 1960, momento em que se começa a estruturar visões mais críticas sobre a relação entre espaço público e a ação do caminhar. Desde o clássico trabalho de Jane Jacobs (1961) bem como os estudos de Gehl (1987), Alexander *et al* (1977) e Bentley *et al* (1985), há um crescente acervo de argumentos favoráveis à ideia de que as características da forma urbana produzem impactos negativos e/ou positivos sobre as possibilidades de interação social nos passeios. Além desses, outros trabalhos de destaque como Jacobs (1995) e Appleyard (1981) apresentam uma reflexão crítica acerca das características da paisagem da rua enquanto elemento mais expressivo e fundamental dos espaços públicos das cidades.

Tendo em vista o trajeto percorrido, através de sucinta recuperação das possíveis abordagens para se captar a prática do caminhar, destaca-se, por fim, que a utilização conjunta de procedimentos quantitativos e qualitativos, de rara existência, pode se mostrar como essencial para ampliar a compreensão das peculiaridades dessa atividade humana na cidade contemporânea.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

As diferentes aproximações apresentadas permitem afirmar que há mais de meio século o caminhar tem sido entendido como ato basilar, primordial e simbólico das pessoas nos mais distintos ambientes urbanos. Consequentemente, essa temática tem atraído um número crescente de investigações cuja aplicação de diferentes métodos e instrumentos tem permitido avançar na construção de procedimentos e indicadores para análise dessa atividade humana. Embora a construção de uma leitura extensiva não seja o objetivo desse trabalho, o conjunto de trabalhos apresentados permite extrair algumas conclusões sobre o avanço dessa temática para a área de planejamento urbano e regional.

Nesse sentido, atenta-se para a contribuição de distintas áreas do conhecimento, com seus particulares enfoques, para a consolidação de um campo de pesquisas orientadas ao pedestre e seu caminhar. Diante desse fato, atenta-se para a validade de investigações que procurem investir na transformação do “paradigma do automóvel” no processo de

planejamento urbano. De fato, poucas investigações estão efetivamente direcionadas a apreender o caminhar do pedestre e no cenário brasileiro tal questão se mostra mais evidente, pois se volta mais a discussões sobre o espaço público do que sobre o caminhar, fato que aponta para um déficit de pesquisas com esse enfoque que possam contribuir na construção de espaços urbanos voltados para a qualidade do caminhar nas cidades.

A partir das abordagens apresentadas, identifica-se que os trabalhos de cunho mais operacional, que procuram indicar formas de reconhecer as distintas maneiras de ocupar o espaço com o caminhar, podem ser divididos de acordo com as estratégias de campo, especialmente no que diz respeito ao uso de métodos quantitativos e qualitativos, pois se percebe que há significativas diferenças entre ambas no tocante ao “princípio de generalização” dos resultados, de acordo com Alami *et al* (2010). Assim, em geral, as pesquisas que se utilizam de métodos com viés qualitativo mostraram-se, por vezes, demasiadamente empíricas, o que dificulta a sistematização e quantificação de dados e resultados. Em contrapartida, as que se baseiam nos métodos com viés quantitativo, tenderam a facilitar a averiguação dos resultados e possibilitaram de modo mais contundente, ações propositivas sobre o sistema avaliado. Entretanto, em se tratando de escolha entre as duas aproximações, admite-se que a riqueza metodológica de pesquisas em que ambos os métodos se complementam permite que as lacunas possam ser transpostas de modo mais enfático, estabelecendo assim, o desenvolvimento de uma abordagem “quali-quantitativa”, com maior capacidade de aferir a complexidade dos fenômenos urbanos.

No âmbito das pesquisas de cunho mais teórico, entende-se que o caminhar transcende o papel figurativo de ato primordial e necessário aos seres humanos e transfigura-se em um ato simbólico e sensorial, capaz de gerar significado para o espaço urbano. Essa leitura sensível do caminhar na cidade se faz presente num grande número de trabalhos, parcialmente apresentados. Vinculada a essa ótica sobre o caminhar, ressaltam-se ainda as precursoras observações empreendidas por Jane Jacobs (1961) cujo texto vibrante ainda se mostra tão atual. A partir da observação da cidade sob o ponto de vista de quem a vivenciava cotidianamente, a autora criticou os princípios do urbanismo orientado à mobilidade automobilística e chamou a atenção sobre a importância da escala da rua e, principalmente sobre a necessidade de pedestres para a geração de espaços urbanos com vitalidade.

Sabe-se, no entanto, que pensar a cidade ao nível dos olhos apresenta-se como um desafio em meio às múltiplas adversidades da cidade e sociedade contemporâneas. Tal objetivo requer a liberdade de criarmos e re-criarmos nossas cidades e a sensibilidade de voltar à atenção para além das políticas de planejamento urbano, direcionando um olhar mais apurado à escala do pedestre. Esse campo de estudo, que se orienta à compreensão do caminhar, mostra-se, portanto fundamental para a construção de um pensamento crítico sobre a concepção da cidade contemporânea, estimulando assim diferentes leituras do caminhar e, sobretudo, proporcionando a construção de espaços urbanos orientados para as pessoas.

REFERÊNCIAS

- ALAMI, S.; DESJEUX, D.; GARABUAU-MOUSSAOUI, I. Os métodos qualitativos. Petrópolis, RJ: Vozes, 2010.
- ALEXANDER, C.; ISHIKAWA, S.; SILVERSTEIN, M. A pattern language. New York: Oxford University Press, 1977.
- APPLEYARD, D. Livable streets. Berkeley, CA: University of California Press, 1981
- BENTLEY, I.; ALCOCK, A.; MURRAIN, P.; MCGLYNN, S. E.; SMITH, G. Responsive environment: a manual for urban designers. London: Architectural Press, 1985.
- CARERI, Francesco. Walkscapes. O caminhar como prática estética. São Paulo: Editora G. Gili, 2016 (2013)
- CERTEAU, M. de. A invenção do cotidiano. 3ª ed, Petrópolis: Editora Vozes, 1998
- FAGUNDES, A. J. F. M. Descrição, Definição e Registro de Comportamento. 7ª Ed. São Paulo, EDICON, 1985.
- GEHL, J. Cidades para Pessoas. São Paulo: Perspectiva, 2015.
- _____; SVARRE, B. How to study public life. Washington, EUA: Island Press, 2013.
- _____. La humanización Del espacio urbano. La vida social entre los edificios. Barcelona: Editorial Reverté, 2009 (1987).
- _____; GEMZOE, L. Novos espaços urbanos. Barcelona: Gustavo Gili, 2002.
- GONSALES, C. H. C. Cidade moderna sobre cidade tradicional: movimento e expansão – parte 2 (1). In: Revista Eletrônica Vitruviu, 059.04, ano 05, abr. 2005.
- HARVEY, D. O Direito a Cidade. In: Lutas Sociais, São Paulo, n.29, p.73-89, jul./dez. 2012.
- HUTT, S.J. ; HUTT, C. Observação direta e medida do comportamento. São Paulo: EPU, 1974.
- INSTITUTO DE POLÍTICAS DE TRANSPORTE E DESENVOLVIMENTO (ITDP). Índice de Caminhabilidade Ferramenta. Rio de Janeiro, 2016.
- JACOBS, A. Great Streets. Cambridge: MIT Press, 1995.
- JACOBS, J. Morte e vida de grandes cidades norte-americanas. São Paulo, Martins Fontes, 2000 (1961).
- KARSSENBERG, H.; LAVEN, J.; GLASER, M.; HOFF, M.V. A cidade ao nível dos olhos. Lições para os Plinths. Porto Alegre: EDIPUCRS, 2015.

LABBUCCI, Adriano. Caminhar, uma revolução. São Paulo: Martins Fontes – selo Martins, 2013.

LYNCH, K. & HACK, G. Site Planning. Cambridge: MIT Press, 1984.

MARICATO, E. O impasse da política urbana no Brasil. Petrópolis: Editora Vozes, 2011.

MORAES, A.; MONT'ALVÃO, C. Ergonomia: Conceito e Aplicações. 3ª ed. Rio de Janeiro, IUSER, 2003.

RANDOLPH, R. A origem estrutural da subversão em sociedades capitalistas contemporâneas, suas práticas baseadas na vivência cotidiana e um novo paradigma de um contra-planejamento. In: Geraldo Magela Costa; Heloisa Soares de Moura Costa; Roberto Luis de Melo Monte-Mór. (Org.). Teorias e práticas urbanas. Condições para a sociedade urbana. Belo Horizonte: C/Arte, 2015.

ROSANELI, F. R.; BRANDENBURG, E. J.; WEISHOF, N. Morfologia espacial dos espaços públicos de Curitiba/ PR. In: Anais do 1 Congresso Internacional Espaços Públicos. Porto Alegre: PUC-RS, 2015.

SOLNIT, Rebeca. A História do Caminhar. São Paulo: Martins Fontes, 2016.

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

THIBAUD, J-P. Je, Tu, Il. La marche aux trois personnes. Urbanisme. n.359, Mars-Avril, pp.63-65, 2008. Disponível em:
<http://doc.cresson.grenoble.archi.fr/opac/doc_num.php?explnum_id=331>. Acesso: Abril 2017.

_____. Ambiências de passagem – figuras, condutas, medidas. In: DUARTE, R. C.; VILLANOVA, R. Novos olhares sobre o lugar: ferramentas, metodologias, da arquitetura à antropologia. Rio de Janeiro: Contra Capa: FAPERJ, 2013.

_____. A cidade através dos sentidos - The city through the senses. In: Cadernos PROARQ 18. 2010.

_____. Regards en action. Ethnométhodologie des espaces publics. Bernin: A laCroisée, 2002.

_____; GROSJEAN, M. L' Espace urbain em methods. Marseille: Parenthèses, 2001.

_____. La méthode des parcours commentés. In: GROSJEAN, M.; THIBAUD, J.P. L'espace urbain em méthodes. Marseille: Parenthèses, 2000.

VARGAS, J. Forma urbana e transporte a pé: mobilidade, caminhabilidade, vitalidade. In: NETTO V.; SABOYA, R.; VARGAS, J.; CARVALHO, T. Efeitos da Arquitetura. Os Impactos da urbanização contemporânea no Brasil. Brasília: FRBH, 2017.

ZEISEL, J. Inquiry by Design. Environmental/Behavior/Neuroscience in Architecture, Interiors, Landscape, and Planning. New York: W. W. Norton & Company, Inc., 2006 (1981).