

Sobre uma cidade amiga do peão (i): espaços pedonais estruturados e estruturadores da cidade

## ***Infohabitar, Ano VII, n.º 354***

Sobre uma cidade amiga do peão (i): espaços pedonais estruturados e estruturadores da cidade

António Baptista Coelho

*Nota sobre a ilustração:*

*As imagens que acompanham o artigo correspondem a uma recente e muito positiva intervenção promovida pela Câmara Municipal de Lisboa na Av. Duque de Ávila.*

### **Introdução: o desígnio de uma cidade mais amiga do peão**

Numa altura em que a actividade do ordenamento urbano em Portugal está a ser marcada pelos processos de revisão dos Planos Directores Municipais, considera-se que estas acções poderiam ser caracterizadas por um objectivo central de (re)qualificação do espaço público, tendo-se em conta uma atenção específica no que se refere à identificação, análise e desenvolvimento de percursos urbanos com usos privilegiadamente pedonais e com potencial para se articularem numa verdadeira rede pedonal que funcione como uma renovada “espinha dorsal”, estratégica e gradualmente melhorada, que vise uma cidade também agradável e potencialmente “do vagar”, embora sempre estrategicamente associada e integrada com os restantes tipos de trânsito; assumindo-se este grande objectivo como um verdadeiro desígnio de um novo desenvolvimento urbano, mais sustentável, mais humanizado e mais culto.

A ideia é que a (re)estruturação de uma rede pedonal efectiva e necessariamente afectiva, possa desempenhar um papel protagonista, seja na revitalização funcional e diária de muitos bairros e vizinhanças alargadas, seja na construção de uma renovada dimensão de usufruto cidadão que dê maior coesão aos conjuntos de bairros e de vizinhanças e que proporcione a fruição da cidade a pé,

devagar ou mais depressa, numa relação próxima com a paisagem urbana e com as actividades citadinas, e ao longo de percursos estimulantes e tão longos, quanto a vontade e as condições físicas de quem se desloca e passeia.

Reforça-se, ainda, a ideia que, que se irá comentar com algum desenvolvimento nos seguintes parágrafos, do interesse estratégico que tem e terá uma gradual, mas sempre continuada e reforçada aposta numa estruturação pedonal que garanta, quer um usufruto pedonal reforçado das vizinhanças alargadas ao nível dos bairros, quer a vital conjugação pedonal entre os vários bairros e vizinhanças que caracterizam cada cidade ou aglomerado urbano significativo - que, sublinha-se, hoje em muitos casos, verdadeiramente, não existe -, quer a gradual mas afirmada articulação destes percursos numa rede global citadina pedonalizada, que vá sendo, sequencialmente, desenvolvida e melhorada; e sublinha-se que não há nesta pedonalização nenhum aspecto de fundamentalismo, pois considera-se que, por exemplo, bons passeios arborizados e estrategicamente vitalizados serão os elementos-chave desta ideia, passeios estes que podem bordejar vias automóveis, e que a relação com os transportes públicos é também vital nesta “repedonalização” da cidade (a cidade foi basicamente pedonal ao longo de grande parte da sua história).

Regista-se, ainda e desde já, que esta ideia de “repedonalização” da cidade tem de ser considerada, com naturalidade mas com efectividade, de forma conjugada com as acções, que, felizmente, começam a estar na ordem do dia, de (re)estruturação e de recuperação de velhos caminhos e sendas que atravessam periferias urbanas e zonas rurais (cruzando eventualmente diversos concelhos), procurando-se, sempre a gradual (re)constituição de uma rede tendencial e prioritariamente pedonal com expressivo desenvolvimento, ancorada em adequados pontos de serviço de transportes públicos e de estacionamento de veículos privados, e que propicie extensos e agradáveis passeios de lazer; e nunca será excessivo sublinhar a importância vital que tem a boa gestão de tais percursos (não vale grande coisa um grande percurso pedonal sem manutenção e sem segurança mínimas) e a sua adequada divulgação (por vezes até se fazem percursos e depois não se realiza um simples e bem feito folheto para a sua divulgação).



Fig. 01

### Dinamizar a vivência do espaço público

A ideia é tirar partido das possibilidades de uma vivência do espaço público mais efectiva, que será mais funcional ao nível de cada vizinhança alargada - por exemplo em cada bairro ou conjunto urbano significativo e caracterizado, em zonas em que seria muito importante controlar (física e legalmente) a velocidade ao máximo de 30 km/h (zonas afirmadamente residenciais e submetidas a uma geral predominância pedonal) - e mais de lazer ao nível da cidade dos bairros e das continuidades urbanas entre bairros, sendo que este factor de lazer é considerado como potencialmente estruturador de uma nova forma de viver a cidade, actualmente a renascer em muitas zonas urbanas do mundo mais desenvolvido; e, afinal, sabendo-se que está provado ser óptimo para a saúde caminhar entre 30 min e 60 min, diariamente, e sabendo-se que em cerca de 20/30 min se marcham entre 1 e 2 km, entende-se que será possível aliar lazer e funcionalidade em muitas situações, com benefícios para a saúde de cada um, mas também para a vitalização e consequentemente para uma melhor segurança urbana nessas zonas mais usadas por pessoas a pé.

Neste sentido apontam-se alguns aspectos mutuamente complementares, muitos deles já com presença nos elementos habitualmente constituintes dos PDM, mas aqui de certo modo unificados pelo objectivo de se ir efectivamente tornando cada cidade ou aglomerado urbano significativo, um território agradavelmente

percorrido a pé nas mais diversas tipologias de percursos, algumas já devidamente estudadas e outras a considerar e a aprofundar. Seguem-se, portanto, referências específicas e sintéticas a alguns aspectos complementares a considerar nesta requalificação do espaço público urbano para uso pelo peão, aspectos estes que, no entanto, se julga terem também importância específica em cada um dos aspectos/temas considerados e apontados em seguida, de uma forma sintética (prevendo-se que cada um destes temas possa vir a ser objecto de desenvolvimento específico noutros artigos desta série).

### **Relação entre a estrutura urbana pedonal e um planeamento efectivo do verde urbano**

Importa privilegiar a relação entre a estrutura urbana pedonal e um planeamento do verde urbano de cada cidade ou aglomerado urbano significativo, visando-se uma “estrutura urbana verde” mais efectiva e consistente, considerando-se o que existe e o que deverá existir e tendo-se até em conta a grande importância desta matéria em termos ambientais e de saúde pública, assim como em termos de sustentabilidade ambiental (ex., introdução de árvores com grande longevidade, resistência à poluição e expressiva contribuição para a melhoria ambiental).

Julga-se ser muito importante assegurar um mais efectivo reflexo, na revisão de cada PDM, da realidade da paisagem urbana verde que existe e que se deseja, pois só assim se poderá contribuir activamente para uma verdadeira requalificação do espaço público, que estimule o seu uso pelos habitantes e visitantes; pois é, realmente, importante para o peão poder contar com verdadeiras sequências de verde urbano, visualmente estimulantes e amenizadoras das condições de conforto ambiental no exterior.

E não podemos nem devemos esquecer a enorme importância do verde urbano como elemento de (re)qualificação da paisagem urbana; uma ideia que é por muitos reconhecida, mas que infelizmente ainda é pouco interiorizada e aplicada.



fig. 02

### **Relação entre a estrutura urbana pedonal e uma adequada estratégia de transportes públicos e de estacionamento**

Importa privilegiar a relação entre a estrutura urbana pedonal e uma adequada estratégia de transportes públicos e de estacionamento, considerando-se ser fundamental uma estrutura desses transportes e de estacionamentos estratégicos, bem “colada” à referida rede pedonal.

Nesta matéria parece haver, ainda, um importante caminho a desenvolver e aprofundar no sentido de se clarificarem nas zonas urbanas e periféricas os respectivos eixos de estruturação de acessibilidades e de se apoiar e facilitar a deslocação em transportes públicos, e a relação mútua entre diversos tipos de transporte e percursos pedonais bem desenvolvidos; uma situação que se agrava de forma significativa quando nos movimentamos fora dos percursos que usamos mais regularmente (e que, portanto, conhecemos mal ou não conhecemos) e/ou fora dos horários correntes (ex., de noite e ao fim de semana); e seria muito bom para os habitantes e para a animação urbana assegurar-se uma tal reestruturação, clarificação e apelativa divulgação dessas possibilidades de deslocação - uma divulgação que tem de ser feita por especialistas de comunicação e de design de comunicação e não por pessoas apenas com habilidade gráfica, devendo ser devidamente testada em termos da satisfação e clareza atingidas.

## Relação entre a estrutura urbana pedonal e o desenvolvimento de um plano/mapa de actividades culturais com espectro completo/amplo

Importa privilegiar a relação entre a estrutura urbana pedonal e um plano/mapa de actividades culturais com espectro completo/amplo, considerando-se ser vital o registo trabalhado da constelação das múltiplas actividades culturais existentes na cidade, averiguando e marcando eventuais zonas de tendência e aliando, intimamente, um tal mapeamento à referida estruturação pedonal apoiada em transportes públicos.

Não se trata aqui de “forçar” quaisquer eventuais perfis de actividades, mas de as acompanhar e apoiar, por vezes, em aspectos financeiramente pouco significativos mas estrategicamente importantes (ex., definição de paragens de transportes públicos e horários de funcionamento), a identificar em parceria com os respectivos e diversos parceiros da sociedade civil; por exemplo a dinamização que tem acontecido relativamente a um amplo conjunto de galerias de arte não parece ter ainda um apoio/enquadramento adequado, e nestas matérias há inúmeras potencialidades a aproveitar considerando o enorme leque de áreas temáticas a considerar, desde circuitos para desporto livre a pólos museológicos e a articulações estratégicas com o comércio de rua.

“Arranha-se” aqui, apenas, a rica matéria ligada ao apoio às indústrias e actividades criativas, uma matéria com enorme potencial e muito sensível a alianças com espaços urbanos patrimoniais e/ou caracterizados.



Fig. 03

**Relação entre a estrutura urbana pedonal e o desenvolvimento de um plano/mapa de paisagem urbana, que faça evidenciar os aspectos mais identificáveis, atraentes e culturalmente valiosos de cada cidade**

Importa privilegiar a relação entre a estrutura urbana pedonal e a implementação de um plano/mapa de paisagem urbana, que faça evidenciar os aspectos mais identificáveis, atraentes e culturalmente valiosos de cada cidade e zona urbana significativa.

Nesta matéria julga-se estar na hora de desenvolvermos um estimulante “mapa” de vistas - paisagísticas, pormenorizadas e encadeadas - que sejam caracterizadoras de cada zona urbana significativa, e que não se limitem aos aspectos patrimoniais estritos, servindo, objectivamente à definição e fixação do *genius-loci* - carácter urbano, arquitectónico e vivencial que é próprio de cada zona.

Considera-se, ainda, que está também na hora de se passar, imediatamente, a uma fase seguinte e sequencial de defesa, de regeneração e aproveitamento múltiplo das características específicas de cada conjunto de imagens urbanas, arquitectónicas e vivenciais, que caracteriza cada cidade ou zona urbana significativa, sendo que se considera que toda esta é uma matéria totalmente conjugada com o referido desenvolvimento de uma adequada estrutura urbana pedonal, pois a imagem urbana goza-se a pé, tem tudo a ver com aspectos de reabilitação urbanística e também tudo a ver com uma estratégica ampliação do conceito urbano patrimonial até aos dias de hoje e integrando-se conceitos de património imaterial e relacionado com a fruição do espaço público e da vida urbana, considerando-se o enorme interesse em termos de imagem e vida urbanas que têm, por exemplo, muitas sequências de bairros recentes, como acontece, em Lisboa, com os bairros de Campo de Ourique, Alvalade, Olivais Norte, Telheiras e boa parte do Parque das Nações.

Julga-se, portanto, que esta perspectiva de relação entre a estrutura urbana pedonal e o apoio a uma agradável e activa fruição de uma sequência de paisagens urbanas estimulantes, pode ser um elemento fulcral do desenvolvimento da identidade de cada cidade e zona urbana significativa; e de forma alguma se considera que ela se resumirá ao chamado turismo de Arquitectura, pois trata-se de poder encaminhar habitantes e visitantes pelos mais agradáveis e estimulantes percursos da cidade, dinamizando-se o seu uso

geral e a vitalidade das suas actividades económicas.

### **Relação entre a estrutura urbana pedonal e uma rede de percursos para bicicletas**

Importa considerar a relação entre a estrutura urbana pedonal e o desenvolvimento de uma rede de percursos para bicicletas. Considera-se ser esta matéria óbvia em termos de relação entre a proposta estrutura pedonalizada citadina e uma estrutura para bicicletas a realizar de certa forma “paralelamente”, sendo importante equipar esta estrutura de soluções para estacionamento de bicicletas e talvez ainda mais importante encontrar soluções de pavimentação que assegurem a permeabilidade dos circuitos (se tal for possível, naturalmente).

Dois aspectos que merecem atenção específica nesta temática remetem, no entanto, para a salvaguarda da movimentação pedonal relativamente à movimentação dos ciclistas, considerando-se que será sempre criticável avançar na dinamização de ciclovias sem se avançar, pelo menos, simultaneamente no desenvolvimento da respectiva rede pedonal e que faz realmente pouco sentido privilegiar a introdução de ciclovias em zonas anteriormente dedicadas ao peão, que, assim, acaba por ficar, por vezes, verdadeiramente, estrangulado entre o tráfego automóvel, do qual sempre teve que se proteger, e o novo tráfego de bicicletas, do qual também se tem que habituar a proteger.

A ideia que se quer deixar aqui sobre esta matéria específica e para reflexão é que se julga que, com as devidas excepções associadas a grandes percursos funcionais para bicicletas onde até seja eventualmente proibida a circulação de peões, de modo a tornar-se muito fluído e seguro o tráfegos de bicicletas, sempre que se trate de meio urbano denso e, por maioria de razão, quando a bicicleta foi introduzida sobre espaços antes exclusivamente pedonais, o tráfegos de bicicletas deve ser secundarizado relativamente à circulação pedonal, situação que também se defende em zonas mistas de circulação (para peões e veículos) desenvolvidas na vizinhança de habitações.



### Relação entre a estrutura urbana pedonal e um mapa de usos por formas suaves de tráfego

Importa considerar a relação entre a estrutura urbana pedonal e um eventual e desejável mapa de usos por formas suaves de tráfego - por exemplo, pequenos veículos eléctricos: a ideia aqui é abrir possibilidades a aproveitamentos potenciais e interessantes, seja em termos de relações de acessibilidade, seja em termos de actividade económica.

Mas trata-se de um tema que merece tratamento cuidadoso e específico, a ser realizado por especialistas na matéria.



Fig. 04

### Relação entre a estrutura urbana pedonal de cada cidade e uma rede regional de percursos pedonais e para bicicletas

Tal como já se apontou neste texto, importa considerar a relação entre a estrutura urbana pedonal de uma dada cidade ou zona urbana significativa e as redes regionais de percursos pedonais e para bicicletas que, eventualmente, existam ou estejam a ser desenvolvidas em relação com essa zona urbana. Esta possibilidade é considerada lógica e fundamental na perspectiva que aqui se defende de se ir constituindo, gradual e consolidadamente, uma malha ou um conjunto de redes de acessibilidade “suaves” (pedonal, em bicicletas, etc.) com um máximo de poder de penetração urbana e de continuidade regional.

Regista-se, ainda, que esta possibilidade/potencialidade também se baseia no simples “atar” de “terminais” de redes semelhantes em municípios vizinhos, o

que torna tudo ainda mais aliciante e possível, e devemos ter presente que a possibilidade de um usufruto prolongado e equipado de percursos pedonais e para bicicletas agradáveis, em termos de uso directo e de paisagens envolventes, será sempre um meio estratégico de ir incentivando a prática pedonal e ciclista. E não tenhamos dúvidas que será sempre uma grande mais-valia a estruturação gradual de continuidades territoriais ao serviço do lazer e da cultura - por exemplo, aproveitando a continuidade de percursos ribeirinhos já existentes e em preparação (ou potenciais) na continuidade das zonas da “linha” de Lisboa, Alhandra/Vila Franca de Xira, Azambuja, Cartaxo e Santarém e da linha de Lisboa/Oeiras/Cascais e, eventualmente, Sintra, etc.

### **Alguns aspectos complementares a considerar no desenvolvimento de continuidades e percursos pedonais urbanos e periurbanos**

Registam-se, ainda, alguns aspectos importantes e complementares a considerar no desenvolvimento de continuidades e percursos pedonais urbanos e periurbanos.

É importante ter em conta uma estratégia de desenvolvimento cuidadosamente faseado da rede pedonal com escolhas cuidadosas e bem fundamentadas entre mais extensão ou mais acabamento e equipamento, apostando, sempre, em percursos bem consolidados em termos de gestão/manutenção, segurança pública (pelo menos mínima) e vida urbana e/ou de valia paisagística.

Na activação de continuidades pedonais importa assegurar uma estratégia de cuidadosa e muito clara divulgação de todas as novas ou renovadas condições de requalificação do espaço público, pois por vezes o que é mais difícil faz-se, mas poucos conhecem a sua existência, ou então a divulgação é tão complexa e elaborada que o seu impacto público é reduzido e/ou não atinge todos os grupos socioculturais.

Na activação de continuidades pedonais importa ainda assegurar e divulgar convenientemente condições sanitárias mínimas; uma condição essencial para a boa manutenção dos espaços e para o seu uso intenso por idosos e crianças. E numa perspectiva idêntica de zelar pela sanidade dos espaços há que regulamentar o seu uso por animais de estimação, o que deve passar, essencialmente, pela obrigatoriedade dos utentes recolherem os respectivos dejectos, mas não se devendo passar do “oito para o oitenta”, inviabilizando-se

ou reduzindo-se drasticamente o uso livre destes espaços por pessoas e respectivos animais de estimação, desde que estando garantidas as condições de segurança dos restantes utentes e vedado/proibido o acesso a determinadas zonas específicas (ex., espaços de recreio infantil), pois não se tenha dúvida que o uso destes espaços por pessoas e respectivos animais de estimação constitui uma das suas principais condições de vitalidade e de segurança pública, designadamente em alturas do dia pouco movimentadas (de manhã cedo e ao final da tarde/noite).

No desenvolvimento de uma adequada e estratégica rede urbana pedonal há ainda que privilegiar uma concepção, um acabamento e um equipamento dos espaços pedonais interiores e exteriores decididamente amiga dos utentes mais sensíveis - designadamente, idosos e crianças - e mais susceptíveis em termos de elementos de acabamento superficiais, cores e todos os vocabulários de elementos de design de equipamento e de comunicação; e não tenhamos dúvidas que, por exemplo, muitos dos elementos actualmente usados em termos de sinalética são confusos para um utente “corrente” e quase ilegíveis para uma pessoa com algumas dificuldades na percepção (afinal o fazer-se um bom símbolo/imagem em termos de elemento estético não significa ter-se feito um elemento de comunicação eficaz e expressivamente claro na mensagem a transmitir).

E cumulativamente com o que acabou de se referir há que considerar todo um amplo leque de informações a disponibilizar, enquanto se usam as continuidades pedonais e que podem e devem divulgar aspectos tão diversos como, por exemplo, os ligados à natureza e à biodiversidade, à história local, aos locais urbanos mais interessantes e/ou vitalizados, a percursos temáticos específicos, a regras aconselhadas para uso dos respectivos espaços e equipamentos e a contactos de emergência a ter presentes.

***Infohabitar a Revista do Grupo Habitar***

***Editor: António Baptista Coelho***

***Edição de José Baptista Coelho***

***Lisboa, Encarnação - Olivais Norte***

***Infohabitar, Ano VII, n.º 354, 9 de Julho de 2011***

Etiquetas: [antónio baptista coelho](#), [cidade amiga dos peões](#), [cidade pedonal](#), [harmonizar peões e veículos](#), [peões](#), [peões e veículos](#), [rede pedonal estruturadora](#), [redes de acessibilidades](#)