

Vizinhanças e proximidades: algumas bases de referência

Infohabitar, Ano VI, n.º 284

Série habitar e viver melhor, IX

Nota: a ilustração deste artigo foi circunscrita a algumas intervenções que se candidataram ao Prémio IHRU 2009 de construção e reabilitação.

António Baptista Coelho

Há matérias concretas que importa ir divulgando a projectistas, responsáveis e moradores, entre as quais se destacam alguns dados dimensionais e quantitativos que podem fazer a diferença na constituição de vizinhanças de proximidade residenciais verdadeiramente satisfatórias, designadamente, em termos de acessibilidades e proximidades; dados estes que, em seguida, se listam, e que foram obtidos no âmbito do estudo que realizei com o objectivo da elaboração do livro intitulado “Do bairro e da vizinhança à habitação” (ITA n.º 2, LNEC, 1998, e que está disponível na Livraria do LNEC) (1):

- No que se refere, globalmente, a **distâncias pedonais** pode considerar-se que (2): 1 m de desnível = 15 m de aumento de percurso; 200 m de percurso não-abrigado = 300 m de percurso abrigado = 500 m de percurso totalmente protegido; 300m de percurso abrigado = 500 m de percurso totalmente protegido; e que, tal como aponta Christopher Alexander, 1 minuto a pé corresponde a 45 m de percurso.
- Quanto ao **dimensionamento geral rodoviário** já é bem a altura de começarmos a obrigar os automóveis a andar mais devagar nas zonas residenciais e assim, a título de exemplo, apontam-se algumas indicações de Dieter Prinz (3): rua colectora, com cruzamentos distanciados, entre si, cerca de 150 a 200 m, velocidade máxima 50 km/h; rua periférica, com cruzamentos ou mudanças de direcção do traçado viário distanciados, entre si, cerca de 100 a 150 m, velocidade máxima 50 ou 30 km/h e dominância pedonal evidenciada; e, finalmente, a rua residencial, com desvios de direcção afastados, entre si, cerca de 30 a 40 m, velocidade máxima 30 km/h e prioridade pedonal.



Fig. 01: intervenção de requalificação e revitalização na zona central de Porto Covo, Largo Marquês de Pombal, 2008, Câmara Municipal de Sines, Arq.º Miguel Falcão.

- Com idêntico objectivo apontam-se algumas **medidas críticas de largura de vias** para veículos em áreas residenciais (4): 5.50 m, todos os veículos podem cruzar-se (dois sentidos); 4.80m, dois automóveis ligeiros podem cruzar-se, mas um ligeiro e um camião têm apenas espaço mínimo; e “apenas” com 3.00 m, um automóvel ligeiro e um veículo de duas rodas podem cruzar-se.
- Nunca será demais lembrar que o objectivo é fazer pedaços de cidade agradáveis e seguros para o peão, portanto, faz realmente sentido é proporcionar espaços de circulação e estadia ao peão e condicionar, funcional e dimensionalmente, a circulação de veículos, remetendo-os para o seu papel funcional.



Fig. 02: Introdução de 10 pequenas habitações (T0 e T1) de interesse social em Santa Luzia, Funchal, 2008, para pessoas idosas e que vivem sós, a intervenção respeitou a envolvente e proporciona aos residentes a vivência de uma continuidade urbana equipada e a proximidade ao centro da cidade, com todas as vantagens recíprocas de relação entre os habitantes e a cidade consolidada; uma promoção do IHM, Investimentos Habitacionais da Madeira, Arquitectura de Maurílio Machado e Raquel Oliveira, Arq.º Paisagista Pedro Rodrigues

- Em termos de **acessibilidades cidadinas gradáveis e estimulantes** há que integrar, ao máximo, os tráfegos de peões e de transportes públicos e, assim, "considera-se que um empreendimento é servido por transportes públicos, quando pelo menos em 90% dos casos, a entrada principal dos edifícios está a menos de 500m de distância real (percorrida) de uma paragem de carreira regular com uma frequência mínima de 3 percursos diários em cada sentido" (5); julgo que esta indicação é excessiva considerando, por um lado, o envelhecimento da população e as prováveis situações desniveladas – 500 m (portanto cerca de dez minutos) de percurso pedonal ao mesmo nível e em boas condições funcionais nada têm a ver com um percurso desnivelado e deficientemente equipado.
- Um inquérito sobre as possibilidades de fazer **compras diárias**, relacionadas com a distância entre as habitações e o centro comercial, numa zona residencial em Uppsala, demonstrou que entre 200 e 600 m de

distância a satisfação admitida pelos utentes decresce regularmente à medida que a distância aumenta; para 200 m de distância (2 a 3 minutos a pé), 70% das pessoas consideraram a situação "muito boa", enquanto que quando a distância atinge os 600 m apenas 10% das pessoas continuam a manter o mesmo juízo (6).

- Ainda nesta perspectiva de fundamental **vitalização comercial e cidadina** e considerando-se que as compras de um agregado familiar com quatro pessoas correspondem a uma média aproximada de 60kg por semana, cerca de 10 sacos de compras médios, fica evidenciada a importância da proximidade entre estabelecimentos comerciais de primeira necessidade e habitações, importância esta que assume um aspecto vital quando se trata de habitantes idosos, outros habitantes com mobilidade condicionada, ou pessoas sem veículo próprio. A distância máxima considerada entre este tipo de lojas e a habitação é de 200 m/ou 5 minutos a pé (para uma pessoa idosa) (7).



Fig. 03: a reabilitação de edifícios que integram a continuidade de zonas urbanas centrais, constitui uma dupla medida de revitalização dessas zonas e de se proporcionar aos respectivos habitantes um meio urbano coeso e uma vizinhança bem equipada; na imagem uma intervenção desse tipo na Rua de São Pedro em Viana do Castelo, 2008, promovida por um particular com apoio da respectiva C. M. e projecto do Arq.º José Loureiro.

- Wolfgang Preiser aponta diversas condições de **melhoria de condições de uso pedonal** em centros comerciais concentrados (8) (o autor refere-se a centros em vários níveis, mas julgo que as suas conclusões podem ter uma aplicação mais ampla): grande variedade de tipos e alternativas de comércios e serviços; cuidadosa programação das sequências e das orientações das montras considerando os principais fluxos pedonais; aplicação de pavimentos "suaves", agradáveis e seguros para o uso pedonal e estabelecendo continuidades entre espaços interiores e exteriores; e existência de zonas para estar sentado, que sejam espacialmente diferenciadas das principais zonas de circulação, colocadas em espaços mais calmos e dispendo de assentos confortáveis.
- E nestas matérias da **dinamização comercial** tenhamos bem presente que não é possível disseminar, em continuidade, pólos comerciais; e nesta matéria Kevin Lynch considera ser necessária uma "área de mercado" mínima de 5000 habitantes, ou mesmo de 10.000, para suportar um grupo comercial vitalizado (9).

Apenas a título de comentário global sobre o que acabou de ser apontado, em termos da influência no bem-estar e na agradabilidade residencial das acessibilidades pedonais, do dimensionamento viário e da dinamização por equipamentos, basta um pequeno percurso através de Alvalade, em Lisboa, e designadamente ao longo do eixo estruturado pela Av. da Igreja, para se poder ter a prova cabal da verdade e da importância de todos os aspectos referidos para uma cidade bem habitada e estimulante.

NOTAS:

- (1) Este estudo integra a terceira parte da minha tese de doutoramento em Arquitectura, com um estudo sobre qualidade arquitectónica residencial, realizado no NAU do LNEC e apresentado e discutido na faculdade de Arquitectura da Universidade do Porto; boa parte desta tese está editada no LNEC, na Colecção Informação Técnica Arquitectura (ITA), seja nesta ITA 2, seja na ITA 8, que constitui o "coração" da tese.
- (2) National Board of Urban Planning, "Bostadens Grannskap (Housing Environment), Recommendations for Planning", p. 22.
- (3) Dieter Prinz, "Urbanismo II, Configuração Urbana", p. 37-39.
- (4) Patricia Tutt; David Adler(Ed.), "New Metric Handbook", p. 36, 37 e 40.
- (5) LNEC; GURPLAM, "Revisão das Recomendações Técnicas para Habitação Social, Capítulo 3 Urbanização, Projecto de Articulado", p. 49.

- (6) National Board of Urban Planning, "Bostadens Grannskap (Housing Environment), Recommendations for Planning".
- (7) National Board of Urban Planning, "Bostadens Grannskap (Housing Environment), Recommendations for Planning".
- (8) Wolfgang Preiser, "An Analysis of Unobstrusive Observations of Pedestrian Movement and Stationary Behavior in a Shopping Mall", in Lund Conference on Architecture Psychology, 1973.
- (9) Kevin Lynch, "Site Planning", p. 311.

Infohabitar, Ano VI, n.º 284

Infohabitar a Revista do Grupo Habitar

Editor: António Baptista Coelho

Edição de José Baptista Coelho

Lisboa, Encarnação - Olivais Norte, 7 de Fevereiro de 2010

Etiquetas: [antónio baptista coelho](#), [conviver na cidade](#), [espaços de vizinhança](#), [gh](#), [grupo habitar](#), [habitar a cidade](#), [urbanismo](#), [vizinhanças](#)