

## CAMINHABILIDADE E LUGARIDADE: A CONEXÃO ENTRE OS CONCEITOS POR MEIO DA PERCEPÇÃO ESPACIAL

*Amanda Santos Vargas  
Juliana Varejão Giese  
Luciana Bosco e Silva*

**Resumo:** A relação comportamental entre o sujeito e a cidade é observada nas ações do planejamento urbano contemporâneo que objetivam a reapropriação de espaços públicos urbanos por usuários das cidades. Nesse sentido, a percepção espacial apresenta-se como ferramenta metodológica multidisciplinar oportuna para a observação do cenário de apropriação e para intensificar o debate investigativo. A partir disso, este artigo trata de uma revisão teórico conceitual dos termos caminhabilidade e lugaridade, discutidos no meio acadêmico por meio de livros e artigos científicos, e aponta como resultado a possibilidade da inclusão da percepção como elo entre os debates que cercam estes dois conceitos. Além disso, entende-se que ações de planejamento e requalificação de espaços urbanos que utilizem como premissa a teoria da caminhabilidade devem considerá-la junto à lugaridade dos espaços e às subjetividades dos corpos urbanos para que tenham mais chances de sucesso na promoção da apropriação urbana.

**Palavras-chave:** Caminhabilidade. Percepção espacial. Requalificação urbana. Urbanismo contemporâneo.

### WALKABILITY AND PLACENESS: THE CONNECTION BETWEEN THE TWO CONCEPTS THROUGH SPATIAL PERCEPTION

**Abstract:** The behavioral relation between the subject and the city is seen in actions of contemporary urban planning that aim to reappropriate public urban spaces by its users. In that regard, spatial perception presents itself as an opportune multidisciplinary methodological tool for observing of the appropriation scene and to intensify the investigative debate. From that, this article is a theoretical and conceptual review of the terms walkability and placeness, that are discussed in the academic environment, through books and scientific articles, and points as a result the possibility of the inclusion of perception as a link between the discussion among these two terms. Besides that, we understand that the actions in planning and requalifying urban spaces that have walkability theory as a premise should consider it among the placeness of spaces and the subjectivities of urban bodies to have more chances of success in promoting urban appropriation.

**Keywords:** Walkability. Placeness. Spatial perception. Urban requalification. Contemporary urbanism.

### CAMINABILIDAD Y LUGARIDAD: LA CONEXIÓN ENTRE LOS CONCEPTOS A TRAVÉS DE LA PERCEPCIÓN ESPACIAL

**Resumen:** La relación comportamental entre el sujeto y la ciudad es observada en las acciones de planificación urbana contemporánea que tienen como objetivo la reapropiación de los espacios públicos urbanos por parte de los usuarios de la ciudad. En este sentido, la percepción espacial se presenta como una herramienta metodológica multidisciplinar oportuna para observar el escenario de la apropiación e intensificar el debate investigativo. A partir de ello, este artículo aborda una revisión teórica y conceptual de las terminaciones caminabilidad y lugaridad que se discuten en el ámbito académico, a través de libros y artículos científicos, y apunta como resultado la posibilidad de incluir la percepción como punto de conexión entre los debates que rodean estas dúas terminaciones. Además, entiende que las acciones de planificación y recalificación de espacios urbanos que tienen como premissa la teoría de la caminabilidad deben considerarla junto con la lugaridad de los espacios y las subjetividades de los cuerpos urbanos para que tengan más posibilidades de éxito en la promoción de la apropiación urbana.

**Palabras-clave:** Caminabilidad. Lugaridad. Percepción espacial. Recalificación urbana. Urbanismo contemporâneo.



## 1. INTRODUÇÃO

O urbanismo contemporâneo, discutido desde o final do século XX, tem como principal premissa dissolver as práticas recentes de intervenções orientadas pelo transporte automotivo individual e devolver a cidade às pessoas. Para tal, os estudos da área se debruçam sobre a compreensão das relações físicas e subjetivas entre o sujeito e a cidade, realocando a dimensão humana nas ações de planejamento e requalificação.

Nas últimas duas décadas, o debate sobre cidades mais amigáveis para pessoas ganhou força, estando este sempre atrelado à produção de espaços seguros, à promoção do uso de transportes ativos e à redução das desigualdades. Em 2009, a gestão pública da cidade de Copenhague (Dinamarca), por exemplo, instituiu o objetivo de ser a cidade mais vivível do mundo considerando parâmetros que gerassem vitalidade urbana: oportunidades para atividades de lazer, para mobilidade a pé e por bicicleta, para aumento da duração de permanência em espaços públicos, dentre outros (COPENHAGEN, 2009).

Nesse sentido, a percepção espacial apresenta-se como uma ferramenta metodológica oportuna para a observação do comportamento humano no espaço urbano, podendo se definir como um elo entre os aspectos que emergem dos conceitos de caminhabilidade e lugaridade. Tais termos ganham cada vez mais espaço nos estudos de planejamento urbano contemporâneo, uma vez que trazem abordagens complementares ao debate da apropriação do espaço público urbano por usuários das cidades, despontado na década de 1960, a partir de estudos norte-americanos. Ambos abordam o espaço público urbano através da perspectiva do usuário, sendo que o termo caminhabilidade exprime um cuidado com as condições físicas e possíveis de serem dimensionadas para um caminhar com qualidade, proporcionando inúmeros benefícios ao usuário e ao espaço urbano, enquanto o termo lugaridade expressa uma abordagem subjetiva em relação ao espaço.

O objetivo desse estudo foi, portanto, levantar os aspectos que circunscreve os conceitos de caminhabilidade e lugaridade, utilizando a percepção como elo da relação entre eles e, assim, aproximando-se de um debate multidisciplinar. Dessa maneira, compila-se informações importantes, contribuindo com futuras pesquisas científicas sobre o espaço público urbano.

Para atender a esse objetivo, foi realizada uma revisão teórico-conceitual de autores chave para o entendimento de estudos urbanos contemporâneos, incluindo aqueles do campo do urbanismo e da geografia humanista, além de trabalhos recentes publicados em revistas científicas.

Com base nisso, o artigo foi estruturado em três partes: nas duas primeiras a apresentação teórica dos termos elencados e na terceira as considerações estabelecendo a relação identificada entre eles a partir da percepção.

## **2. DESENVOLVIMENTO**

### **2.1 Caminhabilidade: desdobramentos analíticos e conceituais**

De forma geral, a caminhabilidade trata-se um aspecto qualitativo presente nos espaços públicos urbanos que se desdobra em um método analítico sobre como as pessoas se deslocam nestes espaços. Tal debate foi originado, principalmente, pelo fato de, segundo Speck (2017), as cidades terem sido reduzidas a zonas de automóveis, com alargamento de vias, diminuição de calçadas, árvores suprimidas, guias rebaixadas e imensas áreas de estacionamento, transformando em possibilidade teórica a vida do pedestre. A priorização dos deslocamentos motorizados e a consequente alteração da escala e do espaço físico das ruas das cidades, por sua feita, interferem diretamente a experimentação do mesmo, assim como explica Sennet (2003):

A condição física do corpo em deslocamento reforça a desconexão do espaço. Em alta-velocidade é difícil prestar atenção à paisagem. Além disso, as ações exigidas na direção, leves toques no acelerador ou no freio, olhares de relance para o retrovisor, são atos incomparavelmente menos árduos que os necessários ao cocheiro de uma carruagem.

Navegar pela geografia da sociedade moderna requer muito pouco esforço físico e, por isso, quase nenhuma vinculação com o que está ao redor. De fato, à medida que as vias são cada vez mais expressas e bem-sinalizadas, o motorista precisa cada vez menos dar-se conta das pessoas e das construções para prosseguir no seu movimento. Os deslocamentos são mais rápidos num meio ambiente cujas referências tornaram-se secundárias. Assim, a nova geografia leva mais água para os moinhos dos meios de comunicação. O viajante, tanto quanto o telespectador, vive uma experiência narcótica; o corpo se move passivamente, anestesiado no espaço, para destinos fragmentados e descontínuos (Sennet, 2003, p. 18).

A experiência narcótica a que o autor se refere diz respeito a como se experimenta o espaço, deixando patente a importância de uma experiência sensorial direta desde, para que se possa, assim, compreendê-lo com todos os seus sentidos. Com isso, pode-se entender a caminhabilidade como atributo indispensável no processo de construção de espaços contínuos, pois, como afirma Gehl (2013), a cidade é mais bem compreendida quando se anda a pé.

O conceito foi introduzido no meio científico por Bradshaw (1993) na 14ª Conferência Internacional de Pedestres, no estado norte-americano do Colorado. Na ocasião, o autor explicitou a reunião de quatro fatores necessários para o acontecimento do fenômeno. Anos mais tarde, o urbanista e planejador urbano norte-americano Jeff Speck em seu livro Cidade caminhável (1ª edição publicada em 2012) estuda sobre uma teoria geral da caminhabilidade, na qual considera, de forma semelhante a Bradshaw (1993), que, para se ter uma caminhabilidade adequada é preciso atender a quatro condições: ser proveitosa, segura, confortável e interessante. Os conceitos de Bradshaw (1993) e Speck (2017) foram sintetizados na coletânea organizada por Andrade e Linke (2017), intitulada Cidade de pedestres, como quatro atributos convidativos ao caminhar: acessibilidade, conforto ambiental, atratividade de uso e a permeabilidade do tecido urbano. Os autores mencionam, ainda, que é preciso que as quatro condições sejam atendidas para que a caminhabilidade aconteça. A correspondência dos fatores apresentados por Bradshaw (1993), Speck

(2017) e Andrade e Linke (2017) consta no Quadro 1.

**Quadro 1: Fatores necessários à caminhabilidade por diferentes autores.**

Bradshaw, 1993	Speck, 2017	Andrade e Linke, 2017
1. Um microambiente físico feito pelo homem, “amigável aos pés”: amplo. Calçadas planas, pequenos cruzamentos, ruas estreitas, muitos recipientes de lixo, boa iluminação e ausência de obstruções.	1. <b>Segura</b> , quando o caminhante se sente protegido quanto aos outros meios de locomoção e quanto ao espaço físico utilizado para este fim.	1. Acessibilidade.
2. Uma gama completa de destinos úteis e ativos a uma curta caminhada distância: lojas, serviços, emprego, escritórios profissionais, recreação, bibliotecas, etc.	2. A caminhada ser <b>proveitosa</b> , que se pode entender nesse contexto como uma caminhada que promova conexões estratégicas entre diferentes espaços.	2. Permeabilidade do tecido urbano.
3. Um ambiente natural que modera os extremos do clima-vento, chuva, luz solar – enquanto proporciona espaços para pausas. Não tem ruído excessivo, poluição do ar decorrentes do tráfego motorizado.	3. <b>Confortável</b> , que se pode associar com a <b>qualidade e resiliência</b> do espaço por onde se caminha, com presença de sombras, marquises, bancos, espaços para paradas.	3. Conforto ambiental.
4. Uma cultura local social e diversificada. Isso aumenta o contato entre as pessoas e as condições de vida social - e econômica comércio.	4. <b>Interessante</b> , que se pode entender como agradável, sob a perspectiva da paisagem, e <b>diversificada</b> do ponto de vista de ações possíveis durante o percurso.	4. Atratividade de uso.

Fonte: Elaborado pelas autoras (2022)

No Brasil, o site oficial da Academia Brasileira de Letras incluiu o verbete “caminhabilidade” na seção “Novas palavras”, que, segundo descrito na página, se define como:

Atributo de ambiente adequado ou próprio para o deslocamento a pé; qualidade de lugar (rua, bairro, cidade, etc.) caminhável, que se caracteriza especialmente pela segurança no trajeto a pé (acessibilidade, sinalização, policiamento), sua utilidade (locais úteis a que se consegue chegar andando, como comércio essencial, centros médicos, escolas, restaurantes, espaços culturais), atratividade e conforto (áreas verdes e de lazer, espaços de sombra e descanso) (Caminhabilidade, s.d, on-line).

Assim, a realidade da transformação das cidades em zonas de automóveis observada por Speck (2017) nas cidades americanas se aplica também a várias outras cidades do Brasil e no mundo, expondo que o processo de redesenho do espaço urbano priorizando carros torna-o, muitas das vezes, carente de alguma das quatro condições ideais mencionadas para se alcançar a caminhabilidade. Em espaços onde o pedestre não caminha ficam diminuídas as possibilidades de apropriação, pois a interação (essencial para a percepção humana) não acontece.

Os olhos para a rua são responsáveis pela paz nos espaços públicos, segundo Jacobs (2000), mas não há simplicidade nessa ordem urbana nem no número de elementos que a compõe. “A maior parte desses componentes são, de certa maneira, específicos. Eles provocam um efeito conjugado sobre a calçada, contudo, que não é de modo algum específico. Aí reside sua força” (Jacobs, 2000, p.57). A fala da autora deixa explícita a subjetividade envolvida na percepção e apropriação do espaço público e demonstra que são inúmeras as variáveis dessa composição, que, de acordo com Castello (2007) é conhecida como urbanidade, que se entende pela sensação de pluralidade que alguns espaços urbanos se destacam em oferecer.

Do ponto de vista do desenvolvimento humano, caminhar proporciona inúmeros benefícios à saúde, pois a prática da caminhada, por esporte ou

por necessidade de deslocamento, ocasiona queima de calorias, contribuindo com o controle de peso do caminhante, contendo inúmeros danos à saúde causados pela obesidade. Além disso, andar a pé proporciona benefícios pessoais inatingíveis, tais como o sentido de independência e liberdade de escolha, além de denotar expressão no ambiente social, porque permite oportunidades de interação entre pessoas e o aumento do sentido de comunidade (Sandt *et al.*, 2008 *apud* Teixeira, 2017).

Muitos fatores interferem na qualidade de um trajeto caminhável como espaço adequado, sombras, qualidade do percurso, temperatura, superfície, quantidade de pessoas, presença ou não de obstáculos no caminho e a paisagem ao nível dos olhos (Gehl, 2013). Para pesquisas sobre caminhabilidade nas cidades brasileiras, por sua vez, é preciso levar em consideração alguns fatores apropriados ao contexto urbano como a cultura, o clima e a violência.

É sabido que em áreas consideradas como ambientes caminháveis constata-se o aumento do valor imobiliário das edificações, que são comercialmente mais atrativas, tendo em vista que uma maior acessibilidade pedonal dinamiza as oportunidades do comércio local e de emprego (Tolley, 2011 *apud* Teixeira, 2017), isto confirma a importância dos *plinths* na paisagem urbana que, segundo Karssenberget al. (2015), se refere ao “rodapé” da cidade, no sentido do andar térreo das edificações, que é o que mais interessa para o caminhante. A cidade ao nível dos olhos, portanto, deve ser agradável, adaptável aos usos e priorizar a escala do homem para ser um local atrativo. Os *plinths* são a interseção do espaço público com o espaço privado e é por meio deles que, muitas vezes, o pedestre vê refletida a sua cultura.

Inúmeros estudos apresentados por Karssenberget al. (2015) defendem que ruas com *plinths* de boa aparência e variedade de usos, permeabilidade visual, escala humana respeitada e conectividade com as ruas do entorno

são mais utilizadas que outras que não oferecem essas qualidades. Essa dinâmica atrai o movimento de pedestres e potencializa o valor dos imóveis.

A boa qualidade da cidade ao nível dos olhos deve, por conseguinte, ser uma questão considerada como direito humano básico, ainda de acordo com Gehl (2013). O autor afirma que a importância da qualidade da cidade independe de o tráfego a pé ser uma questão de necessidade ou convite. A velocidade das trajetórias a pé é o que possibilita o tempo aos caminhantes de fruir a qualidade ou sofrer com sua falta. A mobilidade a pé para o autor deveria ser prioridade hierarquicamente dentre as demais possibilidades de meios de locomoção no meio urbano, pois esse modo de locomover-se independe de qualquer outra infraestrutura que não seja o ser humano e o caminho. Além disso, como mencionado, o caminhar colabora com a saúde e bem-estar de quem o pratica e é, do ponto de vista energético, a forma mais sustentável de locomoção.

A sustentabilidade é um critério bastante considerado nos estudos de caminhabilidade. Respondendo à demanda urgente das últimas décadas, a proposta de formas ativas e menos poluentes de transporte se tornou agenda nos estudos urbanos. Segundo relatório “Como Anda” (Cidade Ativa; Corrida Amiga; Instituto Clima e Sociedade., 2017, p. 4): “caminhar é a forma mais democrática, sustentável, saudável e econômica de se deslocar pela cidade”. Isto porque o incentivo à mobilidade a pé proporciona melhorias nas condições climáticas, de saúde pública e de infraestrutura das cidades, além de viabilizar estreitamento social e engajamento comunitário.

Por isso, desde o início do século XXI, a medição da caminhabilidade é adotada como critério de qualidade dos espaços urbanos em dois tipos de abordagem: o “walkscore” e o “índice de caminhabilidade”. De acordo com Teixeira (2017), o primeiro avalia o potencial de caminhada por meio da combinação de três componentes: o comprimento do quarteirão, a menor distância até um destino de grupos de serviços e a densidade de interseções ao redor de uma origem. Já o “índice de caminhabilidade” relaciona o

ambiente construído com a atividade física numa área de estudo considerando o uso do solo, a densidade residencial e conectividade de ruas. Teixeira (2017) aponta ainda, que outros métodos surgiram com base nesses, como a caminhabilidade de vizinhança (*neighborhood walkability*), Google *walkability*, acessibilidade de bairro (*neighborhood acessibility*). Em 2016 o ITDP (Instituto de políticas de transporte e desenvolvimento) criou a ferramenta *iCam* (índice de caminhabilidade), que foi aprimorada em 2018, permitindo mensurar características do ambiente urbano relevantes para a circulação de pedestres. Essas iniciativas de medição da caminhabilidade provam que a caminhabilidade pode ser aplicada sob diversas abordagens e através de diversas ferramentas de análise e promoção da mobilidade a pé, para a promoção de cidades mais amigáveis.

## **2.2 A construção da lugaridade na apropriação do espaço público urbano**

O conceito de lugaridade foi inicialmente apresentado por Relph (1976) através da explicitação da condição de *placelessness*. O autor partiu de um estranhamento em relação ao desenvolvimento de cidades da época, que estariam experimentando a criação indiscriminada de espaços sem significado suficiente para serem chamados de lugares. Os novos espaços seriam, segundo o autor, dotados de uma uniformidade monótona e padrão repetitivo, típico da cidade moderna que prioriza o veículo e se desenvolve de forma espalhada. Como resultado, muitos dos espaços de ligação entre os vários setores de uma mesma cidade, definidos por vias de trânsito rápido, tendem a sofrer esse transtorno, ao qual o autor sabiamente nomeou *placelessness*, que seria a falta de possibilidade de um espaço se tornar lugar.

Para Tuan (2013) o espaço transforma-se em lugar à medida que adquire definição e significado. Desta forma, o espaço é um conceito abstrato compreendido por liberdade e movimento e o lugar, por estabilidade e pausa. As pessoas em seu cotidiano se utilizam dos espaços públicos

urbanos para irem de um ponto a outro (como de casa para o trabalho) e muitas vezes não percebem o que há nos percursos por onde passam, porque não se apropriam dos espaços no caminho e não enxergam formas de interação com os mesmos. Tal fato torna difícil significar o espaço para torná-lo um lugar, pois a frequência na qual esse deslocamento é feito por veículo ou transporte público e a velocidade envolvida nesse transcorrer impede a percepção do ambiente circundante. Essa espécie de abstração com relação ao espaço percorrido pode acontecer também em percursos realizados a pé, em locais onde não é possível fruir a caminhada por razões diversas, como a falta de espaço adequado para a caminhada, um grande fluxo de pessoas na mesma calçada, o que obriga o caminhante a andar na velocidade do fluxo, além da falta de atratividade e diversidade de usos nos trajetos percorridos.

Os atributos que possibilitam a transformação de um espaço em lugar são chamados, em conjunto, de “lugaridade”, ou segundo Quevedo (2018, p. 47), a lugaridade é:

[...]o conjunto de características constitutivas dos lugares: autenticidade, sentido, espírito, interioridade, enraizamento, etc., e resulta da experiência dos indivíduos com os lugares. Ela é a manifestação de lugar que não se expressa em um ponto espacial definido.

A exposição de Quevedo (2018) reforça a importância da percepção humana para a apropriação dos espaços e reconhecimento da cultura. Com isso, reconhece que a forma como espaços são construídos e, por consequência, vivenciados interfere nas identidades dos usuários. Holzer (2013, p. 25) corrobora com esse pensamento quando menciona a importância da territorialidade, explicando que o reconhecimento dos territórios por usuários do espaço passa pelo compartilhamento de espaços com outras pessoas, que, em um processo de interação e reconhecimento do que lhes é comum, ou seja, da afirmação do pertencimento, torna-os lugares. Para o autor expressão mais visível da microterritorialidade é a lugaridade.

A geograficidade, que expressa a materialidade do espaço geográfico, é compartilhada em nossas vivências cotidianas com a lugaridade que, por sua vez, expressa exatamente essa relação dialógica dos seres em movimento com lugares e caminhos que, como pausa, como convivência íntima, arrumam e delimitam os espaços (Holzer, 2013, p. 24).

As ruas e suas calçadas, principais locais públicos de uma cidade, são seus órgãos vitais, segundo Jacobs (2000). Para a autora, se as ruas de uma cidade parecem interessantes, a cidade parecerá interessante; se elas parecem monótonas, a cidade parecerá monótona. A afirmação da autora reitera a crítica feita por Relph à cidade moderna e sua consequente criação de lugares sem lugaridade. Outra observação importante a respeito da afirmação de Jacobs (2000) é a importância da percepção que o usuário tem sobre a rua e a relação que esse julgamento tem com a possibilidade de apropriação delas, que afirma serem os “órgãos vitais” da cidade.

O uso ininterrupto do espaço público urbano pelas pessoas é o que garante a manutenção da segurança dos mesmos, como afirma (Jacobs, 2000, p.32), “nas ruas e calçadas a paz é mantida, fundamentalmente pela rede intrincada, quase inconsciente, de controles e padrões de comportamento espontâneos presentes em meio ao próprio povo e por ele aplicados”. Isso acontece, porque a presença de pessoas atrai outras pessoas. O prazer das pessoas de ver o movimento e outras pessoas é evidente em todas as cidades. Com essa afirmação fica explícita a influência de fatores subjetivos ligados à fenomenologia da percepção para a apropriação dos espaços. Lynch (1980), por sua vez, explica que imagens ambientais dependem do observador e da relação que este tem com o espaço; podendo a realidade de uma imagem variar significativamente entre observadores diferentes. E isto em tudo se enreda ao que é existir em situação, que, para Holzer (2013, p.22), “significa que constituímos e desvelamos o mundo, a partir de nossa individualidade de ser”.

Diante da experimentação individual dos espaços, Tuan (2012) afirma que o elo afetivo entre a pessoa e o lugar pode ser chamado de topofilia, pelo qual o usuário se identifica com o espaço e o percebe como parte de sua cultura.

Esse pensamento complementa as ideias em que Gehl (2013) afirma que se reforça a potencialidade para a cidade tornar-se viva, sempre que mais pessoas se sintam convidadas a caminhar, pedalar ou permanecer nos espaços públicos da cidade.

Para Marandola Júnior (2020) a construção da trama de relações constituía por entre os contrastes interacionais em um determinado espaço é o que transforma o espaço em lugar. O autor complementa:

O fenômeno lugar, pensado a partir das lugaridades de uma geografia-mais-que-extensiva, não se constitui a partir de sujeitos e objetos, mas de emergências, as quais entrelaçam de maneira essencial espaços, lugares e entes em ato, em uma topologia relacional que em sua presentificação acontecimental, não se delineia a partir de uma anterioridade histórica, mas de um acontecer (Marandola Júnior, 2020, p. 10).

Apoiado pela geografia humanista de Tuan, o autor ressalta ainda que, para os estudos em curso na Geografia, a lugaridade se apresenta como emergência topológica, ao afirmar que “[...] esta adverbialidade dota a constituição do lugar de uma dinâmica existenciária articulada com outras escalas de constituição de espacialidades” (Marandola Júnior, 2020, p. 9). Trazer luz à topologia da lugaridade pode, portanto, contribuir de forma multidisciplinar para a significação e a apropriação dos espaços, que é assunto vigente.

Posto isso, sendo o lugar definido por um espaço geográfico vinculado a um determinado tempo, apropriado e reconhecido pelos atores envolvidos no fenômeno “acontecimental”, como coloca Marandola Júnior (2020), pode-se compreender como lugaridade a reunião e reconhecimento de todos os fatores, objetivos e subjetivos, que tornam possível este acontecimento.

### **2.3 A percepção espacial como elo entre a caminhabilidade e a lugaridade**

Diante do que foi exposto, há uma concordância sobre a existência de uma relação subjetiva entre o ser e o espaço, além da importância dessa relação

para a apropriação de espaços e sua consequente distinção entre espaço e lugar. Por isso, consideramos que a caminhabilidade pode ser o instrumento de promoção da lugaridade, através da percepção espacial e do reconhecimento das diversas microterritorialidades.

De acordo com Bollnow (2008), o modo como o homem percebe um determinado espaço não está condicionado apenas à materialidade daquele espaço, mas também na apropriação do mesmo, na forma como se relaciona com o espaço. Assim, o autor posiciona o homem no centro da experiência espacial e o espaço é entendido como meio através do qual o homem constrói sua própria espacialidade. Por essa perspectiva, compreende-se a importância da percepção humana para o reconhecimento e valorização do espaço que o cerca, o que dá início ao fio condutor da discussão a que se propõe este trabalho.

Yi- Fu Tuan (2012) explora a relação entre corpo e espaço abordando temas como percepção, atitudes e valores. Para o autor, a percepção utiliza todos os sentidos humanos e é “tanto a resposta dos sentidos aos estímulos externos, como a atividade proposital, na qual certos fenômenos são claramente registrados, enquanto outros retrocedem para as sombras ou são bloqueados” (Tuan, 2012, p. 4) e chama de topofilia o “elo afetivo entre a pessoa e o lugar ou ambiente físico” (Tuan, 2012, p. 5). Nesse sentido, pode-se compreender a experiência do corpo no espaço, munido de todos os seus recursos de percepção, como instrumento essencial para significação destes, e, assim compreender a caminhada como meio ideal para acionamento completo dos sentidos para essa finalidade, pois a velocidade empregada em uma caminhada a pé, se comparada a outras formas de deslocamento, é adequada à percepção humana ao contexto circundante.

O urbanismo contemporâneo defende que ações de planejamento sejam realizadas em função do desenvolvimento da cidade para pessoas, numa tentativa de contraponto ao realizado no urbanismo moderno, com base nas

teorias de Jacobs (2000) e Gehl (2013), que abordam as relações subjetivas entre pessoas e espaços. O modelo se debruça em como tornar o ambiente urbano atrativo para os diversos tipos de pessoas, visto que o sucesso depende da percepção.

Além disso, Paiva (2017) ressalta que o caminhar se difere do andar principalmente por sua intencionalidade e que a caminhada pode ser entendida como um processo experimental do sujeito no espaço que proporciona justamente o reconhecimento do espaço como lugar. O autor relata, ainda, que a caminhada influencia diretamente na construção e reconstrução de territórios pessoais uma vez que a percepção espacial é aguçada. Além disso, o autor defende a expressão “urbanismo caminhável” e relaciona a caminhabilidade com as principais questões urbanas, como a saúde pública, padrões de uso do solo, poluição do ar e sonora e proteção do patrimônio histórico.

Outro ponto a se observar é que a caminhabilidade possibilita a apropriação dos espaços e, dessa forma, contribui com a ocorrência da transitoriedade, da dança do lugar (Seamon, 1980 apud Quevedo, 2018) fomentando a vitalidade dos espaços tornando-os mais seguros e menos hostis a públicos específicos que padecem com a insegurança e o medo no espaço público, como a população idosa, que sofre com a falta de mobilidade, segundo Silva Júnior, Kikuchi e Portella (2020), as mulheres e população LGBT – Lésbicas, Gays, Bissexuais e Travestis que sofrem, de acordo com Gomes Filho *et. al.*, (2021, p-293) “violência urbana e difusa, acirrada pela necropolítica de gênero”, e não se sentem seguros para transladar livremente pelos espaços da cidade.

Considerando que os aspectos elencados para a promoção e uma boa caminhabilidade são também intimamente ligados à percepção e que essa é imprescindível para conexão das pessoas com os espaços, pode-se relacionar de forma direta a caminhabilidade como condição ótima para a percepção e apropriação dos espaços, embora não essencial.

### 3. CONSIDERAÇÕES FINAIS

O desenvolvimento sociocultural da espécie humana está diretamente ligado à sua capacidade de comunicação, pois ela é o meio direto para transferência de conhecimento entre diferentes culturas. Nesse sentido, a discussão dos conceitos caminhabilidade e lugaridade se torna imprescindível para a evolução das pesquisas relacionadas ao desenvolvimento urbano e desenvolvimento das ações nas gestões urbanas contemporâneas que objetivem a promoção de cidades mais justas e sustentáveis.

Entendemos que a caminhabilidade, observada e aplicada de modo isolado em suas inúmeras formas de medição, sob uma abordagem tecnicista, abrange o que é senso comum, sem, contudo, considerar as individualidades e microterritorialidades dos espaços. Assim, quando desenvolvida junto à lugaridade dos espaços e considerando as subjetividades dos corpos urbanos ganha expressividade e força, pois reconhece a percepção coletiva das particularidades e atua na redução dos conflitos característicos do uso coletivo dos espaços públicos.

Este trabalho destaca, assim, as possibilidades de abordagem multidisciplinar sobre o espaço público urbano, pensando os conceitos de caminhabilidade e lugaridade vinculados através da percepção espacial. Isso se deu por considerarmos que, além da caminhabilidade poder ser um instrumento de promoção da lugaridade, ela também pode ser entendida como uma característica espacial que proporciona uma oportunidade de potencialização da percepção do espaço. Promover espaços públicos urbanos amigáveis a interações a partir da caminhabilidade é potencializar a experiência de percepção do usuário, que culmina em relações afetivas com o espaço. Ao realocarmos aspectos subjetivos ao uso e apropriação do espaço público, pensados através do conceito de lugaridade, junto aos aspectos físicos, discutidos através do conceito de caminhabilidade, oferecemos uma visão que contempla não só a mobilidade a pé, como meio

ativo e sustentável de locomoção pelas cidades, mas que, pensada junto à lugaridade, promove a percepção de possibilidades de engajamento das pessoas com as cidades.

Destacamos, por fim, que o reconhecimento das lugaridades para as definições de ações de planejamento urbano se associa ao princípio da participação dos habitantes da cidade nos processos de decisão de planejamento, e protege a autenticidade de cada espaço, pois inclui aspectos subjetivos já consolidados nas cidades e, com isso, confronta as políticas que negligenciam a dimensão humana. Desta forma, por meio da validação da percepção espacial, espaços públicos urbanos que tenham sua função originária de passagem podem ser transformados em espaços social e culturalmente acessíveis, ativos, confortáveis e diversificados.

## REFERÊNCIAS

ANDRADE, Victor; LINKE, Clarice Cunha. **Cidades de pedestres: a caminhabilidade no Brasil e no mundo**. Rio de Janeiro: Babilonia Cultura Editorial, 2017.

BOLLNOW, Otto. **O Homem e o Espaço**. tradução Aloísio Leoni Schmid. Curitiba: Editora UFPR, 2008.

BRADSHAW, C. Creating – And Using – A Rating System for Neighborhood Walkability: Towards an Agenda for “Local Heroes”. In: 14th International Pedestrian Conference. **Anais...** Boulder, Colorado, 1993. CAMINHABILIDADE, s.d., on-line

CAMINHABILIDADE. (verbetes). Academia Brasileira de Letras. S.d. **On-line**. Disponível em: < <https://www.academia.org.br/nossa-lingua/nova-palavra/caminhabilidade>>. Acesso em 25 jul. 2022.

CASTELLO, Lineu. **A percepção de lugar: representando o conceito de lugar em arquitetura – urbanismo**. Porto Alegre: Propar – UFRGS, 2007.

CIDADE ATIVA; CORRIDA AMIGA; INSTITUTO CLIMA E SOCIEDADE. (orgs.). Mobilidade à pé: estado da arte do movimento no Brasil. 2017. **(on-line)**. Disponível em: < [http://comoanda.org.br/wp-content/uploads/2017/04/170221\\_ComoAnda\\_Relat%C3%B3rioFinal\\_R01-1.pdf](http://comoanda.org.br/wp-content/uploads/2017/04/170221_ComoAnda_Relat%C3%B3rioFinal_R01-1.pdf)> . Acesso em 26 jul. 22.

COPENHAGEN. **A metropolis for people**: visions and goals for urban life in

Copenhagen 2015. 2009. Disponível em: <[https://kk.sites.itera.dk/apps/kk\\_pub2/pdf/646\\_mlr0dQ6Wdu.pdf](https://kk.sites.itera.dk/apps/kk_pub2/pdf/646_mlr0dQ6Wdu.pdf)>. Acesso em 02 ago. 22.

GEHL, Jan. **Cidade para pessoas**. tradução Anita Di Marco. São Paulo: Perspectiva, 2013.

GOMES FILHO, Antoniel dos Santos, LIMA, Antônio Ailton de Sousa, DA SILVA, Antônio Micael Pontes, NUNES, Larissa Ferreira, DE LAVOR FILHO, Tadeu Lucas. E quando as bichas, sapatão, travas e trans caminham pelas ruas? Os emblemas sociais da caminhabilidade no Brasil. **Rev. Sociologias Plurais**, v. 7, n. 1, p. 276-297, jan. 2021. ISSN 2316-9249. Disponível em: <<https://revistas.ufpr.br/scplpr/article/view/79174>>. Acesso em 25 nov. 22. doi: <http://dx.doi.org/10.5380/scplpr.v7i1.79174>

HOLZER, Werther. Sobre Territórios e Lugaridades. **Cidades (Presidente Prudente)**, [S./l.], v.10, p. 18-29, 2013

JACOBS, Jane. **Morte e vida de grandes cidades**. São Paulo: Martins Fontes, 2000.

KARSSENBERG, Hans. **A cidade ao nível dos olhos: lições para os plinths**. Porto Alegre RS: Ed. EdIPUCRS, 2015.

LYNCH, Kevin. **A imagem da cidade**. São Paulo: Martins Fontes, 1980.

MARANDOLA JUNIOR, Eduardo. Lugar e lugaridade. **Mercator**, Fortaleza, v. 19, abr. 2020. ISSN 1984-2201. Disponível em: <<http://www.mercator.ufc.br/mercator/article/view/e19008>>. Acesso em: 06 fev. 21. doi: <https://doi.org/10.4215/rm2020.e19008>.

PAIVA, Lincoln. **Urbanismo caminhável: a caminhabilidade como prática para a construção de lugares**. 2017. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo). Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo da Universidade Presbiteriana Mackenzie (MACKENZIE), São Paulo, 2017.

QUEVEDO, Camila. **Lugaridade dos espaços públicos das cidades em expansão: o caso Maricá, RJ**. 2018. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo). Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal Fluminense (UFF), Niterói, 2018.

RELPH, Edward. **Place and Placelessness**. London: Pion, 1976.

SENNETT, Richard. 1994. **Carne e pedra**. tradução de Marcos. Aarão Reis. - 3ª ed. - Rio de Janeiro: Record, 2003

SILVA JÚNIOR, Luiz Gilberto, KIKUCHI, Fernando Henrique Nascimento, PORTELLA, Adriana. AVALIANDO O DESEMPENHO DA CAMINHADA

Como a qualidade dos passeios influencia a percepção ambiental do usuário idoso. **Pixo- Revista de Arquitetura, Cidade e Contemporaneidade**. Ao Sul o Sul, V.6, n.21, p.168-185. Outono, 2020. ISSN 2526-7310. Disponível em: <<https://periodicos.ufpel.edu.br/ojs2/index.php/pixo/article/view/18605>>. Acesso em: 25 nov. 22. doi: <https://doi.org/10.15210/pixo.v13i4.18605>

SPECK, Jeff. **Cidade caminhável**. São Paulo: Perspectiva, 2017.

TEIXEIRA, Sara Rute dos Santos Candeias. **Estudo sobre a caminhabilidade urbana em Almada: uma aplicação do modelo IAAPE**. 2017. 114p. (Dissertação para obtenção de Grau Mestre em Engenharia Civil), Instituto Técnico Lisboa, 2017

TUAN, Yi-Fu. **Espaço e lugar: a perspectiva da experiência** (1977). Londrina: Eduel, 2013.

TUAN, Yi-Fu. **Topofilia**. (1974). Londrina: Eduel, 2012.

---

#### **SOBRE AS AUTORAS:**

##### **Amanda Santos Vargas**

Mestra em Arquitetura e Urbanismo (UFV, 2022), Arquiteta e Urbanista (FUMEC, 2004), Professora do Centro Universitário UNIFACIG.

Orcid: <https://orcid.org/0000-0003-0480-2409>

E-mail: [amanda.vargas@ufv.br](mailto:amanda.vargas@ufv.br)

##### **Juliana Varejão Giese**

Doutora em Arquitetura e Urbanismo (UFV, 2023), Mestra em Ambiente Construído (UFJF, 2018), Arquiteta e Urbanista (PUC-Rio, 2014).

Orcid: <https://orcid.org/0000-0003-4694-4560>

E-mail: [varejaoj@gmail.com](mailto:varejaoj@gmail.com)

##### **Luciana Bosco e Silva**

Doutora em Artes (UFMG, 2011), Mestra em Estética e História da Arte (USP, 2006), Arquiteta e Urbanista (USU, 1995). Professora associada da Universidade Federal de Viçosa (UFV).

Orcid: <https://orcid.org/0000-0002-0015-2675>

E-mail: [luciana.bosco@ufv.br](mailto:luciana.bosco@ufv.br)

**Artigo recebido em: 19 set. 2023. | Artigo aprovado em: 16 nov. 2023.**