



Centro de Estudos de Geografia
e Ordenamento do Território

GOMES, MARIA

Centro Interdisciplinar de Ciências Sociais CICS.NOVA.
Faculdade de Ciências Sociais e Humanas – Universidade
Nova de Lisboa
Avenida de Berna, 26-C, 1069-061 Lisboa, Portugal
mjoaomgomes@yahoo.com

A evolução da cidade e a transformação da prática e do significado do caminhar **The city's evolution and the transformation of the walking practice and meaning**

Referência: Gomes, Maria (2018). A evolução da cidade e a transformação da prática e do significado do caminhar. Revista de Geografia e Ordenamento do Território (GOT), n.º 13 (junho). Centro de Estudos de Geografia e Ordenamento do Território, p. 203-221, [dx.doi.org/10.17127/got/2018.13.009](https://doi.org/10.17127/got/2018.13.009)

RESUMO

O presente artigo¹ aborda o uso caminhado na cidade enquanto prática dinâmica e paradigmática da transformação social e territorial da cidade europeia. Apesar de cada cidade ser única, pretende-se neste estudo abordar sentidos globais de evolução do caminhar na cidade, com destaque para a evolução do significado da prática caminhada. Por fim, salienta-se a importância deste uso na sociedade contemporânea.

Palavras-chave: cidade caminhada, prática caminhada, desenvolvimento urbano, cidade europeia

ABSTRACT

The use of walking in the city is approached as a dynamic practice, paradigmatic of the transformation of the social and territorial European city. Although each city is unique, it is intended in this study to address global directions of the walking practice evolution in the city, with emphasis on the evolution of the meaning of the walking practice. Finally, we focus on the importance of this, in the contemporary society.

Keywords: Walked city, walking practice, urban development, european cities

¹ O presente artigo é uma adaptação de uma parte da tese de doutoramento:

GOMES, Maria João. *A cidade caminhada: A ambiência experienciada em duas visitas guiadas no centro histórico de Lisboa*. Faculdade de Ciências Sociais e Humanas – Universidade Nova de Lisboa/ ISCTE – Instituto Universitário de Lisboa. 2016

1. Introdução

O acto de caminhar a cidade funde-se no tempo com a génese de cada caminho, planeado ou não, que se solidificou em rua. O caminhar é a acção basilar do espaço público urbano, geradora e gerada pelos diferentes usos da cidade.

Cada cidade, ao longo do tempo, evolui enquanto realidade de usos caminhados entrelaçados – um plexo dinâmico produzido pela diversidade de modos de acesso e pela construção da sua complexidade, que faz dela uma entidade única.

A especificidade do caminhar, enquanto prática do atravessamento da cidade pública, é gerada pelo desenvolvimento sem precedentes de algumas cidades no final do séc. XIX. Considera-se, assim, importante abordar a evolução do caminhar e do pensar o caminhar a partir desta época histórica.

As transformações da cidade, com ênfase especial nas alterações espaciais e tecnológicas ao longo do século XX, infligem transformações no caminhar, induzindo-o a contrair-se ou a expandir-se, afectando a vivência e o uso dos territórios urbanos. Os modos de mobilidade constituíram (e constituem) factores fundamentais na organização da cultura e do espaço da cidade.

Apesar de se considerar que *“as cidades são processos históricos singulares”* (Lynch 1981:307), pretende-se neste estudo abordar sentidos globais de evolução do caminhar na cidade europeia, com destaque para a evolução do significado da prática caminhada.

2. A cidade caminhada

2.1. O séc. XIX: a técnica e a reinvenção da cidade

No séc. XIX, com o rápido crescimento urbano das grandes cidades europeias, a rua transforma-se, tornando-se um local de confluência de pessoas, tráfego de carruagens puxadas por animais, lixo e esgotos. Com a fase madura da revolução industrial, dá-se uma mudança tecnológica sem precedentes nas sociedades ocidentais, permitindo a melhor

construção de edifícios, infra-estruturas viárias ou marítimas, sistemas de águas e esgotos e o uso da electricidade.

A revolução industrial em Inglaterra e a revolução política em França, cada uma de um modo diferente mas, em última análise, interdependentes, num curto espaço de tempo, forçaram novos modos de vida e de entendimento da sociedade europeia (Vidler 1991:29).

O conceito de rua ganha relevância em diversas disciplinas: na engenharia civil (nomeadamente nas campanhas de infra-estruturação), na arquitectura e na emergência do planeamento urbano (Gutman [1986] 1991:249).

A existência de uma zona reservada ao uso pedonal adjacente ao edificado, o denominado passeio, e outra, central, para os veículos rodados, foi estandardizada em meados do séc. XIX, tornando-se factor identificador do elemento rua (diferenciador entre rua e estrada) (Gutman [1986] 1991:250).

No final do séc. XIX, início do séc. XX, como reacção ou solução para o caos ambiental e problemas sociais, surge a implementação de medidas de higienização das vias públicas, controlo de tráfego e controlo da segurança nas grandes cidades.

Em França, Paris destaca-se a grande intervenção de meados do séc. XIX: a reconstrução da cidade pelo barão de Haussman, redefinindo o conceito de *boulevards*, gerando ruas amplas, arborizadas, que se vão impor, até à actualidade, enquanto espaço com uma vocação ímpar para o uso público caminhado.

Por sua vez, em Inglaterra é de salientar o *Public Act (1875)* e o estabelecimento da “Bye-law” Street Ordinance, impondo regras de uniformidade, acesso, largura, arejamento e pavimentação (Southworth e Ben-Joseph 2003:43-45). É de destacar também, em Londres, integrado no esforço de melhoria da qualidade da vida urbana, a construção de parques e arborização das ruas, numa reintrodução da natureza na cidade com intuídos higiénicos e estéticos (Madanipour 2005:12).

A sociedade ocidental das grandes urbes transforma-se em termos económicos, com consequências espaciais e sociais sem precedentes. Surge um novo ambiente humano, a grande cidade ou metrópole, e com ele emergem novos tipos de comportamentos e relações entre o Homem e o meio humano e físico envolvente.

A mobilidade desenvolve-se a par da modernidade, acompanhando o surgimento da figura do cidadão moderno. O caminhar adquire um novo significado e, acompanhando a evolução da dimensão material, estabelecem-se novas relações com o espaço praticado.

A metamorfose do uso caminhado, a génese de novas formas de caminhantes surge pioneiramente em Londres e Paris do séc. XIX, expandindo-se a diferentes velocidades para as restantes cidades europeias (Amato 2004:153).

O desenvolvimento do pedestrianismo urbano surge associado a estas infra-estruturas e à normalização separação e pavimentação de espaços para o transeunte e para o tráfego. Emerge, associado a ruas mais limpas e mais cómodas, o passear na rua; o ter prazer em caminhar a cidade, de ver e ser visto no espaço público rua. O comércio promove e é promovido por essa nova prática, abrindo montras apelativas aos transeuntes (Amato 2004:181).

O espaço exterior urbano, associado ao desenvolvimento e à conquista de poder pela burguesia, ganha importância, tornando-se o espaço de convívio e demonstração pública de uma sociedade moderna. A intervenção na cidade destaca-se pela valorização estética do espaço exterior urbano, amplas ruas arborizadas, jardins públicos e arte pública. Há uma preocupação com o detalhe das fachadas e do mobiliário urbano. Nasce a cultura do boulevard e do seu uso caminhado, associada à cultura do comércio, da publicidade, a vivência das esplanadas e dos cafés (Gribaudi 2008:29).

O modo de estar e de caminhar no espaço público ganha ênfase enquanto linguagem corporal, transmitindo uma grande variedade de sinais, seja através da postura, da passada, da velocidade, da roupa utilizada, gerando julgamentos, inferências quanto à identidade, à condição ou ao propósito do caminhante. Socialmente, e enquanto status, o modo de caminhar e o local onde se caminhava era uma actividade diferenciadora (Amato 2004:183). O caminhar, além de uma prática funcional quotidiana, passa a ter uma dimensão socialmente aceite: o uso caminhado por lazer.

2.2. O caminhar por lazer: a interpretação e descrição da cidade pública do início de séc. XX

Diferentes escritores em diferentes cidades, com o mesmo espírito de deambulação, construíram, a partir de imagens percebidas nas ruas, descrições e análises do meio social urbano. Representações do espaço acedido que, a par da pintura da época, do desenvolvimento da fotografia, e dos primeiros filmes, se tornaram factores de referência, paradigmas do uso caminhado.

A descrição da cidade pública surge, no final do séc. XIX, associada à literatura e às descrições das ruas urbanas pelos escritores. Destacam-se Georg Simmel e posteriormente Walter Benjamin em relação a Paris, Siegfried Kracauer em relação a Berlim, e por fim Stefan Zweig. Estes autores, de um modo muito próprio, partilham uma abordagem perceptiva e descritiva da experiência urbana na cidade moderna.

Assim, a par da expansão e evolução da cidade no espaço, surge uma nova cultura urbana, gerada e geradora de um novo tipo de indivíduo e de comportamento, reflexo das novas condições do meio, mais complexas e agressivas no aspecto perceptivo. Neste mundo emergente, de acordo com as descrições de Georg Simmel ([1902] 1986:248-252) do início do século, destaca-se o indivíduo urbano pela sua atitude anímica, desprendida em relação aos outros e em relação ao meio; defesa racional protectora perante a violência de estímulos do meio circundante.

Simmel é pioneiro na identificação dum modo de ser e de estar associado ao meio urbano complexo da cidade moderna. A figura do caminhante errante, o estrangeiro, e o modo de articulação entre proximidade e distância surgem como uma descrição paradigmática de um novo tipo e modo de estar do ser humano: o cidadão. Ou seja, o ser que usa a cidade, vivendo o prazer da liberdade (Simmel [1902] 1986:248- 252).

Posteriormente, é de referir Walter Benjamin e a sua obra sobre as galerias comerciais de Paris, reveladoras de uma época e de um modo de estar: o passeante ou o flâneur, enquanto caminhante que imerge na multidão, que observa sem se envolver. No mesmo sentido da obra de Simmel, ou seja, de uma descrição do novo mundo social e espacial, este autor aborda a implantação da cultura material, do consumo, e o nascimento de um novo estilo de vida (Amato 2004:174; Silvano 2001:21-26).

Siegfried Kracauer, entre os anos 20 e 30 do séc. XX, destaca-se pelo factor sensível na análise urbana, relatando a vida das ruas de Berlim, tanto nas galerias comerciais e em lobbies de hotel, como em passagens e estações de comboio, olhando, não só a cultura da burguesia, mas também a cultura popular, observando rotinas e vidas comuns (Allen 2007). A experiência da cidade é, para este autor, fenomenológica, imediata, disponível à medida que se acede a momentos vivos, dinâmicos, que constituem e fazem a metrópole moderna (Allen 2007).

Por fim, é de mencionar ainda a obra de Stefan Zweig e as suas descrições nostálgicas do ambiente de rua europeu, destacando-se o sentimento de segurança de Viena e o poder magnético e livre das ruas de Paris do início do séc. XX, e a desagregação desta realidade com a aproximação da primeira grande guerra. Na obra *O Mundo de Ontem*, com a edição original em 1942, o autor partilha a sua visão da evolução social da sociedade europeia do final do séc. XIX até aos anos 40 (Zweig 2014).

Embora de diferentes modos, e a diferentes escalas, a cidade europeia até aos anos 40 tende a desenvolver-se a par da evolução tecnológica, ideológica ou higienista. Embora a cidade ganhe vias amplas, rectas, a altura e a decoração dos edifícios e as zonas de passeio surgem destinadas ao uso pedonal (Relph 1987). As características de desenvolvimento contínuo, associado, ou não, à configuração em quarteirão, mantêm-se enquanto características fundamentais do crescimento urbano, gerando uma estrutura repetida, previsível, com acessos transversais numerosos (Ellis [1986] 1991:117).

2.3. O caminhar segmentado: o modernismo e a democratização dos transportes

O uso caminhado, ao longo do séc. XX, altera-se de um modo sem precedente. À medida que surgem e se democratizam os diversos meios de transporte, o ser humano passa, no seu quotidiano, sempre que lhe seja possível, a sentar-se e a conduzir ou a ser conduzido, em vez de caminhar.

A seguir à Segunda Guerra Mundial, a diferentes velocidades, as cidades europeias refazem-se física e socialmente. Acompanhando evoluções técnicas construtivas, dá-se uma nova fase do desenvolvimento da cidade: o modernismo e o planeamento institucionalizado.

Com o novo modo de pensar a cidade pelos arquitectos e urbanistas, radicados na visão de Le Corbusier, a cidade surge focada, por um lado, no edifício enquanto entidade individual, e, por outro, no funcionamento da estrutura global enquanto região urbana (Gutman [1986] 1991:251).

William C. Ellis ([1986] 1991:115-117) sumariza esta alteração na concepção da cidade com base na geração da mesma a partir de sólidos ou de vazios; olhando a cidade tradicional como uma estrutura de espaços e olhando a cidade modernista como a estrutura de sólidos. Isto é, há uma alteração da característica espacial base da cidade tradicional: a tridimensionalidade. A rua e os edifícios são planeados de modo separado; os edifícios não definem a rua. A unidade do edificado, equilíbrio entre espaço e edifícios, a existência de frente e traseiras estão ausentes no modelo da cidade moderna (Ellis [1986] 1991:120).

As cidades crescem, planeadas a grande escala, estruturam-se em função da física dos fluidos, primeiro a partir de grandes eixos assegurando altos débitos, em seguida em ramos secundários e terciários para distribuição eficiente de pessoas e bens. O mesmo modelo repetido para as outras estruturas lineares: a rede de águas, esgotos e electricidade (Ascher 2010). Neste sentido destaca-se o alerta de C. Alexander em 1965 com o artigo *A cidade não é uma árvore*².

O uso caminhado enquanto prática sócio-espacial da cidade, dinamizada pela interconexão, diversidade e versatilidade de oportunidades de uso, rede flexível de ligações físicas e sociais, transforma-se deixando de ser omnipresente. O caminhar passa a existir para muitos no quotidiano de modo fragmentado no tempo e no espaço.

Fruto do modernismo e de novas formas de vida, a rua, enquanto espaço/conceito primordial do uso caminhado, desagrega-se conceptualmente. O caminhar transforma-se, tornando-se por vezes numa acção que se restringe a uma necessidade de aceder entre uma porta e um meio de transporte. Ou seja, o caminhar quotidiano, funcional, passou a ser segmentado, circunscrito, limitado no tempo e no espaço (Amato 2004:2).

De acordo com Edward Relph (1987), com o início da paisagem urbana moderna, gera-se um descolamento da leitura directa do meio envolvente. Ou seja, o Homem passa a

² Alexander, Christopher. 1965. *The City Is Not a Tree*.

atravessar o espaço, ignorando-o. Assim, dá-se a ruptura entre espaço de uso comum, colectivo, e espaço de circulação – é a progressiva passagem do espaço público para espaços semipúblicos e/ou espaços interiores (Ellis [1986] 1991:117).

2.4. A reacção ao modernismo e a valorização da diversidade urbana

A reacção ao modernismo emerge no seio da arquitectura e, paralelamente, na sociologia europeia e norte-americana. Surge assim a introdução da complexidade do multiuso da rua, da sua tridimensionalidade na discussão teórica da cidade (Gutman [1986] 1991:252).

Em 1954, o denominado Team 10, um grupo de jovens arquitectos, dos quais se destaca o casal Alison e Peter Smithson, com o intuito preparatório e programático para o CIAM X, produz um documento denominado Declaração do Habitat (revisto e publicado como o manifesto de Doorn), que se insurge contra os processos modernos de planeamento, entre outros aspectos, em defesa do ambiente humano, da comunidade social, cultural, ecológica, enquanto associação humana vital. Esta declaração é o último manifesto do movimento moderno (Ramos 2013:162).

Como reacção à desagregação da cidade no plano territorial e funcional, surge, nos anos 60, uma nova visão da cidade enquanto espaço de vitalidade, palco de coexistência e de interacções entre desconhecidos, espaço ímpar de co-presença e de reconhecimento da existência do outro.

É de destacar, neste âmbito, e mais precisamente da valência e riqueza da rua, o alerta de Jane Jacobs, em *The Death and Life of Great American Cities* (1961), para a morte da vida pública e da vitalidade urbana nas cidades norte-americanas, apanágio da cidade tradicional. Incidindo a sua obra na realidade norte-americana, esta autora considera a destruição do urbanismo tradicional e a sua substituição pelo urbanismo modernista como responsáveis pela alteração profunda do uso público da cidade. Jane Jacobs considera determinante o papel do urbanismo na vida da cidade, entendendo que a vitalidade surge da densidade do edificado de baixa altura, associada à diversidade de uso num mesmo espaço; actividade residencial, comércio, escritórios e indústria, associada à heterogeneidade social. Os passeios largos e ruas estreitas, inibitórias de velocidade, promovem o uso intenso e heterogéneo, sendo este um reflexo da vitalidade urbana.

Embora a realidade americana seja diferente – mais radicalizada – da realidade europeia, neste sentido é interessante a crítica de Herbert Gans, em 1968, a Jane Jacobs e ao seu estudo do declínio da vida pública nas grandes cidades americanas. Herbert Gans (1968:34-35) questiona a validade das premissas de Jacobs, ou seja, de que as pessoas desejam a diversidade, heterogeneidade, e que o urbanismo molda a vida e o comportamento do ser humano. Ou seja, este autor alerta que, a par da alteração física do território, há uma alteração de desejos e oportunidades individuais, que alteraram a relação do indivíduo com o espaço público urbano.

3. O território urbano ou as megacidades

3.1 A expansão da condição urbana

“Os espaços são estranhos. Homogéneos, racionalizados, e como tal constringem, limitam; no entanto, ao mesmo tempo totalmente deslocados. Os limites formais desaparecem entre a cidade e o campo, entre o centro e a periferia, entre subúrbios e cidade central, entre o domínio dos automóveis e o domínio das pessoas.”³

Henri Lefebvre, *The Production of Space* ([1974] 1991:97-98)

O processo de expansão do território, planeado ou não, consolidado pela democratização do uso automóvel e pelas novas ambições e expectativas sociais de qualidade de vida, constitui a génese da urbe contemporânea: a cidade enquanto território urbano.

As periferias das cidades crescem rapidamente enquanto aglomerados urbanos residenciais respondendo ao rápido afluxo de população à cidade.

A par da alteração da concepção espacial, também o modo de viver e as ambições da população se alteram. Frequentemente a qualidade do espaço de habitação ganha valor em detrimento da centralidade, aspecto promovido e promotor do uso do automóvel e dos transportes em detrimento do uso de proximidade.

Já em 1968 Lefebvre (2012:24) explora a nova realidade do conceito de tecido urbano, como – mais do que uma morfologia – suporte de uma forma de vida da sociedade urbana.

³ “Spaces are strange. Homogeneous, rationalized, and as such constringing; yet at the same time utterly dislocated. Formal boundaries are gone between town and country, between center and periphery, between suburbs and city centres, between the domain of automobiles and the domain of people.”

Como uma malha irregular, o tecido urbano da cidade europeia foi-se estendendo pelos campos, mantendo espaços intersticiais de ruralidade, absorvendo os pequenos núcleos urbanos, erodidos, esvaziados ou transformados. Este tecido invade e absorve, movido pela dinâmica do capital, pela regra do espaço mercadoria, no qual o valor de troca se sobrepõe ao valor de uso. Assim, a cidade estende-se, hegemonizando e expandindo a condição urbana.

Este processo de desenvolvimento dos principais centros metropolitanos europeus, sobretudo a partir dos anos 80 do séc. XX, deu-se a diferentes velocidades, apresentando alguma variação na estrutura urbana, dependendo do seu papel diferencial na rede europeia de cidades (Castells 2011:525).

As aglomerações urbanas são o resultado desta revolução urbana que afectou, em escala e forma, a cidade contemporânea, associada à crescente dinamização e expansão das mobilidades e dos sistemas de informação. Denominado por Ascher ([2004] 2010) metapolização, este processo resulta numa dilatação dos territórios urbanos, constituindo-se assim as metápoles, ou seja, vastas conurbações extensas e descontínuas, heterogêneas e multipolarizadas, que integram no mesmo conjunto a cidade densa, pequena cidade, vila e subúrbio (Ascher [2004] 2010:62 e 105).

A dilatação dos territórios urbanos praticada usualmente pelos cidadãos, associada às novas técnicas de informação e à transformação dos sistemas de mobilidades urbanas, possibilitou a eliminação parcial da necessidade de encontro físico, enfraquecendo a importância da proximidade da vida contemporânea (Ascher [2004] 2010:62).

Mesmo a cidade tradicional, como por exemplo Lisboa nos anos 60-80, reagindo contra o abandono e a degradação, adapta-se: os passeios tornaram-se um acesso, a sua dimensão, conforto e continuidade tornam-se características secundárias perante a sua função. Gerando-se um domínio do espaço rua pela função de estacionamento e mobilidade viária contribuindo para a inviabilidade da mobilidade pedonal plena na cidade.

Com o aumento da qualidade dos meios de transporte motorizados, com destaque para o automóvel, e das vias de trânsito, com o aumento da velocidade, a cidade é sensorialmente acedida cada vez mais superficialmente. O espaço urbano tende a transformar-se funcionalmente em espaço de movimento, tornando o próprio espaço menos estimulante

sensorialmente: o condutor necessita de atravessar de um modo expedito – não quer, nem deve ser, distraído ou despertado sensorialmente para a envolvente. Quanto mais adaptado está o meio à função da condução, mais direccionada e limitada necessita de ser a atenção em relação ao meio. Gera-se sensorialmente uma desconexão entre o corpo e o espaço (Sennett 1994:18).

O modo do uso dos espaços e do tempo transformou-se, no sentido de uma funcionalização e especialização, resultando numa fragmentação do território de acordo com os objectivos.

A escala da mobilidade urbana altera-se tornando-se dependente dos meios de transporte motorizados. Destacando-se a valorização do uso e do significado do automóvel.

3.2. A atomização da sociedade e o paradigma do automóvel

É inegável que a evolução da sociedade europeia é acompanhada por uma necessidade e capacidade crescente de controlo sobre as suas condições envolventes. Neste âmbito, o acto de caminhar, enquanto prática diária obrigatória, tende a reduzir-se ao indispensável. O uso caminhado, de um modo contínuo e duradouro, enquanto modo de mobilidade, funcional, foi perdendo, ao longo do séc. XX, a sua importância.

A especificidade da mobilidade gerada pelo automóvel foi um vector de alteração sem precedentes do tempo, do espaço e do modo de ser e de estar dos indivíduos da sociedade contemporânea.

O automóvel adapta-se e promove de um modo ímpar a individualização, através da diferenciação e do poder individual de escolha. A flexibilidade da mobilidade, ou a capacidade individual de ser móvel, modelou a vida laboral e a sociabilidade dos indivíduos, nomeadamente ao nível familiar, comunitário e de lazer (Sheller e Urry [2000] 2004:207).

A utilidade, definida como o valor a diferentes níveis, do automóvel para cada indivíduo torna-se dominante. O automóvel permite a cada indivíduo deslocar-se de porta a porta rapidamente, permitindo uma deslocação protegida. Permite o atravessamento com o mínimo contacto com a envolvente: viagens contínuas casa-trabalho-casa, sem gastos de tempo em estações ou paragens, sem sensação de perigo (extremamente importante para a terceira idade e para o género feminino) (Sheller e Urry [2000] 2004: 209).

O automóvel tornou-se o espaço privado que transporta e é transportado até ao local desejado, funcionando como uma extensão da casa, em conforto, segurança e espaço individual. Como publicitado no anúncio da Ford em 1949: Um Ford 49 é uma sala sobre rodas (in Sheller e Urry [2000] 2004:211). Para cada proprietário, o automóvel assemelha-se a uma sala móvel da casa, com uma diferença: sensorialmente, o condutor deve estar direccionado para a sua função, bloqueando informação e distrações externas.

Se a difusão do automóvel e a liberdade que a sua adopção permite, por um lado, democratizou acessos, por outro, tornou-se um factor de imposição de modo de vida, um vector de segregação para quem não o detém, ou seja, um deficit de mobilidade, gerador de desigualdades e de exclusão social (Sheller e Urry [2000] 2004:212). Socialmente, para muitos, há um estatuto de afirmação económica associado ao uso e à posse do automóvel, factor de distinção em relação a quem tem de andar a pé ou de transportes

A dominância do automóvel frequentemente compete e afecta negativamente as outras formas de mobilidade. É usual os não condutores serem obrigados a adaptarem a sua mobilidade às infra-estruturas e à presença constante do automóvel (Sheller e Urry [2000] 2004:208-209).

Ao contrário da mobilidade associada à segunda modernidade e ao transporte ferroviário sincronizado, o automóvel permite individualmente uma dessincronização temporal. A liberdade de mobilidade e de interacção entre pedestres dá lugar a movimentos espacialmente associados à estrutura rodoviária.

O caminhar, em diversos contextos territoriais e sociais, torna-se dispensável ou mesmo impossível. O automóvel passa a dominar a organização espacial e temporal da sociedade. Embora se gerem novas normas e regras partilhadas entre estranhos, excluem a interacção cara a cara e as normas de convivência associadas ao uso pedonal.

4. A Sociedade contemporânea e o reencontro com a cidade

4.1. A sociedade e a especialização do espaço

*O espaço não reflecte a sociedade, expressa-a, é uma dimensão fundamental da sociedade, inseparável do processo global de organização e de mudança social.*⁴

Manuel Castells, "Space of Flows, Space of Places: Materials for a Theory of Urbanism in the Information Age" ([2002] 2011:574)

A sociedade actual tende a caracterizar-se por ser mais racional, mais individualista, mais diferenciada do que nunca. Mais racional pela indução a uma constante revisão e análise das práticas sociais, pela inadequação de modelos estabelecidos (tradições, costumes ou rotinas) perante um número vasto e mutável de situações individuais e colectivas. Assim, existe uma constante reflexividade (Ascher [2004] 2010:33).

Vive-se uma valorização do domínio individual do tempo e do espaço, que é reflectida na evolução e no acesso a tecnologias que aumentam a autonomia individual, nomeadamente através da liberdade de deslocamento, de comunicação e de acesso a informação.

Assim, a sociedade é mais individualista e mais diferenciada pelo poder e dever de escolha constante. Mais ou menos determinadas socialmente, as escolhas individuais abrangem uma sociedade e uma panóplia de opções cada vez mais complexa. Geram-se, deste modo, perfis de vida e consumo cada vez mais fragmentados e uma diferenciação social cada vez mais complexa. A mobilidade física das pessoas e da informação participa de forma activa enquanto instrumento e resultante desta diferenciação social (Ascher [2004] 2010).

A sociedade urbana contemporânea, a par do território que ocupa, é profundamente heterogénea e complexa, composta por indivíduos com aspirações e práticas múltiplas (Ascher [2004] 2010:106). Constata-se uma atomização da sociedade, a par da recriação das estruturas socioculturais que a sustêm.

Actualmente, verifica-se que, perante uma maior capacidade de mobilidade da população, cada indivíduo, de acordo com o seu poder económico, pode escolher onde quer viver, perto de quem. Embora (talvez) sempre tenha havido esta tendência e este desejo no ser

⁴ "Space does not reflect society, it expresses it, it is a fundamental dimension of society, inseparable of the overall process of social organization and social change."

humano, actualmente a possibilidade de o concretizar, por vezes mesmo à escala global, está mais acessível à maioria da população europeia. Diversos factores, sociais, económicos e culturais, influenciam cada indivíduo na escolha do local onde vive ou trabalha e no modo como usa a cidade.

A eficiência dos meios de transporte e de comunicação, a sua acessibilidade a grande parte da população, permite, física ou virtualmente, através dos meios de comunicação social, aceder e participar num mundo global, em detrimento do mundo local.

De acordo com Madanipour (2005:12), a combinação da dispersão espacial e a liberalização económica conduz inevitavelmente à segregação; a acessibilidade económica ao imobiliário reflecte a condição socioeconómica dos seus habitantes. O distanciamento físico surge como um factor de maior distanciamento económico, social e cultural. A cidade da coexistência social e espacial com o outro é posta em causa. A polarização e segregação espacial aumentam a percepção de insegurança em relação ao outro, induzindo a procura e oferta de espaços controlados, como os condomínios privados.

O uso do espaço público e as novas formas de espaços privados de uso público readaptam-se à cidade dispersa, especializada e fragmentada. Como exemplo, existem os parques verdes ou grandes parques infantis dos subúrbios, os centros comerciais ou jardins de fundações ou museus. O espaço de uso público, seja ele público ou privado, tende a tornar-se monofuncional numa oferta de lazer, físico ou cultural, associado frequentemente ao consumo.

Como referido por Lefebvre ([1974] 1991:56-57), em 1974, a produção do espaço social tende, assim, para uma valorização do espaço imagem, em detrimento do espaço concretizado pela prática, apropriado. A apreensão dos significados é realizada passivamente, sem tempo de afecto, ou de relação de apropriação. Sem tempo e sem prática, o espaço não se concretiza, tendendo a ser um espaço abstracto, neutro e dominado pela eficiência funcional. É o espaço planeado, projectado, enquanto espaço consensual sem conflito, o espaço dos serviços e das trocas.

A especialização do espaço de uso público, em particular nos espaços lúdicos associados ao consumo, reflecte claramente este fenómeno do domínio do espaço pela função. Os

espaços de lazer são uma extensão do espaço dominado, sendo organizados funcionalmente e hierarquicamente. (Lefebvre [1974] 1991:384).

No mesmo sentido enquanto fragmento da metrópole, a cidade tradicional e, em particular, os seus núcleos históricos reorganizam-se perante a nova realidade. Os núcleos históricos e locais patrimoniais especializam-se enquanto territórios turísticos, atraindo novos utilizadores dos espaços, novas actividades. A intervenção no espaço, com intuito de dinamização turística, promove o uso caminhado lúdico nestas zonas.

4.2. A revitalização do espaço público e a valorização da rua.

Se, em termos teóricos, a reacção ao modernismo foi clara a partir dos anos 60, é essencialmente a partir dos anos 80 que, nos principais centros urbanos europeus e norte-americanos, existe um interesse renovado pela rua por parte dos decisores. Primeiro nos centros históricos, como já referido, e posteriormente abrangendo diferentes zonas urbanas.

Este interesse incide essencialmente na valorização espacial da rua com a convicção de que o desenho urbano pode contribuir positivamente para a dinamização da vida pública (Gutman [1986] 1991:254). Copenhaga destaca-se enquanto cidade pioneira alvo de intervenções sistemáticas ao longo de vários anos com o intuito de melhorar o uso pedonal, destacando-se ainda por um registo sistemático de documentação da evolução destas e do processo positivo do uso do espaço público (Gehl (2010)). Posteriormente Barcelona surge também como exemplo emblemáticos de implementação de políticas de dinamização do espaço público e do uso caminhado

A importância do ambiente físico, do conforto, da percepção de segurança tornam-se factores essenciais incentivadores do uso da rua.

A rua e a sua vitalidade tornam-se numa metáfora da cidade: símbolo da evolução sociocultural no sentido da confluência do valor social, funcional e lúdico do espaço público. Surge assim o revivalismo da imagem idealizada, nostálgica, da rua de outrora. A qualidade de vida urbana ambicionada por muitos é o reflexo do regresso a um imaginário urbano no qual a urbanidade concentra a diversidade cultural e o acesso participado à rua enquanto

experiência, espaço de comércio, de passeio e lugar de encontro. A transformação social em termos educativos, de literacia e conhecimento – através da comunicação social de outras realidades – promove expectativas e exigências em relação à cidade, nomeadamente equipamentos, infra-estruturas e acessos públicos (Gutman [1986] 1991:254).

Neste sentido, diversas cidades europeias vão sendo alvo de projectos de melhoramento do uso pedonal e da qualidade do espaço público, frequentemente associados à promoção da sustentabilidade na cidade.

A cidade tradicional europeia, a cidade maioritariamente anterior aos anos 40, persiste enquanto uma zona central de cada território urbano que integra. Cidade que, embora se reajuste, por vezes brutalmente, às crescentes exigências da vida urbana, mantém a escala e a riqueza do espaço que nasceu quando o meio de mobilidade dominante era o caminhar. A cidade tradicional ganha um papel de destaque na metrópole, tornando-se um centro de sinergias, adaptando-se e competindo como uma unidade. Valorizada pela escolha, pelo contraste com a envolvente urbanizada, a cidade herdada surge enquanto espaço vocacionado para uso caminhado, enquanto paisagem praticada.

4.3. O caminhar enquanto prática reactiva

Actualmente, cada vez mais o excesso de trânsito torna a dependência do automóvel na mobilidade quotidiana uma opção muitas vezes pouco eficiente. Paralelamente as novas tecnologias, associadas a novos contactos socioeconómicos e laborais, permitem – ou induzem a – uma nova atitude perante o uso do território, gerando novas estratégias individuais e familiares, frequentemente com forças centrífugas em relação à cidade central.

João Teixeira Lopes (2007:72) defende a existência da especificidade de um tempo urbano, de alta densidade, especialmente associado ao caminhar na cidade e à apropriação dos espaços públicos, encarados como articuladores, força reactiva contrária à cidade segregada, social e culturalmente hiperespecializada.

Neste sentido a consolidação da revalorização do espaço público ao longo das últimas décadas, tem contribuído para a reactivar o caminhar enquanto prática espacial lúdica, social e funcional. O atravessamento caminhado e uso do espaço público de proximidade, o

jardim, a praça, a rua, dentro contexto global de espaços de uso publico, distinguem-se pelo seu valor enquanto espaço intergeracional, onde se solidificam significados, referências espaciais e sociais.

A actividade caminhada em qualquer cenário comportamental baseia-se muito também em costumes, hábitos e modos de vida partilhados. Segundo Amos Rapoport (1987:82,83), o uso pedonal é essencialmente cultural. A par da prática, o significado do caminhar, o seu estatuto, ganha relevância no novo milénio enquanto escolha de modo de vida urbana assente na valorização da actividade caminhada e da relação de proximidade com a cidade.

Para muitos, o caminhar volta a ter um papel importante no quotidiano, assente na valorização da não dependência do automóvel, na funcionalidade do caminhar em território de menor escala e também no valor da imersão sensível na realidade social e espacial que esta prática permite. Neste sentido o regresso à rua multifuncional e multissocial tende a tornar-se útil e funcional sendo uma opção cada vez mais valorizada em contextos laborais e habitacionais.

Assim, a par da eliminação da utilidade do encontro, renova-se o interesse pelo contacto físico e pelas experiências tácteis, pela experiência directa da vida urbana, associadas agora ao lazer, ao comércio e ao uso cultural da cidade tradicional.

5. Considerações finais

Considera-se que uso caminhado na cidade e a sua evolução sintetiza a transformação da relação da sociedade urbana e do território, não só a nível da prática e da mobilidade mas de um modo muito relevante ao nível do significado da relação do individuo com a realidade socio-espacial.

A ocupação territorial, a alteração de escala do espaço e as novas formas de mobilidade foram sendo simultaneamente transformados e transformadores da sociedade.

Ao longo da segunda metade do sec.XX a circulação no espaço público foi sendo dominada pelo automóvel, surgindo novas velocidades, novas necessidades espaciais, contribuindo para o definir espaço publico rua, de uso caminhado e de vivência pública. Esta alteração

do domínio do espaço em relação ao tempo foi um factor determinante na alteração da prática social do espaço e, por conseguinte, da produção do mesmo (Harvey [1990] 1995:202).

Na cidade contemporânea, cada vez mais é repensado o urbano existente, a necessidade de vida colectiva de proximidade e a sua importância para a qualidade de vida das populações.

A sociedade urbana contemporânea agrega, por um lado, o desejo ou a saudade de relações sociais de proximidade, e, por outro, a vivência livre e individualizada, menos densa, mais privada, onde o contacto e a troca directa se fazem opcionalmente. Ou seja, entre o local e o global, entre a comunidade e o cosmopolitismo.

O caminhar torna-se para muitos uma prática de reacção ao abstraccionismo espacial da vida moderna, que permite a concretização espacial e temporal da cidade e da sociedade acedida. É um deslocamento individual que proporciona o estar presente, o atravessar, o participar.

Para o caminhante, a cidade ao ser percorrida no quotidiano permite uma imersão numa realidade física e social partilhada. Uma ancoragem de relações localizadas que ganham importância numa existência num mundo global.

Para a cidade, o caminhar de cada um forma linhas individuais que se sobrepõem ao longo do tempo, compondo tramas que unem a cidade e os seus espaços, cosendo territórios, permitindo romper fronteiras sócio-espaciais, reais ou imaginadas, que com o uso se diluem.

O caminhar não só é gerado, dinamizado, pelas características espaciais da cidade como se destaca como uma prática deplotadora da produção social do espaço urbano, prática geradora de cidade a ser valorizada enquanto ferramenta na intervenção urbana.

6. Referências bibliográficas

ALEXANDER, Christopher. *The City Is Not a Tree*. (<http://www.rudi.net/books/200>). 1965

ALLEN, John.. *The Cultural Spaces of Siegfried Kracauer: The Many Surfaces of Berlin*. *New Formations* (61):20-33,2007 (1-2-2016) : <http://www.ingentaconnect.com/content/lwish/nf/2007/00000061/00000001/art00003>
ISSN:0950-2378

- AMATO, Joseph. *On Foot: A History of Walking*. New York: University Press. 2004. ISBN 0-8147-0502-2
- ASCHER, François. *Novos Princípios do Urbanismo; seguido de Novos Compromissos Urbanos: Um Léxico*. Lisboa: Livros Horizonte. [2004] 2010. ISBN: 9789722416702
- CASTELLS, Manuel. *Space of Flows, Space of Places: Materials for a Theory of Urbanism in the Information Age*. in *The City Reader*. Fifth edition. London: Routledge. [2002] 2011. ISBN 13:978-0-415-55665-1
- ELLIS, William C.. The Spatial Structure of Streets. ANDERSON,Stanford. *On Streets*. Cambridge: MIT Press. [1986] 1991 . ISSN 978-0-262-51039-4 Pp. 114-129
- GANS, Herbert J. *People and Plans: Essays on Urban Problems and Solutions*. Abridged edition. New York: Basic Books. 1968. ISBN [0465054595](#)
- GEHL, Jan..*Cities for People*. Washington: Island Press. 2010 ISBN: 9781597265737
- GUTMAN, Robert. The Street Generation. In ANDERSON,Stanford. *On Streets*. Cambridge: MIT Press. [1986] 1991. ISSN 978-0-262-51039-4. Pp. 251-264
- HARVEY, David. *The Condition of Postmodernity*. Oxford: Blackwell. [1990] 1995. ISBN10 0631162941
- JACOBS, Jane. *Morte e Vida de Grandes Cidades*. São Paulo Editora WMF Martins Fontes Editora. [1961] 2007. Título original: The death and life of great American cities. ISBN 978-85-7827-421-4
- LEFEBVRE, Henri. *O Direito à Cidade*. Lisboa: Estúdio; Livraria Letra Livre. [1968] 2012. ISBN 9789898268150
- LEFEBVRE, Henri.. *The Production of Space*. Oxford: Blackwell. [1974] 1991. ISBN 0.631-18177-6
- LOPES, João. Andante, *Andante: Tempo para Andar e Descobrir o Espaço Público*. Sociologia: Revista da Faculdade de Letras da Universidade do Porto , Série I, vol. 17/18, 2007/2008. p.69-80
- LYNCH, Kevin. *A Boa Forma da Cidade*. Lisboa: Edições 70. [1981] 1999. ISBN: 9789724413303
- MADANIPOUR, Ali..*Public Spaces of the European Cities* . Nordisk Arkitekturforskning. Nordic Journal of Architectural Research (27). 2005. P: 7-16. (1-2-2016) <http://arkitekturforskning.net/na/article/view/192> ISSN: 1893-5281
- PROENÇA, Sérgio. *A Diversidade da Rua na Cidade de Lisboa: Morfologia e Morfogénese*. Tese de Doutoramento. Faculdade de Arquitectura. Universidade de Lisboa. 2014.
- RAMOS, Fernando V. *Team 10: Manifesto de Doorn*. Tradução e comentários de Fernando Vázquez Ramos. USJT arq.urb (9) primeiro semestre 2013 . <http://www.usjt.br/arq.urb/numero-09/14-team-10.pdf>. ISSN 1984-5766
- RAPOPORT, Amos. Pedestrian Street Use: Culture and Perception. In MOUDON, Anne Vernez *Public Streets for Public Use*. Edited MOUDON, Anne Vernez .New York: Van Nostrand Reinhold. p. 80-93 1987. ISBN 0442264046
- RELPH, Edward. *A Paisagem Urbana Moderna*. Lisboa: Edições 70. 1987. 9789724408132
- SHELLER, Mimi, URRY,John. *Tourism Mobilities: Places to Play, Places in Play*. New York: Routledge. [2000]2004. ISBN-10: 0415338794
- SIMMEL, Georg. Las Grandes Urbes y la Vida del Espiritu. in *El Individuo y la Libertad: Ensayos de Crítica de la Cultura*. p. 247-261 Barcelona: Ediciones Peninsula. [1902] 1986. ISBN: 9788483070932
- SOUTHWORTH, Michael and Eran BEN-JOSEPH. *Streets and the Shaping of Towns and Cities*. Washington: Island Press. 2003. ISBN-13: 978-1559639163
- VIDLER, Anthony. The Scenes of the Street: Transformations in Ideal and Reality. in ANDERSON,Stanford. *On Streets*. p. 29-111 Cambridge: MIT Press, [1986] 1991 . ISSN 978-0-262-51039-4
- ZWEIG, Stefan..*O Mundo de Ontem*. Lisboa: Assírio & Alvim. [1942] 2014 ISBN:978-972-37-1776-1