

A contribuição das fachadas ativas para a caminhabilidade das cidades. Avaliação pós-ocupação na Rua Fonte do Boi, no bairro Rio Vermelho, em Salvador, Bahia, Brasil

The contribution of active facades to the walkability of cities. Post-occupancy evaluation on Fonte do Boi street, in the Rio Vermelho neighborhood of Salvador, Bahia, Brazil

Lorena Saabⁱ

Resumo

A contribuição principal das fachadas ativas para a caminhabilidade das cidades é gerar movimento nas ruas durante todo o dia, ao promover diversidade de usos e atratividade para os pedestres nos pisos térreos dos edifícios. Este movimento, apoiado pelos observadores das ruas, vigilantes dos passeios, vitrines e balcões, contribui para tornar o espaço público mais seguro. Os “olhos da rua”, defendidos por Jane Jacobs em 1961, voltam aos debates de urbanistas, arquitetos e pensadores do espaço urbano, também quando eles falam de “cidades inteligentes” com foco nas pessoas. Destaca-se, porém, que mescla de usos e fachadas ativas sozinhas são insuficientes para tornar as cidades mais caminháveis e seguras. Os passeios precisam ser generosos, bem pavimentados, sinalizados, desobstruídos e sombreados, especialmente em cidades quentes como Salvador. Além disso, a segurança urbana efetiva necessita de políticas públicas, além de um debate social mais amplo e complexo. Para aprofundar a compreensão das contribuições possíveis das fachadas ativas, sem desconsiderar tais ressalvas, utilizou-se como metodologia a avaliação pós-ocupação (APO) da rua Fonte do Boi, na cidade brasileira de Salvador. Para sistematização e aplicação desta metodologia, pesquisou-se formas de mensuração da caminhabilidade e suas relações com as fachadas ativas, selecionando-se o iCam do ITDP Brasil. Antes, delimitou-se o fundamento dos conceitos principais, buscando-se na revisão da literatura autores relevantes, bem como a necessidade de atualização e contextualização dos seus argumentos. Os resultados da APO responderam aos objetivos deste artigo, considerando-se as limitações da pesquisa e confirmando-se relações existentes entre fachadas ativas e caminhabilidade na rua estudada.

Palavras-chave: cidade caminhável, fachada ativa, avaliação pós-ocupação, caminhabilidade

Abstract

The primary contribution of active facades to the walkability of cities is generating street movement throughout the day by promoting a diversity of uses and attractiveness for pedestrians on the ground floors of buildings. This movement, supported by street observers, sidewalk guardians, storefronts and counters, contributes to making public spaces safer. The “eyes on the street”, advocated by Jane Jacobs in 1961, reappear in the debates of urbanists, architects and thinkers of urban space, even when discussing “smart cities” with a focus on people. It’s worth noting, however, that a mix of land uses and active facades alone is insufficient to make cities more walkable and safer. Sidewalks need to be wider, well-paved, well-signposted, unobstructed, and shaded, especially in hot cities like Salvador. To deepen the understanding of the possible contributions of active facades, without ignoring such caveats, the methodology used was the post-occupancy evaluation (POE) of Fonte do Boi Street in the Brazilian city of Salvador, Bahia. For the systematization and application of this methodology, ways to measure walkability and its relationship with active facades were researched, selecting the ITDP Brazil’s iCam tool. Before that, the foundation of the main concepts was established, seeking relevant authors in the literature review, as well as the need to update and contextualize their arguments. The POE results met the objectives of this article, keeping in mind research limitations and confirming existing relationships between active facades and walkability on the street under observation.

Keywords: public policies, housing, segregation, youth, Lisbon Metropolitan Area, Cascais

ⁱ Faculdade Unime Anhuaguera de Salvador, Brasil, loresaab [at] gmail.com

Caminhabilidade e oportunidades atuais

Os debates recentes sobre planejamento urbano envolvendo o termo *smart cities*, ou cidades inteligentes, na versão adaptada para o português, apresentam um conceito diferente do inicial, antes associado à utilização de Tecnologias da Informação e Comunicação (TIC) para otimizar serviços e infraestruturas urbanas. Agora, para se considerar uma cidade inteligente é necessário mudar o foco para as pessoas. A Carta Brasileira para Cidades Inteligentes, por exemplo, declara na sua definição de cidades inteligentes que, entre outras características, elas “colocam as pessoas no centro do desenvolvimento e proporcionam (melhoria da) qualidade de vida a todas e a todos” (Brasil, 2021, p. 5). A qualidade de vida e o bem-estar são os resultados almejados para as sociedades atuais e futuras. As TIC continuam a ser fundamentais na gestão e operação de *smart cities*, mas são meios para atingir fins. Enquanto isso, outros fatores, como a sustentabilidade, a inclusão social e a caminhabilidade, tornaram-se prioritários. As tecnologias podem facilitá-los, estimulá-los ou monitorá-los, mas eles estão mais intimamente ligados ao objetivo maior que é a qualidade de vida.

Este redirecionamento conceitual aponta, entre outros aspectos, para a importância de devolver a prioridade do planejamento urbano aos pedestres, hoje ainda direcionado aos carros. Como afirma Jeff Speck (2012, p. 73) “(...) o automóvel é o servo que se tornou senhor. Há sessenta anos, ele tem sido o fator dominante na formação de nossas cidades (...)”.

Conforme o Relatório Síntese do Painel Intergovernamental sobre Mudanças Climáticas (IPCC) de 2023¹, realizado pela Organização das Nações Unidas (ONU), a atual crise climática global tem como uma das suas principais causas o acúmulo de dióxido de carbono e outros gases que levam ao efeito estufa na atmosfera. Tal constatação tem despertado a sociedade para a urgência de mitigar os danos ao meio ambiente, causados, também, pelo grande aumento do uso dos automóveis.

Sabe-se da importância do caminhar, não apenas para a preservação do meio ambiente, mas também para a saúde física e mental das pessoas. A pandemia do COVID-19, estabelecida no início de 2020 e cujos efeitos são sentidos até hoje, também contribuiu para a busca por ambientes ao ar livre, arborizados e mais saudáveis.

Assim, as cidades precisam atrair os pedestres e dar-lhes condições de acesso. Mas o que os estimula a andar por elas? Um dos fatores que influenciam nessa escolha é encontrar opções de atividades atrativas e diversificadas nas ruas. E é aí que entram as fachadas ativas, que são os pisos térreos dos edifícios com opções de serviços, comércios, restaurantes, cafés, entre outros usos diretamente conectados aos passeios, com ampla permeabilidade visual e física.

Estes pisos térreos, ao estimularem a movimentação e maior permanência de pessoas nas ruas promovem a vigilância dos próprios moradores e visitantes e, conseqüentemente, o aumento da segurança nesses locais, o que já defendia Jane Jacobs (1961), entusiasta da mescla de usos nas cidades e do incentivo aos “olhos da rua”.

Porém, as fachadas ativas sozinhas não garantem esta movimentação. Já existem estudos que sugerem diferentes fatores importantes para a atração de pedestres, representados por indicadores que contribuem para a caminhabilidade, e este conceito tem sido mais amplamente discutido. O Índice de Caminhabilidade (iCam) desenvolvido pelo Instituto de Políticas de Transporte e Desenvolvimento (ITDP Brasil), por exemplo, utiliza indicadores ligados à infraestrutura física dos passeios e disponibilidade do sistema de transportes públicos. Apesar da compreensão da necessidade dessa integração de fatores, este artigo focará no que se relaciona com a atratividade da diversidade dos usos e das fachadas ativas.

É preciso reforçar ainda que todos os esforços para promover mudanças físicas e funcionais nas cidades precisam ser apoiados por transformações mais profundas em questões fundamentais da sociedade, especialmente, nas cidades brasileiras. Problemas como violência urbana, desigualdade social, segregação espacial, e tantos outros que ainda distanciam o Brasil do desenvolvimento inteligente das suas cidades, precisam de soluções baseadas em políticas públicas, estratégias e

¹ *Climate Change 2023: Synthesis Report*, resultante do INTERGOVERNMENTAL PANEL ON CLIMATE CHANGE, 2023. (Ver referência completa ao final do artigo).

ações dos governos e de toda a sociedade.

O desafio está em equacionar estas abordagens com um planejamento urbano que promova uma ocupação mais coletiva e inclusiva dos passeios em escala e velocidade humanas, ao nível dos olhos, com a qualificação do espaço público, tornando-o acessível e atrativo para cada vez mais pessoas. É um caminho longo e complexo, mas urgente e, portanto, destacado aqui como uma oportunidade de avanço nos debates.

Objetivo da pesquisa

Este artigo tem como objetivo principal aprofundar o estudo sobre os conceitos de “cidades caminháveis” e “fachadas ativas” e suas inter-relações, aplicando-os ao caso específico de uma rua em uma cidade brasileira – a rua Fonte do Boi, em Salvador, no estado da Bahia. Esta rua foi escolhida por apresentar fachadas ativas em funcionamento, dimensões e acesso facilitado diante dos recursos disponíveis para a elaboração deste artigo, além de outras características destacadas no capítulo sobre a metodologia da pesquisa. A análise em um contexto localizado permite a observação de pontos específicos que levantam questões importantes sobre os aspectos gerais dos conceitos abordados. É necessário destacar que este estudo também considera a influência de outros fatores fundamentais para a caminhabilidade, como segurança, arborização e infraestrutura básica dos passeios e a compreensão atual de que cidades inteligentes priorizam o bem-estar e a qualidade de vida das pessoas.

Metodologia e procedimentos adotados

Este artigo foi desenvolvido com base em uma pesquisa qualitativa-exploratória que compreendeu duas etapas principais: a) revisão bibliográfica e b) avaliação Pós-ocupação (APO). A primeira etapa compõe-se pelo estudo do referencial teórico, destacando-se os seguintes autores e obras: a jornalista norte-americana Jane Jacobs e seu livro “Morte e Vida de grandes cidades”, de 1961 e; o arquiteto e urbanista dinamarquês Jan Gehl, por “Cidade para pessoas”, de 2010. Salienta-se que ambos apresentam pontos de vista advindos de análises em cidades do Norte Global, e que, portanto, precisam de ressalvas referentes às condições particulares das cidades brasileiras. No entanto, este artigo limitou-se à análise de uma rua específica, que se encontra em um contexto favorável à vitalidade no local, estudando-se como o ambiente construído e seus respectivos usos influenciam na caminhabilidade, aspectos bem trabalhados pelos autores citados. Também foram pesquisadas as “fachadas ativas” em legislações municipais brasileiras, reforçando sua importância atual para estas cidades.

A segunda etapa da pesquisa consistiu na realização da APO de um trecho da rua Fonte do Boi, localizada no bairro do Rio Vermelho, em Salvador, Bahia. Salvador possui fachadas ativas espalhadas por alguns pontos da cidade. No entanto, a rua Fonte do Boi apresenta algumas características que a fizeram ser escolhida para esta APO. Ela pertence a uma área da cidade com relativa variedade de perfis sociais de residentes e frequentadores, seja pelas diferentes ocupações, formais e informais, do próprio bairro onde está inserida, seja dos bairros vizinhos tão diversos como o Nordeste de Amaralina – com uma população de renda mais baixa – e a Ondina – bairro valorizado e com forte apelo turístico. O Rio Vermelho é reconhecido pela sua ativa vida noturna e cultural, por seus diversos bares, restaurantes, pontos de venda de acarajé², casas de shows, galerias e festas populares.

A rua Fonte do Boi oferece, ainda, a presença de fachadas ativas e uma mescla de usos formais já consolidados e não imposta por novas tendências ou padrões urbanísticos que visam encaixá-la como modelo de rua caminhável. Ela também conecta pontos de atração de pedestres, como a praça Brigadeiro Faria Rocha e a praia da Fonte do Boi, além de grandes hotéis, o que a insere no tecido urbano de forma a estimular o trânsito de pessoas por ali.

Por fim, a curta extensão da rua Fonte do Boi (Figura 1) - aproximadamente 466 m, conforme medição feita com a ferramenta régua do Google Earth - também facilitou a aplicação dos procedimentos propostos para o desenvolvimento deste artigo.

² Especialidade gastronômica das culinárias africana e afro-brasileira (N.d E.)

Figura 1 . Localização da rua Fonte do Boi



Nota: Elaborado pela autora sobre foto aérea do Google Earth, 2023.

Portanto, diante das características locais relativamente favoráveis para a vitalidade e a caminhabilidade da rua em questão, foi possível analisar a influência das fachadas ativas neste contexto, à luz das ideias de Jacobs e Gehl focadas no ambiente construído e seus usos, especialmente nos pisos térreos diretamente ligados aos passeios, e como isso afeta a formação de conexões com o lugar, evidenciada pela permanência ou passagem a pé por ali.

APO é um instrumento relevante para levantar informações sobre o desempenho de espaços construídos, além de objetos de *design* e edificações em geral, considerando-se também as percepções dos usuários sobre eles (Ono *et al.*, 2018). A união da observação direta do pesquisador com as informações vivenciais dos frequentadores locais, amplia as possibilidades de análises a partir de pontos de vista diversos. Esse tipo de estudo possibilita aprendizados valiosos para projetos futuros e maior assertividade no entendimento das relações entre os ambientes e o comportamento humano.

Variados procedimentos metodológicos têm sido utilizados para estudar a relação dos pedestres com as cidades, como os que foram aplicados nas pesquisas do *Connected Lives*, projeto que fez parte do programa de pesquisa *Real Life Methods*, do Manchester/Leeds Node do Centro Nacional de Métodos de Pesquisa, do Reino Unido, investigando bairros e comunidades, com foco no que acontece nessas redes (Crow, 2004; Pahl e Spencer, 2004, *apud* Cambra e Monteiro, 2012, p.1). Alguns desses métodos se aproximam aos utilizados neste artigo, como a 'Vistoria ao local', onde o pesquisador caminha previamente pela área, identificando observações relevantes, e o método 'Entrevistas com informantes-chave', onde são realizadas conversas informais com frequentadores locais específicos para buscar informações espontâneas e detalhadas da área de estudo (Emmel e Clark, 2009). Na APO deste artigo, a etapa de *walkthrough*, que podemos traduzir como 'percurso guiado' e que será explicada mais adiante, alia processos similares aos dessas duas práticas metodológicas.

Porém, outras abordagens do *Connected Lives* não se adequam ao desenvolvimento deste artigo, como a 'Entrevista Caminhante', que é um tipo de entrevista feita caminhando pelo local, ou os 'Mapas Participativos', uma vez que ambas exigem um tempo maior com cada participante. Apesar disso, de referir que o inquérito por formulário desta APO também foi feito na própria rua analisada, como na 'Entrevista Caminhante', diferenciando-se por não ocorrer em movimento.

A metodologia da APO foi elaborada por norte-americanos, na década de 1960 e, neste mesmo período, a psicologia ambiental também foi aplicada em pesquisas que a utilizavam, pelo papel fundamental que a percepção do usuário exercia nos processos de análises de ambas. No Brasil, somente em meados de 1980, a APO e as relações entre o ambiente construído e o comportamento humano ganharam força (Silva Neta *et al.*, 2022, p. 2).

A APO da rua Fonte do Boi foi planejada de acordo com as reflexões que surgiram da revisão bibliográfica. Inicialmente, foi realizada uma visita de reconhecimento da área, acompanhada por uma pessoa-chave frequentadora da região - procedimento denominado por Ono *et al.* (2018) de *walkthrough* (percurso guiado). Para as visitas de campo seguintes, foi elaborada uma lista de verificação para observação direta no local. Até ao momento, não há um consenso que determine metodologias-padrão para a medição da caminhabilidade.

No Brasil, uma ferramenta relevante que pode auxiliar gestores públicos, técnicos, acadêmicos e outros interessados no planejamento de cidades mais caminháveis é a versão revisada do Índice de Caminhabilidade (iCam) de 2018, lançada pelo Instituto de Políticas de Transportes e Desenvolvimento (ITDP Brasil). Ela é composta por 15 indicadores agrupados em seis categorias: Segurança Viária; Atração; Calçada (termo usado no Brasil como sinônimo de passeio); Ambiente; Mobilidade e; Segurança Pública.

Entre elas, será analisada com mais atenção a categoria 'Atração', por sua relação mais direta com as fachadas ativas. Isso não quer dizer que as demais categorias sejam menos relevantes para a caminhabilidade, apenas que, para o contexto deste artigo, a categoria em destaque é mais aplicável. Além disso, para o desenvolvimento da APO em questão, também foram considerados alguns indicadores das demais categorias.

A categoria 'Atração' trata de características de uso do solo que potencializam a atratividade de pedestres. O primeiro dos seus indicadores são as 'Fachadas Fisicamente Permeáveis', "(...) como aberturas nas frentes de lojas, entradas de parques, restaurantes e cafés e entradas ativas de serviço" (ITDP, 2018, p. 29). Em seguida, vem o indicador 'Fachadas Visualmente Ativas', que permitem conexão visual com o interior dos edifícios no piso térreo e primeiro andar, através de janelas, vidros e áreas abertas acessíveis. Geralmente, as fachadas ativas contribuem para isso por possuírem vitrines, portas e áreas externas com mesas e bancadas.

O terceiro indicador de Atração é o 'Uso Público Diurno e Noturno'. Ele sugere a combinação de estabelecimentos públicos que funcionam em diferentes horários ao longo do dia. Como sua métrica inclui todos os pisos das edificações, não é exclusivo das fachadas ativas. Porém, como estas propõem frequentemente o uso público em seus pisos térreos, muitas vezes com atividades noturnas como bares e restaurantes, elas geralmente contribuem para uma boa pontuação neste indicador.

Por fim, o quarto indicador - 'Usos Mistos' - além da contribuição para movimentação em horários diversos como o anterior, também colabora para a redução das distâncias de deslocamentos a pé. Da mesma forma, as fachadas ativas por si só já compõem um edifício de uso misto e, portanto, também agregam valor a este indicador.

O iCam já foi utilizado em vários estudos de campo em cidades brasileiras, demonstrando sua aplicabilidade no contexto local. No entanto, algumas dessas pesquisas, como as realizadas por Cabañas, Gomes e Moura, no centro da cidade de Fortaleza, no Ceará (2023), e por Ignácio, Miranda e Roxo, na rua Gomes de Carvalho, na capital de São Paulo (2019), demonstraram inconsistências nos resultados do índice. O uso do mesmo peso para os diversos indicadores e categorias, por exemplo, desconsiderando-se características locais e ligações dos segmentos analisados com a malha urbana, mascararam problemas reais dos casos estudados. Porém, tais problemas puderam ser avaliados através da observação direta dos pesquisadores. Assim, optou-se, para este artigo, pela aplicação da ferramenta com uma abordagem mais qualitativa por indicador e categoria, sem considerar o

valor geral calculado para o índice, tendo ainda o suporte do inquérito por questionário, dando-se considerável relevância às percepções dos usuários.

Durante as visitas de campo, o inquérito foi realizado de forma individual com pedestres anônimos em dois turnos (diurno e noturno), com um questionário de suporte. As perguntas foram elaboradas no sentido de identificar a percepção das pessoas quanto à contribuição das fachadas ativas para a caminhabilidade da rua, levando também em conta outros fatores que podem interferir positiva ou negativamente nessa dinâmica. Foram feitas, quase totalmente, de forma não-estruturada, no intuito de obter respostas mais completas e diversas, além da preferência, nesse caso, pela análise qualitativa dos dados, uma vez que a reduzida extensão da pesquisa não oferece informações suficientes para uma análise quantitativa mais consistente.

Para o processamento inicial dos dados, foi feita a revisão das informações coletadas *in loco* e digitalização delas em tabela, com pequenas edições possíveis, que não comprometeram a fidelidade dos dados. Para a análise das repostas abertas, foi feita uma codificação com palavras-chave que sintetizaram respostas similares ou representaram respostas isoladas, quando foi o caso, para facilitar sua tabulação. Para apresentação dos dados, dispôs-se de gráficos, mapas e informações textuais, ilustradas por fotografias feitas pela autora.

“Olhos da rua”, por Jacobs

Não é novidade a percepção de que os automóveis se tornaram prioridade no planejamento urbano em detrimento do pedestre e da vitalidade dos passeios. Apesar de já existir em muitas cidades, um movimento contrário, com a demolição de viadutos, adoção de políticas restritivas à circulação de veículos, valorização dos espaços para pedestres e implantação de ciclovias, em outras, ainda há muito o que avançar. Jane Jacobs já alertava para o protagonismo dos veículos e levantava reflexões profundas sobre a vida nas cidades:

As necessidades dos automóveis são mais facilmente compreendidas e satisfeitas do que as complexas necessidades das cidades, e um número crescente de urbanistas e projetistas acabou acreditando que, se conseguirem solucionar os problemas de trânsito, terão solucionado o maior problema das cidades. As cidades apresentam preocupações econômicas e sociais muito mais complicadas do que o trânsito de automóveis [...]. (Jacobs, 2014, p. 6)

Entre estas questões mais complicadas está a segurança nas ruas. A violência urbana, principalmente nas cidades brasileiras, é muitas vezes a justificativa para a preferência pelos carros como meio de locomoção e para o isolamento das edificações atrás de muros altos e completamente fechados. No entanto, o que se observa é que tais soluções, geralmente, contribuem ainda mais para a insegurança nas ruas, pois desestimulam a circulação de pedestres, tornando o espaço público deserto e conseqüentemente, mais perigoso. Vivan (2012) destaca, por exemplo, alguns dados obtidos em pesquisa feita com delinquentes – termo utilizado por ela – de Curitiba, no Paraná, sobre as preferências deles ao realizar crimes:

O menor fluxo de pessoas (36%) e a presença de obstáculos à visão (22%) foram indicados na pesquisa realizada com os delinquentes como locais preferidos para a prática do delito. Como resultados destacam-se que 36% dos detentos escolhem o local com o menor trânsito de pessoas, e 22% locais com obstáculos que dificultassem a visão de testemunhas. A maioria dos delinquentes entrevistados (71%) prefere muros, pois pensam que o muro oculta suas ações, além de ser mais fácil transpor do que as grades (...).(Bondaruk, 2007, apud Vivan, 2012, p.58)

Jacobs salienta também a importância de existir “olhos da rua”, que promovam a vigilância em todos os horários do dia. Para isso, é preciso portas e janelas voltadas para as ruas, especialmente, no piso térreo e nos andares mais baixos, mantendo certa proximidade dos passeios, o que facilita a intervenção da vizinhança em possíveis ocorrências, seja alertando alguém em perigo, seja acionando as autoridades responsáveis com maior brevidade. Além disso, ainda segundo ela, é necessário existir uma mescla de usos das edificações no bairro, como restaurantes, bares, farmácias e residências, atraindo as pessoas a circularem por ali.

A escala humana na percepção da cidade, por Gehl

Outro autor que também traz análises relevantes para o conceito das fachadas ativas e sua contribuição para gerar caminhabilidade nas cidades é o arquiteto e urbanista dinamarquês Jan Gehl. Ele demonstra como a percepção em escala humana pode valorizar a experiência do pedestre, devendo ser considerada no planejamento das edificações e do espaço urbano em geral. Ele aborda dois aspectos principais: a distância e a velocidade. Sobre o primeiro, comenta que:

(...) muito pouco ocorre a distâncias de 100 a 25 metros, após o que a riqueza de detalhes e a comunicação se intensificam dramaticamente, metro a metro. Finalmente, entre 7 e 0 metros, todos os sentidos podem ser usados, todos os detalhes percebidos e os mais intensos sentimentos podem ser partilhados. (Gehl, 2013, p. 35)

Sendo assim, os detalhes construtivos que compõem as edificações são mais visíveis quanto menor for a distância do observador. E não apenas a percepção visual está posta aqui. O olfato que convida a entrar em um café ou o tato e o paladar, ativados ao tocar e experimentar as frutas na banca de uma quitanda, por exemplo, são estímulos que enriquecem a experiência do caminhar. As edificações muito recuadas dos passeios, bem como grandes torres com pisos térreos vazios e isolados por grades e muros, impedem essa relação direta e rica com os passantes.

Da mesma forma, Gehl considera a velocidade normal de um ser humano a pé como fator que contribui para uma percepção mais completa do espaço. Segundo ele, “a arquitetura de 5 km/h baseia-se numa cornucópia de impressões sensoriais, os espaços são pequenos, os edifícios mais próximos e a combinação de detalhes, rostos e atividades contribui para uma experiência sensorial rica e intensa” (2013, p. 44).

Nesse ritmo, é possível perceber o que está em volta com tempo suficiente para escolher seguir ou permanecer, além de estabelecer memórias mais marcantes e interagir mais efetivamente. Por outro lado, ao viajar na velocidade do veículo, o ser humano perde seu referencial natural, captando apenas informações gerais e possíveis de serem vistas em menos tempo de exposição.

A caminhabilidade mensurável, por Bradshaw e Speck

O primeiro autor que se tem registro a propor um índice para medir a caminhabilidade foi Chris Bradshaw (1993). Ele considerou que a caminhabilidade tem quatro características básicas: a) microambiente físico “amigável aos pés”, amplo, com passeios nivelados, pequenos cruzamentos, ruas estreitas, caixotes de lixo, boa iluminação e ausência de obstruções; b) gama completa de destinos úteis e ativos a curta distância; c) ambiente natural que modera os extremos do tempo, não apresentando ruído excessivo, poluição do ar, fuligem do tráfego motorizado; e, d) cultura local social e diversificada. Ele avalia tais características com um esquema de pontuação a partir de diversos indicadores.

Jeff Speck também apresenta a caminhabilidade de forma sistemática como Bradshaw. Ele define 10 passos que “(...) foram criados para nos levar de onde estamos para onde precisamos ir” (Speck, 2012, p. 72) em se tratando de tornar as cidades mais caminháveis. São eles: a) pôr o automóvel em seu lugar; b) mesclar os usos; c) adequar o estacionamento; d) deixar o sistema de transporte fluir; e) proteger o pedestre; d) acolher as bicicletas; e) criar bons espaços; f) plantar árvores; g) criar faces de ruas agradáveis e singulares; e, g) eleger suas prioridades.

Ambos apresentam conceitos já abordados por Jacobs e Gehl, porém, tratando-os de forma sistemática, sugerindo diretrizes e indicadores que facilitem a aplicação das ideias no planejamento urbano.

Reflexões sobre o contexto das cidades brasileiras

Mesmo admitindo-se que as premissas apontadas por Jacobs e Gehl para trazer mais vitalidade e caminhabilidade para as cidades têm lógica e aplicabilidade em muitos casos, é importante

considerar que suas ideias se desenvolveram em um contexto urbano e social do Norte Global e, portanto, condições próprias das cidades latino-americanas, especialmente as brasileiras, não refletirão fielmente algumas questões levantadas por eles. Além das forças do mercado e do Estado na produção do espaço urbano, por exemplo, ações como a ocupação informal da terra, autoconstrução, auto urbanização e a formação de assentamentos informais, advindas das necessidades de grupos de pessoas historicamente desfavorecidas (Fuentes *et al.*, 2020, p.4), também influenciam na configuração das cidades e determinam a falta de acesso dessas populações a áreas mais “caminháveis”, segundo os padrões indicados pelos autores.

Em bairros formados por esses processos de auto urbanização, a mescla de usos, as fachadas coladas nos passeios e mesmo o movimento de pessoas em praticamente todas as horas do dia, não resultam do incentivo do poder público para povoar as ruas. Trata-se de movimentos espontâneos, gerados pela necessidade de sobrevivência e de espaço para habitar nas cidades. Além disso, a precária infraestrutura urbana nessas áreas não as tornam agradáveis ao caminhar. Caminha-se porque não há opções e a proximidade entre as edificações é a única alternativa. São condições pouco avaliadas por Jacobs, que vê, fundamentalmente, a diversidade social e econômica como produtos da diversidade de usos e de outras características físicas, mas não aborda como o ambiente físico é também produto de injustiças sociais e econômicas (Steil e Delgado, 2019, p. 4).

Nesses lugares, não há mescla de classes sociais para gerar vitalidade e interações saudáveis, como sugere Jacobs, simplesmente porque classes com melhores condições econômicas buscam bairros com melhor infraestrutura e meios legais de ocupação. Da mesma forma, as populações mais desfavorecidas dificilmente permanecem nos bairros ocupados pelas classes mais abastadas, ainda que os frequente, especialmente a trabalho. Isso se dá, em parte, pelo custo inacessível às edificações e estabelecimentos comerciais que ali se encontram, ou por não se sentirem parte daquele universo, seja por questões pessoais, seja pela intimidação sutil – ou mesmo efetiva – de quem os recebe nesses locais.

Entre os extremos caracterizados pelas desigualdades sócio-econômicas, existem ainda bairros com diferentes nuances culturais, históricas e mesmo morfológicas, nas complexas e diversas cidades brasileiras. Em Salvador, por exemplo, as várias ruas enladeiradas dificultam um caminhar prazeroso, independentemente de serem atendidas as melhores condições de atratividade ao local. Portanto, uma análise aproximada de cada caso é necessária para definir as melhores oportunidades para que a caminhabilidade não só aconteça ali, mas também seja mais segura e confortável.

Fachadas ativas: conceitos gerais e legislações urbanas brasileiras

As fachadas ativas, para além da sua descrição arquitetônica e funcional – pisos térreos dos edifícios, com usos diversos, não residenciais, em contato físico e visual direto com os passeios – podem também ser compreendidas como “portais de transição”. Elas convidam o pedestre a se aproximar ou adentrar uma edificação. Ao mesmo tempo que prolongam as possibilidades de ir e vir das ruas, estabelecem limites mais fluidos para os espaços privados do que os rígidos muros, grades e parede cegas de pisos térreos estéreis que se espalharam pelas cidades atuais.

Também chamadas de ‘plintos’ no livro *A cidade ao nível dos olhos: estratégia do plinto* (Karszenberg *et al.*, 2015), que compila estudos de vários autores sobre o tema, as fachadas ativas oferecem “(...) uma forma de se incorporar um prédio na cidade para assegurar que o mesmo faça parte da rua. É o ponto de troca entre a arquitetura e a cidade, entre privado e público”. (Rohmer, 2015, p.106)

A transição oferecida por pisos térreos ativos também envolve a esfera temporal, uma vez que proporciona uma alternativa para a permanência ou para uma passagem mais lenta, onde se pode usufruir de experiências diversas a depender dos seus usos. Tal relação espaço-tempo foi percebida por Gehl (2010) quando identificou que pedestres caminham com o passo mais apressado ao passarem diante de fachadas inativas e mais devagar ao transitarem por fachadas permeáveis.

Voltando para sua aplicação prática, a diversidade e a atratividade geradas pelas fachadas ativas não surgem aleatoriamente. Não é viável para um pequeno investidor abrir um negócio sozinho em um local sem vida, pensando em transformar aquele lugar. Também não é possível que a administração municipal implemente e mantenha estabelecimentos comerciais privados para gerar movimento

nas ruas. O que ela pode fazer é estabelecer leis que estimulem esses usos.

Algumas legislações municipais já incluem as fachadas ativas como elementos importantes para a vitalidade da cidade. Segundo a Lei nº 16.402, de 2016, da prefeitura de São Paulo, por exemplo, em seu Art. 4 a fachada ativa já está prevista, entre outras coisas, como um meio de “(...) ampliar as áreas de circulação de pedestres, proporcionar maior utilização do espaço público e melhorar a interação dos pedestres com os pavimentos de acesso às edificações”.

A lei de Ordenamento do Uso e Ocupação do Solo de Salvador, nº 9.148, também de 2016, reserva uma parte específica – a Seção IX – para tratar de fachada ativa, onde afirma-se que “(...) a fachada ativa destina-se a aumentar a interação das calçadas públicas com atividades não residenciais instaladas no térreo das edificações, fortalecendo a vida urbana nos espaços públicos (...)”. No Art.106 do Capítulo III dessa mesma lei, que trata de Ocupação Incentivada e/ou Condicionada, é oferecida como incentivo para a adoção de fachadas ativas, a liberação das áreas construídas do piso térreo, correspondentes a elas, do cálculo do coeficiente de aproveitamento do edifício.

Reforçando este estímulo e ampliando seu impacto efetivo na economia do cidadão, a adoção de fachadas ativas no município de Salvador foi estabelecida pelo decreto nº 36.288 de 17 de novembro de 2022 como um requisito de sustentabilidade para obtenção de descontos no Imposto sobre a Propriedade Predial Urbana (IPTU), através do Programa de Certificação Sustentável IPTU VERDE em edificações no Município de Salvador. Consta na tabela de Requisitos de Sustentabilidade do Anexo I deste decreto, no item 54 da categoria Qualidade Urbana, a seguinte determinação que soma 15 pontos na certificação: “Implantação de fachadas ativas permitindo a interação entre espaço privado e a calçada, incentivando o trânsito de pedestres na região e o comércio local (...)”.

O IPTU Verde vem ganhando espaço ao longo do tempo e, aos poucos, ampliando seu alcance na sociedade soteropolitana, como mostra um levantamento de 2024, realizado pela Secretaria Municipal da Fazenda (SEFAZ), que evidenciou o aumento de 235% no número de inscrições contempladas em relação ao ano anterior. Segundo o estudo, “(...) a quantidade de beneficiários com desconto no Imposto sobre a Propriedade Predial e Territorial Urbana, através do IPTU Verde, subiu de 672 para 2.252 entre 2023 e 2024, enquanto a dedução aumentou de R\$396 mil para R\$773 mil no mesmo período (+95%)” (SEFAZ, 2024). Não foram encontrados dados a respeito de quantas das edificações certificadas apresentam o requisito das fachadas ativas atendido. No entanto, observa-se, ao menos, que as fachadas ativas são incentivadas pelo órgão municipal como características da arquitetura que promovem tanto a sustentabilidade quanto a qualidade do espaço urbano, inseridas no contexto de uma certificação que vem crescendo na cidade.

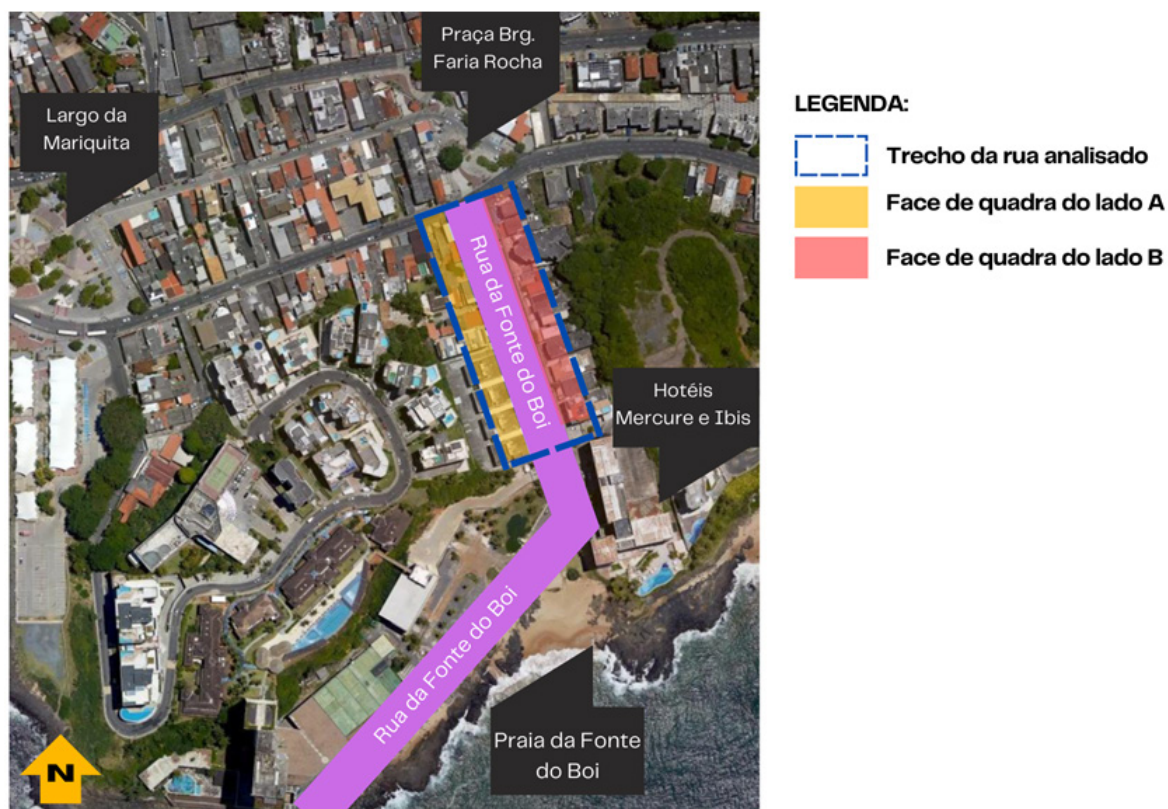
Após ter estudado os autores, bem como os indicadores e algumas legislações pertinentes ao tema, é preciso analisar o que já foi feito nesse sentido e procurar saber a opinião dos usuários. Para tanto, este artigo conta com uma breve APO, com o intuito de estimular essa prática, tão útil no desenvolvimento de novos projetos e na busca constante por melhorias nas soluções propostas.

Avaliação Pós-ocupação na rua Fonte do Boi

Apesar das controvérsias que envolvem os conceitos de vitalidade e caminhabilidade do espaço urbano, identificar características gerais favoráveis oferece um ponto de partida possível em diversos casos. Para isso, a sistematização das informações pode contribuir para as análises, desde que sempre seja considerado o contexto local.

Durante a etapa de percurso guiado, foi checada a localização das fachadas ativas na rua Fonte do Boi para determinação do trecho a ser avaliado nesta pesquisa. A pessoa-chave, que acompanhou a visita falou sobre sua experiência no local como visitante da rua e moradora do bairro há 10 anos, já confirmando os estabelecimentos comerciais do piso térreo como geradores de movimento e segurança, em sua opinião. Assim, o trecho da rua analisado foi definido conforme a Figura 2, tomando como base para a coleta de dados as faces de quadra dos lados A e B. Incluiu-se também na pesquisa o canteiro central que separa a rua em duas pistas de sentido único.

Figura 2. Delimitação do trecho e das faces de quadra



Nota: Elaborado pela autora sobre foto aérea do Google Earth, 2023.

As faces de quadras são unidades básicas de referência para estudos de caminhabilidade, alternativas aos segmentos de calçadas, ambas recomendadas pela ferramenta iCam e são caracterizadas pelo “(...) conjunto de fachadas confrontante ao segmento de calçada” (ITDP, 2018, p. 17). O trecho e suas respectivas faces de quadra possuem comprimento de aproximadamente 160 m cada, conforme medição realizada com auxílio do Google Earth.

Foram identificados no mapa e verificados no local durante o percurso guiado, sete edificações na face de quadra do lado A, entre elas um condomínio composto por oito blocos e piso térreo integrado em uma única galeria, e 15 edificações na face de quadra do lado B. O conjunto é composto por casas térreas, sobrados e alguns prédios que não ultrapassam seis pisos, incluindo o piso térreo.

A primeira visita de campo, após o percurso guiado, ocorreu das 19h30 às 21h00 do dia nove de dezembro de 2023, sábado. Já a segunda visita, deu-se no dia 12 de dezembro de 2023, terça-feira, das 9h00 às 11h00.

Resultados da lista de verificação

A lista de verificação foi elaborada para facilitar a conferência dos dados em campo, com células para checagens quantitativas e espaço para escrita livre de observações qualitativas. Ele foi dividido em dois grupos, sendo um para registros ligados diretamente às fachadas ativas e o segundo para dados sobre caminhabilidade em geral. No primeiro grupo, compondo a categoria Atração, foram estabelecidos quatro indicadores: Fachadas Fisicamente Permeáveis; Fachadas Visualmente Ativas; Uso Público Diurno e Noturno e; Usos Mistos, conforme definições do iCam. Os resultados deste primeiro grupo podem ser verificados na Figura 3.

Figura 3. Resultados da lista de verificação: indicadores diretamente ligados às fachadas ativas

REGISTROS PRINCIPAIS DA PESQUISA (LIGADOS DIRETAMENTE ÀS FACHADAS ATIVAS)					
CATEGORIA	INDICADORES	QUANT. FACE DE QUADRA LADO A	OBS FACE DE QUADRA LADO A	QUANT. FACE DE QUADRA LADO B	OBS FACE DE QUADRA LADO B
Atração	Fachadas Fisicamente Permeáveis	18	Acessos para lojas, serviços e restaurantes.	11	Além dos tipos identificados na Face de quadra do lado A, identificou-se uma farmácia.
	Fachadas Visualmente Ativas	16		13	
	Uso Público Diurno e Noturno	UP diurno: 15 UP noturno: 5	Alguns estabelecimentos comerciais funcionam nos dois períodos.	UP diurno: 11 UP noturno: 9	Alguns estabelecimentos comerciais funcionam nos dois períodos. Ocupação do Canteiro central à noite, com mesas e cadeiras.
	Usos mistos	R: 3 C/S: 18 s/U: 2		R: 6 C/S: 11 s/U: 3	
LEGENDA: Tipos de usos: Residencial (R); Comercial e serviços (C/S); Edificações sem uso (s/U).					

Nota: De autoria própria, 2023.

Sobre o primeiro indicador – Fachadas Fisicamente Permeáveis – observou-se que, proporcionalmente, tanto nas duas faces quanto em toda a extensão do trecho (Figuras 4a e 4b), a quantidade de entradas é considerada ótima pelo iCam (cinco ou mais entradas a cada 100 m da face de quadra – ITDP, 2018). Dois edifícios com galerias no piso térreo, onde uma marquise protege as diversas lojas, permite o trânsito de pessoas abrigadas das intempéries, conectando Fachadas Fisicamente Permeáveis. Observa-se um desses casos na face de quadra do lado A (Figura 5a).

Para o indicador Fachadas Visualmente Ativas, pôde-se observar que a quantidade registrada (29 equipamentos) está distribuída quase igualmente nas duas faces de quadra, ultrapassando a quantidade total de 22 edificações presentes no trecho e também proporcionalmente às faces, considerando-se que muitas dessas edificações são compostas por mais de um equipamento, apresentando assim um ótimo resultado neste ponto. Grades em vez de muros delimitando as edificações também contribuem para maior visibilidade entre espaço público e privado (Figura 5b).

Para o indicador Uso Público Diurno e Noturno, conforme o iCam, a rua alcançou um ótimo desempenho relativo aos estabelecimentos comerciais de uso público diurno (três ou mais estabelecimentos comerciais de uso público por 100 m de face de quadra) e superou bastante a quantidade mínima de estabelecimentos comerciais de uso público definida para uma boa caminhabilidade noturna (pelo menos um, a cada 100 m de face de quadra – Figura 6).

Para o último indicador da categoria Atração – Usos Mistos, observou-se que, aproximadamente, 78% dos equipamentos da face de quadra do lado A pertencem ao seu uso predominante (comercial e serviços), o que atribui desempenho apenas suficiente neste indicador. Já a face de quadra do lado B, conta com 57% dos equipamentos do uso predominante (comercial), atingindo, então, bom desempenho.

A contabilização desse indicador pelo iCam é feita por piso, o que não condiz com o objetivo principal desta pesquisa, que é avaliar as relações entre caminhabilidade e os usos nos pisos térreos (fachadas ativas). Sendo assim, foram contabilizados apenas os pisos térreos e os edifícios residenciais como um todo, bem como o canteiro central que funciona como praça (ver parque infantil, Figura 7b), entendendo-se aqui o Uso Misto, como a presença, no trecho estudado, de edificações com funções diversas entre si, e não a variedade de usos limitada a uma mesma edificação. Considerando-se que são 22 edificações no total do trecho estudado, observa-se a predominância de estabelecimentos comerciais e de serviços (29, no total), mas com uma boa quantidade de edificações residenciais, que chegam a 40% do total das edificações do trecho, apresentando, assim, uma boa mescla de usos em geral. Além disso, a quantidade de edificações sem uso é baixa, não chegando a 25% do total de edificações (Figuras 7a e 7b).

Figura 4. Fachadas Fisicamente Permeáveis: a) Lado A; b) Lado B



Nota: De autoria própria, 2023.

Figura 5. Fachadas Visualmente Ativas: a) Lado A; b) Lado B



Nota: De autoria própria, 2023.

Figura 6. Estabelecimentos comerciais de Uso Público Noturno em funcionamento no local



Nota: De autoria própria, 2023.

Figura 7. Edificações sem uso: a) Lado A; b) Lado B



Nota: De autoria própria, 2023.

O segundo grupo da lista de verificação foi composto pelas categorias Calçada, Segurança Viária, Segurança Pública e Ambiente. Na categoria Calçada, são dois indicadores: Pavimentação e Largura. Em Segurança Viária, mediu-se apenas o indicador Travessia. Em Segurança Pública, analisou-se a Iluminação. Por fim, para Ambiente, foram verificados Sombra e Abrigo, e Coleta de Lixo e Limpeza. Os resultados deste grupo de indicadores podem ser observados na Figura 8 e serão comentados em seguida.

Figura 8. Resultados da lista de verificação: indicadores ligados à caminhabilidade em geral

REGISTROS SECUNDÁRIOS DA PESQUISA (LIGADOS À CAMINHABILIDADE EM GERAL)					
CATEGORIA	INDICADORES	QUANT. FACE DE QUADRA LADO A	OBS FACE DE QUADRA LADO A	QUANT. FACE DE QUADRA LADO B	OBS FACE DE QUADRA LADO B
Calçada	Pavimentação	X	Boas condições gerais, sem buracos ou desníveis significativos.	X	Boas condições gerais, sem buracos ou desníveis significativos. Canteiro central bem pavimentado.
	Largura	L mín: 1,15m L máx: 1,80m	Foram desconsiderados, para adaptação da medição, trechos obstruídos por postes ocupando o meio da calçada.	L mín: 1,52m L máx: 2,52m L Canteiro Central: 8,5m (largura média)	Foram desconsiderados, para adaptação da medição, trechos obstruídos por postes ocupando o meio da calçada.
Segurança Viária	Travessia	X	Faixa elevada no início do trecho, nos dois lados da rua. Rampa de cada lado do canteiro central no final do trecho. Ambas só apresentam piso tátil de alerta. Não há rampa correspondente na calçada do lado A, apenas rebaixo para acesso de veículos.	X	Faixa de pedestres elevada no início do trecho, nos dois lados da rua. Rampa de cada lado do canteiro central no final do trecho. Ambas apresentam apenas o piso tátil de alerta. No lado B, a pavimentação da rampa está quebrada e o piso tátil, em posição irregular.
Segurança Pública	Iluminação	IR: 6 IC: 0 IT: 2 OI: 0		IR: 6 IC: 13 IT: 2 OI: 7	Todos os postes IC foram contabilizados no canteiro central. Apesar das árvores prejudicarem parcialmente a iluminação, suas copas são mais altas que estes postes, não obstruindo-os.
Ambiente	Sombra e Abrigo	A: 0 T: 0 M/G: 1 AT: 0		A: 15 T: 1 M/G: 4 AT: 0	Árvores de grande porte no canteiro central. Entre marquises e galerias, duas são coberturas de galerias de dois prédios de uso misto, uma em cada lado da rua, e as outras três são beirais ou marquises de estabelecimentos comerciais individuais.
	Coleta de lixo e limpeza	2	Sacos de lixo ao lado de lixeiras pontuais ou nas portas de estabelecimentos comerciais.	8	Dispostas no canteiro central. Sacos de lixo ao lado de lixeiras pontuais ou nas portas de estabelecimentos.

LEGENDA:
X = presença do item do indicador detectada na face de quadra.
Tipos de Iluminação: Pontos de iluminação voltados à rua (IR). Pontos de iluminação voltados à calçada (IC). Pontos de iluminação nas travessias (IT). Obstruções de iluminação por árvores ou lâmpadas quebradas (OI).
Tipos de Sombra e Abrigo: Árvores (A), toldos (T), marquises e galerias (MG), abrigos de transporte público (AT).

Nota: De autoria própria, 2023.

Sobre os passeios – indicadores Pavimentações e Largura –, suas boas condições gerais facilitam o caminhar (Figura 9a). Segundo o iCam, a inexistência de pavimentação e a presença de buracos e desníveis a cada cem metros de passeio é o que vai determinar se o trecho é insuficiente, suficiente, bom ou ótimo. Já para a largura, dimensões mínimas do passeio inferiores a 1,5 m correspondem a um indicador insuficiente e igual ou maior que 2 m comportando o fluxo de pedestres, é considerada ótima pelo índice. No trecho estudado, suas larguras mínimas variam de insuficiente a ótima ao longo do trecho, com alguns pontos apresentando dificuldades para os pedestres, o que é mais expressivo nos passeios obstruídos por postes (Figura 9b). Apesar desses casos específicos não terem sido considerados na medição do indicador, foram observados na visita como gargalos que precisam de soluções mais adequadas.

Importa realçar que, considerando-se a ampla largura média do canteiro central de 8,5 m, ele auxilia na distribuição dos fluxos de pedestres e oferece uma alternativa para o caminhar no local. É possível ter uma ideia geral das condições de largura do trecho estudado, observando-se as seções esquemáticas nas Figuras 10 e 11.

O indicador Travessia refere-se a faixas de pedestres, vias com baixo volume de veículos, acesso completo a cadeiras de rodas ou travessia no nível do passeio, com piso tátil de alerta e direcional. Também são consideradas áreas de espera de pedestres entre duas faixas de automóveis consecutivas, como é o caso do canteiro central.

Para este quesito, observou-se que as faixas elevadas (Figura 12a), o canteiro central e as rampas

existentes, conforme o iCam, contribuem positivamente para a caminhabilidade inclusiva no local, considerando a curta extensão do trecho. Além disso, ao longo de toda a via, a travessia de pedestres é facilitada por se tratar de via local, com baixo fluxo e baixa velocidade máxima (30 km/h), no entanto, alguns participantes alegaram que carros e motocicletas passam por ali em velocidade maior que a permitida. Sendo assim, para que o uso da área seja mais confortável e, de fato, acessível, é preciso garantir meios de reduzir, efetivamente, a velocidade dos veículos no local e ampliar a oferta de rampas, sinalizando melhor as existentes (Figura 12b).

Sobre o indicador Iluminação, notou-se que mais da metade dos postes de iluminação direta do canteiro central não funciona, o que prejudica a iluminação noturna (Figura 13a). Porém, mesmo com estas ocorrências, a iluminação dos pisos térreos dos prédios residenciais, dos estabelecimentos comerciais de uso noturno e das lojas que, mesmo fechadas, mantém suas luzes internas acesas, ajudam a promover a iluminação voltada para os passeios (Figura 13b). Da mesma forma, os postes voltados para a rua também contribuem para sua iluminação geral. A presença dos postes citados, contam pontos na segurança pública local, como observa o iCam. Mas, o alto número de equipamentos quebrados e a obstrução parcial das árvores apontam a necessidade de ajustes, classificando o trecho apenas como suficiente nesse quesito.

Sobre o indicador Sombra e Abrigo, como as copas das árvores cobrem praticamente todo o trecho, sombreando não só o canteiro central, mas também parte dos passeios (Figura 14a), este é um ponto positivo do local. As marquises, toldos, galerias e beirais incrementam as possibilidades de sombra e abrigo, especialmente, como proteção à chuva (Figura 14b).

O último indicador é a Coleta de lixo e Limpeza. Sobre ele, constatou-se que o trecho todo está bem servido de caixotes de lixo.

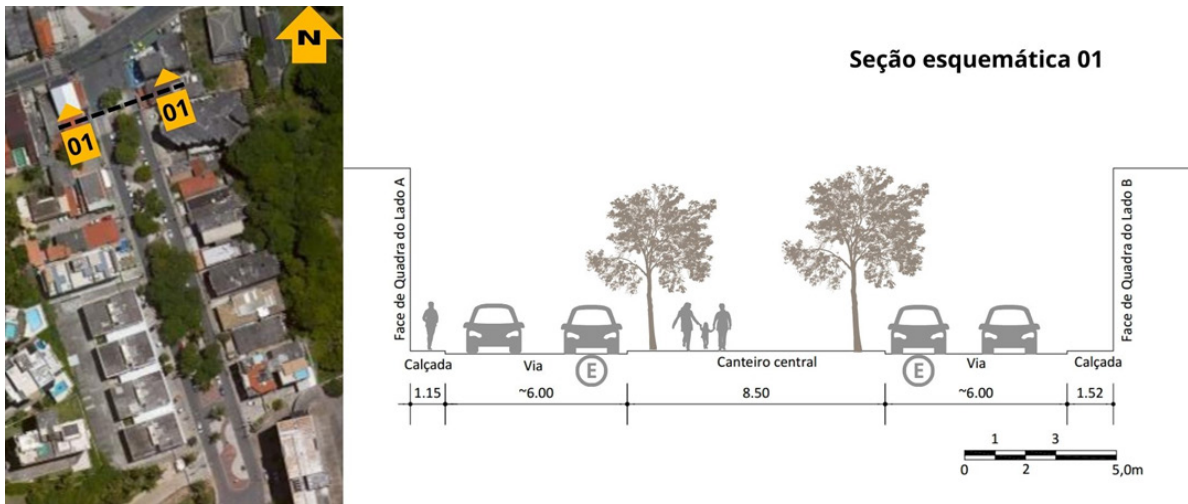
Não foram identificados acúmulos de lixo significativos para redução da pontuação, obstruindo os passeios ou o canteiro central, apesar de haver sacos plásticos com resíduos orgânicos e descartáveis depositos ao lado de alguns caixotes de lixo e não em seu interior, ou nas portas de alguns estabelecimentos comerciais.

Figura 9. Pavimentação e obstrução de passeio: a) Canteiro Central; b) Lado A



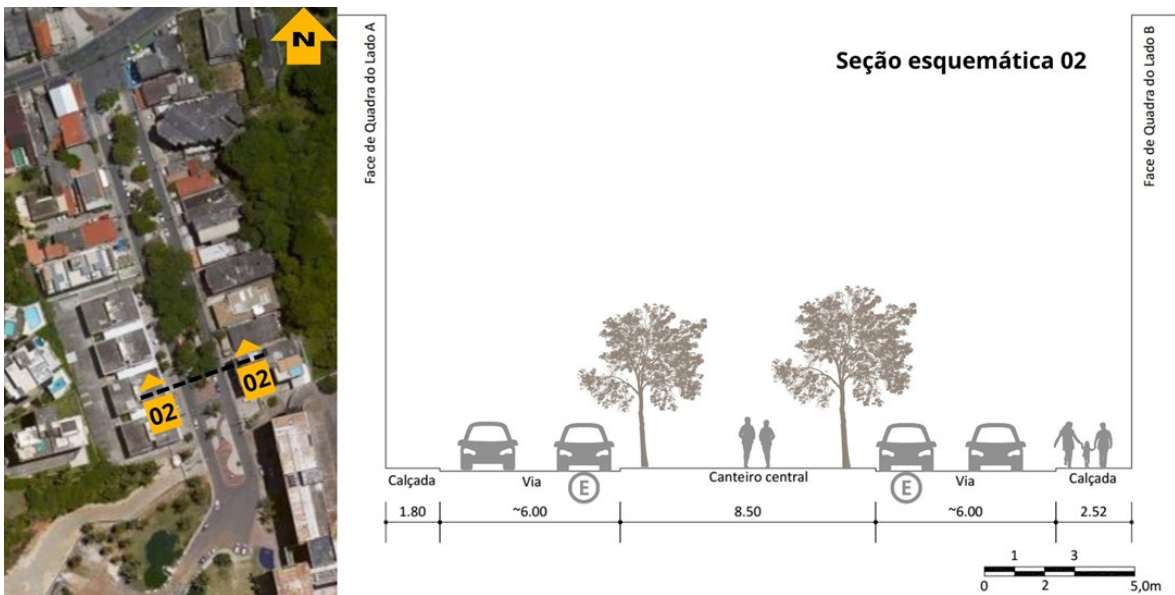
Nota: De autoria própria, 2023.

Figura 10. Seção esquemática 01: trecho com menores larguras de passeio



Nota: De autoria própria, 2024.

Figura 11. Seção esquemática 02: trecho com maiores larguras de passeio



Nota: De autoria própria, 2024.

Figura 12. Travessias: a) Faixa elevada; b) Rampa no canteiro central



Nota: De autoria própria, 2023.

Figura 13. Iluminação: a) Postes sem luz; b) Luz dos restaurantes



Nota: De autoria própria, 2023.

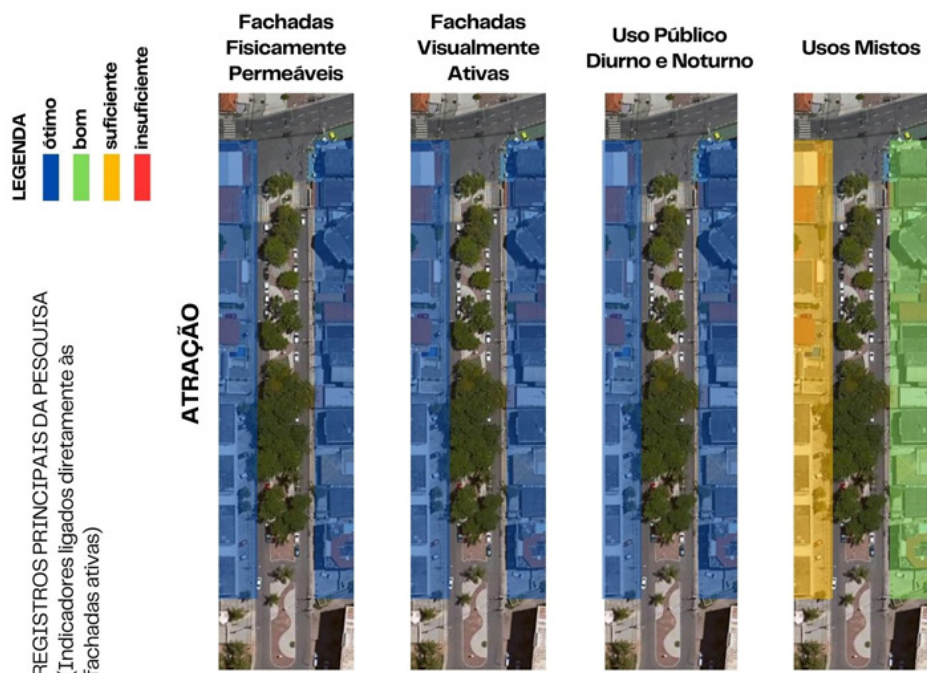
Figura 14. Sombra e Abrigo: a) Árvores no canteiro central; b) Galerias



Nota: De autoria própria, 2023.

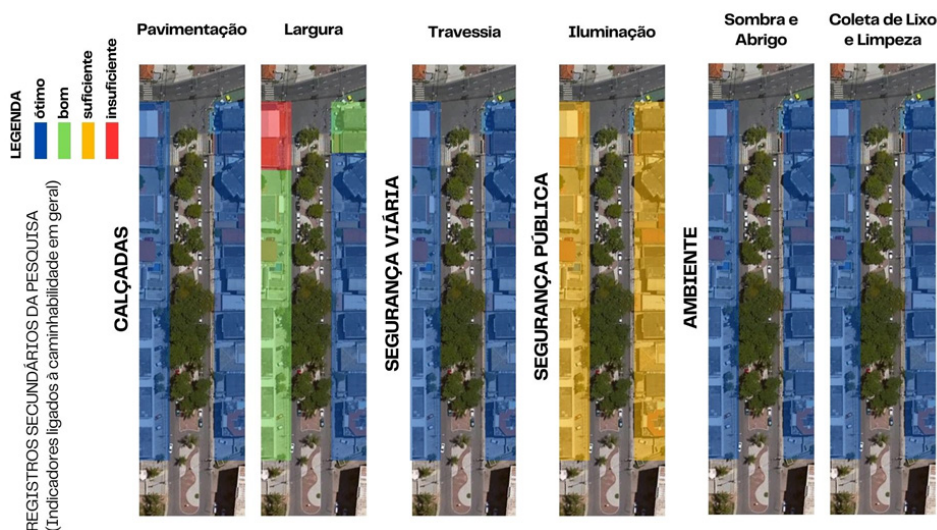
A partir da observação dos resultados da lista de verificação, especialmente quanto aos dados do primeiro grupo de indicadores, pôde-se constatar que o trecho analisado apresenta ótima atratividade geral para o pedestre. Também possui boas condições básicas para o caminhar, como visto nos dados do segundo grupo de indicadores, apesar da necessidade de melhorias pontuais em alguns aspectos, entre eles a inadequação das rampas, os postes de luz que não funcionam e os pontos de obstrução nos passeios. Seguem os mapas-resumo com os resultados da lista de verificação (Figuras 15 e 16).

Figura 15. Mapas-resumo 1



Nota: De autoria própria, 2024.

Figura 16. Mapas-resumo 2

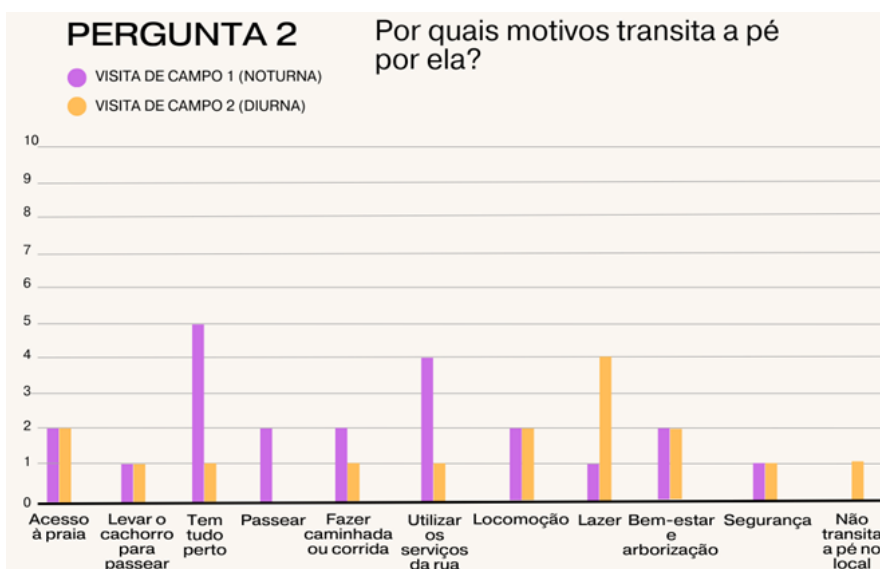


Nota: De autoria própria, 2024.

Resultados do inquérito por questionário

Do total de 20 pessoas que participaram do inquérito por questionário (10 na visita noturna e 10 na diurna), nove se auto-declararam do gênero feminino e 11 do masculino. Sete se encontram na faixa etária de 25 a 34 anos, sete entre 35 e 49, quatro entre 50 e 64 e apenas dois com mais de 65 anos de idade. Na pergunta 1, registrou-se que cinco participantes são moradores, sete são trabalhadores locais e três pessoas tanto moram como trabalham nesta rua. Quatro pessoas são visitantes e uma é investidora em um apartamento para locação por temporada no local. As respostas dos questionários, a partir da pergunta 2, foram reunidas em gráficos-resumo nas figuras comentadas em seguida. Alguns participantes deram mais de uma resposta para uma mesma questão.

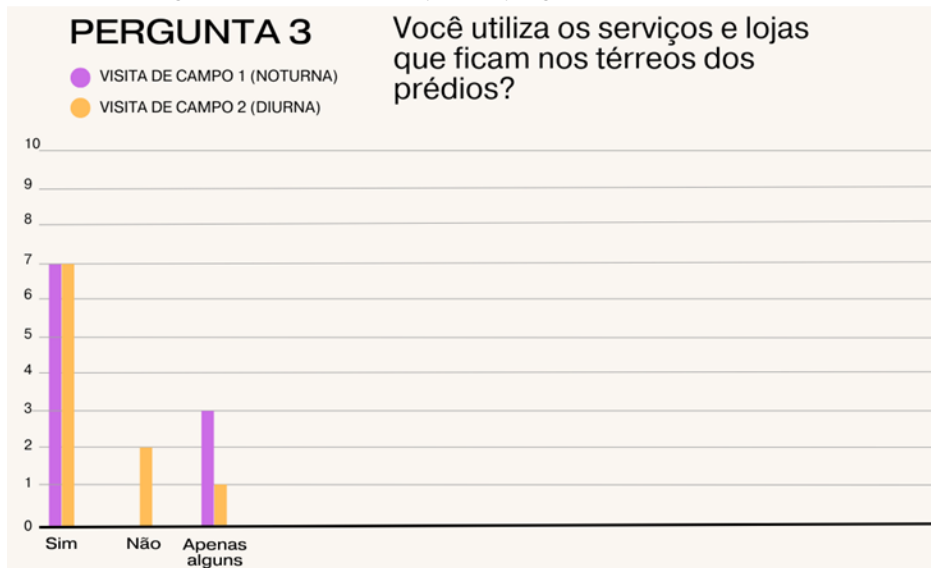
Figura 17. Resumo das respostas: pergunta 2 do Questionário



Nota: Elaborado pela autora, 2023.

Observa-se na Figura 17, acima, que as respostas associadas às atividades do local (“Tem tudo perto”, “Utilizar os serviços da rua” e “Lazer”) foram mais frequentes, quando se trata de atrair o pedestre. O acesso à praia, o trecho como percurso para locomoção, a sensação de bem-estar e arborização foram outros motivos recorrentes. Apenas uma pessoa alegou não transitar a pé no local.

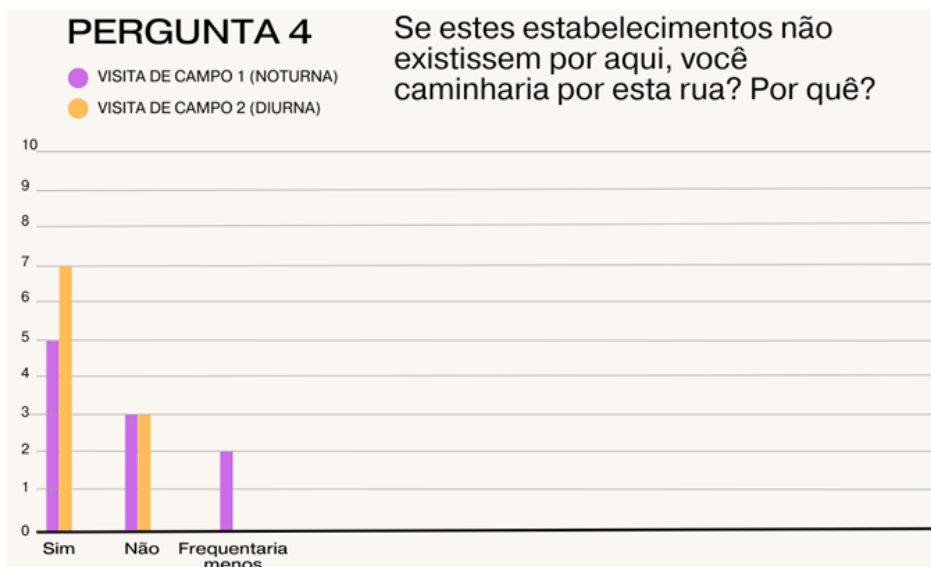
Figura 18. Resumo das respostas: pergunta 3 do Questionário



Nota: Elaborado pela autora, 2023.

Analisando a Figura 18, a grande maioria das respostas confirma o uso geral ou, pelo menos parcial, dos serviços e lojas dos pisos térreos, com exceção de duas respostas negativas, uma delas justificada pela “falta de tempo”.

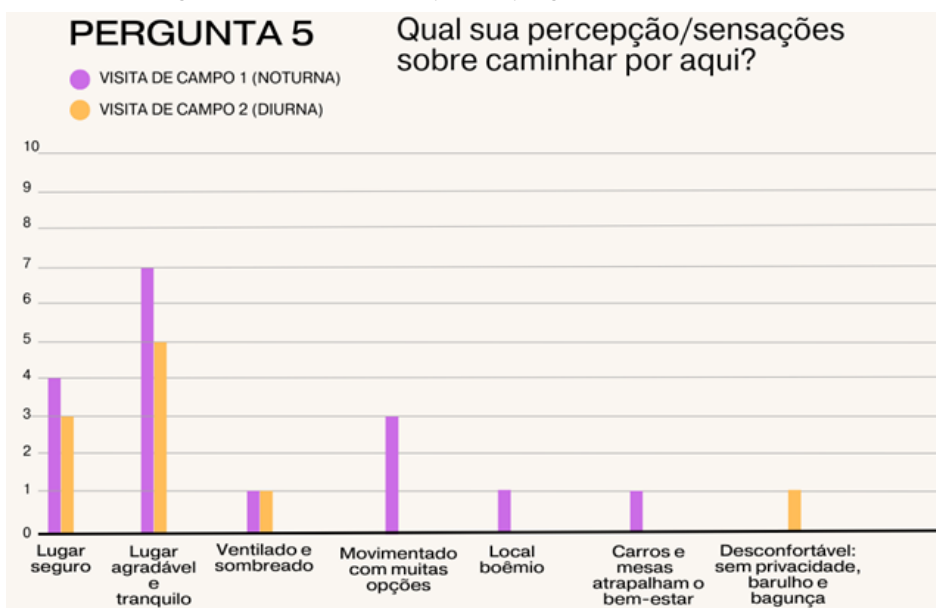
Figura 19. Resumo das respostas: pergunta 4 do Questionário



Nota: Elaborado pela autora, 2023

A Figura 19 mostra que apesar dos estabelecimentos comerciais incentivarem o caminhar, mais da metade dos participantes ainda caminharia pela rua, mesmo sem os comércios e serviços. Alguns motivos apontados para isso foram as condições agradáveis do lugar, por ser um percurso necessário para outras atividades, pelo acesso à praia, pela prática de corrida ou para passear. Seis pessoas responderam que não caminhariam por ali sem os estabelecimentos comerciais e duas que reduziram a frequência.

Figura 20. Resumo das respostas: pergunta 5 do Questionário

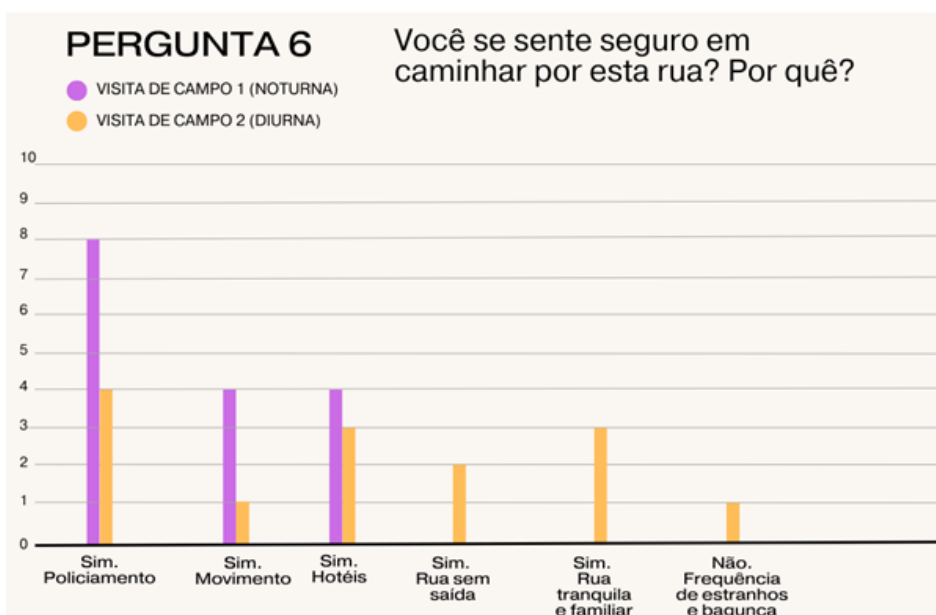


Nota: Elaborado pela autora, 2023.

Segundo a Figura 20, a maioria dos participantes percebe o local como agradável, tranquilo e seguro. Mesmo com comércios e serviços, apenas três pessoas percebem o local movimentado, o que pode dever-se ao amplo canteiro central.

Importa destacar que duas moradoras mostraram incômodo com a ocupação das mesas dos bares e restaurantes no canteiro central e com “barulho e bagunça” gerados por eles. Este ponto merece atenção pois, de fato, o uso do espaço público deve ser cuidadoso. Em se tratando de uma área mista, é preciso haver respeito e equilíbrio entre os diversos usos. O diálogo entre usuários deve ser estimulado para estabelecer limites e manter a boa convivência.

Figura 21. Resumo das respostas: pergunta 6 do Questionário

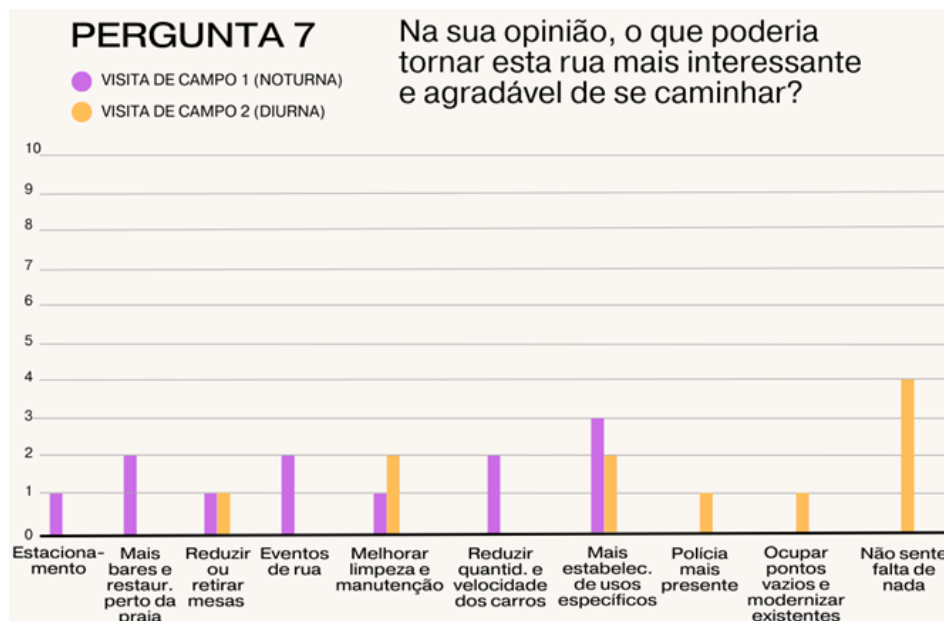


Nota: Elaborado pela autora, 2023.

A Figura 21 apresenta quase unanimidade sobre ser seguro caminhar pela rua Fonte do Boi. Algumas pessoas apontaram mais de um motivo para isso. Entre eles, destaca-se o policiamento na área pelas rondas frequentes ou pela unidade móvel da polícia na entrada da rua. Os dois hotéis são vistos como possíveis causas desse policiamento. Além disso, eles têm vigilância particular perto dos seus acessos, com câmeras de monitoramento e seguranças.

O movimento gerado pelos usos mistos também é percebido como fator de segurança pública. Apenas uma moradora, insatisfeita com as ocupações indevidas do canteiro central, alegou que a má frequência e os excessos dos visitantes a fazem se sentir insegura ali.

Figura 22. Resumo das respostas: pergunta 7 do Questionário



Nota: Elaborado pela autora, 2023

Por fim, a Figura 22 apresenta uma variedade maior de opiniões e sugestões, com destaque para um número mais concentrado de respostas na vontade por mais estabelecimentos comerciais específicos. Foram citados exemplos como mercadinho, cafeterias e mercearia.

Observaram-se também respostas que não identificaram nenhum ponto a melhorar, ou seja, estas pessoas estão satisfeitas com o que a rua oferece, hoje, como atrativo e condições básicas de caminhabilidade.

Considerações finais

Diante da pesquisa realizada, foi possível compreender que a relação entre fachadas ativas e caminhabilidade não apenas é real e mensurável através dos indicadores aplicados para este fim, como é percebida, expressivamente, pelos usuários. As fachadas ativas são fatores fundamentais para estimular a circulação e permanência dos pedestres. As condições físicas básicas, como passeios generosos, arborização, iluminação adequada, travessias seguras, entre outras, também seguem como pontos cruciais. Uma boa inserção na malha urbana, conectando pontos relevantes de atração do pedestre, como praças, praias, hotéis e equipamentos de transporte, transformam ruas em trajetos fundamentais de rotas pedonais. Mas, de fato, “ter muitas opções do que fazer” em uma rua é um motivo animador para atrair pedestres. Na avaliação da rua Fonte do Boi foi possível verificar que todos estes fatores interferem na movimentação dos pedestres no local, no uso que fazem do espaço público e na sua permanência nos passeios, uma vez que foram apontados no inquérito por questionário diversos desses motivos como geradores ou incentivadores dessa dinâmica. Também no inquérito identificou-se que a presença dos estabelecimentos comerciais que

compõem as fachadas ativas é, para alguns, fator determinante para se caminhar por ali, apesar de alguns aspectos negativos terem sido levantados pontualmente por outras pessoas, como “barulho, bagunça e frequência de estranhos” promovidos pelos bares e restaurantes dos pisos térreos. Sobre a segurança, observou-se que, apesar das fachadas ativas promoverem movimento e contribuírem para uma sensação de segurança geral, o que garante uma percepção mais marcante das pessoas sobre este aspecto, no caso desta rua específica, é a presença efetiva da polícia e de câmeras no local.

Assim, observou-se que o objetivo definido pela pesquisa de aprofundar o estudo sobre as inter-relações entre fachadas ativas e caminhabilidade foi atingido, considerando-se o contexto específico pesquisado. No entanto, devido à reduzida abrangência da pesquisa com quantidade relativamente pequena de participantes, a mesma pode ser continuada para análise mais profunda do mesmo local ou ser utilizada como base para investigações em outras localidades da cidade, sempre observando os diferentes contextos, adaptando-se, assim, os indicadores referenciais escolhidos e as perguntas do inquérito por questionário.

As soluções que forem propostas a partir de estudos como este não devem compor um padrão a ser carimbado em qualquer rua de qualquer cidade. Elas precisam considerar as particularidades locais. A rua estudada nesta APO se localiza em um bairro com características gerais favoráveis ao caminhar, por sua vitalidade cultural, mescla de usos e de classes sociais, com uma vocação já consolidada nesse aspecto. Também se destaca que é um trecho já atendido por policiamento e que a presença de hotéis no local já pressupõe um esperado fluxo pedonal de turistas.

É preciso assinalar ainda que a complexidade das relações entre as pessoas e os espaços dificulta determinações pragmáticas das motivações pelas quais as fachadas ativas funcionam melhor em determinados lugares que em outros. Existem outras fontes de vitalidade intangíveis ou mais difíceis de captar, como a formação das relações sociais baseadas no contato frequente entre as pessoas nas ruas, no sentimento de pertencimento dos residentes, nas atividades de negócios informais ou de pequena escala e na organização de comunidades em nível de bairro, que também influenciam os padrões de urbanização na América Latina (Fuentes et al., 2020)

Assim, este estudo é um convite para que outras avaliações e reflexões possam ser realizadas em ruas com condições diferentes, menos favoráveis, para que a análise sobre como as fachadas ativas se comportam nesses lugares contribua para a compreensão de outras camadas da complexidade urbana, na construção de espaços públicos e cidades com foco nas pessoas.

Referências

Bradshaw, C. (1993). Creating – and Using – a Rating System for Neighbourhood Walkability: towards an agenda for “Local Heroes”. *14th International Pedestrian Conference*. Boulder.

Cabañas, J.V., Gomes, G., Moura, D. (2023, Maio 22-26). *Caminhabilidade em áreas comerciais centrais: uma avaliação do iCam em Fortaleza/CE*. XX ENANPUR 2023, Belém, Pará, Brasil. <https://anpur.org.br/wp-content/uploads/2023/05/st11-15.pdf>

Cambra, P., Monteiro, J. (2012). Pedestrian Accessibility and Attractiveness Indicators for Walkability Assessment. *Lisboa: Instituto Superior Técnico*

Change, Intergovernmental Panel on Climate. (27 de Janeiro de 2024). *Climate Change 2023: Synthesis Report. Contribution of Working Groups I, II and III to the Sixth Assessment Report of the Intergovernmental Panel on Climate Change*. Obtido de IPCC - Intergovernmental Panel on Climate Change. <https://www.ipcc.ch/report/ar6/syr>

Desenvolvimento, I. d. (27 de Janeiro de 2024). *Índice de Caminhabilidade Versão 2.0 – Ferramenta*. Obtido de ITDP - Instituto de Políticas de Transporte e Desenvolvimento. <https://itdpbrasil.org/icam2>

- Emmel, N., Clark, A. (2009). *The methods used in Connected Lives: investigating networks, neighbourhoods, and communities*. ESRC National Centre for Research Methods. NCRM Working Paper Series 06/09: <http://eprints.ncrm.ac.uk/800/>
- Fuentes, L., Miralles-Guasch, C., Truffello, R., Delclòs-Alió, X., Flores, M., & Rodríguez, S. (2020). Santiago de Chile through the eyes of Jane Jacobs. Analysis of the conditions for urban vitality in a Latin American metropolis. *Land*, 9(12), 498.
- Gehl, J. (2010). *Cities for people*. Washington: Island Press.
- Gehl, J. (2013). *Cidades para pessoas*. São Paulo: Perspectiva.
- Ignácio, M.V, Miranda, S., Roxo, A. (2019, Novembro 10-14). *Aplicação do Índice de Caminhabilidade em uma via da cidade de São Paulo*. 33º Congresso de Pesquisa e Ensino em Transporte da ANPET, Balenário Camboriú, Santa Catarina, Brasil. https://www.anpet.org.br/anais/documentos/2019/Modelos%20e%20T%C3%A9cnicas%20de%20Planejamento%20de%20Transportes/Mobilidade%20Urbana%20Sustent%C3%A1vel:%20Transporte%20Ativo%20II/2_452_AC.pdf
- Jacobs, J. (1961). *The Death and Life of Great American Cities*. New York: Random House.
- Jacobs, J. (2011). *Morte e Vida de Grandes Cidades*. São Paulo: Martins Fontes.
- Ministério do Desenvolvimento Regional do Brasil. (2021). *Carta Brasileira para Cidades Inteligentes*. Obtido de Ministério do Desenvolvimento Regional do Brasil: <https://cartacidadesinteligentes.org.br>
- Ono, R., Villa, S. B., Ornstein, S. W., & França, A. G. (2018). *Avaliação Pós-Ocupação na Arquitetura, no Urbanismo e no Design: da Teoria à Prática*. São Paulo: Oficina de Texto.
- Prefeitura de São Paulo. (27 de Janeiro de 2024). *Lei nº 16.402, de 23 de março de 2016*. Obtido de Casa Civil do Gabinete do Prefeito - Legislação Municipal. <https://legislacao.prefeitura.sp.gov.br/leis/lei-16402-de-22-de-marco-de-2016>
- Prefeitura Municipal de Salvador. (05 de Junho de 2025) Decreto nº 36.288 de 17 de novembro de 2022. Obtido de Secretaria de Desenvolvimento Urbano do Estado da Bahia: https://sedur.salvador.ba.gov.br/images/pdf/dec_36288_2022.pdf
- Prefeitura Municipal de Salvador. (17 de Junho de 2025) IPTU Verde: número de beneficiados pelo incentivo tributário cresce 235% em 2024 (2024). Obtido de Secretaria da Fazenda do Município de Salvador: <https://www2.sefaz.salvador.ba.gov.br/noticias/iptu-verde-numero-de-beneficiados-pelo-incentivo-tributario-cresce-235-em-2024>
- Prefeitura Municipal de Salvador. (27 de Janeiro de 2024). *Lei nº 9.148, de 08 de setembro de 2016*. Obtido de Secretaria de Desenvolvimento Urbano do Estado da Bahia. https://sedur.salvador.ba.gov.br/images/arquivos_processos/2016/09/hovalouossancionada.pdf
- Rohmer, M., (2015). Incorporando Prédios. In Karssenber, H., Laven, J., Glaser, M. e Van't Hoff, M. (Eds.), *A Cidade ao nível dos olhos: lições para os plinths* (pp. 106-110). Porto Alegre: EDIPUCRS, 2015.
- Silva Neta, E., Oliveira, T., Brum, C., Porta, P. G., Rauber, V. A. (2023). Avaliação Pós Ocupação – APO: Conexões entre o Ambiente Construído, Comportamento Humano e Cidadania. *Pixo Revista de Arquitetura, Cidade e Contemporaneidade*, 6 (23), 200-211. <https://periodicos.ufpel.edu.br/index.php/pixo/article/view/25386>
- Speck, J. (2016). *Cidade Caminhável*. São Paulo: Perspectiva.
- Steil, J. P., & Delgado, L. H. (2019). Limits of diversity: Jane Jacobs, the Just City, and anti-subordination. *Cities*, 91, 39-48.
- Vivan, M. (2012). *Arquitetura, espaço urbano e criminalidade: relações entre o espaço construído e a segurança sob a ótica da intervisibilidade*. (Publicação Nº 309536). [Dissertação de Mestrado, Universidade Federal de Santa Catarina]. Repositório Institucional da UFSC.

Como citar este artigo:

Saab, L. (2026). "A contribuição das fachadas ativas para a caminhabilidade das cidades. Avaliação pós-ocupação na Rua Fonte do Boi, no bairro Rio Vermelho, em Salvador, Bahia, Brasil, *CIDADES, Comunidades e Territórios*, 52, e20261134687. <https://doi.org/10.15847/cct.34687>

Lorena Saab, Faculdade Unime Anhaguera de Salvador, Brasil.

E-mail: loresaab [at] gmail.com

ORCID: <https://orcid.org/0009-0004-2017-3213>

Contribuições para o artigo: concetualização, investigação, metodologia, redação, revisão e edição.