

REGENERESCÊNCIA EM ÁREAS CENTRAIS POR MEIO DA ACESSIBILIDADE E MOBILIDADE URBANA: INTERVENÇÕES EM COPENHAGUE E MELBOURNE

RECONSTITUTION IN CENTRAL AREAS BY ACESSIBILITY AND URBAN MOBILITY: INTERVENTIONS IN COPENHAGEN AND MELBOURNE

CAROLINE ZENATO, ANDRÉ DE SOUZA SILVA

RESUMO

Compreender as estratégias de reconversão de uso em áreas centrais de interesse histórico-cultural sob a ótica da acessibilidade e mobilidade urbana, i.e., relações de copresença de pessoas pelo espaço aberto público devido a quantidade, diversidade e concentração de atividades em edificações, a fim de encontrar parâmetros de qualidade urbana que auxiliem em sua recuperação, a partir da abordagem de aspectos culturais e socioeconômicos, é o objetivo da presente pesquisa. A fundamentação conceitual considera que estratégias de intervenção centradas na escala humana atraem movimento para tais centralidades e, conseqüentemente, fomentam novos usos para as edificações existentes, revigorando a dinâmica do espaço urbano. O método proposto, a partir da análise da literatura, analisa comparativamente os casos das áreas centrais de Copenhague e Melbourne, tendo como produto um quadro síntese que ilustra as semelhanças entre as propostas e sua relação com possíveis critérios que conferem qualidade à paisagem urbana. Os resultados indicam que a dinâmica socioespacial pode ser alcançada quando a cidade passa a ser pensada de maneira compacta, ao nível dos olhos, em que as intervenções são pautadas em fundamentos de qualidade relacionados à proteção, conforto e satisfação, ou seja, a regenerescência dos centros urbanos é reflexo de condições adequadas de acessibilidade e mobilidade urbana.

PALAVRAS-CHAVE: Acessibilidade. Áreas centrais. Cidades. Mobilidade.

ABSTRACT

To comprehend the strategies of reconversion of use in central áreas of historical-cultural interest from the point of view of accessibility and urban mobility, i.e., relations of copresence of people by the open public space due to the quantity, diversity and concentration of activities in buildings, in order to find urban quality parameters that assist in their recovery, from cultural and socioeconomic perspective, is the objective of the present research. The conceptual substantiation considers that intervention strategies centered on the human scale attract movement towards the centralities and, conse-



quently, foment new uses for existing buildings, reinvigorating the dynamics of urban space. The proposed method, based on the literature review, analyzes comparatively the cases of central areas of Copenhagen and Melbourne, resulting in a summary table that shows similarity between the proposals and their relation with possible criteria that give quality to the urban landscape. The results indicate that the socio-spatial dynamics can be achieved when the city starts to be compactly considered, at eye level, and where interventions are guided by quality fundamentals related to protection, comfort and satisfaction, in other words, the reconstitution of urban centers is a reflection of adequate conditions of accessibility and urban mobility.

KEYWORDS: *Accessibility. Central areas. Cities. Mobility.*

INTRODUÇÃO

Cidades e suas respectivas áreas centrais apresentam um mosaico de interesses altamente territorializados de seus agentes produtores, consumidores e gestores do espaço urbano e, portanto, a intervenção nelas é complexa. O interesse e a necessidade em requalificar determinadas centralidades de interesse histórico-cultural atenta para que as mesmas possam ser repensadas a fim de tornarem-se mais ativas, vibrantes e dinâmicas. Vistos antigamente como lugares vitais das cidades, palco das questões sociais, da administração e do comércio, as áreas centrais assumiram posição de destaque nos últimos tempos, em função de sua deterioração decorrente da expansão urbana, da conformação de novas redes de subcentralidades e dos problemas relacionados à acessibilidade e mobilidade urbana.

Por outro lado, embora as áreas centrais tenham sido transformadas em sinônimo de desuso e degradação, conseguem ainda manter-se como locais privilegiados e marcantes em termos de valores históricos e culturais. Olhar para os centros urbanos consolidados implica em reconhecer sua espacialidade, os vestígios urbanísticos e arquitetônicos transmitidos ao longo de épocas e a necessidade de promover a manutenção da história, do espírito do lugar, da inclusão social e da preservação do patrimônio material. Ao mesmo tempo, sugere a possibilidade de recuperação da economia e da qualidade de vida do local, a fim de que estes possam reinventar-se por meio de novos usos, da valorização de suas estruturas imobilizadas, desperdiçadas pela depreciação, além de tornarem-se mais humanos, voltados para novos modos de encontro, vivências e experiências.

A partir desses apontamentos, se tem por objetivo compreender a dinâmica socioespacial dos centros urbanos sob a ótica da acessibilidade e mobilidade urbana, i.e., relações de copresença de pessoas pelo espaço aberto público devido a quantidade, diversidade e concentração de atividades em edificações. Neste sentido, a reconversão de uso em áreas centrais estabelece parâmetros de qualidade urbana que auxiliam na recuperação destes locais. Mostra-se relevante, pois visa contribuir para a gestão das centralidades urbanas, considerando os aspectos culturais e socioeconômicos.

A abordagem conceitual estabelecida é a de que intervenções pontuais em áreas centrais voltadas exclusivamente para a escala das pessoas reestabelece as relações de passagem e permanência, para e através dos espaços abertos públicos e edificações, intrinsecamente vinculadas a urbanidade e ambiência, i.e. a qualidade de vida nas cidades. Os conceitos fundamentais abordados dizem respeito à reabilitação de lugares e edificações existentes, segundo Vargas e Castilho (2009), Lerner (2011), Jacobs (2011), e Gehl (2015) e acessibilidade e mobilidade urbana voltadas para a escala humana, a partir das ideias de Vasconcelos (1985), Rogers e Gumuchdjian (2001), Cardoso (2008) e Gehl (2015). Com base nessas fundamentações, propõe-se, como método, dois estudos de caso para avaliar as intervenções desenvolvidas em Copenhague e Melbourne, analisando comparativamente os projetos, com o propósito de resultar em um quadro sintético, que elucide as semelhanças entre as propostas, relacionando as mesmas a possíveis critérios de qualidade do espaço urbano.

REABILITAÇÃO DE LUGARES E EDIFICAÇÕES

Ao longo da história, os centros das cidades, palco da vida e das questões socioeconômicas, receberam diversos adjetivos para designar a função específica que exerciam: centro histórico, de negócios, de mercado ou principal, dentre outros. Do mesmo modo, atualmente, permite-se que estes locais também sejam hierarquizados, considerando a atividade que desenvolvem e seu raio de influência. Sendo assim, pode-se encontrar o centro principal, subcentros, centros regionais e centros locais. A origem e formação destas redes de subcentralidades está associada à acentuada expansão urbana, conforme o crescimento gradativo das cidades, fato este que também acabou por intensificar o processo de degradação dos centros principais (VARGAS & CASTILHO, 2009). Por outro lado, embora estas áreas tenham perdido a diversidade de suas antigas funções e muitas vezes sejam ignoradas pela sociedade, dada a sua marginalização e deterioração, continuam carregando consigo os traços da história, a herança patrimonial e a estruturação inicial, sendo pontos de referência e memória nas cidades (VARGAS & CASTILHO, 2009). Lerner (2011) define o processo de recuperação de um lugar através do termo *acupuntura urbana*, que consiste em restaurar a qualidade de uma espacialidade por meio de intervenções precisas, capazes de resgatar a identidade cultural de uma comunidade, reforçando pontos de interesse importantes sobre os quais se assenta a memória coletiva.

O processo de intervenção em áreas centrais exige, inicialmente, o entendimento do porquê se faz necessário, a fim de avaliar as preexistências, identificar o caráter funcional e localizar o lugar no sistema de vias. Portanto, recuperar o centro da cidade significa melhorar a qualidade de vida, devolvendo a ele sua dinâmica socioespacial, fortalecendo o espírito do lugar e melhorando sua imagem. Para isso, é importante dinamizar o comércio e valorizar o patrimônio edificado, não apenas as edificações monumentais, mas também os conjuntos menos expressivos, a partir do reuso, aproveitando

toda a infraestrutura previamente construída (VARGAS & CASTILHO, 2009). Segundo Lerner (2011), o mais importante é saber reconhecer os locais de memória de uma cidade para fortalecer os pontos de referência que constituem o imaginário coletivo. Embora não seja possível reviver determinadas funções, ainda é admissível encontrar novos usos que tragam vida e motivem uma vizinhança. A respeito do reaproveitamento de edificações existentes e sua contribuição na paisagem urbana, Jacobs (2011, p.207) defende que as cidades precisam de “[...] uma boa porção de prédios antigos simples, comuns, de baixo valor, incluindo alguns prédios antigos deteriorados”. Deste modo, tais edificações acabam sendo essenciais no processo de recuperação das centralidades, pois são responsáveis pela composição da dinâmica da cidade ao longo dos tempos, misturando idades e tipologias, fortalecendo a diversidade dos espaços com atividades indispensáveis à qualidade de vida, como por exemplo, bares, restaurantes, livrarias, mercados, artesanato, dentre outras (JACOBS, 2011).

A recuperação de edificações para novas atividades pode ainda ser considerada um meio de qualificar as áreas de transição da cidade, isto é, a interface entre o público e o privado, espaço onde a vida ao ar livre interage com a vivacidade existente dentro dos imóveis. Trata-se, portanto, do lugar onde a cidade encontra as edificações, das fachadas que podem ser vividas intensamente e dos térreos acessíveis dos edifícios. Essas transições são consideradas fundamentais na percepção da espacialidade, tendo em vista a qualidade das trocas entre o interior e o exterior e a possibilidade de externalização dos usos. Por consequência, o pavimento térreo passa a atuar como uma espécie de atrativo para caminhada e vivência da rua, alterando a experimentação dos lugares. Na medida em que nos deslocamos, experimentamos as fachadas, as cores, as vitrines, os materiais e as pessoas ao nosso redor. Térreos ativos e permeáveis estimulam tanto a permanência como também circulação, pois possibilitam um trajeto mais seguro e repleto de estímulos sensoriais positivos (GEHL, 2015).

ACESSIBILIDADE E MOBILIDADE URBANA VOLTADAS ÀS PESSOAS

Pensar a cidade contemporânea implica em desenvolver cidades vivas, seguras, sustentáveis e saudáveis. Para isso, é fundamental reavaliar o modo como pessoas vivem em áreas centrais, onde a dimensão humana é sempre esquecida perante outros aspectos considerados de maior relevância. Os rumos do desenvolvimento das últimas décadas acarretaram em graves problemas de locomoção no espaço urbano, reduzindo as possibilidades do pedestrianismo, aumentando a capacidade do sistema viário e simultaneamente diminuindo os espaços públicos destinados às pessoas (GEHL, 2015).

Em muitos países, o modo de deslocar-se pela cidade está relacionado ao perfil socioeconômico da população, sendo uma relação direta entre distância, tempo e espaço, ou seja, sua eficiência. Assim, a escolha pelo meio de transporte, hoje, ocorre exclusivamente pela posição que pessoas ocupam na sociedade (VASCONCELOS, 1985). Cardoso

(2008) salienta que a qualidade da acessibilidade pode ser obtida de duas formas: a primeira delas diz respeito à mensuração da facilidade de encontrar o sistema de transporte na sua região, enquanto a segunda mede a agilidade de chegar ao destino desejado. Sendo assim, a adesão a uma modalidade de transporte depende da relação de pessoas e espaço e o impacto que o mesmo provoca na qualidade de vida.

Tornar a cidade caminhável implica em aumentar a sensação de segurança e bem-estar, diminuir as distâncias, fornecer aos espaços públicos atratividade e disponibilizar uma variedade de funções próximas (GEHL, 2015). Perpassa pela adoção de um sistema de mobilidade verde, isto é, estruturado pela possibilidade de deslocamento a pé, de bicicleta ou por transporte público coletivo.

Segundo Rogers e Gumuchdjian (2001), faz-se necessária a substituição da cidade monofuncional modernista para o modelo de cidade compacta, pautada na diversidade de usos e na rejeição do automóvel, principal responsável pelo excesso de compartimentação de atividades nas cidades. Os núcleos policêntricos e mistos despertam o sentido de comunidade, na medida em que estabelecem redes de vizinhanças eficazes. Por isso, a partir da ideia de sobreposição de funções em uma mesma área é possível reduzir a necessidade dos veículos, já que as curtas distâncias favorecem o deslocamento a pé ou de bicicleta, melhorando a qualidade de vida das pessoas e diminuindo o consumo de energia, poluição e transportes.

Deste modo, a proposta de cidade viva e saudável depende necessariamente de boas oportunidades para caminhar. O estímulo para que a vida urbana aconteça a pé depende essencialmente de proteção e segurança, ambiente aprazível, mobiliário urbano e qualidade visual. Pesquisas recentes sobre a vida nas cidades evidenciam que onde as condições de caminhabilidade são aprimoradas surge acréscimo relevante de novos usos, de recreação e interação social. Pessoas atraem pessoas e isto muda o modo de experimentar e experienciar o espaço urbano (GEHL, 2015).

Um estudo comparativo elucidado por Gehl (2015), com o objetivo de conferir soluções de transporte sustentável para a cidade, considerou o impacto e o gasto de energia de três meios de mobilidade — automóvel, bicicleta e deslocamento a pé. A análise evidenciou que o movimento de pedestres e bicicletas consome menos recursos e impacta menos no meio ambiente, na medida em que a pessoa fornece a energia necessária para o deslocamento. Para uma mesma distância, um carro gasta sessenta vezes mais energia do que pedalar e vinte vezes mais do que andar a pé. Além do impacto ambiental, o tráfego de ciclistas exige menos espaço em relação ao automóvel, transportando pelo menos cinco vezes mais pessoas do que uma rua com duas mãos e duas faixas, em horário de pico.

Outra alternativa importante no que concerne a acessibilidade urbana é a proposta de um eficiente transporte público coletivo integrado ao pedestre e ao ciclista. O Desenvolvimento Orientado pelo Transporte (TOD) pautar-se em um sistema leve sobre trilhos, onde as estações de passageiros circundam uma estrutura suficiente de residências e

estações de trabalho, facilmente alcançadas por bicicleta ou caminhada (GEHL, 2015). Cardoso (2008) assegura que o sucesso do modelo de transporte coletivo depende do número e frequência de linhas disponíveis para cada destino, de acordo com as necessidades das pessoas, e de custo proporcional aos rendimentos dos usuários.

Em vista disso, muitos países da Europa vêm mudando o modo de planejar o tráfego, se compararmos com o pensamento de trinta anos atrás, quando a circulação de veículos era preponderante na organização dos municípios. Aos poucos a dimensão humana tem sido abordada na escolha de melhores soluções, que assegurem conforto e qualidade no deslocamento das pessoas, permitindo que os espaços urbanos sejam retomados por aqueles que de fato devem os usufruir (GEHL, 2015). As cidades de Copenhague, na Dinamarca, e Melbourne, na Austrália, são exemplos desta mudança de paradigma. Os estudos a seguir buscam demonstrar a evolução do pensamento no planejamento dessas cidades, que se modificaram a fim de tornarem-se lugares vivos e plenos aos seus habitantes.

PLANOS DE INTERVENÇÃO EM COPENHAGUE E MELBOURNE

Copenhague, capital da Dinamarca, é uma cidade portuária localizada no extremo leste do país, nas ilhas de Zelândia e Amager. Sua área metropolitana possui aproximadamente 2 milhões de habitantes, sendo que em Copenhague residem cerca de 583 mil pessoas. A cidade é conhecida pelo seu alto índice de qualidade de vida e por incentivar a sustentabilidade no meio urbano (WORLD POPULATION REVIEW, 2017). Fundada em 1167, consolidou-se a partir das trocas comerciais pelo porto, tornando-se capital do país e sede da família real no século XV. Em 1856 teve suas muralhas derrubadas para a expansão urbana, conectando-se, no ano 2000, a cidade de Malmö, na Suécia, por meio de uma ponte sobre o estreito de Öresund. Atualmente, a economia de Copenhague é bastante diversificada, sendo pautada pelo comércio, serviços, finanças e educação. A área central de Copenhague situa-se na ilha de Zelândia, junto ao canal *Københavnns* (Figura 1), e é caracterizada por preservar o traçado viário do período medieval e por possuir edificações de quatro e cinco pavimentos (HÖJEMO, 2015).

Até a metade do século XX, Copenhague era uma cidade que estruturava sua mobilidade urbana no uso do automóvel, apresentando problemas relacionados ao tráfego de veículos e a baixa movimentação de pedestres no centro urbano. Entretanto, a mudança de mentalidade começou a acontecer a partir de 1960, quando Jan Gehl conduziu estudos no centro da cidade, a fim de encontrar soluções capazes de devolvê-la para seus habitantes (GEHL, 2015). O método utilizado pela primeira vez pelo arquiteto e urbanista consistia em estudar a vida que acontecia nos espaços públicos, mapeando as atividades humanas para entender o seu comportamento e assim propor melhorias qualitativas que agregassem na vida das pessoas, sendo posteriormente reavaliadas para mensurar os impactos positivos gerados (MATAN & NEWMAN, 2012).



FIGURA 1 — Centro de Copenhague.

Fonte: Adaptado pelos autores (2017) com base em *Google Earth* (2017a).

A primeira intervenção aprovada pelo conselho municipal de Copenhague propôs a redução da circulação de automóveis e das zonas de estacionamento de veículos nas praças centrais, além da criação do primeiro calçadão em seu trecho histórico, a tradicional via medieval *Strøget*, em 1962. Originalmente parte de uma experiência temporária, a ideia de proibir a circulação de meios de transporte na rua foi intensamente questionada pelos comerciantes locais, temerosos pelos prejuízos decorrentes do decréscimo de movimento. Contudo, em 1964, o ensaio tornou-se permanente, dada a sua grande adesão por parte dos usuários. A rua *Strøget* (Figura 2) transformou-se na maior rua comercial de pedestres do mundo, aprimorando a experiência da compra e do caminhar (HÖJEMO, 2015).



FIGURA 2 — Rua Strøget em Copenhague

Fonte: Schytte (2012).

O sucesso do primeiro calçadão da cidade estimulou que outras vias centrais também fossem destinadas ao uso exclusivo de pedestres, melhorando gradativamente a sensação de bem-estar e segurança ao caminhar. Em 1968, a via *Fiolstræde* tornou-se uma rua para pedestres. O mesmo aconteceu com as ruas *Købmagergade*, *Store Kannikestræde*, *Rosengården* e *Pilestræde*, em 1973, e com a rua *Strædet*, em 1992.

Aos poucos, os antigos estacionamentos foram sendo convertidos em praças públicas, instigando ainda mais a mudança de vida local. É o caso, por exemplo, da praça *Nytorv*, que eliminou completamente os espaços para carros, em 1973. O progressivo aumento destas áreas incitou também o crescimento de atividades de longa permanência no centro histórico. Não apenas o comércio, mas os usos recreativos e as cafeterias começam a ser integrados às áreas públicas, comprovando que quanto mais espaço é ofertado aos habitantes, mais vida é atribuída à cidade (HÖJEMO, 2015).

Isto posto, o processo de renovação contou também com a preservação e recuperação de fachadas, avaliadas pelo levantamento de atratividade dos pavimentos térreos, visando corrigir problemas dos conjuntos existentes com novos negócios nas rotas de pedestres. Essa intervenção em fachadas mostrou-se de extrema importância por se tratar do segmento de transição entre o espaço privado e a via pública. A qualidade deste local é o que qualificou a experiência do percurso, sendo que quanto mais permeável, detalhado e acessível, mais convidativo e confiável o local se tornou às pessoas (GEHL, 2015). Højemo (2015) também destaca o processo de renovação das pavimentações dos calçadas, realizadas ao longo da década de 1990.

Outra alternativa de mobilidade escolhida para reduzir o uso do automóvel e o impacto ambiental do uso dos combustíveis foi a priorização das bicicletas como meio de transporte, visto que o ciclista pode ser um meio de locomoção mais rápido que o transeunte, mas ao mesmo tempo consegue experimentar as sensações que a vida urbana oferece. Em vista disso, o planejamento urbano ligado aos ciclistas está diretamente envolvido com a retomada da escala humana na organização das cidades. Em Copenhague, o retorno da antiga tradição ciclística envolveu a criação de meios de circulação, ciclovias e ciclofaixas, seguras em toda a cidade, ao longo de suas principais ruas e também em vias comuns, de menor tráfego veicular, favorecendo a locomoção porta a porta (GEHL, 2015).

A rede de ciclofaixas, posicionada entre o meio fio da calçada e a faixa de estacionamento, tem sua implantação justificada pela proteção que o veículo estacionado oferece ao ciclista, em relação ao tráfego motorizado. Do mesmo modo, nas vias que não possuem vagas para estacionamento, a ciclofaixa foi inserida à direita, junto à calçada, sempre ao lado do trânsito mais lento de automóveis. Os cruzamentos receberam atenção especial, sendo destacados através de uma faixa azul com o símbolo da bicicleta, para precaver os condutores quanto à circulação de ciclistas, além de receberem semáforos inteligentes, que priorizam o trânsito da ciclofaixa. As ciclovias, por sua vez, foram pensadas junto aos parques da cidade e ao longo das vias férreas desativadas, oportunizando as áreas de lazer (GEHL, 2015).

O sucesso decorrente da adoção deste sistema propiciou que, na medida em que o trânsito de automóveis reduzia, crescia o uso das bicicletas, necessitando de mais espaço para elas e, conseqüentemente, induzindo a modificação dos gabaritos viários: as avenidas de quatro pistas e mão dupla cederam duas pistas para as ciclofaixas e uma ilha central foi proposta para melhorar a travessia de passantes. O sistema de transporte

público coletivo, trens, ônibus e metrô, também se adequaram a nova modalidade, adaptando vagões para o transporte de bicicletas, quando necessário. Ao longo da cidade, diversos bicicletários foram instalados, principalmente próximos de estações e terminais, ruas, edifícios e equipamentos públicos (Figura 3). Há também a possibilidade de encontrar sistemas de aluguel de bicicletas gratuitos e financiados por anunciantes, em 110 postos espalhados por toda a capital. Assim, os investimentos voltados ao uso eficiente da bicicleta e ao estímulo da vida urbana projetaram o sistema de mobilidade de Copenhague para o mundo, como uma espécie de sinônimo de trânsito fluido e seguro, onde pedalar não é apenas uma prática de lazer, mas também um meio de vencer as distâncias do dia-a-dia de maneira sustentável e saudável (GEHL, 2015).

Outro exemplo é a cidade de Melbourne, capital do estado de Vitória, localizada no sudeste da Austrália, na baía de *Port Phillip*. A região metropolitana de Melbourne é considerada a segunda mais populosa do país, após Sidney, com cerca de 4,5 milhões de pessoas. Em termos político-administrativos, a cidade abriga o governo vitoriano e um conselho municipal, que supervisiona a área central e os diversos subúrbios. Melbourne é conhecida, economicamente, por ser um centro financeiro, comercial, cultural e de esporte e lazer (CITY OF MELBOURNE, 2017). Intitulada como a capital multicultural da Austrália, a cidade (Figura 4) apresenta-se como a sede das artes, da música, da dança e da indústria cinematográfica e televisiva do país (AUSTRÁLIA, 2017).

O desenho urbano de Melbourne teve como referências os traçados ortogonais de Londres, Los Angeles e Sidney, composto por ruas largas e quarteirões regulares, favorecendo o crescimento horizontal da cidade, por meio de subúrbios distantes do centro



FIGURA 3 —
Ciclovias, ciclofaixas e mobiliário urbano em Copenhague
Fonte: Gaete (2014).

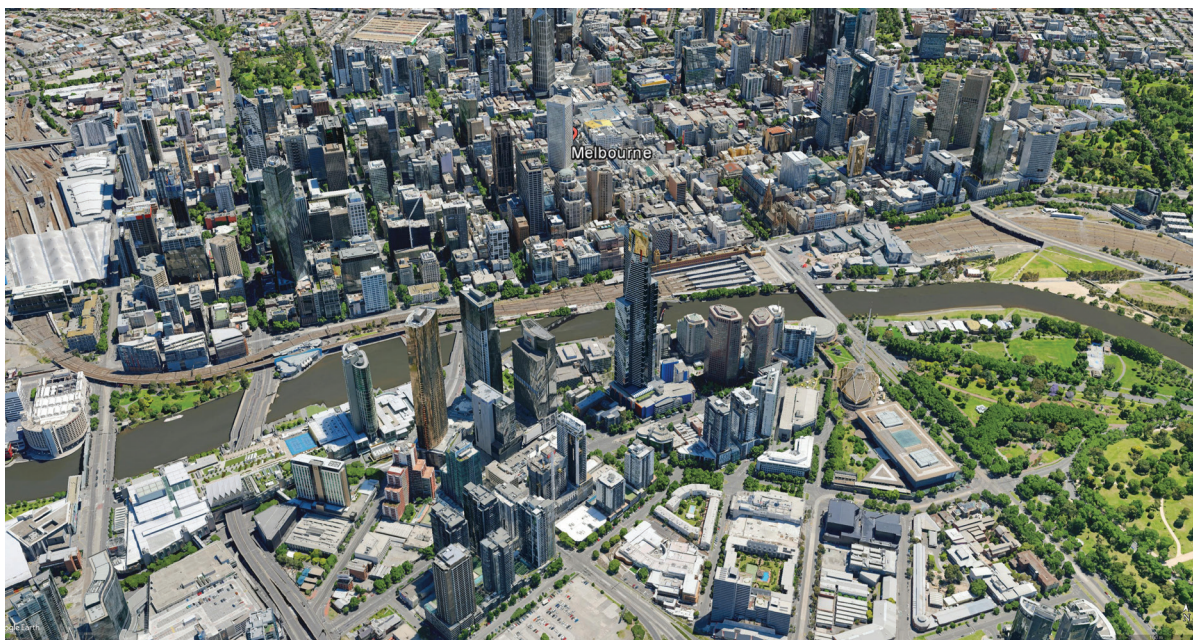


FIGURA 4 — Área central de Melbourne.

Fonte: Adaptado pelos autores (2017), baseado em *Google Earth* (2017b).

(COSTA, 2014). Na década de 1970, estes bairros afastados foram vistos pela população como um sinônimo de qualidade de vida. Grande parte da população que anteriormente residia na área central migrou para os subúrbios, levando consigo as atividades de comércio e serviços. Gradativamente, o esvaziamento do centro acarretou em diversas problemáticas na região, resultantes do abandono e da degradação, transformando negativamente a paisagem do núcleo urbano de Melbourne (OBERKLAIID, 2015).

A configuração espacial, predominantemente periférica foi, aos poucos, demonstrando-se insustentável. Isso pôde ser verificado não só pela falta de dinâmica socioespacial na porção central, como também pelo mau atendimento da rede de transporte público, fato que obrigou os usuários a recorrerem ao transporte individual, aumentando os problemas de trânsito e poluição (COSTA, 2014). Na década de 1980, cientes de que a cidade necessitava repensar os rumos para sua área central, líderes de governo iniciaram os debates em prol da requalificação do centro de Melbourne. Em 1985, iniciou-se o projeto de requalificação urbana, a fim de tornar o centro da cidade em um local propício para as pessoas. Neste ano houve a criação de um plano estratégico que tinha a finalidade de levantar os aspectos positivos e negativos do centro urbano, as paisagens urbanas, o patrimônio histórico e as áreas culturalmente significativas (OBERKLAIID, 2015). Posteriormente, o escritório do arquiteto e urbanista Jan Gehl foi contratado pelo conselho municipal, uma vez que esse profissional era reconhecido por desenvolver intervenções urbanas mais sustentáveis e atentas aos interesses da coletividade. Entre 1993 e 1994 a

equipe de Jan Gehl diagnosticou os problemas urbanos existentes, observando como as pessoas se orientavam, se deslocavam e utilizavam os espaços públicos, com o propósito de elaborar um plano de intervenção pautado em melhorias urbanas que objetivavam convidar as pessoas a vivenciar a cidade (MATAN & NEWMAN, 2012).

O diagnóstico de Gehl para Melbourne evidenciou a necessidade de haver melhorias em dois aspectos principais: a acessibilidade e mobilidade e as edificações e suas respectivas atividades no pavimento térreo. Estes itens foram identificados a partir do levantamento inicial, que apontou a existência de áreas subutilizadas entre fachadas de fundos ou laterais das edificações, locais sombrios e mal ventilados, que eram utilizados apenas como espaço para lixeiras. Embora bastante negativos, a equipe de Jan Gehl percebeu que esses becos tinham potencial e que poderiam ser adaptados para a circulação de pedestres. A interferência propôs conectar as vielas do bairro por meio de um percurso interno, atravessando o meio das quadras. A transformação destas áreas incentivou o aumento do movimento de pessoas, impulsionando a revitalização dos pavimentos térreos de todas as edificações próximas. Assim, novos usos comerciais pequenos, como lojas, cafés e restaurantes ao ar livre, nasceram para atender a demanda de consumo (Figura 5). Junto, uma série de manifestações culturais envolvendo artistas e músicos de rua também foram estimuladas (MATAN & NEWMAN, 2012; COSTA, 2014).

Outras mudanças propostas e executadas no decorrer da década de 1990 também buscaram estimular a densificação e a reocupação da área central. São exemplos os investimentos feitos para melhorar a caminhabilidade das ruas por meio de um sistema de ciclovias integrado ao transporte público eficiente, a adoção de calçadas largas com nova



FIGURA 5 — Becos antigos e becos remodelados.

Fonte: Adaptado pelos autores (2017), baseado em Costa (2014).

pavimentação e arborização e a inserção de um mobiliário urbano convidativo e espalhado em diversos pontos (Figura 6). Houve ainda a renovação dos parques e praças com caminhos peatonais e o aumento da segurança nas ruas, alcançada pela recuperação de edificações, fachadas e a nova iluminação pública (GEHL, 2015). É importante mencionar também as alterações propostas pelo governo da cidade de Melbourne para o plano diretor da área central. Buscando estabelecer um padrão de altura e melhores condições de insolação para os espaços abertos, o regime urbanístico impôs um limite de quarenta metros para as edificações. Além disso, também se preocupou em promover os usos mistos, mesclando pontos de comércio e edifícios residenciais (MATAN & NEWMAN, 2012).

Todas essas intervenções mencionadas foram sendo implantadas pelo governo de Melbourne até o ano de 2004, época em que Jan Gehl retornou à cidade para conferir e mensurar as melhorias alcançadas. Tomando como base o ano de 1994, o comparativo de resultados mostrou que as modificações impostas aprimoraram os espaços abertos (GEHL, 2015). Segundo Matan e Newman (2012), os impactos positivos constatados entre os anos de 1993 e 2004 estão relacionados ao retorno do crescimento demográfico da região central da cidade, responsável pelo aumento em 39% na circulação de pedestres durante o dia e por dobrar a tráfego de pedestres no período da noite. Os ganhos também foram consideráveis no que se referem às áreas públicas e à economia. Depois das intervenções, houve um aumento de 71% dos espaços públicos, distribuídos entre praças, parques e circulações, e o número de cafeterias, bares e restaurantes também foi ampliado, movimentando a economia significativamente.



FIGURA 6 — Mobiliário urbano e integração com o transporte coletivo.
Fonte: Costa (2014).

COMPARATIVO ANALÍTICO ENTRE COPENHAGUE E MELBOURNE

Com base nos apontamentos encontrados nas pesquisas relacionadas aos planos estratégicos desenvolvidos em Copenhague e Melbourne, a respeito da acessibilidade e mobilidade urbana e o reuso de edificações existentes, construiu-se o quadro síntese (Quadro 1) a fim de comparar os projetos e encontrar possíveis parâmetros de qualidade do espaço urbano obtidos com estas intervenções.

QUADRO 1 — Quadro síntese comparativo entre Copenhague e Melbourne.

	Intervenção		Parâmetros de Qualidade Obtidos
	Copenhague	Melbourne	
Acessibilidade e Mobilidade Urbana	Fechamento de ruas de tráfego para que se tornassem vias para pedestres.	Melhora da acessibilidade dos becos existentes nas quadras centrais.	Segurança contra o Tráfego e acidentes de trânsito.
	Implantação de uma rede de ciclovias e ciclofaixas para retomar antigo hábito da população — alteração de gabaritos viários.	Implantação de uma rede de ciclovias.	Oportunidades para caminhar com segurança de dia e à noite.
	Sistema de transporte público coletivo (trens, metrô e ônibus) com espaço para transporte de bicicletas.	Implantação de um eficiente sistema de transporte público coletivo.	Possibilidade de parar, observar, sentar e conversar. Escala adequada às atividades humanas.
	Aluguel de bicicleta, mobiliário urbano, novos gabaritos viários para inclusão de ciclofaixa.	Renovação das calçadas com pavimentação, iluminação pública, arborização e mobiliário urbano.	Possibilidade de praticar atividade física, acessar e usufruir dos espaços verdes. Oportunidade para aproveitar as diferentes estações do ano.
	Substituição de estacionamentos por praças e parques permeáveis por ciclovias.	Abertura de caminhos peatonais nas praças e parques.	Experiências sensoriais positivas.
Reuso de Edificações Existentes	Calçadas permitiram o fortalecimento do comércio nos térreos das edificações e auxiliaram no crescimento de manifestações culturais.	Melhorias urbanas ligadas a acessibilidade e mobilidade estimularam novos usos para os térreos das edificações existentes no centro.	Abrijo e proteção contra excessos do clima — chuva, calor, frio. Proteção contra a violência — Aumento da sensação de segurança de dia e à noite — experiências sensoriais positivas.
	Preservação e recuperação de fachadas-problema.	Renovação das fachadas para atender novos usos.	Oportunidades para experimentar novos lugares, fechados ou ao ar livre — externalização de funções.
	Busca por fachadas mais permeáveis, ricas em detalhes e acessíveis.	Cafés, restaurantes e comércio de surgem nas ruas e becos, além das manifestações culturais.	Possibilidade de encontro — sentar e conversar. Escala humana das edificações.

Fonte: Elaborado pelos autores (2017).

A partir da construção do quadro síntese é possível verificar que os critérios de qualidade da paisagem urbana atribuídos para os dois projetos se encontram em acordo com os doze parâmetros de qualidade com respeito à paisagem do pedestre estabelecidos por Gehl (2015). De acordo com o autor, a cidade ao nível dos olhos deve considerar três aspectos principais: proteção, conforto e prazer. A proteção diz respeito à possibilidade de o pedestre obter segurança quanto ao tráfego, ferimentos físicos, violência, criminalidade e experiências sensoriais desagradáveis, principalmente àquelas relacionadas ao clima. Em seguida, é fundamental garantir conforto às pessoas. Isso significa permitir atividades relevantes e atrativas, além de espaços públicos de qualidade. É necessário conseguir sentar, olhar, conversar, caminhar, desfrutar dos ambientes durante o dia e à noite e ao longo de todo o ano. Por último, o prazer e o deleite em relação ao espaço público dependem da relação entre a escala humana dos lugares e edifícios e das oportunidades para desfrutar do sol, calor e da brisa junto à boa arquitetura e *design*.

Por meio destas análises foi possível constatar que a dinâmica socioespacial dos centros urbanos consegue ser atingida quando a cidade passa a ser pensada na condição do movimento de pessoas e ao nível dos olhos, focando principalmente nos interesses do pedestre, na sua segurança e nas experiências sensitivas. O modelo de cidade compacta proposto por Rogers e Gumuchdjan (2001) é fortalecido, pois a exemplo de Copenhague e Melbourne, quanto mais acessíveis as centralidades se tornam, considerando também seus diferentes modos de deslocamento — a pé, de bicicleta ou através de um eficiente sistema de transporte público coletivo — mais incentivo e promoção de diversidade de usos o espaço adquire. Esta sobreposição de funções encurta distâncias, abrindo possibilidades de pedestrianização, e aumentando, consequentemente, a qualidade de vida das pessoas e as oportunidades de interação no espaço urbano.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Entender a regenerescência dos centros urbanos sob a ótica da acessibilidade e mobilidade urbana e o reuso de edificações existentes, desde o ponto de vista da escala humana, especificamente em termos da copresença de pessoas, a fim de encontrar alguns critérios que auxiliassem na recuperação da dinâmica socioespacial dessas centralidades, foi o objetivo da presente pesquisa. Para tanto, utilizou-se como método o estudo comparativo dos planos estratégicos de Melbourne e Copenhague, disponibilizando um quadro síntese que relacionou as semelhanças encontradas entre as propostas e sua relação com parâmetros de qualidade da paisagem urbana.

A análise mostrou a uniformidade entre os trabalhos de intervenção realizados em ambas as cidades. Constatou-se que nos dois casos, as principais soluções levaram em consideração as características, as preferências, a cultura da comunidade envolvida e a morfologia do lugar, procurando fortalecer aspectos que as diziam respeito e que contavam a sua história ao longo do tempo.

Ressalta-se que a partir da valorização de espaços propícios a caminhadas, integrados aos sistemas de mobilidade alternativos não-motorizados ou de transporte coletivo, foi possível encurtar as distâncias, trazer sensações agradáveis aos usuários e, por conseguinte, gerar maior movimento, fortalecendo as economias locais e estimulando o reuso de pavimentos térreos das edificações. Além disso, somou-se a estas propostas a revitalização promovida no espaço urbano, por meio da melhora das condições das calçadas, inclusão de mobiliário urbano, iluminação pública e vegetação, itens necessários para promoção de experiências sensoriais positivas e aumento da sensação de segurança.

Portanto, de um modo geral, as cidades e suas áreas centrais, de acordo com diferentes ritmos e temporalidades, constituem artefatos em constante processo de (des) construção. Possuem um pulsar de (trans)formação que ao longo do tempo modifica a dinâmica socioespacial, i.e., as relações de copresença e movimento de pessoas vinculadas às diferentes regras de combinações espaciais e funcionais do ambiente construído arquitetônico e urbano. As intervenções pontuais relativas à acessibilidade e a mobilidade urbana, sob a abordagem da escala humana, foram de suma importância à promoção da qualidade socioespacial dos centros urbanos de Melbourne e Copenhague, na medida em que se propôs alterações físicas e sensoriais nessas áreas. Logo, mostram-se fundamentais e devem ser priorizadas para que se obtenha centralidades ao nível dos olhos, sustentáveis, vivas e convidativas, repletas de portas de acesso e boas experiências, transformando lugares de pessoas para pessoas.

REFERÊNCIAS

- AUSTRALIA. *Cidades, estados e territórios*. Disponível em: <<http://www.australia.com/pt-br/facts/cities-states-territories.html>>. Acesso em: 1 dez. 2017.
- CARDOSO, C.E.P. *Análise do transporte coletivo urbano sob a ótica dos riscos e carências sociais*. 2008. 128 f. Tese (Doutorado em Serviço Social) — Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, São Paulo, 2008. Disponível em: <http://www.transitobr.com.br/downloads/analise_do_transporte_coletivo_urbano_sob_a_otica_dos_riscos_e_carencias_sociais.pdf>. Acesso em: 5 jun. 2017.
- CITY OF MELBOURNE. *Facts about Melbourne*. 2017. Available from: <<http://www.melbourne.vic.gov.au/about-melbourne/melbourne-profile/Pages/facts-about-melbourne.aspx>>. Cited: June 1, 2017.
- COSTA, M.M. *A escala humana de Melbourne, Austrália*. 2014. Disponível em: <<http://www.le6eme.com.br/cidades/2016/1/21/a-escala-humana-de-melbourne-australia>>. Acesso em: 5 jun. 2017
- GAETE, C.M. *As 10 cidades mais agradáveis para andar de bicicleta segundo a MNN*. Archdaily, 2014. Disponível em: <<http://www.archdaily.com.br/br/627814/as-10-cidades-mais-agradaveis-para-andar-de-bicicleta-segundo-a-mnn>>. Acesso em: 1 dez. 2017.
- GEHL, J. *Cidades para pessoas*. 3. ed. São Paulo: Perspectiva, 2015.
- GOOGLE EARTH. *Vista aérea da área central de Copenhague*. Pontoiro 55°39'37"N, 12°34'35"L. Elevação 822m. 2017a. Disponível em: <<https://earth.google.com/web/@55.67517049,12.57839833,3.06039194a,1842.52680955d,35y,3.94292111h,63.63438665t,0r>>. Acesso em: 1 dez. 2017.

GOOGLE EARTH. *Vista aérea da área central de Melbourne*. Ponteiro 37°50'02"S, 144°57'56"L. Elevação 997m. 2017b. Disponível em: <https://earth.google.com/web/@-37.81943745,144.96496905,0.40462089a,1894.85719338d,35y,-2.62556821h,58.27643389t,0r/data=CksaSRJDCiQweDZhZDY0NmI1ZDJiYTRkZjc6MHg0MDQ1Njc1MjE4Y2NkOTAZvY_-8iToQsAhQQUsXtEeYkAqCU1lbGJvdXJuZRGBlAE>. Acesso em: 1 dez. 2017.

HÖJEMO, T. A leveza do andar: o desenvolvimento de políticas urbanas voltadas para o pedestre em Copenhague, Dinamarca (1960-2015). *Fronteiras: Revista de História*, v.17, n.30, p.209-226, 2015. Disponível em: <https://www.researchgate.net/profile/Thomas_Hojemo/publication/303680793_A_LEVEZA_DE_ANDAR_O_DESENVOLVIMENTO_DE_POLITICAS_URBANAS_VOLTADAS_PARA_OS_PEDESTRES_EM_COPENHAGUE_DINAMARCA_1960-2015/links/574ce6c608ae82d2c6bc8a36.pdf>. Acesso em: 1 jun. 2017.

JACOBS, J. *Morte e vida de grandes cidades*. 3. ed. São Paulo: Martins Fontes, 2011.

LERNER, J. *Acupuntura urbana*. 5. ed. Rio de Janeiro: Record, 2011.

MATAN, A.; NEWMAN, P. Jan Gehl and new visions for walkable Australian cities. *World Transport Policy and Practice*, v.17, n.4, p.30-41, 2012. Available from: <<http://worldtransportjournal.com/wp-content/uploads/2015/02/wtpp17.4.pdf>>. Cited: June 5, 2017.

ÖBERKLID, S. Melbourne: A case study in the revitalization of city laneways, part 1. *The Urbanist*, 2015. Available from: <<https://www.theurbanist.org/2015/09/16/melbourne-a-case-study-in-the-revitalization-of-city-laneways-part-1/>>. Cited: May 30, 2017.

ROGERS, R.G.; GUMUCHDJIAN, P. *Cidades para um pequeno planeta*. Barcelona: Gustavo Gili, 2001.

SCHYTTTE, J. The world's longest pedestrian street celebrates its 50th anniversary. *VisitDenmark*, 2012. Available from: <<http://www.visitdenmark.com/copenhagen/events/worlds-longest-pedestrian-street-celebrates-its-50th-anniversary>>. Cited: Dec. 1, 2017.

VARGAS, H.C.; CASTILHO, A.L.H. (Org.). *Intervenções em centros urbanos: objetivos, estratégias e resultados*. 2. ed. Barueri: Manoele, 2009.

VASCONCELOS, E.A. *O que é o trânsito*. São Paulo: Brasiliense, 1985.

WORLD POPULATION REVIEW. *Copenhagen population*. 2017. Available from: <<http://world-populationreview.com/world-cities/copenhagen-population/>>. Cited: May 31, 2017.

CAROLINE ZENATO | ORCID iD: 0000-0003-2316-3681 | Universidade do Vale do Rio dos Sinos | Escola Politécnica | Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo | Av. Unisinos, 950, Cristo Rei, 93022-000, São Leopoldo, RS, Brasil | Correspondência para/Correspondence to: C. ZENATO. E-mail: <carolinezenato@gmail.com>.

ANDRÉ DE SOUZA SILVA | ORCID iD: 0000-0003-0581-6693 | Universidade do Vale do Rio dos Sinos | Escola Politécnica | Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo | São Leopoldo, RS, Brasil.

COLABORADORES

C. ZENATO e A.S. SILVA contribuíram na concepção e desenho do estudo, análise de dados e redação final.

Como citar este artigo/How to cite this article

ZENATO, C.; SILVA, A.S. Regenerescência em áreas centrais por meio da acessibilidade e mobilidade urbana: intervenções em Copenhague e Melbourne. *Oculum Ensaios*, v.15, n.1, p.51-66, 2018. <https://doi.org/10.24220/2318-0919v15n1a3723>

Recebido em
30/8/2016,
reapresentado em
5/6/2017 e
aprovado em
30/6/2017.