

## O *flâneur* revisitado: processos de revitalização urbana e caminhabilidade

### The *flâneur* revisited: urban refurbishing and walkability

Margarita Barretto<sup>1</sup>

Jacinta Milanez Gislon<sup>2</sup>

#### Resumo

O objetivo desta pesquisa foi registrar a percepção de diferentes atores sociais sobre o processo de revitalização da Rua Vidal Ramos, no centro histórico da cidade de Florianópolis. Foi realizada uma pesquisa documental, com observação não participante, entrevistas semiestruturadas e registro fotográfico. Foram entrevistados os idealizadores do projeto, lojistas, moradores e transeuntes. Como principal resultado encontrou-se que o que mais agradou a todos foi a recuperação da possibilidade de andar, passear, transitar pela rua com conforto. Tratou-se de uma pesquisa exploratória, com duração de apenas uma semana, cujos resultados podem contribuir com as discussões sobre revitalização e gentrificação, a partir de um enfoque pouco trabalhado em relação aos processos mencionados, que é a caminhabilidade.

**Palavras chave:** Patrimônio. Revitalização urbana. Percepção. Caminhabilidade.

#### Abstract

The research scope was to register social actors perception on the refurbishing of Vidal Ramos Street, located at Florianopolis historic center. A documental research was conducted, followed by non-participant observation, semi-structured interviews and photographic register. Idealizers of the refurbishing project were interviewed as well as store owners, dwellers and bypassers. As an outcome the analysis revealed that what

---

<sup>1</sup> Doutora em Educação. Docente do Mestrado em Administração da Fundação Universidade Regional de Blumenau (FURB) e do Mestrado em Arquitetura da Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC). Pesquisadora do CNPq. Graduanda do Curso de Museologia da UFSC. [barretto.margarita@gmail.com](mailto:barretto.margarita@gmail.com)

<sup>2</sup> Arquiteta e Urbanista. Mestranda em Arquitetura no Programa de Pós-Graduação em Arquitetura (PósARQ) da Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC). [jamilanez@gmail.com](mailto:jamilanez@gmail.com)

people liked the most was the possibility of walking, “flanning”, strolling comfortably through. It was an exploratory research restricted to a week and the results may contribute with present discussions on refurbishing and gentrification processes from an original point of view: that of walkability.

**Keywords:** Heritage. Urban refurbishment. Perception. Walkability.

## **Introdução**

Na década de 1960 começa o chamado processo de desindustrialização, que acarreta muitos protestos sociais (HARVEY, 1989). A sociedade entra na era pós-industrial, em que o setor de serviços (o terceiro setor da economia) começa a prevalecer sobre o segundo. Grandes fábricas ficam vazias, depósitos ficam ociosos. Como parte de uma estratégia política de descentralização e também de desmobilização das massas, são criados distritos industriais, centros administrativos, centros empresariais e outros, longe dos centros das cidades, de forma a dificultar a concentração de operários, empregados, minorias que defendiam direitos, etc.

Os centros e equipamentos urbanos começam a se deteriorar. O automóvel passa a ter um enorme protagonismo, de um lado, porque a indústria automobilística tem um grande efeito multiplicador, tanto na mão de obra quanto na cadeia produtiva a ela associada, em segundo, porque o carro é necessário para poder locomover-se entre a casa e o trabalho, e, de outro, porque passa a ser objeto de desejo e símbolo de *status* social. Ao mesmo tempo este automóvel facilita a mudança das pessoas para bairros residenciais afastados dos centros das cidades que, como resultado, . são abandonados. Aumentam os moradores de rua, o tráfico de drogas, a prostituição; passam a ser lugares perigosos, que, ou devem ser evitados ou atravessados de forma “protegida” dentro do carro.

Algo similar aconteceu nas zonas portuárias, onde, devido à difusão dos *containers*, os prédios antes utilizados como depósitos de mercadorias ficaram abandonados.

Nos últimos anos do século XX, a deterioração acima descrita assim como o envelhecimento de alguns equipamentos e bens urbanos levou à necessidade de renovação e refuncionalização, objetivando a valorização em termos imobiliários, culturais e sociais (MOURA et. al., 2006), o que tem sido objeto tanto de críticas quanto de aprovação.

### **Revitalização urbana, um processo polêmico**

A lógica de intervenção urbana sofre mudanças no tempo, mas também se opõe a ideologias, que nem sempre são negociáveis, devido aos diferentes interesses da cidade. Assim surgem os conceitos que, apesar de nem sempre bem definidos, contém simultaneamente uma teoria e uma proposta de ação sobre a cidade (MOURA et. al., 2006). É o caso dos conceitos de renovação urbana, requalificação e revitalização.

A renovação urbana está ligada à ideia de demolição do edificado para substituir por construções novas, geralmente com características diferentes, adaptadas às mudanças de atividades e de morfologias dos espaços. A renovação é uma intervenção em grande escala (MOURA et. al., 2006).

A requalificação urbana é, sobretudo, um instrumento para a melhoria da qualidade de vida da população, promovendo a construção e recuperação de equipamentos e infraestruturas e a valorização do espaço público com medidas de dinamização social e econômica, através de melhorias urbanas, de acessibilidade ou centralidade (MOURA et. al., 2006). Ela engloba processos de alteração em uma área urbana com a ideia de lhe dar nova função, diferente daquela pré-existente.

A revitalização é um processo de planejamento estratégico, capaz de reconhecer, manter e introduzir valores de forma cumulativa. Dessa maneira, ela intervém a médio e longo prazo, de forma relacional, assumindo e promovendo vínculos entre territórios, atividades e pessoas, e, por conseguinte influencia na melhoria da qualidade do ambiente urbano e nas condições socioeconômicas (MOURA et. al., 2006). Além disso, considera-se que revitalizar é dar vida a um lugar, renovando-o.

Optou-se em utilizar o conceito de revitalização para tratar do caso da Vidal Ramos, pelo fato de que a rua passou por uma intervenção que promoveu melhorias na qualidade do ambiente urbano, dinamizou a sua economia e possibilitou novas formas de interação social. A rua permaneceu com a mesma função comercial, mas foi recuperada a sua vitalidade, características estas que fazem parte dos processos de revitalização.

O primeiro projeto de revitalização urbana citado pela literatura acadêmica é o do Barão Haussmann no século XIX para adequar Paris às necessidades de circulação da sociedade industrial. Era um projeto destinado a “higienizar” a cidade (CHOAY, 2001), mas também a dificultar as barricadas operárias e facilitar a ação da cavalaria (LEITE, 2002), fato que leva a associar a revitalização aos interesses contrários aos do povo.

Os processos de gentrificação, - *gentrifying* no original em idioma inglês - têm implicações que associam a revitalização à elitização. O conceito é atribuído à socióloga (naturalizada) inglesa Ruth Glass, que o criou em 1964 quando descrevia o processo pelos quais os bairros operários de Londres começavam a ser “invadidos” pelas classes médias altas e baixas. Estas reformavam os sobrados, elevavam os preços do mercado imobiliário e, com isto, expulsavam a classe operária, levando a uma reconfiguração sociocultural do bairro. O processo carrega uma conotação negativa, enfatizando a exclusão das classes menos favorecidas e são muitos os casos citados pela literatura e há inclusive movimentos internacionais contra a gentrificação<sup>3</sup>, que alegam que os lugares, antes da revitalização, tinham moradores ligados à histórica local. Estas pessoas por sua vez tinham empregos ou subempregos nas redondezas e foram obrigados a mudar para bairros afastados o que os prejudicou não necessariamente pela perda do emprego em si, mas pela dificuldade em aceder ao emprego, uma vez que dependem de transporte público, que é escasso ou inexistente. Este problema foi recorrente mesmo em lugares

---

<sup>3</sup> Uma busca simples no *google* com o termo *against gentrification*, no dia 21 de janeiro de 2013, resultou em 26.600 resultados.

onde houve uma preocupação por realocar as pessoas em bairros populares construídos especialmente<sup>4</sup>.

De outro lado, se situam aqueles que defendem o processo, argumentando que, os primeiros trabalhos de revitalização urbana em Bolonha (Itália) foram projetos destinados à classe trabalhadora (GAGLIARDI, 2011). Também se deve tomar em conta que a exclusão social não surge exclusivamente a partir da revitalização ou mesmo da gentrificação. O estágio do sistema capitalista nas últimas décadas do século XX levou à polarização socioeconômica. O capital e os fluxos das mercadorias manipulam os mercados de trabalho, criando o que Dear e Flusty (1999, p. 81) denominam como permanentemente marginalizados, enquanto as cidades se transformam em espaços descontínuos e fragmentados, dominados por máfias transnacionais.

O objetivo maior da revitalização é atrair para as áreas de intervenção novas famílias, novas atividades econômicas, novos equipamentos coletivos, novas atividades comerciais, mantendo, sempre que possível, as atividades já instaladas, recuperando-as e modernizando-as (MATOS, 2007). Ela é, sobretudo, um instrumento de melhoria das condições de vida da população, através da recuperação de equipamentos públicos e com medidas de dinamização social e econômica.

Em muitos lugares, a requalificação urbana permitiu a recuperação dos espaços públicos para uso da classe média, parques, praças, a própria rua. Foram instalados também negócios, que dinamizaram a economia, além de proporcionar prazer estético, dimensão esta (a estética) que já era apontada por Simmel (1991) no início do século como altamente relevante para o indivíduo em sociedade (FRISBY, 1991) e que é reconhecida também como importante na pós-modernidade, por autores como Harvey (1990, p. 355), por exemplo, que, após muito analisar a sociedade, afirma que as práticas estéticas realmente importam. Este autor associa a questão ao conceito de riqueza simbólica trabalhado por Krier a partir do conceito de capital simbólico de

---

<sup>4</sup> E não é exclusivo de casos em que a população é realocada por questões de revitalização. Acontece também em casos em que são construídas moradias para danificados por desastres naturais, como enchentes, terremotos e similares.

Bourdieu (apud HARVEY, 1989, p. 81-82). De acordo com Harvey, estas teorias explicariam o atual fascínio com o embelezamento, ornamentação e decoração urbanas, pois estas são marcas de distinção social. Morar numa rua bonita, passear numa rua bonita, trabalhar numa rua bonita, passear num *shopping* bonito passa a ser parte do capital cultural, e sendo que o padrão de beleza é o imposto pelo gosto das classes dominantes passa a ser também uma forma de aproximar-se daquelas. Isto pode ser explicado á luz do conceito de mimetismo social, atitude muitas vezes não deliberada que consiste na busca por autoestima e reconhecimento, não somente dentro dos pares, mas também com os estratos de mais poder aquisitivo (SEMPERE, 2008).

Em muitos lugares, com a revitalização urbana evitou-se a destruição de prédios históricos (LUMLEY, 1988; URRY, 1995)<sup>5</sup> e até autores que em um aspecto criticam a requalificação, admitem que “parece indiscutível que essa forma de intervenção urbana tem contribuído para criar certa rotina estética e uma vida pública” (LEITE, 2002, p. 120).

A revitalização de espaços, com recuperação da memória tem levado também a revitalização de outros tipos de atividades, como festas ou rituais. Boissevain (1996) detectou isto nas suas pesquisas nas ilhas gregas, chamando estas atividades de rituais de revitalização. Pratts (1997) também encontrou este comportamento na Espanha, dando ao fenômeno o nome de ativações patrimoniais. Mesmo que o lugar tenha sido revitalizado com intenção exclusivamente comercial, quase sempre se seguiu um processo de valorização da memória coletiva<sup>6</sup>.

Os exemplos de lugares revitalizados e/ou gentrificados são inúmeros e crescem dia após dias.

---

<sup>5</sup> Não há estudos publicados no Brasil para reportar esta situação, no entanto sabe-se por evidência empírica que o Projeto Monumenta, pelo qual o centro de Porto Alegre foi requalificado teve muita participação da comunidade universitária.

<sup>6</sup> A memória coletiva é uma memória social, exterior ao indivíduo, estendida no tempo, que guarda arquivados fatos acontecidos há muito (Halbwachs, 1968).

No mundo são tantos os projetos que já há críticas à reiteração de modelos<sup>7</sup> e seria entediante reproduzir uma lista neste contexto. Basta dizer que a revitalização das áreas portuárias tem, na atualidade, sua máxima expressão nos Estados Unidos onde há um projeto nacional de requalificação das mesmas.

No Brasil há casos bem sucedidos e também casos muito criticados, como é o do Pelourinho, na cidade brasileira de Salvador (BA). De acordo com Sotratti (2005, p. 205-223) tratou-se de um projeto oficial centralizador no qual as decisões foram tomadas sem a participação da população. Não houve revitalização (dar vida novamente) porque se transformou numa área somente turística e comercial na qual, na data da pesquisa acima referida, de 1.307 imóveis apenas 185 eram residenciais.

A revitalização do centro de São Paulo esteve a cargo de uma ONG, chamada Viva o Centro, que edita inclusive uma revista. Este movimento está caracterizado pela ativa participação da sociedade civil, o empresariado local e os bancos. O projeto não atingiu seus objetivos de revitalização total porque não foram tomadas outras medidas estruturais para o manejo da cidade, e tampouco foi tomado em conta o problema social da mesma (YAZIGI, 2006, p. 201). Tampouco foi considerada a questão da caminhabilidade.

No caso da Rua do Bom Jesus, em Recife, pode-se dizer que o projeto foi bem sucedido, embora se observe certo deterioro no aspecto físico. Houve participação dos empresários locais e do poder público, assim como da cadeia de rádio e televisão mais poderosa do país, e o bairro passou a ser procurado como rua de lazer, inclusive a noite, coisa antes impensada. Passou a ter um calendário anual de atividades culturais, adquiriu visibilidade, e em 1998 foi tombada pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional – IPHAN (LEITE, 2002)<sup>8</sup>. Na atualidade a rua congrega muitos bares e casas noturnas, há feira de artesanato aos domingos e, muito importante, não perdeu o

---

<sup>7</sup> Harvey (1989, p. 77-78) critica o projeto de Baltimore, dizendo que a cidade gentrificada tem “a mesma monotonia serial que o modernismo que supostamente reemplazaria”. As paredes ficaram uniformizadas com tijolo à vista e os mesmos faróis.

<sup>8</sup> Foi também palco de disputas de legitimação de identidades e de espetacularização e comercialização da cultura (LEITE, 2002).

movimento tradicional, continua havendo oficinas, escritórios, consultórios, atividades culturais e religiosas (nesta rua se encontra a sinagoga mais antiga da América Latina)<sup>9</sup>.

Tanto no Brasil quanto no restante do mundo, nos lugares em que a revitalização foi bem sucedida, há um elemento comum: a possibilidade de percorrer os lugares á pé.

### **Revitalização urbana e o conceito de caminhabilidade**

Parte-se da premissa de que a revitalização não vai acompanhada necessariamente de elitização, portanto evitar-se-á, a partir deste ponto, utilizar o termo gentrificação.

O conceito de revitalização sugere a readaptação da malha urbana degradada às situações novas. As ações geralmente se dividem ou se realizam em duas categorias: no edificado e na paisagem, procurando melhorar sua qualidade, através de intervenções nas fachadas, nos espaços públicos e na infraestrutura dos equipamentos urbanos (MATOS, 2007).

O objetivo maior da revitalização é atrair para as áreas de intervenção novas famílias, novas atividades econômicas, novos equipamentos coletivos, novas atividades comerciais, mantendo sempre que possível as atividades já instaladas, recuperando-as e modernizando-as (MATOS, 2007). A revitalização é – ou pretende ser - um instrumento de melhoria das condições de vida da população, através da recuperação de equipamentos públicos e com medidas de dinamização social e econômica. Trata-se de recuperar o caráter público que historicamente as cidades tiveram.

Nas cidades gregas, a vida pública era exercida pelos cidadãos na conversação assumida também na forma de conselho e tribunal, que não tinha um lugar específico para acontecer. Era comum os cidadãos considerarem a esfera pública um reino da liberdade e da continuidade, onde tudo se torna visível a todos (SILVA, 2011). A

---

<sup>9</sup> A rua chamou-se Rua dos Judeus durante o período de administração holandesa da cidade (século XVII). Depois se chamou Rua da Cruz e a partir de 1879, Rua do Bom Jesus (Kaufman, 2000).



ágora<sup>10</sup> assume papel central na polis e constitui-se um elemento primordial das trocas sociais.

Porém, esse espaço público entendido como o local da ação, liberdade e dignidade política, provenientes da antiguidade clássica, foi fortemente alterado pela forma econômica e social do mundo moderno, embasada ideologicamente por intervenções políticas e espaciais (LAVALLE, 2005 apud SILVA, 2011).

Nos anos 30, Le Corbusier redigiu a Carta de Atenas no IV Congresso Internacional de Arquitetura Moderna (CIAM). Essa carta continha as prescrições do que era necessário para a cidade moderna, que, de acordo com os participantes, seria possível aplicar universalmente. Ela considerava a cidade como um organismo vivo que devia ser concebido de maneira funcional. A Carta de Atenas defendia dessa maneira, a separação das áreas residenciais, de lazer e de trabalho, propondo a verticalização que viria acompanhada de áreas verdes, boa insolação e ventilação. A partir daí, a cidade moderna devia comportar quatro funções essenciais: habitar, trabalhar, circular e recrear. Aquela que comportasse essas funções seria considerada a cidade ideal.

Foi nos anos 30 também que o desenvolvimento da máquina tornou-se a mola propulsora do desenvolvimento rodoviário, o que teve reflexos diretos no Brasil. Nesse sentido, Silva (2011) afirma que o modelo rodoviário se consolida como o sistema que traria a modernidade ao país, através de medidas realizadas pelo presidente Washington Luiz, que assumiu a Presidência da República em 1925. Em uma das suas primeiras declarações públicas, o Presidente lança a célebre frase “governar é abrir estradas”, demonstrando o interesse primordial da administração.

Ainda na década de 30, São Paulo, a cidade mais industrializada do Brasil, ultrapassa um milhão de habitantes e se torna uma propaganda do modernismo, transformando-se em modelo nacional a ser reproduzido. Seguindo os planos da França, foram concebidos o Plano de Avenidas de Francisco Prestes Maia, em São Paulo e O plano Agache no Rio de Janeiro. Todas as ações dos Planos evidenciavam o rodoviário como prioridade (SILVA, 2011). Nessa época ser moderno significava

---

<sup>10</sup> Na Grécia antiga, era um espaço físico, no centro da *polis*, onde os cidadãos encontravam-se periodicamente para deliberar e tomar decisões sobre a cidade.

andar de automóvel, e não a pé, o que, conseqüentemente, alterou a forma das cidades e dos espaços públicos.

Hoje o automóvel está fortemente arraigado no estilo de vida dos cidadãos ocidentais. Também, com o crescimento desordenado das cidades, nem sempre a população tem transporte público eficiente e de qualidade. O aumento do trânsito em decorrência do número excessivo de veículos e, também por falta de políticas públicas adequadas, leva a intermináveis congestionamentos, fazendo com que atualmente todos se sintam incomodados com o trânsito das cidades, e haja movimentos sociais e estudos tentando reverter esta situação.

Além disso, as cidades passaram a ter cada vez menos espaços públicos que permitam formas de socialização e apropriação, em função do anteriormente relatado, assim como da violência urbana, que não será tratada neste artigo.

Jacobs (2009), afirma que os espaços públicos, em especial as ruas, continuam simbolizando e exercendo um papel fundamental como o espaço mais facilmente acessível, para encontrar pessoas e para participar da vida pública. Gehl (1989, p.17 apud SILVA, 2011, p.76-77) também enfatiza que o espaço público é o *locus* privilegiado de socialização. “É o lugar onde você não precisa conhecer ninguém, ou fazer nada em particular, exceto estar lá”. Para ele, “Nenhuma outra instalação poderá oferecer as oportunidades e prazeres para um número tão grande de pessoas, do jovem ao velho”.

A revitalização urbana tem um caráter mobilizador, acelerador e estratégico, e está voltada principalmente para o estabelecimento de novos padrões de organização e utilização dos territórios, e para um melhor desempenho econômico. A sua atuação não é rígida, mas tende a adaptar-se às realidades do território que intervém, com o intuito de coordenar e adaptar os recursos existentes e os potenciais públicos e privados, recorrendo à população e às entidades que a representam para serem coautoras do processo (MOURA et. al., 2006).

Dentre as melhorias de equipamentos e das malhas urbanas geradas pelos processos de revitalização, encontra-se também a melhoria da condição de caminhar, a caminhabilidade. Caminhar além de ser a forma básica de deslocamento do ser humano

é o modo mais barato e acessível de transporte, e é a melhor forma de vivenciar a cidade. É passeando a pé que o indivíduo encontra-se inteiramente livre para observar as coisas da maneira que lhe interessa, com total tranquilidade e captando a paisagem de acordo com as suas concepções. O caminhar proporciona ao olhar múltiplos geradores de experiências, que são absorvidas de acordo com as necessidades e os desejos do caminhante, sem contar nas possíveis trocas sociais que a rua possibilita. Caminhar, flunar por ruas aprazíveis convida as pessoas a parar, comer, brincar, descansar, interagir.

O conceito de caminhabilidade implica a qualidade do lugar, a boa acessibilidade do pedestre às diferentes partes da cidade, que, por sua vez, deve proporcionar uma motivação para as pessoas adotarem o caminhar como forma de deslocamento. A caminhabilidade pode também estar associada com outros meios de deslocamento, como a bicicleta e os automóveis, desde que a velocidade privilegie o pedestre (GHIDINI, 2011).

O movimento de pedestres ocorre em locais distintos, como calçadas, praças, passagem entre modais de transporte, para alcançar edificações, espaços públicos e outros mais. Os deslocamentos de pedestres são realizados em espaços específicos para esse fim, que podem ser públicos ou privados. Os espaços privados ocorrem dentro de edificações ou lotes particulares e possuem restrições ao movimento de todos os pedestres. Os espaços públicos, destinados aos pedestres, são aqueles com acesso irrestrito nas 24 horas do dia, compartilhados ou não com outros tipos de transporte. No entanto, o trânsito de pedestre deve ter preferência em relação aos outros em locais como, por exemplo, às calçadas, passeios públicos, praças, parques, vias exclusivas e demais espaços destinados aos mesmos. O limite desses espaços acaba onde a prioridade do pedestre termina. A ligação entre todos esses espaços cria o chamado ambiente peatonal urbano (ZACHARIAS, 2001).

De acordo com o código brasileiro de trânsito, a calçada é: “parte da via, normalmente segregada e em nível diferente, não destinada à circulação de veículos, reservada ao trânsito de pedestres e, quando possível, à implantação de mobiliário urbano, sinalização, vegetação e outros fins” (BRASIL, 1997, p. 94). A calçada faz

parte do sistema viário das cidades e possui um papel que vai além das funções acima citadas e da sinalização; ela serve como interface entre as edificações e seu entorno. Os habitantes e moradores se apropriam da cidade e, mais especificamente, dos passeios públicos, transformando a circulação em algo muito mais complexo e dinâmico (ZAMPIERI, 2006).

Nas ruas, o pedestre está muito vulnerável a riscos por competir com outros meios de transporte que circulam pelos mesmos lugares. Além desse fator, na maioria das vezes, as calçadas não são adequadas por terem uma capacidade de fluxo e condições físicas impróprias ao seu deslocamento, como por exemplo: pisos escorregadios, desníveis no passeio, calçada com largura inferior à mínima recomendada, falta de sinalização e faixas elevadas para pedestres (MELO; MOREIRA, 2005).

Os fatores que podem tornar as calçadas mais adequadas à caminhabilidade estão geralmente relacionados a variáveis como: atratividade, conforto, segurança, manutenção e segurança pública. Dentre o quesito atratividade estão as calçadas localizadas em ambientes agradáveis e bem cuidados. Nas áreas comerciais está relacionado a vitrines interessantes. Na variável conforto estão as calçadas largas, livres de obstáculos e sem desníveis. No quesito segurança estão contempladas as calçadas que não possuam entrada de veículos ou estacionamentos, e que possuam faixa de travessia para pedestres. No critério manutenção estão as calçadas que não são lisas e escorregadias, e que devem estar em ótimo estado de conservação e limpeza. E por último, dentro da variável segurança pública estão as calçadas que tenham boa visibilidade, que sejam movimentadas e que tenham policiamento (ZAMPIERI, 2006).

A calçada é uma forma de circulação urbana, mas também é muito mais que isso. O modo como a sociedade se apropria dos passeios constitui uma forma de representação espacial dos arranjos sociais no nível local da calçada. Entender as causas geradoras do movimento de pedestres é muito importante para o planejamento urbano de nossas cidades a fim de inferir se as medidas tomadas usualmente, a concepção e manutenção dos espaços estão de fato contribuindo para o fortalecimento da dinâmica social. Por sua vez, nas áreas urbanas, as calçadas tem a função de permitir que as

peças possam se locomover a pé e realizar as atividades do seu cotidiano. Por isso, devem ser valorizados os deslocamentos feitos a pé para vencer pequenas distâncias até os locais onde estão localizados o comércio e os serviços essenciais. Este modo de transporte é possível quando ocorre a melhoria da qualidade das calçadas, que por consequência, promove-se a caminhabilidade.

### **O *flâneur*<sup>11</sup> e o caminhar**

O *flâneur* é um personagem que dedica seu tempo a perambular pela cidade para observar o cenário urbano, captando com inteligência suas impressões. Ele é antes de tudo um observador que caminha tranquilamente pelas ruas, apreendendo os detalhes sem ser notado, sem ser inserido na paisagem, buscando novas percepções da cidade (PASSOS et al., 2006). Esse personagem tem sua origem na Paris do século XIX, quando entre 1800 e 1850 foram construídas cerca de 30 galerias que proporcionavam espaços fechados para caminhar, olhar, passar o tempo. O *flâneur* dessa época era o especialista cultural, o jornalista, o artista, o intelectual, o cientista social, o detetive (FEATHERSTONE, 2000).

Para Benjamin, o *flâneur* é um tipo importante porque demonstra a posição central da locomoção na vida social. Segundo o autor, ele vive experiências novas e desenvolve novas percepções quando cruza as paisagens urbanas e as multidões (FEATHERSTONE, 2000).

Para Featherstone (2000), o *flâneur* é uma pessoa que anda pela rua sempre olhando, observando e classificando, que busca uma imersão nas sensações da cidade, infiltrando-se na multidão. Para o autor, o *flâneur* desenvolve sua sensibilidade estética durante o envolvimento e o distanciamento, entre a imersão e o descontrolado, durante o registro e a análise das impressões da rua.

---

<sup>11</sup> A palavra *flâneur*, do francês *flaner*, significa andar sem destino.

Nas cidades contemporâneas, há constantes construções e transformações dos lugares onde é possível caminhar: os centros revitalizados com seus lugares de turismo, os *shopping centers*, monumentos, museus. Quais seriam então os tipos de *flâneur* do século XXI? O *flâneur* moderno é o comprador, o turista, o viajante, o espectador de cinema, o internauta, responde Featherstone (2000).

Com essas definições é possível entender que tanto na Paris do século XIX, quando nas cidades contemporâneas o caminhar é essencial para o *flâneur*. Esse perambular pela cidade apreendendo a paisagem só torna-se possível em lugares onde há caminhabilidade. Nesse sentido Benjamin afirma que na época de Paris do século XIX já não se podia andar em todos os pontos da cidade. Calçadas largas eram raridades antes de Haussmann. “As estreitas ofereciam pouca proteção contra dos veículos”. (BENJAMIN, 1994). Mas essa realidade dita por Benjamin ainda é a realidade das cidades atuais, que em sua maioria sofrem pela falta de calçadas adequadas que proporcionem a caminhabilidade e que tornem possível o *flâneur*.

O passeio a pé a forma mais natural de flunar. Passeando a pé, o indivíduo encontra-se inteiramente livre para observar as coisas da maneira que lhe interessa, com total tranquilidade e captando a paisagem de acordo com as suas concepções. Esse olhar será diferente para cada pessoa, pois a percepção é subjetiva. O caminhar proporciona aos indivíduos várias maneiras de olhar a cidade, de acordo com as necessidades e os desejos do caminhante.

### **Descrição do local e da metodologia empregada**

A Rua Vidal Ramos está localizada no centro histórico da cidade de Florianópolis, começando na lateral da Igreja Matriz, na Rua Arciprestes Paiva estendendo-se por quatro quarteirões, até a Rua Álvaro de Carvalho.



Figura 1: Mapa de localização da rua.

Fonte: [www.maps.google.com](http://www.maps.google.com)

Pode-se dizer que a Rua Vidal Ramos atualmente reúne as características que Relph (apud DEAR; FLUSTY,1999, p.66 ) atribui à paisagem urbana<sup>12</sup> pós moderna: elegância, fachadas com aparência antiga, estilo, moda, reconexão com a história e a geografia locais, preferência para os pedestres.

A pesquisa aconteceu durante uma semana, na qual duas pesquisadoras observaram a dinâmica da rua, nos três períodos, de manhã, de tarde e de noite, em dias alternados, durante um mínimo de quatro horas nos períodos diurnos e durante duas no noturno. Foi realizado um registro fotográfico e foram realizadas entrevistas com diferentes informantes. Na categoria informantes, foram entrevistados o idealizador do projeto, a atual líder do grupo de lojistas, uma das executoras do projeto, dois zeladores de prédios<sup>13</sup> e duas pessoas idosas que moram em um prédio localizado no final da rua, quando esta passa a ter o nome Esteves Júnior. Foram também entrevistados gerentes e

<sup>12</sup> O autor diferencia, em inglês *cityscape* que seria paisagem da cidade grande e *townscape* que seria a paisagem de uma cidade pequena e se refere a esta paisagem urbana pós-moderna como *townscape*, ou seja, uma paisagem que tenta dar a sensação de um ambiente menos impessoal, mais acolhedor.

<sup>13</sup> Os zeladores ofereceram informações interessantes, não apenas pelo contato que têm com os moradores, mas porque os dois prédios estavam equipados com câmeras que permitiam uma visão total do quarteirão, portanto eles puderam nos informar sobre o movimento em geral.

atendentes de lojas assim como pedestres. Entre os primeiros, tentou-se equilibrar o ramo de lojas, entrevistando-se funcionários, gerente e/ou proprietários de lojas de roupa, sapatos, bijuterias, farmácia, lanchonete, doceria, fábrica de carimbos. Também se tentou equilibrar comércios mais novos com comércios mais tradicionais. Entre os pedestres tentou-se equilibrar idades e gênero. Preferiu-se abordar pessoas que estavam sentadas ou olhando vitrines, evitando-se parar pessoas que estavam andando ou distrair pessoas que estavam comprando. Para entrevistar os funcionários das lojas aguardou-se um momento em que não houvesse clientes dentro. Entre lojistas e pedestres foram entrevistadas 39 pessoas, somando um total de 46 entrevistados. Não se trabalhou com critério de amostragem, mas com o critério da saturação de Bertaux (1980), pelo qual quando as repostas se repetem não acrescentando mais dados à pesquisa, considera-se número suficiente.

Tratou-se de um estudo de caso descritivo e exploratório, no qual não houve hipóteses; procedeu-se mediante observação não participante, assistemática anotada em diário de campo, utilizando-se como instrumentos o registro fotográfico, e entrevistas semiestruturadas, que foram gravadas em meio eletrônico<sup>14</sup>, e utilizou-se suporte documental e hemerográfico.

O roteiro de entrevistas procurou desvendar as representações de lojistas e transeuntes a respeito do processo de revitalização. Com cada entrevistado conversou-se sobre como lembrava a rua antes e como a enxerga agora, sobre se houve algum processo de exclusão, sobre a mudança ou não no público consumidor e sobre as diferenças percebidas no clima social em geral, obtendo-se como resultado, a aprovação de todos sustentada, principalmente, no fato de que “agora se pode andar”.

---

<sup>14</sup> Somente uma entrevista não foi gravada, a concedida por uma senhora de 84 anos que não achou que seu depoimento pudesse ser interessante. No entanto concedeu duas horas do seu tempo à pesquisadora, tomando café e passeando pela rua de braço dado.



## Histórico do processo

O projeto de revitalização da rua começou no ano de 2007 por iniciativa de alguns comerciantes juntamente com o então presidente da Associação Comercial e Industrial de Florianópolis- ACIF. Esta rua é paralela a três importantes ruas comerciais: a Conselheiro Mafra e a Felipe Schmidt que concentram a maior parte do comércio do centro da cidade, e a Tenente Silveira que tem algumas lojas, muitas instituições financeiras, vários edifícios públicos, entre eles a Biblioteca Pública Municipal. Tratava-se de uma rua pouco frequentada, muitas pessoas entrevistadas comentaram que nunca tinham chegado até a mesma, embora fossem frequentadores do centro.

Como nos casos internacionais estudados nos processos de revitalização, o centro comercial de Florianópolis foi afetado pela descentralização, pelo crescimento de centros comerciais em bairros (Canasvieiras, Ingleses, Lagoa da Conceição e outros) além da instalação de três grandes *shopping centers*. Também diminuiu a quantidade de público circulante devido á descentralização da administração pública e empresarial, com a mudança dos escritórios para edifícios localizados em bairros afastados.

O idealizador do projeto se inspirou numa rua de São Paulo, enquanto que os lojistas que já tinham havia mais de dez anos, uma ideia de revitalizar a rua, haviam realizado pesquisas em outras cidades de Santa Catarina. As lojas da Vidal Ramos são, em sua maioria, pequenas, de micro empresários, havendo apenas uma loja que é franquia de uma grande empresa. O projeto, inaugurado em março de 2012, chamou-se shopping a céu aberto, e a forma de gestão é a mesma de um shopping, com promoções em comum e divulgação nos meios em conjunto, de forma a otimizar os custos de administração e a obtenção de benefícios para todos<sup>15</sup>. Na atualidade, de acordo com documentos exibidos às pesquisadoras e depoimento da presidente da associação, 70% a

---

<sup>15</sup> Por exemplo, um convênio para que o recolhimento de lixo aconteça em determinado horário e que todos os lojistas coloquem o lixo em determinado lugar nesta hora.

80% dos comércios aderiram à padronização<sup>16</sup> e 35 lojas participam do programa de capacitação do SEBRAE<sup>17</sup>.

Foi feita uma parceria público-privada, um convênio pelo qual a Prefeitura Municipal realizou a infraestrutura, colocou esgotamento sanitário, os cabos de luz subterrâneos e fez o pavimento, investindo em torno de R\$ 500.000,00<sup>18</sup>. O Instituto de Planejamento Urbano de Florianópolis- IPUF fez o desenho urbano, planejou os toldos e placas, a sinalização da rua. A ACIF destinou uma funcionária para auxiliar, fazer as gestões burocráticas correspondentes, articular os comerciantes, “lidar com o imediatismo”, comenta, porque foram dois anos de obras, durante os quais houve diminuição do movimento e reclamações dos vizinhos por causa das escavações. Cada um dos imóveis revitalizados recebeu uma cor diferente. Cada lojista pagou as despesas com a própria fachada, com o toldo e a placa, e a ACIF pelos bancos, as jardineiras e as lixeiras investindo em torno de R\$ 350.000,00<sup>19</sup>. Duas grandes empresas (Koerich e Zita) doaram as plantas e os lojistas se ocupam de molhá-las. A empresa que confeccionou os toldos doou bicicletários e foi feito um trabalho junto aos lojistas para que não coloquem lixo nas lixeiras e estão propondo uma lei para que não possa ser colocado lixo durante o dia. Conforme os lojistas, o sucesso do projeto mede-se pelo fato de o mesmo estar sendo reproduzido em ruas perpendiculares.

A Rua Vidal Ramos passou a ser um espaço de trajetos, ou seja, fluxos recorrentes (Magnani, 2002). Pessoas que transitavam pelas ruas paralelas passaram a utilizar a Vidal – como é chamada por todos - porque “gostam mais”. Utilizando ainda os conceitos de Magnani, pode-se dizer que está se constituindo numa mancha de lazer urbano, com bancos para sentar e cafés.

<sup>16</sup> Há 56 lojas na rua e somadas as lojas em subsolos são 74.

<sup>17</sup> Serviço Brasileiro de Apoio à Pequena e Mediana Empresa (Sebrae), organização de direito privado e utilidade pública que ajuda na estruturação e desenvolvimento das empresas. Foi realizado um convênio para realizar um programa de treinamento e capacitação com os lojistas e seus empregados, para atendimento em geral e foram ministrados cursos de vitrinismo. Também realiza ações, como desfiles ou promoções.

<sup>18</sup> Aproximadamente U\$ 250,000.00.

<sup>19</sup> Aproximadamente U\$ 175,000,00.

De acordo com todos os entrevistados a rua melhorou muito de todo ponto de vista. Respostas como “adorei”, “amei”, “ficou maravilhosa” apareceram reiteradamente nas entrevistas com os pedestres e moradores, assim como os adjetivos agradável e gostosa.

Os toldos, além de darem uniformidade estética, e terem a função de sinalizar que comerciantes fazem parte do projeto, protegem da chuva e do sol, o que foi muito elogiado pelos transeuntes, moradores ou não do local, e é outro fator que tem a ver com a caminhabilidade.

Os transeuntes entrevistados lembram que era uma rua comum, e a maioria ou bem não transitava por ela, ou sequer a conhecia. Os moradores não transitavam por ela a não ser o imprescindível, a qualificam como “abandonada”.

Já os lojistas lembram que era uma rua desorganizada, suja, pacata, “esburacada”; uma funcionária de uma farmácia chega a dizer que era “horível”; os dias de chuva, alagava, contam alguns, “os esgotos retornavam” declara outro entrevistado, fatos que comprometiam a caminhabilidade.

Os lojistas entrevistados afirmam que houve aumento no movimento da rua. Estão orgulhosos de que a rua está sendo “comentada”, inclusive por estrangeiros. Também estão contentes porque o público “que se tinha afastado do centro” (passando a ser consumidor de *shopping centers*) está voltando a andar pela rua, a “flanar”.

Os lojistas também comentaram os elogios ouvidos dos clientes, como agora estes preferem “andar na Vidal”. Este andar, não é apenas caminhar. É poder sentar para um momento de descanso ou entretenimento. Os bancos são alvo de elogios. As pessoas utilizam expressões como “é demais poder sentar”. E um senhor que usava muletas comentou que sua vida seria mais fácil “se toda rua fosse assim”. Uma entrevistada observou que nesta rua pode-se usar salto alto. Parte da caminhabilidade é poder sentar para descansar, e foi um dos aspectos mais elogiados pelos entrevistados. Também se observou que havia muitas pessoas idosas descansando e caminhando, com acompanhantes, de bengalas, ou de mãos dadas com seus pares idosos.

Uma funcionária de um escritório entrevistada enquanto estava descansando num banco aguardando o horário de retornar ao trabalho comentou que fazia questão de

almoçar todos os dias num lugar diferente, fazendo do seu horário de almoço na Vidal um momento de lazer. Um senhor idoso, aposentado que descansava enquanto aguardava a hora de uma consulta médica numa clínica próxima disse estar emocionado de ver as mudanças.

Observou-se que muitas pessoas se cumprimentavam e que havia grupinhos pequenos nas portas principalmente de lanchonetes e cafés e um jovem que estava com quatro amigos comentou que o projeto coincide com a maneira de ser dos florianopolitanos. “É da cultura do manezinho<sup>20</sup> mesmo sentar, conversar...”<sup>21</sup>.

O zelador de um prédio comentou que ao entardecer vários vizinhos, mais idosos, desciam e ficavam na rua, na frente do prédio, confraternizando. Isto pode ser observado empiricamente em várias ocasiões durante o período vespertino.

Um dado importante é que a iluminação pública foi trocada colocando-se lâmpadas *led* que tem mais luminosidade e, portanto, oferece mais segurança a noite, o que foi bastante enfatizado pelos escriturários que saem do trabalho às 18hs e especialmente pelas funcionárias mulheres encarregadas de fechar as lojas.

Uma das respostas que mais surpreendeu na pesquisa foi quanto ao estreitamento da rua para a passagem de carros e à proibição de estacionamento ao longo de praticamente toda a rua. Os lojistas e os pedestres entrevistados utilizaram adjetivos como ideal, ótimo para não haver acidentes e para que os pedestres possam estar a vontade. Mais ainda, muitos disseram que a proibição de carros deveria ser total, embora entendam que isso não é possível porque há prédios com moradores. Ou seja, as pessoas elogiam o fato de poderem andar sem perigo.

Já os zeladores dos prédios comentaram que os moradores se queixavam muito, que era muito transtorno para idosos ou portadores de necessidades especiais<sup>22</sup>. No

---

<sup>20</sup> Nativo de Florianópolis (SC)

<sup>21</sup> De fato há em Florianópolis uma tradição de reunir-se nas praças, ou em determinadas esquinas. Exemplos de pontos de reunião são o “senadinho” na esquina das Ruas Felipe Schmidt com Trajano, e Rua dos Ilhéus com Tenente Silveira, onde há inclusive mesas para jogar dominó e que reúnem muita gente.

<sup>22</sup> O zelador de um prédio comentou que existe uma vaga rotativa para ser utilizada para assenso e descenso de passageiros, mas que as pessoas a ocupam como estacionamento e os fiscais de trânsito não circulam.

entanto um dos entrevistados, morador idoso, disse que para ele estava perfeito, que ele só utilizava o carro aos domingos para ir visitar os filhos e que tendo “tudo perto” não precisava de carro e, andando pela rua encontraram-se muitos idosos andando sozinhos ou com acompanhantes, passeando, ou sentados nos bancos apreciando o movimento.

Foram observadas (e entrevistadas) várias pessoas que estavam sentadas nos bancos públicos e até uma que estava sentada numa mesa de café, sem consumir, portando sacolas de lojas populares que não estão exatamente na Vidal, mas em ruas que cortam a mesma. Estas pessoas não são consumidoras das lojas da rua, porém a utilizam como lugar de trânsito e descanso, o que, num primeiro momento, pareceu um contra uso do espaço. Os contra usos são “usos que podem alterar a paisagem e imprimir outros sentidos [...] aos lugares e espaços da cidade” (Leite, 2002, p. 121). Pensado do ponto de vista dos idealizadores do *shopping* a céu aberto, seria um contra uso na medida em que não se trata de consumidores. No entanto, pensado do ponto de vista da caminhabilidade e do direito ao uso dos espaços públicos, trata-se de ações que de fato imprimem outro sentido ao espaço, mas como recuperação de um uso que tinha sido usurpado por um contra uso anterior, qual seria a predominância do carro ou a dificuldade de transitar, já relatada.

### **Considerações finais**

O “gostar mais” de caminhar na Rua Vidal Ramos revitalizada está relacionado a melhoria das calçadas, que foram alargadas, receberam pavimento regular e equipamentos urbanos que permitem os pedestres conforto ao caminhar, segurança devido a redução da velocidade dos carros, e da iluminação, além da possibilidade de sentar para descansar ou desfrutar da experiência estética proporcionada pelas vitrines atrativas e pelo visual agradável das floreiras e dos bancos emoldurados por lojas pintadas em tons pastel, com toldos discretos e harmoniosos. As melhorias geraram um aumento de fluxo de pedestres o que também aumenta a segurança pública. Todos esses

fatores estão relacionados à caminhabilidade, que no caso da Rua Vidal Ramos fortaleceu a dinâmica social e qualificou o espaço urbano.

A Vidal Ramos revitalizada permite hoje um novo *flâneur*. A rua dá a possibilidade às pessoas de caminhar com tranquilidade, registrando as suas percepções quando estão captando e vivenciando a paisagem urbana. Embora a Vidal Ramos seja uma rua comercial, com a revitalização, não ficou preparada apenas para o consumo. Ficou qualificada também enquanto lugar para flunar pela cidade, atividade esta que as cidades contemporâneas, crescentemente destituídas de espaços públicos, muitas vezes não permitem.

## Referências

BARRETTO, Margarita. **Cultura e Turismo**. Discussões Contemporâneas. Campinas: Papyrus, 2007.

BENJAMIN, Walter. **Charles Bandelaire**: um lírico no auge do capitalismo. São Paulo: Brasiliense, 1994.

BERTAUX, D. **L'Approche biographique**: sa validité méthodologique, ses potentialités. Cahiers Internationaux de Sociologie XIX. Paris: PUF, 1980.

BOISSEVAIN, Jeremy. **Coping with tourists**. European reactions to mass tourism. Oxford: Berghahn Books, 1996.

BRASIL. Lei Federal nº 9.503. **Código de Trânsito Brasileiro**. DOU 24/09/1997 retificado no DOU 25/09/1997. Brasília:Diario Oficial. 1997

CHOAY, Françoise. **A alegoria do patrimônio**. São Paulo: Unesp, 2001.

DEAR, Michael; FLUSTY, Steven. The postmodern urban condition. In: Featherstone, M.; Lash, S. (orgs.) **Spaces of Culture. City-Nation-World**. London: Sage, 1999, pp. 64-85.

FEATHERSTONE, Mike. O Flâneur, a cidade e a vida pública virtual. In: ARANTES, Antonio (org.). **O espaço da diferença**. Campinas, SP: Papyrus, 2000.

FRISBY, David. The aesthetics of modern life: Simmel's Interpretation. **Theory, Culture an Society**. London: Sage, v. 8, 1991,p. 73-93.

GAGLIARDI, Clarissa M. R. Um grande projeto entre o mare as colinas: a renovação urbana da cidade italiana de Gênova. **Cadernos Metr pole**, São Paulo, v. 13, n. 25, pp. 123-143, jan/jun 2011.

GHIDINI, Roberto. A caminhabilidade: medida urbana sustentável. **Revista dos Transportes Públicos**, ano 33, 2011. Disponível em <<http://portall1.antp.net/rep/RTP/RTP2011-127-03.pdf>> Acesso em 14 de outubro de 2012.

HALBWACHS, Maurice. **La mémoire collective**. Paris: Pres Univ de France, 1968.

HARVEY, David. **The condition of Postmodernity**. Cambridge: Cambridge University Press, 1989 (reimpressão 1990).

JACOBS, Jane. **Morte e vida de grandes cidades**. 2.ed São Paulo (SP): WMF M. Fontes, 2009.

KAUFMAN, Tânia Neumann. **Passos perdidos – História recuperada**: a presença judaica em Pernambuco. Recife: Edição do Autor, 2000.

LEITE, Rogério P. Contra-usos e espaço público: notas sobre a construção social dos lugares na Manguetown. **Revista Brasileira de Ciências Sociais**. v. 17, n. 49. Jun. 2002.

LUMLEY, Robert. **The museum time machine**. London: Routledge, 1988.

MAGNANI, José G. C. De perto e de dentro. Notas para uma etnografia urbana. **Revista Brasileira de Ciências Sociais**. v. 17, n. 49, junho 2002.

MATOS, Fátima Loureiro de. Revitalização urbana da baixa Portuense: qualidade habitacional. **Revista da Faculdade de Letras – Geografia** – Universidade do Porto, II Série, Volume I, 2007 – p. 33-54. Disponível em <<http://repositorio-aberto.up.pt/handle/10216/7836>>. Acesso em 14 de outubro de 2012.

MELO, Fábio Barbosa; MOREIRA, Maria Elisabeth Pinheiro (2005). **O Pedestre como Componente Básico da Concepção dos Espaços Públicos**. In. Congresso de Pesquisa e Ensino em Transportes Anais XIX nov. Recife, Bce. p. 1081-1092.

MOURA, Dulce et.al. A revitalização urbana: contributos para a definição de um conceito operativo. In: **Cidades, Comunidades e Territórios**, n.0 12/13, 2006, p. 13-32 15. Disponível em <[https://repositorio.iscte.pt/bitstream/10071/3428/1/Cidades2006-12-13\\_Moura\\_al.pdf](https://repositorio.iscte.pt/bitstream/10071/3428/1/Cidades2006-12-13_Moura_al.pdf)> Acesso em 14 de outubro de 2012.

PASSOS, Fernanda. **O novo Flâneur**. Disponível em <<http://bosquesonhador.files.wordpress.com/2012/03/ baudelaire.pdf>> Acesso em 12 de novembro de 2012.

PRATS, Llorenç. Concepto y gestión del patrimonio local. **Cuadernos de Antropologia Social**, n. 21, 2005, p. 17-35.

SEMPERE, Joaquin. La explosión de las necesidades en el marco del sistema socioeconómico. **Papeles**. Número Especial. 102, 2008, p. 103-109.

SILVA, Fernanda Cortez. **Mobilidade urbana em Maceió/AL**: A bicicleta como meio de reforçar a escala humana da cidade. Dissertação de Mestrado do Programa de Pós-Graduação em Urbanismo, História e Arquitetura da cidade, da Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2011.

SIMMEL, Georg. The problem of style. **Theory, Culture and Society**. London: Sage, v. 8, 1991, p. 63-71.

SOTRATTI, Marcelo A. **Pelas ladeiras do Pelô**: A requalificação urbana como afirmação de um produto turístico. Dissertação de Mestrado em Geografia. IG. Unicamp, 2005.

URRY, John. **The tourist gaze**. Leisure and travel in contemporary societies. London: Sage, 1995.

YAZIGI, Eduardo A. **Esse estranho amor dos paulistanos**. Requalificação Urbana, Cultura e Turismo. Brasília: CNPq/São Paulo: Global, 2006.

ZACHARIAS, John. Pedestrian Behavior and Perception in the Urban Walking Environments. **Journal of Planning Literature**, v. 16, n. 1, p. 3-18, 2001.

ZAMPIERI, Fábio Lúcio (2006). **Modelo estimativo de movimento de pedestres baseado em sintaxe espacial, medidas de desempenho e redes neurais artificiais**. Dissertação de Mestrado – Universidade Federal do Rio Grande do Sul. Faculdade de Arquitetura. Programa de Pós-graduação em Planejamento Urbano e Regional. Porto Alegre, RS.

Recebido em abril de 2013.

Aprovado em maio 2013.