

Caminhabilidade e urbanismo humanizado: uma revisão de literatura sobre cidades voltadas para as pessoas

Débora Karoline da Silva Jaques, Mestrado em Sociedade e Desenvolvimento (PPGSED), Universidade Estadual do Paraná (UNESPAR), Brasil.

INTRODUÇÃO

O processo de urbanização acelerada observado nas últimas décadas tem promovido profundas transformações nas cidades, frequentemente orientadas por modelos de planejamento que priorizam o transporte motorizado e a expansão urbana dispersa. Esse cenário contribui para a fragmentação do tecido urbano, o aumento das distâncias e a redução drástica da qualidade dos espaços públicos, impactando diretamente a vida cotidiana da população (Lefebvre, 2001; Maricato, 2011).

Nesse contexto de crise urbana, a caminhabilidade surge como um conceito central para a requalificação dos espaços, sendo compreendida como a capacidade do ambiente construído de promover deslocamentos a pé de forma segura, acessível e agradável (Speck, 2016). Mais do que um aspecto funcional da mobilidade, a caminhabilidade está intrinsecamente associada à promoção da vida urbana, ao fortalecimento das relações sociais e à valorização do espaço público (Gehl, 2013). O urbanismo humanizado, por sua vez, propõe uma mudança de paradigma, colocando o ser humano, e não o automóvel, no centro das decisões urbanísticas. Essa perspectiva dialoga com o conceito de direito à cidade, desenvolvido por Lefebvre (2001), que defende o acesso equitativo aos espaços e à participação ativa na sua construção.

Apesar da ampla produção teórica sobre caminhabilidade e urbanismo humanizado, observa-se uma clara lacuna na literatura quanto à tradução metodológica desses conceitos teóricos em parâmetros operacionais aplicáveis a cidades de médio porte, como as do interior do Paraná. Enquanto autores como Jacobs (2000) e Speck (2016) apresentam princípios consolidados para metrópoles globais, ainda há severas limitações na adaptação dessas diretrizes para realidades urbanas marcadas pela dependência do automóvel, espraiamento territorial e profunda desigualdade socioespacial (Vasconcellos, 2012).

Dessa forma, evidencia-se um distanciamento entre o ideal teórico e a prática no planejamento contemporâneo. O objetivo deste trabalho é analisar, por meio de uma revisão de literatura, os principais conceitos e estratégias do urbanismo humanizado, evidenciando como essas perspectivas podem ser efetivamente traduzidas em indicadores práticos para a construção de cidades de médio porte mais sustentáveis, inclusivas e voltadas para as pessoas.

MÉTODO

Este estudo caracteriza-se como uma revisão de literatura de natureza narrativa, com abordagem qualitativa, cujo objetivo é reunir, analisar e discutir contribuições teóricas relevantes sobre o tema (Biancolino et al., 2012). A seleção dos materiais ocorreu em bases de dados acadêmicas (Google Acadêmico, Scielo) e bibliotecas de urbanismo, utilizando os descritores "caminhabilidade", "mobilidade urbana", "urbanismo humanizado" e "espaço público".

Foram priorizados autores clássicos e de referência global, como Gehl (2013), Jacobs (2000), Speck (2016) e Lefebvre (2001), contrapostos a contribuições fundamentais para o entendimento da realidade brasileira, como Vasconcellos (2012), Rolnik (2015) e Maricato (2011). Os estudos selecionados foram organizados e analisados a partir de categorias temáticas, permitindo uma análise interpretativa das convergências, limitações e, sobretudo, a extração de indicadores práticos de intervenção urbana.

REVISÃO DE LITERATURA

A caminhabilidade é compreendida como um indicador direto da vitalidade e qualidade urbana. De acordo com Speck (2016), a decisão de caminhar não é puramente racional, mas influenciada pelo ambiente. Para o autor, uma cidade caminhável deve atender a quatro condições simultâneas: ser útil (organizada para que as atividades diárias estejam próximas), segura (protegida de veículos e da criminalidade), confortável (oferecer infraestrutura como calçadas largas e arborização) e interessante (possuir fachadas atrativas e variadas).

Gehl (2013) avança nessa discussão ao destacar que o planejamento urbano perdeu a escala humana ao longo do século XX. O autor defende espaços que incentivem a permanência, onde calçadas adequadas e praças bem dimensionadas atuam como palcos para a interação social. Essa visão converge historicamente com Jacobs (2000), que enfatiza que a diversidade de usos (comércio, habitação e lazer no mesmo local) e a presença constante de pessoas constituem os "olhos da rua", fatores determinantes para a segurança natural e o dinamismo das cidades.

Sob a ótica da sustentabilidade, Newman e Kenworthy (1999) apontam que cidades compactas e com alto índice de mobilidade ativa reduzem drasticamente o consumo energético e as emissões de poluentes. Além disso, a literatura consolida a relação da caminhabilidade com a saúde pública (Organização Mundial da Saúde, 2010), combatendo o sedentarismo e doenças crônicas, e promovendo bem-estar psicológico (Gehl, 2013). O desenho urbano é o principal indutor desses benefícios: fatores como densidade, diversidade, conectividade e desenho qualificado — os chamados "5Ds" — determinam o comportamento do pedestre (Ewing; Cervero, 2010).

No entanto, nas cidades brasileiras e nos municípios de médio porte, a caminhabilidade enfrenta barreiras estruturais. A precariedade das calçadas, a falta de acessibilidade e a ausência de planejamento dificultam o deslocamento a pé (Vasconcellos, 2012). A desigualdade socioespacial faz com que a infraestrutura

urbana seja distribuída de maneira desigual (Maricato, 2011). Rolnik (2015) destaca que o modelo histórico de urbanização no Brasil privilegiou o transporte individual e a especulação imobiliária, distanciando-se do direito à cidade (Lefebvre, 2001) e das diretrizes do próprio Estatuto da Cidade (Brasil, 2001). Outro gargalo crítico é o desrespeito às normas de acessibilidade (ABNT, 2020), o que exclui pessoas com deficiência e idosos do tecido urbano.

No contexto do planejamento territorial, é fundamental definir o que caracteriza uma cidade de médio porte. Segundo o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE, 2020) e a literatura urbana especializada (Corrêa, 2007), uma cidade média não se define exclusivamente pelo seu contingente populacional — frequentemente situado entre 100 mil e 500 mil habitantes —, mas, sobretudo, pelo seu papel de intermediação e centralidade na rede urbana. Esses municípios atuam como polos regionais de atração, concentrando oferta de comércio, infraestrutura de saúde e educação superior para as cidades menores de sua hinterlândia. No estado do Paraná, destacam-se exemplos consolidados como Londrina, Maringá, Cascavel, Ponta Grossa, Foz do Iguaçu e Guarapuava. Embora possuam uma escala espacial teoricamente mais favorável à adoção da mobilidade ativa em comparação às capitais, essas cidades vêm reproduzindo rapidamente os mesmos problemas das metrópoles, como o espraiamento territorial periférico e a forte dependência do automóvel, o que justifica a urgência em aplicar diretrizes de caminhabilidade adaptadas a essas realidades.

Para sanar a lacuna entre as grandes teorias de Jacobs e Speck e a aplicação em cidades brasileiras de médio porte, é imperativo traduzir a literatura em parâmetros de planejamento. A sistematização apresentada na Tabela 1 aproxima o urbanismo humanizado de práticas concretas de intervenção urbana, fornecendo um guia tático para o desenho das cidades.

Tabela 1 – Indicadores de caminhabilidade aplicados ao urbanismo humanizado

Categoria	Indicador	Descrição	Referência
Infraestrutura	Largura de calçadas	Mínimo de 1,50 m para circulação acessível	ABNT NBR 9050:2020
	Acessibilidade	Rampas, piso tátil	ABNT NBR 9050:2020
	Continuidade	Percurso sem obstáculos	Speck (2016)
Segurança	Iluminação	Segurança noturna	Gehl (2013)
	Fachadas ativas	Interação com a rua	Jacobs (2000)
	Velocidade reduzida	Traffic calming	Speck (2016)

Conectividade	Quadras curtas	Mais opções de trajeto	Jacobs (2000)
	Rede conectada	Facilita deslocamento	Ewing e Cervero (2010)
Uso do solo	Uso misto	Comércio + habitação	Jacobs (2000)
	Densidade	Intensidade urbana	Newman e Kenworthy (1999)
Conforto	Arborização	Sombra e clima	Gehl (2013)
	Mobiliário	Permanência urbana	Speck (2016)
Qualidade urbana	Atratividade	Espaços agradáveis	Gehl (2013)
	Vitalidade	Presença de pessoas	Jacobs (2000)

Fonte: Elaborado pela autora (2026), com base em Gehl (2013), Jacobs (2000), Speck (2016), ABNT NBR 9050:2020, Ewing e Cervero (2010), Newman e Kenworthy (1999), entre outros.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A presente revisão evidenciou que a caminhabilidade e o urbanismo humanizado ultrapassam a dimensão puramente funcional da mobilidade, configurando-se como eixos estruturantes do direito à cidade e da qualidade de vida (Gehl, 2013; Speck, 2016). No entanto, confirmou-se que, no contexto brasileiro — marcado por um modelo urbano historicamente rodoviarista e desigual (Maricato, 2011; Rolnik, 2015) —, há um distanciamento preocupante entre os ideais teóricos e a prática municipal.

Para superar a lacuna identificada e efetivar esses conceitos, especialmente em cidades de médio porte do interior, a literatura aponta para a urgência de converter princípios em estratégias práticas de desenho urbano. Conforme sintetizado neste estudo, as ações mais críticas e urgentes incluem: a readequação das larguras das calçadas garantindo a estrita continuidade e acessibilidade universal (ABNT, 2020); o estímulo regulatório a fachadas ativas e uso misto do solo, garantindo os "olhos da rua" de Jacobs (2000); a exigência de quadras curtas em novos loteamentos para aumentar a conectividade viária; e a adoção sistêmica de medidas de moderação de tráfego (*traffic calming*).

Conclui-se que a construção de cidades para as pessoas não depende apenas de vontades conceituais, mas da aplicação de parâmetros operacionais rigorosos atrelados a uma decisão política de enfrentamento da hegemonia do automóvel. Como limitação, o estudo apresenta o caráter narrativo da revisão, sugerindo-se, para pesquisas futuras, a aplicação empírica e quantitativa dos indicadores

propostos (Tabela 1) em recortes espaciais específicos de cidades de médio porte, a fim de mensurar com precisão a qualidade de sua infraestrutura para pedestres.

PALAVRAS-CHAVE: Caminhabilidade. Urbanismo humanizado. Mobilidade urbana. Espaço público. Sustentabilidade urbana.

REFERÊNCIAS

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. **NBR 9050:2020:** acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos. Rio de Janeiro: ABNT, 2020. Disponível em: <https://www.caubr.gov.br/wp-content/uploads/2015/12/NBR9050-2015.pdf>. Acesso em: 05 abr. 2026.

BIANCOLINO, C. A. *et al.* Protocolo para elaboração de relatos de produção técnica. **Revista de Gestão e Projetos**, [s. l.], v. 3, n. 2, p. 294-307, 2012. Disponível em: <https://doi.org/10.5585/gep.v3i2.121>. Acesso em: 05 abr. 2026.

BRASIL. Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001. **Estatuto da Cidade**. Brasília, DF: Presidência da República, 2001. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/leis_2001/l10257.htm. Acesso em: 06 abr. 2026.

CORRÊA, R. L. **Estudos sobre a rede urbana**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2007.

EWING, R.; CERVERO, R. Travel and the built environment. **Journal of the American Planning Association**, [s. l.], v. 76, n. 3, p. 265-294, 2010. Disponível em: <https://doi.org/10.1080/01944361003766766>. Acesso em: 05 abr. 2026.

GEHL, J. **Cidades para pessoas**. São Paulo: Perspectiva, 2013.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). **Regiões de influência das cidades: 2018**. Rio de Janeiro: IBGE, 2020.

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

LEFEBVRE, H. **O direito à cidade**. São Paulo: Centauro, 2001.

MARICATO, E. **O impasse da política urbana no Brasil**. Petrópolis: Vozes, 2011.

NEWMAN, P.; KENWORTHY, J. **Sustainability and cities**: overcoming automobile dependence. Washington: Island Press, 1999.

ORGANIZAÇÃO MUNDIAL DA SAÚDE. **Global recommendations on physical activity for health**. Geneva: WHO, 2010. Disponível em: <https://www.who.int/publications/i/item/9789241599979>. Acesso em: 06 abr. 2026.

ROLNIK, R. **Guerra dos lugares**. São Paulo: Boitempo, 2015.

SPECK, J. **Cidade caminhável**. São Paulo: Perspectiva, 2016.

VASCONCELLOS, E. A. **Mobilidade urbana e cidadania**. Rio de Janeiro: Senac Nacional, 2012.