

UNIVERSIDADE ESTADUAL DO MARANHÃO  
CENTRO DE CIÊNCIAS TECNOLÓGICAS  
CURSO DE ARQUITETURA E URBANISMO

**EDITH GARROS**

**EXPERIÊNCIA PRÁTICA:** uma análise das relações de apropriação do ambiente urbano pelos usuários em três ruas da cidade de São Luís

**São Luís**  
**2015**

**EDITH GARROS**

**EXPERIÊNCIA PRÁTICA:** uma análise das relações de apropriação do ambiente urbano pelos usuários em três ruas da cidade de São Luís

Monografia apresentada ao Curso de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Estadual do Maranhão como requisito para obtenção de título de bacharel em Arquitetura e Urbanismo.

Orientadora: Prof. Msc. Andrea Cristina Soares Cordeiro Duailibe

**São Luís**

**2015**

Garros, Edith Maria de Matos.

Experiência prática: uma análise das relações de apropriação do ambiente urbano pelos usuários em três ruas da cidade de São Luís. / Edith Garros. - São Luís, 2015.

146 f.

Orientador (a): Prof<sup>a</sup>. Msc. Andrea Cristina Soares Cordeiro Duailibe

Monografia (Graduação) – Curso de Arquitetura, Universidade Estadual do Maranhão, 2015.

1. Apropriação do espaço. 2. Ambiente das ruas. 3. Relações humanas. I. Título.

CDU: 711

## **EDITH GARROS**

**EXPERIÊNCIA PRÁTICA:** uma análise das relações de apropriação do ambiente urbano pelos usuários em três ruas da cidade de São Luís

Monografia apresentada ao Curso de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Estadual do Maranhão como requisito para obtenção de título de bacharel em Arquitetura e Urbanismo.

Aprovado em: \_\_\_\_/\_\_\_\_/\_\_\_\_

### **BANCA EXAMINADORA**

---

Prof. Msc. Andrea Cristina S C Duailibe (Orientadora)  
Universidade Estadual do Maranhão

---

Prof. Dra. Marluce Wall de Carvalho Venancio  
Universidade Estadual do Maranhão

---

Arquiteta e Urbanista Camilla Sousa Costa



Ao meu Senhor Jesus, autor e consumador da minha fé. À Ele dedico tudo o que sou. À minha amada mãe, de quem me orgulho ter nascido. E ao meu querido noivo, dono do meu coração e do meu amor até a eternidade.

## AGRADECIMENTOS

A Deus, Senhor da minha vida, autor da minha existência, em quem deposito toda a minha fé. Obrigada Deus, por que em ti achei um Pai, e em ti achei o direcionamento dos meus passos. Obrigada por renovar as minhas forças a cada amanhecer e por permitir que eu chegasse até aqui. Agradeço a ti por poder viver os sonhos que tu tens pra mim e por experimentar o Teu amor e Teu cuidado constantes. Tu és bom, sempre.

À minha mãe, Eline Matos, de quem me orgulho poder chamar assim. Obrigada pelo amor e dedicação diários que me fortalecem a cada instante quando penso em desistir. Seu cuidado é e sempre será fundamental pra mim. Obrigada por realizar tudo o que fosse possível para garantir os meus estudos e por contribuir com tudo o que sou hoje. Minha formação, mãe, é também uma forma de retribuir os seus incansáveis esforços e lhe encher de orgulho. Faltam-me palavras pra expressar todo o meu amor. Simplesmente te amo com tudo que há em mim.

Ao meu amado noivo, Fernando Aragão, a quem em pouco tempo poderei chamar de marido. Você foi minha melhor escolha durante todos esses anos e será para o resto dos meus dias. Amar-te me faz completa. Obrigada pelas suas palavras de incentivo e coragem e por acreditar em mim até mesmo quando eu não acreditava. Obrigada pelo seu apoio, com certeza ele tornou mais fácil essa trajetória. Obrigada por compartilhar dos meus sonhos. Ao seu lado quero viver e compartilhar muitas outras conquistas. Obrigada por todo o seu amor dedicado a mim. Obrigada por sua compreensão, por cada sorriso encantador e pelas dificuldades, afinal elas nos tornaram mais fortes juntos. Te amo e te amarei enquanto eu viver.

À minha irmã, Luciana, em quem minha admiração sempre estará depositada. Obrigada por me inspirar a ser melhor a cada dia, por me inspirar a ultrapassar as dificuldades com fé, na certeza que Deus é quem pode todas as coisas. Obrigada, maninha, por tudo que tu fazes por mim e por seu amor incondicional de mãe, irmã e amiga. Obrigada ao meu querido cunhado Dário, por sempre me incentivar e me fazer lembrar de tudo o que já havia conquistado nessa jornada. Obrigada pelo apoio e por me ajudar a perseverar.

Por isso e com muito amor, eu repito que “puxei para o meu cunhado”. E obrigada aos meus lindos sobrinhos Caio e Davi, pela preocupação em sempre perguntar se a monografia estava pronta. Agora ela está e os risos com vocês amenizaram esse longa caminhada. À minha tia Dirce por toda preocupação e torcida, obrigada por suas orações tia, elas me ajudaram a vencer. Amo vocês, família.

Aos meus sogros, José Carlos e Núbia, que me acolheram com muito amor em sua casa, me proporcionando calma para escrever cada nova página. Ao meu sogro, muito obrigada por sempre me fazer pensar que faltava menos a cada dia que se passava. À minha sogra por sua preocupação e cuidado. Eu amo vocês. E ao meu mais novo sobrinho, André, por me proporcionar em sua inocência muitos sorrisos bobos nesse longo processo.

Às minhas irmãs-amigas, Bia e Laís (“minha gêmea”), por esses cinco anos de muito companheirismo. Sem vocês, dificilmente, concluiria esse curso da mesma forma. Obrigada pelas inúmeras noites sem dormir projetando, pelas agonias compartilhadas e pela irmandade que construímos ao decorrer desse curso. Vocês são pra vida toda. À Andrea e Ana Paula, muito obrigada pela amizade e ajuda, desde o início até os momentos finais de qualificações. Aos meus demais amigos de curso, muito obrigada por todo conhecimento compartilhado e pelo companheirismo em cada novo desafio.

Ao corpo docente do curso de Arquitetura e Urbanismo, meus sinceros agradecimentos. Aos queridos professores e funcionários, só tenho a agradecer pelas experiências divididas. Em especial às professoras Andrea Duailibe, Marluce Wall, Ingrid Braga e Márcia Marques que me acompanharam nesses últimos passos da conclusão do curso. A Zé Carlos e D. Dulce pela prontidão em sempre me atender em meio aos problemas que surgiram.

À família VPP Arquitetura, por todas as alegrias vividas em meio aos dias de muito trabalho. Em especial à Verônica Pires, por todas as palavras de conforto e pelo cuidado. Tua sensibilidade e compreensão foram extremamente importantes em mais essa etapa. Não tenho palavras pra agradecer por todas as oportunidades que me foram concedidas.

A todos os meus amigos que me incentivaram e se preocuparam comigo durante todos esses anos, em especial nesses últimos dias. À Raissa Campagnaro e Mariely Luz, por me ajudarem desde o começo à procura de um

tema. À Raissa Vieira e Rafael Rocha, amigos irmãos, obrigada por todas as orações e por me acalmarem quando estive mais nervosa. Eu amo muito vocês. E a todos os meus amigos de verdade que expressaram seu carinho e apoio com sinceridade de coração. Obrigada por todas as palavras de fé e incentivo.

E por fim obrigada a todos que dedicaram seu tempo contribuindo para as pesquisas de campo e contando suas histórias e experiências. A opinião de vocês foi fundamental para a conclusão desse trabalho. Fica aqui minhas palavras de agradecimento a todos os usuários que anseiam por ruas e cidades melhores.

*“Para ser um bom arquiteto é preciso ter amor pelas pessoas, porque a arquitetura é uma arte aplicada e lida com a moldura da vida das pessoas”.*

Ralph Erskine

## RESUMO

O presente trabalho discute sobre o uso e apropriação de determinadas ruas da cidade de São Luís, tendo como objeto de pesquisa e análise os bairros da Cohama, Vinhais e Parque Topázio. Entendendo que as transformações e permanências que acontecem no espaço urbano interferem diretamente na experiência das relações humanas que nele acontecem, é significativa a análise dos fatores que contribuem para o estabelecimento da condição vigente das cidades contemporâneas como cidades dispersas. O foco da análise sobre o ambiente das ruas traduz seu entendimento e importância enquanto local de vivência e compartilhamento das relações sociais. Entretanto, a perda de interesse pelas ruas, decorrente dos processos de privatização, aumento do fluxo de veículos e ausência da dimensão humana em seu planejamento, revelam a necessidade de intervenções que resgatem o papel das ruas como fomentadora das relações humanas. Deste modo, a fim contribuir com estudos sobre formas de apropriação do espaço público de ruas e calçadas, apresentar-se-á soluções possíveis para as áreas de estudo aqui propostas.

Palavras chave: Apropriação do espaço, Ambiente das ruas, Relações humanas.

## **ABSTRACT**

This work discusses about the use and appropriation of certain streets of the city of St. Louis, being the object of analysis the neighborhoods of Cohama, Vinhais and Parque Topázio. Understanding that the changes and permanences that take place on urban areas directly affect the experience of human relationships that take place in it is significant to analyze the factors that contribute to the establishment of the current condition of contemporary cities as scattered cities. The focus of the analysis about street's environment translate its understanding and importance as a place of experience and sharing of social relations. However, the loss of interest in the streets that happened mainly because of privatization processes, increased traffic flow and the absence of the human dimension in their planning, show the need for interventions to rescue the role of streets as a sponsor of human relations. Thus, in order to contribute to studies on ways of appropriation of public space of streets and sidewalks, will be presented possible solutions to the areas of study proposed here.

**Keywords:** Space appropriation, Street's environment, Human relationships.

## LISTA DE FIGURAS

<b>Figura 1</b> - Mais vias levam ao aumento de trânsito de veículos na China.....	27
<b>Figura 2</b> - Congestionamento de veículos na China.....	27
<b>Figura 3</b> - Expansão urbana de forma dispersa, fragmentada ou compacta ...	28
<b>Figura 4</b> - Cidades Dispersas x Cidades Compactas .....	30
<b>Figura 5</b> - Folder de divulgação de condomínios multifamiliares .....	34
<b>Figura 6</b> - Folder de divulgação e planta baixa do térreo de um edifício comercial .....	36
<b>Figura 7</b> - Solo .....	49
<b>Figura 8</b> - Edifícios em São Francisco.....	49
<b>Figura 9</b> - Lotes .....	50
<b>Figura 10</b> - Quarteirão .....	51
<b>Figura 11</b> - Fachadas .....	51
<b>Figura 12</b> - Logradouros .....	52
<b>Figura 13</b> - Traçado viário.....	52
<b>Figura 14</b> - Praça.....	53
<b>Figura 15</b> - Monumento .....	53
<b>Figura 16</b> - Vegetação .....	54
<b>Figura 17</b> - Mobiliários urbanos .....	55
<b>Figura 18</b> - Mapa conceitual dos elementos da morfologia urbana .....	55
<b>Figura 19</b> - Ilustração dos elementos da morfologia urbana.....	56
<b>Figura 20</b> - Ilustração da perda das funções subjetivas das ruas.....	62
<b>Figura 21</b> - Ilustração da perda das funções subjetivas das ruas.....	63
<b>Figura 22</b> - Planta baixa de um sobrado.....	65
<b>Figura 23</b> - Fachadas cegas.....	68
<b>Figura 24</b> - Fachada ativa x passiva.....	69
<b>Figura 25</b> - Pavimentação inadequada nas calçadas .....	70
<b>Figura 26</b> - Escalas de análise .....	71
<b>Figura 27</b> - Avenida Stroget: antes de 1950 (à esquerda) e após 1962 (à direita) .....	73
<b>Figura 28</b> - Copenhague: em 1991 (à esquerda) e após 1996 (à direita).....	74
<b>Figura 29</b> - Tráfego de pedestres em Melbourne .....	76



<b>Figura 30</b> - Ilustração dos parklets .....	76
<b>Figura 31</b> - Parklets implantados em vagas de estacionamento .....	77
<b>Figura 32</b> - Objetivos dos parklets .....	78
<b>Figura 33</b> - Critérios para implantação dos parklets .....	79
<b>Figura 34</b> - Parklets implantados em São Paulo.....	79
<b>Figura 35</b> - Proposta para ruas de Curitiba.....	80
<b>Figura 36</b> - Esquema esfera pública .....	81
<b>Figura 37</b> - Zonas híbridas nas ruas de Roterdã, Holanda.....	82
<b>Figura 38</b> - Curativos urbanos nas calçadas de São Paulo .....	83
<b>Figura 39</b> - Projeto Rua ao Cubo em São Paulo .....	84
<b>Figura 40</b> - Food trucks .....	85
<b>Figura 41</b> - Intervenções artísticas em Melbourne, Austrália.....	86
<b>Figura 42</b> - Intervenções artísticas de humanização das fachadas .....	86
<b>Figura 43</b> - Estratégias para melhoria do trânsito em Bogotá .....	87
<b>Figura 44</b> - 12 critérios para um bom espaço público .....	88
<b>Figura 45</b> - Localização Aririzal .....	90
<b>Figura 46</b> - Mapa de urbanização de São Luís evidenciando o Aririzal.....	92
<b>Figura 47</b> - Mapa dos novos modos de morar no Aririzal .....	93
<b>Figura 48</b> - Localização rua Euclides Farias.....	94
<b>Figura 49</b> - Surgimento do conjunto habitacional COHAMA.....	94
<b>Figura 50</b> - Campanha de habitação no governo militar .....	95
<b>Figura 51</b> - Conjunto habitacional COHAMA.....	95
<b>Figura 52</b> - Tipologia da COHAMA .....	96
<b>Figura 53</b> - Localização rua 06 .....	97
<b>Figura 54</b> - Mapa de urbanização de São Luís evidenciando a rua 06.....	98
<b>Figura 55</b> - Divisão dos percursos para diagnóstico .....	99
<b>Figura 56</b> - Intenso tráfego de veículos no Aririzal .....	100
<b>Figura 57</b> - Ausência de abrigo de ônibus no Aririzal .....	101
<b>Figura 58</b> - Cruzamento com alto índice de acidentes no Aririzal.....	102
<b>Figura 59</b> - Trânsito de ciclistas pelo Aririzal .....	102
<b>Figura 60</b> - Fachadas cegas dos condomínios no Aririzal .....	103
<b>Figura 61</b> - Falta de acessibilidade nas calçadas da rua do Aririzal .....	104
<b>Figura 62</b> - Risco ao pedestre e ausência de vegetação adequada na rua...	105
<b>Figura 63</b> - Demanda espontânea na rua do Aririzal .....	105

<b>Figura 64</b> - Serviços e Comércio na rua Euclides Farias.....	106
<b>Figura 65</b> - Implantação do Mac Center na Euclides Farias.....	107
<b>Figura 66</b> - Cruzamento perigoso na rua Euclides Farias .....	108
<b>Figura 67</b> - Cruzamento perigoso entre a rua Euclides Farias e a rua 01 .....	109
<b>Figura 68</b> - Marco referencial da Igreja na Euclides Farias .....	109
<b>Figura 69</b> - Falta de acessibilidade na rua Euclides Farias .....	110
<b>Figura 70</b> - Constante tráfego de veículos na rua 06.....	111
<b>Figura 71</b> - Proibição de estacionamento na rua 06 .....	112
<b>Figura 72</b> - Calçadas inacessíveis na rua 06.....	113
<b>Figura 73</b> - Futura instalação de uma escola na rua 06 .....	114
<b>Figura 74</b> - Cruzamento com alto índice de acidentes no Aririzal.....	117
<b>Figura 75</b> - Recuo frontal de um condomínio no Aririzal.....	119
<b>Figura 76</b> - Recuo frontal de um condomínio no Aririzal.....	121
<b>Figura 77</b> - Fachadas cegas de condomínios no Aririzal.....	123
<b>Figura 78</b> - Vista dos fluxos na rua Euclides Farias.....	126
<b>Figura 79</b> - Calçadas inacessíveis na rua Euclides Farias .....	129
<b>Figura 80</b> - Cruzamento na rua Euclides Farias .....	131
<b>Figura 81</b> - Escola D. Pedro II na rua Euclides Farias.....	133
<b>Figura 82</b> - Calçadas estreitas e descontínuas na rua 06 .....	138

## LISTA DE GRÁFICOS

<b>Gráfico 1</b> - O decréscimo da população rural decorrente do processo de industrialização.....	24
<b>Gráfico 2</b> - População brasileira predominantemente urbana .....	29
<b>Gráfico 3</b> - Gênero dos entrevistados do Aririzal.....	99
<b>Gráfico 4</b> - Faixa etária dos entrevistados do Aririzal .....	99
<b>Gráfico 5</b> - Frequência de uso da rua Aririzal .....	101
<b>Gráfico 6</b> - Razões do trajeto pela rua Aririzal.....	101
<b>Gráfico 7</b> - Principais problemas do Aririzal.....	104
<b>Gráfico 8</b> - Gênero dos entrevistados da Euclides Farias .....	106
<b>Gráfico 9</b> - Faixa etária dos entrevistados da Euclides Farias.....	106
<b>Gráfico 10</b> - Frequência de uso da rua Euclides Farias .....	108
<b>Gráfico 11</b> - Razões do trajeto pela rua Euclides Farias .....	108
<b>Gráfico 12</b> - Principais problemas da rua Euclides Farias.....	110
<b>Gráfico 13</b> - Gênero dos entrevistados da rua 06.....	111
<b>Gráfico 14</b> - Faixa etária dos entrevistados da rua 06.....	111
<b>Gráfico 15</b> - Frequência de uso da rua 06.....	113
<b>Gráfico 16</b> - Razões do trajeto pela rua 06.....	113
<b>Gráfico 17</b> - Principais problemas da rua 06 .....	114

## LISTA DE QUADRO

<b>Quadro 1</b> - Conflitos e potencialidades das áreas de estudo .....	115
---	-----

## SUMÁRIO

<b>1</b>	<b>INTRODUÇÃO</b> .....	18
<b>1.1</b>	<b>Justificativa</b> .....	19
<b>1.2</b>	<b>Objetivos</b> .....	20
1.2.1	Objetivo geral.....	20
1.2.2	Objetivos específicos.....	20
<b>1.3</b>	<b>Metodologia</b> .....	20
1.3.1	Estrutura do trabalho.....	21
<b>2</b>	<b>A RELAÇÃO DO HOMEM COM O AMBIENTE URBANO</b> .....	23
<b>2.1</b>	<b>O homem e a cidade contemporânea</b> .....	23
<b>2.2</b>	<b>Os processos de privatização no ambiente urbano</b> .....	32
2.2.1	Modos de morar.....	33
2.2.2	Modos de trabalhar.....	35
2.2.3	Modos de recrear.....	37
2.2.4	Modos de deslocar.....	39
<b>2.3</b>	<b>Relações entre o espaço e as práticas sociais</b> .....	41
<b>2.4</b>	<b>Elementos de composição do ambiente urbano</b> .....	47
<b>3</b>	<b>O AMBIENTE DAS RUAS</b> .....	57
<b>3.1</b>	<b>Conceituação</b> .....	58
<b>3.2</b>	<b>O caráter de permanência</b> .....	60
<b>3.3</b>	<b>O desinteresse pelas ruas</b> .....	64
<b>3.4</b>	<b>Elementos para análise do ambiente da rua</b> .....	71
<b>3.5</b>	<b>Referências projetuais</b> .....	72
<b>4</b>	<b>ESTUDOS DE CASO</b> .....	89
<b>4.1</b>	<b>O caso do Aririzal</b> .....	90
<b>4.2</b>	<b>O caso do Vinhais</b> .....	93
<b>4.3</b>	<b>O caso do Parque Topázio</b> .....	97
<b>4.4</b>	<b>Diagnósticos</b> .....	98
<b>4.5</b>	<b>Proposições e desenhos esquemáticos</b> .....	115
<b>5</b>	<b>CONSIDERAÇÕES FINAIS</b> .....	140
	<b>REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS</b>	
	<b>APÊNDICE</b>	

## 1 INTRODUÇÃO

O ambiente urbano configura-se como importante instrumento para análise quando se trata das relações existentes entre o homem e o meio em que ele vive. Ao longo da história, muitos são os cenários por onde perpassam as relações humanas. A industrialização foi o primeiro grande marco da mudança das relações ocorridas no ambiente urbano. O sucessivo inchaço populacional e conseqüente crescimento urbano, típicos da cidade dispersa, acarretaram novas formas de produção do espaço que influenciam diretamente na forma de apropriação e utilização do espaço público pelas pessoas.

Com a alteração do cenário urbano pelo advento do carro e pelos processos de privatização do ambiente urbano, refletidos tanto na moradia e trabalho como no próprio lazer e deslocamentos, o espaço público das ruas foi marcadamente afetado. A priorização dos fluxos e individualidade das relações estabelecidas atribuiu às ruas a conotação de espaço projetado especificamente para atender a demanda dominante dos fluxos de veículos, sendo caracterizadas como meros locais de passagem. Desse modo, decorrente do grande crescimento urbano das cidades, o aumento do tráfego de veículos tem sido um tópico dominante do planejamento urbano, ao mesmo tempo em que é negligenciada a dimensão humana nos espaços públicos.

O rumo dos acontecimentos não só reduziu as oportunidades para o pedestrianismo como forma de locomoção, mas também deixou sitiadas as funções cultural e social do espaço da cidade. A tradicional função do espaço da cidade como local de encontro e fórum social para os moradores foi reduzida, ameaçada ou progressivamente descartada. (GEHL, 2013. p.3.)

Palco de inúmeras transformações, o ambiente das ruas pode representar muito além de espaços públicos sobre os quais é garantido o direito de livre circulação. Assegura a liberdade de uso e acesso a todas as pessoas. É nelas que acontecem encontros e onde se estabelecem relações, trocas de informações, intervenções, sendo também ambiente onde se dá a manifestação da interação das pessoas com o meio construído. Entretanto, diferentemente das funções aqui destacadas, as ruas de nossas cidades contemporâneas tem “vivido” o reflexo do desinteresse expresso por elas.

Como resposta às oportunidades que proporcionam, as ruas, apesar de apresentarem um caráter de permanência marcadamente refletido no traçado e nos usos permitidos pela legislação vigente, refletem a perda das relações de vizinhança e contato interpessoais característicos da vida coletiva. Os processos de privatização e aumento do tráfego são os principais fatores que acarretam o desinteresse pelo espaço público das ruas e, nesse sentido, torna-se necessário entender das relações de apropriação das ruas pelos usuários e as condições de afinidade e sentimento de pertencimento que são nelas estabelecidas.

Nesse caso, o estudo das relações estabelecidas nas ruas e calçadas de nossas cidades, a partir análise de seus elementos constituintes e práticas desempenhadas, se torna uma maneira diferente de entender as mudanças da paisagem arquitetônica e suas decorrentes experiências urbanas. O espaço construído e suas alterações refletem diretamente no modo de vida das pessoas e é nesse contexto que se torna importante refletir a respeito do cotidiano dos indivíduos de modo a planejar bem a cidade.

### **1.1 Justificativa**

A escolha do tema surgiu a partir de inquietações pessoais acerca dos usos e apropriações dos espaços públicos das ruas na cidade de São Luís. Motivada por compreender o universo relacional estabelecido nas ruas pelos usuários, e estabelecendo o foco no ambiente das calçadas como lugares de extensões das relações sociais, a pesquisa parte do universo de elementos compositivos do ambiente de três ruas em ao menos três cortes temporais.

Desse modo, admitindo-se que as ruas são mais que meros locais de passagens de veículos e que delas é possível apreender atributos vocacionais materiais e imateriais, tem-se nessa pesquisa uma forma de se obter alternativas que possibilitem o planejamento humanizado das vias de pedestres.

Como parte do processo de entendimento da realidade das ruas é justificável a eleição de percursos exploratórios para a análise. Nesse sentido, tem-se as ruas do Aririzal, Euclides Farias e a Rua 06, dos bairros Cohama, Vinhais e Parque Topázio respectivamente, como objetos de análise. Apesar

de retratarem paisagens arquitetônicas distintas e com origens datadas em diferentes épocas, os ambientes escolhidos, traduzem um mesmo anseio por mudanças capazes de gerar ruas mais saudáveis e com melhor qualidade para todos que por elas passam.

## **1.2 Objetivos**

### **1.2.1 Objetivo geral**

Compreender as dinâmicas de uso nas calçadas de São Luís a fim de estabelecer um diagnóstico desses ambientes a partir dos processos de transformações e permanências dos elementos constitutivos da paisagem urbana e arquitetônica.

### **1.2.2 Objetivos específicos**

- Compreender o comportamento do cidadão em face das mudanças do ambiente das ruas com base em quesitos como a escala humana, a percepção sensorial, a segurança e a interface com as edificações;
- Contribuir com estudos sobre formas de apropriação do espaço público das ruas a partir de intervenções arquitetônicas e urbanísticas.

## **1.3 Metodologia**

De acordo com a classificação disposta pelas regras da metodologia científica, a pesquisa do Trabalho de Conclusão de Curso aqui expresso, pode ser classificada como uma pesquisa aplicada que objetiva gerar conhecimentos para a aplicação prática, exploratória uma vez que visa esclarecer e desenvolver ideias e conceitos e ainda pode ser classificada pela realização de procedimento técnico de levantamento (GIL, 1991), por se utilizar das ferramentas de entrevistas e aplicação de questionários.

Dessa forma, para melhor organização e execução da pesquisa, a fim de alcançar os objetivos propostos, divide-se em três fases, apresentadas a seguir:



- **1ª Fase:** Embasamento teórico e aprofundamento da temática da pesquisa a partir da consulta bibliográfica.
- **2ª Fase:** Pesquisa de campo que envolve a interrogação direta dos usuários por meio de questionários e entrevistas com o objetivo de conhecer o comportamento e grau de apropriação das ruas pelos mesmos.
- **3ª Fase:** Conclusão com a elaboração de diagnóstico a partir de estudos de caso a serem realizados em três bairros distintos de São Luís, sendo estes Cohama, Vinhais e Parque Athenas, através de visitas em diferentes dias e horários, com o objetivo de compreender o funcionamento geral do espaço, seus fluxos e o comportamento das pessoas. Com base nesse estudo será possível demonstrar como a arquitetura e o urbanismo podem contribuir para a alteração do cenário analisado.

### 1.3.1 Estrutura do trabalho

No capítulo *A relação do homem com o ambiente urbano* será construído o embasamento teórico sobre conceitos que trazem o entendimento a respeito das interações dos indivíduos com o meio em que vivem. De modo a compreender as condições de afinidade e de apropriação espacial que se consolidam, buscar-se-á contextualizar também a condição urbana da cidade contemporânea e seus processos de transformação que interferem diretamente nas práticas espaciais e na vida cotidiana. Ainda nesse capítulo, será destacado os elementos que compõem o ambiente urbano, a partir da visão específica de Lamas (1993), como forma de compreender a influência que cada um deles fomenta no ambiente em que estão inseridos.

Mongin (2009) é o suporte teórico fundamental para o entendimento da condição urbana das cidades dispersas, com a contribuição de Silva e Romero (2010). As transformações ocorridas no espaço urbano ao longo dos anos, evidenciadas pelo autor, nos garante o entendimento das mudanças das

práticas sociais e espaciais como trata Carlos (2007), realizadas no espaço urbano. Trazendo o contexto da cidade industrial, atreladas ao entendimento de Villaça (2001) sobre os processos de segregação decorrentes da expansão urbana, Mongin (2009) discorre ainda sobre os meios de privatização do ambiente urbano, destacando aqui também a contribuição de Gil (2007) sobre a privatização do lazer especificamente, e a conseqüente prevalência dos fluxos sobre os lugares e as pessoas.

Gehl (2013) também é um importante aporte teórico ao ressaltar a compreensão da cidade a partir da dimensão humana e das referências vivenciadas. Somados ao entendimento de Jane Jacobs (2000), que discorre sobre o sentimento de segurança que a própria cidade deve proporcionar, tem-se a apreensão da necessidade das experiências urbanas no espaço das cidades.

O capítulo *O ambiente das ruas* direcionará o estudo para o objeto de análise dessa pesquisa, o espaço público das ruas. Nesse capítulo, ainda como parte do embasamento teórico, será construído o entendimento de alguns conceitos, atributos, particularidades e referências que dizem respeito às ruas e às calçadas, de forma a embasar o estudo de caso a ser realizado.

A visão de Lúcia Leitão (2009) nesse capítulo é uma importante contribuição sobre as causas do desinteresse pelas ruas, vivido em nossa cidade dispersa. De posse dessas causas, no intuito de mostrar soluções cabíveis, serão destacadas algumas intervenções projetuais que sirvam de inspiração à novas soluções adotadas para a realidade vivenciada.

O último capítulo, *Estudos de caso*, será destinado a tratar de ambientes específicos de algumas ruas de São Luís, de forma a promover diagnósticos concretos que possibilitem a proposição de algumas intervenções capazes de melhorar o ambiente das ruas, foco desse estudo proposto. A análise será feita através da observação direta e vivencial desses locais e da aplicação de questionários e conversas informais com os usuários, de forma a compreender a realidade das relações das pessoas com o meio urbano em que vivem.

Finaliza-se com a apresentação das *Considerações finais*, não como conclusão dessa temática aqui proposta, mas com as contribuições que foram possíveis através das pesquisas realizadas.

## **2 A RELAÇÃO DO HOMEM COM O AMBIENTE URBANO**

O entendimento da relação existente entre o homem e o meio em que ele vive, tratado aqui como o ambiente urbano das cidades, é de fundamental importância para se compreender as condições de afinidade e de apropriação espacial que se consolidam com o passar dos anos. Tidas como “um tecido narrativo vivido no presente, entre o seu espaço e os corpos que a percorrem”, as cidades entendidas por Olivier Mongin (2009), existem quando os indivíduos conseguem criar vínculos provisórios em um espaço singular e se consideram como cidadãos (MONGIN, 2009, p.56). Sendo assim, será abordado neste presente capítulo, as relações que permeiam os espaços urbanos da cidade atual, frutos da realidade urbana do século XXI.

### **2.1 O homem e a cidade contemporânea**

As cidades como um sistema espacial complexo, configuram-se como habitat das relações humanas, que ao longo da história perpassam por diferentes cenários. A industrialização ocorrida nos anos de 1940 e 1950, no Brasil, marcou nitidamente a mudança da relação do homem com o meio urbano, pela alteração do panorama territorial evidente com o início do processo de urbanização e formação do mercado interno.

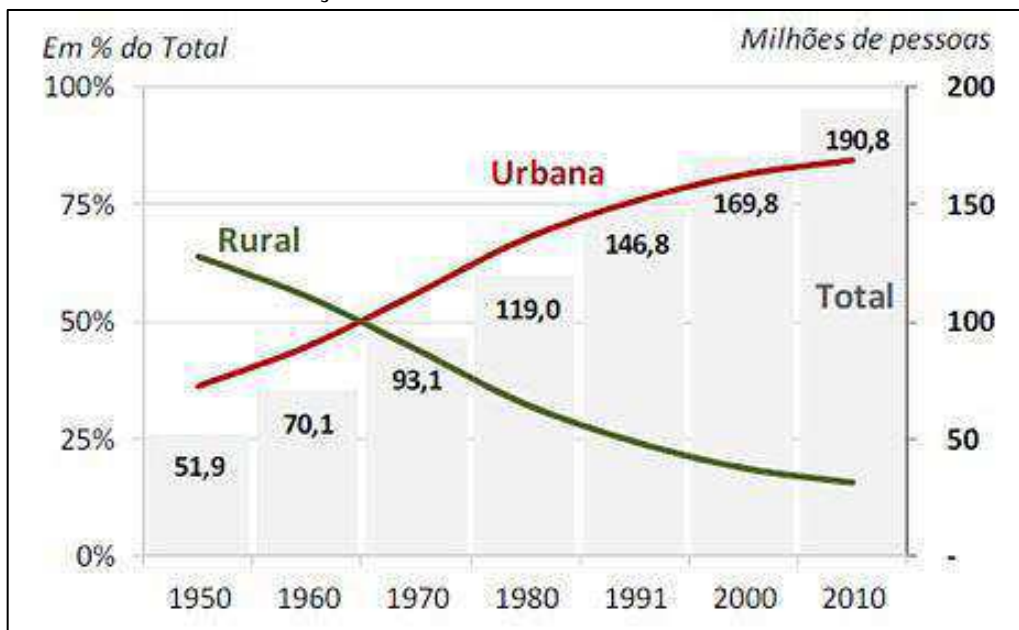
A cidade industrial foi assinalada por um “inchaço” populacional decorrente da imigração do homem rural para as “cidades grandes” (Gráfico 1). A carência de novos locais para fixação das famílias imigrantes manifestou-se em larga escala, sendo o principal motivo para o início do processo de periferização<sup>1</sup> com a formação de novos bairros ao redor dos núcleos primitivos. Tem-se nesse cenário, uma cidade tendenciosa à descentralização e descompactação, e socialmente segregada.

Cada vez mais extensas, as periferias firmaram-se, ao longo da década de 1970, em detrimento do centro principal, acompanhando as dinâmicas de deslocamento e de segregação de classes sociais no espaço da cidade (SILVEIRA, 2014).

---

<sup>1</sup> Periferização: termo designado para o processo de expansão da cidade, partindo das áreas centrais para áreas mais afastadas, localizadas na periferia.

**Gráfico 1** - O decrescimento da população rural decorrente do processo de industrialização



Fonte: IBGE, Censo Demográfico, 2010

É importante destacar que as cidades não estavam e ainda hoje não estão, preparadas para o grande contingente de imigrantes do campo. O crescimento urbano avantajado e com planejamento disperso, configura-se em verdadeiras excrescências na malha urbana, produzindo efeitos sobre a morfologia e organização das cidades, sobre seu desenvolvimento socioeconômico e sua qualificação da paisagem urbana. A organização heterogênea e setorizada, com tendência de concentração de diferentes classes sociais em áreas da cidade, representa a evidente segregação espacial<sup>2</sup>.

[...] a segregação constitui o outro pilar fundamental da produção do espaço da *urbe* capitalista, mostrando que a integração e a exclusão não são processos independentes um do outro, mas são duas dimensões do processo de segregação influentes na periferização (VILLAÇA, 2001).

Há segregações das mais variadas naturezas, sendo a mais recorrente nas metrópoles brasileiras, a segregação *centro x periferia*. O

<sup>2</sup> Segregação espacial: é um processo segundo o qual diferentes classes ou camadas sociais tendem a se concentrar cada vez mais em diferentes regiões gerais ou conjuntos de bairros da metrópole

primeiro, dotado da maioria dos serviços urbanos, públicos e privados, é ocupado pelas classes de mais alta renda.

A segunda, subequipada e longínqua, é ocupada predominantemente pelos excluídos. O espaço atua como um mecanismo de exclusão (VILLAÇA, 2001). E deste processo apreende-se o quão fundamental foi o processo de industrialização para a urbanização das cidades.

Do sistema produtivo industrial, caracterizado pelo consumo e pela substituição da mão-de-obra escrava com a chegada dos imigrantes, destaca-se o advento do carro e o conseqüente aumento das demandas nos setores ambiental e econômico, resultando a partir de então, em um crescimento contínuo das cidades. Tem-se com a chegada do automóvel, uma priorização dos seus fluxos e uma mudança radical na relação entre o homem e o meio pelo qual ele se desloca e vive.

[...] a ordem de valores está se invertendo durante esse final do século XIX industrial, uma vez que os fluxos progressivamente prevalecem sobre os lugares e as paisagens. Se nos ativermos a essa apreensão da noção de fluxo, compreendemos retrospectivamente que a cidade industrial foi o motor histórico de uma inversão da relação entre lugares urbanos e os fluxos externos que eles não conseguem mais controlar (MONGIN, 2009, p.82).

É relevante neste ponto entender que as cidades quando criadas não possuíam as mesmas demandas de nossas cidades contemporâneas. Com o rumo dos acontecimentos e com a proliferação das novas tecnologias e crenças na ciência, o espaço público passou a ser tratado como um objeto para atender prioritariamente o fluxo de veículos cada vez mais constante e crescente. E é nesse aspecto que se percebe a perda da dimensão humana nos espaços públicos e no próprio planejamento urbano de nossas cidades modernas. Como ressalta Jan Gehl (2013), “a tradicional função do espaço da cidade como local de encontro e fórum social para os moradores foi reduzida, ameaçada ou progressivamente descartada”.

Em torno de 1960, grandes quantidades de carros invadiram as cidades do mundo todo, marcando o início do processo que corroeu as condições necessárias para as pessoas se envolverem em uma vida na cidade (GEHL, 2013, p.5).

Se olharmos a história das cidades, pode-se ver claramente que as estruturas urbanas e o planejamento influenciam o comportamento humano e as formas de funcionamento da cidade. Voltando um pouco na história, vemos nas cidades coloniais do Império Romano, planos fixos e regimentais das ruas, fóruns e edifícios públicos que reforçavam o papel militar das cidades. Já no período medieval, a estrutura compacta dos núcleos urbanos, percorridos a pé pelas curtas distâncias, evidenciava à sua função como centro de comércio e artesanato. Trata-se assim da compreensão que as cidades, primeiro são moldadas por nós e então, elas nos moldam, ou seja, a relação homem-espço é consequente às oportunidades que o ambiente urbano lhe proporciona (GEHL, 2015).

Tem-se um fato curioso ao analisar a cidade do século XXI, entendida pela forma como a cidade responde ao propósito pela qual foi criada. Os esforços de abrigar a maré crescente de automóveis, nos leva à imagem de nossas cidades, repletas de veículos em movimento e estacionados, em praticamente todos os espaços livres “disponíveis”. Gehl, arquiteto e urbanista renomado, e grande pesquisador do planejamento urbano das cidades, garante que “cada cidade tem exatamente a quantidade de tráfego quanto seu espaço permite”. Deste modo, observa-se a relação viciosa: quanto mais ruas e oportunidades para o carro, mais tráfego de veículos haverá.

[...] Em todos os casos, as tentativas de construir novas vias e áreas de estacionamento pra aliviar a pressão do tráfego geraram mais trânsito e congestionamento. O volume do tráfego, em quase todo lugar, é mais ou menos arbitrário, dependendo da infraestrutura de transporte disponível, porque sempre encontraremos novas formas de aumentar o uso do carro; construir vias adicionais é um convite direto à aquisição e ao uso de mais automóveis (GEHL, 2013, p. 9).

Depois de cem anos de tráfego de automóveis, é notório que mais vias levam a um aumento de trânsito. Em Xangai, China, e em outras grandes cidades, maior número de vias, de fato, significa mais tráfego e mais congestionamento (GEHL, 2013, p. 8).

A exemplo, tem-se a cidade de Xangai, na China, ilustrando o fato ressaltado por Gehl de que quanto mais vias houverem, mais carros circularão (Figura 1).



**Figura 1** – Mais vias levam ao aumento de trânsito de veículos na China



Fonte: GEHL, 2013

Outro exemplo, ocorrido na cidade da China, atesta a veracidade do fato de que quanto mais vias disponíveis, maior é a quantidade de carros que por elas percorrem. O congestionamento de mais de dois mil quilômetros na principal rodovia que interliga as cidades de Pequim, Hong Kong e Macau (Figura 2), foi resultado do retorno da população dessas cidades após um feriado nacional, fazendo com que o lazer e o descanso desfrutado no feriado se transformasse na agonia de estar aprisionado às cidades.

**Figura 2** – Congestionamento de veículos na China



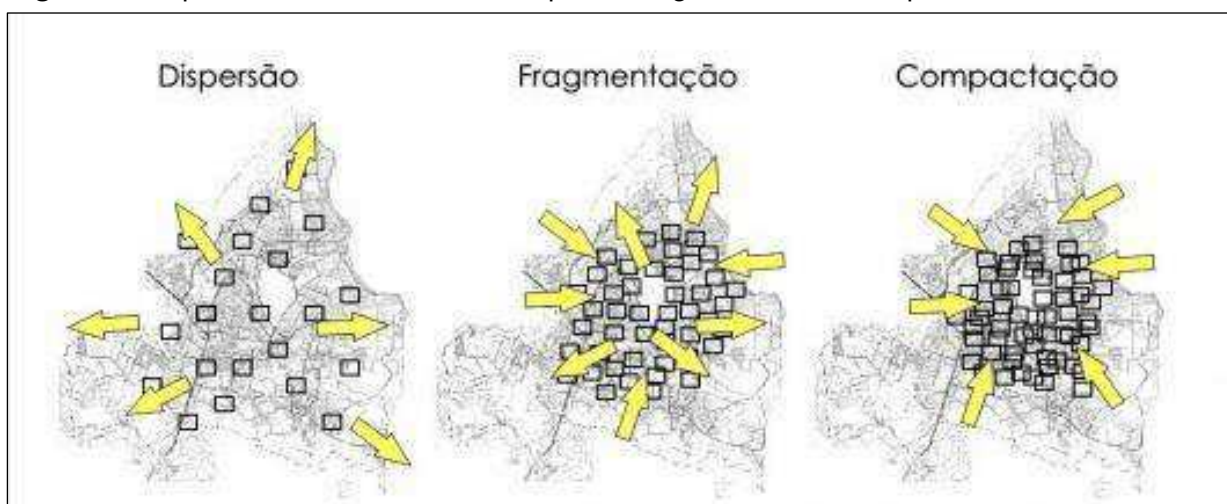
Fonte: China Daily, 2015

Gehl ressalta com propriedade, a mudança das relações do homem com a cidade contemporânea, ao afirmar que “ao longo dos anos, fomos perdendo qualidade de vida por causa dessa invasão do carro, e esquecendo como era agradável estar no meio urbano”. Deste modo, analisa-se a dispersão das cidades, termo utilizado por Silva e Romero, para caracterizar o crescimento urbano de forma fragmentada e espalhada.

Uma abordagem do geógrafo Milton Santos sobre o assunto coloca que as categorias espaciais contemporâneas mais representativas são o tamanho urbano, o modelo automobilístico-rodoviário e a carência de infraestrutura, a extroversão e a periferização da população, associando-se a especulação fundiária e imobiliária e os problemas de transporte. Cada um desses fatos, relacionados, mantêm e realimentam os demais e a expansão das cidades é igualmente o crescimento desorganizado dessas características, num círculo vicioso. A fragmentação urbana apresenta tensão entre forças de expansão e aproximação, resultando em células urbanas agrupadas em “ilhas”, com tamanhos e localizações variadas, definindo cheios e vazios, que dilaceram a cidade e produzem excrescências em seu tecido, identificando-se, segundo Regina Meyer, as “peças urbanas” da cidade difusa, em contraposição à “visão de totalidade” das cidades compactas e convergentes (SILVEIRA, 2011).

Entende-se assim que as cidades dispersas e fragmentadas são contrárias às cidades compactas, pois sua expansão se dá pela ocupação de terras distantes de um núcleo já consolidado, caminhando para a descontinuidade do espaço. Dessa forma, tem-se a seguir uma imagem ilustrativa das formas de expansão do espaço urbano das cidades, classificadas como dispersas, fragmentadas e compactas (Figura 3).

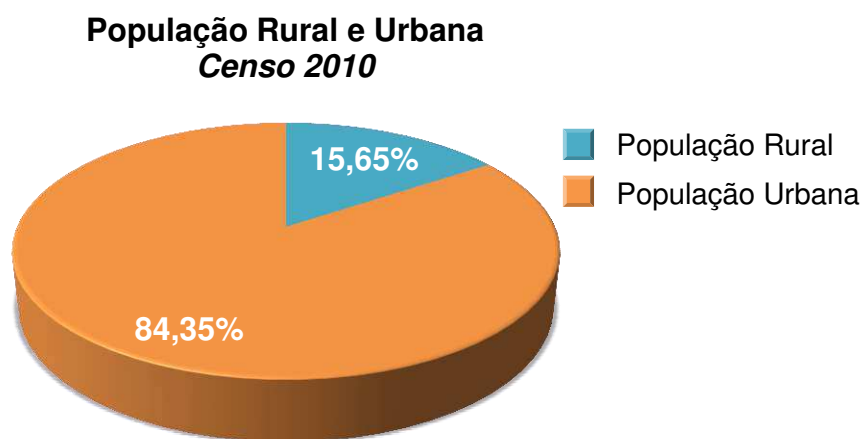
**Figura 3** - Expansão urbana de forma dispersa, fragmentada ou compacta



Fonte: SILVEIRA, 2011



Tem-se na dispersão urbana das cidades, o foco do estudo aqui proposto, por tratar da condição vigente no Brasil. Decorrente do processo de crescimento desregrado das áreas urbanas, detentoras de grande parte da população mundial, a condição urbana de distensão caracteriza a cidade contemporânea. Segundo dados do IBGE (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística), cerca de 84,35% da população brasileira vive em situação urbana (Gráfico 2), sendo o Brasil, entre o BRIC<sup>3</sup>, o país considerado com o maior grau de urbanização (*Censo 2010*). Assim sendo, tal dispersão é entendida aqui como a forma de expansão da cidade sobre a paisagem natural, que se descentraliza, expandindo-se para a periferia e pontuando novas relações com o território existente.



**Gráfico 2** - População brasileira predominantemente urbana  
Fonte: GARROS, 2015 a partir de IBGE, Censo Demográfico, 2010

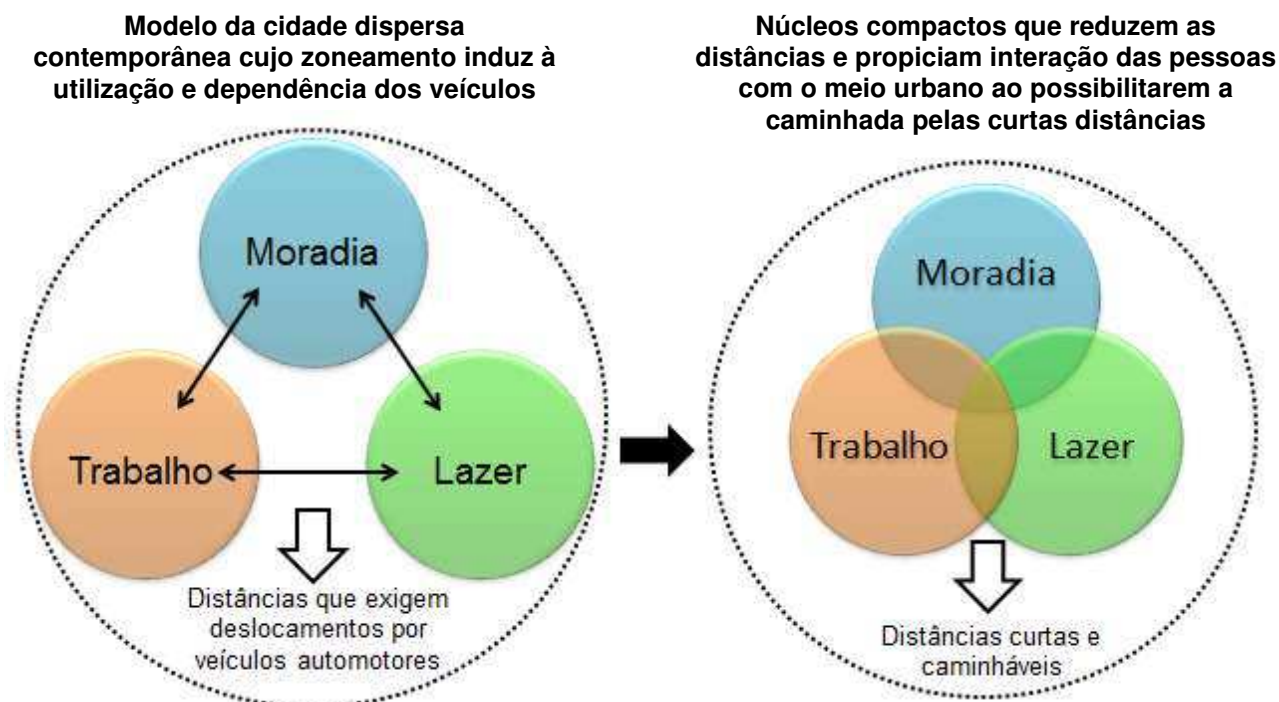
A cidade contemporânea apresenta-se de forma acelerada e dispersa, resultante do seu crescimento urbano desordenado. Sabe-se que as cidades são fruto de aglomerações humanas, organizadas em determinado espaço, sendo assim caracterizadas pelas dinâmicas sociais ocorridas no ambiente físico urbano. Deste modo, compreender as cidades, como afirma Marta Gabardo (2011), é captar e entender “questões relativas à leitura tanto dos aspectos físicos mensuráveis que compõem a forma urbana quanto dos aspectos que envolvem percepção e cognição” das relações humanas estabelecidas nesses espaços.

---

<sup>3</sup> BRIC: Sigla utilizada para referir-se ao Brasil, Rússia, Índia e China, que se destacam no cenário mundial como países em desenvolvimento.

E consequente a esse urbanismo disperso tem-se o intenso uso de veículos para transporte de mercadorias e pessoas que acarretam a poluição do ar com a emissão de gases provenientes dos combustíveis dos diversos meios de transporte, maiores deslocamentos entre os locais de moradia, lazer e trabalho, bem como a impermeabilização do solo decorrente da pavimentação excessiva que influencia diretamente no ciclo hidrológico e nos escoamentos das águas pela cidade além de impactar de forma considerável no clima urbano (SILVA e ROMERO, 2010).

Deste modo, segue a imagem abaixo (Figura 4), ilustrando a comparação entre os modelos das cidades dispersas e compactas, ressaltando na primeira a necessidade de deslocamentos por veículos para a realização das funções chave do urbanismo, explícitas na Carta de Atenas, como funções sociais da cidade, ou seja, as funções às quais as cidades devem se prestar: morar, trabalhar, recrear-se e deslocar-se. Entendendo que tais funções deveriam ser proporcionadas por nossas cidades de maneira mais justa e acessível, percebe-se que ao contrário disto, a cidade contemporânea nos impõe percursos desmesurados, com a priorização dos fluxos como fator inerente do urbanismo vigente.



**Figura 4 - Cidades Dispersas x Cidades Compactas**  
 Fonte: GARROS, 2015 a partir de SILVA E ROMERO, 2010

A expansão urbana dispersa parece não ter barreiras, onde as forças são predominantemente de distensão. Essa condição urbana, vivida em nossas cidades contemporâneas, implica diretamente na transformação da relação do indivíduo com a cidade e os demais, ao propor-lhes uma nova realidade de utilização e apropriação do meio existente. A periferização das cidades e seu conseqüente processo de segregação espacial e social, o advento do carro com a priorização dos seus fluxos e o próprio processo de urbanização realizado à revelia do controle estatal e no qual prevalece o interesse de poucos, traduzem o “caos urbano” que temos enfrentado e a nova maneira de apropriação que nos é imposta.

Tem-se como resultado disto, a instauração de novas formas de produção do espaço urbano, decorrente dessa maneira dispersa de crescimento que a cidade contemporânea tem vivenciado como modelo de produção capitalista. Estabelece-se assim a condição urbana atual, que impacta de maneira concisa na experiência urbana e no estilo de vida da sociedade moderna.

Porque as grandes cidades, no atual estado de civilização, são apenas aglomerações de homens apressados; quer se vá à cidade para produzir, para trocar, para usufruir, para aparecer, somos pressionados pelo tempo, não suportamos atrasos ou obstáculos [...].Uma rua reta, larga e bem pavimentada, aproxima e, por assim dizer, coloca em contato dois pontos que nos pareciam distantes uma légua. Eis a “circulação” entronizada como valor fundamental (MONGIN, 2009, p.82).

Há então a realidade urbana estabelecida: cidades repletas de pessoas cada vez mais aprisionadas em suas relações individuais e instantâneas, a prevalência dos fluxos sobre a interação da sociedade, a privatização das relações e como foco dessa análise o desinteresse pela vivência das ruas em nossas cidades. Como bem conclui Olivier Mongin: “as cidades perderam cada vez mais sua característica de um espaço que reúne e integra, para dar lugar a um urbano que multipolariza, fragmenta e dispersa” (MONGIN, 2009).

## 2.2 Os processos de privatização no ambiente urbano

Frutos da expansão urbana dispersa tratada anteriormente, com padrão de crescimento periférico ligado às classes sociais menos abastadas marcado pela irregularidade da apropriação dos espaços, há como resposta ao modelo de produção capitalista, os traços do novo desenho urbano que apontam simultaneamente à expansão dos mais abastados também para as áreas periféricas das cidades. Fato este que acentua o alargamento e segregação tanto dos menos abastados quanto dos mais abastados, marcando o fenômeno que vem se proliferando em importantes proporções especialmente nas cidades de porte médio brasileiras (SILVEIRA, 2011).

Tem-se neste cenário, a moradia da elite afastada dos locais de trabalho e compras, longe dos centros e em busca de um modo de vida mais valorizado e regado por uma maior privacidade e individualidade. Esse modo de morar afastado, nas periferias da cidade, caracteriza os desejos da população capitalista de estar “entre-si”, como diz Mongin (2009). E é nesse sentido que a vida cotidiana da cidade dispersa passa a representar a dispersão como uma alternativa à própria concentração de núcleos homogêneos e segregadores dos iguais.

Há então uma evidente transformação nas cidades, em que os locais das experiências urbanas perdem espaço para os novos modos de moradia e lazer caracterizados por sua visível privatização, fechados e restritos à determinados públicos e classes sociais. O fenômeno dos condomínios fechados e shopping centers são exemplos concisos de tal privatização vivida. Fatos estes que expressam o que Mongin (2009) chama de uma privatização da própria experiência urbana.

A ênfase para a priorização dos fluxos a partir dos veículos automotores traduz que aos poucos nossas cidades caminham para a intensa individualidade das relações e privatização dos espaços. Como diz Olivier Mongin (2009), “a prevalência dos fluxos sobre os lugares caminha juntamente com a privatização do espaço público”, ou seja, à medida que o espaço urbano se torna essencialmente um acolhedor dos fluxos, as práticas urbanas acontecem de maneira fragilizada, resultantes da privatização das experiências urbanas.

Dessa maneira, com o intuito de compreender os processos de privatização no ambiente urbano, tratar-se-á dos diferentes setores que “sofreram” essa privatização, entre eles os setores de moradia, trabalho, lazer e os próprios deslocamentos.

### 2.2.1 Modos de morar

Os novos modos de morar, privatizados, compreendem os inúmeros condomínios uni ou multifamiliares que se proliferam em nossas cidades, como padrão habitacional almejado por nossa sociedade. Destacam-se aqui os condomínios fechados horizontais ou verticais, entendidos assim pela implantação de residências agrupadas em um loteamento cercado por muros, podendo ser compostos por casas térreas ou com dois pavimentos no caso dos condomínios horizontais ou edifícios de três ou mais pavimentos (limitado pelo gabarito máximo que a legislação urbanística permitir para a zona de implantação do empreendimento) no caso de condomínios verticalizados.

Esse novo modelo de habitação, é assim difundido, pela conotação de “melhor local para se viver”, símbolo da promessa de uma maior qualidade de vida, tão almejada pelas pessoas. E essa maior qualidade de vida assim desejada está diretamente relacionada ao sentimento de segurança que os cidadãos procuram. Há ainda a conotação de interesses econômico e privado, que muito se aproximam da produção espacial homogênea e segregada, dos “iguais” (da mesma classe econômica) que buscam se agregar para viverem no mesmo espaço.

O viver “emuralhado” justifica-se principalmente pela cultura do medo em resposta à violência urbana. A propaganda dos empreendimentos (Figura 5) vende a promessa de uma vida repleta de vantagens, e sem dúvida, a busca por proteção é uma das mais significativas. A ideia de se refugiar por trás de muros, repletos de cercas elétricas e vigilância constante, acaba por materializar a sensação de segurança nesses espaços, reforçando a situação das ruas como locais inseguros e subutilizados, ocasionados pelo próprio cenário instaurado.

Deste modo os apartamentos e casas de condomínios fechados passam a atrair grande parcela da população. Alguns moradores mudam-se de bairro em busca desse morar adequado, ou em bairros onde este modo de morar se instalou, as antigas casas são vendidas e dão lugar aos condomínios, fato que concretiza ainda mais a substituição que dá espaço ao novo padrão habitacional.

Outro fator atrativo dos condomínios, em especial os apartamentos, é a busca por uma maior praticidade. Em um modo de vida onde o tempo é um fator dominante no dia-a-dia das pessoas, a simplificação de tarefas e responsabilidades significa também a oferta de melhor qualidade de vida. O padrão de casas dotadas de quintais e jardins é então substituído por um apartamento que exige menos trabalhos domésticos e preocupações com segurança. E os locais de interação e lazer das pequenas residências são substituídos por áreas de lazer comunitárias, de responsabilidade do condomínio e supervisionadas por vigias, retornando à garantia do sentimento de segurança, vendido por esses empreendimentos.

**Figura 5** - Folder de divulgação de condomínios multifamiliares



Fonte: Endereço eletrônico Sky Scaper City<sup>4</sup>

<sup>4</sup> Disponível em: <<http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=1198995&page=258>>. Acesso em: 12 out. 2015.

As propagandas, em grande número apelativas, ressaltam aspectos quanto às oportunidades de lazer, segurança, exclusividade e qualidade de vida, ressaltados anteriormente como fatores atrativos aos novos modos de morar “trancafiado”. A variedade desses fatores, revela ainda a segregação desses espaços, vendidos de forma adequada à cada renda e adaptados ao capital financeiro da população que se deseja atrair.

Ocorre, então, com o aumento significativo desse novo padrão habitacional, a privatização de espaços públicos da cidade, concentrando no interior de seus muros, tudo aquilo que a cidade deveria oferecer, mas que nesse cenário, fica restrito a quem pode pagar por tal padrão de vida. Os grandes condomínios, alguma das vezes, configurados como bairros projetados, retratam verdadeiros trechos murados da própria cidade, propagandeando “tudo o que o cidadão precisa, em um único lugar”.

Toda essa tendência e padrões estabelecidos interferem diretamente na experiência urbana dos indivíduos. Apropriados da ideia de que morar bem é morar isolados em condomínios murados, tem-se a contrapartida do entendimento de que os espaços públicos favorecem a diversidade e o contato entre os “diferentes”. As ruas, nesse cenário, espelhos de fortalezas muradas, ressaltam sua outrora função, de palco de vivências e permanências, de trocas de informações e contatos, perdidos nos padrões atuais. Como ressalta Jane Jacobs, as cidades servem para proporcionar esses contatos, contrários à privatização dos espaços.

[...] se os contatos interessantes, proveitosos e significativos entre os habitantes das cidades se limitassem à convivência privada, a cidade não teria serventia. As cidades estão cheias de pessoas com quem certo grau de contato é proveitoso e agradável, do seu, do meu, ou do ponto de vista de qualquer indivíduo (JACOBS, 2000, p. 59).

### 2.2.2 Modos de trabalhar

Os novos padrões de trabalho estabelecidos na cidade contemporânea, configuram-se de semelhante modo aos novos padrões de moradia. São entendidos nesse presente estudo como espaços destinados



para a realização das diferentes atividades profissionais, fugindo da ideia de delimitação de novas áreas de atuação.

Apreendido das ideias do modernismo, o espaço destinado ao trabalho é “vendido” apropriado se for considerado próximo às localidades de moradia, ou seja, tem-se nessa visão contemporânea a necessidade de vincular os modos de morar, trabalhar e se divertir, em proximidades produtivas de menores deslocamentos e conseqüentemente percussoras a maiores economias do tempo gasto para se deslocar de um local a outro.

Semelhantemente aos novos modos de morar em condomínios, os novos ambientes de trabalho, tidos como empreendimentos de valorização garantida, tem sido caracterizados por prédios comerciais, com a promessa de conforto, segurança e comodidade. Tais empreendimentos são arquitetados com salas amplas, geralmente contendo banheiro e copa privativos, destinadas à compra ou aluguel, sendo partes de um condomínio geral. Há de se ressaltar ainda, que esses prédios comerciais são dotados de estacionamentos tanto para os proprietários/locatários das salas, quanto para os clientes e público de tais ocupações, fato este que assegura a utilização maciça dos veículos automotores (Figura 6).



**Figura 6** - Folder de divulgação e planta baixa do térreo de um edifício comercial

Fonte: Endereço eletrônico Clavi Incorporações<sup>5</sup>

<sup>5</sup> Disponível em: <<http://www.clavincorp.com.br/images/docs/caderno-tecnico-eco-tower.pdf>>. Acesso em: 12 out. 2015.



Tem-se assim, os novos padrões de trabalho, configurados para que em um percurso seguro, as pessoas saiam de seus condomínios fechados de onde moram e se desloquem para seus locais de trabalho igualmente enclausurados. Estabelece-se assim o padrão onde casa e trabalho se correlacionam em ambientes visivelmente e fisicamente trancafiados, privatizados e restritivos das experiências urbanas.

### 2.2.3 Modos de recrear

A oferta de lazer privativo é estritamente associada aos novos modos de morar. Um dos fatores dessa associação é a intensa propagação dos condomínios fechados, os novos modos de morar, como um local que inclui em si diversas possibilidades de recreação. Essas áreas de lazer comunitárias tem sido o grande trunfo de divulgação de tais empreendimentos, que se desdobram em diferentes denominações dando a entender que quanto mais ambientes tiver, mais completo é o lazer tão almejado.

O lazer privativo vem assim substituindo os espaços públicos da cidade destinados a tal função. Os parques, praças e até mesmo as ruas, refletem cada vez mais sua subutilização, pelo processo de esvaziamento decorrente do sentimento de insegurança que se tem vivenciado. A ideia de privatização como sinônimo de segurança tem sido cada vez mais pregada. Entretanto, há de se ressaltar que o lazer coletivo e privado nem sempre favorece a formação de vínculos com a vizinhança e o sentido de privacidade tão procurado, o que demonstra sua denotação fragilizada.

Outra tendência de privatização do lazer, são os shopping centers, considerados como principal local de consumo e recreação. Cabe aqui um espaço para analisa-los. Entendidos primeiramente como um espaço organizado, de iniciativa privada, os shopping centers são resultado tecnológico e comercial das reflexões de uma sociedade capitalista e a expressão cultural das suas práticas sociais (GIL, 2007, p.3).

O shopping não é apenas centro de consumo, mas também de ideologias, valores, paradigmas socioculturais, e de lazer. Em grande tendência nas cidades contemporâneas, os shoppings se configuram como uma

alternativa crescente de reprodução de espaços públicos, ou seja, em espaços privados os shoppings surgem como novos espaços de consumo, de lazer e de estruturação dos desejos dos consumidores no seu cotidiano, antes realizados nos espaços públicos das ruas e agora apresentados com sofisticação em uma área “segura” e “confortável”. Como ressalta Ana Gil:

Nos shopping centers, a ideia é a de recriar (e refletir) a cidade dentro deste espaço, com todas as comodidades e atrativos que de certa maneira acabam levando ao consumo, o que ocorria já com na ágora, nos fóruns, nos Paços do Mercado e nas antigas galerias. Assim, as práticas sociais urbanas de longa data são reproduzidas e modificadas dentro do shopping. Eles revelam a sua experiência do “novo” através da sua “Modernidade”, sobrepondo-se ao “velho” das antigas experiências urbanas (GIL, 2007, p. 4).

Desta forma, o próprio shopping torna-se a realização de uma cidade desejada, e de um planejamento melhor da fracassada e caótica realidade urbana, antes das suas portas (GIL, 2007, p. 5).

Há de se ressaltar ainda que esses empreendimentos procuram reproduzir ou similar os espaços públicos ao delinear em seu interior “ruas comerciais”, praças, áreas para lazer infantil e adulto, vegetação e tudo aquilo que é positivo nos espaços das cidades. Oferecem ainda amplos espaços de estacionamento, segurança e monitoramento, clima agradável e sentimento de tranquilidade e conforto tão cobiçados. Da mesma forma que os condomínios, cria-se a ideia de um bem estar, bem contrário ao lado negativo e inseguro que fica para fora dos “muros”.

Os shoppings são também geradores de grandes impactos nos locais onde são implantados, pois transformam o espaço ao seu redor, as estruturas das vias, das residências e dos comércios locais vizinhos (GIL, 2007, p. 9). São ainda espaços não muito democráticos, por serem apresentados de certa forma, como espaços segregacionais ao evidenciarem a privatização do próprio lazer urbano, que se associa agora a uma forte intenção de consumo, restrito a poucos.

Deste modo, os shopping centers são também percussores do lazer privativo ao substituírem, pode-se assim afirmar, o prazer do lazer público vivenciado antes de sua implantação. Como conclui Ana Gil (2007), o shopping

“simula uma cidade vivida, colorida e bem-sucedida, resumindo uma identidade desejada num mundo confuso”.

#### 2.2.4 Modos de deslocar

Como tratado no decorrer desse capítulo, o uso do automóvel se tornou dominante em nossos percursos nas cidades contemporâneas, refletindo de maneira sumária na relação entre o homem e o ambiente urbano. A cidade dispersa, que se fragmentou, tornou-se dependente do uso do automóvel para suas locomoções, pela extensa malha viária da cidade, estabelecendo aí o ato dos deslocamentos como fator fundamental das atividades cotidianas, retornando à ideia da prevalência dos fluxos sobre os lugares.

A dispersão urbana incidiu ainda sobre a forma de construção descontínua, resultando com isso na ausência de vias de interligação entre os bairros e na geração de longas distâncias, que conseqüentemente, definiriam a necessidade de maiores deslocamentos. Os novos modos de morar, de trabalhar e de recrear que tem sido construídos seguindo o processo de privatização dos espaços, são outros dos principais fatores que contribuem para a ruptura do tecido urbano e que causam o sentimento de insegurança para os transeuntes da cidade. Os “novos modos” da urbe resultam em núcleos desconexos que fazem das ruas, meros locais de passagem de veículos que se deslocam de um lugar a outro.

Tais deslocamentos predominantes, por veículos automotores, acabaram por desvalorizar e muita das vezes impossibilitar, pelo desenho urbano das cidades dispersas, os deslocamentos a pé. Jan Gehl, em sua extensa experiência urbana, afirma que “o carro espreme a vida urbana para fora do espaço público”, pois as pessoas ao se trancafiarem em seus carros, passam pelo processo de individualização de suas experiências urbanas e acabam por negligenciar e desvalorizar as relações nos espaços públicos das ruas.

Em consonância ao pensamento de Gehl, Olivier Mongin também ressalta que “a melhor cidade é a que conseguimos entender, inclusive

andando a pé”. Ele trata da mobilidade como a questão mais importante da vida urbana, tratando dela como fundamental para a experiência urbana, que pelo seu entendimento, passa pelo corpo, pelo cenário e pelo espaço público.

O espaço concebido tornou favorável e incentivou o uso dos automóveis, tornando o deslocamento uma prática social dominante. Embora predominante, o uso do automóvel não é acessível a todos os cidadãos. Com isso, outro fator que surge nos modos de deslocamento para as extensas distâncias, são os transportes públicos, tidos em nossa realidade contemporânea, na maioria das cidades brasileiras, como ineficiente. Sendo parte da realidade da minoria da população, aquela que o utiliza pela real necessidade desse meio de locomoção, os deslocamentos representam para essa parcela populacional grandes percursos de desgaste e dificuldades.

Somados aos entraves dos deslocamentos, sejam a pé, de carro ou por transportes coletivos, o aumento populacional acarretou também o aumento da frota de veículos e com eles os constantes congestionamentos. Tais fatores refletem negativamente nos fluxos e acessos de nossas cidades, sendo motivadores também do enfraquecimento das relações urbanas.

Desta forma, com a condição urbana de nossas cidades, marcada pela urbanização espraiada, e sua decorrente privatização das próprias experiências urbanas, tem-se a situação da cidade contemporânea notadamente evidenciada pela ausência de vivência e compartilhamento das relações sociais, assunto que será abordado no próximo tópico. O caos da cidade contemporânea é reflexo também dos processos de privatização que o ambiente sofreu no decorrer do processo de instauração da cidade moderna.

Assim, como afirma Olivier Mongin (2009), tem-se na velocidade de fluxos o valor decorrente da expansão urbana, outrora parte de outra realidade de cidade, precursora de contatos e experiências compartilhadas nas ruas e espaços públicos da cidade. Perdidas pelo crescimento atingido, tem-se aqui a realidade urbana analisada.

[...] à cidade promissora de integração e de solidariedade, tanto quanto de segurança, substituiu-se uma cidade ‘de muitas velocidades’ [...] (MONGIN, 2009, p.23).

### 2.3 Relações entre o espaço e as práticas sociais

O entendimento do homem e o espaço revelam relações indissociáveis. Torna-se imprescindível nesse presente estudo compreender a forma como essas relações acontecem no cenário da cidade contemporânea, de modo a nos direcionar no entendimento das relações obtidas no ambiente urbano, suas transformações e conceitos que perpassam o curso do tempo e repercutem nas práticas sociais dos diversos cenários da nossa sociedade.

As cidades refletem as práticas sócio espaciais nela estabelecidas, que diz respeito ao modo pelo qual se realiza a vida na cidade, expressas nas formas de apropriação do espaço como elemento constitutivo da realização da existência humana (CARLOS, 2007). Partindo desse pressuposto de que as relações sociais se concretizam na qualidade de relações espaciais, tem-se o estabelecimento da atividade prática no espaço urbano, que se revela segundo Ana Fani Carlos (2007) como “condição, meio e produto da ação humana – pelo uso ao longo do tempo”.

A cidade, enquanto construção humana, é um produto histórico-social e nesta dimensão aparece como trabalho materializado, acumulado ao longo do processo histórico de uma série de gerações. Expressão e significação da vida humana, obra e produto, processo histórico cumulativo, a cidade contém e revela ações passadas, ao mesmo tempo em que o futuro, que se constrói nas tramas do presente – o que nos coloca diante da impossibilidade de pensar a cidade separada da sociedade e do momento histórico analisado (CARLOS, 2007, p. 11).

O ponto de partida é a compreensão da cidade através da análise da vida cotidiana como prática sócio espacial, isto é, a cidade como o espaço onde se desenrola e ganha sentido a vida. Nesse aspecto, entende-se que as práticas sócio espaciais é que dão forma e conteúdo às cidades, sendo estas produto da vida humana, que se materializam em um território material e concreto pela apropriação dos espaços pelas pessoas (CARLOS, 2007).

[...] ao produzir sua vida, a sociedade produz/reproduz um espaço através da prática sócio espacial. A materialização do processo é dada pela concretização das relações sociais produtoras dos lugares, esta é a dimensão da produção/reprodução do espaço, passível de ser vista, percebida, sentida, vivida. O homem se apropria do mundo através da apropriação de um espaço-tempo, que é aquele da sua reprodução na sociedade (CARLOS, 2007, p. 21).

A apropriação aqui tratada revela-se como uso dos lugares em tempos definidos para cada atividade, sendo estas produtivas ou não produtivas. É através do uso – como ato ou atividade – que a vida se realiza e é também através dele que se constroem os “rastros” que dão sentido à ela. Desse modo, o espaço urbano representa um uso, e é desta maneira que a vida se transforma, com a transformação dos lugares (CARLOS, 2007).

A condição urbana da cidade contemporânea é estritamente interligada com a forma como o homem se relaciona com o ambiente urbano. Existe aí, uma relação mútua, em que o espaço ao mesmo tempo em que é modificado pelo homem, modifica suas práticas sociais. E se torna fundamental entender das relações que ocorrem nesse ambiente, pois são dessas relações, gestos, atividades desenvolvidas, comportamentos, percursos, histórias e memórias, “que se tem a vida na cidade”.

As novas condições de existência se realizam desigualmente através da criação de uma rotina organizada (no espaço e no tempo) da vida cotidiana, transformando radicalmente a sociabilidade uma vez que produz transformações nos usos do espaço. Desse modo, o empobrecimento da vida acontece à medida que se perde as relações entre as pessoas nos espaços, sendo estas substituídas por relações profissionais e/ou financeiras, movidas pela rapidez e instantaneidade dos contatos, que por sua vez, acabam por modificar as relações dos habitantes com o lugar e também no lugar (CARLOS, 2007).

Nesse contexto, a sociedade contemporânea, movida pelo consumo em um espaço-tempo diferenciado e desigual, redefine modelos de comportamento e valores com a imposição de padrões atrelados à rede de comunicação e privatização, que aproxima os homens e lugares, ao mesmo tempo em que os isola. Como afirma Ana Fani (2007), “o acesso ao espaço na cidade está preso e submetido ao mercado no qual a propriedade privada do solo urbano aparece como condição do desenvolvimento do capitalismo”. Tem-se a privatização dos espaços, um predador das relações sociais neles estabelecida.

Baseado no pensamento de Ana Fani, que discorre sobre a condição do espaço urbano atual, o entendimento das transformações das práticas sociais é aqui compreendido pela caracterização da sociedade

contemporânea pautada no consumo, definida pela troca de interesses e classes e justificada pela imposição da propriedade privada como principal manipulador do espaço urbano.

É nesse plano que as lutas se realizam, uma vez que as contradições aparecem com força, revelando sentido e o caminho da reprodução da cidade a partir de interesses e jogo de forças diferenciadas, reduzindo o cidadão à condição de usuário de serviços em um espaço geométrico e visual onde a vida cotidiana é programada pelo consumo manipulado. Também o espaço é vivido e percebido como fragmento, pela existência e imposição das formas da propriedade privada, produto da concentração da riqueza em suas várias formas, que inaugura o conflito entre uso e troca, e é real e diz respeito a uma prática sócio espacial concreta, em que o uso corresponde a uma necessidade humana, entorno do qual surgem os conflitos (CARLOS, 2007, p. 30).

De posse de tais entendimentos, é importante ainda compreender as consequências das transformações urbanas que alteram, em uma interligação diretamente proporcional, as relações sócio espaciais. A primeira delas, parte do entendimento da cidade contemporânea, fruto de constantes transformações, que revela a busca do incessantemente novo com a construção infundável de novas formas urbanas. Acontece aqui o estranhamento nas práticas espaciais, decorrente da tendência à destruição dos referenciais urbanos, onde novas formas urbanas se constroem sobre outras com profundas transformações na morfologia.

[...] práticas urbanas são invadidas/paralisadas, ou mesmo cooptadas, por relações conflituosas que geram, contraditoriamente, estranhamento e identidade, como decorrência da destruição dos referenciais individuais e coletivos que produzem a fragmentação do espaço [...] e com ele, da identidade, enquanto perda da memória social, uma vez que os elementos conhecidos e reconhecidos, impressos na paisagem da metrópole, se esfumam no processo de construção incessante de novas formas urbanas. A destruição dos referenciais urbanos fica visível no desaparecimento das marcas do passado histórico na e da cidade provocando, não só o estranhamento porque as formas mudam rapidamente, mas também, porque estas produzem as possibilidades que atestam o empobrecimento das relações de vizinhança, a mudança das relações dos homens com os objetos que lhe são próximos e o esfacelamento das relações familiares (CARLOS, 2007, p. 13).

A segunda consequência que incide sob as relações sócio espaciais, decorre da aceleração do mundo moderno. A nova relação espaço-tempo

domina o mundo, onde a efemeridade do tempo no espaço revela a produção de um “espaço amnésico”, segundo Ana Fani (2007). Deste modo, a aceleração do tempo no mundo moderno, trás mudanças muito rápidas que se revelam na morfologia da cidade, ao mesmo tempo em que modificam a vida cotidiana das pessoas, transformando o espaço público como um espaço sem identidade.

A terceira delas é delimitada pelo novo modelo de circulação. O aumento da velocidade das comunicações, bem como a implantação de modernas vias de trânsito rápido, acarretam o espaço de isolamento e distanciamento do indivíduo em relação aos lugares de realização da vida, respectivamente. Tem-se aqui, a tendência ao distanciamento dos espaços públicos pelas pessoas, resultando na exiguidade de produção da identidade, que se realiza nos lugares de apropriação pela relação com o outro.

A “nova urbanidade” define a quarta consequência sob as relações sociais estabelecidas no espaço. Essas novas relações são permeadas pela mercadoria e recusa do outro que acarretam a exacerbação do individualismo como condição e produto das relações sociais hoje. E por fim, como última consequência assinalada por Ana Fani (2007), tem-se a tendência à destruição das condições de realização da sociabilidade em função da tendência a eliminação do encontro fortuito entre os cidadãos, decorrentes da nova relação Estado-espaço, em que as políticas urbanas recriam constantemente os lugares sendo estes valorizados e recriados pela concentração do investimento de poucos.

Tem-se nesse ponto o que François Loyer ressalta: enquanto o dentro privativo já triunfou sobre o fora coletivo, [...] implica “um desinteresse pelo espaço público da rua – transformado em espaço de rejeição e tratado como tal: sumariamente”. E disto surge um questionamento: estaria a experiência urbana nas ruas em vias de extinção?

A rua é um elemento revelador, como afirma Ana Fani (2007), a partir do qual se pode pensar o lugar da experiência, da rotina, dos conflitos, das dissonâncias, bem como, desvendar a dimensão do urbano. É nas ruas que se pode ler a vida cotidiana, pois os trajetos que nela acontecem se recobrem de sentido expressando os modos de apropriação da vida coletiva.



“Para muitos, nas ruas, os homens não fazem mais do que passar”, essa é a redefinição do sentido dos espaços públicos em nossa sociedade atual, segundo Ana Fani (2007). As ruas da cidade vêm se tornando estritamente locais de passagem e circulação, afugentando delas, permanências e interações. Além de ambientes transitórios e de passagem, são também, espaços de permanência, ainda que não permanentes, pela presença de pedestres. De acordo com Kevin Lynch, “a rua também é o local principal em que se forma a imagem da cidade, já que é por ela que os habitantes transitam e tem a oportunidade de observá-la e entendê-la” (LYNCH, 2010).

Nesse contexto, a mudança de sentido das ruas age diretamente sobre os modos de apropriação exercidos nela. Por diferentes fatores como a prevalência dos fluxos de veículos ou mesmo os novos modos de morar emuralhados que geram insegurança com suas fachadas cegas, as ruas tem se transformado em meros locais de passagem. E é nesse ponto que se ressalta a importância de resgatar as possibilidades de vivência desses espaços, destacando a interação entre as pessoas e o sentimento de segurança que esses espaços públicos precisam proporcionar.

O sentimento de segurança das ruas, é um fator que assegura a ocorrência das práticas sociais. Como afirma Jane Jacobs, “uma rua movimentada consegue garantir a segurança; uma rua deserta não”. Desta forma, ressalta-se aqui a necessidade de atrair as pessoas para as ruas, fora de seus carros e despidas de seu individualismo, de modo a propiciar o ressurgimento das interações interpessoais tão necessárias.

[...] devem existir olhos para a rua, os olhos daqueles que podemos chamar de proprietários naturais da rua. Os edifícios de uma rua preparada para receber estranhos e garantir a segurança tanto deles quanto dos moradores devem estar voltados para a rua. Eles não podem estar com os fundos ou um lado morto para a rua e deixa-la cega (JACOBS, 2000, p. 35-36).

A ideia de “lugar praticado”, como refere-se Mongin (2009) aos espaços urbanos, é um importante componente que influi no modo de vida do indivíduo e que traduz a necessidade de viver esses espaços. Nesse sentido, é importante saber que se tal ambiente urbano é modificado, provoca

diretamente, modificações nas relações sociais dos cidadãos uns com os outros e com o espaço concebido.

A cidade não é apenas um sistema de produção econômica e espacial, de satisfação pessoal e comunitária, mas é, também, um sistema em que os lugares e as pessoas se identificam em uma dinâmica cotidiana. A relação com o entorno exige uma eficiência de integração física e perceptiva que forneça um sentimento de bem-estar e segurança (SILVA e ROMERO, 2010).

Assim, tem-se o estabelecimento da situação atual das relações entre os espaços e as práticas sociais, evidenciados na cidade contemporânea como fruto das transformações ocorridas.

A metrópole - em sua visão de grandiosidade aparece em formas exuberantes - é vista como o símbolo de um novo mundo, como ideia do moderno e do triunfo técnico. Tal fato se traduz, morfológicamente, pelas formas arquitetônicas grandiosas, pela construção de amplas avenidas congestionadas e ruidosas que se impõe como “formas do progresso”. Neste processo de mudanças rápidas, o espaço se torna instável, o profundo processo de mutação cria a destruição dos referenciais que sustentam a vida cotidiana, jogando o cidadão em meio à agitação da multidão cada vez mais densa e amorfa, confrontado com a perda de sua identidade (CARLOS, 2007, p. 45).

Desse modo, conclui-se que as rupturas espaciais e a insegurança gerada deixam de favorecer os caminhantes e perde-se cada vez mais a experiência urbana da apropriação de percursos e trajetórias. Como bem conclui Ana Fani (2007), as formas urbanas que se transformam negam a identidade que sustenta a vida e a memória nos espaços públicos das ruas. Tem-se a sociedade marcada pelo distanciamento do homem com o outro através da dissolução das relações sociais de vizinhança, o distanciamento da natureza, o esfacelamento das relações familiares e a perda do sentimento de pertencimento de um espaço que outrora era tido como palco das experiências afetivas, econômicas e, sobretudo interpessoais.

## 2.4 Elementos de composição do ambiente urbano

Para se entender o ambiente urbano é necessário tomar conhecimento dos elementos que o compõe. O modo como uma cidade adquire sua forma é estritamente singular e depende do seu processo de urbanização, ou seja, as cidades nunca se desenvolvem da mesma maneira e, portanto, nunca possuirão a mesma forma. O desenho da cidade é formado a partir da configuração de sua morfologia, que surge como produto das dinâmicas sociais que repercutem na produção do espaço urbano.

Cabe, portanto, nesse presente tópico, apontar os elementos compositivos do ambiente urbano de forma geral, entendendo por meio de seus conceitos, a influência que cada um deles acarreta no espaço urbano. É objetivo desta pesquisa, estabelecer um alinhamento entre a morfologia urbana e o comportamento dos usuários no ambiente urbano de uma rua, previamente selecionada. Para isso, destaca-se, a visão de José Lamas, que trata especificamente sobre a morfologia urbana e o desenho da cidade.

Primeiramente é necessário compreender o significado de morfologia urbana. Esse termo é utilizado por Lamas (1993) para designar o estudo das formas, interligando-as com os fenômenos que lhe deram origem. Nesse caso destaca-se a análise da forma urbana, que corresponde ao conjunto de objetos arquitetônicos, ligados entre si por relações espaciais, ou seja, a forma urbana é o modo como se organizam os elementos morfológicos que constituem e definem o espaço urbano (LAMAS, 1993).

Nesse sentido, Lamas (1993), destaca quatro aspectos para analisar a forma urbana das cidades: *quantitativo*, que refere-se a todos os aspectos que podem ser quantificáveis e relacionados à realidade urbana; *de organização funcional*, que se relaciona com as atividades humanas e uso do solo (habitação, educação, trabalho, saúde, comércio e etc); *qualitativo*, referente à qualidade, como padrões de conforto ou comodidade (intensidade do som, conforto lumínico) e por fim aspectos figurativos que são relacionados essencialmente com a comunicação estética.

O homem urbano está sujeito a sons, cheiros, calor, luz, estímulos visuais, climáticos e outros, que atuam sobre os seus sistemas perceptivos [...] Toda a ação que humaniza a paisagem pode conter objetivos e valores estéticos que se

comunicam através dos sentidos ou da percepção (LAMAS, 1993, p.58).

Há ainda, diferentes escalas para análise da forma urbana, sendo estas: *setorial ou escala da rua*, que como o próprio nome indica, refere-se a dimensão da rua, sendo a menor unidade ou porção de espaço urbano de onde de apenas um só ponto é possível analisar e observar o seu conjunto; *urbana ou escala do bairro*, correspondente à estruturas de ruas, praças e etc formadoras de um bairro e por onde é necessário vários percursos para identificar os elementos morfológicos e a última escala é a *territorial* que indica os macrossistemas de arruamentos de bairros. Desse modo, tem-se três escalas para análise: escala da rua, do bairro e da cidade (LAMAS, 1993).

A dimensão setorial, ou escala da rua, identifica basicamente os edifícios, o traçado, a vegetação o desenho do solo e o mobiliário urbano numa área atingida pelo campo visual sem precisar de deslocamentos.

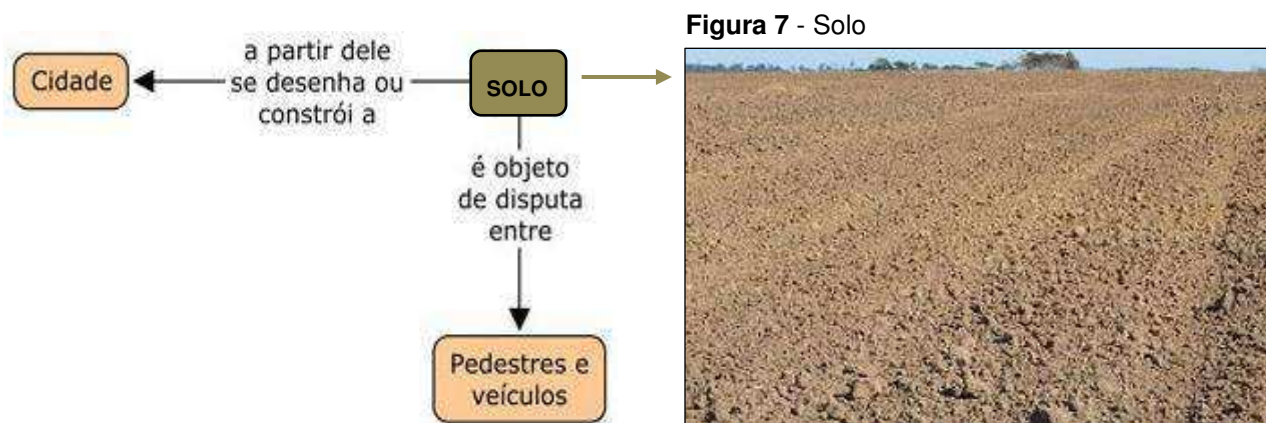
A escala do bairro, ou dimensão urbana, identifica traçados, praças, quarteirões, monumentos e áreas verdes para o entendimento das várias partes urbanas, necessitando de vários deslocamentos para a identificação.

A dimensão territorial ou escala da cidade identifica os elementos morfológicos dos bairros, das grandes estruturas viárias e grandes espaços verdes relacionados com o suporte geográfico e com as estruturas físicas da paisagem (LAMAS, 1993).

Desse modo, alguns elementos tendem a ser mais frequentes e mais importantes nas leituras para compreensão da forma urbana, como: o solo, os edifícios, o lote, o quarteirão, a fachada, o traçado e a rua, a praça, o monumento, a vegetação e o mobiliário urbano (LAMAS, 1993, p.79). Apresentam-se abaixo, seguindo a visão de José Lamas (1993), os elementos morfológicos do espaço urbano.

- Solo

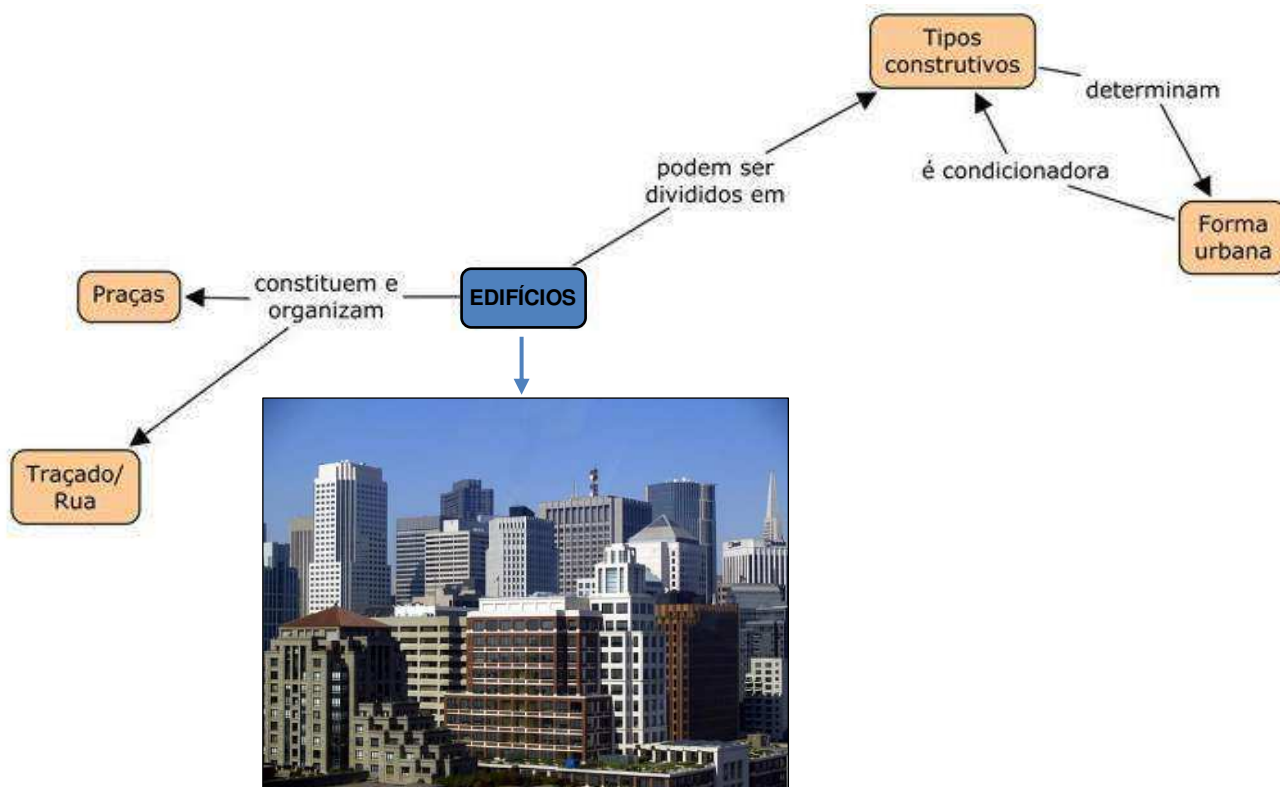
É a base de implantação que dá configuração ao desenho da cidade. Possui características topográficas que modelam o terreno e dão identidade ao solo. É um elemento de grande importância no espaço urbano, pois é a partir dele que a cidade é construída. Contudo, apresenta também grande fragilidade e é vulnerável a mudanças.



Fonte: Endereço eletrônico Agrossales<sup>6</sup>

#### ▪ Edifícios

É através dos edifícios que se constitui o espaço urbano e se organizam os diferentes espaços identificáveis. Podem ser classificados em diferentes tipos, decorrentes da sua função e forma, sendo a tipologia das edificações, a marca dos mecanismos de uso e ocupação do solo.



**Figura 8 - Edifícios em São Francisco**

Fonte: Endereço eletrônico Freepik<sup>7</sup>

<sup>6</sup> Disponível em: <<http://agrossalles.com.br/site/servicos/solo/>>. Acesso em: 20 out. 2015.

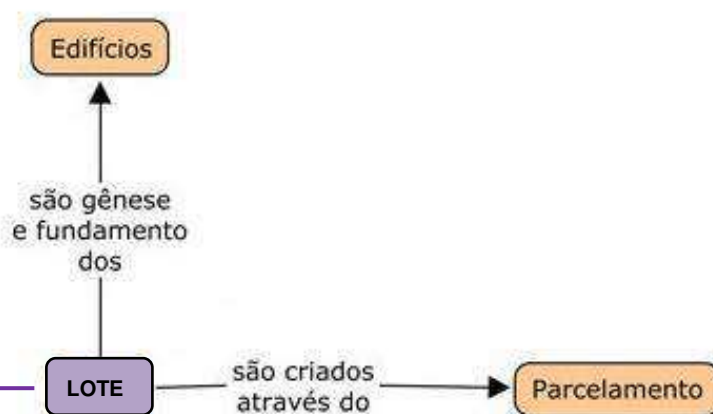
<sup>7</sup> Disponível em: <[http://br.freepik.com/fotos-gratis/horizonte-eua-francisco-california-edificios-san\\_670757.htm](http://br.freepik.com/fotos-gratis/horizonte-eua-francisco-california-edificios-san_670757.htm)>. Acesso em: 20 out. 2015

- Lote

É a gênese do edificado, pois a forma do lote condiciona a forma do edifício e por consequência a forma da cidade, com a separação do domínio público e privado. É um princípio da relação entre o edifício com seu terreno e entorno. Pode ainda ser considerado por seu aspecto fundiário e econômico, ressaltando a distribuição espacial atrelada ao custo do lote.

[...] a forma dos lotes de uma cidade, sua formação, sua evolução, representa a longa história da propriedade urbana e a história das classes profundamente ligadas à cidade (ROSSI, 1995, p. 36).

**Figura 9 - Lotes**

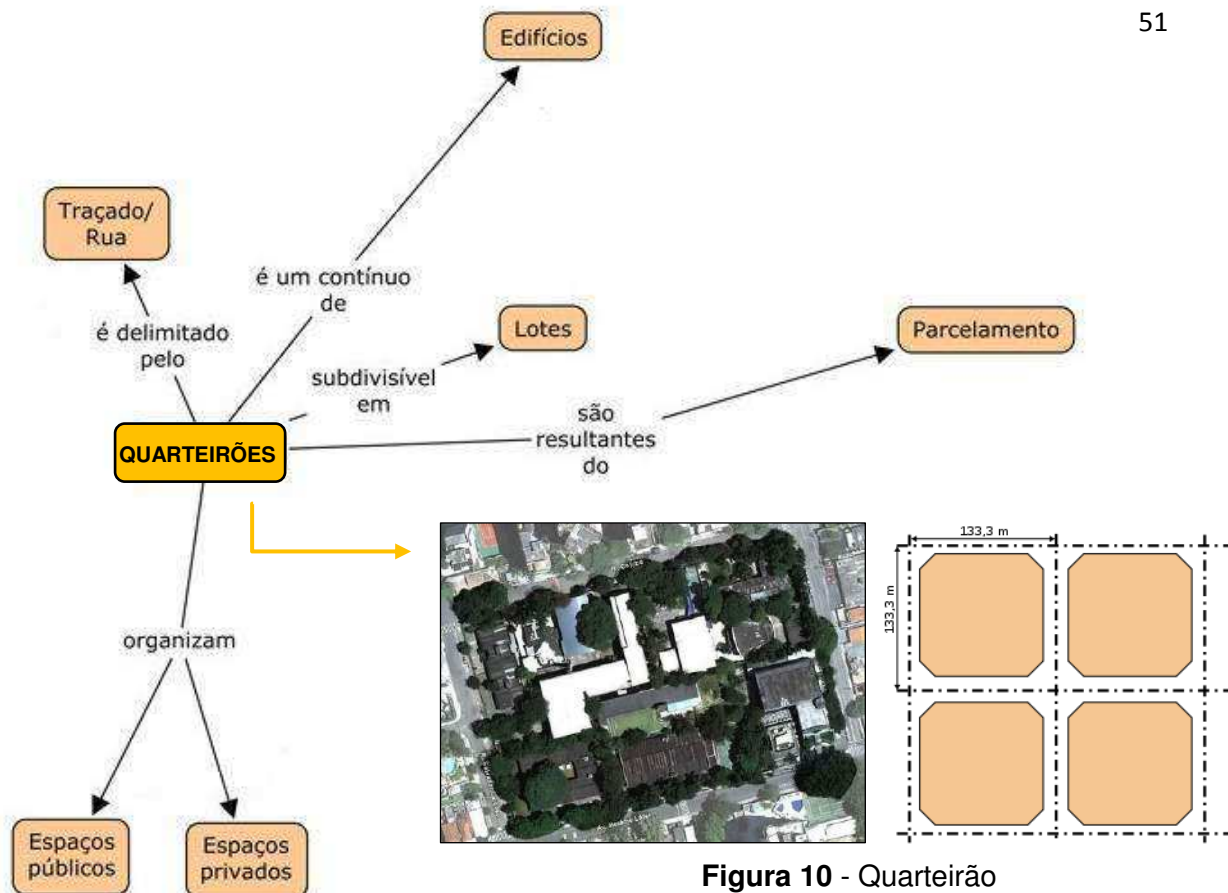


Fonte: Endereço eletrônico Imóveis Manaus<sup>8</sup>

- Quarteirão

É o espaço delimitado pelo cruzamento de três ou mais vias e subdivisível em lotes para a construção de edifícios. Tem sua forma associada ao traçado da cidade e à divisão fundiária. É um contínuo de edifícios agrupados entre si, cuja função é agregar e organizar os demais elementos da estrutura urbana: o lote e o edifício, o traçado e a rua e as relações que estabelece com os espaços públicos, semipúblicos e privados.

<sup>8</sup> Disponível em: <<http://www.imoveismanaus.adm.br/im%C3%B3vel/residencial-amazonas/>>. Acesso em: 20 out. 2015.

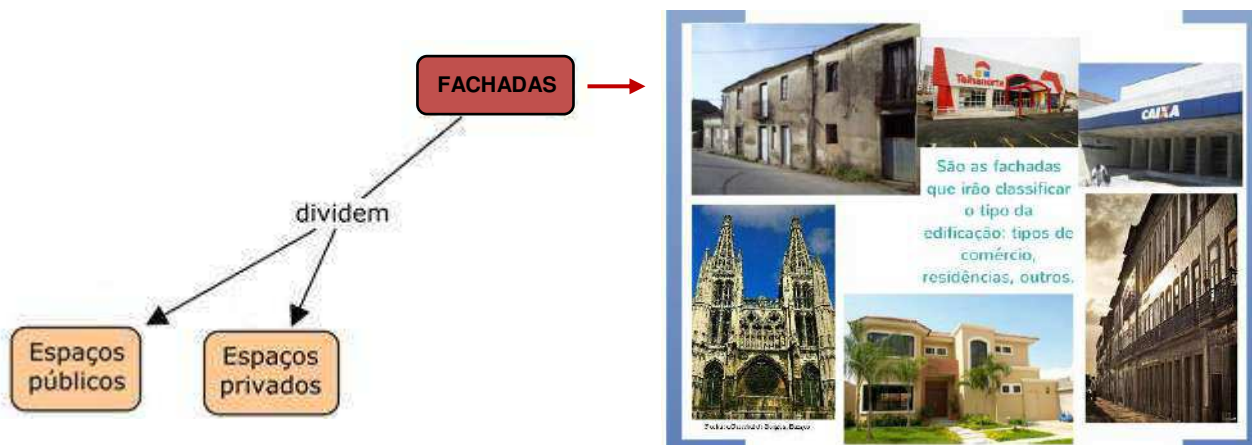


**Figura 10 - Quarteirão**

Fonte: Endereço eletrônico Actua Engenharia<sup>9</sup>

▪ Fachada

As fachadas servem pra indicar a hierarquização decorrente do espaço urbano, além de exprimir as características distributivas, o tipo edificado e a linguagem arquitetônica.



**Figura 11 - Fachadas**

Fonte: Endereço eletrônico Prezi<sup>10</sup>

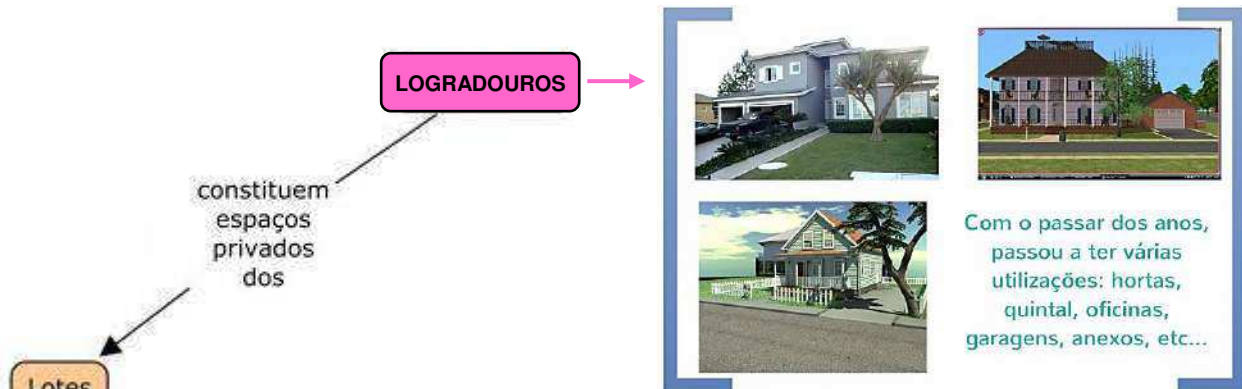
<sup>9</sup> Disponível em: <<http://www.actuaengenharia.com.br/?p=483>>. Acesso em: 20 out. 2015.

<sup>10</sup> Disponível em: <<https://prezi.com/zkox0umqlfi5/os-elementos-morfologicos-do-espaço-urbano/>>. Acesso em: 20 out. 2015.



- Logradouro

Constitui o espaço privado do lote não ocupado com construções, e através do qual se faz parcialmente a evolução das formas urbanas do quarteirão até os blocos.

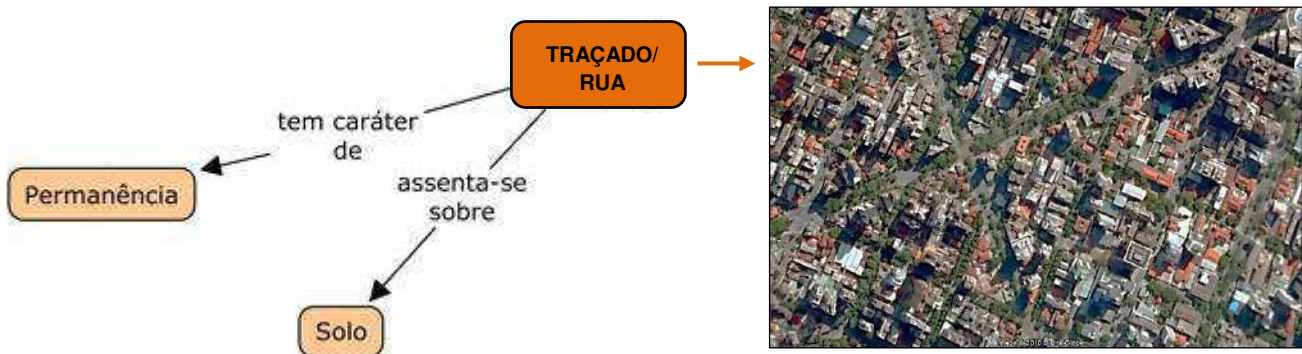


**Figura 12** - Logradouros

Fonte: Endereço eletrônico Prezi<sup>11</sup>

- Traçado

O traçado viário existe como elemento morfológico nas diversas escalas da forma urbana, e é assentado sobre um suporte geográfico preexistente. Tem a função de ligar os vários espaços da cidade e ainda regular a disposição dos quarteirões e edifícios.



**Figura 13** - Traçado viário

Fonte: Endereço eletrônico Sky Scaper City<sup>12</sup>

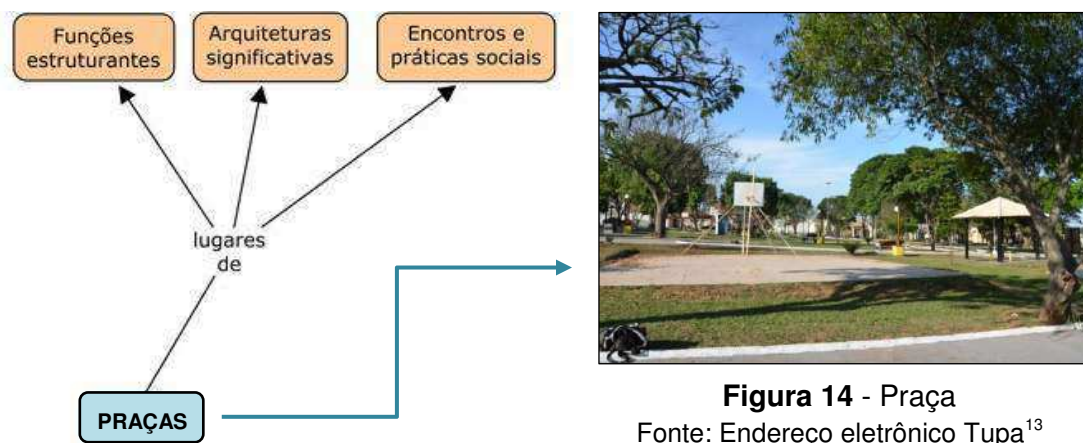
<sup>11</sup> Disponível em: <<https://prezi.com/zkox0umqfi5/os-elementos-morfologicos-do-espaco-urbano/>>. Acesso em: 20 out. 2015.

<sup>12</sup> Disponível em: <<http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=1072363>>. Acesso em: 20 out. 2015.



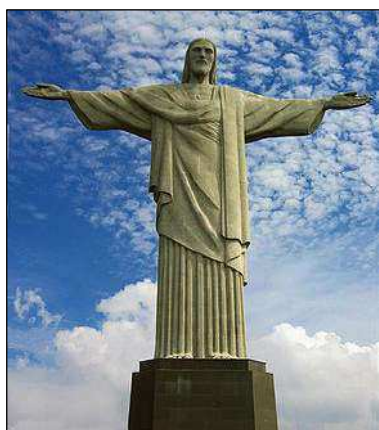
- Praça

Pode significar lugar de circulação, lugar intencional de encontro, de permanência, dos acontecimentos, das práticas sociais, das manifestações da vida urbana e comunitária. A praça pressupõe a vontade e o desenho de uma forma e de um programa.



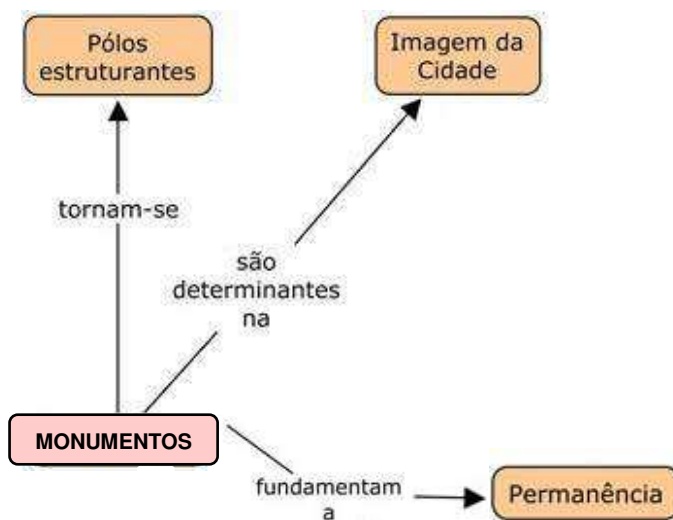
- Monumento

É um fato urbano singular, pela sua localização, configuração e significado para a cidade. Possui um caráter de permanência no tecido urbano, por ser preservado independente das transformações nas cidades.



**Figura 15 - Monumento**

Fonte: Endereço eletrônico Cultura Mix<sup>14</sup>



<sup>13</sup> Disponível em: <<http://www.tupa.sp.gov.br/noticia/508/prefeitura-investe-na-revitalizacao-de-pracas-publicas.html>>. Acesso em: 20 out. 2015.

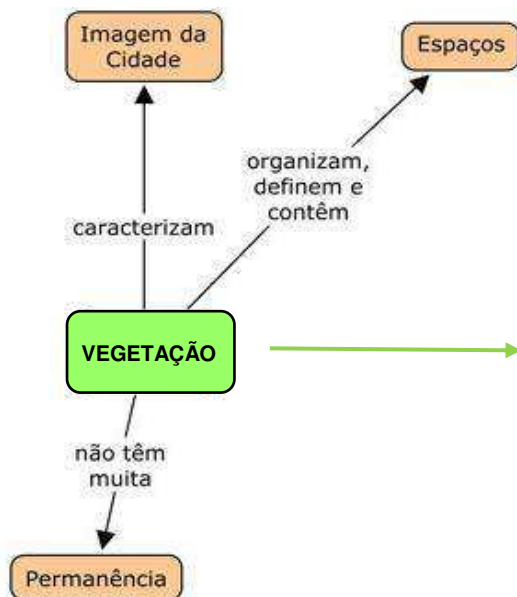
<sup>14</sup> Disponível em: <<http://turismo.culturamix.com/atracoes-turisticas/monumentos-brasileiros/attachment/monumentos-brasileiros-6>>. Acesso em: 20 out. 2015.

O monumento, segundo Lamas (1993) é ainda considerado um elemento morfológico estruturante e sua presença caracteriza a área ou o bairro onde está inserido.

[...] Os monumentos são obras de arte excelentes e caracterizam-se sobretudo por esse aspecto. Constituem um valor que é mais forte que o ambiente e mais forte que a memória (ROSSI, 1995, p. 24).

- **Vegetação**

São elementos de composição e do desenho urbano, que servem para organizar, definir e conter espaços. Caracterizam a imagem da cidade e têm individualidade própria.



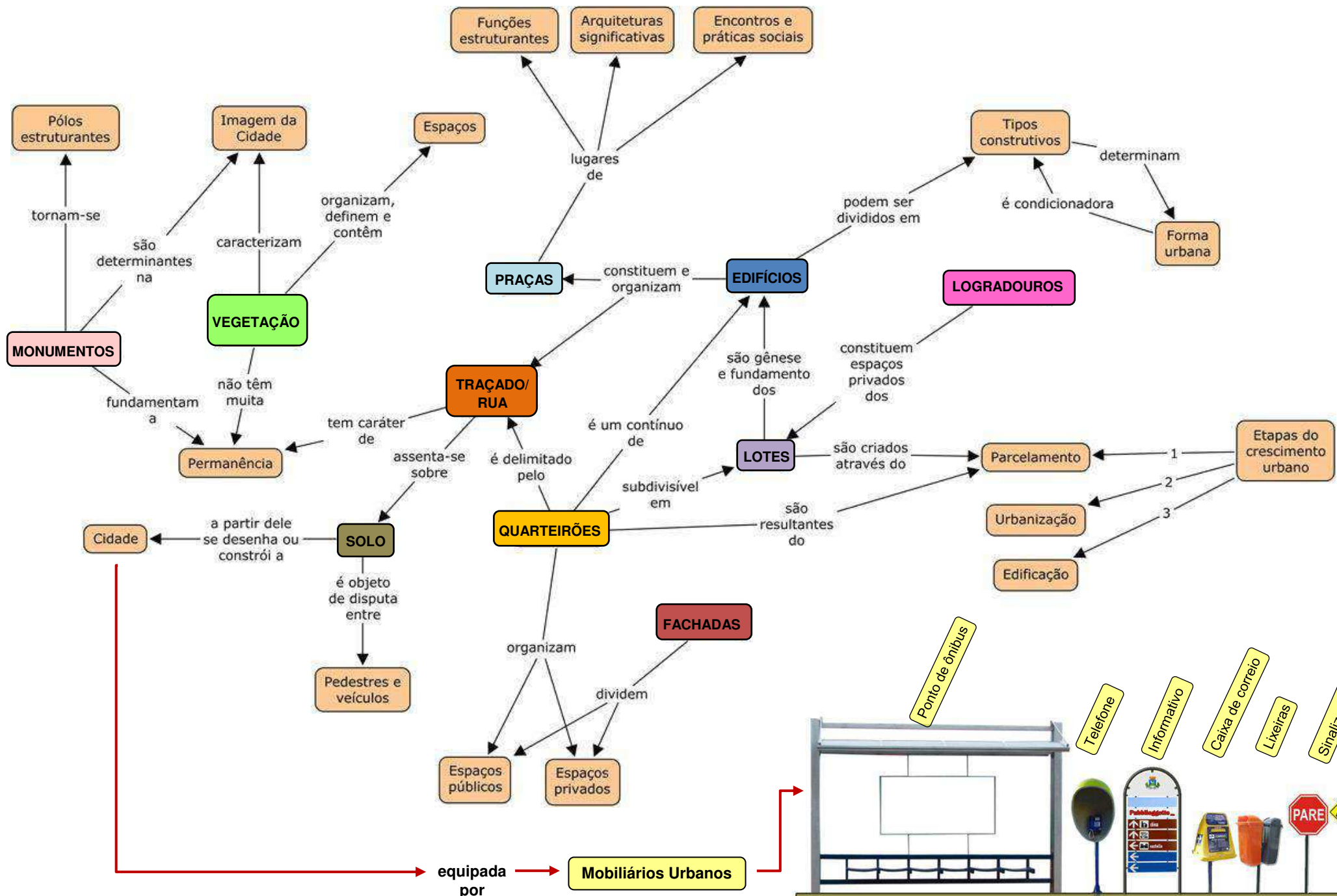
**Figura 16 - Vegetação**

Fonte: Endereço eletrônico Envolverde<sup>15</sup>

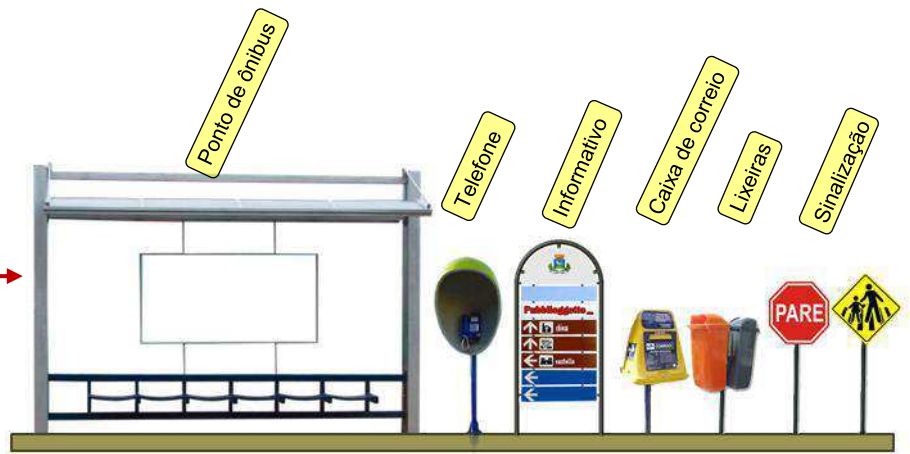
- **Mobiliário Urbano**

Elementos que mobíliam e equipam a cidade. Situam-se na escala da rua e contribuem para caracterizar a imagem da cidade. São os bancos, lixeiras, chafarizes, caixas de correio, telefones públicos, placas de sinalização, entre outros.

<sup>15</sup> Disponível em: <<http://www.envolverde.com.br/ambiente/arvores-urbanas-muito-alem-da-sombra-e-da-beleza/>>. Acesso em: 20 out. 2015



**Figura 17 - Mapa conceitual dos elementos da morfologia urbana**  
 Fonte: GARROS, 2015 a partir de SABOYA, 2010



**Figura 18 - Mobiliários urbanos**  
 Fonte: GARROS, 2015



Tem-se nesse sentido, a ilustração de alguns dos elementos morfológicos (Figura 19), explicitados a partir do aporte teórico de José Lamas (1993), que compõem o ambiente das ruas.

#### VEGETAÇÃO

Caracteriza a imagem da cidade, tem individualidade própria, desempenha funções precisas: são elementos de composição e desenho urbano, servem para organizar, definir e conter espaços. Situa-se no mesmo nível hierárquico das partes edificadas da cidade.

#### MONUMENTO

Elemento morfológico singular, individualizado pela sua presença, configuração, posicionamento na cidade e pelo seu significado. Determinante da imagem pública pela sua significação histórica ou cultural e social.

#### PRAÇA

Distingue-se dos demais espaços pela organização espacial e desenho. Elemento de grande permanência na cidade e reúne a ênfase do desenho urbano como espaço coletivo de importante significado, sendo este um dos atributos que a distingue dos demais vazios da cidade.



#### TRAÇADO/RUA

Elementos mais claramente identificáveis na forma da cidade, em função da importância funcional do deslocamento, percurso e mobilidade. Regula disposição de quarteirões e edifícios. Apresenta relação hierárquica com as escalas da forma urbana.

#### EDIFÍCIOS

Através destes se constitui o espaço urbano e se organizam os demais espaços identificáveis, como ruas, praças. Espaço urbano depende dos tipos edificadas e suas formas de agrupamento. A forma urbana é produto, resultado e geradora das tipologias edificadas.

#### TERRENO

A partir da topografia e sua modelação é que se constrói a cidade. É representado também pelos revestimentos e pavimentos, que podem apresentar grandes mudanças e conferem um dos aspectos a imagem da cidade.

#### LOTE

Princípio essencial da relação entre edifício e solo. Gênese e fundamento do edificado. Separação do público com o privado.

#### QUARTEIRÃO

Agrega e organiza outros elementos da estrutura urbana como o lote e o edifício, a ruas e o traçado e as relações que se estabelecem com espaços públicos, semi-públicos e privados.

**Figura 19** - Ilustração dos elementos da morfologia  
Fonte: BALDISSERA, 2011

### 3 O AMBIENTE DAS RUAS

Faz-se necessário nesse capítulo, entender o ambiente das ruas como cenário de análise dessa pesquisa. A discussão que se pretende alcançar refere-se ao uso e apropriação dos espaços públicos de determinadas ruas, entendidas a partir do alinhamento entre a morfologia urbana e o comportamento dos usuários. Como bem dispõe Jane Jacobs (2000), “as ruas das cidades servem a vários fins além de comportar veículos; e as calçadas – a parte das ruas que cabe aos pedestres – servem a muitos fins além de abrigar pedestres”. Desse modo, será aqui abordado no decorrer desse capítulo, conceitos, atributos, particularidades e referências que dizem respeito às ruas e calçadas, e às relações nelas estabelecidas.

O termo “ambiente” aqui referido traduz o espaço que é munido de significado, pela relação estabelecida entre o homem e o lugar. Cabe, portanto entender, que por esse motivo utiliza-se do termo “ambiente das ruas”, para designar o objeto de estudo desta pesquisa como um lugar que apresenta além de aspectos físicos de sua morfologia urbana, aspectos subjetivos não mensuráveis que se revelam pelos comportamentos sociais que são neles estabelecidos. Como bem coloca Andréa Duailibe (2011):

Quando o espaço é vivenciado através de usos específicos, incorpora à sua natureza atributos capazes de influenciar todos aqueles que o utilizam, convertendo-se, assim, em ambiente. Dessa forma, percebe-se o ambiente como espaço passível de ser experimentado, vivenciado, que guarda em si a dimensão relacional, que o caracteriza. O ambiente exerce e sofre influência de maneira sistemática, definindo uma relação biunívoca<sup>16</sup> homem-ambiente (DUAILIBE, 2011, p. 3).

Michel de Certeau conclui ainda que “a existência é espacial”, ou seja, o espaço é tido como condição fundamental para a experiência de existir. E é desta experiência, de caráter marcadamente subjetivo, que se atribui a vivência do ambiente das ruas, objeto de análise dessa pesquisa.

---

<sup>16</sup> Relação estabelecida entre o homem e o ambiente, onde o ambiente afeta o usuário e este, por sua vez, interage com o ambiente.

### 3.1 Conceituação

Ao tratar aqui sobre o ambiente das ruas, fica também implícito a menção das calçadas que são parte inerente delas. As ruas e as calçadas são os principais locais públicos de uma cidade. “Se as ruas de uma cidade parecerem interessantes, a cidade parecerá interessante; se elas parecerem monótonas, a cidade parecerá monótona”, é o que afirma Jane Jacobs (2000). Desse modo, evidencia-se o fato de que muito se sabe de uma cidade por suas ruas e calçadas. Há vários aspectos a serem considerados por essa análise, como seu desenho urbano, acessibilidade, mobiliários, e, sobretudo as oportunidades que as ruas e calçadas oferecem, aliados ainda ao sentimento de segurança que lhes são atribuídas.

A calçada por si só não é nada. É uma abstração. Ela só significa alguma coisa junto com os edifícios e os outros usos limítrofes a ela ou as calçadas próximas. Pode-se dizer o mesmo das ruas, no sentido de servirem a outros fins, além de suportar o trânsito sobre rodas em seu leito. As ruas e suas calçadas, principais locais públicos de uma cidade, são seus órgãos mais vitais. Ao pensar numa cidade, o que lhe vem à cabeça? Suas ruas (JACOBS, 2000, p.29).

Nesse sentido, cabe aqui a ressalva de que as ruas são ambientes comuns a todos, por configurarem-se como espaços públicos. “Todos precisam usar as ruas [...] nenhuma pessoa normal pode passar a vida numa redoma, e aí se incluem também as crianças”, é o que garante Jane Jacobs (2000). É necessário ainda entender que as ruas são reflexos das oportunidades que proporcionam, e, portanto, revelam somente aquilo que elas permitem a seus usuários.

Segundo Jacobs (2000), para que uma rua cumpra sua função fundamental e seja considerada viva e segura, precisa ter três características principais: primeiramente deve ter separação nítida entre o público e o privado, evidenciando limites claros e praticáveis, secundamente deve possuir olhos para as ruas, os quais manterão a segurança dos moradores e por fim deve ter usuários transitando ininterruptamente, tanto para aumentar na rua o número de olhos atentos, quanto para induzir que mais pessoas possam vir a utilizá-las (JACOBS, 2000, p. 35-36).

As ruas apresentam um papel vital nas cidades, pois são nelas em que acontecem a integração e convivência de uma sociedade, sendo os

principais protagonistas do uso e ocupação das ruas e calçadas, as pessoas. Desse modo, o que percebe-se é que o contato e as relações estabelecidas transmitem mais vida às ruas e calçadas. Quando se tem as ruas como extensão da casa, com atividades cotidianas, brincadeiras infantis e encontro de vizinhos, tem-se a expressão da demanda subjetiva por espaços de interação social.

Um fato curioso que atesta essa demanda espontânea é passar por uma rua, tida pelo discurso contemporâneo como destinada exclusivamente à passagem de veículos, e ter nela crianças que a “fecham” com traves para o jogo de bola que acontece de maneira natural e voluntária, atribuindo mais vida às ruas com novos barulhos, ruídos e aromas que se instalam na presença delas. Em alguns casos, as ruas são os únicos “espaços concretos” onde as crianças podem vivenciar sua infância por “não possuírem”, como em condomínios fechados, espaços de parques, quadras e *playgrounds* particulares.

As ruas, como espacialização da vida coletiva, deveriam deste modo representar esses espaços de interação. E ao contrário disto, pela situação imposta pela sociedade contemporânea, as ruas tem perdido seu papel fundamental de fomentador das relações sociais, ou seja, de espaços que são moldados pelas pessoas e deveriam ser adequados à elas. Como afirma Tuan (1983), “o pedestre recebe pouca consideração em uma cidade do automóvel [...] algumas ruas não tem calçadas; muitas outras são extensas artérias adequadas à velocidade dos carros”.

Percebe-se com isso, que as ruas com conteúdo humano de diversidade e relações cotidianas vem sendo substituídas pelo tráfego intenso de veículos e espaços privatizados, que acabam gerando intranquilidade, reduzindo a urbanidade e determinando o declínio do homem público. Perde-se ainda as relações cotidianas reveladas em diversos sentidos na cidade, como nos deslocamentos, mercado, espaço de reivindicação e ainda de encontro.

O caminho vira rua, depois transforma em avenida e nesse ponto da história das formas de apropriação da cidade, nesse contexto, a rua deixa de ser extensão da casa e se contrapor a ela [...] Desse modo o que era público, o que acontecia no ambiente da rua se fecha intramuros. Os lugares da cidade se delimitam, se fecham e se tornam exclusivos [...] e pelo

adensamento dos automóveis, que tiraram as cadeiras das calçadas, o fim das procissões, o fim dos encontros nas esquinas [...] A isso se soma a destruição de ruas em antigos bairros, marcando o fim dos pontos de encontro (CARLOS, 2007, p. 52).

As ruas sempre dispuseram diferentes finalidades, além do fluxo de pessoas e veículos de um lado para outro. Antes disso, surgiram como ambientes agradáveis que proporcionavam relações de vizinhança, proximidade de contatos e espaços de contemplação. Funções estas perdidas com o passar do tempo e aumento do fluxo, motivo este que nos leva a procurar analisar esse ambiente aqui tratado, de modo a compreender as causas do distanciamento das pessoas face às mudanças físicas, sociais e comportamentais de tais espaços.

A rua se coloca como dimensão concreta da espacialidade das relações sociais num determinado momento histórico, revelando gestos, olhares e rostos, as pistas das diferenças sociais [...] Finalmente na rua se tornam claras as formas de apropriação do lugar e da cidade, e é aí que afloram as diferenças, e as contradições que permeiam a vida cotidiana [...] (CARLOS, 2007, p. 51).

Ao longo da história, o espaço da cidade funcionou como ponto de encontro para os moradores, em vários níveis. As pessoas se encontravam, trocavam novidades, fechavam acordos, arranjavam casamentos – artistas nas ruas as entretinham, havia compra e venda de mercadorias. As pessoas compareciam aos grandes e pequenos eventos [...] tudo acontecia à vista do público. A cidade era o ponto de encontro, as ruas eram o ponto de encontro (GEHL, 2013, p. 25).

### 3.2 O caráter de permanência

As ruas apresentam uma característica peculiar, que se contrapõe a perda do interesse por elas, marcante em nossa sociedade atual. Há de se destacar aqui o caráter de permanência das ruas, ou seja, a permanência do seu traçado viário, que nos leva a compreender sua importância enquanto ambiente de relações cotidianas constantes.

Lamas (1993) chama a atenção para o “caráter de permanência do traçado, não totalmente modificável, que lhe permite resistir às transformações urbanas”. Para o autor, “o traçado estabelece a relação mais direta de



assentamento entre a cidade e o território”. Calçado em Poète, Lamas indica que “a rua ou o traçado relaciona-se diretamente com a formação e crescimento da cidade de modo hierarquizado, em função da importância funcional da deslocação, do percurso e da mobilidade de bens, pessoas e ideias” (LAMAS, 1993, p. 100).

Tem-se nesse sentido o caráter de permanência das ruas, tratada como a permanência em si do traçado urbano, ou seja, a permanência física dos assentamentos. Cabe entender que as transformações urbanas que ocorrem nas cidades não modificam totalmente o traçado, pois este não é um elemento maleável e facilmente mutável. Há aí o sentimento de constância e estabilidade do “ piso das cidades ”: as ruas.

Outro sentido do caráter de permanência das ruas refere-se à permanência do uso do solo, delimitada pelo zoneamento da cidade. A Lei de Uso e Ocupação do Solo estabelece, a partir da subdivisão da cidade por zonas, a restrição e/ou permissão de usos em cada localidade. E as ruas como parte estruturadora dos loteamentos em cada zona, acabam por se apoderar dos usos estabelecidos para o conjunto de lotes que as compõem. Deste modo, tem-se a permanência de usos restrita pela legislação vigente. Vale ressaltar que tem-se a permanência de tipos de uso e não da forma de apropriação que neles acontece.

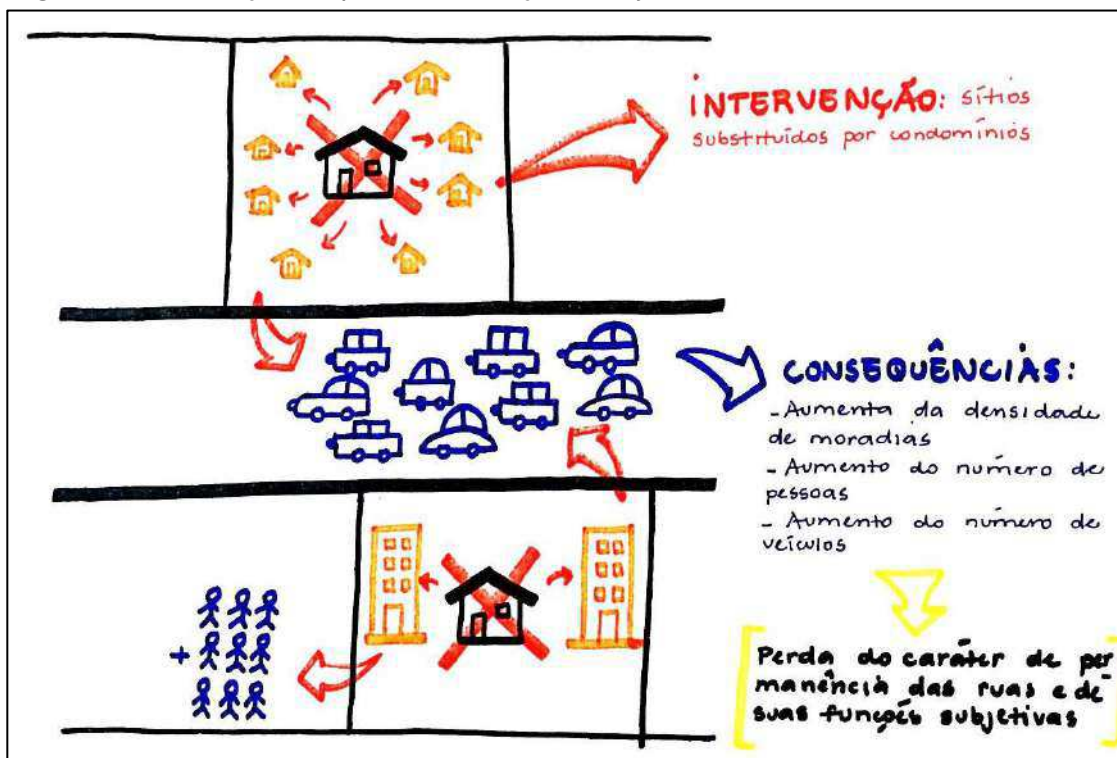
É importante entender que apesar da permanência do traçado e dos usos permitidos, não há a garantia de permanência da densidade dos usos que se sucedem e muito menos a garantia de permanência das formas de apropriação, que não sobrevivem às mudanças das funções desempenhadas pelas ruas. E neste ponto cabe entender um pouco das funções das ruas, que são correlacionadas com a forma como as pessoas a utilizam. Tem-se aqui a anatomia do ambiente da rua.

As ruas apresentam diferentes funções desde sua implantação. Decorrente do uso do solo, as ruas apresentam funções principais como deslocamento, meio de ligação entre diferentes localidades, espaço para trânsito de veículos e pedestres, e apresentam ainda funções secundárias como local de apreciação, de convívio e interação de pessoas, espaço de encontro, de permanência, de descanso, de conversa e contatos. O que acontece, é que os ambientes das ruas sofrem transformações e com elas as

funções secundárias das ruas, por serem subjetivas, são as primeiras a serem perdidas. Trata-se de apropriações de cunho subjetivo por serem estas instantâneas e temporárias, de forma não materializada, que expõe uma demanda legítima e “abstrata” do ambiente.

Uma situação que ilustra essa perda das funções subjetivas, acontece quando determinada rua, por exemplo, antes loteada com grandes sítios passa a abrigar muitas habitações em um mesmo terreno, tendo o uso residencial mantido mas a ocupação do lote intensificada. Neste caso, as funções anteriormente desempenhadas por essa rua, como a permanência de pessoas nas calçadas que colocavam suas cadeiras nas portas para conversar com os vizinhos, as brincadeiras de bola das crianças, o andar propiciado pelas pequenas distâncias e diversas outras características foram preteridas pelo aumento do número de carros que as percorrem e intensidade do fluxo de pessoas e serviços que surgiram com a densificação dos usos nos lotes, impedindo determinados usos antes possíveis (Figura 20).

**Figura 20** - Ilustração da perda das funções subjetivas das ruas

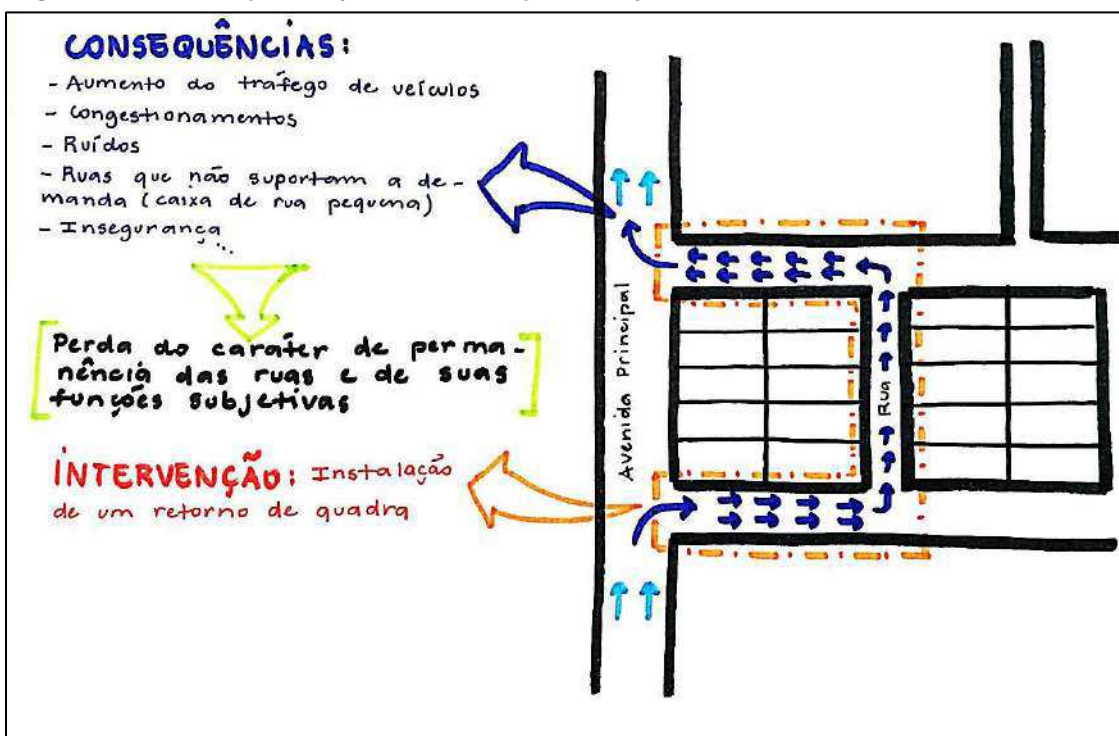


Fonte: GARROS, 2015

Outra situação que ilustra esse mesmo fato é observada, por exemplo, na mudança de tráfego ocorrida em determinada rua. Antes, uma rua

de bairro tranquila, de um conjunto habitacional, é posteriormente tumultuada pelos inúmeros carros congestionados que a percorrem, provenientes de um retorno de quadra que fora instalado na rua. Perde-se aqui o caráter de tranquilidade e segurança que a rua possuía, sendo estes sentimentos substituídos pela aversão aos ruídos, trânsito e mesmo a impossibilidade de usar as ruas que não seja para o deslocamento por automóvel (Figura 21).

**Figura 21** - Ilustração da perda das funções subjetivas das ruas



Fonte: GARROS, 2015

Acontece nesses exemplos citados, a flexibilidade dos usos dos espaços públicos, que mesmo constituídos formalmente para finalidades específicas com usos definidos, acabam por ser apropriados de maneira diferenciada, seja pela ocupação intensificada ou por uma “solução” de engenharia de tráfego. Trata-se da perda das funções subjetivas e/ou secundárias, decorrentes da perda do caráter de “permanência” das pessoas nos espaços públicos das ruas, aqui evidenciado. Tratar-se-á no tópico subsequente as causas dessas perdas aqui esplanadas, com o intuito de compreender a realidade vivenciada nas ruas de nossas cidades.

### 3.3 O desinteresse pelas ruas

Com base no artigo de Lúcia Leitão (2009) intitulado *Quando o ambiente é hostil*, tratar-se-á através de sua comparação entre os sobrados urbanos do Brasil oitocentista e os condomínios fechados (frutos da privatização), o conseqüente desprestígio que tem acontecido nas ruas de nossas cidades. Objetiva-se nesse presente tópico levantar as causas do desinteresse das pessoas pelo ambiente das ruas de nossas cidades, entendendo que ao se conhecer as causas é possível intermediá-las, não com o intuito de trazer aqui soluções prontas, mas sim no objetivo de analisar a situação vigente e discutir novas possibilidades.

Sabe-se que são muitos os motivos que podem acarretar o desinteresse aqui tratado. Deste modo, serão abordados os principais, conhecidos pela história e/ou pela análise vivencial de determinadas ruas, objetos do estudo de caso que será aqui realizado. A abordagem adotada por Leitão (2009), quando menciona a casa-grande e seus ambientes internos, refere-se à arquitetura do sobrado marcadamente vinculada ao ambiente público e externo das ruas. Daí a dita origem desse desinteresse aqui tratado.

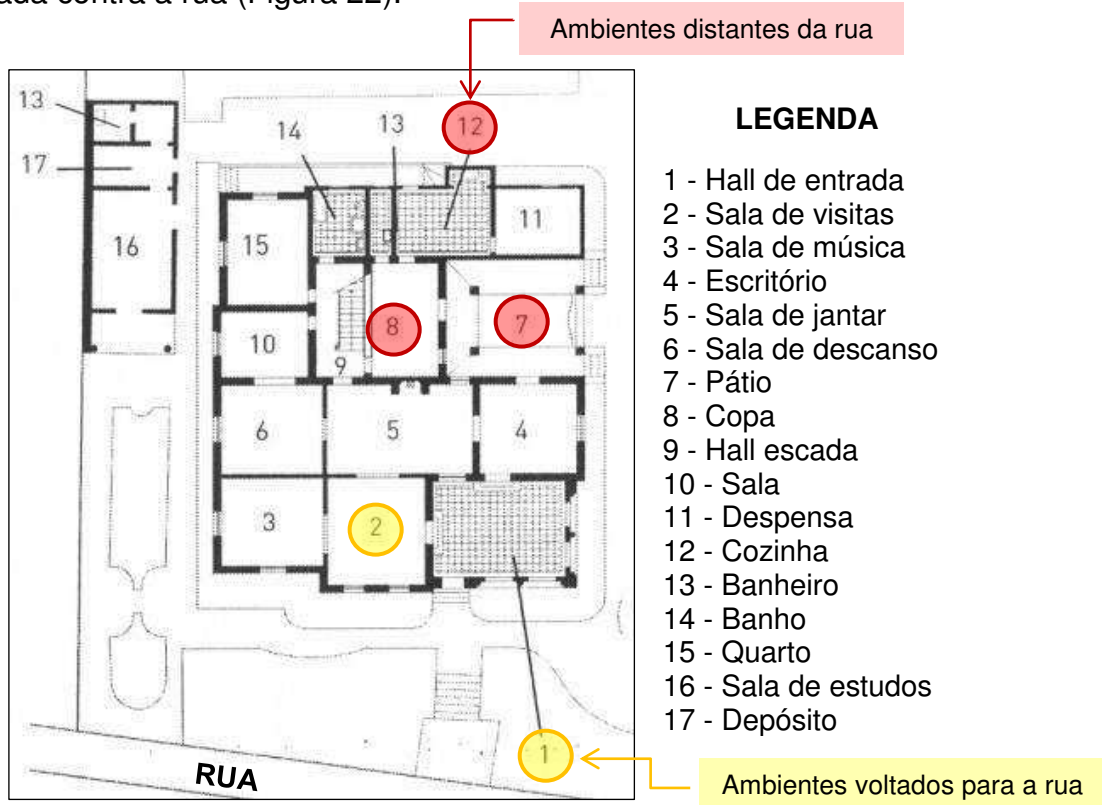
A casa-grande brasileira é entendida como símbolo maior do espaço privado, marcada pelo *centralismo*, *domesticidade* e *privativismo* característicos da organização social na era patriarcal. O desenho espacial e arquitetônico do sobrado denuncia sua característica peculiar “voltado para dentro, de costas, portanto, para o ambiente público das ruas”. Cabe neste ponto, partir da análise da planta baixa desse sobrado. Totalmente voltada para o interior da habitação, a planta baixa do sobrado oitocentista, revela a intensa valorização do espaço privado.

A sala de visitas, voltada para o espaço público da rua, é o primeiro ambiente a ser destacado, pois revela a contradição entre sua localização e o papel absolutamente restrito que representa. Com aberturas diretamente voltadas para a rua, essa localização poderia sugerir uma aproximação do espaço doméstico frente ao espaço público. Ao contrário disto, o uso desse espaço, então destinado à recepção de visitas e estranhos, era permitido somente ao dono da casa e restrito completamente às mulheres e às crianças. Neste contexto, a sala de visitas, apesar de apresentar localização favorável

próximo às ruas, era marcada pelo uso restrito de poucos, contribuindo para afastar a vida familiar do espaço das ruas.

A sala de visitas, no sobrado, não se destinava ao estar da família. Muito pelo contrário, era esse o espaço dedicado ao estranho, ao visitante, ao não-familiar. Essa natureza não-familiar da sala de visitas fica clara quando se sabe que a ela tinha acesso tão-somente o dono da casa no momento em que recebia seus visitantes. Vedada às mulheres, inclusive à dona da casa, e às crianças, essas salas funcionavam como um elemento a mais a afastar a vida doméstica do espaço público. Assim sendo, a *localização* dessa sala, bem como o *uso* que lhe era destinado no contexto social em que esse espaço estava inserido, contribuíam para manter a vida familiar afastada da rua. É como se um muro simbólico tivesse sido erguido entre a cena doméstica e a vida no espaço público (LEITÃO, 2009, p.2).

Os ambientes da sala de estar/copa e cozinha eram os espaços destinados à vida cotidiana das mulheres e crianças. Localizados no interior da edificação, bem distantes do espaço público das ruas, esses ambientes abrigavam a relação de domesticidade característica da casa brasileira. Mais confortáveis que os demais espaços da casa e voltados para o pátio interno livre da edificação, a sala de estar e cozinha, favoreciam a permanência das mulheres e crianças ratificando a ideia patriarcal de manter a vida familiar fechada contra a rua (Figura 22).



**Figura 22** - Planta baixa de um sobrado  
Fonte: GARROS, 2015 a partir de GÁLVEZ, 2012

Além de suas características espaciais materializadas na forma arquitetônica, os sobrados apresentam-se ainda como símbolo de prestígio social. O lugar social de cada morador é, portanto expresso pelo volume edificado. Como afirma Leitão (2009), “definiam-se com isso as relações entre os tipos de habitação e os estratos sociais: habitar um sobrado significava riqueza e habitar casa de chão batido caracterizava pobreza”. Nesse sentido tem-se mais uma causa do desprestígio da rua evidenciada: a verticalização. A construção verticalizada, construída acima do nível da rua, traduz o distanciamento ao modo que afasta os moradores assobradados do espaço desprestigiado da rua, fazendo destas, ambientes hostis desde então.

A forma como o discurso contemporâneo incide sobre o cotidiano das ruas, traduz-nos o seu não reconhecimento como espaço fundamental da vida urbana. Semelhante ao sobrado oitocentista, as cidades brasileiras continuam a produzir um espaço de exclusão centrado no espaço privado. Contextualizando a privatização vivida no período oitocentista, tem-se hoje a produção de condomínios fechados como materialização do espaço exclusivo e excludente ao constituírem-se em espaços que se fecham em si mesmos. Como bem conceitua Leitão (2009), o modo de habitação condominial é “um modo de morar onde o espaço privado afastado do ambiente que lhe é externo se faz mais e mais valorizado”.

Tem-se na privatização, ocorrida de diversos modos, a garantia da manutenção da vida o mais distante possível do ambiente das ruas, configurando-se como uma das principais causas do desprestígio das ruas.

[...] a sociedade brasileira não se deu conta, ainda, da repercussão social, e mesmo urbanística, da produção indiscriminada de espaços de exclusão manifestos na construção de muros altos, de espaços vedados até mesmo ao olhar do outro, na cena urbana contemporânea. Não se deu conta, portanto, da hostilidade que esse ambiente expressa, nem tampouco dos efeitos desse modo de edificar nas relações sociais [...] Não perceberam, principalmente, que a *negação da rua*, materializada na construção de muros altos, de guaritas eletrônicas hermeticamente fechadas, de espaços que se fecham para o convívio social, pode ser um elemento a mais na incitação da violência urbana na medida em que reforça o sentimento de exclusão, e o ódio que o acompanha, de todos e de tudo que esteja alijado do espaço privilegiado da casa, do espaço privado, portanto (LEITÃO, 2009, p. 7).

Além dos condomínios fechados aqui tratados, os shopping centers configuram-se semelhantemente como meios de privatização. “São espaços em que, além de centro de compras, toda uma gama enorme de serviços e atividades é oferecida e neles desenvolvida”, é o que define Leitão (2009). Deste modo, os shopping centers brasileiros, transformaram-se em ponto de encontro, exatamente o papel que compete ao espaço público em qualquer sociedade, tendo neste fato mais uma causa evidente do desmerecimento do papel das ruas na cidade.

Conseqüentemente aos modos de privatização, as pessoas passam a usufruir de seus espaços privados em detrimento à vida coletiva pública. E se menos pessoas passam a transitar pelas ruas, mais inseguras estas se tornam. Acontece aí a expressão da violência urbana nas ruas, fruto do processo de exclusão causado pela própria propriedade privada. Somados ao aspecto físico de tais privatizações, os grandes muros voltados para as ruas como fachadas cegas, alimentam ainda mais o sentimento de insegurança e menosprezo aos espaços públicos das ruas.

Do ponto de vista da produção da paisagem edificada da cidade brasileira, a distinção que esses ambientes, segregados e segregadores como poucos, perseguem se expressa em espaços que não se integram com o entorno onde estão fisicamente inseridos, que não se misturam com o resto da cidade (LEITÃO, 2009, p. 9).

As fachadas cegas apresentam-se como fortes fatores de contribuição ao desprestígio da rua (Figura 23). E a grande justificativa que se levanta nesse aspecto, é a falta de segurança que essas fachadas proporcionam. Em uma análise bem singela, é perceptível que uma “rua nua” como essa, não convida e nem gera oportunidades para os usuários que a utilizam. Se não há pessoas nas ruas, não há segurança nelas. Como bem atesta Natália Garcia em seu site *Cidades para pessoas*, “um muro não te separa só de quem pode te fazer mal. Ele te isola em um lugar seguro, onde só entra quem você permite, e te protege de tudo o que é diferente. E conviver com gente cada vez mais igual te deixa menos tolerante ao que é diferente”.



**Figura 23** - Fachadas cegas



Fonte: GARROS, 2015

Ainda referente às fachadas, sabe-se que elas se relacionam diretamente com o plano da rua. E são percebidas pelos sentidos humanos que as experimentam. A visão é então o sentido primordial para a percepção do ambiente urbano e sua consequente utilização. Ao andar pelas ruas, o pedestre apresenta um campo de visão limitado para cima e para baixo. Quanto mais alto, maior a dificuldade de enxergar, por isso que a experiência do pedestre pelas ruas se dá no nível do pavimento térreo. Como bem conclui Jan Gehl (2013), em sua vasta experiência pelas ruas das cidades, o sentido da visão muito contribui para a vivência cotidiana no ambiente das ruas.

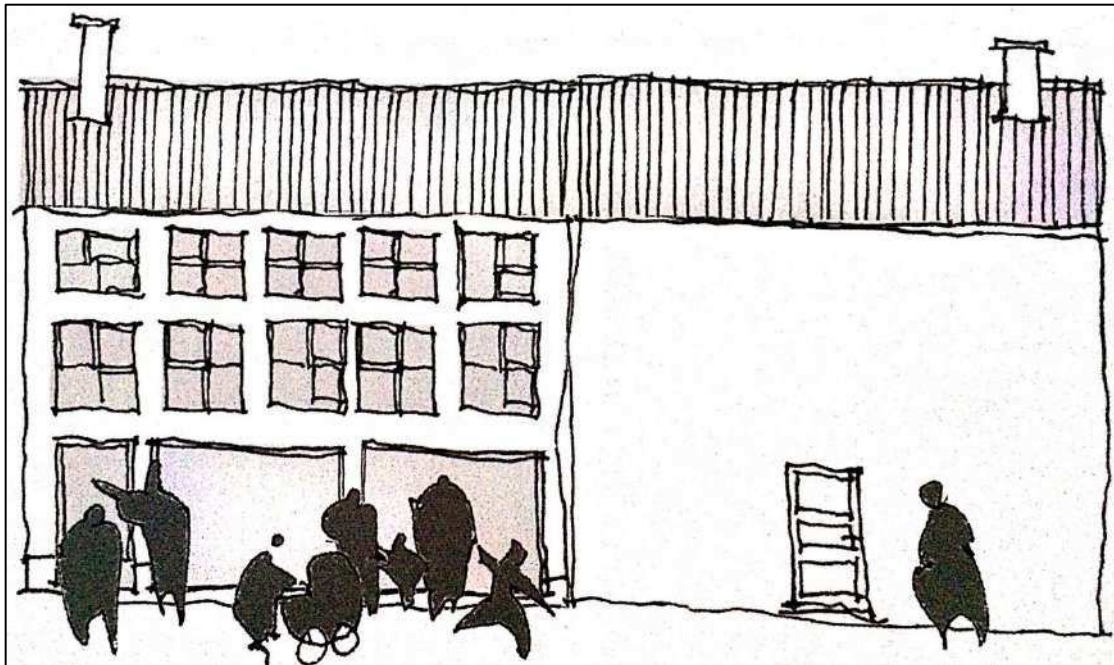
[...] nosso campo horizontal de visão implica que ao andarmos ao longo de fachadas de edifícios, somente os andares térreos nos trazem interesse e intensidade. Se as fachadas dos térreos forem ricas em variações e detalhes, nossas caminhadas urbanas serão igualmente ricas em experiências (GEHL, 2013, p. 41).

Em um estudo realizado na cidade de Copenhague, em 2003, por Jan Gehl, foi analisada a extensão das atividades diante de uma área de fachadas ativas e outra de fachadas passivas, ou como mencionado anteriormente de fachadas cegas, em várias ruas da cidade. A partir desse estudo foi comprovado que o nível de atividade em frente a uma fachada ativa é sete vezes maior do que diante de fachadas passivas, ou seja, há mais vida



diante de fachadas que geram oportunidades aos seus usuários, do que em fachadas cegas que acabam por afastá-los (Figura 24).

**Figura 24** - Fachada ativa x passiva



Fonte: GEHL, 2013

Outro fator para o desprestígio das ruas, embora já mencionado no capítulo anterior sobre a relação do homem na cidade contemporânea, é o aumento do tráfego de veículos e sua utilização predominante e privilegiada. Cabe, portanto, novamente ressaltar, que as condições favoráveis para pedestres e ciclistas foram deterioradas em função da prevalência dos automóveis. Destaca-se assim, o desprestígio das ruas, ao pensar primeiramente na escala dos pedestres. Gradualmente, as calçadas têm sido tomadas por placas de sinalização, postes, luminárias e outros obstáculos físicos que por vezes interrompem ou impossibilitam o fluxo da caminhada. Somados à isto, as longas paradas em semáforos, as extensas distâncias percorríveis, os cruzamentos de ruas dificultados e os túneis subterrâneos desertos, são alguns dos exemplos que demonstram a atual organização das cidades: gerar mais espaço e melhores condições para os carros. “Como consequência, caminhar ficou mais difícil e muito menos atrativo”, é o que afirma Gehl (2013).

A falta de acessibilidade e vegetação que permitam um clima agradável às caminhadas são outras causas do desprestígio das ruas, a serem destacadas. “As cidades, ou especificamente as ruas aqui tratadas, devem propiciar boas condições para que as pessoas caminhem, parem, sentem-se, olhem, ouçam e falem”, como bem coloca Jan Gehl (2013). E aqui destaca-se o bem-estar do pedestre como oportunidade ao deslocamento aprazível. Quanto à acessibilidade muito se tem a levantar, mas cabe aqui ressaltar, que a ausência de rampas e tipo de pavimentação inadequada nas calçadas, influenciam diretamente na forma como o pedestre se locomove e se apropria das ruas (Figura 25). De igual modo, a vegetação, capaz de gerar um microclima agradável e amenizador do calor das cidades tropicais, tem faltado em nossas ruas e conseqüentemente contribuído para torna-las ambientes desmerecidos e não convidativos.

**Figura 25** - Pavimentação inadequada nas calçadas



Fonte: GEHL, 2013

São muitos os fatores que cooperam para o desinteresse pelas ruas de nossas cidades. Apreende-se assim, como resultados destas práticas aqui destacadas, a partir da visão de Leitão (2009), o surgimento da cidade marcadamente hostil e exatamente o oposto da função maior da cidade. Compreendida como espaço privilegiado do exercício da urbanidade, do convívio com o outro, do reconhecimento e respeito às diferenças pessoais e coletivas num ambiente público que se quer urbano, isto é, cidadão, as cidades são totalmente responsáveis por aquilo que proporcionam e oportunam.

### 3.4 Elementos para análise do ambiente das ruas

No presente tópico tratar-se-á dos elementos que serão utilizados para a análise das ruas, no estudo de caso posteriormente realizado. Cabe aqui definir o foco dessa análise de modo a direcionar a pesquisa de campo que será realizada. Primeiramente é necessário destacar as três escalas que serão trabalhadas e posteriormente definir os elementos morfológicos que serão analisados.

Pela análise vivencial das ruas que serão estudadas, percebe-se que muitas são as escalas de uso nelas evidenciadas. Portanto, com a intenção de aprofundar o entendimento desses ambientes e as relações que acontecem nas ruas propriamente ditas e nas calçadas que as compõem, trabalhar-se-á com as três escalas distintas: a escala do pedestre, a do ciclista e a do automóvel (Figura 26). Essas diferentes escalas de observação possibilitarão diferentes visões de um mesmo espaço. Mas tem-se na dimensão humana o principal foco desta pesquisa.

**Figura 26** - Escalas de análise



Fonte: GEHL, 2013

E para que essa análise seja efetiva, quanto à determinação dos usos desenvolvidos nas ruas em estudo, será aqui elencado os principais elementos que influenciam e determinam o estudo de caso. Não por ordem de importância, mas o primeiro elemento de destaque é a acessibilidade e/ou obstáculos que as pessoas encontram ao deslocarem-se pelas ruas. A partir desse elemento analisar-se-á também a forma como essas ruas e calçadas são pavimentadas, seus desníveis e mobiliários urbanos que lhes pertencem. O segundo elemento serão as fachadas que relacionam-se diretamente com as

ruas e que transmitem o sentimento de segurança ou não aos usuários. Como terceiro elemento, destaca-se a vegetação que influencia diretamente na forma de utilização dos espaços. Por conseguinte serão analisadas as demandas subjetivas e as alterações que as edificações fomentam, assim como o impacto de vizinhança e transformações na paisagem arquitetônica geradas, sendo proporcionalmente percussoras das mudanças das relações entre os usuários e os ambientes públicos das ruas.

Deste modo, tem-se aqui definido o direcionamento da pesquisa de campo e das entrevistas que serão realizadas. A escolha desses elementos baseia-se na visão de Lamas descrita no capítulo dois e na experiência vivencial desses ambientes.

### 3.5 Referências Projetuais

Tem-se nesse tópico o aporte projetual de diferentes soluções adotadas em lugares distintos. É importante entender, que o intuito aqui não é de trazer soluções prontas, pois cada solução e projeto é adequado à realidade em que é aplicado. O sentido é de conhecer tais referências que foram postas em prática para que deste modo sirvam de inspiração à novas idéias adequadas a cada local e realidade. Tratar-se-á, portanto, de referenciais de projetos e intervenções de cunho material e até mesmo subjetivo como, por exemplo, a humanização do ambiente da rua.

A discussão levantada nessa pesquisa refere-se ao ambiente das ruas e calçadas e suas apropriações pelos usuários. Neste sentido, cabe aqui ressaltar referências que se mostrem específicas e que fomentem melhores espaços públicos para as pessoas. Sabe-se que o espaço público das ruas muito tem sido negligenciado e não tem cumprido com sua função primordial no contexto de espaço público disponível a todos. Assim, o primeiro aspecto que se deve compreender é que para um espaço ser bem utilizado, ele precisa atender a alguns quesitos essenciais, a serem destacados aqui.

O termo de “pensar cidades para pessoas” e proporcionar-lhes espaços mais humanos, reflete o anseio desta pesquisa. Natália Garcia, com quem tive o privilégio de conversar, jornalista e fundadora do projeto *Cidades para pessoas*, em sua visão investigativa, interpreta e experimenta ideias para



idades mais humanas. Deste modo, apresentar-se-á algumas dessas idéias e projetos que possam inspirar a melhoria do espaço público das ruas de nossas cidades.

A cidade de Copenhague, na Dinamarca, é uma grande referência a ser destacada. Uma das primeiras cidades modernas a nortear seu desenvolvimento econômico com foco nas pessoas, Copenhague transformou avenidas em vias de pedestres já na década de 1950, quando a maioria dos governos construía viadutos para os carros. Tem-se aqui uma cidade, em que 93% de seus moradores estão satisfeitos com ela, segundo pesquisa de Pernille Norby, do *Urban Design Department*, um departamento da prefeitura que cuida do bem-estar das pessoas.

O marco inicial desse processo foi a transformação em 1962, de uma importante e movimentada avenida da cidade, Stroget, na primeira rua de pedestres da Dinamarca e uma das primeiras do mundo (Figura 27). A mudança muito contestada na época, foi alvo do planejamento de Jan Gehl, ao buscar proporcionar cidades mais adequadas às pessoas, voltadas para a dimensão e escala humanas.

Sabemos tudo sobre o habitat ideal de qualquer mamífero da face da terra, menos do homo sapiens. Qual o lugar ideal para essa espécie viver? (GEHL, 2013).

**Figura 27** - Avenida Stroget: antes de 1950 (à esquerda) e após 1962 (à direita)



Fonte: Endereço eletrônico Sky Scraper City<sup>17</sup>

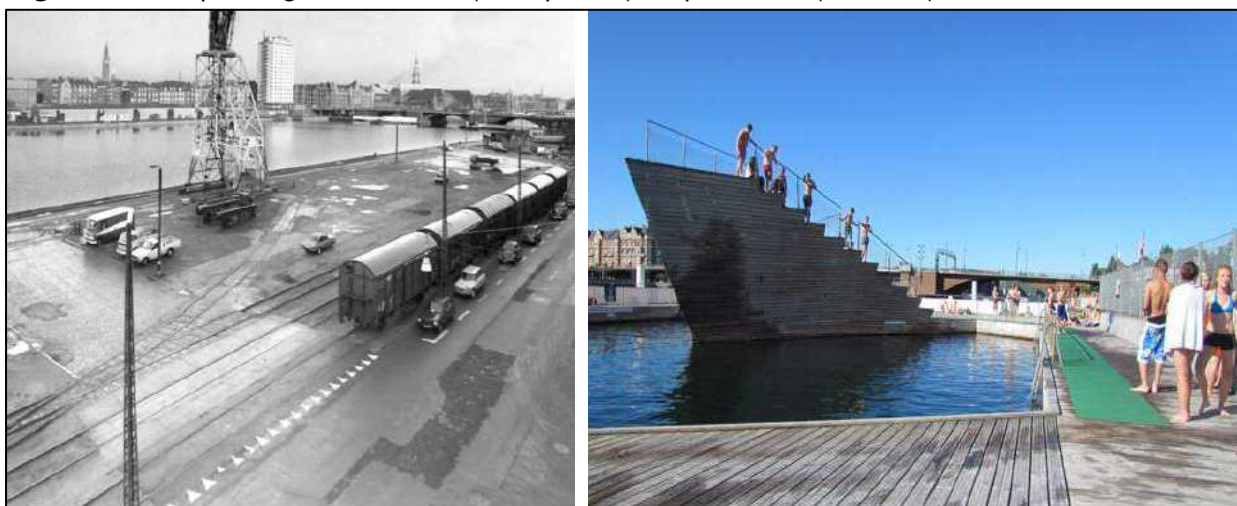
<sup>17</sup> Disponível em: <<http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=1588794&page=5>>. Acesso em: 07 nov. 2015.

“O número de pedestres cresceu 35% só no primeiro ano. Era mais confortável caminhar e havia espaço para mais gente. Desde então mais ruas foram convertidas para o uso de pedestres e para a vida na cidade [...]”, assim fica comprovada, de maneira positiva, a experiência de Jan Gehl.

Pesquisadores da Escola de Arquitetura, da Academia Real de Belas Artes da Dinamarca, monitoram o desenvolvimento da cidade por todo o período. Extensas análises [...] documentaram significativa mudança na vida da cidade. Os muitos e francos convites para caminhar, permanecer e sentar no espaço público comum resultaram em um novo e notável padrão urbano: muito mais pessoas caminham e permanecem na cidade (GEHL, 2013, p.13).

Outra intervenção realizada em Copenhague, em 1996, aconteceu quando a prefeitura colocou em prática um plano para purificar as águas dos rios, que circundavam a cidade. A rede de águas pluviais muitas vezes se misturava à rede de esgoto, algo que acontece na grande maioria das cidades brasileiras. O entorno do rio era destinado à uma área industrial que afastava ainda mais as pessoas que circulavam por ali. Com a saída das indústrias e a partir do plano de despoluição das águas, o rio voltou a ficar visível e as margens se transformaram em áreas públicas de lazer e recreação (Figura 28). Como garante Jan Gehl, “quanto mais espaço é ofertado, mais vida tem a cidade”.

**Figura 28** - Copenhague: em 1991 (à esquerda) e após 1996 (à direita)



Fonte: Endereço eletrônico Cidades para Pessoas <sup>18</sup>

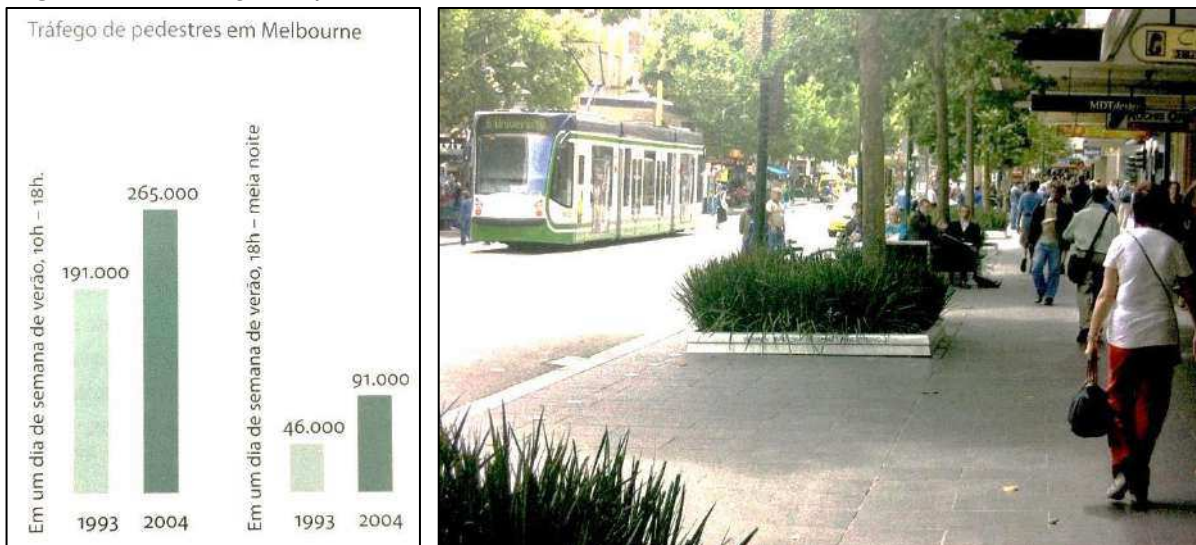
<sup>18</sup> Disponível em: <<http://cidadesparapessoas.com/em-copenhague/>>. Acesso em: 07 nov. 2015.

À exemplo de Copenhague, essas intervenções nos levam a perceber que a cidade e suas ruas, mais especificamente, precisam ser pensadas para as pessoas que as utilizam, de modo a atraí-las. É comum nas cidades brasileiras, “que as diretrizes para o desenvolvimento das cidades sejam o crescimento econômico, o mercado imobiliário, as grandes empresas e indústrias – todas peças importantes, mas que acabam se sobrepondo ao que deveria estar em primeiro lugar: as pessoas”, é o que bem conclui Natália Garcia (2013).

“A boa cidade, do ponto de vista da mobilidade, é a que possui mais opções”, explica o planejador urbano Jeff Risom, do escritório dinamarquês Gehl Architects. A cidade de Londres é um exemplo onde mais opções de mobilidade foram disponibilizadas ao ter sido adotado, em 2002, o pedágio urbano nas ruas centrais da capital. A consequência dessa solução utilizada para diminuir o número de automóveis em circulação, acabou gerando uma receita anual que passou a ser reaplicada em melhorias no seu já consolidado sistema de transporte público, que agora leva mais passageiros.

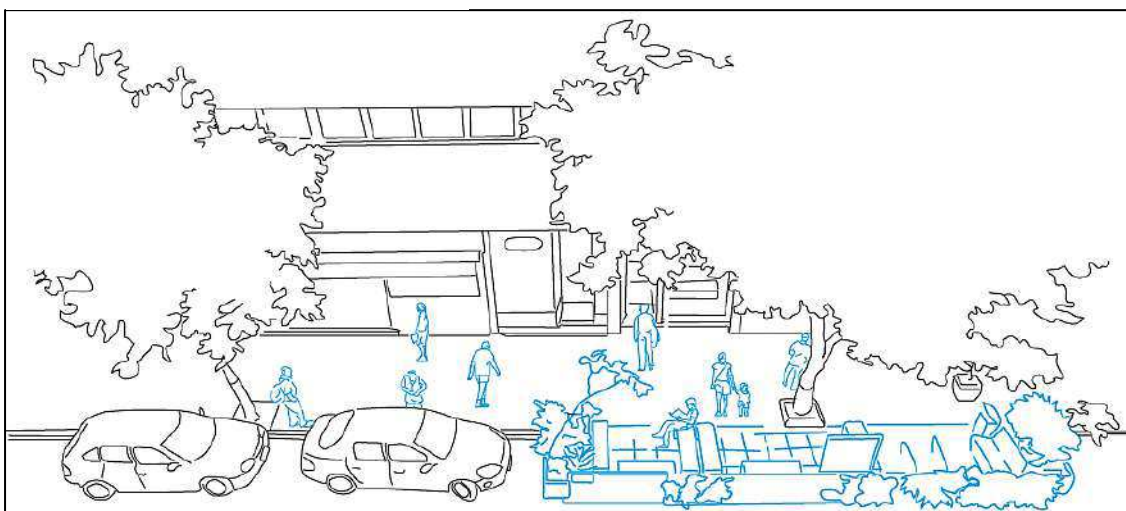
Melbourne, cidade da Austrália, é um exemplo de intervenção urbana realizada para transformar o centro em um polo atrativo com melhores ruas e mais vida. De 1994 a 2004, foram implantadas diversas melhorias urbanas e o fator mais extraordinário foi, no entanto, a intenção de convidar as pessoas a caminhar pela cidade. As intervenções adotadas como o alargamento de calçadas, mudança de pavimentação, novos mobiliários urbanos com bons materiais, foram ainda acompanhadas pela extensa estratégia “verde” de plantio anual de quinhentas novas árvores, gerando conforto e sombra aos pedestres nas calçadas (Figura 29). Um amplo programa de arte e sistema de iluminação noturna complementam tais intervenções seguindo a política dedicada a criar convites para a movimentação e permanência de pedestres em todos os turnos do dia.

Elaborados em 1994 e 2004, dois grandes levantamentos sobre o tipo de vida nos espaços públicos mostram que tanto a movimentação de pedestres quanto as atividades de maior permanência aumentaram notadamente em consonância com as muitas melhorias urbanas. No geral, a movimentação de pedestres durante a semana, na área central de Melbourne, aumentou 39% durante o dia, enquanto o uso noturno da cidade pelos pedestres dobrou (GEHL, 2013, p. 15).

**Figura 29** - Tráfego de pedestres em Melbourne

Fonte: GEHL, 2013

Também há de se destacar intervenções pontuais que contribuem para a criação de espaços pensados para seus usuários. “Estacionamentos para humanos” ou “vagas vivas”, é como tem sido conhecida a estratégia instalada em diversos lugares do mundo: os *parklets* (Figura 30). Entendidos como intervenção urbana que discute o espaço público e o uso do solo de forma democrática, os *parklets* são extensões temporárias das calçadas, que promovem o uso do espaço público de forma democrática a partir da conversão de um espaço de estacionamento de automóveis na via pública em um espaço para permanência de pessoas, como bem conceitua a prefeitura de São Paulo. Os primeiros *parklets* foram construídos, em 2010, na cidade de São Francisco, Califórnia, com o intuito de recuperar para a população áreas dominadas pelos carros. E essa estratégia vem sendo incorporada inclusive na realidade das cidades brasileiras, desde 2013 (SOTO, 2014).

**Figura 30** - Ilustração dos *parklets*

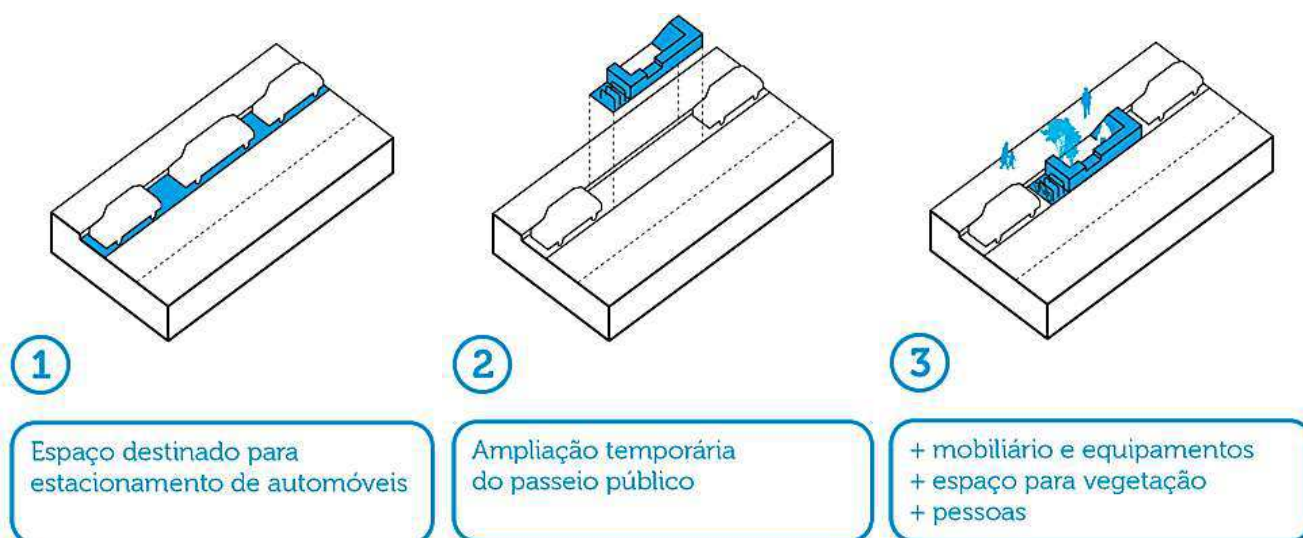
Fonte: PREFEITURA DE SÃO PAULO, [201-?]



No caso da cidade de São Paulo, a prefeitura regulamentou em 2014, a implantação dos parklets em suas vias públicas. A estratégia tem sido entendida como uma forma de apoiar também os deslocamentos a pé e de bicicleta. “Nos lugares onde se observa as atividades cotidianas e os deslocamentos diários, é fundamental ofertar oportunidades para permanência, incentivando as pessoas a participarem e acompanharem os acontecimentos da cidade” é o que garante a gestão urbana da prefeitura de São Paulo.

O desenvolvimento de espaços de convivência nas ruas reforça a função social do espaço da cidade como local de encontro. Apoiar a vida urbana na cidade, com foco nas necessidades das pessoas que utilizam os espaços é uma forma de promover interação social e conquistar espaços públicos mais seguros e vivos (PREFEITURA DE SÃO PAULO, [201-?]).

Os parklets são geralmente implantados em duas vagas paralelas de estacionamento, com extensão aproximada de dois metros de largura por dez metros de comprimento (Figura 31). É uma forma alternativa de uso do espaço público das ruas, ao alterar a realidade vivenciada e melhorar a convivência entre todos. “Enquanto o carro passa a maior parte do dia estacionado, no mesmo período, o espaço por ele ocupado pode ser utilizado por um grande número de pessoas”, como evidencia a prefeitura de São Paulo.



**Figura 31** - Parklets implantados em vagas de estacionamento

Fonte: PREFEITURA DE SÃO PAULO, [201-?]

Essa estratégia dos parklets tem como objetivo promover a permanência no espaço público, melhorando as condições de segurança,

promovendo uma vida mais saudável e estimulando o uso democrático e participativo da cidade (Figura 32). Busca humanizar e democratizar o uso da rua, tornando-a mais atrativa e convidativa, e nesta referência de intervenção tem-se uma reflexão sobre a cidade que queremos habitar: preocupada em valorizar as pessoas.

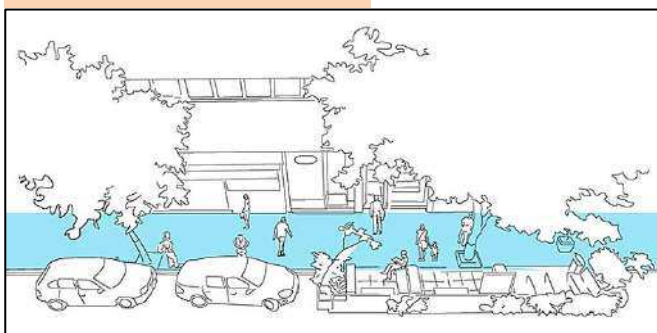


**Figura 32** - Objetivos dos parklets

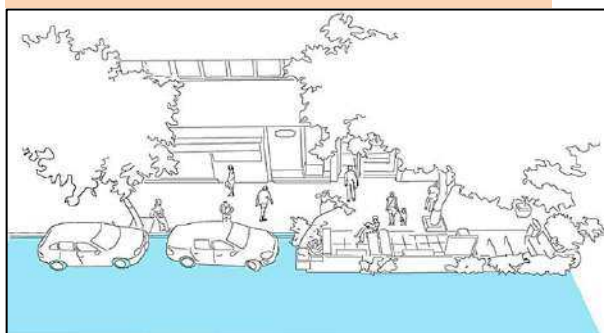
Fonte: GARROS, 2015 a partir de PREFEITURA DE SÃO PAULO, [201-?]

Qualquer pessoa pode tomar a iniciativa de instalação dos parklets, desde que arque com os custos de implantação, manutenção e desmontagem. Porém, a escolha do local de implantação deve obedecer a alguns critérios, a saber, pelo esquema abaixo demonstrado (Figura 33).

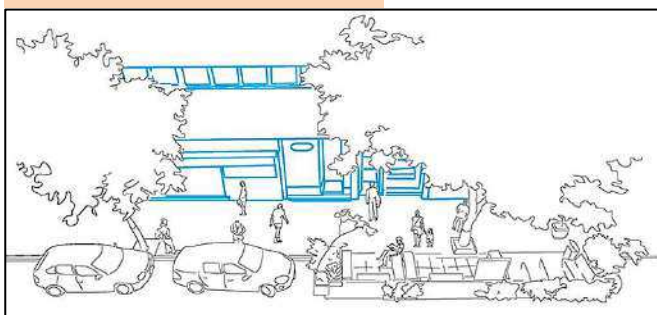
Calçadas movimentadas



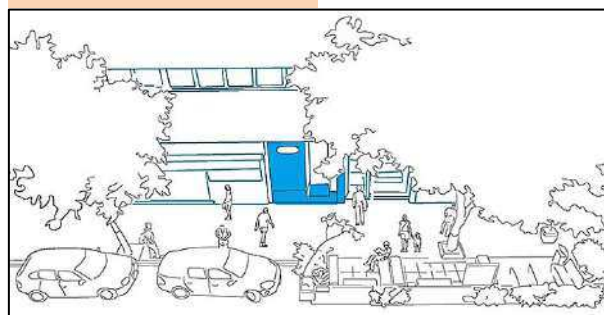
Ruas planas ou com baixa declividade



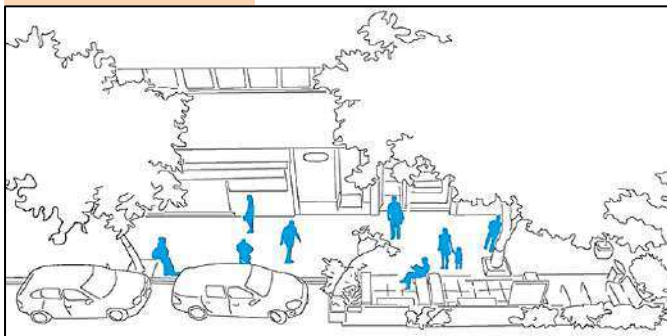
Centralidades comerciais



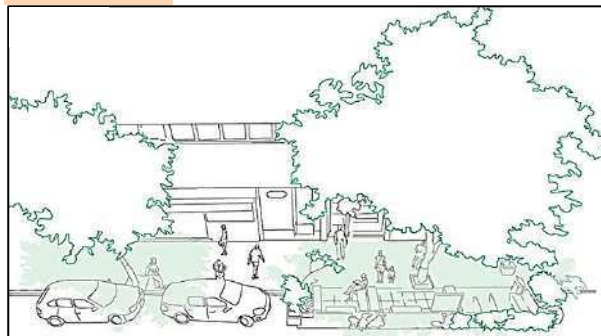
Vistas interessantes



## Identidade local



## Sombras



**Figura 33** - Critérios para implantação dos parklets  
 Fonte: GARROS, 2015 a partir de PREFEITURA DE SÃO PAULO, [201-?]

Os parklets são ainda executados com materiais leves, reduzindo ao mínimo a presença de elementos verticais para preservar a ideia de uma inserção discreta na paisagem existente. Segue como prolongamento da calçada, alinhada às diferentes conformações e acessível em toda sua extensão. De forma a garantir a segurança do pedestre, os parklets são equipados com proteções laterais e traseira, vulneráveis pelo sentido do fluxo de veículos. E seu mobiliário possibilita diferentes situações, seja estar sozinho, em duplas ou grupo, ora com assentos agrupados, ora com bancos lineares contínuos. Deste modo, essa solução apresenta-se como importante estratégia de promoção da valorização do ambiente das ruas e suas calçadas.



**Figura 34** - Parklets implantados em São Paulo  
 Fonte: SOTO, 2014



Semelhante a ideia dos parklets, tem-se uma proposta de novo desenho para a rua Barão do Cerro Azul em Curitiba, com o mesmo intuito de democratizar o espaço público das ruas e calçadas. A proposta, pensada pelo Estúdio 41, defende a extensão natural do piso de paralelepípedo existente criando uma “praça” em uma área relevante quanto aos perigosos cruzamentos que possui. Apesar de configurar-se ainda como proposta não executada, a intenção que se tem aqui é de destacar a natureza dessa estratégia, voltada a proporcionar ambientes mais agradáveis e acessíveis nas ruas (Figura 35).

**Figura 35** - Proposta para ruas de Curitiba



Fonte: Endereço eletrônico Arcoweb<sup>19</sup>

Outra ideia bastante interessante, mas não tão conhecida na realidade brasileira são os *plinths*. O livro *A cidade a nível dos olhos: lições para os plinths*, publicado recentemente em 2015 e escrito por mais de oitenta coautores, reúne estratégias, lições e abordagens práticas e inspiradoras sobre como fachadas bem desenhadas e ruas apropriadamente projetadas contribuem para a melhoria do caráter global de uma cidade, tornando os espaços públicos atraentes e bem utilizados.

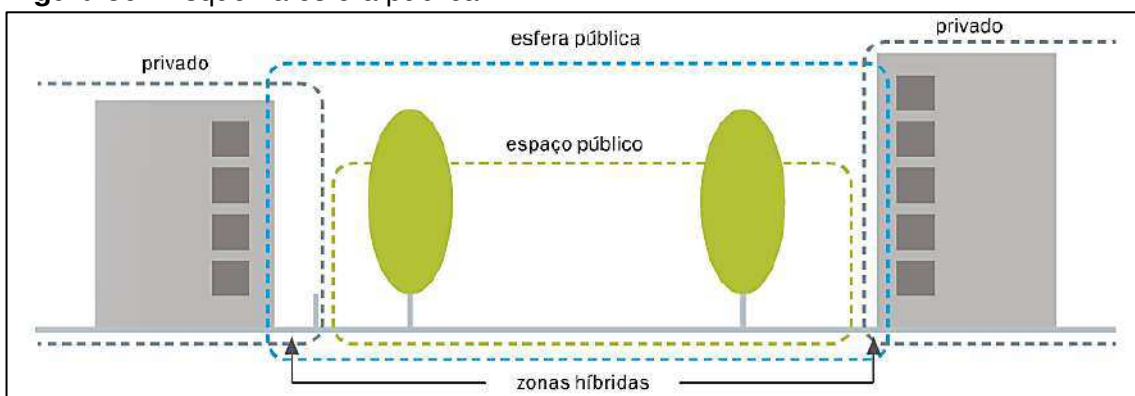
Os *plinths* são descritos como o andar térreo de uma edificação que inclui aspectos físicos como componentes da fachada, edifícios, passeio, rua, ciclovias e árvores, como também aspectos emocionais e sociais. E a intenção desta estratégia é priorizar a escala humana proporcionando com isso “a cidade a nível dos olhos”, ou seja, a cidade feita pensando nas pessoas.

---

<sup>19</sup> Disponível em: <<https://arcoweb.com.br/noticias/arquitetura/estudio-41-propoe-novo-desenho-para-rua-curitiba>>. Acesso em: 07 nov. 2015.

“A cidade não é somente um entorno funcional, mas também um entorno de experiência”, é o que afirma Karssenberg e Laven (2015). Os plinths, nesse sentido, são cruciais para a experiência e atratividade do espaço urbano. E os usuários experienciam suas cidades, no que chamamos de esfera pública, que inclui não só as fachadas, mas tudo que pode ser visto ao nível dos olhos (Figura 36). “Plinths são um instrumento para realizar ruas boas e agradáveis, quando for necessário e possível”, é o que conclui Beek (2015).

**Figura 36** - Esquema esfera pública



Fonte: Karssenberg e Laven, 2015

Como afirma Ton Schaap, no livro *A cidade a nível dos olhos: lições para os plinths*, “como humanos, nos focamos em encontrar pessoas, para o quê precisamos da esfera pública urbana”. E é por esse motivo que a rua e o plinths precisam um do outro. Ou seja, ruas com plinths acessíveis, transparentes e principalmente relacionados à fachadas abertas, atraem mais pessoas e refletem a importância de propor um espaço adequado aos pedestres.

De qualquer maneira, pedestres precisam poder andar pelas cidades, estruturas urbanas continuam sendo as paredes do espaço público, e pessoas continuam tendo encontros imediatos com prédios. O que nós queremos do andar térreo dos prédios urbanos é vastamente diferente do que queremos com outros andares. O andar térreo é onde o prédio e a cidade se encontram [...] (GEHL et al, 2015, p. 29).

É importante ainda entender, a importância das zonas híbridas nesse contexto. A zona híbrida é um dos espaços mais visíveis, porém um dos mais esquecidos. É nada mais que uma zona de transição sutil entre o espaço público e o espaço privado. Entretanto, tem um papel fundamental no estabelecimento de contato e interação entre os moradores da cidade e a

criação de um ambiente de rua simpático, acolhedor e atraente (HAM e ULDEN, 2015, p.144).

A estratégia das zonas híbridas no espaço urbano, gera um certo sentimento de pertencimento do espaço público das ruas que levam os usuários a quererem apropriar-se de tais espaços. “A zona híbrida quando apropriada, permite que as pessoas se avaliem, se relacionem e se identifiquem umas com as outras”, ou seja, há aqui o sentimento de interação das pessoas, contatos e familiaridade pública evidenciados (Figura 37).

Apropriar-se da zona híbrida é prático e emocionalmente importante. É prático porque as pessoas podem se sentar na frente de suas casas, ler o jornal, tomar um café e ao mesmo tempo olhar as suas crianças brincando. É uma parte importante da vida pública [...] Na nossa pesquisa, as pessoas mencionaram que quando elas sentavam fora, os seus sentimentos de pertencimento se expandiam, e faziam com que elas se sentissem seguras nas ruas. O fato de as pessoas se sentirem “em casa” nas zonas híbridas resulta em sentimentos de responsabilidade para com o espaço e seus entornos (HAM e ULDEN, 2015, p.147).

**Figura 37** - Zonas híbridas nas ruas de Roterdã, Holanda



Fonte: Ham e Ulden, 2015

Outra estratégia relacionada aos plinths e mencionada igualmente no livro *A cidade ao nível dos olhos: lições para os plinths*, são os *placemaking*. Definido como o processo de fazer lugares onde as pessoas queiram estar e, juntas, compartilhar vida, os *placemaking* são estratégias para proporcionar o encontro de pessoas, com a habilidade de criar algo novo pensando no coletivo e gerando resultados para o usufruto da vida pública.



A ideia do placemaking é nada mais do que reinventar e recriar espaços vivenciados. “A habilidade de imaginar que um espaço possa ser diferente já cria uma possibilidade de mudá-lo, e, se quisermos cidades novas, melhores, alegres e agradáveis, precisamos permitir-nos re-imaginá-las”, é o que defende Francisco Pérez, coautor do livro *A cidade a nível dos olhos: lições para os plinths*.

Nesse sentido, o *placemaking* se mostra como uma estratégia relacionada com a criação por meio da imaginação. “O objetivo do placemaking não é chegar a um fim, e finalizar projetos de construção, mas sim ser capaz de pensar, criar, melhorar, e depois disso, repensar e melhorar novamente, para o nosso bem-estar, felicidade, e cidades melhores para viver”. Com base nessa realidade dos placemaking, muitas intervenções artísticas e temporárias têm surgido com o intuito de questionar as pessoas quanto à criação de melhores espaços.

A organização Bela Rua, que estuda a vida dos espaços públicos para desenvolver projetos e soluções urbanas focados no comportamento, desejos e nas necessidades das pessoas, colocou em prática na cidade de São Paulo, alguns métodos para chamar a atenção das pessoas aos espaços que elas utilizam. O primeiro exemplo a ser destacado, refere-se às calçadas cheias de buracos, fissuras, degraus e outros obstáculos. Para chamar atenção para o problema, foram criados “curativos urbanos”, uma campanha que usou *band-aids* gigantes e coloridos para sinalizar buracos e outras “feridas” nas calçadas (Figura 38). Essa intervenção artística proporcionou a melhoria das calçadas ao passo que tornou evidente o problema e serviu para informar os cidadãos quanto à responsabilidade de manutenção das calçadas lindeiras ao seu imóvel.

**Figura 38** - Curativos urbanos nas calçadas de São Paulo



Outro projeto e método utilizado pela organização Bela Rua, chamado Rua ao Cubo ou (RUA)<sup>3</sup>, foi implementado em 2014, também na cidade de São Paulo. Através de pesquisas realizadas na comunidade foi constatado que as pessoas tinham dificuldade em conseguir imaginar algo diferente no espaço público que utilizam. Portanto, o Rua ao Cubo, foi pensado como forma de analisar a utilização do espaço público pelas pessoas, de modo a entender suas necessidades e propor-lhes um ambiente melhor e adequado às suas atividades.

O *Rua ao Cubo* consiste em um cubo gigante e móvel que temporariamente transforma o espaço público em espaço de convivência, interação, cultura e arte (Figura 39). Ao proporcionar diferentes atividades como shows, exposições de arte, jogos, sessões de cinema, aulas entre outros, novos usos puderam ser oferecidos ao espaço, dando a oportunidade para as pessoas expressarem suas necessidades e desejos para o local. Deste modo, tal estratégia é um exemplo de intervenções temporárias que oferecem novos usos a um local já consolidado, proporcionando-lhe mais vida e oportunidades.

**Figura 39** - Projeto Rua ao Cubo em São Paulo



Fonte: Heemann, 2015

Outras intervenções semelhantes, ainda vistas em São Paulo, copiando o modelo de Nova York e outras cidades americanas são os *food trucks*. Cozinha móvel ou comida de carro, de dimensões pequenas, sobre rodas que transporta e vende alimentos, de forma itinerante, os *food trucks* tem sido bastante difundidos pelas ruas de nossas cidades como uma alternativa de mercado que concede vida onde se instala (Figura 40). Diversos serviços como pet shop e lavanderias tem adotado a mesma estratégia de instalação.



Os food trucks e demais serviços itinerantes, precisam ter licença de instalação e serem regulamentados quanto à higiene, instalações elétricas e hidrossanitárias, e quanto às regras de trânsito. Mas o interessante dessas propostas são as possibilidades que o modelo temporário permite ao lugar onde é implantado e o “poder de atração” de pessoas que desempenham.

**Figura 40** - Food trucks



Fonte: Endereço eletrônico Blog Social 1<sup>20</sup>

A arte no espaço urbano é outra contribuição valiosa para atrair a atenção das pessoas e gerar belos ambientes e boas experiências. Experimentada através de monumentos, esculturas, pinturas, detalhes de construção e diversas outras intervenções, a arte nas ruas oferece oportunidades para que as pessoas interajam com o espaço além de proporcionar-lhes um valor estético agradável a quem olha.

Há um potencial inerente no trabalho com elementos estéticos e visuais. Para quem anda pela cidade, belos espaços, detalhes cuidadosamente planejados e materiais genuínos proveem experiências valiosas em si, e também acrescentam uma camada extra de valor para as outras qualidades que a cidade tenha a oferecer (GEHL, 2013, p. 178).

Agora, como sempre, o espaço urbano pode atender a uma função relevante como uma interface entre arte e gente (GEHL, 2013, p. 179).

<sup>20</sup> Disponível em: <<http://blogs.ne10.uol.com.br/social1/tag/food-truck/page/2/>>. Acesso em: 11 nov. 2015.

**Figura 41** - Intervenções artísticas em Melbourne, Austrália



Fonte: GEHL, 2013

Outra intervenção artística de destaque, que objetiva a humanização das ruas, são as pinturas nas fachadas que proporcionam uma ilusão positiva do espaço, ao mesmo tempo convidativa.

**Figura 42** - Intervenções artísticas de humanização das fachadas



Fonte: Endereço eletrônico Facebook<sup>21</sup>

Há infindáveis intervenções relevantes, e destacam-se ainda aqui as de cunho não físico. A exemplo da cidade de Bogotá, na Colômbia, tem-se a adoção de estratégias singelas e comportamentais, pelo ex-prefeito Antanas Mockus, para lidar com questões do trânsito caótico, do abastecimento de água

<sup>21</sup> Disponível em: <<https://www.facebook.com/photo.php?fbid=1610296792558525&set=a.1375429789378561.1073741828.100007346581344&type=3&theate/>>. Acesso em: 11 nov. 2015.

e da contribuição de impostos na cidade. O prefeito denomina suas estratégias como a “arte de mudar uma cidade”, ao perceber que as pessoas respondiam ao humor a as brincadeiras das intervenções adotadas, de modo que Mockus declara essa “é a ferramenta mais poderosa para a mudança que nós temos”.

A primeira estratégia adotada para solucionar o problema do tráfego, foi a colocação de mímicos nas ruas da cidade, ridicularizando o mal comportamento do trânsito de Bogotá. Ao substituir os policiais de trânsito, os mímicos ao invés de distribuir multas, comunicavam através das mímicas o mal comportamento do condutor, fingindo por exemplo, estar magoado ou ofendido quando um veículo ignorava ou desrespeitava o direito de travessia do pedestre (Figura 43). E deste modo, a mudança do tráfego de Bogotá aconteceu e as pessoas passaram a respeitar as faixas de pedestres e a obedecer os sinais de trânsito, acarretando a diminuição dos acidentes na cidade.

**Figura 43** - Estratégias para melhoria do trânsito em Bogotá



Fonte: Endereço eletrônico Archdaily<sup>22</sup>

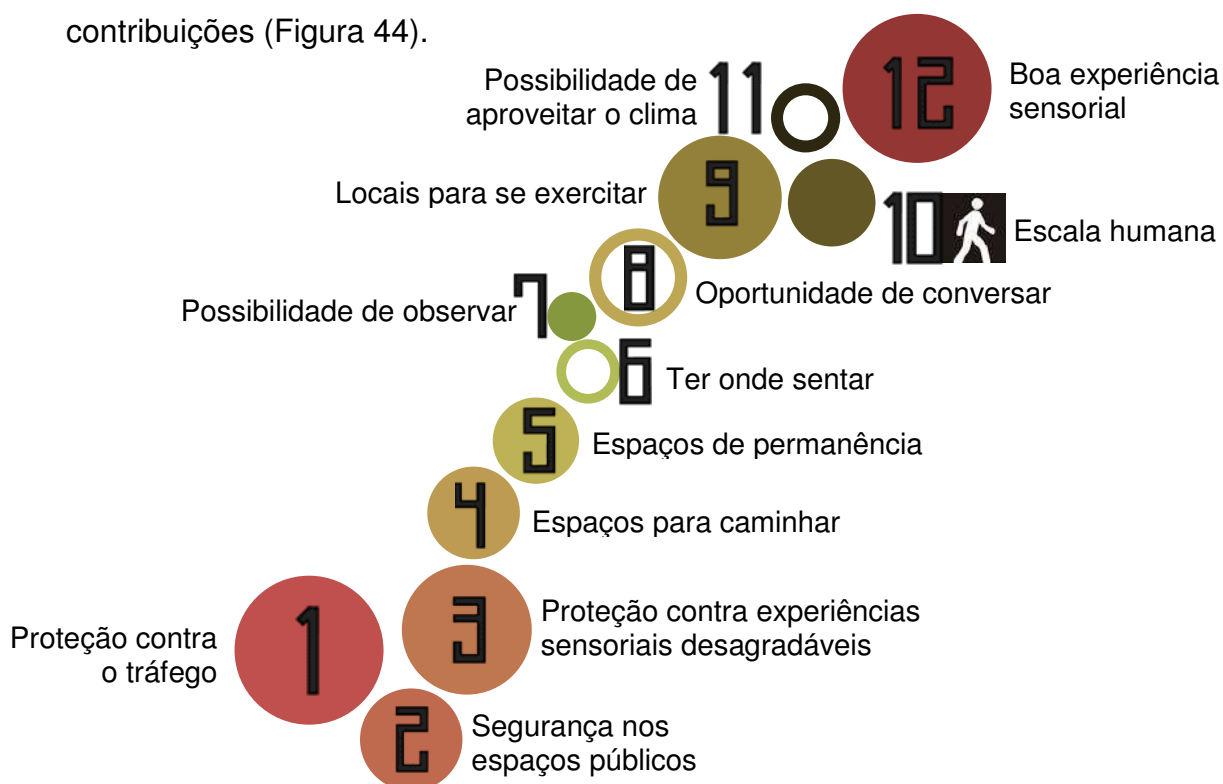
A segunda estratégia adotada para enfrentar o problema de escassez de água, foi a definição de uma meta de conservação voluntária individual sem nenhum corte radical de abastecimento. E para informar e lembrar as pessoas de tal política foi instalado uma mensagem pública em substituição do sinal de ocupado nos telefones, que dizia “Obrigado por poupar água” na própria voz do prefeito ou mesmo da cantora colombiana Shakira.

<sup>22</sup> Disponível em: < <http://www.archdaily.com.br/br/772867/o-prefeito-que-usou-estrategias-singelas-para-transformar-bogota>>. Acesso em: 11 nov. 2015.

Outra estratégia adotada para a melhoria da contribuição de impostos foi a campanha do “imposto voluntário”, onde parte da população foi persuadida a pagar voluntariamente 10% a mais de imposto. Segundo o jornal *The New York Times*, cerca de sessenta e três mil famílias, acataram a campanha e pagaram 10% a mais que deviam, principalmente no imposto sobre imóveis, pela simples possibilidade de contribuição.

Fica assim evidente que muitas são as formas e estratégias que conseguem mudar uma cidade. Como bem conclui o prefeito Mockus, “grandes mudanças podem ser alcançadas surpreendentemente por pequenos passos”. Por diferentes visões as ruas são por vezes tidas como não atraentes ou como lugares negativos, por serem geralmente caracterizadas por muito tráfego motorizado, falta de verde, áreas vazias e monótonas, ausência de banheiros públicos, travessias perigosas (tráfego), insegurança devido à falta de olhos para a rua (social), pouca diversidade, falta de hospitalidade e oportunidades de contato e locais de permanência, é o que revela pesquisas demonstradas no livro *A cidade a nível dos olhos: lições para os plinths*.

Deste modo, como conclusão dessas referências aqui evidenciadas, tem-se a partir dos estudos de Jan Gehl, doze critérios que determinam um bom espaço público para as ruas. Assim, revelando fatores até mesmo já expostos nas referências acima, apresentar-se-á de forma ilustrativa essas contribuições (Figura 44).



**Figura 44** - 12 critérios para um bom espaço público  
 Fonte: GARROS, 2015 a partir de GEHL, 2013



#### 4 ESTUDOS DE CASO

Neste presente tópico tratar-se-á sobre as áreas de estudo escolhidas para análise. Com o intuito de realizar um estudo mais direcionado, foram escolhidas três áreas, com origens distintas, mas que foram acometidas de “patologias” similares, apresentando um tópico dominante em seus planejamentos: a engenharia de tráfego. Apesar das consequências comuns decorrentes do trânsito nas três áreas, as causas são variadas. Em todos os casos, as ruas tornaram-se estradas, com a significância exata da palavra.

Inicialmente, para a compreensão dos objetos de estudo – rua do Aririzal (Cohama), rua Euclides Farias (Cohama-Vinhais) e rua 06 (Parque Topázio) – apresentar-se-á um breve histórico do surgimento dessas ruas, apreendidos através de conversas com antigos moradores dessas áreas. Na inexistência e/ou inacessibilidade de material escrito, documentando a origem e evolução dos bairros, adotou-se o registro oral obtido através de entrevistas com moradores dos locais. Tal procedimento será detalhado nos tópicos sobre cada caso analisado.

Em seguida, como parte da investigação das dinâmicas de uso e apropriação dos espaços assim como os fatores que as influenciam, será apresentada a pesquisa de campo realizada através da aplicação de questionários com pesquisa de opinião dos usuários, conversas informais, observação direta e vivencial, além do levantamento fotográfico realizado em diferentes dias e horários.

Os questionários aplicados tratam de uma abordagem qualitativa visando analisar o nível de satisfação e usos possíveis nos ambientes das ruas. Além das variáveis relativas aos usuários, como sexo, faixa etária, frequência de uso e razões do trajeto, foram investigadas variáveis físico-espaciais como acessibilidade, aparência, segurança, conforto e adequação, como forma de entender os motivos que levam ou não as pessoas a se apropriarem dos espaços por onde percorrem.

Cabe ainda justificar a aplicação dos questionários (apêndice). As ruas do Aririzal e Euclides Farias apresentam uma extensão considerável e, portanto em cada uma delas foram aplicados quinze questionários. Tendo como intenção analisar as diferentes escalas de usos dessas ruas, foram

entrevistados diferentes usuários que se deslocavam a pé, de bicicleta e de carro, sendo então subdivididas em cinco entrevistas para cada modalidade analisada. Já na rua 06, do Parque Topázio, foram aplicados seis questionários principalmente com os moradores da área, principais usuários da rua. Pela extensão reduzida da área, a análise foi concentrada em compreender a relação dos moradores com a nova situação da rua.

Em continuidade apresentar-se-á o diagnóstico das áreas, objeto da análise, como forma de possibilitar a proposição de algumas intervenções que serão demonstradas através de croquis, no final deste presente capítulo. O diagnóstico é resultado da tradução dos dados levantados nas entrevistas, em informações fornecidas pelos usuários e em observações diretas. Serão então identificados os conflitos e potencialidades do local de modo a compreender o funcionamento geral do espaço, seus fluxos e o comportamento das pessoas no meio em que vivem.

Deste modo, como objetivo desse estudo, será aqui demonstrado como a arquitetura e o urbanismo podem contribuir para a alteração do cenário analisado através de proposições e intervenções. Objetiva-se ainda contribuir com o estudo sobre os usos e apropriações de ruas em nossa cidade de São Luís, entendendo seus funcionamentos e características.

#### 4.1 O caso do Aririzal

A rua do Aririzal, objeto de investigação desta pesquisa, localiza-se no bairro da Cohama, entre as avenidas Daniel de La Touche e São Luís Rei de França.



**Figura 45** - Localização Aririzal

Fonte: GARROS, 2015 a partir de Google Maps

Os processos da cidade não remetem o estabelecimento de data precisa para a implantação das estruturas de conjuntos residenciais. Estabelece-se assim, a partir dos dados conhecidos, o final dos anos 70 e início dos anos 80, como marco da apropriação da rua do Aririzal com a ocupação de grandes sítios. Caracterizada por antigos moradores, como uma estrada, de acesso exclusivo de quem morava nela, a rua do Aririzal, era ainda em 1979, de piçarra e delimitada exclusivamente por grandes loteamentos. O uso do carro era quase inexistente nesse período e poucos eram os moradores residentes nessa época.

A entrevista realizada com uma das primeiras moradoras desta rua, de 73 anos, dona de um sítio ainda existente, nos garantiu algumas informações precisas. De acordo com sua história, em 1979 ela adquiriu seu terreno e se mudou em dezembro de 1981, após a construção de sua casa. E por suas lembranças vamos construindo a imagem da origem dessa rua.

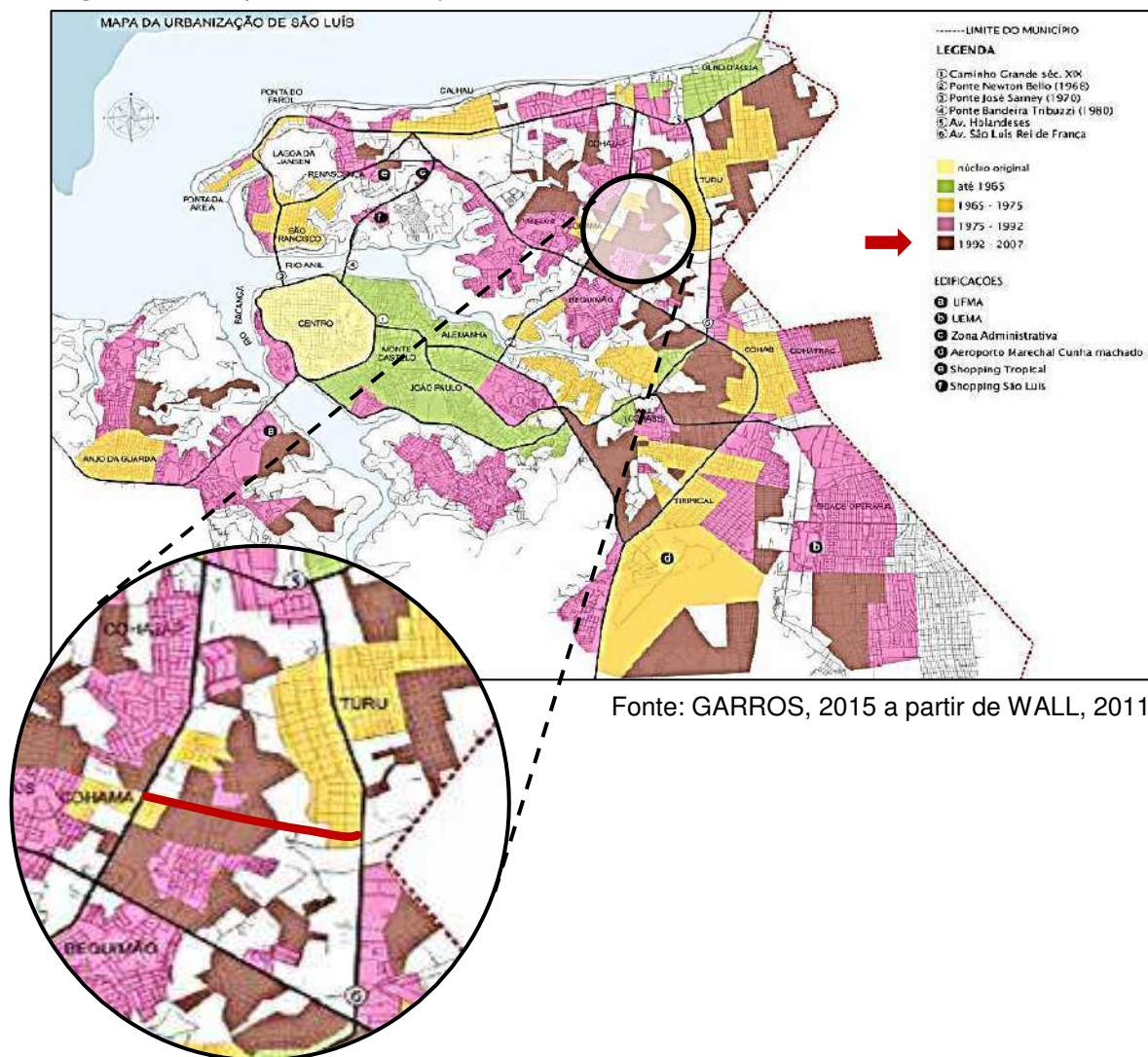
Dotada de grandes loteamentos, ainda nos anos 80, poucos eram os moradores da rua do Aririzal, ou seja, poucos eram os vizinhos e, portanto, poucas eram as relações de vizinhança estabelecidas. A própria configuração dos loteamentos com grandes terrenos não favorecia o contato entre os vizinhos. Somente as crianças costumavam brincar nos sítios de amigos vizinhos e a maior diversão na época era andar de carroça até a Avenida Daniel de La Touche.

Como relata a entrevistada, a rua não tinha calçadas e nenhuma estrutura de comércios ou serviços próximos. Fatos estes que atestam a preocupação de muitos na época, em se mudar para um lugar “só mato” e distante do centro. Por volta de 1984, a rua foi asfaltada e com ela algumas mudanças foram acontecendo. O tráfego de veículos foi progressivamente aumentado e a ausência de transportes públicos pelas vias que dificultavam o acesso dos servidores aos grandes lotes, cada vez tidos como mais distantes, foi alterado com a chegada da primeira linha de ônibus que percorria a rua.

Os muros dos lotes, até então baixos, foram sendo substituídos por muros altos decorrentes do adensamento da região e pela “perda de liberdade por conta da violência”, como afirma a própria entrevistada. A relação de individualidade já presente nos grandes sítios gradativamente foi sendo intensificada com a instalação dos novos modos de morar da cidade dispersa:

os condomínios fechados que maciçamente foram sendo implantados no lugar dos grandes sítios característicos da região. Eis aqui a situação atual da rua do Aririzal, urbanizada a partir de 1992 (Figura 46).

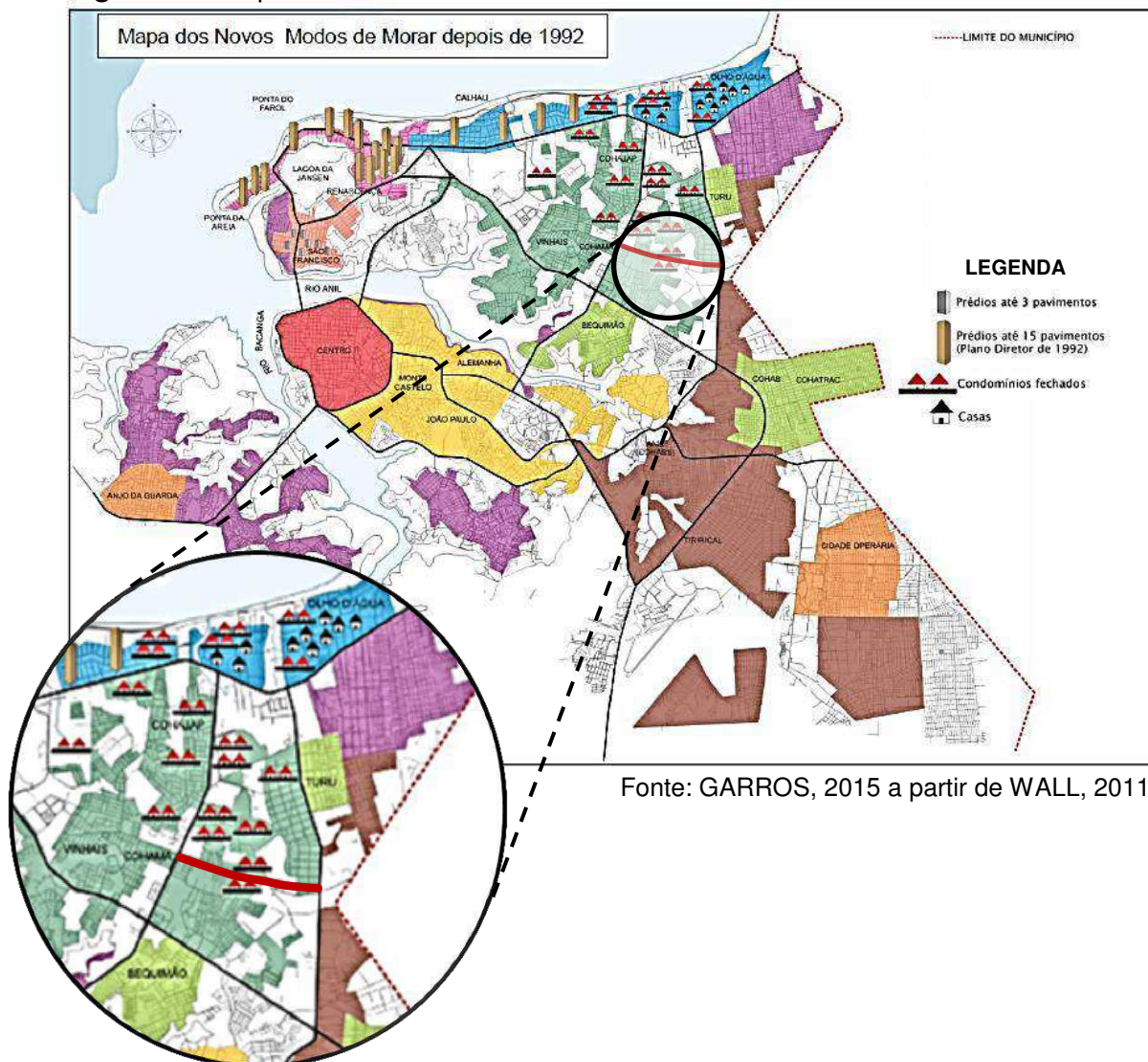
**Figura 46** - Mapa de urbanização de São Luís evidenciando o Aririzal



Reconhecida pela Legislação Urbanística Básica de São Luís, como um corredor secundário (CS6), é ainda denominada como via coletora por estar compreendida entre duas vias primárias – Avenidas Daniel de La Touche e São Luís Rei de França. Essa é sua situação atual em que a estrada foi substituída por uma via com excesso de veículos, insegura e estreita, não projetada para a demanda vigente dos novos modos de morar (Figura 47).



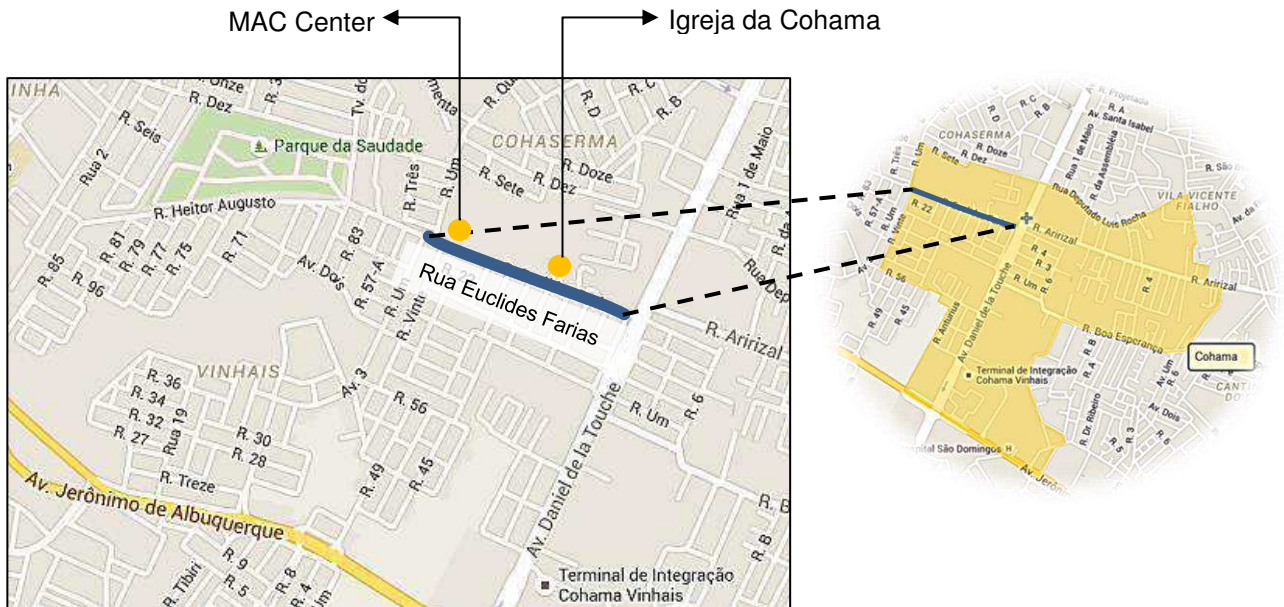
**Figura 47 - Mapa dos novos modos de morar no Aririzal**



Tem-se assim o panorama geral da rua do Aririzal a partir da noção de seu crescimento e das formas de apropriação que resultaram na condição espacial de grande concentração de condomínios residenciais fechados, estabelecendo a predominância residencial na região.

#### 4.2 O caso da Cohama-Vinhais

Tem-se aqui a rua Euclides Farias como objeto de estudo e análise. Localizada no bairro da Cohama, uma das vias principais do conjunto habitacional, é ainda delimitada pelos bairros Vinhais e Cohaserma.

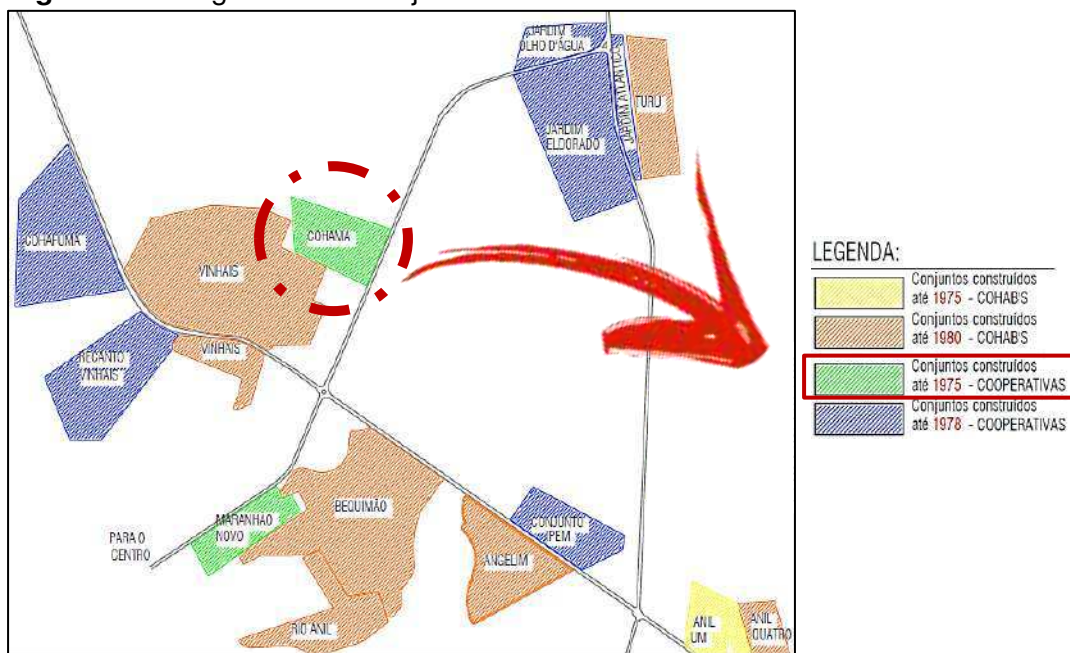


**Figura 48** - Localização rua Euclides Farias

Fonte: GARROS, 2015 a partir de Google Maps

A rua Euclides Farias, também conhecida por rua 21, é parte do conjunto habitacional da Cohama (Cooperativa Habitacional do Maranhão). O crescimento da cidade garantido pela campanha de habitação no período do governo militar, entre 1964 e 1986, criou um programa social que construiu milhares de casas próprias para atender a crescente população da capital. Chamava-se Sistema Financeiro de Habitação (SFH) e foi comandado pelo extinto Banco Nacional de Habitação (BNH). Como toda entidade de classe (sindicatos, associações, cooperativas) podia se reunir sistematicamente e formar uma cooperativa habitacional por conta do sistema, vários bairros surgiram na época (LIMA, 2011). E daí tem-se o surgimento da Cohama.

**Figura 49** - Surgimento do conjunto habitacional COHAMA



Fonte: GARROS, 2015 a partir de VASCONCELOS, 2007



**Figura 50** - Campanha de habitação no governo militar

**HABITAÇÃO NA CASA DOS MILHÕES**

EIS O EXEMPLO:

**CASAS POPULARES**  
ANTES DE MARÇO DE 64 NÃO SE VIA ISSO!

O BANCO NACIONAL DE HABITAÇÃO  
OFERTE PARA CADA FAMÍLIA  
A CASA DOS MILHÕES DE NOTAS REAIS  
BENEFÍCIOS FUNDAMENTAIS  
E O GOVERNO ESTACIONÁRIO, COM  
SUPPORTO PARA QUE CADA BRASILEIRO  
POSSUA SUA CASA PRÓPRIA.

A COHAB É UM EXEMPLO DE  
TUO SUCESSO  
NOSSO INTERESSE É DE NOTAR QUE  
OBSERVAÇÃO A COHAB CONZELA MAS  
UMA CASA QUE PODE SER A SUA

**COMPANHIA DE HABITAÇÃO**  
POPULAR DO ESTADO DO PARANÁ

**BANCO NACIONAL DO NORTE S.A.**  
um amigo na praça.

com a garantia **BNN**

depósitos a prazo fixo com correção monetária

Autorizado pelo Banco Central da República, o BANCO NACIONAL DO NORTE S.A. oferece aos seus clientes depósitos a prazo fixo com CORREÇÃO MONETÁRIA, segundo as seguintes condições:

Com estorno mensal das juras e da Correção Monetária:	Com estorno das juras e da Correção Monetária no vencimento do prazo de depósito:
180 a 269 dias - 18% a/a	180 a 269 dias - 20% a/a
270 a 359 dias - 19% a/a	270 a 359 dias - 21% a/a
360 dias ou mais - 20% a/a	360 dias ou mais - 22% a/a

PROCURE QUALQUER UMA DAS AGÊNCIAS DO

Fonte: VASCONCELOS, 2007

De acordo com a entrevista realizada com um dos moradores mais antigos do conjunto habitacional, de 88 anos, e sócio fundador da Cooperativa do Conselho Regional de Contabilidade, responsável pela criação do conjunto habitacional Cohama (Figura 51), pode-se reviver pelos seus relatos a paisagem de origem do bairro. Em 1970 foi dado início a construção das casas onde havia um grande terreno vazio. Em dezembro de 1972 começaram a ser entregues, começando pelos fundadores da cooperativa.

**Figura 51** - Conjunto habitacional COHAMA



Fonte: VASCONCELOS, 2007

As casas do conjunto habitacional eram todas de tipologias iguais, variando a planta baixa com dois ou três dormitórios. Possuíam muros baixos que permitiam o contato direto com a rua e a vizinhança (Figura 52). Nesse período as ruas ainda não eram pavimentadas e as crianças tinham a liberdade de brincar e sentar na porta de casa, estabelecendo assim a relação de vizinhança fortemente marcada pelos contatos pessoais estabelecidos naquela época.

Um problema ressaltado pelo entrevistado e vivido desde os anos 70 até os dias atuais, é o abastecimento de água. A água nesse período era salobra e por vezes faltava, sendo necessário às famílias buscar água nos sítios lindeiros ao conjunto – próximos ao atual cemitério Parque da Saudade e Cohaserma, fato este retratado de forma até mesmo saudosa, pois esse deslocamento era transformado em uma repleta aventura pelo caminho. Atualmente a situação do abastecimento acontece em dias alternados, tendo os moradores se adequando à situação.

**Figura 52** - Tipologia da COHAMA



Fonte: VASCONCELOS, 2007

Com o decorrer do tempo, as tipologias residenciais foram sendo alteradas em busca da maior privacidade e segurança já não garantidas pelo domínio dos veículos e crescente número de assaltos.

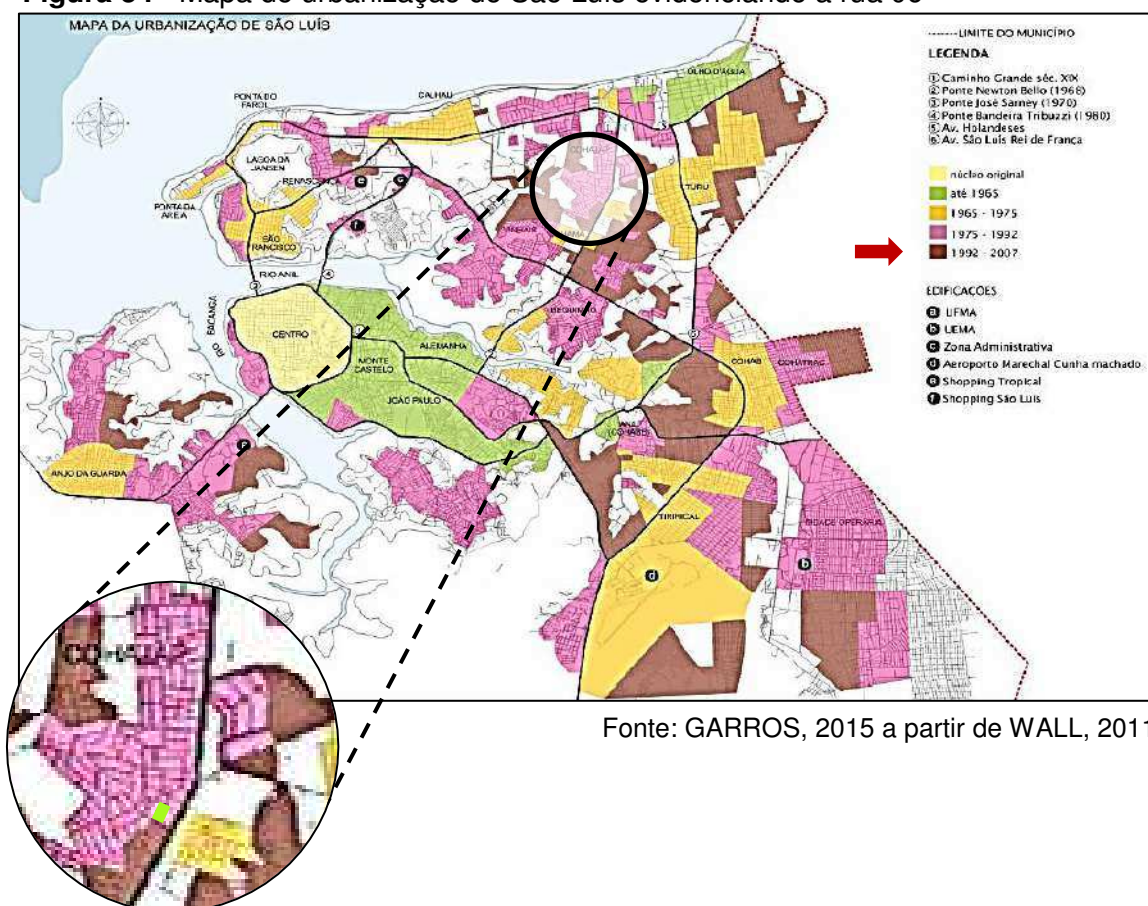




vizinhança foram substituídas pelo sentimento permanente de insegurança, decorrente da “maré” ininterrupta de veículos.

De acordo com moradores do local, a rua tornou-se alvo de assaltos frequentes e o sentimento de liberdade vivido em outros tempos foi sendo gradativamente substituído pelo medo e insegurança. Outro fato decorrente do retorno de quadra, é que os donos dos lotes foram impedidos de estacionar seus carros na frente de suas casas pois a caixa da via, não apropriada para a demanda de carros instaurada, não permite mais tal uso. Tem-se assim, a transformação evidente da rua 06, desde sua urbanização até os dias atuais.

**Figura 54** - Mapa de urbanização de São Luís evidenciando a rua 06



#### 4.4 Diagnósticos

Após expor um pouco do histórico das ruas em estudo, no tópico anterior, entendendo do seu contexto enquanto origem e características relevantes, apresentar-se-á através dos dados quantitativos os resultados das entrevistas realizadas.

As visitas de campo foram realizadas ao longo de duas semanas, alternadas em turnos matutino e vespertino. Durante as visitas foi possível conversar com os usuários, observar o espaço e fazer a análise vivencial das ruas. O levantamento fotográfico foi realizado durante as visitas e em dias isolados quando se percebia uma nova situação relevante. Os questionários foram aplicados em toda a extensão das áreas de estudo, delimitadas visualmente pelos mapas expostos no item anterior.

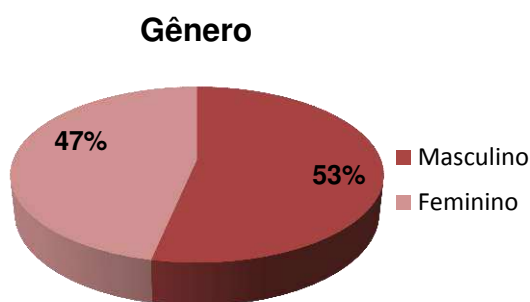
Para facilitar a exposição das análises realizadas, serão aqui divididos por rua (Figura 55), os diagnósticos em questão.



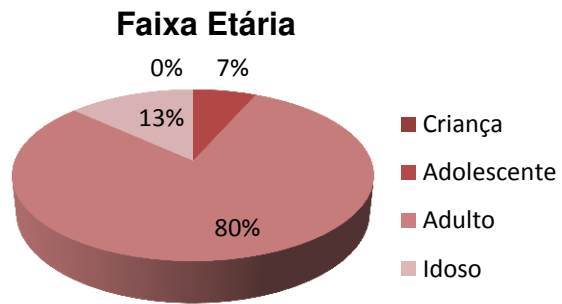
Fonte: GARROS, 2015 a partir de Google Maps

**1 Rua do Arizal**

As entrevistas realizadas com usuários passantes pela rua do Arizal, a pé, de bicicleta ou carro, foram predominantes com homens e adultos, tendo neste caso ainda, alguns idosos entrevistados que transitavam pela rua (Gráficos 3 e 4).



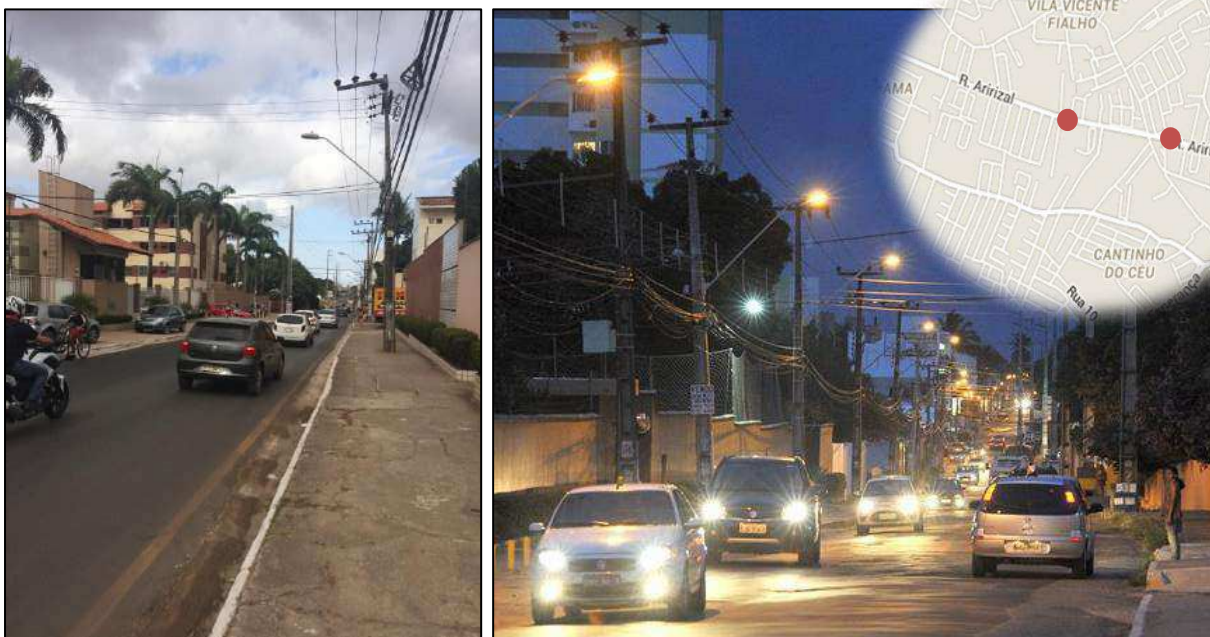
**Gráfico 3 - Gênero dos entrevistados do Arizal**  
 Fonte: GARROS, 2015



**Gráfico 4 - Faixa etária dos entrevistados do Arizal**  
 Fonte: GARROS, 2015

A rua de caráter prioritariamente residencial, hoje configura-se como a rua “dos condomínios fechados”. Observa-se o número elevado de residências emuralhadas representando, como tratado no capítulo dois, os novos modos de morar da cidade dispersa. Há, portanto uma densificação populacional decorrente da grande quantidade de residências em um mesmo lote. Com isso, ocorre o aumento considerável do trânsito e passagem de veículos e o surgimento de alguns serviços pontuais, como padaria, salões, academias, pequenos shoppings comerciais, lanchonetes e casas de festas. Essas últimas, de destaque especial, geram grande impacto de vizinhança pelos ruídos que ocasionam e por não oferecerem estacionamentos, o que em dias de eventos, contribui com o aumento considerável do trânsito de veículos não suportados pela caixa estreita da via.

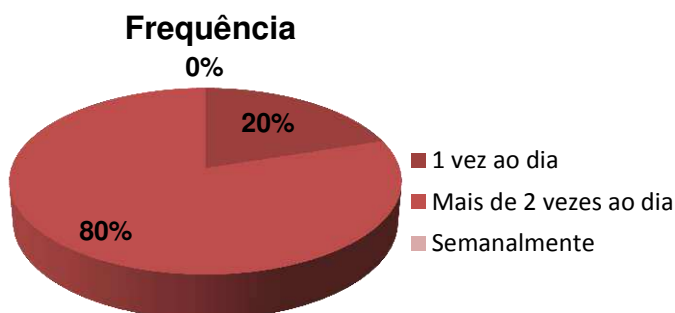
**Figura 56** - Intenso tráfego de veículos no Aririzal



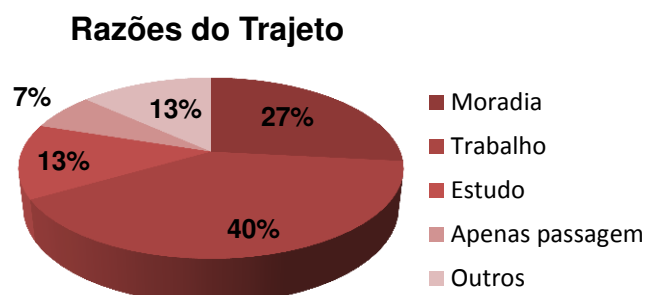
Fonte: GARROS, 2015

Outro fator observado nas pesquisas e que intensifica o trânsito de veículos pela rua, seja de bicicleta ou de carro, é a frequência com que as pessoas passam por ela. De acordo com as entrevistas, 80% das pessoas entrevistadas transitam pela rua do Aririzal mais de 2 vezes ao dia e a razão desse trajeto concentra-se no fato dessa rua ser ou local de moradia ou trabalho.





**Gráfico 5** - Frequência de uso da rua do Aririzal  
Fonte: GARROS, 2015



**Gráfico 6** – Razões do trajeto pela rua do Aririzal  
Fonte: GARROS, 2015

Observa-se em toda a extensão da rua do Aririzal, a ausência de mobiliários urbanos como abrigos de ônibus, placas de sinalização e lixeiras públicas (Figura 57). As paradas dos ônibus acontecem principalmente na frente dos condomínios onde um aglomerado de pessoas se esconde pelas sombras que o poste proporciona. Outra carência observada é a falta de faixas de pedestres e semáforos que tornam os cruzamentos muito perigosos tanto para pedestres, quanto para ciclistas e motoristas de veículos (Figura 58).

**Figura 57** - Ausência de abrigo de ônibus no Aririzal



Fonte: GARROS, 2015

**Figura 58** - Cruzamento com alto índice de acidentes no Aririzal



Fonte: GARROS, 2015

De acordo com um dos ciclistas entrevistados, que se utiliza da bicicleta como meio de transporte para se deslocar até a rua do Aririzal, onde trabalha, muitos são os desafios para a locomoção e o “sentimento de insegurança no percurso é constante”, é o que relata.

**Figura 59** - Trânsito de ciclistas pelo Aririzal



Fonte: GARROS, 2015

Com base na pesquisa, muitos foram os problemas relatados pelos usuários (Gráfico 7). E sem dúvidas a insegurança foi o fator predominante nas entrevistas. As fachadas cegas e extensas dos condomínios em muito contribuem para o sentimento de insegurança, principalmente de quem caminha.

**Figura 60** - Fachadas cegas dos condomínios no Aririzal

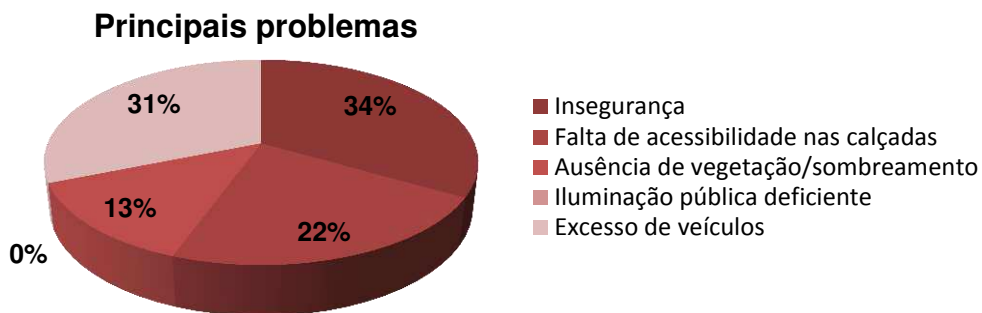


Fonte: GARROS, 2015

Outro problema muito destacado e citado anteriormente é o excesso de veículos. Todos os usuários entrevistados ressaltaram que a quantidade de carros na rua do Aririzal é superior a capacidade da via, que pelo entendimento leigo deles, não foi projetada para essa demanda.

A falta de acessibilidade em praticamente todo o percurso das calçadas é outro grande problema evidenciado (Figura 61). As calçadas sem continuidade, inexistentes ou com obstáculos ao passeio são comuns em toda extensão da rua. Fator que contribui para afastar os pedestres da rua. Aliados a isto, há a ausência de sombreamento por árvores, reconhecido pelos usuários como um fator que passa despercebido pra quem não caminha. A única árvore existente na via (Figura 62), de pequeno porte, não gera nenhum sombreamento e conforto a quem por ela passa, sendo inexistente no planejamento da via, a vegetação como amenizadora do clima intenso.





**Gráfico 7** - Principais problemas do Aririzal  
Fonte: GARROS, 2015

Há aqui destacado o problema da acessibilidade nas calçadas quebradas, descontínuas e com grandes obstáculos.

**Figura 61** - Falta de acessibilidade nas calçadas da rua do Aririzal



Fonte: GARROS, 2015

**Figura 62** - Risco ao pedestre e ausência de vegetação adequada na rua do Aririzal



Fonte: GARROS, 2015

Como fruto da análise da rua do Aririzal, foi possível ainda perceber a demanda espontânea que tem surgido nessa via, nesse ano de 2015. Trata-se aqui sobre a demanda espontânea e subjetiva por espaços de interação e convívio. Foi então realizada uma entrevista com a dona de um estabelecimento que tem acontecido na calçada lindeira de um terreno não habitado. O que acontece nesse espaço é que de dia é vendido o café da manhã e a noite o mesmo ponto é utilizado para vender churrasquinho.

**Figura 63** - Demanda espontânea na rua do Aririzal



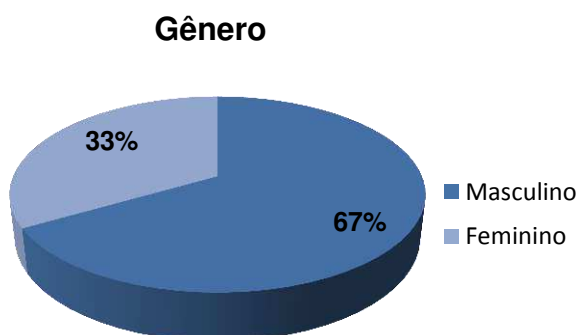
Fonte: GARROS, 2015



Tem-se nesse exemplo uma expressão das necessidades dos usuários da rua do Aririzal. Esse é o primeiro ponto de muitos que vêm surgindo nesses últimos meses, justificados pela carência de espaços públicos destinados ao uso dos cidadãos.

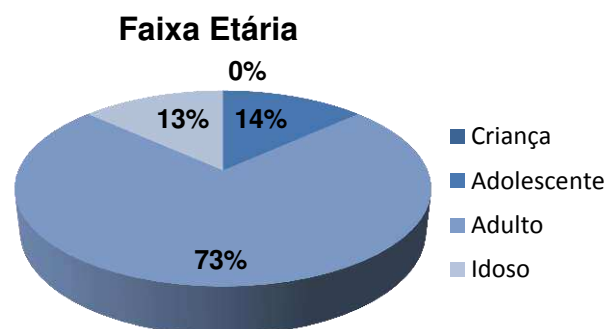
## Rua Euclides Farias

Com predomínio de entrevistados homens adultos, a pesquisa realizada na rua Euclides Farias contou ainda com a contribuição de adolescentes e idosos que passavam pela via. Sendo também utilizada a metodologia da análise por escalas de deslocamentos, foram entrevistadas pessoas que se deslocavam a pé, de bicicleta e de carro.



**Gráfico 8** - Gênero dos entrevistados da Euclides Farias

Fonte: GARROS, 2015



**Gráfico 9** - Faixa etária dos entrevistados da Euclides Farias

Fonte: GARROS, 2015

De caráter originalmente residencial, a rua Euclides Farias é caracterizada como uma rua de bairro, estruturadora de um conjunto residencial. Ao longo dos anos as casas foram sendo descaracterizadas e foram surgindo diversos pontos de serviço e comércio, hoje consolidados.

**Figura 64** - Serviços e Comércio na rua Euclides Farias



Fonte: GARROS, 2015

Há de se destacar que existem diversos tipos de serviços e comércios, desde escolas e supermercados, à clínicas odontológicas e de fisioterapia, salões, lojas de material de construção e pequenos comércios. E neste ponto há uma visão positiva dos entrevistados, sejam eles moradores da área ou passantes pelo local. A maioria afirma ter nos comércios e serviços da rua Euclides Farias o suprimento de suas necessidades fundamentais. De acordo com uma idosa entrevistada, residente da área, a oportunidade de ter um supermercado e uma escola próximos de sua casa é “um privilégio”, como ela ressalta.

Um grande impacto na paisagem da rua foi a implantação de um shopping comercial de grande porte: o Mac Center. Houve com ele, a ampliação da demanda de veículos já existente e decorrente dos outros serviços e comércios. Pela entrevista realizada com uma das primeiras moradoras da rua, foi possível perceber que apesar dela ter presenciado outra realidade, o Mac Center é considerado positivo ao seu ver, por concentrar em um único espaço, diversos serviços antes distantes de sua residência.

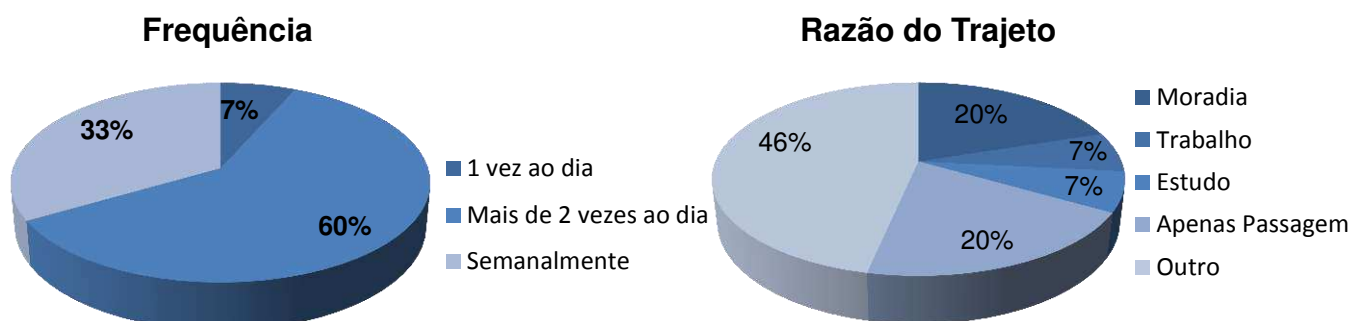
**Figura 65** - Implantação do Mac Center na Euclides Farias



Fonte: GARROS, 2015

As entrevistas realizadas revelam uma evidente mudança na rua Euclides Farias: transformada em via de acesso aos serviços e comércios nela existentes. De acordo com a pesquisa, 46% dos entrevistados transitam pela rua para ter acesso aos serviços e comércios de seu interesse, sendo o trajeto justificado pela moradia e apenas passagem como fatores secundários (Gráfico 11). Tem-se ainda a explicação para o trânsito de veículos constante na via, a presença das escolas que em horários de pico intensificam ainda mais o

trânsito de veículos e pedestres, sendo a frequência de passagem pela rua, predominantemente mais de duas vezes ao dia, com base nos entrevistas (Gráfico 10).



**Gráfico 10** - Frequência de uso da rua Euclides Farias  
Fonte: GARROS, 2015

**Gráfico 11** - Razões do trajeto pela rua Euclides Farias  
Fonte: GARROS, 2015

Com a implantação do Mac Center foi construída uma rua paralela a ele, que liga a Euclides Farias ao bairro do Cohaserma. Porém seu desenho urbano desfavorável, acabou por gerar um cruzamento perigoso e alvo de acidentes.

**Figura 66** - Cruzamento perigoso na rua Euclides Farias



Fonte: GARROS, 2015

Outro cruzamento perigoso é o que acontece na ligação entre a rua Euclides Farias e a rua 01 (Figura 67). Semelhante ao cruzamento indicado acima, este outro por seu desenho urbano também desfavorável, não apresenta boa visibilidade nem tampouco sinalização que amenize seus impactos.



**Figura 67** – Cruzamento perigoso entre a rua Euclides Farias e a rua 01



Fonte: GARROS, 2015

Um marco referencial desta rua é a igreja católica da Cohama que atrai diferentes públicos em dias de programação. Ocupando um amplo espaço, é a única área da Euclides Farias que se apresenta arborizada.

**Figura 68** - Marco referencial da Igreja na Euclides Farias



Fonte: GARROS, 2015

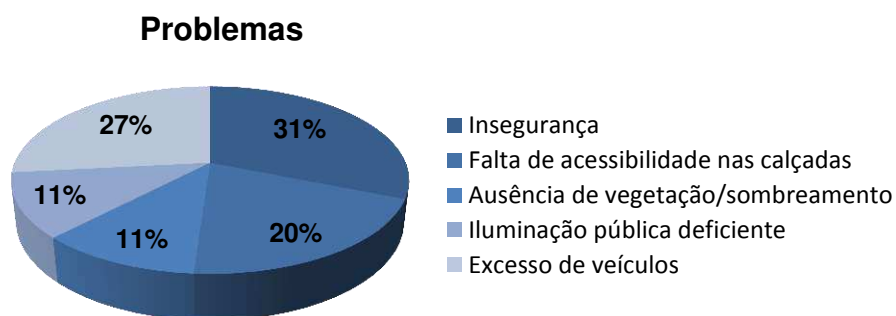
Pela observação direta e com base na pesquisa de campo realizada, foi possível constatar que os usuários não se sentem seguros ao se deslocarem pela rua, fato este comprovado pelos inúmeros assaltos que nela acontecem. Outros grandes problemas destacados é o excesso de veículos e a falta de acessibilidade nas calçadas que atestam a dificuldade de locomoção pela via.

**Figura 69** - Falta de acessibilidade na rua Euclides Farias



Fonte: GARROS, 2015

Tem-se deste modo, no gráfico a seguir, os principais problemas vivenciados pelos usuários.

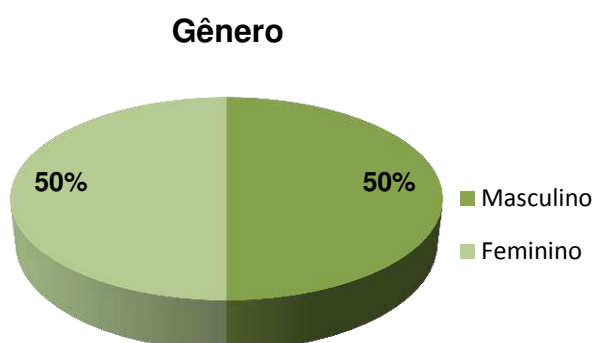


**Gráfico 12** - Principais problemas da rua Euclides Farias  
 Fonte: GARROS, 2015

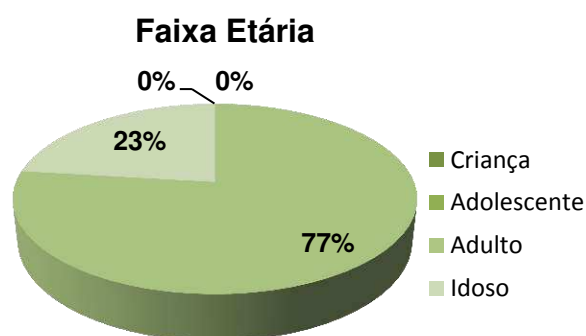


## Rua 06

No último caso analisado, a rua 06 do Parque Topázio, as entrevistas ocorreram com 50% homens e 50% mulheres, adultos e idosos. Nesse caso, diferentemente dos outros dois analisados, a quantidade de entrevistados foi reduzida e proporcional à extensão limitada da área em estudo.



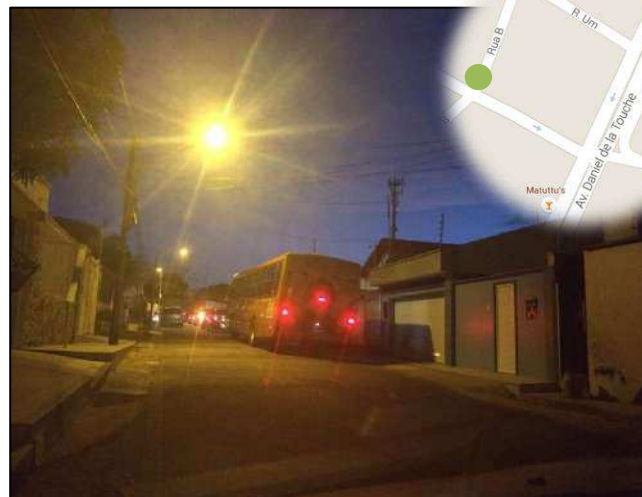
**Gráfico 13** - Gênero dos entrevistados da rua 06  
Fonte: GARROS, 2015



**Gráfico 14** - Faixa etária dos entrevistados da rua 06  
Fonte: GARROS, 2015

A rua 06, de característica estritamente residencial, sofreu abrupta transformação neste último ano, ao ser instalado através dela um retorno de quadra. Tal impacto acarretou mudanças físicas e comportamentais dos usuários. O primeiro fato a se destacar é a presença constante de veículos nessa via, fato este que atesta o descontentamento e desprestígio da rua por seus usuários.

**Figura 70** - Constante tráfego de veículos na rua 06



Fonte: GARROS, 2015

A mudança comportamental dos usuários com a instalação do retorno de quadra, refere-se a perda de contatos próximos com os vizinhos e compartilhamento das experiências urbanas, impossibilitadas pelo tráfego intenso de veículos. Como relatado pelos entrevistados, os ruídos constantes e a falta de tranquilidade na rua, tornou-os mais individuais em suas relações.

A mudança física tratada, refere-se primeiramente a alteração e descaracterização das residências do conjunto habitacional. As casas com muros altos e gradeados não permitem o contato imediato com a rua. Decorrente do contorno de quadra, os usuários foram proibidos de estacionarem seus carros nas portas de suas casas, por conta da caixa estreita da via, situação insustentável visto que para ter acesso às suas residências é necessário utilizar a parte frontal do lote. Foram colocadas placas de sinalização e pintura de faixa amarela no asfalto, que são diariamente descumpridos pelos moradores que nas entrevistas relataram sua insatisfação com a situação.

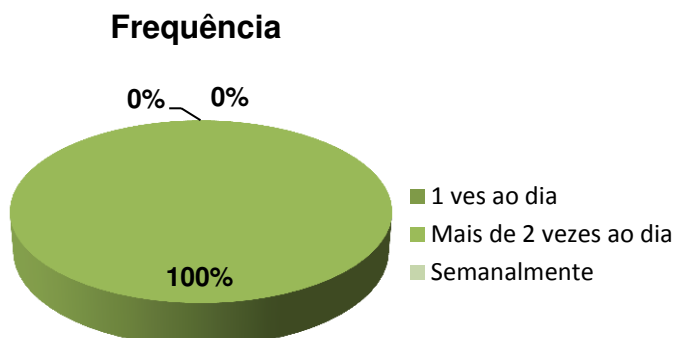
**Figura 71** - Proibição de estacionamento na rua 06



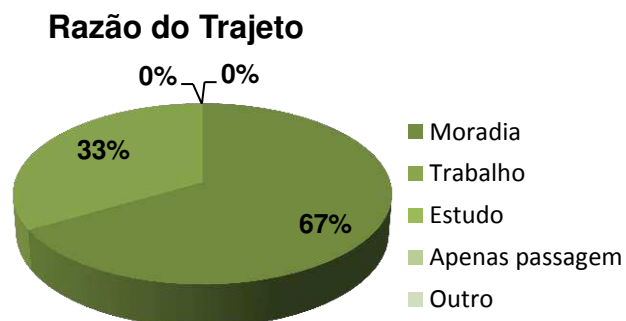
Fonte: GARROS, 2015

Um fato relatado por alguns moradores da área, e que configura-se como reclamação dos usuários, é que os ônibus que passam pela rua 06, não fazem parada e não permitem o acesso às pessoas que transitam por essa rua. Atestando assim o caráter estritamente de passagem atribuído à ela.

Com base nas entrevistas, 100% dos entrevistados se deslocam pela rua 06 mais de duas vezes ao dia e a justificativa dos seus trajetos correspondem à moradia ou trabalho nesta rua.



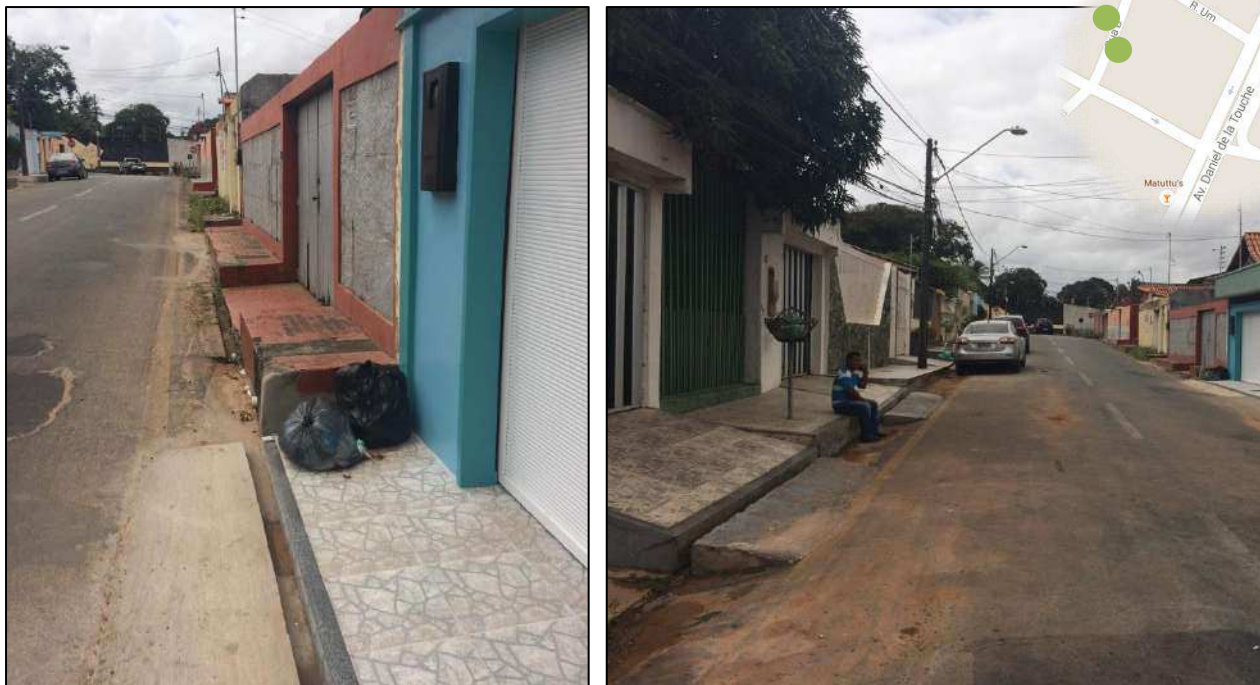
**Gráfico 15** – Frequência de uso da rua 06  
Fonte: GARROS, 2015



**Gráfico 16** – Razões do trajeto pela rua 06  
Fonte: GARROS, 2015

Decorrente da descaracterização das residências, as calçadas tornaram-se inacessíveis, descontínuas e desniveladas, impossibilitando que qualquer pedestre consiga se deslocar por elas. O acesso ao lote com rampas que avançam o limite das calçadas são ainda comuns nessa via.

**Figura 72** - Calçadas inacessíveis na rua 06



Fonte: GARROS, 2015

Como forma de comprovar a análise vivencial, as entrevistas atestaram como um dos principais problemas o excesso de veículos e a





**Quadro 1** - Conflitos e potencialidades das áreas de estudo

ÁREA DE ESTUDO	CONFLITOS/PROBLEMAS	POTENCIALIDADES
Rua do Aririzal	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Sentimento de insegurança</li> <li>▪ Falta de acessibilidade</li> <li>▪ Excesso de veículos e caixa da via insuficiente</li> <li>▪ Impacto de vizinhança das casas de festas e eventos</li> <li>▪ Cruzamentos perigosos</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Demanda espontânea por espaços de convívio e interação</li> </ul>
Rua Euclides Farias	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Sentimento de insegurança</li> <li>▪ Falta de acessibilidade</li> <li>▪ Excesso de veículos</li> <li>▪ Iluminação pública deficiente</li> <li>▪ Falta de arborização/sombreamento</li> <li>▪ Impacto de vizinhança das escolas</li> <li>▪ Cruzamentos perigosos</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Potencial de comércios e serviços</li> <li>▪ Ampla caixa da via</li> </ul>
Rua 06	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Sentimento de insegurança</li> <li>▪ Falta de acessibilidade</li> <li>▪ Excesso de veículos</li> <li>▪ Iluminação pública deficiente</li> <li>▪ Falta de arborização/sombreamento</li> <li>▪ Grande impacto de retorno de quadra</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Potencial para reestabelecimento das relações de vizinhança</li> </ul>

Fonte: GARROS, 2015

Deste modo, tem-se aqui evidenciado a situação das três áreas de estudo resultantes da pesquisa de campo e entrevistas realizadas. E com base no diagnóstico realizado com a real situação experimentada será possível propor algumas intervenções pontuais e pertinentes, expressas no seguinte tópico.

#### 4.5 Proposições e desenhos esquemáticos

Com o intuito de tentar minimizar os efeitos das intervenções e impactos negativos causados pelo intenso tráfego de veículos nas três áreas em estudo, tópico dominante no planejamento das ruas em análise, propor-se-á algumas intervenções demonstradas por meio de croquis, sendo realizadas em cima das fotos obtidas no levantamento fotográfico.

Há nos três casos analisados, a influência da engenharia de tráfego o que justifica o estudo dessas três ruas tão distintas quanto à origem, configuração e usos. Tem-se como diagnóstico a perda de um dos atributos da rua: a contemplação e experiência urbana, comum aos três casos.



Desse modo, tendo em vista que fica muito amplo estabelecer soluções gerais de engenharia de trânsito uma vez que não é objeto do presente estudo, a pesquisa seguiu no sentido de propor intervenções de caráter humanizador para os ambientes estudados e intervenções pontuais de fluxos, com ênfase para as calçadas, no sentido de amenizar os impactos resultantes do trânsito intenso de veículos percebidos no diagnóstico.

As soluções apresentadas buscam atender às necessidades específicas identificadas nos locais em estudo, e têm caráter mitigador frente ao contexto apresentado. Assim sendo, segue a lista dos principais problemas e potencialidades das áreas em estudo, que foram consideradas a partir dos diagnósticos realizados, como forma de justificar a implantação de cada intervenção presente no final deste capítulo.

Apresentar-se-ão as intervenções com as fotos originais das situações escolhidas para modificação, seguidas dos desenhos esquemáticos com as propostas. Ressalta-se que cada intervenção escolhida serve de modelo ou parâmetro para as outras áreas em estudo.



Foram assim escolhidos alguns dos problemas da rua do Aririzal, expressos acima, e propostos algumas intervenções que visam melhorar o trânsito de pedestres e veículos, proporcionar áreas de convívio e interação, atender a demanda por locais de permanência e humanizar as vias amenizando a sensação de insegurança vivida pelos usuários.

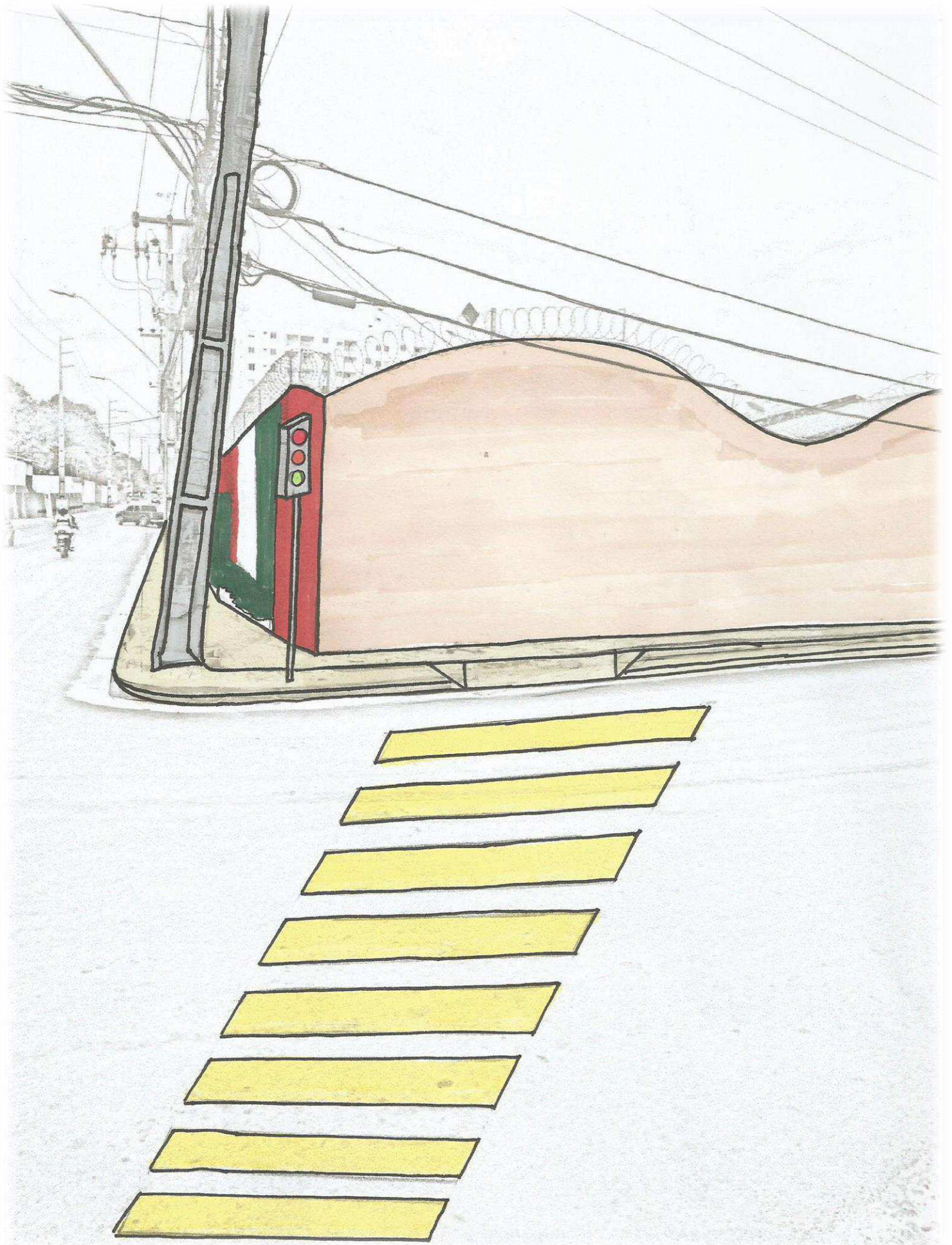
**01** Adequação de cruzamento com alto índice de acidentes**Figura 74** - Cruzamento com alto índice de acidentes no Aririzal

Fonte: GARROS, 2015

Este caso apresenta um importante cruzamento da Rua do Aririzal, com alto índice de acidentes, sendo um risco tanto para pedestres por não possuir faixa de pedestres, quanto para ciclistas e veículos por não possuir sinalização.

Deste modo, propõe-se em todas as vias do cruzamento, a implantação de faixa de pedestres, com sinalização adequada, semáforos e rampas de acessibilidade que permitam o livre fluxo de pessoas.







## 02 Implantação de parklets

**Figura 75** - Recuo frontal de um condomínio no Aririzal

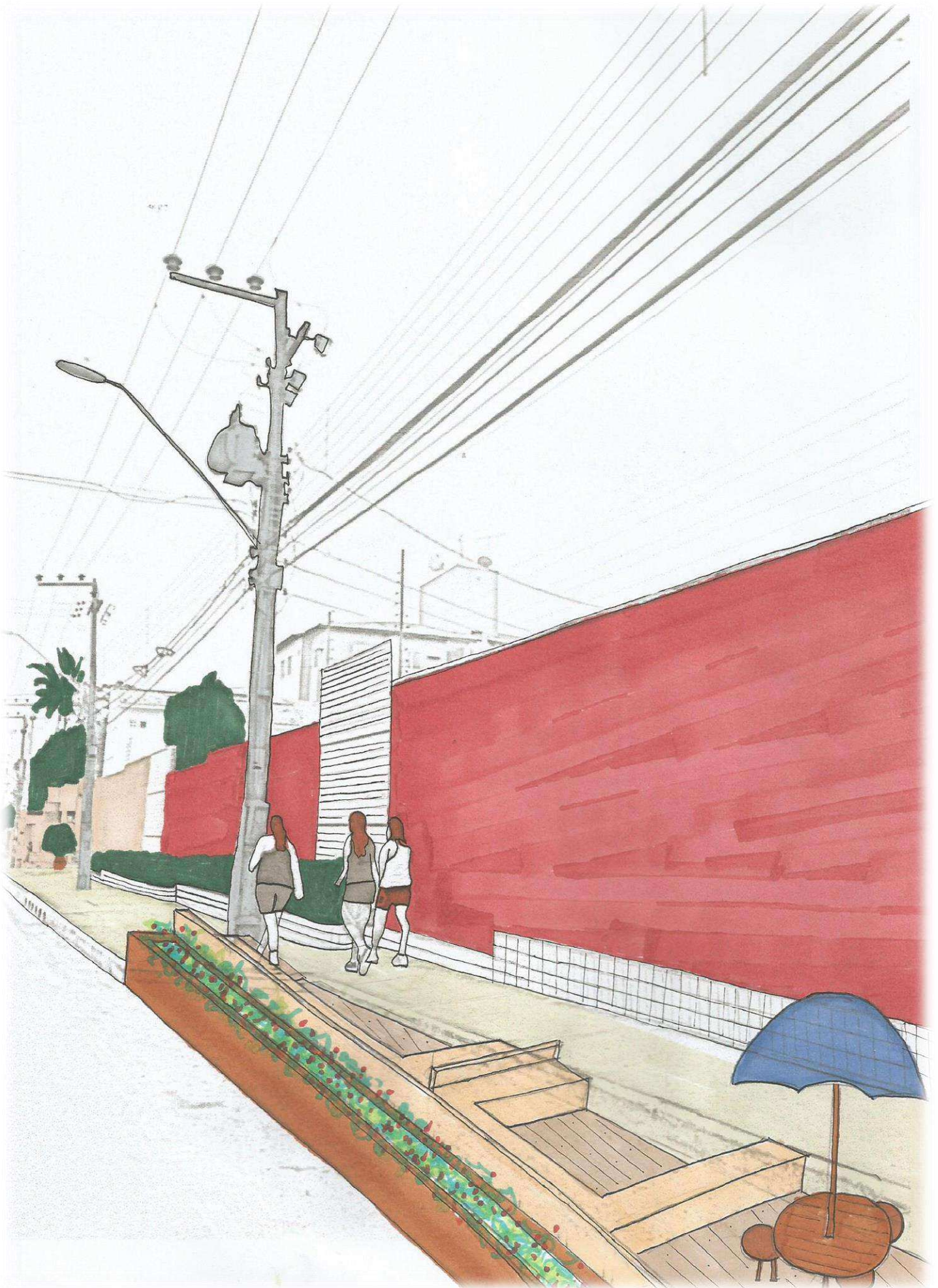


Fonte: GARROS, 2015

Nessa situação tem-se um recuo considerável na frente de um dos condomínios destinado ao estacionamento de veículos. Na foto aparecem pessoas caminhando pelo local, proporcionado pelas calçadas amplas, o que ressalta a dimensão humana.

Propõe-se deste modo a instalação de *parklets* que incentivem o uso e permanência de pessoas, com locais de convívio e interação, com bancos, mesas, abrigos de ônibus, vegetação e sombra.







### 03 Implantação de food trucks

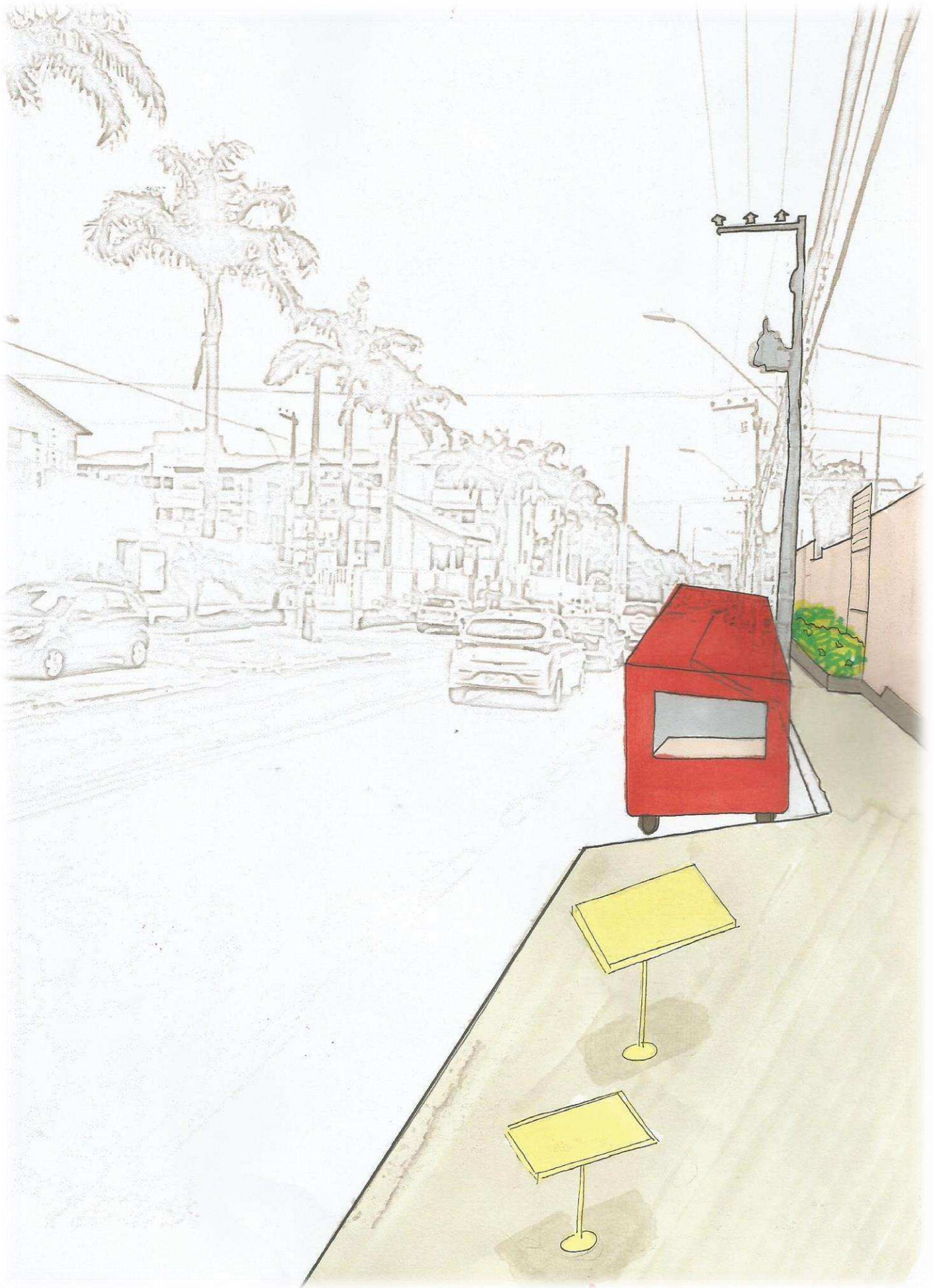
**Figura 76** - Recuo frontal de um condomínio no Aririzal



Fonte: GARROS, 2015

Nesse caso, semelhante ao anterior, tem-se outro recuo destinado ao estacionamento de veículos.

Assim, semelhante aos parklets, tem-se nesse recuo a possibilidade de posicionar durante às noites, os *Food Trucks*. Como retratado no diagnóstico, essa intervenção atenderia a demanda já existente na rua por locais de permanência, ao proporcionar a venda de lanches ou refeições, fator que atrai as pessoas.



**Figura 77** - Fachadas cegas de condomínios no Aririzal

Fonte: GARROS, 2015

Tem-se nesse caso a ilustração das fachadas cegas presentes em grande parte da rua do Aririzal, acarretadas pelo grande número de condomínios e residências emuralhadas.

A proposta nessa situação concentra-se principalmente na execução de aberturas nas fachadas que proporcionem visibilidade entre a rua e o lote, estratégia esta que objetiva diminuir o sentimento de insegurança tão presente nos diagnósticos realizados. Somados a isto, propõe-se intervenções artísticas nos muros que despertem a curiosidade das pessoas e incentive-as a caminhar. De forma peculiar, aproveitar-se-á os obstáculos de ferro que aparecem do lado esquerdo da via para a implantação de floreiras e bancos de madeira com lixeiras. Já do lado direito, o posicionamento dos postes que aparecem colados à fachada exigem um novo direcionamento das faixas de serviço que foram propostas de maneira intercalada com a implantação correta e mais próxima da via.







## Rua Euclides Farias

- 01** Mudança de sentido na via com estabelecimento de mão única com implantação de ciclovia e estacionamento
- 02** Padroinação das calçadas
- 03** Adequação de cruzamento
- 04** Recuo frontal na escola

As intervenções destacadas na Rua Euclides Farias visam a diminuição do tráfego de veículos e a conseqüente melhoria da circulação de pedestres e ciclistas com espaços adequados e regulares para suas locomoções e permanências.



01

Mudança de sentido na via com estabelecimento de mão única com implantação de ciclovia e estacionamento

**Figura 78** - Vista dos fluxos na rua Euclides Farias



Fonte: GARROS, 2015

Essa situação ilustra o sentido do tráfego de veículos e a situação vigente dos fluxos.

A intervenção nesse caso, baseia-se em transformar parte da via de mão dupla em mão única, no sentido Vinhais-Cohama, estabelecendo a implantação de faixas para ciclistas e estacionamentos de um único lado da via. Tem-se com o auxílio do mapa a exposição do novo fluxo de veículos com a instalação de um retorno de quadra propiciado pelo traçado regular e constante das quadras, visando ainda antecipar e minimizar os impactos nas ruas vizinhas.



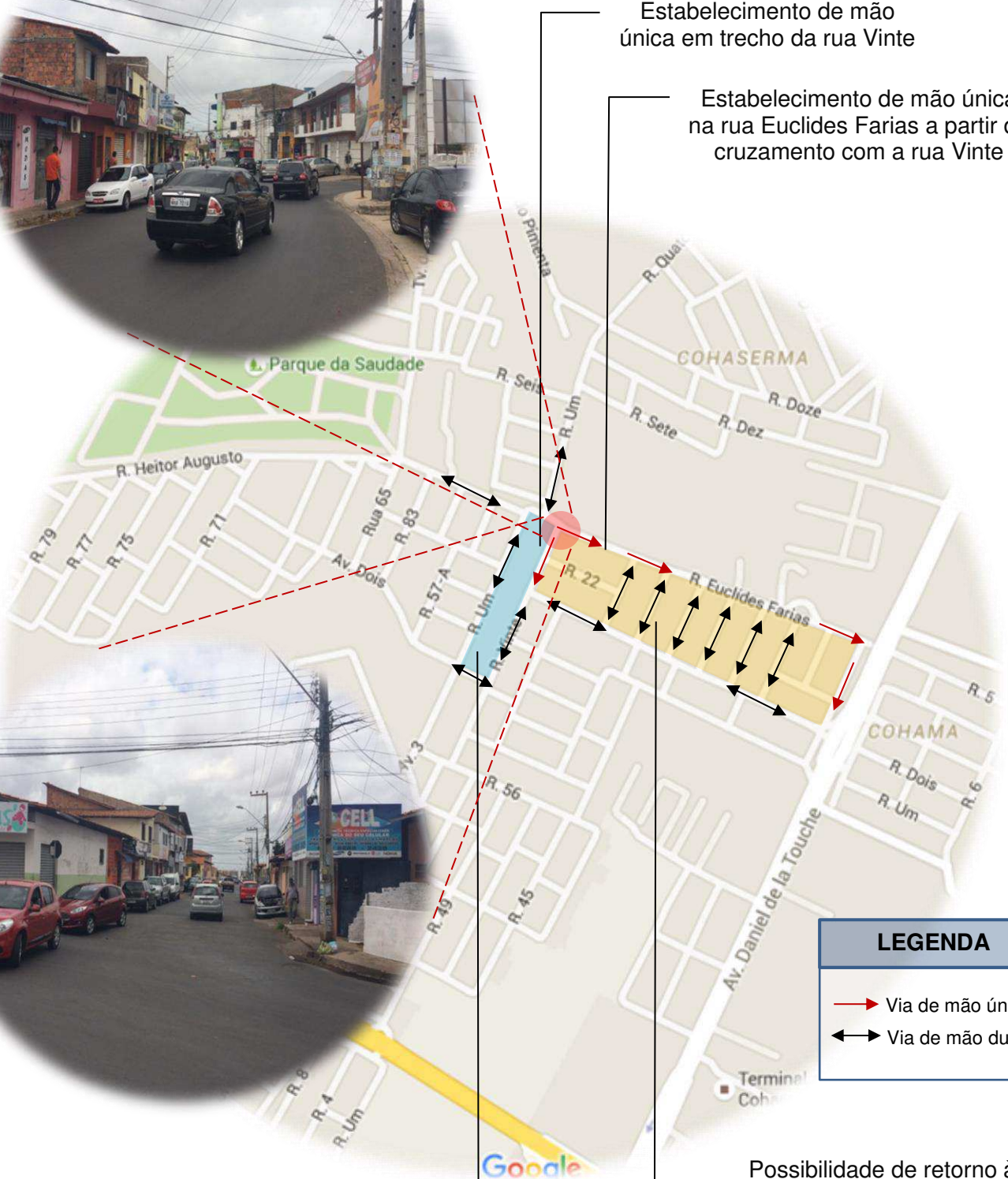


# MAPA DE FLUXOS



Estabelecimento de mão única em trecho da rua Vinte

Estabelecimento de mão única na rua Euclides Farias a partir do cruzamento com a rua Vinte



LEGENDA	
	Via de mão única
	Via de mão dupla

Contorno de quadra

Possibilidade de retorno à Euclides Farias por todas as quadras paralelas a ela

**02** Padrozinção das calçadas**Figura 79** - Calçadas inacessíveis na rua Euclides Farias

Fonte: GARROS, 2015

Este caso apresenta a situação das calçadas sem acessibilidade, descontínuas e desniveladas, com rampas de acesso ao lote posicionadas de forma errada, avançando sob a via e a calçada.

A proposta nesse caso recai sobre a padronização das calçadas, com mesma pavimentação e separação das faixas de serviço e passeio, implantação de árvores de grande porte e mobiliários urbanos, rampas de acessibilidade, faixas de pedestre e deslocamento das rampas de acesso ao lote erradamente posicionadas, para dentro do limite do terreno.





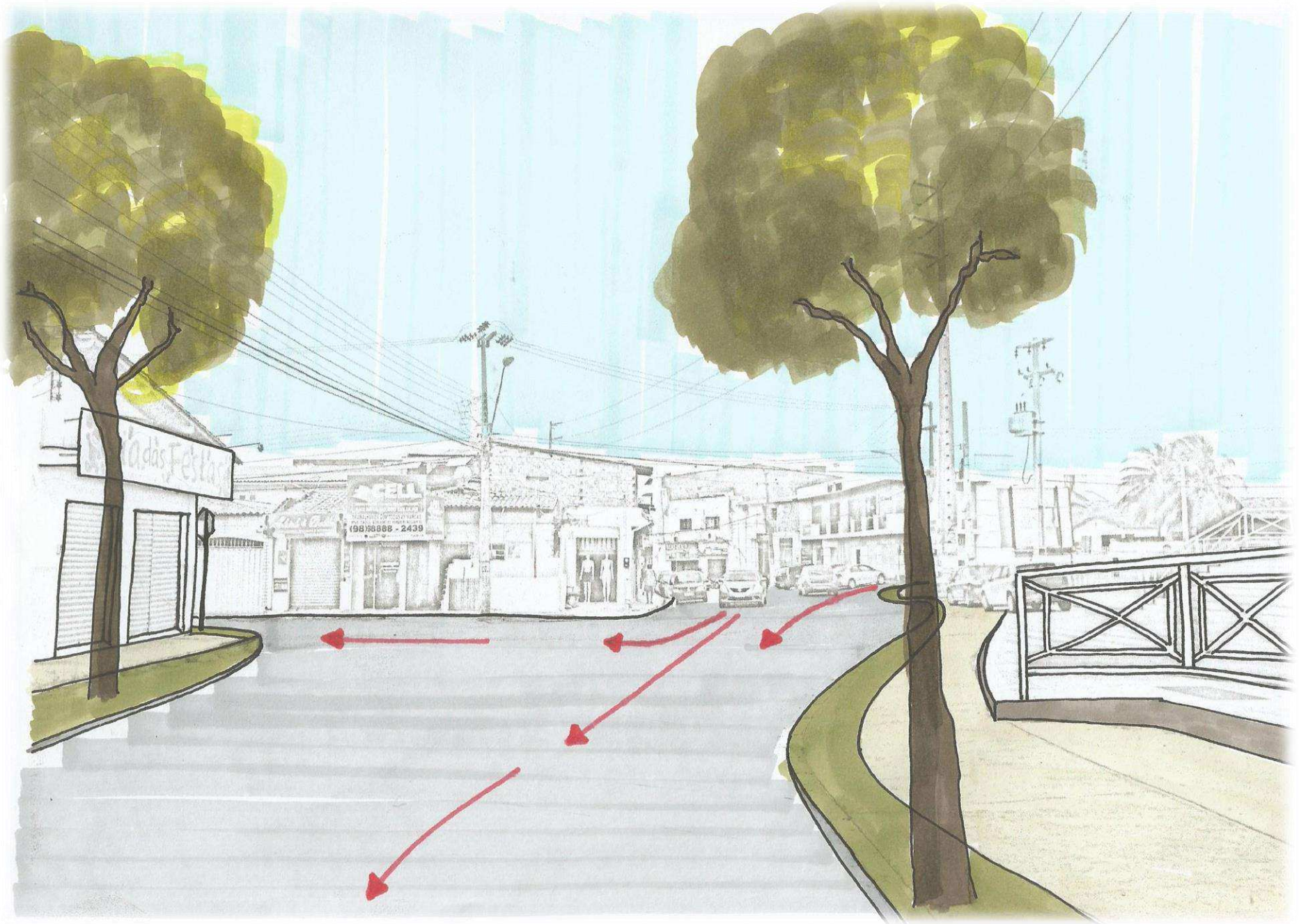


**03** Adequação de cruzamento**Figura 80** - Cruzamento na rua Euclides Farias

Fonte: GARROS, 2015

Tem-se nessa situação o cruzamento que acontece entre as ruas Um, Vinte e Euclides Farias. Com todas as vias de mão dupla, somados ao desenho urbano das ruas desfavoráveis, há a dificuldade de visibilidade entre os condutores ocasionando com frequência acidentes na área.

A intervenção nesse caso, associada à mudança de sentido expressa na primeira intervenção, propõe um único sentido de fluxo no cruzamento e implantação de placas de sinalização e alerta, além de faixas de pedestre que possibilitem a travessia de pessoas nesse trecho.



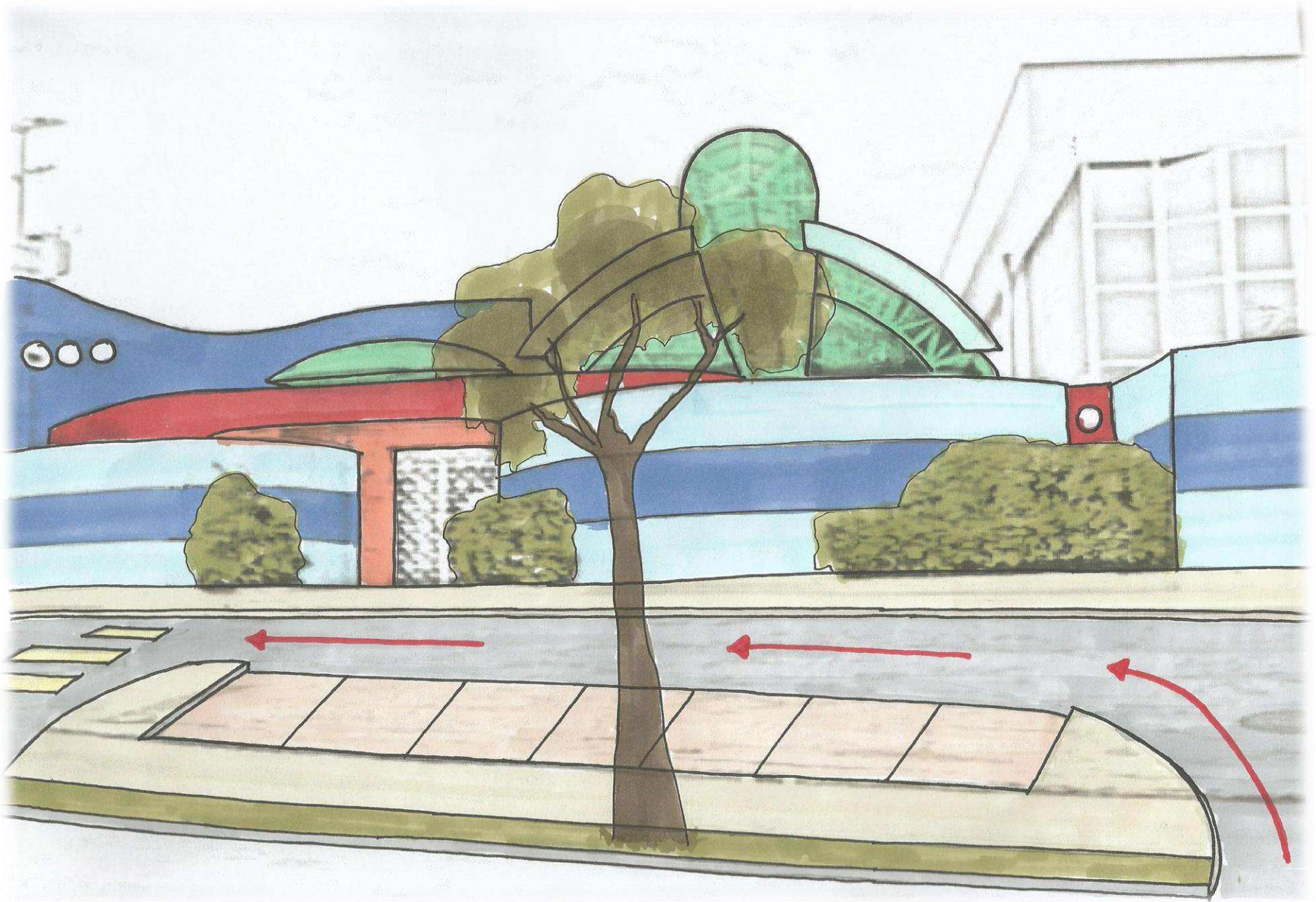


**04** Recuo frontal na escola**Figura 81** - Escola D. Pedro II na rua Euclides Farias

Fonte: GARROS, 2015

A escola Dom Pedro, localizada na rua Euclides Farias, não apresenta recuo frontal que possibilite o embarque e desembarque dos alunos dentro do limite do lote. O que acontece nessa situação é o congestionamento de veículos que estacionam na via para ter acesso à escola.

A intervenção nesse caso, propõe na calçada ampla existente na frente da escola, a implantação de uma baia para embarque e desembarque, com a reestruturação das calçadas e estacionamento.





**Rua 06**

- 01** Mudança de sentido na via com reestruturação do retorno de quadra
- 02** Alargamento das calçadas com implantação de áreas de vivência

As intervenções propostas para a rua 06, visam o reestabelecimento das relações de vizinhança outrora vivenciadas na rua. Para tanto tem-se na retirada do contorno de quadra da via, a possibilidade de criar espaços de convívio e interação, além de retomar o sentido original da rua 06 como rua de bairro.

**01** Mudança de sentido na via com reestruturação do retorno de quadra



Retorno de quadra existente com vias de mão única



Retomar mão dupla na rua 06

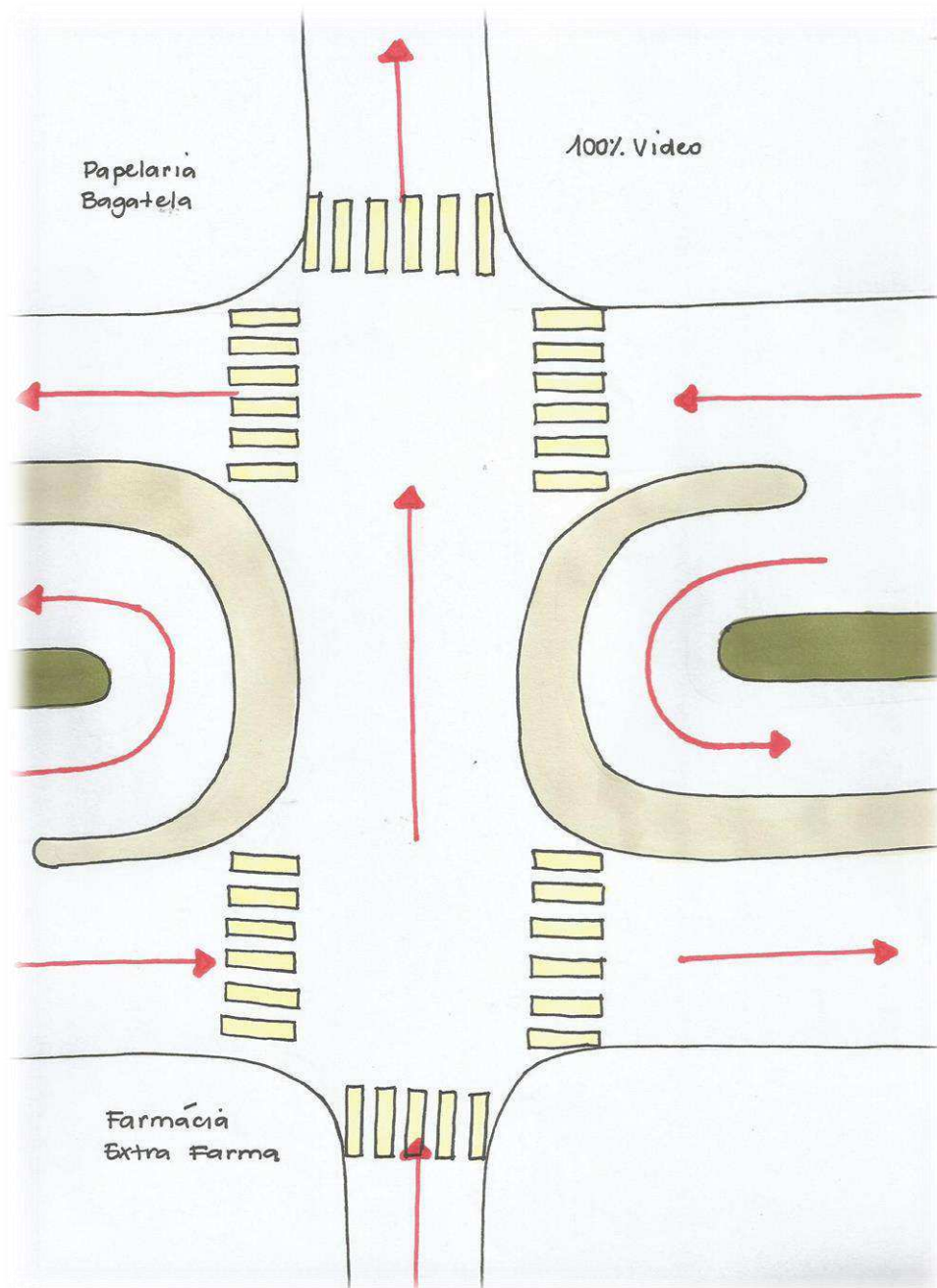


**LEGENDA**

-  Via de mão única
-  Via de mão dupla

Tem-se nesse caso um retorno de quadra que passa pela rua 06 com o estabelecimento de mão única nas vias com trânsito de veículos constate em uma caixa de via insuficiente.

A proposta consiste em retirar o contorno de quadra da rua 06, retomando seu caráter de rua de bairro com a demanda de veículos proporcional ao acesso dos lotes na via. Prevendo um novo local de implantação do retorno de quadra, propõe-se a conversão direta pela Avenida Daniel de La Touche com uma faixa exclusiva e sem semáforos, permitindo a livre circulação.



## 02 Alargamento das calçadas com implantação de áreas de vivência

**Figura 82** - Calçadas estreitas e descontínuas na rua 06



Fonte: GARROS, 2015

Nessa situação, tem-se a descontinuidade e tamanho inadequado das calçadas, em toda a extensão da via, com a irregularidade dos lotes avançando sobre a via.

Nesse caso, propõe-se o alargamento das calçadas com a implantação de áreas de vivência, arborização e nivelamento dos passeios.





## 5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

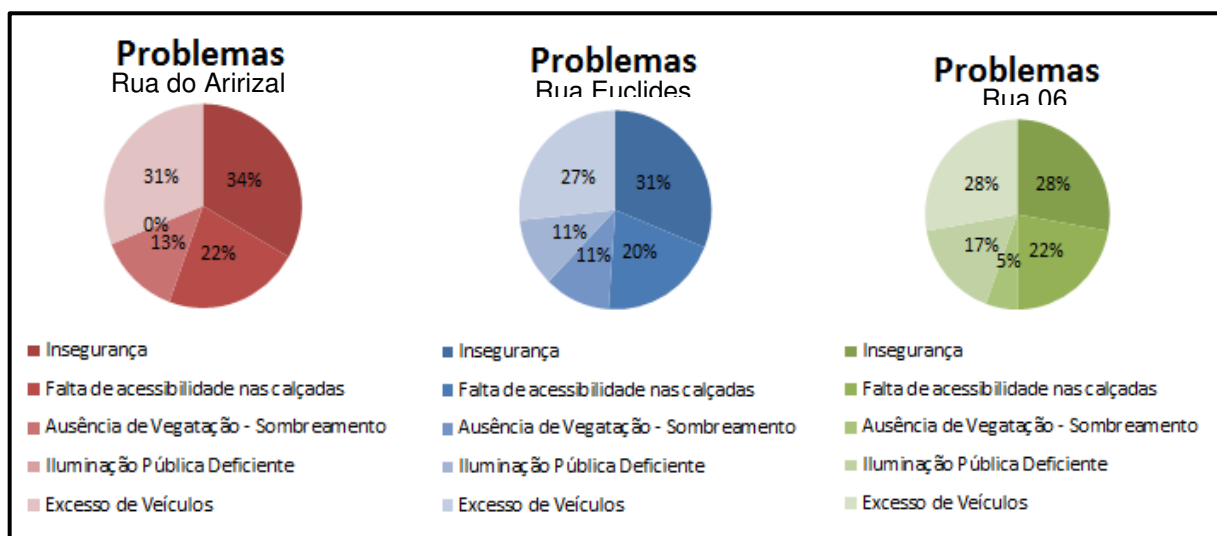
Com base no objetivo da presente pesquisa, que trata da compreensão das relações existentes no ambiente urbano com enfoque nas calçadas, fez-se uma análise em três ruas da cidade de São Luís, a fim de identificar as diferentes formas de apropriação existentes nessas regiões, bem como entender de que forma as pessoas utilizam esses espaços públicos. É preciso considerar, no entanto, que não se pretende atribuir uma finalização para esse estudo, na medida em que a temática da pesquisa abrange um leque diverso de discussões acerca das relações presentes no contexto urbano da cidade de São Luís.

As ruas consistem em importantes elementos de análise, já que se configuram como palco das relações humanas. Nesses espaços acontecem encontros, se estabelecem relações, trocas de informações e intervenções. Além disso, as ruas caracterizam-se como locais de manifestação e interação das pessoas com o meio construído. Entretanto, percebe-se que muitas ruas localizadas em cidades contemporâneas presenciam pouco a pouco a perda dessas relações, configurando-se como locais sem atrativos e que tem como reflexo o desinteresse expresso pelos seus usuários. Nesse contexto, o presente trabalho buscou compreender melhor como ocorrem essas relações de apropriação do ambiente urbano pelas pessoas, com enfoque em três regiões da cidade de São Luís: Rua do Aririzal, Rua Euclides Farias e Rua 06 (Parque Topázio).

A alteração do cenário urbano da cidade de São Luís decorrente do advento do carro e dos processos de privatização do ambiente urbano, refletidos tanto na moradia e trabalho como no próprio lazer e deslocamentos, afetou consideravelmente o espaço público das ruas em questão. A priorização dos fluxos e a individualidade das relações estabelecidas atribuíram às três regiões de estudo a conotação de espaços projetados especificamente para atender a demanda dominante dos fluxos de veículos, sendo caracterizados como meros locais de passagem. Desse modo, decorrente do grande crescimento urbano da cidade, o aumento do tráfego de veículos tem sido um tópico dominante do planejamento urbano, ao mesmo tempo em que é negligenciada a dimensão humana nos seus espaços públicos.

Percebe-se, ainda, o conflito da engenharia de tráfego com o planejamento urbano das ruas em estudo, o que impacta diretamente na relação de apropriação desses espaços, tendo como reflexo a perda das relações de vizinhança e contato interpessoais característicos da vida coletiva. Ressalta-se aqui o resultado do diagnóstico das três áreas em questão, que, apesar de distintas, apresentam o mesmo resultado das relações de apropriação pelas pessoas no contexto urbano.

Faz-se relevante um comparativo das três áreas, no sentido de expor os principais problemas relatados por seus usuários que expressam a perda do interesse pelas ruas e calçadas. Percebe-se nas três ruas estudadas, caracterizadas por diferentes origens, usos e formas de apropriação, o relato dos mesmos problemas, diferenciando-os em grau de ocorrência e intensidade. A falta de segurança nesses espaços, o excesso de veículos e a falta de acessibilidade nas calçadas são os principais resultados de um mesmo agravante: a priorização do planejamento de tráfego pensado de forma a garantir maior fluidez de veículos em detrimento das relações humanas nos espaços públicos.



Desse modo, no intuito de contribuir com os estudos sobre as formas de apropriação do espaço público das ruas a partir das intervenções arquitetônicas e urbanísticas, foram aqui apresentadas ilustrações com intervenções pontuais nas áreas de análise como forma de comprovar a necessidade iminente de incluir a dimensão humana no planejamento urbano das cidades.

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

A cidade ao nível dos olhos: lições para os plinths / editado por Hans Karssenbergh [et al]. Porto Alegre: EDIPUCRS, 2015.

CARLOS, Ana Fani Alessandri. **O Espaço Urbano: Novos Escritos sobre a Cidade**. São Paulo: FFLCH, 2007, 123p.

CARLOS, Ana Fani Alessandri. **O lugar no/do mundo**. São Paulo: FFLCH, 2007.

CERTEAU, Michel. **A invenção do cotidiano: Artes de fazer**. Petrópolis: Vozes, 1998.

Congestionamento envolve milhares de carros em rodovia da China. **G1-Portal de notícias**, São Paulo, 09 nov. 2015. Disponível em: <<http://g1.globo.com/mundo/noticia/2015/10/congestionamento-envolvemilhares-de-carros-na-china.html>>. Acesso em 13 nov. 2015.

DUALIBE, Andréa Cristina Soares Cordeiro. **Avaliação em Habitação de Interesse Social em Centro Histórico: estudo da Praia Grande em São Luís/MA**. 2011. Dissertação (Mestrado em Arquitetura)- Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2011.

FRANÇOIS, Loyer. **Paris XIX siècle: L'immeuble et la rue**. Paris: Hazan, 1987, p.213.

GABARDO, Marta Maria Bertan Sella. **A forma urbana e sua compreensão**. Tuiuti: Ciência e Cultura, Curitiba, FACET 03, n.25, p. 83-100, dez. 2001. Disponível em: <<http://www.utp.br/tuiuticienciaecultura/FACET/FACET%2025/>>. Acesso em 09 nov. 2015.

GÁLVEZ, Marcia Furriel Ramos. **Dois pavilhões em Exposições Internacionais do século XX: ideias de uma arquitetura brasileira**. 2012. 164f. Dissertação (Mestrado em História)- Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2012.



GARCIA, Natália. **Cidade para pessoas.** Disponível em: <<http://cidadeparapessoas.com/>>. Acesso em 09 nov. 2015.

GEHL, Jan. **Cidades para pessoas.** 2. ed. São Paulo: Perspectiva, 2013.

GIL, Antonio Carlos. **Métodos e técnicas de pesquisa social.** 3. ed. São Paulo: Atlas, 1991. 207 p.

GIL, Ana Helena Corrêa de Freitas. **O shopping Center como estruturação dos desejos.** In: Colóquio Nacional do Núcleo de Estudos em Espaço e Representações, 2006, Curitiba. Espaço e representações: construções teóricas do geográfico. Anais, Edição do NEER Geografia/UFPR, Curitiba, v. 1, n. 1, 2007.

HAM, Sander van der; ULDEN, Eric van. Zonas híbridas tornam as ruas pessoais. In: \_\_\_\_\_ **A cidade a nível dos olhos: lições para os plinths.** Porto Alegre: EDIPUCRS, 2015.

IBGE - Fundação Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - Censo Demográfico: Brasil, Rio de Janeiro, 2010.

JACOBS, Jane. **Morte e vida de grandes cidades.** São Paulo: Editora WMF Martins Fontes, 2010.

KARSSENBERG, Hans. **A cidade ao nível dos olhos: lições para os plinths.** Porto Alegre: EDIPUCRS, 2015.

LAMAS, José Manuel Ressano Garcia. **Morfologia urbana e desenho da cidade.** sl: Fundação Calouste Gulbenkian, Lisboa, 1993.

LEITÃO, Lúcia. **Quando o ambiente é hostil: uma leitura urbanística da violência à luz de Sobrados e Mucambos e outros ensaios gilbertianos.** UFPE, 2009.

LIMA, Marcos Aurélio Mendes. **A cidade no tempo: Uma Breve História dos Logradouros de São Luís.** UFMA, 2011.

LYNCH, Kevin. **A imagem da cidade.** São Paulo: Editora WMF Martins Fontes, 2010.

MONGIN, Olivier. **A condição urbana: a cidade na era da globalização**. São Paulo: Estação Liberdade, 2009.

Prefeitura de São Paulo. **Parklets Municipais**. Disponível em: <<http://gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br/parklets-municipais/>>. Acesso em: 08 nov. 2015.

Prefeitura de São Paulo. **Parklets**. Disponível em: <<http://gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br/principal-parklets/>>. Acesso em: 08 nov. 2015.

ROGERS, Richard; GUMUCHDJIAN, Philip. **Cidades para um pequeno planeta**. Barcelona, Editorial Gustavo Gili, 2001.

ROSSI, Aldo. **A Arquitetura da Cidade**. São Paulo: Martins Fontes, 1995.

SANTOS, Milton. **A urbanização brasileira**. 5.ed. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2005.

SANTOS, Milton. **O espaço do cidadão**. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2007.

SILVA, G. J. A., ROMERO, M. A. B. **O urbanismo sustentável no Brasil: a revisão de conceitos urbanos para o século XXI** (parte 02). *Arquitextos*, São Paulo, 129.08, Vitruvius, mar 2011. Disponível em: <<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/11.129/3499>>. Acesso em: 30 set. 2015 .

SILVEIRA, José Augusto Ribeiro da. **Urbansprawl, periferização e bordas urbanas**. *Arquitextos*, São Paulo, 164.06, Vitruvius, mar 2014. Disponível em: <<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/minhacidade/14.164/5106>>. Acesso em: 27 set.2015.

SOTO, César. **Conheça os parklets, minipraças instaladas em vagas de carros. Folha de São Paulo**. *Folha Online*, São Paulo, 21 set. 2014. Disponível em: <<http://www1.folha.uol.com.br/saopaulo/2014/09/1518236-conheca-os-parklets-minipracas-instaladas-em-vagas-de-carros.shtml>>. Acesso em: 08 nov. 2015.

TUAN, Yi-Fu. **Espaço e lugar: a perspectiva da experiência.** São Paulo: Difel, 1983.

VASCONCELOS, Paulo Eduardo Silva de. **A produção da habitação dos Institutos de Previdência e do Banco Nacional de Habitação na Cidade de São Luís.** 2007. 107f. Trabalho Final de Graduação. (Graduação em Arquitetura e Urbanismo) Curso de Arquitetura e Urbanismo, Universidade Estadual do Maranhão, 2007.

VENANCIO, Marluce Wall de Carvalho. **Urbanização dispersa em São Luís: tensões entre expansão e centro.** 2011. 282f. Dissertação (Doutorado em Urbanismo)- Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2011.

VILLAÇA, Flávio. **Espaço intra-urbano no Brasil.** São Paulo: Editora Studio Nobel, 2001.

## APÊNDICE – QUESTIONÁRIO PARA PESQUISA DE CAMPO

UNIVERSIDADE ESTADUAL DO MARANHÃO  
CURSO DE ARQUITETURA E URBANISMO  
TRABALHO DE CONCLUSÃO DE CURSO

Data da entrevista: \_\_\_\_/\_\_\_\_/\_\_\_\_

Turno:

A pé    De bicicleta    De carro

### FORMULÁRIO DE ENTREVISTA

Rua do Aririzal, Rua Euclides Farias e Rua 06

#### 1. GÊNERO

( ) M   ( ) F

#### 2. FAIXA ETÁRIA

- ( ) Criança
- ( ) Adolescente
- ( ) Adulto
- ( ) Idoso

#### 3. PROFISSÃO/OCUPAÇÃO: \_\_\_\_\_

#### 4. COM QUE FREQUÊNCIA VOCÊ PASSA PELA RUA

- ( ) 1 vez ao dia
- ( ) Mais de 2 vezes ao dia
- ( ) Semanalmente

#### 5. QUAL A RAZÃO DO SEU TRAJETO

- ( ) Moradia
- ( ) Trabalho
- ( ) Estudo
- ( ) Apenas Passagem
- ( ) Outros: Qual? \_\_\_\_\_

#### 6. QUAIS OS 3 MAIORES PROBLEMAS QUE VOCÊ ENCONTRA PARA SE DESLOCAR

- ( ) Insegurança
- ( ) Falta de acessibilidade nas calçadas
- ( ) Ausência de vegetação – sombreamento
- ( ) Iluminação pública deficiente
- ( ) Excesso de veículos

#### OBSERVAÇÕES: