

Jeanine Mafra Migliorini
(Organizadora)



ARQUITETURA CONTEMPORÂNEA E SOCIEDADE BRASILEIRA

 **Atena**
Editora

Ano 2021

Jeanine Mafra Migliorini
(Organizadora)



ARQUITETURA CONTEMPORÂNEA E SOCIEDADE BRASILEIRA

 **Atena**
Editora

Ano 2021

Editora Chefe

Profª Drª Antonella Carvalho de Oliveira

Assistentes Editoriais

Natalia Oliveira

Bruno Oliveira

Flávia Roberta Barão

Bibliotecária

Janaina Ramos

Projeto Gráfico e Diagramação

Natália Sandrini de Azevedo

Camila Alves de Cremo

Luiza Alves Batista

Maria Alice Pinheiro

Imagens da Capa

Shutterstock

Edição de Arte

Luiza Alves Batista

Revisão

Os Autores

2021 by Atena Editora

Copyright © Atena Editora

Copyright do Texto © 2021 Os autores

Copyright da Edição © 2021 Atena Editora

Direitos para esta edição cedidos à Atena Editora pelos autores.



Todo o conteúdo deste livro está licenciado sob uma Licença de Atribuição *Creative Commons*. Atribuição-Não-Comercial-NãoDerivativos 4.0 Internacional (CC BY-NC-ND 4.0).

O conteúdo dos artigos e seus dados em sua forma, correção e confiabilidade são de responsabilidade exclusiva dos autores, inclusive não representam necessariamente a posição oficial da Atena Editora. Permitido o *download* da obra e o compartilhamento desde que sejam atribuídos créditos aos autores, mas sem a possibilidade de alterá-la de nenhuma forma ou utilizá-la para fins comerciais.

Todos os manuscritos foram previamente submetidos à avaliação cega pelos pares, membros do Conselho Editorial desta Editora, tendo sido aprovados para a publicação com base em critérios de neutralidade e imparcialidade acadêmica.

A Atena Editora é comprometida em garantir a integridade editorial em todas as etapas do processo de publicação, evitando plágio, dados ou resultados fraudulentos e impedindo que interesses financeiros comprometam os padrões éticos da publicação. Situações suspeitas de má conduta científica serão investigadas sob o mais alto padrão de rigor acadêmico e ético.

Conselho Editorial

Ciências Humanas e Sociais Aplicadas

Prof. Dr. Alexandre Jose Schumacher – Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia do Paraná

Prof. Dr. Américo Junior Nunes da Silva – Universidade do Estado da Bahia

Prof. Dr. Antonio Carlos Frasson – Universidade Tecnológica Federal do Paraná

Prof. Dr. Antonio Gasparetto Júnior – Instituto Federal do Sudeste de Minas Gerais

Prof. Dr. Antonio Isidro-Filho – Universidade de Brasília

Prof. Dr. Carlos Antonio de Souza Moraes – Universidade Federal Fluminense
Prof. Dr. Crisóstomo Lima do Nascimento – Universidade Federal Fluminense
Profª Drª Cristina Gaio – Universidade de Lisboa
Prof. Dr. Daniel Richard Sant’Ana – Universidade de Brasília
Prof. Dr. Deyvison de Lima Oliveira – Universidade Federal de Rondônia
Profª Drª Dilma Antunes Silva – Universidade Federal de São Paulo
Prof. Dr. Edvaldo Antunes de Farias – Universidade Estácio de Sá
Prof. Dr. Elson Ferreira Costa – Universidade do Estado do Pará
Prof. Dr. Eloi Martins Senhora – Universidade Federal de Roraima
Prof. Dr. Gustavo Henrique Cepolini Ferreira – Universidade Estadual de Montes Claros
Profª Drª Ivone Goulart Lopes – Istituto Internazionale delle Figlie de Maria Ausiliatrice
Prof. Dr. Jadson Correia de Oliveira – Universidade Católica do Salvador
Prof. Dr. Julio Candido de Meirelles Junior – Universidade Federal Fluminense
Profª Drª Lina Maria Gonçalves – Universidade Federal do Tocantins
Prof. Dr. Luis Ricardo Fernandes da Costa – Universidade Estadual de Montes Claros
Profª Drª Natiéli Piovesan – Instituto Federal do Rio Grande do Norte
Prof. Dr. Marcelo Pereira da Silva – Pontifícia Universidade Católica de Campinas
Profª Drª Maria Luzia da Silva Santana – Universidade Federal de Mato Grosso do Sul
Prof. Dr. Pablo Ricardo de Lima Falcão – Universidade de Pernambuco
Profª Drª Paola Andressa Scortegagna – Universidade Estadual de Ponta Grossa
Profª Drª Rita de Cássia da Silva Oliveira – Universidade Estadual de Ponta Grossa
Prof. Dr. Rui Maia Diamantino – Universidade Salvador
Prof. Dr. Saulo Cerqueira de Aguiar Soares – Universidade Federal do Piauí
Prof. Dr. Urandi João Rodrigues Junior – Universidade Federal do Oeste do Pará
Profª Drª Vanessa Bordin Viera – Universidade Federal de Campina Grande
Profª Drª Vanessa Ribeiro Simon Cavalcanti – Universidade Católica do Salvador
Prof. Dr. William Cleber Domingues Silva – Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro
Prof. Dr. Willian Douglas Guilherme – Universidade Federal do Tocantins

Ciências Agrárias e Multidisciplinar

Prof. Dr. Alexandre Igor Azevedo Pereira – Instituto Federal Goiano
Prof. Dr. Arinaldo Pereira da Silva – Universidade Federal do Sul e Sudeste do Pará
Prof. Dr. Antonio Pasqualetto – Pontifícia Universidade Católica de Goiás
Profª Drª Carla Cristina Bauermann Brasil – Universidade Federal de Santa Maria
Prof. Dr. Cleberton Correia Santos – Universidade Federal da Grande Dourados
Profª Drª Diocléa Almeida Seabra Silva – Universidade Federal Rural da Amazônia
Prof. Dr. Écio Souza Diniz – Universidade Federal de Viçosa
Prof. Dr. Fábio Steiner – Universidade Estadual de Mato Grosso do Sul
Prof. Dr. Fágner Cavalcante Patrocínio dos Santos – Universidade Federal do Ceará
Profª Drª Gírlene Santos de Souza – Universidade Federal do Recôncavo da Bahia
Prof. Dr. Jael Soares Batista – Universidade Federal Rural do Semi-Árido
Prof. Dr. Jayme Augusto Peres – Universidade Estadual do Centro-Oeste
Prof. Dr. Júlio César Ribeiro – Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro
Profª Drª Lina Raquel Santos Araújo – Universidade Estadual do Ceará
Prof. Dr. Pedro Manuel Villa – Universidade Federal de Viçosa
Profª Drª Raissa Rachel Salustriano da Silva Matos – Universidade Federal do Maranhão
Prof. Dr. Ronilson Freitas de Souza – Universidade do Estado do Pará
Profª Drª Talita de Santos Matos – Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro
Prof. Dr. Tiago da Silva Teófilo – Universidade Federal Rural do Semi-Árido
Prof. Dr. Valdemar Antonio Paffaro Junior – Universidade Federal de Alfenas

Ciências Biológicas e da Saúde

Prof. Dr. André Ribeiro da Silva – Universidade de Brasília
Profª Drª Anelise Levay Murari – Universidade Federal de Pelotas
Prof. Dr. Benedito Rodrigues da Silva Neto – Universidade Federal de Goiás
Profª Drª Daniela Reis Joaquim de Freitas – Universidade Federal do Piauí
Profª Drª Débora Luana Ribeiro Pessoa – Universidade Federal do Maranhão
Prof. Dr. Douglas Siqueira de Almeida Chaves – Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro
Prof. Dr. Edson da Silva – Universidade Federal dos Vales do Jequitinhonha e Mucuri
Profª Drª Elizabeth Cordeiro Fernandes – Faculdade Integrada Medicina
Profª Drª Eleuza Rodrigues Machado – Faculdade Anhanguera de Brasília
Profª Drª Elane Schwinden Prudêncio – Universidade Federal de Santa Catarina
Profª Drª Eysler Gonçalves Maia Brasil – Universidade da Integração Internacional da Lusofonia Afro-Brasileira
Prof. Dr. Fernando Lima Santos – Universidade Federal do Recôncavo da Bahia
Profª Drª Fernanda Miguel de Andrade – Universidade Federal de Pernambuco
Prof. Dr. Fernando Mendes – Instituto Politécnico de Coimbra – Escola Superior de Saúde de Coimbra
Profª Drª Gabriela Vieira do Amaral – Universidade de Vassouras
Prof. Dr. Gianfábio Pimentel Franco – Universidade Federal de Santa Maria
Prof. Dr. Helio Franklin Rodrigues de Almeida – Universidade Federal de Rondônia
Profª Drª Iara Lúcia Tescarollo – Universidade São Francisco
Prof. Dr. Igor Luiz Vieira de Lima Santos – Universidade Federal de Campina Grande
Prof. Dr. Jefferson Thiago Souza – Universidade Estadual do Ceará
Prof. Dr. Jesus Rodrigues Lemos – Universidade Federal do Piauí
Prof. Dr. Jônatas de França Barros – Universidade Federal do Rio Grande do Norte
Prof. Dr. José Max Barbosa de Oliveira Junior – Universidade Federal do Oeste do Pará
Prof. Dr. Luís Paulo Souza e Souza – Universidade Federal do Amazonas
Profª Drª Magnólia de Araújo Campos – Universidade Federal de Campina Grande
Prof. Dr. Marcus Fernando da Silva Praxedes – Universidade Federal do Recôncavo da Bahia
Profª Drª Maria Tatiane Gonçalves Sá – Universidade do Estado do Pará
Profª Drª Mylena Andréa Oliveira Torres – Universidade Ceuma
Profª Drª Natiéli Piovesan – Instituto Federacl do Rio Grande do Norte
Prof. Dr. Paulo Inada – Universidade Estadual de Maringá
Prof. Dr. Rafael Henrique Silva – Hospital Universitário da Universidade Federal da Grande Dourados
Profª Drª Regiane Luz Carvalho – Centro Universitário das Faculdades Associadas de Ensino
Profª Drª Renata Mendes de Freitas – Universidade Federal de Juiz de Fora
Profª Drª Vanessa Lima Gonçalves – Universidade Estadual de Ponta Grossa
Profª Drª Vanessa Bordin Viera – Universidade Federal de Campina Grande
Profª Drª Welma Emidio da Silva – Universidade Federal Rural de Pernambuco

Ciências Exatas e da Terra e Engenharias

Prof. Dr. Adélio Alcino Sampaio Castro Machado – Universidade do Porto
Profª Drª Ana Grasielle Dionísio Corrêa – Universidade Presbiteriana Mackenzie
Prof. Dr. Carlos Eduardo Sanches de Andrade – Universidade Federal de Goiás
Profª Drª Carmen Lúcia Voigt – Universidade Norte do Paraná
Prof. Dr. Cleiseano Emanuel da Silva Paniagua – Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia de Goiás
Prof. Dr. Douglas Gonçalves da Silva – Universidade Estadual do Sudoeste da Bahia
Prof. Dr. Eloi Rufato Junior – Universidade Tecnológica Federal do Paraná
Profª Drª Érica de Melo Azevedo – Instituto Federal do Rio de Janeiro
Prof. Dr. Fabrício Menezes Ramos – Instituto Federal do Pará
Profª Dra. Jéssica Verger Nardeli – Universidade Estadual Paulista Júlio de Mesquita Filho
Prof. Dr. Juliano Carlo Rufino de Freitas – Universidade Federal de Campina Grande

Profª Drª Luciana do Nascimento Mendes – Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia do Rio Grande do Norte
Prof. Dr. Marcelo Marques – Universidade Estadual de Maringá
Prof. Dr. Marco Aurélio Kistemann Junior – Universidade Federal de Juiz de Fora
Profª Drª Neiva Maria de Almeida – Universidade Federal da Paraíba
Profª Drª Natiéli Piovesan – Instituto Federal do Rio Grande do Norte
Profª Drª Priscila Tessmer Scaglioni – Universidade Federal de Pelotas
Prof. Dr. Sidney Gonçalves de Lima – Universidade Federal do Piauí
Prof. Dr. Takeshy Tachizawa – Faculdade de Campo Limpo Paulista

Linguística, Letras e Artes

Profª Drª Adriana Demite Stephani – Universidade Federal do Tocantins
Profª Drª Angeli Rose do Nascimento – Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro
Profª Drª Carolina Fernandes da Silva Mandaji – Universidade Tecnológica Federal do Paraná
Profª Drª Denise Rocha – Universidade Federal do Ceará
Profª Drª Edna Alencar da Silva Rivera – Instituto Federal de São Paulo
Profª Drª Fernanda Tonelli – Instituto Federal de São Paulo,
Prof. Dr. Fabiano Tadeu Grazioli – Universidade Regional Integrada do Alto Uruguai e das Missões
Prof. Dr. Gilmei Fleck – Universidade Estadual do Oeste do Paraná
Profª Drª Keyla Christina Almeida Portela – Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia do Paraná
Profª Drª Miranilde Oliveira Neves – Instituto de Educação, Ciência e Tecnologia do Pará
Profª Drª Sandra Regina Gardacho Pietrobon – Universidade Estadual do Centro-Oeste
Profª Drª Sheila Marta Carregosa Rocha – Universidade do Estado da Bahia

Conselho Técnico Científico

Prof. Me. Abrãao Carvalho Nogueira – Universidade Federal do Espírito Santo
Prof. Me. Adalberto Zorzo – Centro Estadual de Educação Tecnológica Paula Souza
Prof. Dr. Adailson Wagner Sousa de Vasconcelos – Ordem dos Advogados do Brasil/Seccional Paraíba
Prof. Dr. Adilson Tadeu Basquerote Silva – Universidade para o Desenvolvimento do Alto Vale do Itajaí
Profª Ma. Adriana Regina Vettorazzi Schmitt – Instituto Federal de Santa Catarina
Prof. Dr. Alex Luis dos Santos – Universidade Federal de Minas Gerais
Prof. Me. Alexsandro Teixeira Ribeiro – Centro Universitário Internacional
Profª Ma. Aline Ferreira Antunes – Universidade Federal de Goiás
Profª Drª Amanda Vasconcelos Guimarães – Universidade Federal de Lavras
Prof. Me. André Flávio Gonçalves Silva – Universidade Federal do Maranhão
Profª Ma. Andréa Cristina Marques de Araújo – Universidade Fernando Pessoa
Profª Drª Andreza Lopes – Instituto de Pesquisa e Desenvolvimento Acadêmico
Profª Drª Andrezza Miguel da Silva – Faculdade da Amazônia
Profª Ma. Anelisa Mota Gregoleti – Universidade Estadual de Maringá
Profª Ma. Anne Karynne da Silva Barbosa – Universidade Federal do Maranhão
Prof. Dr. Antonio Hot Pereira de Faria – Polícia Militar de Minas Gerais
Prof. Me. Armando Dias Duarte – Universidade Federal de Pernambuco
Profª Ma. Bianca Camargo Martins – UniCesumar
Profª Ma. Carolina Shimomura Nanya – Universidade Federal de São Carlos
Prof. Me. Carlos Antônio dos Santos – Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro
Prof. Me. Carlos Augusto Zilli – Instituto Federal de Santa Catarina
Prof. Me. Christopher Smith Bignardi Neves – Universidade Federal do Paraná
Profª Drª Cláudia de Araújo Marques – Faculdade de Música do Espírito Santo
Profª Drª Cláudia Taís Siqueira Cagliari – Centro Universitário Dinâmica das Cataratas
Prof. Me. Clécio Danilo Dias da Silva – Universidade Federal do Rio Grande do Norte
Prof. Me. Daniel da Silva Miranda – Universidade Federal do Pará
Profª Ma. Daniela da Silva Rodrigues – Universidade de Brasília
Profª Ma. Daniela Remião de Macedo – Universidade de Lisboa

Profª Ma. Dayane de Melo Barros – Universidade Federal de Pernambuco
Prof. Me. Douglas Santos Mezacas – Universidade Estadual de Goiás
Prof. Me. Edevaldo de Castro Monteiro – Embrapa Agrobiologia
Prof. Me. Edson Ribeiro de Britto de Almeida Junior – Universidade Estadual de Maringá
Prof. Me. Eduardo Gomes de Oliveira – Faculdades Unificadas Doctum de Cataguases
Prof. Me. Eduardo Henrique Ferreira – Faculdade Pitágoras de Londrina
Prof. Dr. Edwaldo Costa – Marinha do Brasil
Prof. Me. Eliel Constantino da Silva – Universidade Estadual Paulista Júlio de Mesquita
Prof. Me. Ernane Rosa Martins – Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia de Goiás
Prof. Me. Euvaldo de Sousa Costa Junior – Prefeitura Municipal de São João do Piauí
Prof. Dr. Everaldo dos Santos Mendes – Instituto Edith Theresa Hedwing Stein
Prof. Me. Ezequiel Martins Ferreira – Universidade Federal de Goiás
Profª Ma. Fabiana Coelho Couto Rocha Corrêa – Centro Universitário Estácio Juiz de Fora
Prof. Me. Fabiano Eloy Atilio Batista – Universidade Federal de Viçosa
Prof. Me. Felipe da Costa Negrão – Universidade Federal do Amazonas
Prof. Me. Francisco Odécio Sales – Instituto Federal do Ceará
Prof. Me. Francisco Sérgio Lopes Vasconcelos Filho – Universidade Federal do Cariri
Profª Drª Germana Ponce de Leon Ramírez – Centro Universitário Adventista de São Paulo
Prof. Me. Gevair Campos – Instituto Mineiro de Agropecuária
Prof. Me. Givanildo de Oliveira Santos – Secretaria da Educação de Goiás
Prof. Dr. Guilherme Renato Gomes – Universidade Norte do Paraná
Prof. Me. Gustavo Krahl – Universidade do Oeste de Santa Catarina
Prof. Me. Helton Rangel Coutinho Junior – Tribunal de Justiça do Estado do Rio de Janeiro
Profª Ma. Isabelle Cerqueira Sousa – Universidade de Fortaleza
Profª Ma. Jaqueline Oliveira Rezende – Universidade Federal de Uberlândia
Prof. Me. Javier Antonio Albornoz – University of Miami and Miami Dade College
Prof. Me. Jhonatan da Silva Lima – Universidade Federal do Pará
Prof. Dr. José Carlos da Silva Mendes – Instituto de Psicologia Cognitiva, Desenvolvimento Humano e Social
Prof. Me. Jose Elyton Batista dos Santos – Universidade Federal de Sergipe
Prof. Me. José Luiz Leonardo de Araujo Pimenta – Instituto Nacional de Investigación Agropecuaria Uruguay
Prof. Me. José Messias Ribeiro Júnior – Instituto Federal de Educação Tecnológica de Pernambuco
Profª Drª Juliana Santana de Curcio – Universidade Federal de Goiás
Profª Ma. Juliana Thaisa Rodrigues Pacheco – Universidade Estadual de Ponta Grossa
Profª Drª Kamilly Souza do Vale – Núcleo de Pesquisas Fenomenológicas/UFPA
Prof. Dr. Kárpio Márcio de Siqueira – Universidade do Estado da Bahia
Profª Drª Karina de Araújo Dias – Prefeitura Municipal de Florianópolis
Prof. Dr. Lázaro Castro Silva Nascimento – Laboratório de Fenomenologia & Subjetividade/UFPR
Prof. Me. Leonardo Tullio – Universidade Estadual de Ponta Grossa
Profª Ma. Lilian Coelho de Freitas – Instituto Federal do Pará
Profª Ma. Lilian de Souza – Faculdade de Tecnologia de Itu
Profª Ma. Liliani Aparecida Sereno Fontes de Medeiros – Consórcio CEDERJ
Profª Drª Lívia do Carmo Silva – Universidade Federal de Goiás
Prof. Dr. Lucio Marques Vieira Souza – Secretaria de Estado da Educação, do Esporte e da Cultura de Sergipe
Prof. Dr. Luan Vinicius Bernardelli – Universidade Estadual do Paraná
Profª Ma. Luana Ferreira dos Santos – Universidade Estadual de Santa Cruz
Profª Ma. Luana Vieira Toledo – Universidade Federal de Viçosa
Prof. Me. Luis Henrique Almeida Castro – Universidade Federal da Grande Dourados
Prof. Me. Luiz Renato da Silva Rocha – Faculdade de Música do Espírito Santo
Profª Ma. Luma Sarai de Oliveira – Universidade Estadual de Campinas
Prof. Dr. Michel da Costa – Universidade Metropolitana de Santos

Prof. Me. Marcelo da Fonseca Ferreira da Silva – Governo do Estado do Espírito Santo
Prof. Dr. Marcelo Máximo Purificação – Fundação Integrada Municipal de Ensino Superior
Prof. Me. Marcos Aurelio Alves e Silva – Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia de São Paulo
Profª Ma. Maria Elanny Damasceno Silva – Universidade Federal do Ceará
Profª Ma. Marileila Marques Toledo – Universidade Federal dos Vales do Jequitinhonha e Mucuri
Prof. Dr. Pedro Henrique Abreu Moura – Empresa de Pesquisa Agropecuária de Minas Gerais
Prof. Me. Pedro Panhoca da Silva – Universidade Presbiteriana Mackenzie
Profª Drª Poliana Arruda Fajardo – Universidade Federal de São Carlos
Prof. Me. Rafael Cunha Ferro – Universidade Anhembi Morumbi
Prof. Me. Ricardo Sérgio da Silva – Universidade Federal de Pernambuco
Prof. Me. Renan Monteiro do Nascimento – Universidade de Brasília
Prof. Me. Renato Faria da Gama – Instituto Gama – Medicina Personalizada e Integrativa
Profª Ma. Renata Luciane Polsaque Young Blood – UniSecal
Prof. Me. Robson Lucas Soares da Silva – Universidade Federal da Paraíba
Prof. Me. Sebastião André Barbosa Junior – Universidade Federal Rural de Pernambuco
Profª Ma. Silene Ribeiro Miranda Barbosa – Consultoria Brasileira de Ensino, Pesquisa e Extensão
Profª Ma. Solange Aparecida de Souza Monteiro – Instituto Federal de São Paulo
Profª Ma. Taiane Aparecida Ribeiro Nepomoceno – Universidade Estadual do Oeste do Paraná
Prof. Me. Tallys Newton Fernandes de Matos – Faculdade Regional Jaguaribana
Profª Ma. Thatianny Jasmine Castro Martins de Carvalho – Universidade Federal do Piauí
Prof. Me. Tiago Silvio Dedoné – Colégio ECEL Positivo
Prof. Dr. Welleson Feitosa Gazel – Universidade Paulista

Arquitetura contemporânea e sociedade brasileira

Bibliotecária: Janaina Ramos
Diagramação: Camila Alves de Cremo
Correção: Flávia Roberta Barão
Edição de Arte: Luiza Alves Batista
Revisão: Os Autores
Organizadora: Jeanine Mafra Migliorini

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP)

A772 Arquitetura contemporânea e sociedade brasileira /
Organizadora Jeanine Mafra Migliorini. – Ponta Grossa -
PR: Atena, 2021.

Formato: PDF

Requisitos de sistema: Adobe Acrobat Reader

Modo de acesso: World Wide Web

Inclui bibliografia

ISBN 978-65-5983-169-2

DOI 10.22533/at.ed.692211606

1. Arquitetura. I. Migliorini, Jeanine Mafra
(Organizadora). II. Título.

CDD 720

Elaborado por Bibliotecária Janaina Ramos – CRB-8/9166

Atena Editora
Ponta Grossa – Paraná – Brasil
Telefone: +55 (42) 3323-5493
www.atenaeditora.com.br
contato@atenaeditora.com.br

DECLARAÇÃO DOS AUTORES

Os autores desta obra: 1. Atestam não possuir qualquer interesse comercial que constitua um conflito de interesses em relação ao artigo científico publicado; 2. Declaram que participaram ativamente da construção dos respectivos manuscritos, preferencialmente na: a) Concepção do estudo, e/ou aquisição de dados, e/ou análise e interpretação de dados; b) Elaboração do artigo ou revisão com vistas a tornar o material intelectualmente relevante; c) Aprovação final do manuscrito para submissão.; 3. Certificam que os artigos científicos publicados estão completamente isentos de dados e/ou resultados fraudulentos; 4. Confirmam a citação e a referência correta de todos os dados e de interpretações de dados de outras pesquisas; 5. Reconhecem terem informado todas as fontes de financiamento recebidas para a consecução da pesquisa.

APRESENTAÇÃO

Vivemos em uma sociedade em processo constante de mudanças, de ressignificações, um processo cada vez mais acelerado pela tecnologia e isso pode ser percebido diretamente na arquitetura e no urbanismo. É necessário que se discutam essas transformações de maneira crítica para que a produção dessa área seja concreta, de qualidade e aplicável ao cotidiano. Este livro apresenta textos que trazem à tona discussões pertinentes acerca do já construído e do porvir das edificações e do urbano.

A percepção de que o espaço que vivemos tem uma importância histórica e que não se pode simplesmente apagar o passado (ou demolir, neste caso) e iniciar uma nova jornada, livre de tudo, é imprescindível para criarmos metodologias que analisam essa trajetória dos bens históricos materiais e imateriais e a seleção do que deve ser mantido dessa caminhada. O que cuidar, como cuidar devem ser perguntas recorrentes no pensamento dos produtores do espaço.

Relevante também os estudos sobre como podemos manter tradições e métodos construtivos vernaculares e aplicar novas tecnologias e aprendizados para aumentar a qualidade do viver. É um caminho para dar consistência e valorizar cada traço da identidade desses métodos auxiliando no processo de permanência dos mesmos.

Discute-se a maximização da qualidade do urbano, dos espaços coletivos, dos quais a população deve se apropriar para gerar um sentido. Discutir o ambiente coletivo em várias esferas e escalas nos faz refletir como nossa própria ação cotidiana pode interferir na construção desse espaço.

O debate se expande além da totalidade da cidade grande e passa pelos pequenos locais dessa, como praças ou suas rotas caminháveis, onde intervenções pontuais podem trazer respostas positivas. Vai também para os municípios médios e pequenos, uma vez que todos são afetados por essa realidade de constante transformação e que precisam de interferências que antecipem situações e não apenas resolvam os problemas já surgidos.

Todo debate do urbano deve considerar o contexto, sua história e a implicação que esses projetos podem causar nas comunidades, e esse debate se estende ao pensarmos o futuro de nossas cidades. O que podemos fazer, como pensar e agir para construirmos um urbano melhor?

Tomando nossa história, nossa produção como base podemos debater e construir espaços repletos de memória, de identidade, de qualidade e modernidade em nossas casas e nossas cidades.

Boa leitura e muitas reflexões!

Jeanine Mafra Migliorini

SUMÁRIO

CAPÍTULO 1..... 1

PATRIMÔNIO CULTURAL DE PORTO MURTINHO MS

Maria Margareth Escobar Ribas Lima

Arlinda Cantero Dorsa

Rodrigo Mendes de Souza

Érika Santos Silva

Mariana de Barros Casagrande Akamine

Dagny Más

Andressa Silva Moura

Aline Yuri Shimabukuro

Amanda Lourenço Maciel

Ana Clara Chaves dos Santos Silva

Danilo Henrique de Freitas Quirino

Emmanuel Lemos da Conceição

Giovana Marques de Araújo Zafalon

Melyssa Rodrigues Lino

Raquel Pires de Freitas

DOI 10.22533/at.ed.6922116061

CAPÍTULO 2..... 15

ANTIGO MERCADO DE SANTO AMARO E SUA INSERÇÃO URBANA

Nathalia Gomes da Costa

Maria Augusta Justi Pisani

DOI 10.22533/at.ed.6922116062

CAPÍTULO 3..... 33

ESTUDOS BIOCLIMÁTICOS DA HABITAÇÃO RIBEIRINHA AMAZÔNICA: ANÁLISE DOS SISTEMAS DE FECHAMENTO VERTICAIS E AS ABERTURAS

Luís Gregório Piérola

Celia Regina Moretti Meirelles

DOI 10.22533/at.ed.6922116063

CAPÍTULO 4..... 48

A BIOMIMÉTICA COMO FERRAMENTA NA REVITALIZAÇÃO DE AMBIENTES DE ESTUDO E PESQUISA: CASO DO INTECHLAB

Maria Clara Cazita Soares Silva

Isla Vitoria Carvalho Lopes

Luciana Patrícia Ferreira

Mariana Martins Drumond

DOI 10.22533/at.ed.6922116064

CAPÍTULO 5..... 60

DIREITO DE LAJE: O ACESSO À MORADIA E A POSSÍVEL PERPETUAÇÃO DA SEGREGAÇÃO SÓCIO ESPACIAL

Eliane França Conti

Thiago Chagas de Almeida

DOI 10.22533/at.ed.6922116065

CAPÍTULO 6..... 70

OS SISTEMAS DE ESPAÇOS LIVRES E A CIDADE: A PERCEPÇÃO DA POPULAÇÃO EM RELAÇÃO ÀS PRAÇAS PRÓXIMAS ÀS INTERVENÇÕES OLÍMPICAS DO RIO DE JANEIRO

Felipe Buller Bertuzzi
Grace Tibério Cardoso

DOI 10.22533/at.ed.6922116066

CAPÍTULO 7..... 82

O CONCEITO DE PLACEMAKING APLICADO A REINVENÇÃO DOS ESPAÇOS PÚBLICOS DE SÃO PAULO: UMA ANÁLISE DAS PRAÇAS VICTOR CIVITÁ E HORÁCIO SABINO

Virginia Candido Lemes Benavent Caldas
Gabriela Moraes Gomes

DOI 10.22533/at.ed.6922116067

CAPÍTULO 8..... 97

RURALIDADES NO URBANO E SUA INFLUÊNCIA NA DINÂMICA SOCIOESPACIAL DA CIDADE DE BONITO (BA)

Taiane dos Santos Nascimento
Agripino Souza Coelho Neto

DOI 10.22533/at.ed.6922116068

CAPÍTULO 9..... 110

RURALIDADES NO URBANO E INSERÇÃO EM REDE URBANA: ESTUDO DE CASO DA CIDADE DE MAIRI (BA)

Ana Carla Freitas dos Santos
Agripino Souza Coelho Neto

DOI 10.22533/at.ed.6922116069

CAPÍTULO 10..... 123

REFERENCIAIS DE IDENTIDADE DO ESPAÇO URBANO DO TATUAPÉ: PERCEPÇÃO DO PEDESTRE EM ROTAS CAMINHÁVEIS

Silvia Pereira de Sousa Mendes Vitale
Denilsa Aparecida Marques
Edvania Delmiro Viana
Gabriel Rodrigues dos Santos
Milena Rodrigues de Almeida

DOI 10.22533/at.ed.69221160610

CAPÍTULO 11..... 139

AVALIAÇÃO DAS RUPTURAS URBANAS ATRAVÉS DO MAPEAMENTO COMPORTAMENTAL: UM ESTUDO EM VILA VELHA/E.S

Ana Paula Rabello Lyra
Nayra Carolina Segal da Rocha
Débora Firme Santana Vaz

Caroline Crys da Silva Teixeira

DOI 10.22533/at.ed.69221160611

CAPÍTULO 12..... 152

DOS CAMPOS AO CONCRETO: O DESENVOLVIMENTO URBANO DE CAMPO MOURÃO

Caio Felipe de Souza Fialho

DOI 10.22533/at.ed.69221160612

CAPÍTULO 13..... 169

DESENVOLVIMENTO DE METODOLOGIA DE DIAGNÓSTICO E MICROPLANEJAMENTO URBANO APLICADO NO CENTRO DA CIDADE DE COLATINA-ES

Amanda Manola

Anna Karolina Salomão

Sérgio Miguel Prucoli Barboza

DOI 10.22533/at.ed.69221160613

CAPÍTULO 14..... 184

ESTUDO DO MICROPLANEJAMENTO URBANO E SUA VIABILIDADE EM UMA CIDADE DE PEQUENO PORTE

Anna Karolina Salomão

Amanda Manola

Sérgio Miguel Prucoli Barboza

DOI 10.22533/at.ed.69221160614

CAPÍTULO 15..... 198

DA PORTA PARA DENTRO, DA PORTA PARA FORA: A RUA PODE SER A EXTENSÃO DA CASA?

Maria de Lourdes Carneiro da Cunha Nóbrega

Isabella Leite Trindade

DOI 10.22533/at.ed.69221160615

CAPÍTULO 16..... 211

EM PARALELO - UMA HIPÓTESE PARA O SÉCULO XXI
OCUPAÇÃO DO ESPAÇO AÉREO COMO ALTERNATIVA DE ADENSAMENTO E PRESERVAÇÃO DO TECIDO URBANO

Maurício Addor Neto

DOI 10.22533/at.ed.69221160616

SOBRE A ORGANIZADORA 235

ÍNDICE REMISSIVO..... 236

CAPÍTULO 1

PATRIMÔNIO CULTURAL DE PORTO MURTINHO MS

Data de aceite: 01/06/2021

Maria Margareth Escobar Ribas Lima

Universidade Federal de Mato Grosso do Sul
Campo Grande - MS
<http://lattes.cnpq.br/2629151040860895>

Arlinda Cantero Dorsa

Universidade Católica Dom Bosco
Campo Grande - MS
<http://lattes.cnpq.br/2445144539614697>

Rodrigo Mendes de Souza

Universidade Federal de Mato Grosso do Sul
São Paulo - SP
<http://lattes.cnpq.br/4817887196211553>

Érika Santos Silva

Universidade Católica Dom Bosco
Campo Grande - MS
<http://lattes.cnpq.br/8284493131393152>

Mariana de Barros Casagrande Akamine

Universidade Católica Dom Bosco
Campo Grande - MS
<http://lattes.cnpq.br/0605108203025505>

Dagny Más

Universidade Federal de Mato Grosso do Sul
Campo Grande - MS
<http://lattes.cnpq.br/7407943401037238>

Andressa Silva Moura

Universidade Federal de Mato Grosso do Sul
Campo Grande - MS
<http://lattes.cnpq.br/9783539678394184>

Aline Yuri Shimabukuro

Universidade Federal de Mato Grosso do Sul
Campo Grande - MS

Amanda Lourenço Maciel

Universidade Federal de Mato Grosso do Sul
Campo Grande - MS
<http://lattes.cnpq.br/4141441864363230>

Ana Clara Chaves dos Santos Silva

Universidade Federal de Mato Grosso do Sul
Campo Grande - MS
<http://lattes.cnpq.br/7662207268673219>

Danilo Henrique de Freitas Quirino

Universidade Federal de Mato Grosso do Sul
Campo Grande - MS
<http://lattes.cnpq.br/8421433353458658>

Emmanuel Lemos da Conceição

Universidade Federal de Mato Grosso do Sul
Campo Grande - MS
<http://lattes.cnpq.br/9308377701661567>

Giovana Marques de Araújo Zafalon

Universidade Federal de Mato Grosso do Sul
Campo Grande - MS
<http://lattes.cnpq.br/6089955160582110>

Melyssa Rodrigues Lino

Universidade Federal de Mato Grosso do Sul
Campo Grande - MS

Raquel Pires de Freitas

Universidade Federal de Mato Grosso do Sul
Campo Grande - MS

RESUMO: Arelado ao desenvolvimento do Plano Diretor de Porto Murtinho, o eixo do Patrimônio Histórico Cultural apresenta neste artigo levantamentos e análises obtendo grande avanço na catalogação do patrimônio material e

imaterial do Município de Porto Murtinho. Com uma base conceitual e referencial inicialmente construída, e apesar das dificuldades quanto às visitas in loco por conta da pandemia de Covid-19 e dos eventuais documentos que se apresentavam deteriorados ou inexistentes, foi possível organizar as informações referentes à história e cultura locais, bem como realizar a demarcação dos bens que demonstravam elementos marcantes para a caracterização da cidade e de seu povo, trazendo à tona parte da história e dos costumes esquecidos ou não amplamente divulgados.

PALAVRAS-CHAVE: Patrimônio cultural; Porto Murtinho; Patrimônio material; Patrimônio imaterial;

CULTURAL HERITAGE OF PORTO MURTINHO MS

ABSTRACT: Linked to the development of the Porto Murtinho's Master Plan, the axis Historical Cultural Heritage presents in this article surveys and analyzes obtaining great progress in the cataloging of the material and immaterial heritage of the Municipality of Porto Murtinho. With a conceptual and referential base built, and despite the difficulties regarding on-site visits due to the Covid-19 pandemic and eventual deteriorated or non-existent documents, it was possible to organize the information regarding the local history and culture, as well as to demarcate the assets that demonstrated striking elements for the characterization of the city and its people, bringing to light part of the history and of the customs forgotten or undisclosed.

KEYWORDS: Cultural heritage; Porto Murtinho; material heritage; immaterial heritage.

1 | INTRODUÇÃO

O presente trabalho tem como objetivo a identificação do Patrimônio Cultural de Porto Murtinho e faz parte da pesquisa em andamento relacionada ao projeto *“Apoio ao desenvolvimento do Plano diretor de Porto Murtinho MS”*, fruto de parceria interinstitucional, com visão interdisciplinar, entre o município e universidades do Mato Grosso do Sul (UFMS, UCDB, UEMS) a partir de seus pesquisadores, colaborando na elaboração do Plano Diretor com vistas ao desenvolvimento do município.

Relaciona-se também à implantação do Corredor Bioceânico, considerado uma alavanca desenvolvimentista pela sua localização estratégica tanto para a cidade de Porto Murtinho quanto ao seu entorno, como instrumento potencializador do turismo, comércio, logística e outras atividades, viabilizando assim, uma proximidade total com os portos do Pacífico, no Chile.

Neste contexto, a estrutura temática desta pesquisa contempla, as seguintes questões teóricas: i) Patrimônio Cultural: conceitos básicos, importância, preservação; ii) Políticas de preservação do Patrimônio cultural; iii) História de Porto Murtinho; iv) Identificação do patrimônio cultural de Porto Murtinho -MS.

A partir desses tópicos, iniciou-se uma pesquisa bibliográfica e documental para a fundamentação dos primeiros tópicos que englobam questões conceituais e normativas referentes ao tema. Com essa base teórica, partiu-se para a investigação do patrimônio do

município por meio de visita *in loco*, entrevistas, levantamentos fotográficos e documentais. A partir dessas informações, foi possível demarcar os bens - materiais e imateriais - a serem preservados, averiguando quais apresentam elementos arquitetônicos ou históricos mais relevantes e importantes para a população e cultura local.

Com isso, pretende-se criar estratégias e diretrizes de preservação e conservação dos bens, sejam eles relacionados ao patrimônio edificado ou aos costumes identificados, delimitando áreas para a proteção e a divulgação dos bens a sua população, iniciando assim um processo de reconhecimento e apego às questões locais.

2 | RESULTADOS E DISCUSSÕES

2.1 Patrimônio Cultural

No dicionário Houaiss sua definição é “a palavra patrimônio contém dois vocábulos: *pater e nomos*. *Pater* significa, etimologicamente, o chefe de família e, em um sentido mais amplo, aos nossos antepassados, ou seja, bens de família, herança, posses”. Vincula-se, portanto, aos bens, haveres ou heranças por eles deixados e que podem ser de ordem material ou imaterial. *Nomos* significa, em grego, lei, usos e costumes relacionados à origem, tanto de uma família quanto de uma cidade, já com a ideia do que se relaciona ao coletivo ampliando-se assim o conceito.

Já com relação ao Patrimônio Cultural, entende-se bens de natureza materiais ou imateriais, que compõem a memória coletiva de um povo envolvendo tudo o que constrói a cultura, identidade e história de uma coletividade. Dessa forma, o patrimônio está ligado ao contato permanente com as origens que fundaram uma sociedade e à ética de uma determinada comunidade.

Diante disso, podem-se citar, duas acepções de “Patrimônio Cultural”, contidas no Decreto Lei número 25 de 1937:

Patrimônio cultural é o conjunto de bens móveis e imóveis existentes no país cuja conservação seja de interesse público, quer por sua vinculação a fatos memoráveis, quer por seu excepcional valor arqueológico ou etnográfico, bibliográfico ou artístico. (Decreto-Lei nº 25, de 30 de novembro de 1937).

A segunda definição, a partir da Constituição Federal de 1988, em seu Artigo 216, ampliou o conceito de patrimônio estabelecido pelo Decreto-lei nº 25, de 30 de novembro de 1937, substituindo a nomenclatura Patrimônio Histórico e Artístico, por Patrimônio Cultural Brasileiro.

Esta Carta Magna estabelece ainda, a parceria entre o poder público e as comunidades para a promoção e proteção do Patrimônio Cultural Brasileiro, no entanto, mantém a gestão do patrimônio e da documentação relativa aos bens sob a responsabilidade da administração pública. Essa alteração incorporou o conceito de referência cultural e a definição dos bens passíveis de reconhecimento, sobretudo os de caráter material e

imaterial. Em seu Art. 216, define assim patrimônio cultural: “Constituem patrimônio cultural brasileiro os bens de natureza material e imaterial, tomados individualmente ou em conjunto, portadores de referência à identidade, à ação, à memória dos diferentes grupos formadores da sociedade brasileira”.

2.2 Políticas de Preservação do Patrimônio Cultural

Um bem cultural pode ser material, imaterial ou ter interligação entre ambos, assim como pode ter relevância em termos de memória em mais de um nível territorial, podendo ser utilizados instrumentos de proteção simultâneos (como por exemplo, ser um bem tombado em nível municipal e estadual, ou estadual e federal, ou municipal e federal, ou até mesmo em todos). Desta forma, tem-se a seguinte cronologia, quanto a leis e decretos, nas três esferas:

Políticas de Preservação do Patrimônio Cultural		
Nível Federal		
Lei / Decreto	Data	Assunto
Decreto Lei nº 25	de 30 de novembro de 1937	Organiza a proteção do patrimônio histórico e artístico nacional.
Lei nº 3.924	de 26 de julho de 1961	Dispõe sobre monumentos arqueológicos e pré-históricos.
Decreto nº 3551	de 4 de Agosto de 2000	Institui o Registro de Bens Culturais de Natureza Imaterial que constituem patrimônio cultural brasileiro, cria o Programa Nacional do Patrimônio Imaterial e dá outras providências.
Nível Estadual		
Lei nº 3.522	de 30 de maio de 2008	Dispõe sobre a proteção do Patrimônio Histórico, Artístico e Cultural de Mato Grosso do Sul.
Decreto nº 12.686	de 30 de dezembro de 2008	Regulamenta a lei nº 3.522, de 30 de maio de 2008.
Lei nº 5.035	de 31 de julho de 2017	Altera a Lei nº 3.522 de 30 de maio de 2008.
Nível Municipal		
Lei nº 1403	de 23 de Abril de 2009	Dispõe sobre a proteção do Patrimônio Cultural do Município de Porto Murtinho - Estado de Mato Grosso do Sul e dá outras providências.
Lei nº 1461	de 17 de Fevereiro de 2011	Reformula o Conselho Municipal de Cultura no Município de Porto Murtinho - MS.
Lei nº 1462	de 17 de fevereiro de 2011	Cria o Fundo Municipal de Incentivo a Cultura no Município de Porto Murtinho - MS.

Tabela 1- Políticas de Preservação do Patrimônio Cultural.

Fonte: Elaborado por Mariana de Barros Casagrande Akamine, 2021.

2.3 O Município De Porto Murtinho

Porto Murtinho, localizado às margens do rio Paraguai, nasce a partir da demarcação de limites entre Brasil e Paraguai logo após a Guerra da Tríplice Aliança (1864-1870). O responsável por tal tarefa, Thomas Laranjeira, em uma das expedições de demarcação observou a abundância de erva mate nativa na região ao sul do estado e em 1882 solicita e consegue da Província de Mato Grosso, através do Decreto Imperial 8.799 de 09/12/1882, a exploração da área.

A sede do município fica distante 443 km da capital Campo Grande e tem como

rodovia de acesso a BR 267 além de apresentar acesso fluvial por meio dos portos implantados na região urbana às margens do Rio Paraguai. Seu perímetro urbano instituído pela Lei Municipal nº 832/89, compreende a área de 6,59 km², delimitada pelo Dique, construído na década de 1985 a fim de conter as enchentes que assolavam a região.

A história da cidade está ligada a ciclos econômicos, exercendo muita influência em âmbito nacional entre 1890-1950, sendo eles a pecuária, com a produção de charque, a produção e exportação da erva mate, planta nativa da região, e o tanino, extraído do quebracho também encontrado na região.

A seguir uma linha do tempo com os anos e seus respectivos acontecimentos que fizeram parte da formação e história do município e uma descrição desses ciclos econômicos (Figura 01).

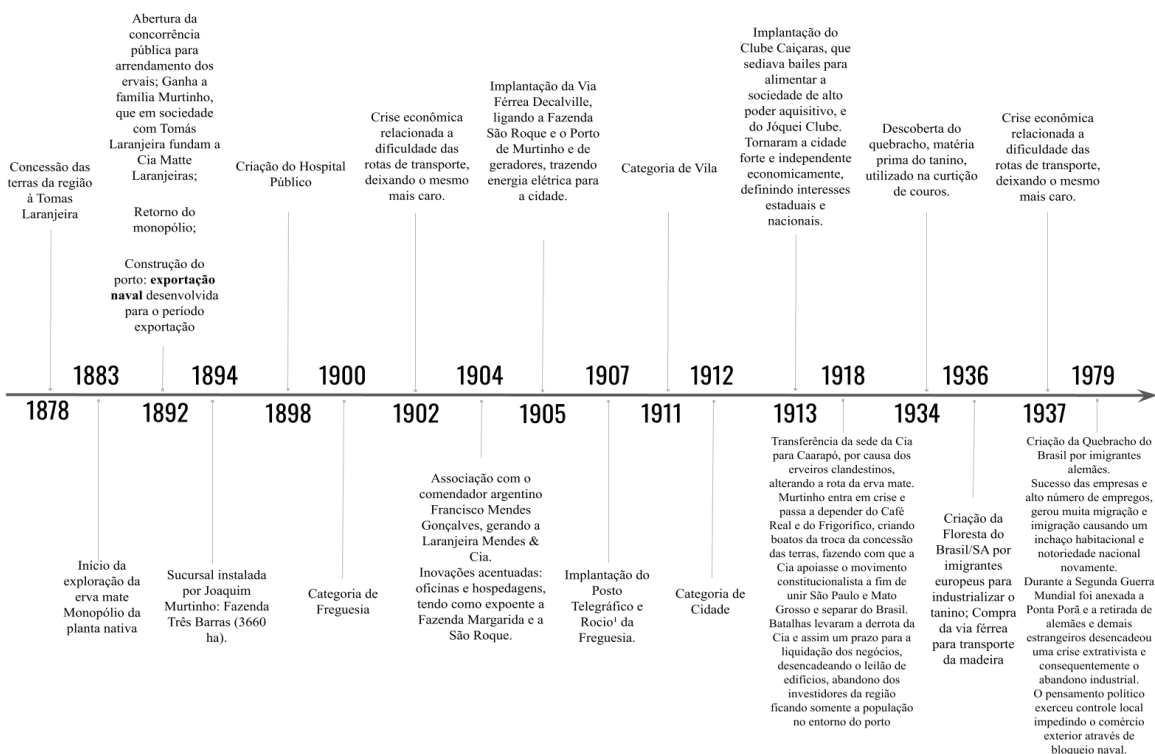


Figura 01 - Linha do tempo sobre a história da formação de Porto Murinho.

Fonte: Margareth Escobar Ribas Lima. Autoria: Amanda Maciel, 2020.

2.3.1 Ciclo da Erva-Mate

Com o ciclo erva mate, iniciam-se os investimentos em infraestrutura para transporte da produção e logística. Em 1892, a família Murinho, fundadora do Banco Rio e Mato

Grosso, associou-se a Thomas Laranjeira, formando a Cia Mate Laranjeira. A empresa tem grande sucesso, porém, em 1902, o Banco Rio e Mato Grosso passa por problemas econômicos por conta dos elevados investimentos com a Companhia, que enfrentava sérios prejuízos com o transporte da produção” (LIMA, 2000). Por conta disso, a companhia associa-se ao argentino Francisco Mendes Gonçalves, que organiza a Laranjeira Mendes & Cia (Figura 02). O capital estrangeiro proporciona investimentos maiores no transporte, como a criação da linha férrea *Decaville*, ligando o porto à fazenda São Roque, gerando outra alternativa para comercialização e facilitando o transporte da erva-mate.



Figura 02 - Depósito da CIA Erva Mate Laranjeira, madeira em 1913.

Fonte: Álbum gráfico, 1914.

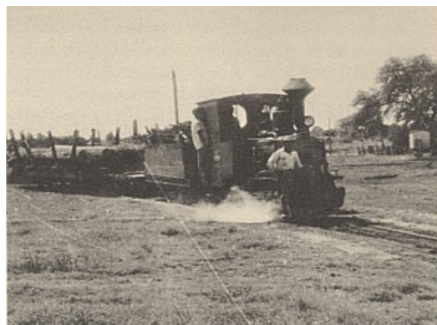


Figura 03 - Locomotiva transportando Porto Murtinho, 1936

Fonte: Álbum gráfico, 1914.

O ciclo ervateiro proporcionou investimentos e atraiu olhares de outras regiões tanto brasileiras como estrangeiras. Esse destaque na economia possibilita a instalação de muitos imigrantes que contribuem com as novas tecnologias de construção e comercialização.

Contudo, esse panorama econômico da erva-mate começa a perder força com a transferência da sede da companhia para uma região conhecida como Campanário, causando rumores acerca da perda da concessão da erva mate por parte da Cia Mate Laranjeiras, fazendo com que esta apoiasse o movimento separatista juntamente ao estado de São Paulo.

2.3.2 *Ciclo do Charque*

Em Porto Murtinho o ciclo do charque se iniciou após o ciclo da erva-mate, quando em 1909 começou a funcionar o Saladeiro do Barranco Branco, que pertencia a Empresa Extrativa e Pastoril do Brasil S.A., e o Saladero Cuê, de propriedade de Moali & Grosso Ledesma, ambas empresas com sede em Montevidéu, Uruguai. (BALBUENA e VAREIRO, 2015).

A atividade pecuária pantaneira despertou o interesse dos empresários da época

por fatores como localização privilegiada por vias fluviais do rio Paraguai, baixo preço do gado bovino e da mão de obra. O charque se estabeleceu como principal produto da pecuária, sendo exportado para países da América do Sul e Europa. Todo o processo de fabricação do charque era exercido manualmente, nos galpões de abate e varais de secagem da carne.

A produção do charque abasteceu o mercado interno e externo, com aumento das exportações para países europeus durante a Primeira Guerra Mundial (1914 - 1918). Em 1937 foi o ápice da indústria do charque, onde a exportação chegou a 4.922.953 quilos (LIMA, 2013). Este novo ciclo levou à importação de materiais e técnicas construtivas da Europa.

2.3.3 Ciclo do Tanino

A situação de declínio econômico causado pelos ciclos encerrados não se manteve por muito tempo, uma vez que “o capitalismo se reinventa frente às adversidades, especialmente na presença de abundantes recursos naturais, e cria novos substratos de ação” (BENITES *et al*, 2019, p 5). Assim, em 1935 foi encontrada nova fonte econômica para a região: o Tanino. Essa resina vegetal extraída do Quebracho era matéria-prima utilizada na indústria química, no curtume e na tecelagem. Sua descoberta na região despertou novos interesses estrangeiros, que culminaram com a implantação da Florestal do Brasil S/A no município por um consórcio do Governo alemão, para industrializar o tanino.

2.4 Identificação do Patrimônio cultural de Porto Murtinho

Aqui é válida uma ressalva quanto ao levantamento e o inventário do patrimônio de Porto Murtinho. Dadas à dimensão territorial do município à complexidade e interações próprias de uma área de fronteira, percebe-se então a diversidade de fauna, flora, biomas e paisagens culturais, o povoamento feito por paraguaios, argentinos e brasileiros de origens diversas, bem como a presença de diversas etnias indígenas. (Figura 04),

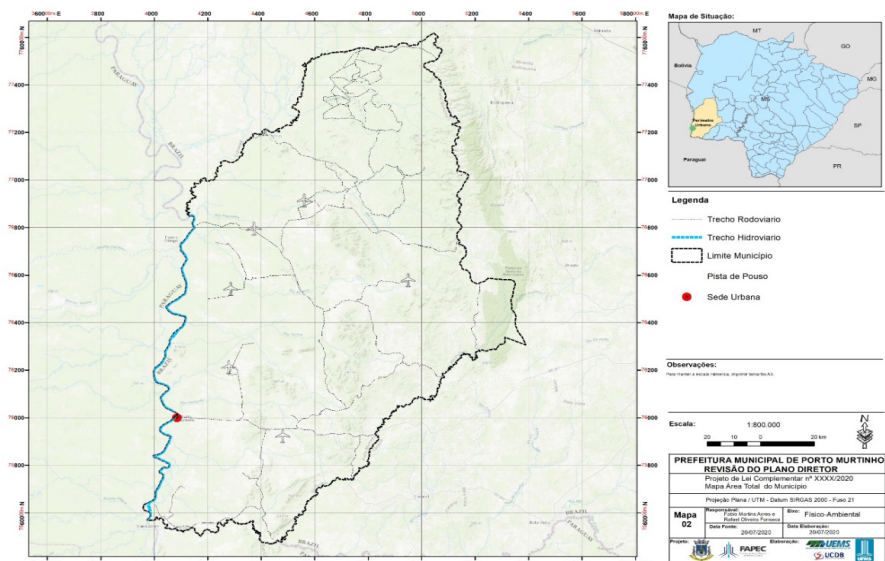


Figura 04 - Mapa de identificação do município e seu perímetro urbano.

Fonte: Fábio Martins Ayres e Rafael Oliveira Fonseca, 2020.

2.4.1 Patrimônio arquitetônico

Os critérios utilizados para a seleção das edificações foram baseados em Alois Riegl (1903), ao afirmar que se deve entender a partir de um sentido subjetivo e não objetivo a denominação de monumentos, utilizadas nessas obras, em razão de que seu significado assim como sua importância não são provindas de sua destinação original mas sim da atribuição dada pelos sujeitos modernos

Desta forma, os monumentos históricos selecionados são tidos como monumentos não volúveis: os quais, segundo Riegl (1903), não há a intenção de recorrer à memória ao ser construído, pois não foi concebido originalmente como um monumento, mas que recebe essa função com o decorrer do tempo e da história. Tais monumentos têm papel de registro das técnicas construtivas e dos materiais utilizados, indicativos da colonização e da evolução da cidade de Porto Murinho, através dos sucessivos ciclos econômicos da erva mate, do charque e do tanino, que determinaram a produção de seu espaço urbano.

Ainda segundo o autor há necessidade de um esclarecimento referente ao valor de memória não ser relacionado à obra no seu estado original, mas sim à sua representação no tempo passado que revela os traços de antiguidade.

Para que fosse realizada tal preservação, em visita ao Município de Porto Murinho foram identificados em planta de localização (Figura 05) alguns edifícios considerados relevantes, que servirão como uma amostra das inúmeras edificações que ainda não foram identificadas, sendo necessários, fazer um inventário mais preciso de toda a cidade.

DIRETRIZES PARA PRESERVAÇÃO DO PATRIMÔNIO CULTURAL DE PORTO MURTINHO
 PATRIMÔNIO ARQUITETÔNICO
 PLANTA DE LOCALIZAÇÃO NO PERÍMETRO URBANO



Figura 05 - Mapa de localização do patrimônio arquitetônico de Porto Murtinho.

Fonte: Elaborado por Amanda Maciel, Danilo Quirino, Emmanuel Conceição e Rodrigo Souza, 2020.

2.4.2 Patrimônio arqueológico

O patrimônio arqueológico brasileiro é reconhecido como parte integrante do Patrimônio Cultural Brasileiro pela Constituição Federal de 1988, em seu artigo 216 e, os bens de natureza material de valor arqueológico, considerados bens patrimoniais da União, são definidos e protegidos pela Lei nº 3.924, de 26 de julho de 1961.

Ainda segundo o IPHAN: Todos os sítios arqueológicos têm proteção legal e quando são reconhecidos devem ser cadastrados no Cadastro Nacional de Sítios Arqueológicos (CNSA). Portanto, segundo o Centro Nacional de Arqueologia do IPHAN (CNA), na cidade de Porto Murtinho, estão registrados os seguintes sítios arqueológicos (Tabela 02):

MS00092	Antigo cemitério dos índios Kadiwéu	Porto Murtinho	MS
MS00098	Pedra X	Porto Murtinho	MS
MS00102	Antiga aldeia de Nalique	Porto Murtinho	MS
MS00663	Rio Perdido 1 (RO1)	Porto Murtinho	MS
MS00664	Rio Apa 1 (RA1)	Porto Murtinho	MS

Tabela 02 - Sítios Arqueológicos em Porto Murtinho/MS

Fonte: Elaborado pelos autores, 2020.

2.4.3 Patrimônio imaterial

No contexto de Porto Murtinho, o patrimônio cultural (material e imaterial) tem propiciado benefícios para a comunidade, configurado por empreendimentos culturais, econômicos e religiosos que ocorrem na cidade, transformando-se em setores de investimentos públicos e privados.

Para que seja realizada tal preservação, em visita ao Município de Porto Murtinho, algumas dessas manifestações foram consideradas relevantes e estão relatadas abaixo. Estes relatos servirão como uma amostra das inúmeras outras que ainda não foram identificadas, sendo necessários, fazer um inventário mais preciso do patrimônio imaterial da cidade. A seguir os relatos.

2.4.3.1 Hábitos e costumes

A população de Porto Murtinho tem em sua cultura a forte influência dos hábitos e costumes paraguaios. Logo, boa parte de seus habitantes têm suas raízes no Paraguai, e essa mistura é o que faz com que a cidade seja tão culturalmente rica. Nesse sentido, Porto Murtinho espelha a cultura da América Latina que é um complexo de relações que se entrecruzam, configurando um sistema próprio que coexiste com as tradições e a modernidade. Ressalta-se assim a importância do patrimônio cultural relacionado à memória vivida e sentida dos habitantes locais no processo de ressignificação dos eventos realizados anualmente na cidade, dentre eles:

2.4.3.2 O Touro Candil e a Festa de Nossa Senhora de Caacupé

Há uma estreita relação entre a narrativa teatral e musical e conseqüentemente o evento do touro candil com a celebração religiosa no culto à Virgem Maria de Caacupé e santa devota da maioria do povo murtinhense. Esta devoção faz parte da cultura fronteiriça pois de um lado temos às margens do Rio Paraguai, a mistura e movimento se alternam, do lado paraguaio Carmelo Peralta e Isla Margarita e do outro lado Porto Murtinho. Esta devoção é comum entre os brasileiros de Porto Murtinho e os paraguaios de Isla Margarita e Carmelo Peralta que se unem desde várias gerações à fé entre os dois povos.

2.4.3.3 Tereré

Há em Porto Murtinho uma “Praça do Tereré”, com uma grande guampa localizada no centro como símbolo da bebida bastante consumida pela população. É considerado um local de lazer à beira do Rio Paraguai. A população é acostumada a se reunir em rodas de tereré, para consumir a erva-mate em infusão em água fria e colocar a prosa em dia.

2.4.3.4 Gastronomia

A gastronomia em Porto Murтинho retrata uma particularidade de outras regiões do Estado, sendo algumas citadas a seguir:

2.4.3.4.1 Chipa

Também conhecida por chipa paraguaia é feita com queijo e polvilho e em formato de ferradura, conforme figura 06 (A).

2.4.3.4.2 Pomelo

O pomelo em alguns países da América do Sul, é como uma laranja gigante ou *grapefruit* (Figura 06 (C)), sendo uma fruta cítrica, de gosto meio amargo e sua polpa é de cor clara. Na região de Porto Murтинho é conhecida como “greífo”, famosa pelo sabor marcante e consumida para fazer bebidas como sucos e caipirinhas.

2.4.3.4.3 Sopa Paraguaia

Apesar de conter sopa no nome, esta é sólida, sendo mais como um bolo salgado à base de milho, queijo, ovos e cebola (Figura 06 (D)).

2.4.3.4.4 Lambreado

Trata-se de bife à milanesa passado em uma mistura de ovo e leite e empanado em farinha de trigo (Figura 06 (B)). Geralmente é acompanhado com mandioca.



(A) Chipa



(B) Lambreado



(C) Pomelo



(D) Sopa Paraguaia

Figura 06 - Comidas típicas.

Fonte: (A) Campo Grande News, 2020. (B) Lambreado Murтинhense, 2020. (C) Pensando Verde, 2020.(D) O Sul Mato Grossense, 2020.

2.4.3.5 Contos, lendas e músicas

A origem dos contos está relacionada à tradição de contar histórias de forma verbal. Quando transcritas, essas mesmas histórias (que geralmente seguem uma trama única) resultam em uma narrativa concisa que pode ser lida em pouquíssimo tempo. Para Kiefer (2011), podem ser consideradas narrativas que perpassam por gerações e geralmente, não tem autor conhecido. À medida que são contadas ao longo do tempo, elas são aumentadas, modificadas e se mantêm vivas graças à memória popular e dos contadores de história.

O município tem muito de sua cultura derivada da cultura paraguaia, devido a isso muitas das músicas tradicionais da região são derivadas de estilos musicais do país vizinho e constantes na vida da população. São eles o Chamamé, a Polca Paraguaia, a Guarânia e a Katchaka.

2.4.4 Paisagem cultural

A paisagem cultural é uma categoria específica criada recentemente no escopo do Patrimônio Cultural. A definição do que seria paisagem cultural ainda está em construção por conta dos vários significados que pode apresentar e pelo tratamento compartimentado entre patrimônio natural e cultural que fora adotado tempos atrás.

Porém, a Portaria nº 127 sobre a chancela da Paisagem Cultural brasileira, promulgada pelo IPHAN em 2009, traz definição basilar do que seria esta nova categoria. Segundo a sua definição: “A Paisagem Cultural Brasileira é uma porção peculiar do território nacional, representativa do processo de interação do homem com o meio natural, à qual a vida e a ciência humana imprimiram marcas ou atribuíram valores” (Portaria IPHAN nº127 de 30 de maio de 2009,).

Portanto, considerando as definições, foi possível identificar no município de Porto Murtinho locais que devido sua localização geográfica, fatores históricos e naturais, são adotados como pontos de importância histórico-cultural, tais como nas tabela 03:

Nome	Localização	Territorialidade	Estado
Morro do Pão de Açúcar	Fazenda Porto Conceição	Limites Porto Murtinho/Paraguai	MS
Fecho dos Morros	Ponto mais alto do Rio Paraguai	Porto Murtinho	MS
Morro Celina	Margem Paraguaia do Rio Paraguai		
Barranco Branco	Fazenda Barranco Branco - 2 ^a Companhia de Fronteira do Comando Militar do Oeste	Porto Murtinho	MS
Cachoeira APA	Parque do Rio APA	Porto Murtinho	MS
Cachoeiras do Rio Aquidauana	Fazenda Baía das Garças	Porto Murtinho	MS

Tabela 03 - Pontos de importância histórico-culturais em Porto Murtinho

Fonte: Prefeitura Municipal de Porto Murtinho. Autora: Andressa Silva Moura, 2020.

3 | CONSIDERAÇÕES FINAIS

A partir das pesquisas, análises e visitas *in loco*, tornou-se possível a identificação de elementos culturais já reconhecidos de Porto Murтинho, e ainda, o resgate da arquitetura - produzida entre os ciclos econômicos descritos anteriormente - que ainda não é caracterizada pelas diretrizes de proteção e conservação do patrimônio cultural. Agregando-se à análise dos costumes e cultura local, o estudo histórico nos permite evidenciar a importância dos valores arquitetônicos no momento em que os imigrantes chegavam à cidade e como essa questão se reflete nos remanescentes patrimoniais situados em Porto Murтинho até hoje, onde a população tem seu passado registrado nos materiais e técnicas construtivas empregadas na arquitetura sendo predominante o uso da madeira e dos tijolos maciços.

Assim, o eixo de “Patrimônio Histórico Cultural” representa, além do resgate de obras que foram condenadas ao abandono, a integração dos habitantes com a criação da cidade, de modo que os elementos ganhem mais significação e que gere mais enriquecimento do cotidiano ainda mantendo as tradições originais. A identificação e resgate dos bens materiais e imateriais poderão levar à preservação do patrimônio e, com isso, dar impulso a um processo que pode levar a cidade a um crescimento e enriquecimento, a partir também de um cenário turístico e reconhecimento por um público externo.

REFERÊNCIAS

BALBUENA. Lucíδια Balbuena Vareiro; KANASHIRO. Daniela Sayuri Kawamoto Kanashiro. A Educação Fronteiriça: matrícula, evasão e reprovação dos alunos Ayoreos, numa escola de Porto Murтинho/MS. Interletras, V.8, Edição 31, setembro 2020. Disponível em: <https://www.unigran.br/dourados/interletras/ed_anteriores/n31/artigos.php> Acesso em 3 Março 2021.

BRASIL. Lei nº 3.924, de 26 de julho de 1961. Dispõe sobre os monumentos arqueológicos e pré-históricos. Brasília/Capital Federal, 1961

BRASIL. Decreto nº3551 de 4 de agosto de 2000. Institui o Registro de Bens Culturais de Natureza Imaterial. Brasília/Capital Federal, 2000

BRASIL. Decreto-lei nº 25, de 30 de novembro de 1937. Organiza a proteção do patrimônio histórico e artístico nacional. Rio de Janeiro/Capital Federal, 1937.

BRASIL. Decreto-lei nº. 3.551, de 04 de agosto de 2000. Institui o Registro de bens culturais de natureza imaterial que constituem patrimônio cultural brasileiro, cria o Programa Nacional do Patrimônio Imaterial e dá outras providências. Brasília/Capital Federal, 2000.

BRASIL. Lei. nº 3.924, de 30 de novembro de 1961. Dispõe sobre os monumentos arqueológicos e pré-históricos. Brasília/ Capital Federal, 1961.

IPHAN. Portaria nº. 127, de 30 de abril de 2009. Estabelece a chancela da Paisagem Cultural Brasileira.

KIEFER, Charles. *A poética do conto: de Poe a Borges – um passeio pelo gênero*. São Paulo: Leya, 2011.

LIMA, Maria Margareth Escobar Ribas. *Ciclos econômicos e produção arquitetônica em Porto Murinho*. Campo Grande, MS: Fundação de Cultura de Mato Grosso do Sul, 2013.

LIMA, Maria Margareth Escobar Ribas. *O Resgate de Porto Murinho*. Ensaios e Ciência: Ciências Biológicas, Agrárias e da Saúde, vol. 4, núm. 3, dezembro de 2000, p. 135- 143 Universidade Anhanguera Campo Grande, Brasil. Disponível em: <<https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=26040309>> Acesso em 03 Março 2021.

MATO GROSSO DO SUL. Decreto nº 12.686 de 30 de dezembro de 2008. Regulamenta a Lei nº 3.522, de 30 de maio de 2008, que “Dispõe sobre a proteção do Patrimônio Histórico, Artístico e Cultural de Mato Grosso do Sul”, e dá outras providências. Mato Grosso do Sul. Disponível em: <<http://www.fundacaodecultura.ms.gov.br/wp-content/uploads/2017/01/Normas-de-tombamento-1.pdf>>. Acesso em: 8 out. 2020.

MATO GROSSO DO SUL. Lei nº 3.522 de 30 maio de 2008. Dispõe sobre a proteção do Patrimônio Histórico, Artístico e Cultural de Mato Grosso do Sul. Mato Grosso do Sul. Disponível em: <http://www.fundacaodecultura.ms.gov.br/wp-content/uploads/2017/01/Lei-3.522_2008.pdf>. Acesso em: 8 out. 2020.

MATO GROSSO DO SUL. Lei nº 5.035 de 31 de julho de 2017. Altera a Lei nº 3.522, de 30 de maio de 2008, que dispõe sobre a proteção do patrimônio Histórico, Artístico e Cultural de Mato Grosso do Sul. Disponível em: <https://www.spdo.ms.gov.br/diariodoe/Index/Download/DO9462_01_08_2017>. Acesso em: 8 de out. 2020

PORTO MURTINHO. Lei Municipal nº 1403, de 23 de abril de 2009. Dispõe sobre a proteção do Patrimônio Cultural do Município de Porto Murinho. Porto Murinho/Mato Grosso do Sul. 2009.

PORTO MURTINHO. Lei Municipal nº 1461, de 17 de fevereiro de 2011. Reformula o Conselho Municipal de Cultura no Município de Porto Murinho. Porto Murinho/Mato Grosso do Sul. 2011.

PREFEITURA MUNICIPAL DE PORTO MURTINHO. Atrativos Turísticos Naturais. Disponível em: <<http://www.portomurinho.ms.gov.br/turismo/1/atrativos-turisticos-naturais>>. Acesso em: 05 nov. de 2020.

RIEGL, Alois. *Le culte moderne des monuments* (1903). Son essence et sa genèse. Tradução Daniel Wieczorek. Paris: Seuil, 1984.

CAPÍTULO 2

ANTIGO MERCADO DE SANTO AMARO E SUA INSERÇÃO URBANA

Data de aceite: 01/06/2021

Data de submissão: 06/03/2021

Nathalia Gomes da Costa

Universidade Presbiteriana Mackenzie,
Faculdade de Arquitetura e Urbanismo
São Paulo – SP
<http://lattes.cnpq.br/0223956604624632>

Maria Augusta Justi Pisani

Universidade Presbiteriana Mackenzie,
Faculdade de Arquitetura e Urbanismo
São Paulo – SP
<http://lattes.cnpq.br/6763009040782062>

Este artigo é oriundo da XVI Jornada de Iniciação Científica e X Mostra de Iniciação Tecnológica - 2020 apresentada no I Simpósio Internacional em Pesquisa no dia 30 de outubro de 2020.

RESUMO: O objetivo deste trabalho é averiguar as origens e transformações do Antigo Mercado de Santo Amaro e sua inserção urbana, sendo um exemplar raro da arquitetura comercial em São Paulo, edificado em 1896. O método adotado envolveu diferentes etapas, tais como: levantamentos bibliográficos; de campo; iconográficos e de dados primários em arquivos públicos e redesenho das plantas e elevações de quatro diferentes fases do edifício. A inserção urbana foi estudada por meio de mapas e imagens aéreas. Na discussão dos resultados são apresentados o percurso das alterações

do edifício e as características que o levaram a ser tombado como patrimônio material. O Antigo Mercado de Santo Amaro é um importante patrimônio, tanto nos aspectos da forma e função do edifício como também devido à localização estratégica, que auxiliou a estruturação espacial da região, por ser um ponto de encontro de comercialização de produtos. Os resultados deste trabalho poderão auxiliar futuros projetos e intervenções no local, além de alimentar outras pesquisas.

PALAVRAS-CHAVE: Antigo Mercado de Santo Amaro. Patrimônio arquitetônico. Eixo histórico. de Santo Amaro.

ABSTRACT: The objective of this work is to investigate the origins and transformations of the Antigo Mercado de Santo Amaro and its urban insertion, being a rare example of commercial architecture in São Paulo, built in 1896. The method adopted involved different stages, such as: bibliographical surveys; field; iconographic and primary data in public archives and redesign of the plans and elevations of four different phases of the building. Urban insertion was studied using maps and aerial images. In the discussion of the results, the course of the changes in the building and the characteristics that led it to be listed as material heritage are presented. The Mercado Velho de Santo Amaro is an important heritage, both in terms of the shape and function of the building as well as due to its strategic location, which helped the spatial structuring of the region, as it is a meeting point for marketing products. The results of this work may assist future projects and interventions on the site, in addition to fueling

other research.

KEYWORDS: Old Market of Santo Amaro. Architectural heritage. Santo Amaro's historical axis.

1 | INTRODUÇÃO

A história de Santo Amaro está relacionada de modo direto com a história do Descobrimento do Brasil, sendo o primeiro assentamento brasileiro no planalto. São 500 anos de desenvolvimento, presenciando cenários como o naufrágio de João Ramalho, a convivência com os povos indígenas, desbravando trilhas e que resultou no aldeamento de índios catequisados, às margens do Rio Jeribatiba, hoje Rio Pinheiros (NATALINI, 2012, não paginado).

Em 1560, o padre José de Anchieta reza pela primeira vez a missa na colina da aldeia, onde viria a ser construído a Paróquia Santo Amaro, ao abade beneditino, santo do século VI denominado Mauro, visto como protetor dos agricultores, carroceiros e carregadores. Após a chegada do primeiro grupo de colonos alemães, em 1829, surgem várias atividades, especialmente agrícolas, sendo o pontapé inicial para o crescimento que transformaria Santo Amaro em um dos bairros mais populosos de São Paulo (CONPRESP, 2008).

Santo Amaro foi município até o ano de 1935, quando foi incorporado como distrito de São Paulo. Desta forma, O Antigo Mercado de Santo Amaro, foi implantado na zona rural da cidade de São Paulo em 1892, atual zona centro-sul do município, dentro de um contexto de mudanças no desenvolvimento das funções urbanas da comunidade no que se diz respeito nas áreas agrícolas, comerciais e no adensamento populacional (PASSAGLIA, 1978, p.7).

No início do século XIX, Santo Amaro foi uma vila pobre, dispunha de poucos recursos primários, desfavorecida de comércio e localizada num ponto isolado, fazendo com que a população sobrevivesse somente dos recursos produzidos internamente (ZENHA, 1977, p.119). Essa condição se altera em algumas décadas e a região se torna uma grande produtora agrícola. “Na segunda metade do século XIX, a vila de Santo Amaro tornou-se o celeiro de São Paulo: todos os gêneros de primeira necessidade, mandioca, milho, feijão, arroz, batatas inglesas, eram comprados dos santamarenses” (BERARDI, p.79,1981).

A construção do Mercado foi motivada devido ao comércio promovido entre a Vila de Santo Amaro e a Capital, com grande movimento no comércio de madeiras e alimentos. Inaugurada em 1886, a Estrada de Ferro Carris de São Paulo, indica forte ligação com o desenvolvimento comercial da Vila, ligando São Paulo à Santo Amaro (BERARDI, 1981, p. 83).

O abastecimento urbano da Vila e a saúde pública eram precários. Em fins de 1889, com o surto da varíola, acelerou-se a retomada de debates sobre várias necessidades

de infraestruturas. Diante deste contexto, em 1890, o Intendente Luiz da Fonseca Galvão, indica a necessidade de um mercado que deveria instalar-se no centro da vila, para abastecimento de mantimentos e outros objetos à venda pública com salubridade (PASSAGLIA, 1978, p.8).

Em 1893, Carlos da Silva Araújo manifesta-se na Seção de sua pose na Câmara Municipal:

“- considerando que a falta de mercado nesta Vila torna-se vexatória aos seus habitantes, mormente a classe menos favorecida da fortuna. Considerando que desta falta resulta o monopólio dos gêneros de primeira necessidade que são vendidos pelos produtores aos comerciantes, por atacado, com grave prejuízo ao varejo franco ao povo[...]" (PASSAGLIA, 1978, p.13)

Aprovado o projeto do mercado, a construção do mesmo não foi possível perante os poucos recursos do cofre Municipal de Santo Amaro. Não sendo possível a construção imediata do edifício, no ano seguinte foi criado um mercado provisório que passou a funcionar em um barracão, na Praça Floriano Peixoto, antigo Largo Municipal. Dessa maneira, a comercialização dos gêneros alimentícios torna-se regularizada e passa a contribuir a receita econômica da Vila.

Em 1896, o Mercado Municipal foi instalado no Largo São Benedito que passou a ser chamado de Praça do Mercado [futura Praça Dr. Francisco Ferreira Lopes]. Segundo Passaglia (1978), o mercado estava implantado em um lugar estratégico, onde se unia com o Largo da Matriz, Praça Marechal Floriano e o Largo da Estação compondo espaços representativos das principais funções da Vila.

Nestes locais estavam concentrados, respectivamente, as atividades comerciais, religiosas, administrativas e o elemento articulador com a Cidade de São Paulo – a ferrovia. Ligando a Praça do Mercado ao Largo da Estação, foi aberta uma via que recebeu a denominação – Rua da Estação (PASSAGLIA, 1978, p.15)

Segundo Passaglia (1978), a localização do Mercado foi subordinada a uma lógica da trama urbana de acordo com a sua finalidade de ser um entreposto comercial que atenderia uma vasta região além dos limites da própria vila. Mesmo ao mudar de local, o Mercado manteve sua diretriz de atender ao longo do caminho às regiões de Embu, Itapeverica e Cotia.

O estudo do edifício e suas relações com o Eixo Histórico, possibilitará a análise da estruturação no Bairro de Santo Amaro tanto qualitativas como quantitativas da trama urbana e seus bens tombados. Como resultados esperados da pesquisa, pretende-se contribuir para compreensão do Antigo Mercado de Santo Amaro e sua importância na estruturação do centro histórico, além de ser uma fonte de informações para futuros estudos, devido as poucas referências existentes acerca dessa temática

O **objetivo** desta pesquisa é analisar o edifício do Antigo Mercado de Santo Amaro e suas relações com a estruturação espacial do Bairro de Santo Amaro e seu Eixo Histórico.

Pretende-se contribuir com as discussões da preservação arquitetônica do edifício e suas relações com o eixo histórico refletidos na atualidade pelos demais espaços e bens tombados.

1.1 O mercado e o eixo histórico de Santo Amaro

O Bairro de Santo Amaro possui mais de 500 anos de história e sua estruturação sempre esteve ligada à cidade de São Paulo. Em 1560 foi província durante a permanência dos indígenas e jesuítas. Em 1600 foi se desenvolvendo e mantendo atividades rurais e extrativistas, explorando minério de ferro. Com o surgimento da capela de Ibirapuera, foi elevada a freguesia de Santo Amaro. Nesse período a população mantinha-se instalada a direita das margens do rio, no caminho para São Paulo. Posteriormente, com a chegada do primeiro grupo alemão na colônia, surge em Santo Amaro várias atividades, principalmente agrícolas, iniciando o crescimento que transformou em uns dos bairros mais populosos de São Paulo. Em 1886 com a construção da linha férrea, “Santo Amaro supria a Capital com 25 toneladas de produtos agrícolas por ano” (CALANZANS, 2008). Santo Amaro foi um município independente até a sua indexação à São Paulo em 1935.

O antigo Mercado faz parte do Eixo Histórico de Santo Amaro (Fig.3) e mantém a mesma trama viária e ambiência preservadas pelo processo de tombamento intermediado pelo Conselho Municipal de Preservação do Patrimônio Histórico, Cultural e Ambiental da Cidade de São Paulo (CONPESP), Resolução 14/2002. A estruturação espacial de Santo Amaro originou-se através das trilhas e caminhos descobertos por índios e colonizadores que povoaram a região ao longo do século XVI, que começa desenhar o território, a partir da construção da capela no alto da colina, atual Largo Treze de Maio, onde foi ministrada a primeira missa pelo Padre José de Anchieta. As ruas de Santo Amaro revelavam um traçado radial concêntrico onde parte as vias para diferentes direções, formando terraços e acessos, onde surgem praças, ruas, espaços públicos e particulares, compondo a estrutura interna (CONPESP, 2008).

No mapa da Vila de Santo Amaro de 1890, antecessor a construção do Mercado (Fig. 1), nota-se a trama viária se estendendo além do círculo de norte a sul e em leste a oeste novos assentamentos surgem a partir da ocupação das áreas de várzeas (CONPESP, 2008). Foi durante essa expansão territorial que surge o primeiro mercado de Santo Amaro, em um edifício alugado, na atual Praça Floriano Peixoto. Segundo Alambert (1990), mesmo após a mudança de local do Mercado, o entorno da praça Floriano Peixoto manteve com resquícios de usos comerciais “O uso é basicamente comercial em torno das praças e nos quarteirões vizinhos mescla-se com residencial”. (ALAMBERT, 1990). De acordo com o Processo nº 16.705/70 do Conpresp, o Mercado de Santo Amaro, situado à Rua Francisco de Almeida Telles, é um exemplar construído em alvenaria de tijolos durante o século XIX que revela em seu traçado estilo comum aos séculos anteriores.

Datado de 15 de junho de 1896, o Antigo Mercado é o único sobrevivente dos

mercados cobertos de São Paulo, construídos no século XIX (SILVA, 2017, p.124). “Pode-se perceber mais claramente influências clássicas, tal como nos mercados franceses e ingleses, anteriores ao período da utilização do ferro” (Guàdia e Oyón, 2010 apud Silva, 2017).

Em 1903, o Mercado passou por obras de ampliação pelo empreiteiro Francisco Bonni, devido ao projeto de 1889 não comportar a grande quantidade de mercadorias diárias que chegavam no estabelecimento (PASSAGLIA, 1978, p.16). Por meio dos desenhos esboçados por Passaglia representando as modificações externas por causa da ampliação, nota-se a construção de uma cúpula e puxadores laterais, junto da retirada dos pilares de seção circular, substituídos pelos de seção quadrada, além de alterações no alpendre lateral (Fig 2). Os fechamentos, pisos e forros também sofreram alterações.



Figura 1– Ilustração fachada norte do Mercado Municipal, 1935.

Fonte: Nathalia Gomes da Costa, 2021.



Figura 2– Ilustração fachada sul do Mercado Municipal, datada após 1935.

Fonte: Maria Augusta Justi Pisani, 2020.

Segundo Passaglia (1978), a ampliação do mercado espelhou a expansão das atividades comerciais de Santo Amaro. O desenvolvimento urbano da Vila influenciou a execução desse tipo de obra, sendo o principal motivo a relação com São Paulo.

O papel do Mercado na comunidade de Santo Amaro foi saliente, tendo representado um setor nítido da vida municipal, já que nele se concentrava a produção de uma extensa área que espelhava as atividades rurais da região. Dos artigos que ali foram mercadejados, da técnica de sua produção e do seu transporte, sobram, ainda, vestígios pela redondeza (PASSAGLIA, 1978, p. 35).

Após a consolidação do Mercado Municipal é possível verificar uma expansão do território com novos arruamentos que foram surgindo acompanhando a linha do bonde em direção ao nordeste, para onde surgiram outros bairros como Brooklyn, Moema, Indianópolis e Vila Clementino (OLIVEIRA, 2016, p.8).

Em 5 de junho de 1924, rebentou a revolução em São Paulo. Muita gente fugiu para Santo Amaro e a cidade ficou superlotada, logo, não havia lugar em casa alguma. Muitos abrigaram-se no Grupo Escolar, na Igreja, em casas abandonadas. Os gêneros ficaram racionados: um quilo de cada coisa para cada casa. Andava-se léguas para achar meia arroba de açúcar branco. Foi preciso que Coronel Isaias fosse várias vezes em busca de fornecedores para que nada faltasse a população (BERARDI, 1981, p.99)

Em 1927 foi constituída a Sociedade Anônima de Autoestradas que propôs fazer rodovia asfaltadas, ligando a Capital a Represa Billings, pois foi durante a sua construção que surgiu a crise de transportes. Santo Amaro fez parte dessa sociedade assinando o termo que por onde a rodovia passasse, era obrigação do proprietário doar terrenos nas áreas remanescentes para o loteamento das áreas após a abertura das ruas. Assim as margens da rodovia foi se desenvolvendo, surgindo novas residências. (BERARDI, 1981, p. 100).

Com a inauguração de um novo mercado, em 1958, o Mercado Municipal de Santo Amaro, foi desativado. Em 1972 o edifício foi tombado pelo órgão estadual Condephaat, tornando-se um bem cultural preservado. Em 2002, consta no livro de tombamento do órgão municipal Conpresp, junto ao complexo de elementos constitutivos do ambiente urbano identificado como Eixo Histórico de Santo Amaro. Desta forma, o Antigo Mercado de Santo Amaro é considerado um bem importante que faz parte de conjunto urbano dentro da cidade, objeto de proteção pelos instrumentos do tombamento. Hoje abriga a Secretaria Municipal de Cultura, após o restauro efetuado pela prefeitura.

A Figura 3 ilustra o eixo histórico de Santo Amaro com a indicação dos logradouros e imóveis tombados pela Resolução 27/CONPRESP/14.

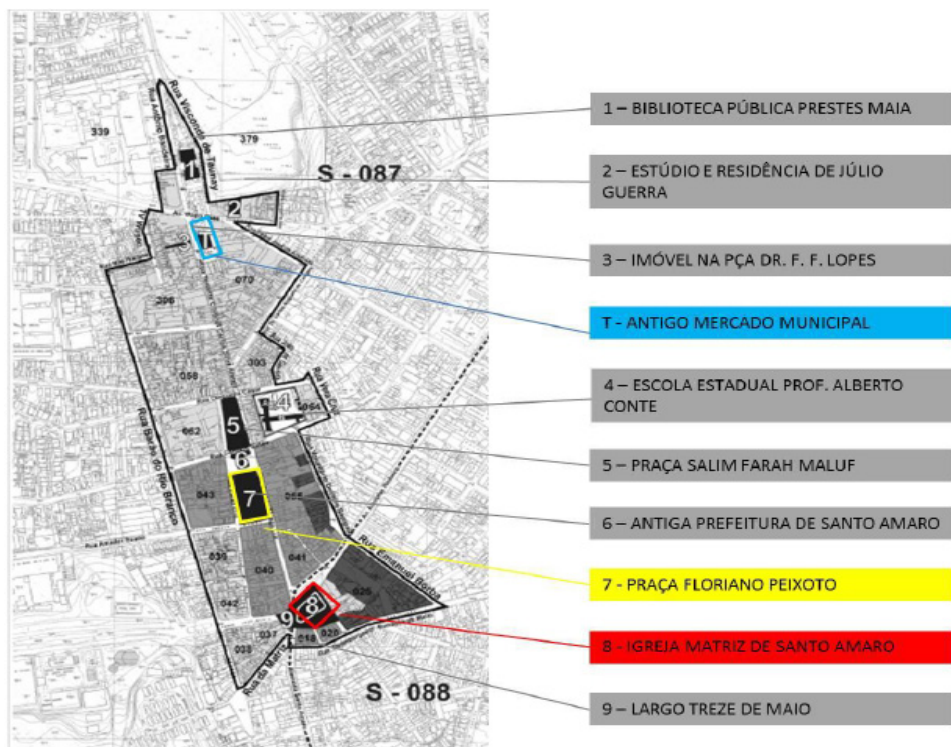


Figura 3 – Mapa do Perímetro do Eixo Histórico de Santo Amaro, com a indicação dos logradouros e imóveis tombados pela Resolução 27/CONPRES/14

Fonte: OLIVEIRA, 2016, s/p.

21 REFERENCIAL TEÓRICO

O Antigo Mercado de Santo Amaro foi pouco estudado encontrando somente o processo de tombamento e um livro com levantamentos realizados por Passaglia, extraído do compilado de documentos do Condephaat. Portanto, esta pesquisa pretende levantar fontes primárias relevantes e se constituir em uma efetiva contribuição para o acervo bibliográfico sobre o edifício e o bairro onde está inserido.

Dentro da classificação a respeito da preservação, tombamento e manutenção do patrimônio arquitetônico, foi escolhido o livro: *“A alegoria do Patrimônio”* de Françoise Choay (2000), essencial para discussão do patrimônio como monumento histórico, cultural e urbano. Por meio de ideais de preservação e restauro, surgidos com a Revolução Francesa, Choay irá discutir a importância dos monumentos históricos dentro da Europa e como eles foram integrados na vida contemporânea e entender sobre a “invenção” do patrimônio urbano em diversos momentos da história.

“O que é Patrimônio Histórico” de Carlos Lemos (1981), trata questões da preservação do patrimônio cultural de um determinado espaço e o tombamento como um

recurso de garantir a compreensão de uma memória coletiva. Ao analisar o comportamento da sociedade diante de um bem tombado, Lemos aponta o conceito de Patrimônio Ambiental Urbano, discutindo a garantia de mudanças na forma de pensar o lugar preservado, refletidos no planejamento urbano do local.

O artigo *“O Patrimônio Cultural E Seus Usos: A Dimensão Urbana”* de Antônio Arantes (2016), discute sobre noções de sustentabilidade econômica da preservação e sua aplicação ao patrimônio ambiental urbano, divididos em três aspectos importantes da cidade: sua condição de artefato, de campo de forças sociais e de representação simbólica.

O texto de Lemos (1981) e Arantes (2006) tem como objetivo pautar a valorização do bem tombado integrado a cidade, aproximando esses conceitos com a relação do Antigo Mercado com o Eixo Histórico de Santo Amaro.

Em relação ao estudo da história, estruturação e características do Bairro de Santo Amaro foi escolhido o livro *“A Vila de Santo Amaro”* de Edmundo Zenha (1977), que aborda assuntos como a paisagem de Santo Amaro colonial, descrevendo o entorno e pontuando importantes aspectos históricos como a aldeia Ibirapuera, a colônia de alemães e sua transformação como vila. Também cita figuras ilustres para época com Paulo Eiró e Adolfo Pinheiro.

No texto de Maria Helena Berardi (1981), *“História dos bairros de São Paulo: Santo Amaro”*, é também apresentado um panorama da história dessa região começando pela origem do nome, percorrendo a história do bairro durante cinco séculos. Diferente de Zenha, a ideia central discutida por Berardi são questões socioeconômica, enquanto Zenha descreve a história de modo espaciais.

O livro *“Estruturação da Grande São Paulo”* de Juergen Langenburch (1971), foi fundamentado em tese de doutorado sendo uma obra síntese de “análise geográfica da evolução e da fase atual da estrutura urbana do grande conjunto formado pela capital bandeirante e pelos diversos núcleos urbanos a ela estreitamente vinculados” (LIMA, s/p, 1971). Ao tratar dos problemas ligados ao fenômeno da urbanização, Langenburch lista um compilado de informações relacionados os aspectos econômicos e sociais de São Paulo, sendo um deles Santo Amaro. Outros assuntos como a descrição dos arredores da região paulistana durante o século XIX e XX são relevantes para a pesquisa, por mencionar o sistema.

Os trabalhos dos autores Edmundo Zenha (1977), Luiz Alberto do Prado Passaglia (1978) e Maria Helena Petrillo Berardi (1981) são os mais referenciados e importantes para o entendimento da região de Santo Amaro desde sua fundação até a década de 1980. Os estudos do Bairro no século XXI foram elaborados a partir dos levantamentos iconográficos e bibliográficos de fontes primárias e secundárias.

3 | PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS

Para o desenvolvimento desta pesquisa foram empregadas várias etapas:

- a. Levantamento dos referenciais bibliográficos: foram levantadas referências secundárias que irão compor a pesquisa acerca do tombamento do Mercado Municipal e o processo de formação de Santo Amaro e seus consequentes desdobramentos com a cidade de São Paulo. Consulta ao Arquivo histórico de São Paulo e diversas bibliotecas;
- b. Levantamento de fontes primárias sobre o antigo Mercado Municipal junto ao Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico (CONDEPHAAT) e ao Conselho Municipal de Preservação do Patrimônio Histórico, Cultural e Ambiental da Cidade de São Paulo (CONPRESP), processo de tombamento do edifício de 1972 pelo Condephaat e no processo de 2002 a 2008 do Eixo Histórico de Santo Amaro;
- c. Arrolamentos no antigo Mercado Municipal e ao Eixo Histórico de Santo Amaro, com levantamentos fotográficos: a pesquisa de campo teve o intuito de aproximar da área de maneira perceptiva e através de fotos recentes, contrapor com fotos históricas para analisar a evolução da edificação com o bairro durante os anos;
- d. Levantamento iconográfico do eixo viário;
- e. Redesenho do projeto do antigo mercado e de sua inserção urbana: plantas, cortes e elevações; e
- f. Discussão dos resultados obtidos.

4 | RESULTADOS E DISCUSSÕES

Os mercados nas antigas comunidades isoladas como o Mercado de Santo Amaro, tinham um importante papel de salientar a vida municipal, através das atividades rurais da região. Na velha municipalidade de Santo Amaro, três edifícios resumiam a vida social: a Igreja, a Câmara e o Mercado, ainda presentes e preservados no Eixo Histórico de Santo Amaro.



Figura 4a e 4b – Fachadas do Antigo Mercado de Santo Amaro, atual Casa de Cultura.

Fonte: Nathalia Gomes da Costa, 2019.

A primeira versão do Antigo Mercado de Santo Amaro (Figura 5, desenho 1) apresenta um pátio interno aberto com 230 metros quadrados, sustentado por oito pilares com altura 4 metros, cercado por 12 espaços de comercialização dos produtos e corredor interno. No centro do pátio era armazenada as águas pluviais em uma cisterna. Para a retirada da água utiliza-se roldanas as quais encontra-se até os dias de hoje no prédio.

A ampliação realizada do a partir do ano de 1903 surge para atender à reivindicação dos comerciantes que necessitavam de mais espaço. A segunda planta da Figura 5, mostra a ampliação do mercado, onde foram inseridos uma cúpula e dois puxadores laterais os quais darão a forma oitavada atual do prédio e 12 colunas cilíndricas, construídas ao seu redor, que posteriormente foi modificada para seção quadrada por volta de 1935. A cúpula foi estrutura a partir do alteamento das paredes internas (PASSAGLIA, Luiz, 1978, p. 21).

A terceira planta da Figura 5 representa o período após a ampliação de 1903, sendo acrescentado um puxado construído este localizado ao lado da Avenida João Dias, sendo onde localizava os sanitários. Por fim o último esquema retrata o momento do restauro em 1977, surgindo a versão final do Antigo Mercado de Santo Amaro, que perdura até os dias de hoje. A partir de pesquisas, estudos e fotografias da época pelo órgão de tombamento CONDEPHAAT foi decidido eliminar itens que acarretavam risco de descaracterização do monumento histórico, retirando a pequena varanda, permitindo que o prédio retornasse às suas características originais.

É indispensável que as pesquisas desenvolvam o redesenho dos bens tombados para fins documentais, ação que evita a perda histórica arquitetônica na decorrência temporal e poderão alimentar pesquisas, projetos e ações futuras no edifício. Dessa forma, para entendimento das transformações do antigo mercado e seus reflexos na arquitetura do edifício, foram elaboradas plantas e fachadas de quatro momentos do mercado, documentando as intervenções em cada época: 1896; 1903; 1935 e atualmente, conforme Figura 5.

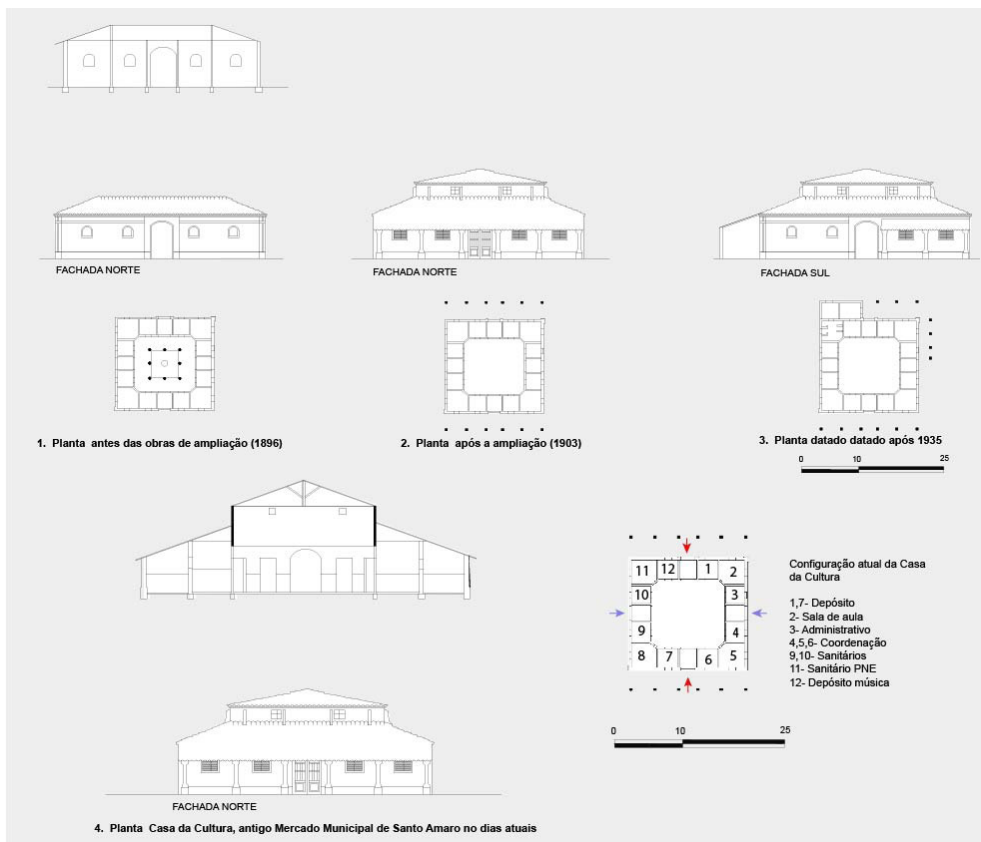


Figura 5 – Redesenho dos quatro momentos do Antigo Mercado de Santo Amaro.

Fonte: Nathalia Gomes (2020) a partir de Luiz Passaglia (1978); CONPRES (2008).

Segundo Míria de Moraes (2010), após a construção de um novo Mercado, em 1954, o Mercado Velho passou por diferentes usos como casa do folclore, uma biblioteca circulante que deu origem a Biblioteca Presidente Kennedy (hoje denominada Biblioteca Prestes Maia), localizada na Praça Marco Manzini em frente ao mercado, sendo transferida em 1965. Na década de 1960 foi sede dos escoteiros do Batalhão 9 de julho, posteriormente em 1970 se transformou no Departamento de Cemitérios. Em seguida, surge a ideia de demolir o prédio, mas o artista Júlio Guerra e o historiador Edmundo Zenha criam um movimento em prol a valorização do imóvel para a comunidade santamarense em busca de proteger como um bem cultural conservado.

Em setembro de 1972 o CONDEPHAAT tombou o Antigo Mercado de Santo Amaro que foi inscrito no livro de tombos com a justificativa de ser um monumento com grande importância histórica, cumprindo um papel essencial no abastecimento de São Paulo e pelo seu exemplar arquitetônico considerando suas características de estilo e construção (CONPRES, 2008).

Em 1977, o Departamento de Patrimônio Histórico executa uma reforma de restauro em “toda parte da alvenaria, as janelas e portas, os forros e o telhado, as instalações elétricas e hidráulicas e o acabamento (pintura)” A madeira da cobertura foi substituída (vigas, ripas e caibro), as colunas voltaram ao seu traçado original (redondas com base octogonal), conforme figura 6, o piso de laje foi substituído para tijolo, como era usado nas construções de época e as portas e janelas de pinho foram restauradas e— pintadas de tinta marrom . (O ESTADO DE SÃO PAULO, 1979).



Figura 6a, b e c – Detalhes colunas que sustentam o alpendre.

Fonte: Nathalia Gomes da Costa, 2019.

Em 1980 o Antigo Mercado destina seu uso de uma vez por todas cultural e lazer, abrigando primeiro o Departamento de Biblioteca Infante – juvenis da Secretaria da Cultura, com finalidade de promover atividades culturais e por fim em 1990 aos dias atuais se transformou na primeira Casa de Cultura de Santo Amaro (MORAES, Míria, 2010).

O Mercado Velho está inserido dentro do Eixo Histórico de Santo Amaro, considerado importante pelo seu valor arquitetônico, histórico, urbanístico e ambiental, que representa a formação do desenvolvimento do antigo núcleo urbano que hoje está inserido na cidade de São Paulo. Nele encontra-se valor afetivo da população do bairro de Santo Amaro e região no qual concentra-se formas de expressões culturais e sociais paulista (CONPRESP, 2008)

Segundo Luiz Alberto Passaglia (1978), a localização do Mercado dentro da trama urbana não foi decidida aleatoriamente, mas subordinada a finalidade de ser entreposto comercial, portanto, está dinâmica de desenvolvimento está associada à influência do processo de urbanização de São Paulo.



Figura 7 - Redesenho e fotografias do entorno imediato do Antigo Mercado de Santo Amaro, atual Casa da Cultura de Santo Amaro.

Fonte: Nathalia Gomes da Costa, 2020 a partir de Geosampa (2020).

Segundo Solange Torres (1972), em relação a qualidade espacial do Mercado com o entorno, o imóvel situa-se exatamente no centro da praça Dr. Francisco Ferreira Lopes, isolado numa quadra demonstrando ser uma arquitetura oficial do século passado. Percebe-se que “certa largura de visão urbanística, com a concessão de área livres para uso público”, sendo possível visualizar todas as faces de suas fachadas. Apesar de todas as fachadas livres, o mercado encontra-se cercado por gradis (figura 8), o que não compromete a vista da paisagem, mas limita o controle de acesso pelas quatro entradas que o edifício oferecendo, sendo desativada as duas entradas das laterais que hoje funcionam como janelas. Isso também impede o acesso livre a praça posterior à entrada principal, sendo de acesso exclusivo para quem frequenta o imóvel, conforme a figura 7 detalhe 4. As Figuras 8 a e b mostram os gradis que atualmente estão no contorno do edifício, fato que limita o acesso e a fruição total dos espaços públicos ao redor do mesmo.



Figura 8 a e b – Gradis do mercado.

Fonte: Nathalia Gomes, 2019.

Localizada na esquina da Rua Ten. Cel. Carlos da Silva Araújo e Avenida João Dias, A praça Dr. Francisco Ferreira Lopes está ao lado esquerdo e direito do antigo mercado de Santo Amaro. Sua forma é trapezoidal e a parte para a Avenida João Dias foi cortada por uma rua para trânsito local, local onde se situa o Monumento aos Romeiros.

A praça Francisco Ferreira Lopes se originou do largo deixado ao redor do Mercado de Santo Amaro, construído em 1886. Este espaço era empregado para a parada das tropas que iam e viam com os produtos comercializados no local. Era um terreiro plano e sem vegetação devido à grande movimentação de animais, carregadores e usuários do mercado.

A partir dos anos de 1950, com o crescimento do uso de veículos motorizados para transportes de passageiros e de cargas o largo serviu como estacionamento. O Mercado Municipal de Santo Amaro foi tombado pelo Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico - CONDEPHAAT em 1972 por ser o último exemplo da arquitetura do século XIX na região e por continuar implantado em uma praça. Em 1991 o edifício foi tombado pelo Departamento do Patrimônio Histórico – DPH da Prefeitura Municipal de São Paulo (SÃO PAULO, 1991)

O tombamento do Mercado Municipal de Santo Amaro, dentro da Praça, fez com que, pelos menos a antiga área do largo também fosse mantida, porém sofreu alterações de circulação e de revestimentos com os anos. Atualmente a praça se apresenta com via pavimentada na lateral do Mercado, conforme ilustra a Figura 9.



Figura 9 a e b –Praça Francisco Ferreira Lopes.

Fonte: Nathalia Gomes da Costa, 2019.

Em 1970 a Praça Francisco Ferreira Lopes recebeu o Monumento aos Romeiros, obra do artista santamarense Júlio Guerra. Esta obra de arte se remete as tradicionais romarias em direção ao Santuário de Pirapora do Bom Jesus. Deste local saíam as romarias, que iam a cavalo e a pé nos primeiros anos, mais tarde também de bicicleta, motocicleta, carros, caminhões e automóveis (SANTO AMARO, 2018). As romarias tiveram início em 1920 e sobreviveram até hoje. Elas eram organizadas no Mercado Antigo, no largo onde hoje é denominado de Praça Francisco Ferreira Lopes e posteriormente foi deslocada para o antigo Largo São Sebastião, atualmente denominado de Largo Bonneville (SÃO PAULO MINHA CIDADE, 2020)

Atualmente a Praça Francisco Ferreira Lopes tem como função passagem e suporte da obra de Júlio Guerra, recortada que foi do antigo largo do Mercado, não possui nem dimensões, nem equipamentos para descanso ou lazer, sua importância se manifesta do fato de ser um espaço preservado pela sua importância da estruturação espacial do Bairro e respiro para seu primeiro patrimônio: O Antigo Mercado.

5 | CONSIDERAÇÕES FINAIS

Os referenciais teóricos empregados ressaltaram a importância do estudo de caso de um exemplar ímpar da arquitetura comercial de São Paulo e a importância dos estudos sistêmicos entre o edifício e a cidade ou entre a arquitetura e o urbanismo.

O antigo Mercado de Santo Amaro foi instalado em ponto estratégico das rotas do comércio entre a Vila de Santo Amaro e a cidade de São Paulo, Embu, Itapeverica e Cotia, devido ao grande movimento de mercadorias. A arquitetura do mercado de 1896 é o único exemplar dos mercados cobertos de São Paulo, com partido de pátio central e corredor para circulação interno.

A análise do entorno imediato registra a estruturação da atual Praça Francisco Ferreira Lopes, suas transformações do pequeno vilarejo ao atual grande bairro da cidade

de São Paulo. Os resultados desta pesquisa resgatam as alterações do edifício e do entorno durante sua trajetória, de forma a poder alimentar novas pesquisas, projetos e ações no local.

O mercado atualmente tem componentes construtivos de várias épocas, tanto na sua forma como em seus materiais e técnicas. O edifício se tornou uma sobreposição de informações com as reformas, ampliações e restauros que mostram o seu percurso através do tempo, porém mantem o volume principal e sua inserção urbana, fato que o transformou em um símbolo do bairro, juntamente com os demais elementos do Eixo Histórico de Santo Amaro.

APOIO

Santander Universidades e Fundo Mackenzie de Pesquisa – Mackpesquisa

REFERÊNCIAS

ALAMBERT, Clara C. Relatório de estudo de tombamento, 1990. In Secretaria Municipal de Cultura. Conselho Municipal de Preservação do Patrimônio Histórico, Cultural e Ambiental da Cidade de São Paulo. **Resolução n.º 14/ 2008**

ARANTES, Antônio A. O patrimônio cultural e seus usos: a dimensão urbana. *Habitus*, Goiás, v. 4, n.1, p. 425-435, jan./jun. 2006.

BERARDI, Maria Helena Petrillo. **Santo Amaro. História dos bairros de São Paulo**. Volume 2. Divisão do Arquivo Histórico da Secretaria Municipal de Cultura da Prefeitura do Município de São Paulo. São Paulo, Gráfica Municipal, 1981.

CALANZANS, José Fábio. **Manifesto: Trama Colonial**. In Secretaria Municipal de Cultura. Conselho Municipal de Preservação do Patrimônio Histórico, Cultural e Ambiental da Cidade de São Paulo. **Resolução n.º 14/ 2008**

GUÀRDIA, Manuel; OYÓN, José Luís. **Hacer ciudad a través de los mercados**. Europa, XIX y XX. Barcelona: MUHBA, 2010

GOOGLE EARTH. Site de fotos aéreas. Disponível em: www.googleearth.com. Acesso em: 20 mar. 2019.

LANGENBUCH, Juergen Richard. A estruturação da grande São Paulo: estudo de geografia urbana. 26. ed. Rio de Janeiro: Fundação IBGE, 1971. 354 p. (A - Biblioteca Geográfica Brasileira).

LE MOS, Carlos Alberto Cerqueira. O que é patrimônio histórico. 2. ed. São Paulo: Brasiliense, 1981. 130 p

MORAES, Míria de. **Antigo Mercado de Santo Amaro**. Santo Amaro, s/p. 07 out. 2010.

NATALINI, Gilberto. Ofício n. 4602/2012 – 26º GV. *In* Secretaria Municipal de Cultura. Conselho Municipal de Preservação do Patrimônio Histórico, Cultural e Ambiental da Cidade de São Paulo. **Resolução n.º 14/ 2008**

OLIVEIRA, Luciana M. **EIXO HISTÓRICO DE SANTO AMARO**: um fragmento de paisagem urbana do município de São Paulo. São Paulo, s/p. *In* COLÓQUIO IBERO-AMERICANO PAISAGEM CULTURAL, PATRIMÔNIO E PROJETO, v.40, 2016, Belo Horizonte. Disponível em: <http://www.forumpatrimonio.com.br/paisagem2016/artigos/pdf/117.pdf>. Acesso em: 20 mar. 2019.

O Estado de São Paulo. **A prefeitura restaura o mercado de Santo Amaro**. São Paulo, p. 11. 13 abr. 1979.

PASSAGLIA, Luiz Alberto do Prado. **Mercado Velho de Santo Amaro**. São Paulo, Prefeitura do Município de São Paulo. Secretaria Municipal de Cultura. Departamento do Patrimônio Histórico. Série Registros 2, 1978.

RECANTO DOS CAVALEIROS. **Entrevista com o Sr. Luiz Antônio da Silva Araújo no Recanto dos Cavaleiros, vice-presidente dos Cavaleiros do Senhor Bom Jesus de Pirapora e organizador da famosa romaria, realizada por Luana Rissi do “Projeto Acolhendo”**. São Paulo, 201? Disponível em: <https://www.recantodoscavaleiros.com.br/romaria> Acesso em 11 abr. 2020.

SILVA, Diego Vernille da; VARGAS, Heliana Comin. **Mercados Públicos em São Paulo**: arquitetura, inserção urbana e contemporaneidade. 2017. 331 f. Dissertação (Mestrado) - Curso de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2017.

SÃO PAULO MINHA CIDADE. **Folclóricas romarias de Santo Amaro**: patrimônio histórico. Disponível em: <http://www.saopaulominhacidade.com.br/historia/ver/5314/Folcloricas%2Bromarias%2Bde%2BSanto%2BAmaro%253A%2Bpatrimoni%2Bhistorico>

SÃO PAULO (Estado). Resolução nº 72, de 21 de setembro de 1872. CONSELHO DE DEFESA DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO, ARQUEOLÓGICO, ARTÍSTICO E TURÍSTICO. **Pedro de Magalhães Padilha, Secretário de Cultura, Esportes e Turismo, no Uso de Suas Atribuições Legais e nos Termos do Artigo 1º do Decreto Lei Nº 149, de 15 de agosto de 1969**. São Paulo, SP. Disponível em: https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/upload/e263c_RES.%20SC%20SN%20-%20Sino%20da%20Independencia.pdf. Acesso: 25 mar. 2019.

SÃO PAULO (Município). Resolução nº 14, de 2002. **SECRETARIA MUNICIPAL DE CULTURA. CONSELHO MUNICIPAL DE PRESERVAÇÃO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO, CULTURAL E AMBIENTAL DA CIDADE DE SÃO PAULO**. p. 1-4. São Paulo, SP. Disponível em:https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/upload/d8dea_14_T_Eixo_Historico_Santo_Amaro.pdf. Acesso em: 25 mar. 2019.

SÃO PAULO (Município). Resolução nº 14, de 2008. **SECRETARIA MUNICIPAL DE CULTURA. CONSELHO MUNICIPAL DE PRESERVAÇÃO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO, CULTURAL E AMBIENTAL DA CIDADE DE SÃO PAULO**. p. 1-4.

TORRES, Solange. Processo n. 16705/70 —. *In* Secretaria Municipal de Cultura. Conselho Municipal de Preservação do Patrimônio Histórico, Cultural e Ambiental da Cidade de São Paulo. **Resolução n.º 14/ 2008**

VENTURA, Marcelo. Mercado foi construído em 1897. **Seubairro:** Armazém do Estado de Santo Amaro fornecia produtos agrícolas para São Paulo. São Paulo, 11 out. 1994. s/p.

ZENHA, Edmundo. **A vila de Santo Amaro.** São Paulo: Instituto Histórico e Geográfico de São Paulo, 1977.

CAPÍTULO 3

ESTUDOS BIOCLIMÁTICOS DA HABITAÇÃO RIBEIRINHA AMAZÔNICA: ANÁLISE DOS SISTEMAS DE FECHAMENTO VERTICAIS E AS ABERTURAS

Data de aceite: 01/06/2021

Data de submissão: 28/02/2021

Luís Gregório Piérola

Universidade Presbiteriana Mackenzie
São Paulo – SP
<http://lattes.cnpq.br/3357177689441618>

Celia Regina Moretti Meirelles

Universidade Presbiteriana Mackenzie
São Paulo – SP
<http://lattes.cnpq.br/3880984768964028>

RESUMO: As habitações ribeirinhas do Amazonas estão inseridas em região de clima equatorial, caracterizado por elevadas temperaturas e umidade do ar. A arquitetura bioclimática pode ser empregada no desenho dessas habitações para criar espaços que minimizem a sensação de desconforto imposta pelo clima, proporcionando aos assentamentos humanos as condições necessárias de habitabilidade. Assim, o objetivo do trabalho é demonstrar como a simulação digital pode auxiliar o emprego de soluções arquitetônicas que contribuam para a melhoria do conforto ambiental da habitação ribeirinha em Manacapuru (AM) por meio de técnicas passivas como as aberturas verticais. Para tanto, foi realizado levantamento bibliográfico e simulações CFD utilizando-se o *software* computacional *Design Builder* versão 6.1.0.011, com base em dados climáticos e em dados de campo obtidos pelo grupo de pesquisa “Sistemas Construtivos na Arquitetura Contemporânea

em 2018”. Foram concebidos quatro modelos computacionais que representam situações em que os métodos de ventilação passivos foram incorporados progressivamente, testando-se os efeitos da ventilação cruzada e do efeito chaminé. A partir das simulações realizadas, verificou-se que o emprego de sistemas de aberturas que proporcionem a formação e a atuação do efeito chaminé tendem a apresentar melhores resultados em termos de redução da temperatura operativa, contribuindo para a melhoria do conforto térmico. Verificou-se também a importância da utilização da simulação digital para avaliar situações e testar diversas soluções de projeto em regiões de difícil acesso, constituindo-se uma importante ferramenta para o planejamento arquitetônico.

PALAVRAS-CHAVE: Ventilação natural. CFD. Amazonas.

BIOCLIMATIC STUDIES OF AMAZONIAN RIVERSIDE DWELLINGS: ANALYSIS OF VERTICAL CLOSING SYSTEMS AND OPENINGS

ABSTRACT: The riverside dwellings of Amazonas are located in an equatorial climate region, characterized by high temperatures and air humidity. Bioclimatic architecture can be used in the design of these houses to create spaces that minimize the discomfort imposed by the climate, providing human settlements the necessary conditions of habitability. Thus, the objective of the work is to demonstrate how digital simulation can help the use of architectural solutions that contribute to the improvement of the environmental comfort of riverside housing

in Manacapuru (AM) through passive techniques such as vertical openings. Therefore, we performed bibliographic survey and CFD simulations using the computer software Design Builder version 6.1.0.011, based on climatic data and field data obtained by the research group “Sistemas Construtivos na Arquitetura Contemporânea em 2018”. We conceived four computational models that represent situations in which passive ventilation methods were progressively incorporated, testing the effects of cross ventilation and the stack effect. From the simulations performed, it was found that the use of opening systems that provide the formation and performance of the stack effect tend to present better results in terms of reducing the operative temperature, contributing to the improvement of thermal comfort. It was also verified the importance of using digital simulation to evaluate situations and test different design solutions in remote regions, being an important tool for architectural planning.

KEYWORDS: Natural ventilation. CFD. Amazonas.

1 | INTRODUÇÃO

Às margens do Rio Solimões, está situada a quarta maior cidade do estado do Amazonas, Manacapuru, inserida na Região Metropolitana de Manaus. Manacapuru possui uma população estimada de 97 mil habitantes e Índice de Desenvolvimento Humano (IDH) de 0,614, aferido no ano de 2010. Apenas 25% das habitações possui esgotamento sanitário (IBGE, 2020).

As comunidades ribeirinhas articulam a sua vida nas regiões de várzea, como estratégia para obter fácil acesso ao transporte fluvial. Ao longo do rio, é possível o acesso ao comércio, às igrejas e às escolas (OLIVEIRA JÚNIOR, 2009).

As comunidades do Amazonas estão inseridas em região de clima equatorial, caracterizado por elevadas temperaturas e umidade do ar, além de serem constantemente submetidas às oscilações dos rios. Por esse motivo, são comuns as habitações conhecidas como palafitas, casas de madeira suspensas por esteios e localizadas nas encostas de rios (CELUPPI, 2018). A técnica construtiva das habitações é simples, utilizando-se madeira obtida por atividades de subsistência e cobertura de palha, embora recentemente seja comum o uso de telhas de zinco (ALVES, 2016).

Segundo Meirelles *et al.* (2019), o aumento das temperaturas globais em decorrência das mudanças climáticas piora a situação de vulnerabilidade social e ambiental das comunidades ribeirinhas da região Amazônica, uma vez que as máximas de inundação passam a ocorrer em um tempo mais curto, impondo insegurança à população. Outro aspecto pouco discutido na literatura é a falta de conforto térmico durante as inundações, em que os moradores precisam permanecer dentro das casas. Nesse contexto, é importante verificar se o material de revestimento da cobertura da edificação contribui para piorar as temperaturas no ambiente interno em um clima extremo, podendo provocar diversas doenças como estresse térmico, problemas cardíacos e câncer de pele.

Portanto, faz-se necessário que a arquitetura se adeque ao clima para criar espaços

que proporcionem conforto ao ser humano, amenizando as sensações de desconforto impostas por climas mais severos (FROTA; SCHIFFER, 2003).

Uma maneira de avaliar essas condicionantes é através da simulação digital. Esta ferramenta é capaz de utilizar dados coletados *in loco* via medições, dados históricos e valores e, com isso, prever com algum grau de certeza um comportamento real de uma edificação, abrindo caminhos para testar soluções antes de construí-las, avaliando seu desempenho.

Essa ferramenta representa uma mudança paradigmática no processo de concepção do projeto arquitetônico, tornando-o melhor e mais rápido, além de contribuir para a redução de custos e possibilitar a análise de diferentes situações (CLARK, 2001). Dessa maneira, é possível transferir o conhecimento e os benefícios das ferramentas digitais para um contexto real de melhoria de vida e maior qualidade arquitetônica.

Sendo assim, o objetivo do trabalho é demonstrar como a simulação digital pode auxiliar o emprego de soluções arquitetônicas que contribuam para a melhoria da condição de conforto ambiental da habitação ribeirinha em Manacapuru (AM) por meio de técnicas passivas, integrando o conforto térmico e o sistema de vedação e aberturas das residências.

Para tanto, foi realizado levantamento bibliográfico sobre dados de microclima da região de Manacapuru, sobre recomendações e estratégias construtivas destinadas às habitações unifamiliares, sobre dados de plantas e cortes das habitações do tipo palafita e sobre estratégias passivas que contribuem para o conforto térmico.

Além disso, foi utilizado o *software* computacional de simulação *Design Builder* versão 6.1.0.011 para comparar as diferentes soluções de vedação obtidas na simulação conforme seus dados de performance, a fim de analisar o conforto térmico proporcionado cada uma delas e, portanto, sua capacidade de solucionar os problemas das habitações ribeirinhas.

2 | REFERENCIAL TEÓRICO

2.1 Contextualização da área de estudo

A cidade de Manacapuru está localizada na região Norte do Brasil, no estado do Amazonas, a 3° 17' 39" latitude Sul e 60° 38' 4" longitude, a 71 km a Sul-Oeste de Manaus (CIDADES-BRASIL, 2020).

Segundo a NBR 15220-3 (“Desempenho térmico de edificações” – Parte 3: Zoneamento bioclimático brasileiro e diretrizes construtivas para habitações unifamiliares de interesse social”), que estabelece recomendações e diretrizes construtivas para adequação climática de habitações unifamiliares, Manacapuru está localizada na Zona Bioclimática 8, conforme figura a seguir (Figura 1).

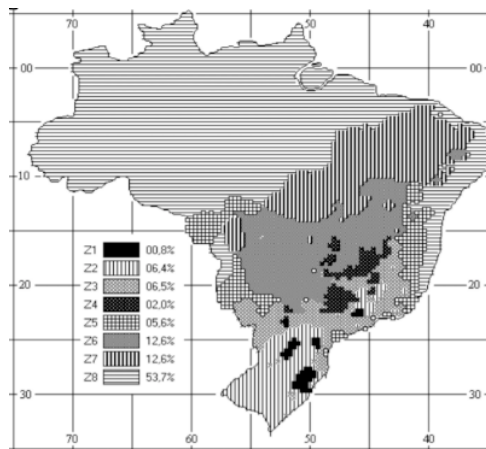


Figura 1. Zoneamento bioclimático brasileiro

Fonte: ABNT (2005)

A região em que Manacapuru está situada possui clima quente e úmido, caracterizado por apresentar temperaturas moderadamente altas e relativamente constantes, umidade elevada, céu encoberto e chuvas frequentes, sobretudo em determinada parte do ano e radiação sempre intensa, porém difusa devido à elevada nebulosidade (NEVES, 2006).

Os dados do Instituto Nacional de Meteorologia (INMET) a respeito da Normal Climatológica do Brasil entre 1981 e 2010 corroboram essas características. De acordo com esses dados, a temperatura média compensada anual na região está entre 26 e 28°C e a insolação anual entre 1700 e 1900 W/m². Já a umidade relativa do ar compensada anual da região de Manacapuru está entre 88 e 92% e a intensidade anual do vento está entre 2 e 2,25 m/s, (INMET, 2020).

2.2 Contexto e arquitetura no Amazonas

As palafitas são casas de madeira, suspensas por esteios e localizadas nas encostas de rios. Geralmente as palafitas são cobertas por palha de palmeira ou coqueiro. O método construtivo das habitações na Amazônia é consequência do conhecimento adquirido pela população local, passado de geração em geração (CELUPPI, 2018).

A edificação sobre palafitas sofre interferências arquitetônicas conforme as cheias dos rios, sendo comum erguer o assoalho da habitação em relação ao nível do solo por meio da construção de um novo piso suspenso sobre o anterior (BRUGNERA, 2015).

Em locais de clima quente e úmido, o desconforto térmico é causado principalmente pela umidade elevada, que aumenta a sensação de calor. Portanto, a arquitetura nestes locais deve responder de forma adequada à ação das chuvas, do sol e do alto nível de umidade, adotando-se estratégias como a redução da absorção da radiação solar através do sombreamento e da refletância, a proteção contra as chuvas e seu escoamento rápido

e o favorecimento da penetração dos ventos dominantes através da ventilação natural. Além disso, os materiais utilizados nas vedações externas devem ter baixa inércia térmica, devido ao regime térmico pouco variável deste clima (NEVES, 2006). Além disso, pode-se tentar buscar a dupla camada ventilada entre os componentes da edificação e da ossatura (MEIRELLES, 2018).

Segundo a NBR 15220-3, as estratégias recomendadas para a Zona Bioclimática 8 incluem o uso de grandes aberturas para uso da ventilação, sombreamento das aberturas, ventilação cruzada e vedações externas leves, tendo em vista as características climáticas locais (ANBT, 2005).

2.3 Conforto ambiental e arquitetura bioclimática

Segundo Schmid (2005), o “conforto ambiental surge num esforço de se resgatar a arquitetura enquanto abrigo diante de outras intenções como a monumental, a produtiva ou a representativa”. No entanto, apesar do desempenho de uma habitação enquanto abrigo ser passível de análise através da observação de variáveis como temperatura, umidade, nível de intensidade sonora, neste conceito também estão envolvidos aspectos subjetivos.

A qualidade de vida do morador de uma habitação tem uma relação direta com o projeto de arquitetura e com as técnicas construtivas utilizadas (KEELER; BURKER, 2010). Assim, o conforto ambiental na Arquitetura e Urbanismo visa proporcionar as condições necessárias de habitabilidade (SCHMID, 2005).

Nesse contexto, a arquitetura bioclimática pode ser definida como o estudo que visa a harmonização das construções com as características bioclimáticas de cada local de forma a otimizar a utilização dos recursos naturais disponíveis, tais como a luz solar e o vento, gerando conforto (BRASIL, 2020c).

Assim, construir de forma adequada ao clima local prevê a criação de espaços que proporcionem conforto ao ser humano, amenizando as sensações de desconforto impostas por climas mais severos, como o calor excessivo, frio e ventos e, ao mesmo tempo, sejam espaços agradáveis como espaços ao ar livre (FROTA; SCHIFFER, 2003).

No Brasil, a arquitetura passou a incorporar princípios bioclimáticos de forma mais acentuada na década de 60, com arquitetos que atuavam em regiões mais afastadas dos grandes centros, tendo ganhado cada vez mais destaque por haver, na maior parte do Brasil, elementos climáticos favoráveis de serem aproveitados na construção através do condicionamento térmico por vias predominantemente passivas (NEVES, 2006).

O levantamento e a discussão da incorporação de técnicas passivas e bioclimáticas no projeto arquitetônico contribuem não só para o aumento do conforto, mas também para a minimização do uso de tecnologias ativas, de modo a contribuir diretamente com o meio ambiente (KEELER; BURKER, 2010).

2.4 Aberturas e fechamentos verticais

As aberturas nos edifícios permitem a ventilação natural dos ambientes, proporcionando a renovação do ar e constituindo uma solução para problemas de desconforto térmico, pois as aberturas no volume promovem o deslocamento de ar e, com isso, a dissipação da carga térmica que é acumulada ao dia pela exposição direta ao sol, além de desconcentrar poluentes e outras partículas danosas à saúde (FROTA; SCHIFFER, 2003).

A ventilação pode exercer três diferentes funções em relação ao ambiente construído, sendo elas a renovação do ar, o resfriamento psicofisiológico e o resfriamento convectivo (BRASIL, 2020b).

Os sistemas passivos de ventilação baseiam-se em diferenças de pressão para mover o ar fresco através dos edifícios. Essas diferenças de pressão podem ser causadas pelo vento (ventilação cruzada) ou por diferenças de temperatura (ventilação por efeito chaminé) (BRASIL, 2020b), conforme Figura 2.

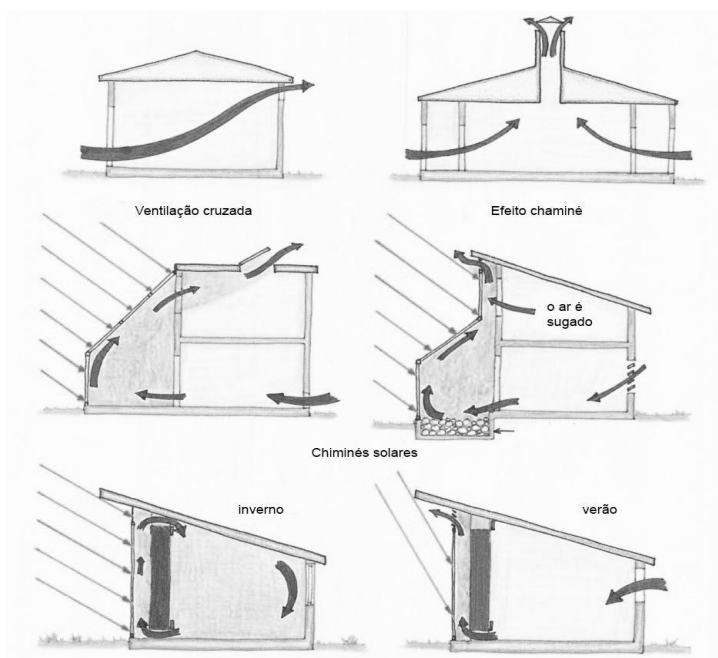


Figura 2 - Soluções passivas de ventilação

Fonte: Zaretsky (2009)

A ventilação cruzada ocorre quando o vento cria correntes de ar dentro do edifício (ROMERO, 2001), devido ao diferencial de pressão provocado pelo vento na edificação, sendo que o fluxo de ar terá maior volume quanto maior for a diferença de pressão nas

faces onde estão as aberturas (BRASIL, 2020b).

Nos períodos e climas nos quais não se pode contar com a presença dos ventos, é possível utilizar o efeito chaminé para promover a ventilação, utilizando-se a radiação solar para aquecer o ar para que, no movimento de escape desse ar quente, ocorra a substituição por um mais frio, renovando o ar no interior do espaço, o que caracteriza a ventilação convectiva (ROMERO, 2001). Esse efeito é criado por meio da utilização de aberturas em diferentes níveis (LAMBERTS; DUTRA; PEREIRA, 1997).

Segundo Brasil (2020b), a taxa do fluxo de ar é uma função da distância vertical entre as entradas e as saídas de ar, de seu tamanho e da diferença de temperatura externa e temperatura média interna na parte mais alta da habitação.

3 | METODOLOGIA

3.1 Revisão da literatura

O estudo inclui revisão de literatura, baseada em pesquisa exploratória documental e na análise e interpretação de livros, normas, trabalhos acadêmicos e publicações em periódicos científicos a respeito de dados de microclima, metodologias de simulação digital, utilização de vedação em madeira, conforto térmico e estratégias que contribuem para o conforto térmico passivo.

3.2 Simulações térmicas e cfd (computational fluid dynamics)

As simulações de modelos digitais foram realizadas no *software DesignBuilder* versão 6.1.0.011. Lançado em 2005, o *DesignBuilder* consiste em uma interface gráfica para o programa *EnergyPlus*. Utilizando-se os dados climáticos de uma determinada região, é possível testar diversas soluções de arquitetura dentro de um cenário controlado, gerando informações para a tomada de decisão.

Conforme Freire *et al.* (2013), é possível utilizar ferramentas digitais de simulação logo nas etapas iniciais de projeto, utilizando modelos geométricos simplificados para dar suporte a avaliação de desempenho térmico.

A modelagem das habitações foi realizada com base em medidas obtidas *in loco*, tendo sido incorporadas variações nas aberturas verticais nas fachadas de maiores dimensões, gerando quatro modelos representativos a partir dos quais foi realizada a simulação CFD com base nos dados climáticos de Manacapuru, tendo como objetivo avaliar diferentes soluções de projeto para a melhoria do conforto térmico.

4 | RESULTADO E DISCUSSÃO

4.1 Dados climáticos de Manacapuru

A partir dos dados obtidos na etapa de revisão da literatura, foi realizada a

simulação digital utilizando-se os dados climáticos da cidade de Manacapuru AM, obtidos através do Laboratório de Eficiência Energética em Edificações UFSC – LabEEE, incluindo temperatura, velocidade do vento, direção do vento e pressão, conforme a Figura 3:

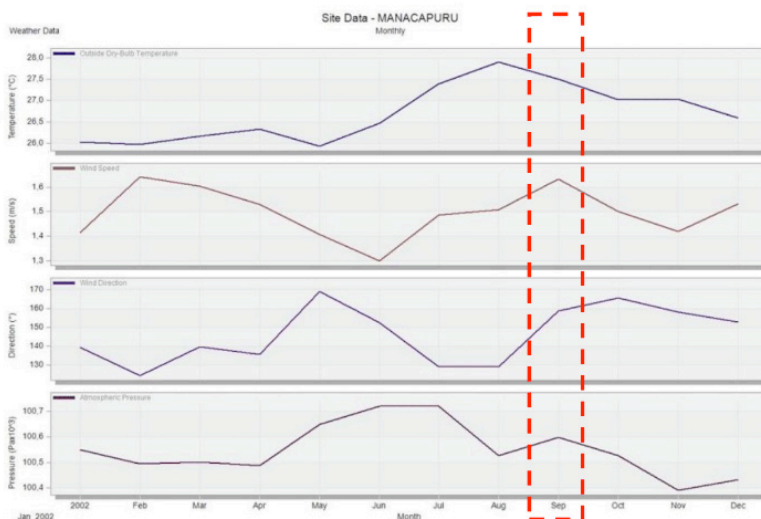


Figura 3. Dados climáticos de Manacapuru

Fonte: Elaboração própria a partir do *software DesignBuilder*

Considerando-se que os dados climáticos apontam os primeiros dias de setembro como a época de mais ventos, optou-se por realizar o cálculo do modelo CFD em um único dia do ano, o dia 01 de setembro.

4.2 Dimensões da habitação padrão

Para a modelagem da habitação ribeirinha padrão, foram utilizadas as medidas obtidas em visita realizada pelo grupo de pesquisa Sistemas Construtivos na Arquitetura Contemporânea em 2018 na Cidade de Manacapuru/AM, na região das comunidades ribeirinhas de “Pesqueiro” e “Rei Dani – Calado” para modelar digitalmente a moradia ribeirinha.

A tipologia de residência escolhida (Figuras 4 e 5) representa grande parte das moradias locais (MEIRELLES, 2018), possuindo portanto, maior representatividade. O modelo escolhido foi simplificado, excluindo-se um anexo de banheiro ao fundo e as divisões internas. A habitação de referência não possui varandas no entorno, tem dimensões de 6,9 m x 11,50 m, definidas pelas tesouras da cobertura, e modulação entre esteios de 2,3 m. A habitação modelada apresenta 4 janelas na fachada norte e 4 janelas na fachada sul.

Durante a modelagem dos cenários, não foi alterado o perímetro da residência, o tamanho de janelas e a altura em relação ao solo, mantendo essa uniformidade em todos

os modelos. A orientação também é igual e foi escolhida a partir dos dados direção de vento predominantes obtidos através dos dados climáticos da região. Assim, as faces com mais janelas foram voltadas para a direção sul.



Figura 4. Fotos da habitação de referência.

Fonte: Meirelles (2018)

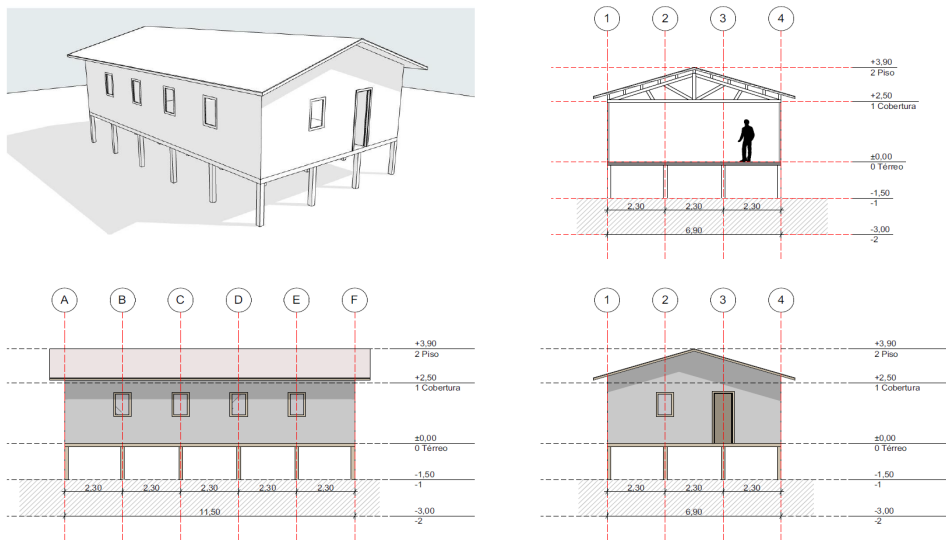


Figura 5. Desenhos técnicos da habitação de referência

Fonte: Elaboração própria

4.3 Materiais

Como materialidade do modelo digital, foram utilizadas paredes externas, janelas e pisos como madeira cumaru de 2,3 cm, utilizando propriedades térmicas, condutividade e calor específico constantes no programa *DesignBuilder* para o material madeira carvalho (Oak radial), conforme Figura 6. Para a cobertura, foi adotado como material a chapa de alumínio com zinco com 0,48 mm e acabamento superficial de metal oxidado (Figura 7).

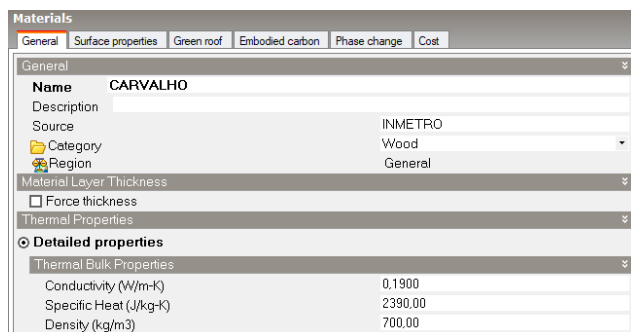


Figura 6. Características térmicas do material utilizado como paredes externas, janelas e pisos

Fonte: Elaboração própria a partir do *software DesignBuilder*

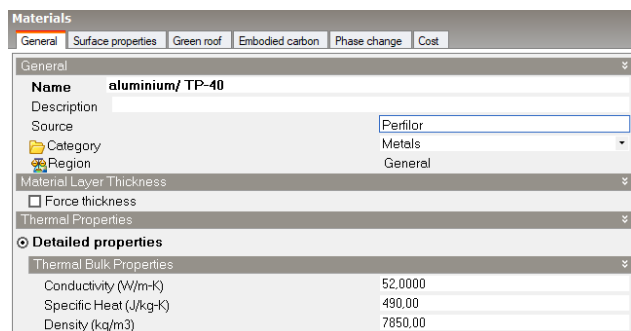


Figura 7. Características térmicas do material utilizado como cobertura

Fonte: Elaboração própria a partir do *software DesignBuilder*

4.4 Modelos

Foram modeladas diferentes configurações de aberturas e fechamentos com o objetivo de avaliar a ventilação natural dentro da habitação, a variação de temperatura operativa e a taxa de renovação de ar dentro da casa. Em todas as simulações, não foi considerado qualquer influência de sistemas ativos de AVAC (aquecimento, ventilação e ar-condicionado), tendo sido avaliada apenas a ventilação natural dentro da edificação.

Os modelos foram concebidos de modo a representar situações em que os métodos de ventilação passivos foram incorporados progressivamente. As decisões de desenho

de aberturas foram adotadas de modo a testar o quanto a ventilação cruzada e o efeito chaminé podem melhorar o conforto térmico dentro da habitação.

Assim, no Modelo 01, tanto as grelhas inferiores quanto as janelas da habitação estão fechadas. Já o Modelo 02 representa um cenário em que as janelas estão abertas, possibilitando a ventilação cruzada. No Modelo 03, além das janelas, as grelhas inferiores também estão abertas.

Por fim, no Modelo 04, foi concebida uma nova estratégia utilizando-se aberturas na cobertura da habitação, testando-se assim, a ação do efeito chaminé (Figura 8).

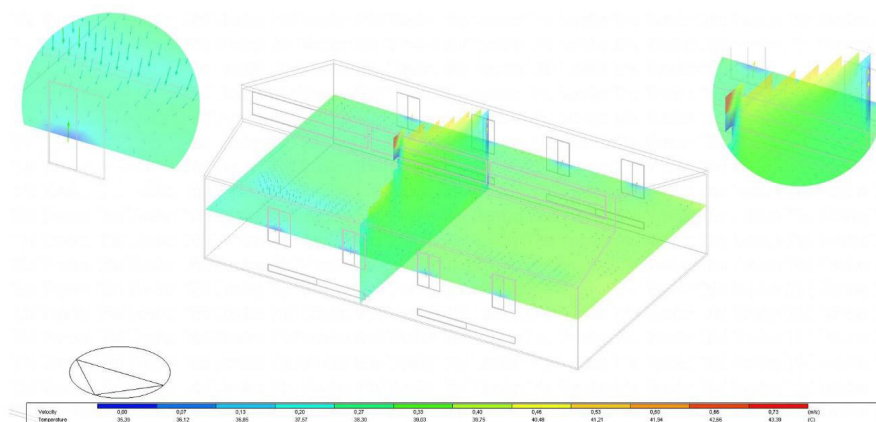


Figura 8. Corte termodinâmico do Modelo 04

Fonte: Elaboração própria a partir do *software DesignBuilder*

4.5 Simulações

Os cálculos foram realizados ao longo de todo o dia escolhido (01 de setembro), utilizando-se a opção “ventilação natural calculada”, em que o programa gera cálculos automáticos do fluxo de ar com base em parâmetros como coeficientes e dados climáticos, tendo-se obtido os seguintes resultados para a temperatura operativa (Figura 9).

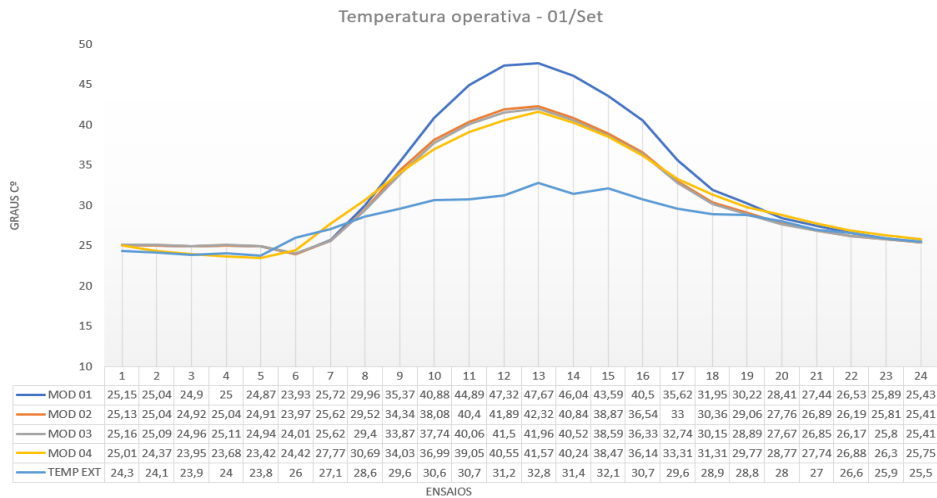


Figura 9. Tabela comparativa entre ensaios e temperatura externa

Fonte: Elaboração própria a partir do *software DesignBuilder*

Com base nesse gráfico, é possível verificar que as temperaturas operativas atingidas no interior da habitação em todos os cenários são superiores à temperatura externa observada entre às 8h e às 19h, o que demonstra que as características da habitação ribeirinha podem potencializar o desconforto térmico em regiões com temperaturas elevadas durante boa parte do dia. Isso ressalta a importância da análise de estratégias para reduzir essa amplificação de temperatura.

Conforme observado na Figura 14, no Modelo 01, foram observadas as maiores temperaturas internas, devido à ausência de trocas de calor. Para esse modelo, às 13h, em que foi atingida a maior temperatura operativa, este valor foi de 47,67°C. No mesmo horário, as temperaturas operativas dos Modelos 02, 03 e 04 foram, respectivamente, 42,32°C, 41,96°C e 41,57°C, sendo possível notar uma significativa melhora na temperatura.

A maior diferença de temperatura operativa entre modelos foi observada entre o Modelo 01 e o Modelo 02, com a abertura das janelas, proporcionando a ventilação cruzada. Esses resultados vão ao encontro daqueles obtidos por Bevilaqua *et al.* (2019), a qual verificou através da simulação CFD que a presença de aberturas em paredes opostas da habitação possibilita a ventilação cruzada com aumento do fluxo de ar no espaço interno.

O Modelo 04, com aberturas inferiores e superiores, apresenta os melhores resultados em termos de redução da temperatura operativa. Isso pode ser explicado pela ação do efeito chaminé, que faz com que, no movimento de escape do ar quente, ocorra a substituição por um mais frio, renovando o ar no interior do espaço.

Do mesmo modo, no estudo Celuppi (2018), a solução construtiva com aberturas inferiores e superiores apresenta-se como uma boa estratégia na melhora das condições

de conforto térmico, por proporcionar a formação do efeito chaminé.

5 | CONSIDERAÇÕES FINAIS

Observando-se os dados obtidos através da simulação digital, é possível verificar a possibilidade de utilização da simulação digital para avaliar situações e testar diversas soluções de projeto em regiões de difícil acesso, constituindo-se uma importante ferramenta para o planejamento arquitetônico.

Verificou-se também a importância da ventilação dentro de ambientes de longa permanência em regiões climáticas de alta insolação e temperatura, bem como a potencialidade de emprego das aberturas e fechamentos verticais para a melhoria da ventilação e do conforto térmico nas habitações.

Os dados obtidos sugerem também que o emprego de sistemas de aberturas que proporcionem a formação e a atuação do efeito chaminé tendem a apresentar melhores resultados em termos de redução da temperatura operativa, contribuindo para a melhoria do conforto térmico.

Além disso, considerando-se que, no período noturno, comumente as janelas são fechadas pelos moradores, cessando-se a ventilação natural, a solução de grelhas inferiores pode constituir uma intervenção para o aumento do conforto térmico, sendo importantes estudos posteriores para a verificação desta possibilidade.

É importante ressaltar que este estudo não possui pretensão de alcançar padrões ótimos de conforto térmico, tendo em vista que, para isso, seria necessário abarcar outros fatores além do desenho de aberturas, tais como a reavaliação da volumetria e dos sistemas de vedação e de cobertura. Sugere-se, contudo, que esta reavaliação leve em conta o emprego de técnicas construtivas tradicionais e materiais adequados às condicionantes locais, constituindo futuras oportunidades de estudo neste campo de pesquisa.

REFERÊNCIAS

ALVES, F. **A função socioambiental do patrimônio da União na Amazônia**. Brasília: Ipea, 2016.

ABNT - Associação Brasileira de Normas Técnicas. **ANBT NBR 15.2203: Desempenho Térmico de Edificações: Parte 3: Zoneamento bioclimático brasileiro e diretrizes construtivas para habitações unifamiliares de interesse social**. Rio de Janeiro: ABNT, 2005. 23 p.

BEVILAQUA, C. P. *et al.* Análise da ventilação natural: simulações CFD e ensaios em um modelo físico reduzido. **PARC – Pesquisa em Arquitetura e Construção**, Campinas, v. 10, p. e019022-1 a 13, 2019.

BRASIL. **Projetando Edificações Energeticamente Eficientes: Efeito chaminé**, 2020a. Disponível em: <http://projeteee.mma.gov.br/implementacao/efeito-chamine/#:~:text=Aberturas%20em%20diferentes%20n%C3%ADveis%20podem,mais%20quente%20atrav%C3%A9s%20de%20lanternins>. Acesso em 07 ago. 2020.

_____. **Projetando Edificações Energeticamente Eficientes: Estratégias bioclimáticas**, 2020b. Disponível em: <http://projeteee.mma.gov.br/estrategias-bioclimaticas/>. Acesso em 07 ago. 2020.

_____. **Projetando Edificações Energeticamente Eficientes: Glossário**, 2020c. Disponível em: <http://projeteee.mma.gov.br/glossario/arquitetura-bioclimatica/>. Acesso em 02 ago. 2020.

BRUGNERA, A. C. **Meio ambiente cultural da Amazônia Brasileira: dos modos de vida a moradia do Caboclo Ribeirinho**. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade Presbiteriana Mackenzie, São Paulo, 2015. Disponível em: <http://tede.mackenzie.br/jspui/handle/tede/398>. Acesso em: 10 mar. 2020.

CELUPPI, M. C. **Arquitetura e percepção bioclimática em habitações ribeirinhas na Amazônia brasileira**. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade Presbiteriana Mackenzie, São Paulo, 2018. Disponível em: <http://tede.mackenzie.br/jspui/bitstream/tede/3785/5/Maria%20Cristina%20Celuppi.pdf>. Acesso em: 10 mar. 2020.

CIDADES-BRASIL. **Município de Manacapuru**, 2020. Disponível em: <https://www.cidade-brasil.com.br/municipio-manacapuru.html>. Acesso em 03 ago. 2020.

CLARK, J. **Energy Simulation in Building Design**. Oxford: Butterworth-Heinemann, 2001.

COSTA, G. G. da; RODRIGUES, A. da S. F. **Arquitetura Moderna de Manaus: como a arquitetura moderna de Severiano Mário Porto incorporou práticas construtivas e atendeu aos condicionantes climáticos locais**. In: MOREIRA, Fernando Diniz. **Arquitetura moderna no Norte e Nordeste do Brasil: Universalidade e diversidade**. Recife: CECI/UNICAP, 2007. p. 219-235.

FREIRE, M. R.; TAHARA, A.; GUIMARAES, A.; AMORIM, A. **Uso do Ecotec e DesignBuilder na projeção arquitetônica para fins de avaliação de desempenho térmico por via passivas**. In: XII ENCONTRO NACIONAL DO CONFORTO NO AMBIENTE CONSTRUÍDO/ VIII ENCONTRO LATINO-AMERICANO DE CONFORTO NO AMBIENTE CONSTRUÍDO, 2013. **Anais [...]** Brasília, 2013.

FROTA, A. B.; SCHIFFER, S. R. **Manual do Conforto Térmico**. 8. ed. São Paulo: Studio Nobel, 2003.

INSTITUTO NACIONAL DE METEOROLOGIA. **Normais Climatológicas do Brasil**, 2020. <http://www.inmet.gov.br/portal/index.php?r=clima/normaisClimatologicas>. Acesso em 03 ago. 2020.

KEELER, M.; BURKE, B. **Fundamentos de projeto de edificações sustentáveis**. Porto Alegre: Bookman, 2010.

LAMBERTS, R.; DUTRA, L.; PEREIRA, F. O. R. **Eficiência energética na arquitetura**. São Paulo: PW, 1997.

MEIRELLES, C. R. M. **As características da habitação ribeirinha no estado do Amazonas: rebatimentos na qualidade de vida e saúde**. Relatório Técnico Científico. São Paulo, Mackpesquisa, 2018. Disponível em: [dspace.mackenzie.br](https://space.mackenzie.br). Acesso em: 02 set. 2020.

MEIRELLES, C. R. M. *et al.* **A problemática da urbanização na região Amazônica: bairro da correnteza em Manacapuru**. In: PASQUOTTO, G. B.; GULINELLI, É. L. **Desenho Urbano**. Tupã: ANAP, 2019. p. 87-107.

NEVES, L. de O. **Arquitetura Bioclimática e a obra de Severiano Porto**: estratégias de ventilação natural. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) - Escola de Engenharia de São Carlos, Universidade de São Paulo, São Carlos, 2006. Disponível em: https://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/18/18141/tde-03012007-232857/publico/dissertacaoNEVES_compactada.pdf. Acesso em: 04 fev. 2020.

OLIVEIRA JÚNIOR, J. A. **Arquitetura ribeirinha sobre as águas do Amazonas**: o habitat em ambientes complexos. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2009. Disponível em: <https://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/16/16134/tde-30032010-154115/pt-br.php>. Acesso em: 05 mar. 2020.

ROMERO, M. **Arquitetura Bioclimática dos Espaços Públicos**. Brasília: Editora UnB, 2001.

SCHMID, A. L. **A ideia de conforto**: reflexões sobre o ambiente construído. Curitiba: Pacto Ambiental, 2005.

ZARETSKY, M. **Precedents in zero-energy design**: architecture and passive design in the 2007 Solar Decathlon. Routledge, 2009.

CAPÍTULO 4

A BIOMIMÉTICA COMO FERRAMENTA NA REVITALIZAÇÃO DE AMBIENTES DE ESTUDO E PESQUISA: CASO DO INTECHLAB

Data de aceite: 01/06/2021

Data de submissão: 14/03/2021

Maria Clara Cazita Soares Silva

Centro de Educação Tecnológica de Minas Gerais
Belo Horizonte – MG
<http://lattes.cnpq.br/4708414024777177>

Isla Vitoria Carvalho Lopes

Centro de Educação Tecnológica de Minas Gerais
Belo Horizonte – MG
<http://lattes.cnpq.br/9884714799052450>

Luciana Patrícia Ferreira

Centro de Educação Tecnológica de Minas Gerais
Curvelo – MG
<http://lattes.cnpq.br/6792216795919199>

Mariana Martins Drumond

Centro de Educação Tecnológica de Minas Gerais
Belo Horizonte – MG
<http://lattes.cnpq.br/1717985208023825>

RESUMO: O crescimento na produção de pesquisas nas universidades e sua tendência à interdisciplinaridade e inovação ampliaram a demanda por espaços com perfil técnico, que sejam multifuncionais e versáteis. A Biomimética surge nesse sentido, uma vez que, aplicada ao design de interiores, permite expandir o conceito de imitação (mimes) da vida (bio)

ao aspecto do habitat, ou seja, do espaço de suporte, e contribui na busca por produtividade com qualidade. O objetivo deste trabalho é apresentar uma investigação projetual, a partir da Biomimética, de requalificação do espaço denominado IntechLab, Laboratório de Tecnologias Integradas CEFET-MG, com a demanda de conjugar duas vertentes de estudos, bioquímica e prototipagem, em um espaço que fomenta a inovação e produtividade. A partir do programa de necessidades e do levantamento de informações, foi possível preparar o diagnóstico. A proposta foi delineada, apresentada e aprimorada a partir de reuniões com os usuários, resultando em projeto, instruções de implantação gradual e especificações. O projeto ainda está em implantação, porém foi muito bem recebido e espera-se dar sequência à avaliação pós ocupação com análise da extensão do impacto da aplicação da metodologia Biomimética em oferecer soluções que, além de interativas e versáteis, sejam, também, mais humanas.

PALAVRAS-CHAVE: Espaços de Pesquisa. Biomimética. Arquitetura de Interiores.

BIOMIMETICS AS A TOOL IN THE REVITALIZATION OF STUDY AND RESEARCH ENVIRONMENTS: INTECHLAB CASE

ABSTRACT: The growth in the production of research in universities, its tendency towards interdisciplinarity and innovation, increased the demand for spaces with a technical profile, but multifunctional and versatile. Biomimicry, which applied to interior design, allows the concept of imitation (mimes) of life (bio) to be expanded

to the aspect of the habitat, that is, the support space and contributes to the search or quality productivity. The objective of this work is to present the project investigation, based on biomimetics, of the requalification of the space of IntechLab, laboratory of integrated technologies CEFET-MG, with the demand to combine two aspects of studies, biochemical and prototyping, in a space that promotes the innovation and productivity. From the needs program and the survey, it was possible to prepare the diagnosis. The proposal was outlined, presented and improved from meetings with users, resulting in a project, gradual implementation instructions and specifications. The project is still being implemented, but it was very well received and it is expected to continue the post-occupation evaluation with an analysis of the extent of the impact of applying the biomimetic methodology in offering solutions that, in addition to being interactive and versatile, are also more humane.

KEYWORDS: Research Spaces. Biomimicry. Interior Architecture.

1 | INTRODUÇÃO

O desenvolvimento de pesquisas e estudos com eixo na inovação, redirecionaram o foco dos ambientes acadêmicos. O caráter multidisciplinar das temáticas de pesquisa mostrou a necessidade de tornar o ambiente acadêmico um lugar integrado e de modificar o padrão construtivo desses locais. Por isso, a revitalização deve ser pautada na correção de problemas de conforto, ergonomia, iluminação e na relação do ser humano com o ambiente. Para isso, a Biomimética se traduz como uma solução na organização espacial e na reconexão do homem com a natureza, de forma direta e indireta, nesses ambientes, resultando em benefícios no rendimento e criatividade dos usuários.

Segundo Wilson (1984), o homem possui uma relação inata com a natureza e, por isso, deve manter-se conectado a ela. De acordo com Harkness (2002), o conceito de Biomimética foi definido por Otto H. Schmidt (1913-1998), como uma nova ciência cujo objetivo era estudar e replicar os métodos, projetos e processos da natureza. Ao incorporar esse conceito na arquitetura de interiores, ele se converte na possibilidade de edificações utilizarem essa ciência para promover uma integração da natureza, de forma não intrusiva ao local, e para possibilitar uma relação harmônica do ser humano com o ambiente ao conectá-lo com a natureza.

O tema surgiu a partir da revitalização do laboratório de tecnologias integradas, IntechLab, em funcionamento no Campus VI do CEFET-MG, localizado em Belo Horizonte. O local, um edifício antigo, precisava de intervenções e instalação segura de equipamentos direcionados a pesquisas de caráter interdisciplinar, ao mesmo tempo em que deveria manter sua versatilidade, mirando em outras prospecções de pesquisa. Outro desejo dos usuários era que o espaço permitisse interações e traduzisse a dinâmica de acolhimento presente no grupo em ambientes onde a prioridade fosse o ser humano, seu conforto físico e mental. Neste sentido, tanto a proposta de novas ferramentas quanto a aplicação de ferramentas já consagradas no design de interiores e na arquitetura foram aplicadas

dentro de uma perspectiva Biomimética, na qual o espaço é entendido enquanto extensão do habitat humano. Assim, espaços, fluxos e funções no laboratório se conformam para dar prioridade ao humano, respeitando necessidades biológicas para o desenvolvimento da atividade intelectual e física. Materiais e texturas, iluminação e ventilação, inclusive a adoção de paisagismo interior, podem ser aplicados de modo a gerar conforto psicológico e acolhimento.

2 | REVISÃO TEÓRICA

2.1 Biomimética

O conceito de Biomimética vem do desmembramento do termo, que vem do grego, no qual *bios* significa vida, e *mimesis*, imitação. Esse conceito parte do pressuposto de que a natureza pode servir de referência para a construção das invenções humanas e foi criado pelo engenheiro biomédico da Universidade de Minnesota, Otto Herbert Schmitt, em 1957. A Biomimética vem surgindo como uma alternativa para solucionar problemas, em inúmeras áreas da ciência, por meio da utilização de soluções biológicas e sustentáveis como inspiração. Essa formulação começou a ser abordada em 1997, no livro “Biomimética – Inovação Inspirada pela Natureza” de Janine Benyus. O livro apresenta histórias de algumas inovações, em diferentes campos do conhecimento, que foram arquitetadas através da observação da natureza. Essa técnica busca observar a natureza, por meio de diferentes perspectivas, com o intuito de imitar as soluções e empregá-las no cotidiano. Benyus (1997) apresenta três abordagens distintas para a utilização da Biomimética como ferramenta: a natureza como modelo, a natureza como medida e a natureza como mentora. Em todos os casos é utilizada a observação de processos e padrões da natureza para aplicá-los diretamente ou para utilizar de inspiração em processos construtivos ou criação de produtos.

Ao adotar a prática da Biomimética, torna-se necessário sair de uma área de conforto, visto que é preciso assumir uma perspectiva multidisciplinar para visualizar as suas possíveis aplicações. Ela tem o intuito de funcionar como os ecossistemas, mantendo uma economia circular, que define que os produtos devem ter um ciclo completo para evitar desperdícios.

2.2 Ferramentas Biomiméticas na Arquitetura e no Design de Interiores

A utilização da natureza como modelo de estudo e inspiração para fornecer soluções para os problemas encontrados ou gerados nas construções humanas, por meio de respostas que serão biológicas e sustentáveis, resulta em diversas ferramentas, que são chamadas ferramentas Biomiméticas para o desenho de interiores. Essas ferramentas, que surgem a partir da associação da Biomimética com outros conceitos como ergonomia, conforto lumínico e térmico e materiais biológicos, servem para oferecer soluções para o

sistema como um todo, trabalhando o espaço físico, bem como as necessidades humanas básicas e também a harmonização entre as pessoas e o ambiente.

Como ferramenta Biomimética, a ergonomia trabalha, partindo da afirmação de Vidal (2012), a fisiologia do trabalho (o funcionamento de nossos sistemas fisiológicos em diversos regimes), a psicologia experimental (a percepção de sinais, a discriminação de indícios, a legibilidade de instrumentação), a higiene e a toxicologia (os riscos envolvidos nas atividades). No cenário atual, a ergonomia física, definida por Vidal (2012) como o foco da ergonomia sobre os aspectos físicos de uma situação de trabalho, é essencial para solucionar problemas decorrentes dos móveis inadequados e das posições de trabalho dos usuários dos laboratórios.

Trabalhando o conforto da edificação, a Biomimética se traduz em elementos naturais e materiais que possam solucionar problemas já existentes. O conforto acústico de uma edificação é essencial para que ela se relacione positivamente com seus usuários, uma vez que ele influencia no bem-estar e condiciona fortemente a saúde e a produtividade. Para conforto acústico, a NBR 10.152 (1987) coloca os valores aceitáveis de níveis de ruídos para cada ambiente. Para a concepção de um projeto com bom desempenho acústico, a arquitetura do local que deve ser pautada em fatores como materiais empregados em sua construção, bem como a utilização dos espaços e as necessidades de seus futuros ocupantes.

Ademais, o conforto lumínico é importante para garantir que as funções e os sentidos do corpo humano trabalhem para realizar tarefas diárias, reduzindo os riscos de acidentes e danos a saúde, mantendo a forma mais adequada de trabalho. Cavalcanti (2002) afirma que a iluminação de um ambiente deve ser fundamentada não só nas questões quantitativas e econômicas, mas também nos benefícios físicos e psicológicos que ela gera sobre o organismo humano, podendo gerar um aumento na produtividade através da melhoria da qualidade do ambiente. Além da iluminação natural oferecida pela luz solar, a Biomimética surge como alternativa aplicando um processo natural para gerar iluminação em lâmpadas, substituindo a iluminação artificial. O BioLED, pelo fenômeno da bioluminescência, utiliza bactérias e algas para gerar iluminação, com o intuito de reduzir o consumo de energia bem como os resíduos que esse sistema produz.

A Biomimética pode ser aproximada desde forma, função e processo, conforme mostra a Figura 1:

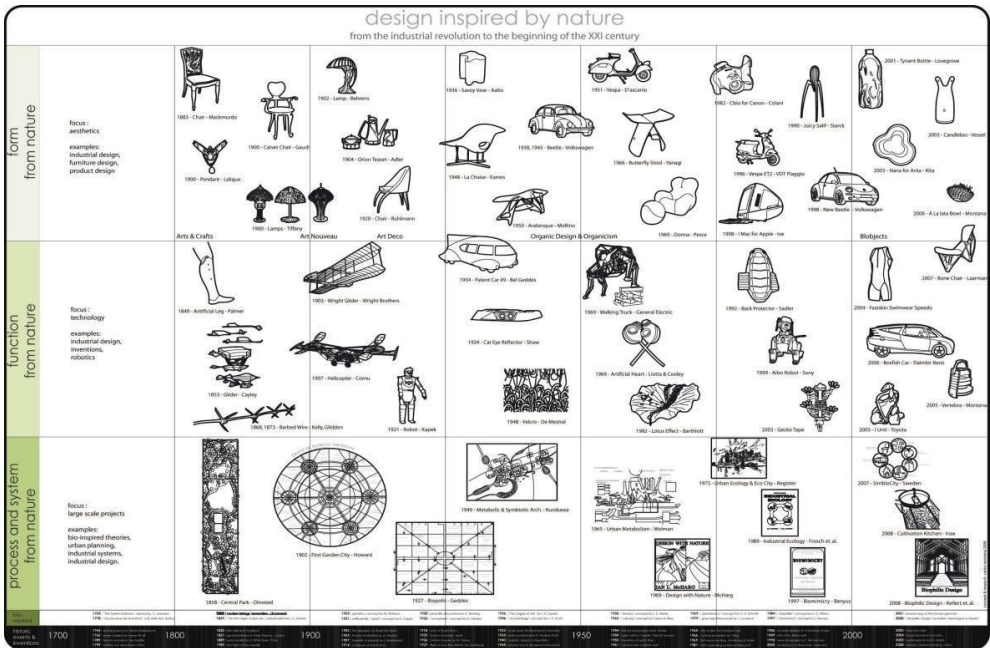


Figura 1: Três categorias de desenho biomimético a partir da: forma, função, processo ou sistema.

Fonte: Concept ans research – Carlos Montana 2008 – www.biolInspired.sinet.ca

Em outro extremo do avanço dos conceitos de Biomimética, encontra-se a substituição de materiais convencionais por materiais inovadores e biológicos. O bioconcreto, tijolos biológicos e isolante de micélio, que utilizam bactérias ou fungos, são exemplos desses materiais que, além de utilizarem de processos e matérias primas naturais, procedem como materiais mais conscientes, sustentáveis e orgânicos, e, no caso do isolante de micélio, auxilia no conforto acústico.

3.1 OBJETIVOS

3.1 Objetivo Geral

Compreender de que maneira a Biomimética, incorporada à arquitetura e ao design de interiores, pode ser integrada à construção do espaço acadêmico, e de que modo ela pode impactar benéficamente o ambiente, visando a melhoria da produtividade e da criatividade dos usuários do local, através da adequação às suas necessidades físicas.

3.2 Objetivos Específicos

- Fazer um levantamento (programa) das necessidades dos usuários, analisando as possibilidades de mudança para o ambiente;

- Fazer o levantamento dos laboratórios, bem como analisar o espaço e os materiais disponíveis para os pesquisadores do IntechLab;
- Aplicar soluções, através do uso da metodologia Biomimética, considerando seus conceitos e ferramentas, como ergonomia, conforto lumínico e materiais biológicos e orgânicos;
- Produzir e apresentar um projeto de revitalização, com as possíveis soluções para os problemas apresentados, através da implementação da Biomimética.

4 | PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS

Utilizando como apoio teórico os autores especialistas na ciência Biomimética, suas aplicações e autores que dissertam sobre conforto e ergonomia, foi, inicialmente, conduzida uma pesquisa teórica com a intenção de compreender como esses mecanismos podem ser aplicados para revitalizar ambientes.

O cenário de estudo foi o IntechLab e os sujeitos da pesquisa os usuários do local. Com isso, foi realizado o levantamento fotográfico da disposição dos laboratórios do IntechLab, bem como dos equipamentos e materiais do local. Também foi feito, através de reuniões, o levantamento do perfil dos usuários do espaço bem como de suas necessidades quando da utilização do espaço.

A partir dessas informações, foi realizado um diagnóstico das disfunções que o local possuía e precisavam ser adaptadas. Observando processos da natureza e aplicando-os em alternativas para solucionar problemas de estrutura e de funcionalidade do ambiente, foram traçadas soluções Biomiméticas para a otimização do espaço. Após serem decididas as soluções mais adequadas para a readequação do laboratório, foi desenvolvido um projeto arquitetônico para possibilitar a visualização das soluções aplicadas bem como as especificações e instruções para aplicação e adaptações.

5 | RESULTADOS E DISCUSSÃO

5.1 Objeto de Estudo – IntechLab

O laboratório IntechLab desenvolve projetos com alunos e professores de universidades, e procura integrar, em um mesmo local, diferentes áreas de conhecimento. Sua finalidade é desenvolver pesquisas que planejem, desde o teste de materiais ou criação de protótipos, até o descarte consciente dos produtos utilizados. Ele é constituído por um conjunto de laboratórios de tecnologias integradas, envolvendo diversas áreas acadêmicas, como a química analítica e polímeros, mecânica, eletrônica e prototipagem.

Apesar da assimilação de diversas áreas, o IntechLab possui um laboratório direcionado, predominantemente, para a área de bioquímica e outro voltado para a

mecânica e prototipagem. Portanto, o local precisa de ambientes individuais destinados para cada área, para que sejam desenvolvidos os testes e criados seus protótipos de forma organizada e segura. Porém, também é necessário um espaço de integração para seus usuários, devido à necessidade de estabelecer reuniões entre os grupos de todas as áreas.

5.2 Proposta

A partir das reuniões realizadas com seus usuários, e dos levantamentos das necessidades do espaço, concluiu-se que o ambiente deveria passar por uma readequação, redistribuição e integração. Por se tratar de um laboratório que reúne diferentes áreas do conhecimento, foi necessário que um dos ambientes cumprisse o papel de espaço interdisciplinar e que comportasse e atendesse às necessidades acadêmicas do local, no que tange à organização e o conforto durante a condução das pesquisas. Porém, o local em questão possuía inconsistências entre o espaço físico e as necessidades básicas e específicas dos usuários, sendo necessário buscar soluções biológicas, dentro da arquitetura, para as disfunções físicas existentes, que prejudicavam, diretamente, o desenvolvimento das pesquisas.

Dentro da arquitetura, foi possível encontrar diversas ferramentas, técnicas e materiais que auxiliaram o processo de revitalização do espaço, combinando novas ferramentas com técnicas já utilizadas no ramo da construção, foram encontradas as melhores soluções para que o ambiente fosse reformulado, conforme apresentado na Figura 2.

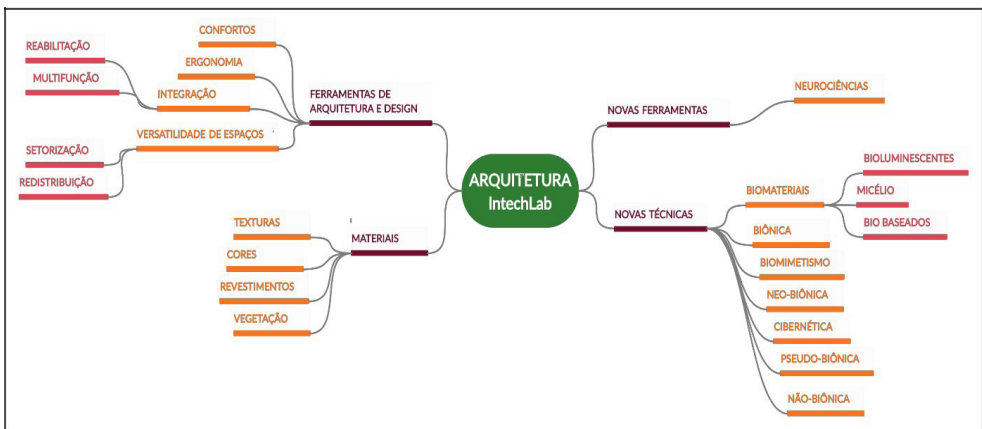


Figura 2: Associação entre teorias consagradas e formas biológicas na produção do espaço.

Fonte: Autoral

Readequação

Para propiciar a readequação do ambiente, foi preciso buscar soluções para os problemas que comprometiam as funções corporais dos usuários, como iluminação,

conforto acústico e ergonomia.

No laboratório 1, destinado à química analítica e polímeros, a iluminação natural era insuficiente, uma vez que só havia uma pequena abertura para passagem de luz solar. Porém, mesmo com o uso de iluminação artificial, o ambiente era escuro por causa do tipo de lâmpada utilizada. O laboratório 2, designado à área de mecânica, eletrônica e prototipagem, apresentou o mesmo problema, tendo em vista que um de seus vãos de iluminação era tapado por uma cabine reservada para um equipamento específico, o torno. Desta forma, foi sugerido, em ambos espaços, a troca das luminárias por luminárias mais eficientes que utilizassem o BioLED, aumentando a qualidade lumínica e reduzindo o consumo de energia. A iluminação deve ser utilizada em pontos estratégicos, se adequando às atividades necessárias. No laboratório 1, ela é imprescindível nas bancadas, para manipulação dos produtos químicos, e no laboratório 2, nas mesas de estudo e da oficina de mecânica. Além disso, no laboratório 2 foi necessária a retirada da cabine do torno para aumentar as passagens de iluminação.

Em contrapartida, o espaço de convivência dispunha de uma iluminação excessiva das janelas em alguns períodos do dia, o que atrapalhava o ambiente de estudo. Com isso, foi sugerida a utilização de brises de madeira nas janelas para barrar a iluminação excessiva na parte da manhã, aumentando o desempenho visual do local. Além disso, a implementação de um visor entre o laboratório 2 e o espaço de convivência auxiliaria no aumento a iluminação natural do laboratório.

Quanto às questões acústicas, o laboratório 2 havia uma alta transmissão de ruído pelo equipamento torno, que, mesmo que armazenado com um isolado em um espaço, transmite ruído além do recomendado para ambiente acadêmico. A vista disso, sugere-se a transferência dos equipamentos barulhentos para uma sala isolada, localizada no espaço que era ocupado pelo almoxarifado do laboratório 1, com saída para o espaço de convivência, sendo utilizado o isolante de micélio para promover o conforto acústico.

No quesito ergonomia, a bancada do laboratório 1 era inadequada para a manipulação dos produtos, considerando que não dispunha de altura satisfatória e haviam armários na parte inferior, dificultando que os alunos trabalhassem na posição corporal adequada quando sentados, já que não era possível posicionar as pernas embaixo do móvel. Por esse motivo, propôs-se a elevação das bancadas com vidro, para que se tornasse mais ergonômica, permitindo aos alunos manusearem seus objetos de trabalho sentados adequadamente ou em pé e, para isso, também foram adotadas banquetas próprias para laboratório. Com a elevação da bancada com o vidro, permite-se ter um compartimento entre o granito e o vidro onde podem ser armazenados materiais e equipamentos pequenos, auxiliando na organização do espaço.

Redistribuição e Integração

A redistribuição dos ambientes teve o intuito de sanar as dificuldades quanto à organização espacial e aos móveis e equipamentos, bem como promover uma integração maior no local.

O laboratório reservado para a química analítica apresentava desorganização quanto à disposição dos móveis e máquinas, impedindo a livre circulação no espaço. Além disso, os equipamentos e materiais eram estocados no mesmo ambiente em que as pesquisas eram feitas, devido à falta de espaço. O almoxarifado, além de se encontrar desorganizado, não tinha espaço suficiente para estocar tudo que precisava ser armazenado decorrente do desuso. Com a finalidade de tornar o ambiente mais organizado e melhorar circulação, propôs-se o reposicionamento de alguns equipamentos e maquinários de grande porte. Por ser um local de manuseio de materiais bioquímicos, deve existir uma facilidade de evacuação caso ocorra algum acidente. Além disso, sugeriu-se a incorporação prateleiras de granito nas paredes, garantindo resistência quanto ao peso dos materiais e equipamentos que ali serão estocados. Com isso, os materiais antes estocados no almoxarifado serão realocados, disponibilizando o local para a colocação do torno. Com essas propostas, foi possível traçar um projeto da redistribuição do espaço, conforme demonstrado pela Figura 3:

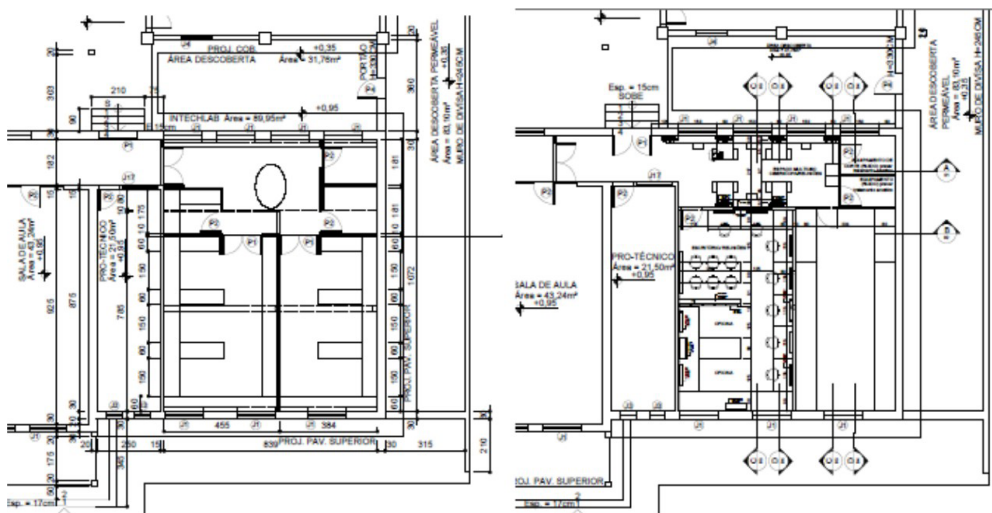


Figura 3: Propostas gerais de redistribuição dos Laboratórios.

Fonte: Autoral

O laboratório destinado à mecânica, eletrônica e prototipagem precisava de setorização interna por integrar diferentes ambientes em um mesmo local, como o espaço de reuniões, o espaço da mecânica e dos computadores. Sua organização tornava-o

apertado e sua circulação era comprometida. A adequação do mobiliário em dimensões e função foi proposta, eliminando aqueles de características insuficientes ou em desuso, que ocupavam um espaço significativo. Espaços aéreos, sem circulação ou de separação entre ambientes receberam armários para acomodar material e equipamentos.

Foi proposto um espaço de reuniões multiuso, alterando as cadeiras, criando uma mesa de reunião de madeira com tampo de vidro e substituindo o armário que separava os espaços por um painel de madeira, feito com as cruzetas a serem reaproveitadas pelo IntechLab e com sua base e estrutura feita com metalon. Atrás desse painel pode ser adicionada uma estante de madeira e metalon, direcionada para o armazenamento de materiais no espaço de mecânica. Sugeriu-se também a criação de um ambiente de estudo com mesas de computadores e a instalação de prateleiras de metalon e madeira, adotadas para guardar materiais e equipamentos. Seguindo as sugestões apresentadas, foi elaborada uma reorganização do laboratório, conforme a Figura 4:

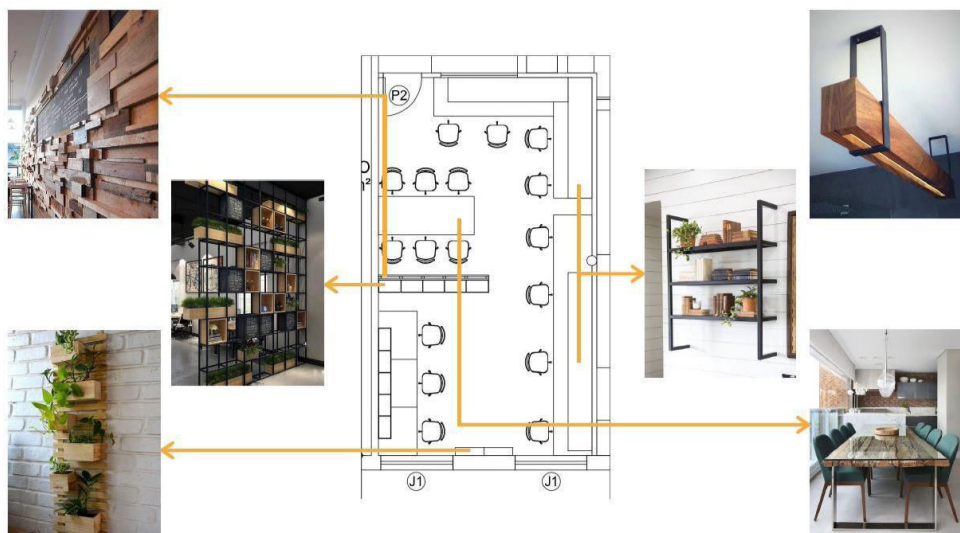


Figura 4: Redistribuição do Laboratório 2

Fonte: Autoral

O espaço de convivência precisava ser readequado para promover a criação de um ambiente mais acolhedor para cumprir a função de ambiente para intervalos de trabalho e que também servisse para que os alunos e pesquisadores pudessem estudar e circular ao mesmo tempo. Foram sugeridas duas propostas para a ordenação desse ambiente, a primeira com a utilização de mesas no formato *coworking* que ocupariam menos espaço aumentando a circulação e permitindo que alunos estudassem e podendo ser reorganizadas para reuniões gerais das equipes, sendo caracterizado, portanto, como

um local de curta permanência, uma vez que um espaço de estudo foi criado no laboratório 2. A outra proposta contava com o uso de uma mesa conjunta que serviria para estabelecer a integração dos usuários, prateleiras de metalon e madeira para auxiliar na organização e calhas para incorporação de plantas nas extremidades da mesa.

Também fazia parte da proposta a criação de um espaço separado destinado à alimentação ao final do ambiente, com móveis de apoio para café e bancos de espera na entrada para receber visitantes. Visando uma maior integração, foi estruturado um rearranjo do espaço de convivência, de acordo com a Figura 5:

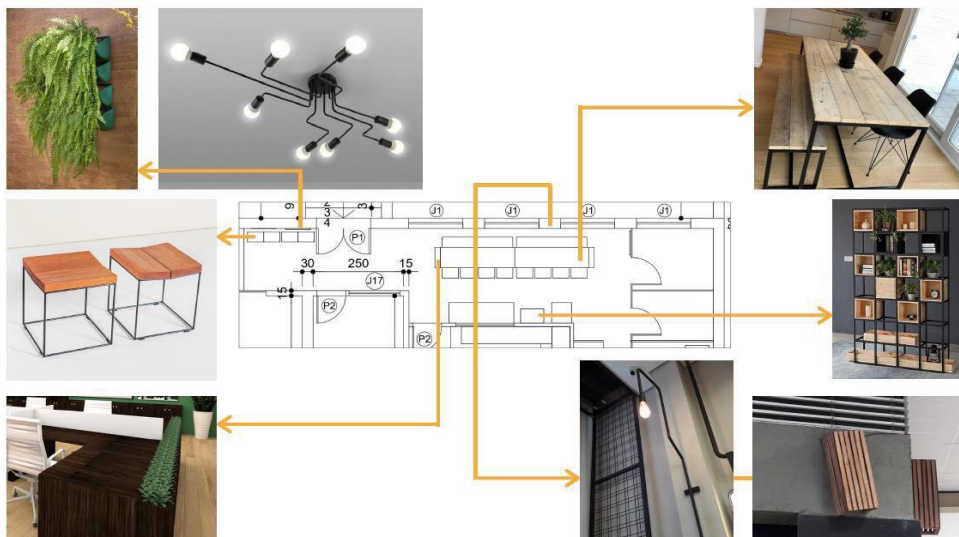


Figura 5: Reorganização do Espaço de Convivência

Fonte: Autoral

Em todos os ambientes, foi aplicada poliuréia no piso, para melhorar sua resistência e tornar os ambientes mais claros, auxiliando no conforto visual. Além disso, recomendou-se a incorporação de prateleiras, que possam servir para armazenamento de ferramentas ou materiais mais leves, com jardins verticais para proporcionar uma conexão com a natureza trazendo uma sensação de bem-estar para os usuários do local, em todos os espaços.

6 | CONCLUSÃO

A tendência ao aumento do número de pesquisas e sua crescente interdisciplinaridade demanda a revitalização dos ambientes acadêmicos. A Biomimética incorporada ao design de interiores permite desenvolver projetos nos quais o ser humano ocupa papel de protagonista. Projetos que apoiam a produtividade intelectual sem deixar de lado

funções corporais e processos biológicos resultando no melhor desempenho e reduzindo o adoecimento por stress.

A proposta de uma reorganização harmônica, atendendo ao que os usuários do local desejavam e introduzindo novos padrões de organização de ambientes acadêmicos tem como objetivo a inovação e integração de diferentes áreas do conhecimento tornando o espaço mais seguro e adequado para sua finalidade

Foi possível perceber como conceitos relacionados a arquitetura e edificações, como ergonomia, conforto e iluminação, ao serem vistos a partir da óptica biomimética podem ser traduzidos em soluções que levem em conta o espaço físico integrando a natureza de forma benéfica ao local e às pessoas e de forma não intrusiva resultando em propostas de design interior que além de interativas e versáteis, sejam, também, mais humanas.

AGRADECIMENTOS

Os autores agradecem à Diretoria de Pesquisa e Pós-Graduação do Centro Federal de Educação tecnológica de Minas Gerais (DPPG- CEFET-MG) pela certificação e apoio. Ao CEFET-MG Campus II (Belo Horizonte) e Campus Curvelo pela sessão do espaço físico e ao IntechLab pelo convite, disponibilidade de informações e confiança.

REFERÊNCIAS

ABNT NBR 10152: Níveis de ruído para conforto acústico. 1987.

BENYUS, J. M. **Biomimética: inovação inspirada pela natureza**. São Paulo: Ed. 1997.

BIOINSPIRED. **The Bio-Inspired Design Landscape**. Georgia: Design & Intelligence Laboratory, Georgia Institute of Technology. 2010. Acesso: <https://bioinspired.sinet.ca/content/bio-inspired-design-landscape>.

CAVALCANTI, P. B. **Qualidade da Iluminação em ambientes de Internação Hospitalar** [dissertação]. Porto Alegre: Universidade Federal do Rio Grande do Sul, 2002.

HARKNESS, J. M. The lifetime of connections - Otto Herbert Schmitt, 1913 -1998. Physics in Perspective, v. 4, p.456-490, 2002.

VIDAL, M. C. **Introdução à ergonomia**. 2012.

WILSON, E. O. **Biophilia: The human bond with other species**. Cambridge: Harvard University Press, 1984. 157 p.

DIREITO DE LAJE: O ACESSO À MORADIA E A POSSÍVEL PERPETUAÇÃO DA SEGREGAÇÃO SÓCIO ESPACIAL

Data de aceite: 01/06/2021

Data de submissão: 04/03/2021

Eliane França Conti

Centro Universitário do Espírito Santo –
UNESC – ES
Vitória – Espírito Santo
<http://lattes.cnpq.br/5659851981856484>

Thiago Chagas de Almeida

Universidade Federal de Viçosa – UFV
Viçosa – Minas Gerais
<http://lattes.cnpq.br/6998391101768752>

RESUMO: O artigo analisa a implementação, pelo governo federal, do instituto do direito de laje como instrumento de política urbana de regularização fundiária e como meio de adequação do ordenamento jurídico à realidade social, com a manutenção dos sistemas social, econômico e territorial vigentes. Nesse sentido, a pesquisa bibliográfica denunciou a fragilidade das políticas públicas para moradia e o comportamento excludente das normas legais sob o argumento da implementação da função social da propriedade e do direito à moradia.

PALAVRAS-CHAVE: Moradia, regularização, direito, políticas públicas.

LAJE LAW: ACCESS TO HOUSING AND THE POSSIBLE PERPETUATION OF SOCIAL SEGREGATION

ABSTRACT: The article analyzes the

implementation, by the federal government, of the slab law institute as an instrument of urban land regularization policy and as a means of adapting the legal system to social reality, with the maintenance of the current social, economic and territorial systems. In this sense, bibliographic research denounced the fragility of public housing policies and the exclusionary behavior of legal norms under the argument of the implementation of the social function of property and the right to housing.

KEYWORDS: Housing, regularization, law, public policies.

1 | INTRODUÇÃO

O direito real de laje surge no cenário brasileiro como um instrumento jurídico que visa normatizar as construções populares conhecidas como “laje”, objetivando viabilizar o acesso à propriedade imóvel.

No Brasil, as lajes consistem em construções erguidas sobre ou sob outros pavimentos, sem individualização das matrículas no Cartório de Registro de Imóveis. Assim, a lei 13.465/2017 visou facilitar a regularização do imóvel erguido sobre a propriedade alheia já edificada, ou seja, sobre, ou sob, a laje alheia.

Nesses casos o direito real de laje surge no cenário jurídico brasileiro como possível solução para o fim da ilegalidade imobiliária e por conseguinte elevar a arrecadação tributária pela administração pública, bem como permitir melhor planejamento de políticas públicas.

O trabalho foi dividido em quatro partes. Na primeira, temos uma perspectiva da abordagem teórica. Na segunda parte, fazemos uma breve reflexão sobre a ocupação do espaço urbano e os interesses que o permeiam, a desigualdade em sua distribuição e em sua produção. Na terceira parte, abordamos o direito de laje como instrumento de regularização fundiária urbana e retratamos como poder público procura ajustar a realidade social ao ordenamento jurídico. Por fim, concluímos a reflexão acerca do instituto jurídico direito de laje e sua aplicação como meio de regularização fundiária.

Trata-se de pesquisa bibliográfica com método de abordagem dedutivo sob análise da legislação constitucional e infraconstitucional. Utiliza-se como referência o Código Civil, e a Lei nº 13.465/2017. Conclui-se que o direito real de laje se trata de direito fundamental onde a sociedade, em razão da existência de políticas públicas de moradia insuficientes, direciona o poder público, por meio da práxis, sobre as normas legais necessárias a implantação do direito à moradia.

2 I ESPAÇO URBANO COMO REFLEXO DA SOCIEDADE

Analisar o espaço urbano requer que debruçemos sobre fenômenos que lhe são característicos, tais como a sua produção por meio da criação de escassez do espaço, a mais valia da terra e os atores que manipulam esses fenômenos para atender seus interesses, dentre os quais citamos o mercado imobiliário e os proprietários latifundiários.

Castells conceitua o urbano como “uma forma especial de ocupação do espaço por uma população, ou seja, o aglomerado resultante de uma forte concentração e de uma densidade relativamente alta, tendo como correlato previsível uma diferenciação funcional e social maior.” (CASTELLS. 2009: 40)

Nesse sentido, entende que “uma teoria da estrutura urbana deve visar às leis pelas quais diferentes conteúdos sociais exprimem-se através dos processos enunciados” (CASTELLS, 2009:186). Analisar o espaço com forma de expressão da estrutura social “resulta, conseqüentemente, em estudar sua modelagem pelos elementos do sistema econômico, do sistema político e do sistema ideológico, bem como pela combinações e práticas sociais que decorrem dele” (CASTELLS, 2009:193).

Nesse sentido, o sistema econômico consiste na organização em torno da força de trabalho, os meios de produção e o não-trabalho. Como sistema político-institucional vincula a necessidade de existência de relações de dominação-regulação e de relações de integração-repressão para a movimentação do sistema, sendo que as relações de dominação-regulação são exercidas sobre o sistema econômico e regulam a organização econômica do espaço. Já o sistema ideológico regula o espaço por meio de uma rede de signos que demonstram tanto as formas espaciais (significante) quanto os conteúdos ideológicos (significado) do espaço.

Assim, as práticas sociais adotadas pelo homem consistem na combinação dos

sistemas econômico, político e ideológico e podem determinar a estrutura social do território.

As ilações de Castells nos levam a Santos (1985), que, ao examinar a composição do espaço acredita que o mesmo seja composto pela combinação entre instâncias econômica, político-institucional e cultural-ideológica. No entanto, agrega o próprio espaço como instância da sociedade e que faz com que adquira um perfil social. Então, ao caracterizar o espaço como instância considera que ele “contém e é contido pelas demais instâncias, assim como cada uma delas o contém e é por ele contida” (SANTOS, 1985:1).

Para Santos (1985) o espaço é formado por elementos como homens, firmas, instituições, meio ecológico e infraestrutura, onde cada qual exerce uma função específica e que atua de forma apropriada para a conjugação do todo. Mas tais elementos não agem de forma isolada, mas interagem entre si, combinando variáveis que podem possuir maior ou menor relevância no contexto social de acordo com o momento histórico vivido pela sociedade.

Atentemos também para o fato de que o espaço se desenvolve e se organiza por meio de arranjos e combinações entre variáveis, sendo responsável pelo direcionamento social do espaço a variável que for mais influente. Assim, se o sistema econômico preponderar teremos a variável econômica conduzindo a formação e a organização da sociedade. Então, o espaço físico precisa ser considerado na análise da formação social do espaço, opinião comungada também por Lefebvre (2001) que entende inadequada a análise que reduz o espaço apenas a uma localização ou às relações sociais de posse e de propriedade, quando na verdade o espaço representa o local geográfico da ação social e, por isso, lhe é atribuída a permissão para participar dessa ação. O espaço não é apenas um espectador dos processos sociais promovidos pelas variáveis dos sistemas econômicos, político e institucional, pelo contrário, o espaço é o palco desses eventos, e, como representante lhe é permitido o engajamento e a promoção da ordem social.

Sob o aspecto social podemos considerá-lo como o ambiente de relações de amizade, familiar ou profissional, da mesma forma como podemos defini-lo como urbano ou rural se nos referirmos ao aspecto da localidade física ou geográfica. Desta forma, o espaço agrega conhecimentos produzidos e defendidos pelas ciências sociais, refletindo a sociedade local e suas simbologias políticas, religiosas e filosóficas demonstrando quais ideologias a influenciaram, bem como virtudes e patologias daquela sociedade.

Outra variável de destaque vem a ser a variável jurídica. O direito estatal, formal e burocrático, convive com as práticas sociais demandadas pela vida cotidiana de forma costumeira. Essas práticas preenchem o vácuo da atuação estatal e criam o que Boaventura de Sousa Santos chama de pluralismo jurídico. Nesse sentido, GIACOBBO e HERMANY (2017) entendem que o “Estado não é o detentor do monopólio da produção de normas e que o direito vai muito além do direito estatal” sendo construído paralela e informalmente pela população de acordo com a necessidade e o direito negligenciados pelo Estado.

A distribuição harmônica do território integra o desenvolvimento do processo de

socialização dos membros da comunidade. Entretanto, essa harmonia social proporcionada pela harmonia territorial, segundo Lefebvre (2009), vem sendo fragmentada pela elaboração capitalista de uma vida cotidiana segregacionista que, fracionando os momentos da vida, a reduz a um labor centralizado, a um habitar periférico e a um lazer distante.

Ao se estabelecer instrumentos jurídico-políticos que perpetuem o desenho social estabelecido há desconexão propositada e perpetuada de ideias, formando segregação que simboliza a condescendência de uma classe (ou um poder) para com uma outra. Havendo, portanto, a continuidade da desordem social e urbanística que, de forma velada, permite que o urbano permaneça como uma “obsessão daqueles que vivem na carência, na pobreza, na frustração dos possíveis que permanecem como sendo apenas possíveis” (LEFEBVRE, 2009:102). Essa “frustração dos possíveis” ergue a dúvida se todos os elementos da sociedade estão construindo uma cidade e fazendo parte dela ou se estamos permitindo que ela seja construída apenas para e por alguns, com situações urbanas distintas para classes sociais distintas.

A resposta, talvez encontremos em Barrios, para quem o espaço modificado não surge, embora devesse, como “resultado natural da evolução sociocultural da humanidade, mas como produto intencional e não-intencional de uma ordem estabelecida” (BARRIOS, 1986:4) promovida pela classe dirigente, “para a manutenção e fortalecimento de sua situação de poder, circunstância que define claramente o papel desempenhado pelo espaço como reprodutor material de uma organização social” (BARRIOS, 1986:4).

Harvey (1980:82) considera que “A justiça social é uma aplicação particular de princípios justos a conflitos que surgem da necessidade de cooperação social na busca do desenvolvimento individual”. A função social, pois, requer um espírito comunitário que promova o pleno desenvolvimento das relações humanas. Para tanto, a integração de áreas distintas como habitação, condições adequadas de trabalho, recreação e circulação humana, fundamentam a função social da propriedade como pilar para realização das funções sociais da cidade (SILVA, 2010).

Entretanto, a implantação de uma consciência coletiva de justiça social para a aplicação da função social da propriedade urbana é dificultada pelo individualismo, demonstrando que “A propriedade da terra se mantém no quadro da propriedade privada em geral” (LEFEBVRE, 2001:160). A socialização da propriedade não significa diminuição do direito à terra edificada ou não edificada, mas de dever do proprietário em explorá-la do modo eficiente, contribuindo para o bem-estar geral, tornando-a produtiva ou habitável. Assim, a responsabilidade social da terra urbana é um tema que requer reflexões e consiste num dever do titular e do poder público para com a coletividade na aplicação da distribuição adequada do espaço urbano no “complexo conjunto de usos da terra” (CORRÊA, 1995:7).

As políticas públicas de moradia, no Brasil, são alavancadas pelas demandas sociais. O surgimento das favelas em 1960 nas cidades, não só retrata a consequência do inchaço demográfico das metrópoles brasileiras causado pela transição do perfil econômico

brasileiro, que passou de país agrário-exportador para urbano-industrial, como também denuncia a falta de políticas públicas integradas e de cidades planejadas e preparadas para receber contingente populacional desprovido de condições financeiras e de qualificação profissional para morar na cidade. Requerendo cidades que atendessem às necessidades primárias dessa parcela da população.

A criação de direitos como o direito de laje não deveriam ser a legalização de situações informais. Situação que remete ao entendimento de que “as classes populares têm direito à ocupação (ou à moradia), mas não direito à cidade.” (MARICATO, 1996, p. 63)

De acordo com Harvey (2001) o Estado para administrar funções complexas, como os seus interesses e os da sociedade, precisa se amparar em um sistema de normas que legalize ideias como propriedade, igualdade, liberdade e direito num modelo compatível com suas necessidades.

Segundo a Nova Agenda Urbana da ONU moradia vai muito além de um simples teto para abrigo. “Fornecer acesso à moradia decente para todos é uma das prioridades da Nova Agenda Urbana.” (Ban Ki-moon, 2016)¹

Nesse sentido, Joan Clos, diretor-executivo do Programa das Nações Unidas para Assentamentos Humanos (ONU-Habitat), no mesmo evento, informou que “nossas cidades e moradias definem quem somos, de muitas maneiras”, sendo que “moradia adequada é um direito humano universal e precisa estar no centro da política urbana”. Os critérios da ONU para a casa adequada devem considerar fatores como: localização, acessibilidade e disponibilidade de serviços básicos de saneamento (água, esgoto e drenagem), sendo que em 2016 as Nações Unidas informavam que “mais de 1 bilhão de pessoas no mundo — principalmente nas favelas — não têm possibilidade de exercer seu direito à moradia adequada.”

Em Quito firmou-se o entendimento de que a “moradia adequada é um direito humano universal e precisa estar no centro das políticas urbanas, assim como no centro físico das cidades”. Entretanto, não parece ser o retrato das cidades em geral. Para Alfonsin (1997):

“A lógica dessa dinâmica de ocupação e urbanização dos territórios das cidades agrega significativo valor de mercado aos terrenos situados nos bairros nobres, ao mesmo tempo que exclui a população carente da possibilidade de acesso, através desse mercado formal, à terra e à moradia. Alijada da possibilidade de inserir-se na cidade por meio de uma ocupação regular do espaço urbano, essas populações não têm outra opção a não ser ocupar terrenos ociosos, públicos ou privados, para poder exercer o mais elementar dos direitos de um ser humano: o direito de morar.” (ALFONSIN, 1997)

Então, a informalidade facilita a aquisição da terra por deixa-la menos onerosa e estar fora da burocracia do Estado, rodeado de autorizações para edificar ou demolir.

1 Terceira Conferência da ONU sobre moradia, ocorrida em outubro de 2016, em Quito/Equador. <https://nacoesunidas.org/moradia-adequada-deve-estar-no-centro-das-politicas-urbanas-diz-onu-no-dia-mundial-do-habitat/> Acesso em 25.10.2020.

De acordo com a ONU² mais da metade da população global vive em áreas urbanas e em torno de um quarto vive em favelas ou assentamentos informais. Segundo Maricato (2006) o “reconhecimento da condição legal de moradia de significativa parcela da população implica criar direitos e mudar conceitos em esferas antes intocadas”. Entretanto, o instrumento legal objeto de estudo, qual seja, direito real de laje, criado pela Lei 13.465/2017, sugere que a regularização fundiária de moradias já edificadas pode ter se tornado meio alternativo de legalização da cidade pelos entes governamentais para suprir a necessidade de políticas habitacionais sem, entretanto, democratizar o espaço.

31 O DIREITO DE LAJE COMO INSTRUMENTO DE REGULARIZAÇÃO FUNDIÁRIA URBANA

Embora o direito de moradia tenha sido implantado como pressuposto para a dignidade da pessoa humana, desde 1948, com a Declaração Universal dos Direitos Humanos, recepcionado pela Constituição Federal de 1988, por advento da Emenda Constitucional nº 26, de 2000, em seu artigo 6º, *caput*, e seja reconhecido como uma exigência que decorre da própria situação humana em sua necessidade de ter direito à propriedade - reconhecido pela Magna Carta de 1215 - ainda encontramos pessoas que lutam por ele.

Nesse contexto o direito à moradia surge como meio de proteger-se das intempéries e possuir um espaço que sirva como referencial para sua vida social (MEDEIROS, 2016), bem como o “elemento essencial do ser humano e um bem extrapatrimonial” sendo a habitação o exercício efetivo da moradia sobre determinado bem imóvel (SOUZA, 2004). Verifica-se que o direito à moradia, transcendendo o direito de propriedade e o direito a habitação, se conecta ao ambiente social e ao vínculo que o indivíduo possui com o espaço e a comunidade local. Diferencia-se, portanto, do direito de habitação, que consiste na estrutura material que abriga e serve de referência para uma pessoa ou para uma família (MEDEIROS, 2016), bem como do direito de propriedade que consiste na titularidade sobre o bem.

A implementação do direito de moradia pelos poderes públicos brasileiros tem-se efetivado por meio de programas de regularização fundiária para agrupamentos urbanos, conforme rezam as leis nºs 11.977/2009 e 13.465/2017 a seguir comentadas, ou como direito de laje, aplicados aos que possuem um imóvel sobreposto ou não, mas sem individualização jurídica.

Ambos os institutos, quais sejam, a regularização fundiária e o direito de laje, estão previstos da Lei nº 13.465/2017 e visam conciliar os interesses dos cidadãos e do Estado. Aos cidadãos procura-se garantir o direito de moradia, ao Estado o direito de cobrar tributos decorrentes da regularização e a possibilidade de planejar o espaço.

² <https://nacoesunidas.org/moradia-adequada-deve-estar-no-centro-das-politicas-urbanas-diz-onu-no-dia-mundial-do-habitat/> Acesso em 25.10.2020.

Nesse sentido, há que se considerar que as habitações regularizadas contribuem com a coletividade por meio do pagamento de impostos. Realidade inexistente para as habitações irregulares, uma vez são invisíveis aos olhos da fazenda pública. O que torna a regularização de interesse social uma obrigação do Poder Público, que deve implementá-la como uma das formas não apenas de concretizar o direito fundamental a moradia, mas também permitir que os demais membros da coletividade tenham melhores instrumentos públicos pertinentes à saúde, à educação e à segurança.

Verifica-se que o a realidade social dita o viés a ser adotado pelo legislador ao elaborar a norma legal, vez que a faz segundo a necessidade retratada, regularizando e ajustando a situação de moradia daqueles que não tiveram acesso pelos meios formais e estão alijados de diversos direitos decorrentes do direito à moradia como direito à cidade, à habitação e à cidadania.

A cada norma de regularização fundiária publicada o poder público demonstra que as políticas públicas sociais para moradia são insuficientes para atender à demanda da população carente ou de baixa renda, cuja informalidade habitacional pressupõe clandestinidade e irregularidade das ocupações não apenas perante as normas cartorárias, mas também perante as normas edilícias. Por outro lado, a irregularidade das moradias espelha um modelo jurídico que não atende às demandas sociais

“A complexidade social que emerge do Estado Contemporâneo, as crescentes demandas sociais e a emergência de um pluralismo social tornaram claros os sinais de esgotamento do modelo jurídico vigente: (...) chegando-se à crise do paradigma do monismo jurídico, com a fragilidade de uma sistema legal burocratizado e tecnicista baseado no positivismo e no formalismo, (...) incapaz de dar conta das necessidades sociais de uma sociedade multicultural, desigual e em constante mutação.” (Giacobbo e Hermany, 2017)

Ressoa do texto que a carência de moradia da população de baixa renda decorre da carência de políticas públicas propiciando a carência de um sistema legal que os receba e ampare em sua orfandade de recursos nos diversos aspectos.

A lei nº 13.465/2017 que revogou os dispositivos da lei nº 11.977/2009 pertinentes à regularização fundiária e deu nova regulamentação ao instituto, passando a chamá-la de regularização fundiária urbana – REURB, informando que a Reurb “abrange medidas jurídicas, urbanísticas, ambientais e sociais destinadas à incorporação dos núcleos urbanos informais ao ordenamento territorial urbano e à titulação de seus ocupantes” (art. 9º) e objetiva “ampliar o acesso à terra urbanizada pela população de baixa renda, de modo a priorizar a permanência dos ocupantes nos próprios núcleos urbanos informais regularizados” (art. 10, III).

Assim, por meio da Lei nº 13.465/17, o poder público, à reboque das necessidades sociais, tenta trazer perspectiva de vida às famílias beneficiadas (FARIA, 2018) visto que o ser humano precisa de um mínimo de estrutura para sua existência.

Dentro da dinâmica legislativa de trazer para o mundo formal e garantista as

construções irregulares, revestindo-as de legalidade, a Lei nº 13.465/17 instituiu o direito de laje, que a nosso sentir consiste numa nova modalidade de regularização fundiária para uma modalidade de moradia há muito praticada, mas carente de reconhecimento jurídico.

Materializa-se nas situações familiares em que o pai constrói a casa do filho no terraço, ou o filho acolhe os pais já em idade avançada e constrói sobre a laje para que possa deles cuidar sob olhar mais atento. Ou ainda, da situação do proprietário fazer um puxadinho, para obter uma outra fonte de renda com a locação do imóvel.

Beneficia, portanto, os imóveis individuais sobrepostos, construídos um sobre, ou sob, o outro, individualizando-os em locais onde não se possa delimitar os lotes, mas o imóvel edificado e cuja matrícula seja única para mais de um imóvel. Por meio de abertura de matrícula para a laje haverá individualização do imóvel no cadastro imobiliário, tornando-o unidade autônoma.

Embora consista em solução pontual na gestão da cidade, há que se considerar a possibilidade do direito de laje permitir que o morador continue pertencendo às suas raízes sociais, o direito de laje para concretizar o direito de moradia precisa proporcionar também acesso ao transporte público, a postos de saúde, à escola públicas, à segurança, ao lazer, ou seja, instrumentos que ajudem na estruturação da família e dão suporte para o trabalhador contribuir com o progresso da cidade. Frise-se, morar vai além de habitar ou ter propriedade.

4 | CONCLUSÃO

O direito de laje surge como um instituto jurídico que sedimenta uma situação real, há muito encontrada nos centros urbanos como alternativa e solução para uma moradia acessível. A regulamentação permite não apenas o acesso a titularidade do imóvel por parte daquele que mora na laje, mas também viabiliza a administração do espaço urbano a partir do momento em que essas moradias regularizadas passarem a contribuir com a receita municipal com o pagamento do imposto predial e territorial urbano.

A regulamentação, entretanto, não significa que o lajeário – titular do direito de laje – terá acesso a instrumentos públicos de qualidade e o direito à cidade será instituído. Pelo contrário, o espaço permanecerá submetido aos sistemas social, econômico e territorial estabelecidos, descortinando a ausência de políticas públicas sociais de moradia que atenda à necessidade da população. Quadro que começou a se desenhar com a mecanização do campo em 1960 quando as cidades foram infladas por trabalhadores rurais que sem emprego e lugar para morar procuraram nas cidades moradia onde a terra era mais barata, ou seja a periferia. A manutenção, espacial e temporal dessas moradias, alcançáveis para a população de baixa renda, contribuíram para o desenho das cidades.

Nesse sentido, a parcela da sociedade que mora em áreas subvalorizadas e carentes de instrumentos públicos permanecerá alijada do direito à cidade, os ocupantes

continuarão no mesmo espaço, tendo acesso às mesmas representações sociais e culturais, contribuindo para a perpetuação da segregação do sócio-espacial das áreas não valorizadas pelo mercado imobiliário.

REFERÊNCIAS

ALFONSIN, Betânia de Moraes. **Direito à moradia: instrumento e experiências de regularização fundiária nas cidades brasileiras**. Rio de Janeiro: Observatório de Políticas Urbanas e Gestão Municipal. 1997.

BARRIOS, Sonia. **A produção do espaço**. In: SANTOS, Milton e, SOUZA, M.A. (organ.). *A construção do espaço*. Nobel. São Paulo. 1986.

BRASIL. **Capacidades estatais para produção de políticas públicas: resultados do survey sobre o serviço civil no Brasil**. 2018. <https://repositorio.enap.gov.br/handle/1/3233>. Brasília. Escola Nacional de Administração Pública – ENAP. Acesso em 21.10.2019.

_____. **Nações Unidas Brasil**. <https://nacoesunidas.org/moradia-adequada-deve-estar-no-centro-das-politicas-urbanas-diz-onu-no-dia-mundial-do-habitat/>Acesso em 21.10.2019.

_____. Presidência da República. http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2017/lei/l13465.htm (acesso em 20.02.2021)

CASTELLS, Manuel. **A Questão Urbana**. São Paulo. Paz e Terra. 2009.

CORREA, Roberto Lobato. **O espaço urbano**. São Paulo. Hucitec. 1995.

FARIA, Simone Salemi de. O direito real de laje no ordenamento jurídico brasileiro. Monografia apresentada como exigência de conclusão de Curso de Pós-Graduação *Lato Sensu* da Escola da Magistratura do Estado do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro. 2018. https://www.emerj.tjrj.jus.br/paginas/biblioteca_videoteca/monografia/Monografia_pdf/2018/SimoneSalemi.pdf. Acesso em 01.02.2021.

GIACOBBO, Guilherme Estima; HERMANY, Ricardo. A emergência do pluralismo jurídico na ordem jurídica brasileira – o direito de laje – Lei nº 13.465/17 – na perspectiva do direito social condensado de Gurvitch. *Revista Culturas Jurídicas*, Vol. 4, n. 9, set/dez., 2017, p. 206. Disponível em: <<http://culturasjuridicas.uff.br/index.php/rcj/article/view/383/201>>. Acesso em: 02/2021.

HARVEY, David. **A justiça social e a cidade**. São Paulo. Hucitec. 1980.

_____. HARVEY, David. **A produção capitalista do espaço**. São Paulo. Annablume. 2001.

LEFEBVRE, Henri. **A cidade do capital**. Rio de Janeiro, DP&A. 2001.

_____. **O direito à cidade**. São Paulo. Centauro. 2009.

MEDEIROS, João Gabriel. **Direito à moradia, direito à habitação e habitação adequada, distinções conceituais**. 2016. Jus.com.br. (acesso em 21.02.2021)

MARICATO, Ermínia. **O Ministério das Cidades e a Política Nacional De Desenvolvimento Urbano**, 2006.

_____. **Metrópole na periferia do capitalismo – desigualdade, ilegalidade e violência**. São Paulo, Hucitec: 1996

MARQUES, Eduardo César. **Notas críticas à literatura sobre Estado, Políticas estatais e Atores políticos**. BIB, Rio de Janeiro, n° 43, 1° semestre, 1997.

OLIVEIRA, Carlos Eduardo Elias de. **Direito real de laje à luz da Lei nº 13.465/2017: nova lei, nova hermenêutica**. <https://flaviotartuce.jusbrasil.com.br/artigos/478460341/direito-real-de-laje-a-luz-da-lei-n-13465-2017-nova-lei-nova-hermeneutica>.

SANTOS, Boaventura de Sousa. **O direito dos oprimidos: sociologia crítica do direito, parte1**. São Paulo: Cortez, 2014

SANTOS, Milton. **Uma palavrinha a mais sobre a natureza e o conceito de espaço**, in Espaço e Método. São Paulo. Nobel. 1985.

SAULE JR, Nelson. UZZO, Karina. **A trajetória da reforma urbana no Brasil**. 2009.<http://base.d-p-h.info/pt/fiches/dph/fiche-dph-8583.html>. Acessado em 07.10.2019.

SOUZA, Sérgio Iglesias de. **Direito à Moradia e de Habitação**. São Paulo: RT, 2004.

SILVA, José Afonso. **Direito Urbanístico Brasileiro**. São Paulo. Malheiros. 2010.

TEORELL, Johannes Lindvall and Jan. **State capacity as power: a conceptual framework**. Lund University. 2016.

URBINATI, Nádía. **O que torna a representação democrática?** São Paulo. Lua Nova, 67: 191-228, 2006.

CAPÍTULO 6

OS SISTEMAS DE ESPAÇOS LIVRES E A CIDADE: A PERCEPÇÃO DA POPULAÇÃO EM RELAÇÃO ÀS PRAÇAS PRÓXIMAS ÀS INTERVENÇÕES OLÍMPICAS DO RIO DE JANEIRO

Data de aceite: 01/06/2021

Data de submissão: 04/03/2021

Felipe Buller Bertuzzi

Faculdade IMED
Passo Fundo/RS

<http://lattes.cnpq.br/4683099868325931>
<https://orcid.org/0000-0003-0539-606X>

Grace Tibério Cardoso

Faculdade IMED
Passo Fundo/RS

<http://lattes.cnpq.br/1642666532203455>
<https://orcid.org/0000-0002-1779-4631>

RESUMO: O presente trabalho visou analisar a percepção da população carioca frente aos espaços livres próximos às intervenções olímpicas da última década na cidade do Rio de Janeiro. Buscou-se, também, verificar a importância do Parque Olímpico para a cidade como um todo, confrontando a sua relevância na visão dos cidadãos enquanto espaço livre da cidade. Essas análises se tornam relevantes devido a interação entre o indivíduo com o espaço contribuir para a construção da identidade da cidade. Essas possibilidades de integração aliam-se à prática de atividades sociais, educacionais, culturais, recreação e contemplação. Portanto, para a análise da percepção dos diferentes perfis de usuários foram aplicados questionários a respeito benefícios, decepções, aspectos positivos e negativos e a motivação para a utilização de tais espaços públicos. Os dados qualitativos foram

apresentados em forma de nuvens de palavras, de maneira que as respostas mais frequentes ficassem em destaque. Observou-se, assim, um certo pertencimento a locais mais próximos às suas residências devido às condições de mobilidade turbulentas da cidade. Os motivos que fazem as pessoas se deslocarem até estes espaços, refletem a importância dos mobiliários urbanos, a arborização, a locais para a caminhada e a prática de esportes.

PALAVRAS-CHAVE: Sistema de espaços livres; Percepção dos usuários; Jogos Olímpicos do Rio de Janeiro.

THE SYSTEMS OF FREE SPACES AND THE CITY: THE PERCEPTION OF THE POPULATION IN RELATION TO THE SQUARES CLOSE TO THE OLYMPIC INTERVENTIONS OF RIO DE JANEIRO

ABSTRACT: The present work aimed to analyze the perception of the population of Rio de Janeiro regarding the free spaces next to the Olympic interventions of the last decade in the city of Rio de Janeiro. We also sought to verify the importance of the Olympic Park for the city as a whole, confronting its relevance in the view of citizens as a free space in the city. These analyzes become relevant because the interaction between the individual and the space contributes to the construction of the city's identity. These integration possibilities are combined with the practice of social, educational, cultural, recreation and contemplation activities. Therefore, for the analysis of the perception of the different user profiles, questionnaires were applied regarding benefits, disappointments, positive and negative

aspects and the motivation for the use of such public spaces. Qualitative data were presented in the form of word clouds, so that the most frequent responses were highlighted. Thus, there was a certain belonging to places closer to their homes due to the turbulent mobility conditions of the city. The reasons that make people move to these spaces, reflect the importance of urban furniture, afforestation, places for walking and playing sports.

KEYWORDS: Free space system; Perception of users; Olympic Games in Rio de Janeiro.

1 | INTRODUÇÃO

O artigo pretende trazer à tona a discussão acerca do espaço público como promotor da convivência humana, a construção e a conformação do espaço a partir do encontro de indivíduos. Na visão de Lynch (1982), essa interação entre o indivíduo com o espaço tende a contribuir para a construção da identidade da cidade. Essas possibilidades de integração em um espaço livre aliam-se à prática de atividades sociais, educacionais, culturais, recreação e contemplação (BALZA, 1998).

Nesse contexto, abre-se um debate para a efetiva utilização destes espaços pela população local. Para Silva (2017), a falta de apreço por espaços públicos pode ter várias origens, como o tempo perdido para o deslocamento entre a residência e o local de trabalho, por exemplo. A falta de utilização do local, que muitas vezes perpassa pela ausência de interesse, tende a culminar em espaços públicos inseguros e sem utilização, evidenciados pela falta de manutenção e de empenho em investir nestes espaços. Desta forma, é necessário observar se estes espaços cumprem seu papel proporcionando os usos que a população busca e, assim, também condicione o poder público a manter este local em condições adequadas.

Ao tornar o espaço livre um local para a promoção da melhoria da vida dos usuários, cria-se, portanto, uma “válvula de escape” para a cidade. Isso permite melhorias nas condições de vida de locais com alta densidade populacional, principalmente nos grandes centros (ANDRADE, BRAGA e TOMAZZONI, 2016).

No caso do Rio de Janeiro/RJ, capital bastante populosa com 6.718.903 habitantes (IBGE, 2019), e escolhida como cidade-sede das Olimpíadas de 2016, recebeu alterações estruturais ao longo da cidade a partir de planos estratégicos para abrigar as necessidades do megaevento esportivo. Para tanto as transformações urbanas abordaram questões de, mobilidade, construção de novos empreendimentos e revitalização de espaços públicos em pontos estratégicos da cidade. As principais foram desencadeadas a partir das expectativas de melhorias da cidade no âmbito do turismo e da requalificação urbana, decorrentes do anúncio da cidade como sede dos Jogos Olímpicos de 2016. O setor imobiliário, neste contexto, teve influência importante aos transmitir perspectivas de diferentes naturezas à sociedade, como possibilidades de investimento e desenvolvimento, conforme aponta Costa (2013). Após a declaração do anúncio, algumas áreas da cidade passaram a ser mais valorizadas, como exemplo a Zona Portuária e a Barra da Tijuca, locais que receberam

grande parte das competições esportivas. Essas intervenções distribuídas ao longo da cidade já estavam no planejamento justamente para poder receber os Jogos Olímpicos, já havendo expectativas por parte do setor imobiliário que já visualizava estes avanços.

É nesse contexto que o presente trabalho visa analisar a percepção da população carioca frente aos espaços livres da cidade próximos das intervenções olímpicas na última década. Apresenta-se, portanto, uma reflexão crítica acerca da integração entre a população e o meio urbano, bem como a relação entre os espaços livres e a participação do indivíduo como estruturador do espaço. Da mesma forma, busca-se verificar a importância do Parque Olímpico para a cidade como um todo, verificando a sua relevância na visão dos cidadãos enquanto espaço livre da cidade.

2 | METODOLOGIA

O presente trabalho está ligado a uma série de análises qualitativas provenientes da dissertação de mestrado em andamento. Vinculado à problemática de pós-uso, o estudo visa compreender a percepção da população em relação às praças próximas às intervenções realizadas para a ocorrência dos Jogos Olímpicos de 2016 na cidade do Rio de Janeiro. Como procedimento metodológico para a coleta dos dados qualitativos da percepção dos usuários, utilizou-se um questionário estruturado elaborado com base no estudo de Camara (2018) e da caracterização socioeconômica a partir dos índices utilizados nas pesquisas do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE).

A utilização do questionário em pesquisas qualitativas visa instigar os respondentes acerca da percepção a partir de questões ambientais e pode ser quantificado para garantir uma maior confiabilidade na pesquisa, bem como a não identificação do indivíduo, focando unicamente nas respostas solicitadas (Rheingantz et al, 2009). Mesmo preservando a identidade do indivíduo, a aplicação dos questionários também permite elucidar as características sociodemográficas, relacionando-as às respostas qualitativas de percepção (VILLA e ORNSTEIN, 2013).

A metodologia contou com a aplicação de 110 questionários entre os dias 05 e 20 de agosto de 2019, nos períodos da manhã e início da tarde, por volta das 10h00 e 14h00. O tempo meteorológico obteve-se favorável à aplicação ao possuir poucas variações de temperatura e mantendo-se estável e ensolarado em todas as praças analisadas. O critério de seleção destes locais foi considerar espaços públicos importantes para a cidade, no entorno das áreas de intervenções dos Jogos Olímpicos de 2016, as quais aconteceram na Barra da Tijuca, no Maracanã, em Deodoro e na região de Copacabana (Figura 1). A pesquisa limitou-se aos residentes da cidade do Rio de Janeiro. Utilizou-se como critério de inclusão da pesquisa a abordagem de indivíduos localizados nas quatro regiões de implantação das estruturas olímpicas. Não foram consideradas as percepções dos indivíduos moradores de outras cidades. Para tanto, as praças selecionadas para estas análises estão em um raio

de 500m a 1000m destes pontos, a fim de questionar a população destes bairros acerca da qualidade das praças e, ao mesmo tempo, sobre o Parque Olímpico e as demais estruturas desenvolvidas em prol do megaevento na última década.

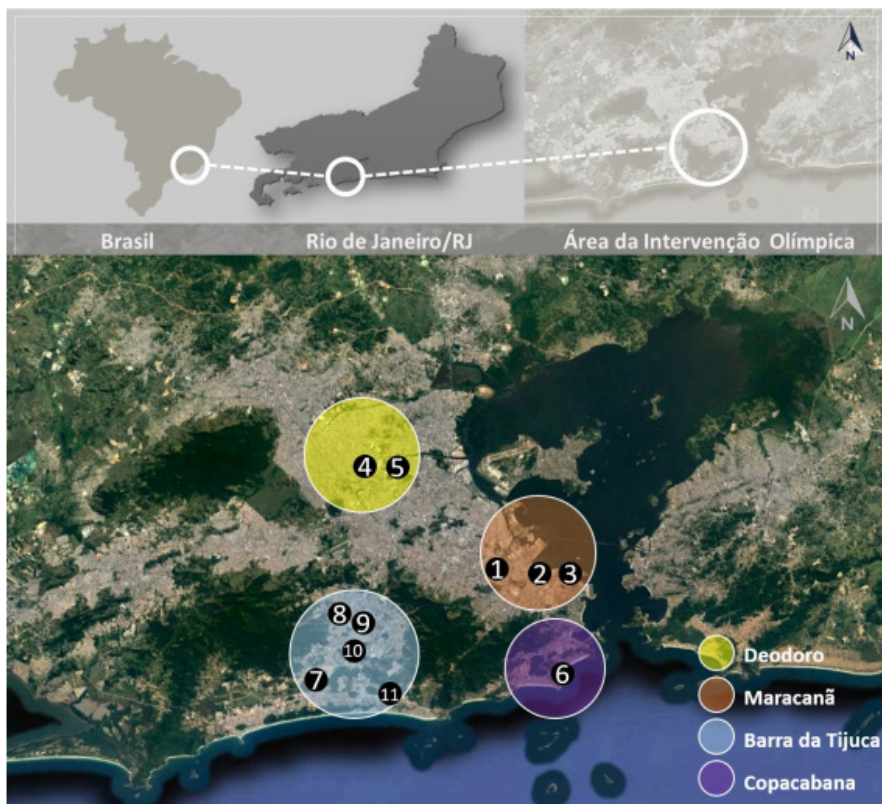


Figura 1: Localização dos locais de aplicação do método

Fonte: Autores, 2021.

As praças situadas próximas ao Maracanã contemplaram a Praça Niterói (1), Praça Muhammad Ali (2) e Praça Mauá (3). Na região de Deodoro, as análises aconteceram na Praça Marechal (4) e no Parque Madureira (5). Em Copacabana, a praça analisada foi a Praça Serzedelo Corrêa (6). As praças situadas na Barra da Tijuca contemplaram a Praça Augusto Ruschi (Parcão do Recreio) (7), a Praça Delfos (Praça B) (8), o Park Rio 2 (9), a praça Rio 2 (10) e a Praça São Perpétuo (Praça do Ó) (11).

A aplicação dos questionários consistiu em perguntas sobre o espaço físico destas praças e a implementação do megaevento esportivo na infraestrutura da cidade, conforme a Tabela 1.

O que te motiva a utilizar este espaço?
Duas coisas/elementos que você considera mais positivos nesta praça?
Duas coisas/elementos que você considera mais negativas nesta praça?
Na sua opinião, quais foram os benefícios que o Parque Olímpico e as demais estruturas dos Jogos Olímpicos trouxeram para o Rio de Janeiro?
Quais foram as maiores decepções em relação à estrutura física do Parque Olímpico e das demais estruturas dos Jogos Olímpicos?

Tabela 1: Perguntas abertas direcionadas aos entrevistados

Fonte: Autores 2021.

A abordagem aos entrevistados contemplou a apresentação breve do projeto de pesquisa, ressaltando a não identificação dos participantes, os quais assinaram o Termo de Consentimento Livre e Esclarecido ¹(Figura 2).

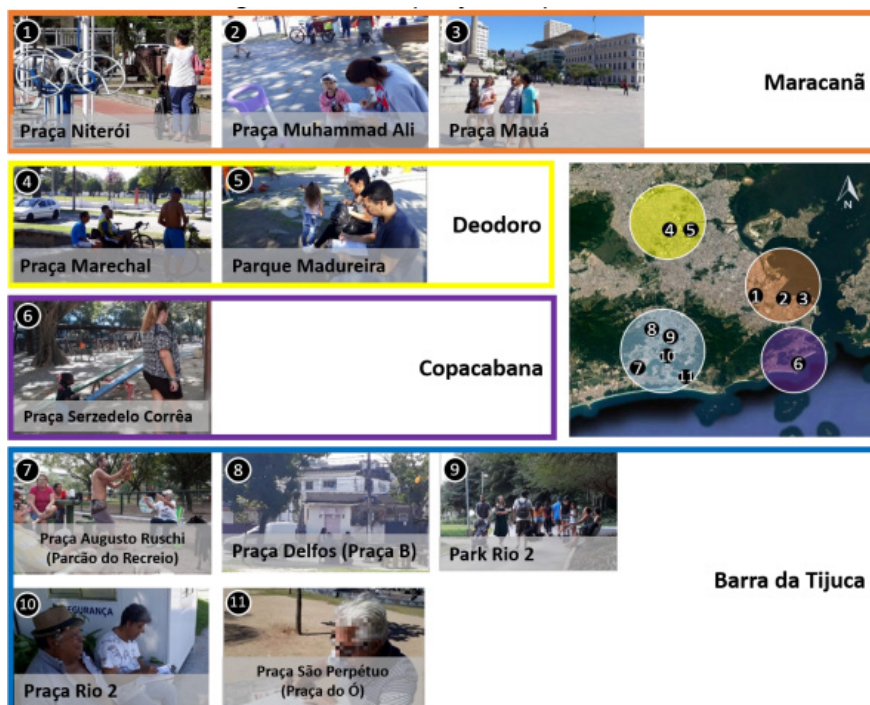


Figura 2: Locais de aplicação dos questionários

Fonte: Autores, 2021.

Após o levantamento dos dados, foi desenvolvida uma análise textual a fim de explicitar com maior destaque as palavras que apareciam com mais frequência. Para isso, foi utilizado o site desenvolvedor de nuvem de palavras², wordart.com, para representar

1 O documento institucional, emitido pela Faculdade IMED, valida as informações ali descritas e se dispõe a participar da pesquisa ao ser assinado pelo entrevistado.

2 O compilamento dos dados foram elaborados por Urio e Costa (2019) a partir das informações levantadas e obtidas

graficamente os resultados da pesquisa.

3 I O INDIVÍDUO E O ESPAÇO PÚBLICO

Para que um espaço público seja de fato utilizado pela população, é necessário que haja atrativos que instiguem a participação da população e supram necessidades como áreas de lazer, prática de esportes e descanso (MACEDO, 1999). Niemeyer (2015) ressalta que a aproximação indivíduoambiente propicia a construção de laços emocionais, a fim de gerar o sentimento de pertencimento ao espaço de convívio. Por outro lado, a falta de interesse por estes espaços tende a gerar reações contrárias, desvalorizando-o e afastando os usuários de sua utilização (JACOBS, 2001).

Além de equipamentos urbanos necessários para a utilização das praças, tem-se a arborização como fator fundamental para a concentração maior de indivíduos que optam pelo descanso e o lazer. Mais do que embelezamento, Segawa (1996) atribui a presença de árvores à higiene pública, servindo com uma vertente salubre da cidade. Em um estudo realizado por Bargas e Matias (2011), a área verde urbana foi conceituada como sendo um espaço com no mínimo 70% de área permeável e que também possibilita locais para o lazer, funções estéticas e ecológicas.

Somado à necessidade de espaços públicos que promovam a interação entre o indivíduo e o ambiente, têm-se decisões políticas que, aliadas a interesses, tomam deliberações de alta relevância para as cidades, principalmente em grandes centros. Uma dessas mudanças foi a revitalização da Zona Portuária e as alterações no entorno imediato do Parque Olímpico na Barra da Tijuca, às quais impactaram a mobilidade urbano do local a partir do fechamento e da abertura de vias.

Aliado à necessidade de fomento ao turismo, parte das transformações para o megaevento aconteceram em espaços públicos de convívio e passagem, como praças e parques. Por isso, averiguar a qualidade de um espaço de uso coletivo Niemeyer (2015) aponta a necessidade de compreender o seu uso na esfera social e cultural. O entendimento da percepção do usuário a partir de seu convívio no ambiente e a forma de como ele é apropriado, permite compreender a proposta do local, a fim de promover critérios ou diretrizes que melhorem a qualidade do ambiente. Assim, a interação do usuário frente às praças possibilita identificar os atributos qualitativos do espaço, que, segundo Reis e Lay (2006), são conferidos a partir da relação de fatores como personalidade, cultura e memória aos locais que são frequentados (MOSER, 1998; JACOBS, 2000; REIS e LAY, 2006; NIEMEYER, 2015).

Segundo Sinay et al. (2017), a implantação de eventos deste porte necessita de investimento, sobretudo público. Assim, o indivíduo tem o direito de usufruir do espaço moldado a partir da sua contribuição financeira. Partindo desse pressuposto, o legado

na cidade do Rio de Janeiro

que uma transformação urbana impacta em uma cidade deve condizer com a geração da responsabilidade social, atendendo a distintos campos sociais durante a concepção das novas estruturas, a fim de distribuir os benefícios em ações concretas, duradouras e responsáveis.

4 | RESULTADOS E DISCUSSÕES

Ao observar as respostas, percebe-se uma maior aderência por praças próximas aos bairros, as quais são frequentadas continuamente por moradores que deslocam a pé. Por outro lado, muitos atestam um certo desinteresse na utilização das praças ao longo da cidade, consequência da falta de tempo ou a substituição pela praia aos fins de semana – justificativas evidenciadas pelos respondentes.

Esse predomínio de apropriação de praças próximas às residências pelo meio pedonal, permite uma maior dinamicidade no deslocamento, sem se restringir a velocidades, podendo parar a qualquer momento e contemplar os espaços livres (GEHL, 2014). Assim como o Rio de Janeiro/RJ, outros grandes centros também permitem deslocamentos isentos de mobilidade motorizada dentro de um raio de 1000 metros, o qual geralmente abrange praças e demais serviços urbanos vitais à sociedade.

Em resposta à primeira questão, que buscou compreender o motivo de se utilizar aquele espaço, os indivíduos retrataram como um local para a prática de exercícios e para descanso (Figura 3). De maneira geral, houve apontamentos específicos de tipos de atividades físicas, como a prática de esportes e caminhada. Também foram evidenciados como motivação de utilização do espaço como descanso, devido a presença significativa de arborização na maioria das praças analisadas. De maneira geral, pôde-se observar a busca por espaços visam suprir as necessidades faltantes em cada residência, como aparelhamentos urbanos que garantem a prática esportiva e outras atividades. Cassou (2009) traz à tona a os fatores que motivam as pessoas a visitarem estes espaços, os quais remetem à distância, ao tamanho e à atratividade das pessoas até parques e praças. Por isso, a procura por estes espaços para o lazer ou o descanso, mesmo em locais bem ou mal equipados, tendem a ser decididos por conta das distâncias menores a serem percorridas.



Figura 3: Respostas mais seguidas acerca da motivação pelos espaços escolhido

Fonte: Autores e colaboradores, 2021.

Ao serem questionados sobre os aspectos positivos, percebe-se um feedback favorável em relação à infraestrutura das praças, como os mobiliários destinados ao público infantil e os bancos para descanso, retomando o caráter de definido por Balza (1998), o qual define a variedade destes espaços livres como sedo de múltiplas atividades e atingindo diferentes tipos de público (Figura 4). Por outro lado, os aspectos negativos apresentados pelos indivíduos ressaltaram a necessidade de manutenção, pontos de abandono e a sensação de insegurança nestes espaços (Figura 5). Ao comparar as duas figuras, pode-se observar que, ao mesmo tempo em que os espaços são elogiados devido à infraestrutura, há certa contradição quando se observam os aspectos negativos. Estima-se que essa contradição aconteça devido a conformação da população em ter espaços e funções mínimas no ambiente, sempre necessitando de melhorias para a satisfação completa dos usuários.



Figura 4: Respostas mais seguidas acerca dos pontos positivos

Fonte: Autores e colaboradores, 2021.



Figura 5: Respostas mais seguidas acerca dos pontos negativos

Fonte: Autores e colaboradores, 2021.

Com o intuito de abordá-los sobre a inserção dos Jogos Olímpicos na cidade, foram questionados sobre os benefícios e as decepções ocasionados à cidade após a implementação do megaevento (Figuras 6 e 7). Visto que grande parte das modalidades aconteceram no Parque Olímpico da cidade por demandar de grandes investimentos em relação às estruturas físicas, as perguntas foram direcionadas a este espaço em específico. Nota-se, também, respostas parecidas com as já levantadas pelo estudo desenvolvido por Bertuzzi e Cardoso (2018), os quais já identificaram a problematização de criação de legados à cidade a partir da implementação da estrutura do Parque Olímpico devido aos grandes custos de sua construção.



Figura 6: Respostas mais seguidas acerca dos benefícios obtidos pelos Jogos Olímpicos

Fonte: Autores e colaboradores, 2021.



Figura 7: Respostas mais seguidas acerca das decepções obtidas pelos Jogos Olímpicos

Fonte: Autores e colaboradores, 2021.

Mais do que a percepção, as abordagens aos usuários permitiram compreender a atual preocupação do indivíduo com o espaço em que vive. Notou-se certo pertencimento a locais mais próximos às suas residências devido às condições de mobilidade tumultuosas pela cidade.

5 | CONSIDERAÇÕES FINAIS

Visto que a análise da interação entre o indivíduo e o espaço contribui para a construção da identidade da cidade, a investigação acerca destes atributos nas praças permitiram visualizar essas relações no que tange às atividades sociais, educacionais, culturais, recreação e contemplação. Nesse sentido, o trabalho visou analisar a percepção da população carioca frente aos espaços livres próximos às intervenções olímpicas da última década na cidade do Rio de Janeiro, verificando, também, a importância do Parque

Olímpico para a cidade como um todo.

No caso das praças estudadas, o público entrevistado destacou a importância destes locais para o lazer da população, destacando a necessidade de investimentos duradouros, somados ao cuidado pela população que o usufruiu. Assim também os indivíduos dispostos pelas praças exaltaram o incentivo à utilização de todo o espaço do Parque Olímpico para eventos de diferentes tipos, bem como um espaço para a prática de exercícios e de esporte. Por outro lado, mantém-se a ideia de desperdício de investimento público nas grandes áreas ali construídas em detrimento de outras que, na visão destes indivíduos, são mais urgentes. De qualquer forma, a falta de manutenção anunciada pelas mídias televisivas e as promessas de melhoramento urbano em diferentes locais da cidade, ampliam a ideia de um evento mal sucedido após gastos extraordinários e sem retorno à população.

Apesar de todo este processo ainda estar acontecendo, nos três anos subsequentes aos Jogos Olímpicos a sua utilização não regula com a capacidade que todo o espaço tende a oferecer à sociedade. Munido por eventos pontuais e segregador de público, o local aguarda o aumento de interesse imobiliário para a produção de novos empreendimentos ao seu redor.

Propõe-se para este estudo, ainda em andamento, elucidar outras comparações de diferentes locais da cidade acerca dos espaços públicos espalhados pela cidade. Assim, pretende-se obter informações que auxiliem na tomada de decisões do poder público para o melhoramento urbano e pontuar diretrizes que promovam o bem estar a todos os cidadãos.

AGRADECIMENTOS

Ao auxílio financeiro proveniente da taxa do Programa de Suporte à Pós-Graduação de Instituições de Ensino Particulares (PROSUP) da Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior (CAPES). Ao Prof. Dr. Carlos Costa do curso de Administração da Faculdade IMED, e à estudante do curso de Psicologia da mesma instituição, Alana Urio, pelo auxílio na adequação dos questionários para o tratamento estatístico, e na elaboração das nuvens de palavras.

REFERÊNCIAS

ANDRADE, Lucas Goulart; BRAGA, Débora Cordeiro; TOMAZZONI, Edgar Luis. Os espaços democráticos de lazer e a gestão dos clubes da comunidade (CDCS) da cidade de São PauloSP. *Podium Sport, Leisure and Tourism Review*, São Paulo, SP, v. 5, n. 1, p.28-38, 2016.

BALZA, Sergio F. León. Conceitos sobre o espaço público, gestão de projetos e lógica social: reflexões sobre a experiência chilena. *Eure (santiago)*, Santiago de Chile, v. 24, n. 71, p.27-36, mar. 1998.

BARGOS, Danúbia Caporusso; MATIAS, Lindon Fonseca. Áreas verdes urbanas: um estudo de revisão e proposta conceitual. *Revsbau*, Piracicaba, v. 6, n. 3, p.172-188, 2011.

BERTUZZI, Felipe Buller; CARDOSO, Grace Tibério. Apropriação e qualidade no ambiente construído: A percepção do usuário frente aos usos no espaço livre. In: XIV ENEPEA - ENCONTRO NACIONAL DE ENSINO DE PAISAGISMO EM ESCOLAS DE ARQUITETURA E URBANISMO NO BRASIL, 14., 2018, Santa Maria. Anais do XIV ENEPEA - Encontro nacional de Ensino de Paisagismo em Escolas de Arquitetura e Urbanismo no Brasil. Santa Maria: Enepea, 2018. p. 270 - 281.

CAMARA, Inara Pagnussat. Análise da percepção dos usuários do Parque da Gare - Passo Fundo/RS. 2018. 163 f. Dissertação (Mestrado) - Curso de Mestrado em Arquitetura e Urbanismo, Faculdade Meridional Imed, Passo Fundo, 2018.

CASSOU, Ana Carina Naldino. Características ambientais, frequência de utilização e nível de atividade física dos usuários de parques e praças de Curitiba, PR. 2009. 153 f. Dissertação (Mestrado) - Curso de Departamento de Educação Física, Setor de Ciências Biológicas, Universidade Federal do Paraná, Curitiba, 2009.

COSTA, Giuliana. Sediar megaeventos esportivos vale à pena? O Social em Questão, Rio de Janeiro, v. 16, n. 29, p.159-178, jan. 2013. GEHL, Jan. Cidades para pessoas. 2. ed. São Paulo, Sp: Perspectiva, 2014. 280 p.

HARVEY, David. Condição Pós-Moderna. São Paulo: Loyola, 2010, 349 p.

Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE). População estimada para a cidade do Rio de Janeiro/RJ. 2019. Disponível em: . Acesso em: 20 out. 2019.

JACOBS, Jane. Morte e Vida das grandes cidades, São Paulo: Martins Fontes, 2001, 510 p.

LYNCH, Kevin. A Imagem da Cidade, Lisboa: Ed. 70, 1982, 207 p.

MACEDO, Silvio Soares. Quadro do Paisagismo no Brasil. São Paulo: FAU-USP/Fapesp, 1999, 143 p.

MOSER, Gabriel. Psicologia Ambiental. Estudos de Psicologia, Natal, v. 3, n. 1, p.121-130, 1998.

REIS, Antônio Tarcísio da Luz; LAY, Maria Cristina Dias. Avaliação da qualidade de projetos: uma abordagem perceptiva e cognitiva. Ambiente Construído, Porto Alegre/RS, v. 6, n. 3, p.21-34, jul. 2006.

RHEINGANTZ, Paulo Afonso; AZEVEDO, Giselle Arteiro; BRASILEIRO, Alice; ALCANTARA, Denise de; QUEIROZ, Mônica. Observando a qualidade do lugar: Procedimentos para a avaliação pósocupação. Rio de Janeiro: PROARQ, 2009. 119 p.

SEGAWA, Hugo. Ao Amor do Público: jardins do Brasil. São Paulo: Nobel, 1996, 255 p.

SILVA, Kelly. A distribuição dos espaços públicos em Belo Horizonte: uma análise sob a ótica do Direito à Cidade e do Planejamento Urbano. Revista de Direito da Cidade, [s.l.], v. 9, n. 4, p.1586- 1605, 23 out. 2017. Universidade de Estado do Rio de Janeiro. <http://dx.doi.org/10.12957/rdc.2017.29263>.

SINAY, Laura; SINAY, Maria Cristina Fogliatti de; PASSOS, Fabio Vinicius de Araujo; BRAGA, Iluska Lobo. Megaeventos, legado e sustentabilidade: o caso da Cidade do Rio de Janeiro. Revista Brasileira de Ecoturismo, São Paulo, v. 10, n. 3, p.612-627, ago. 2017.

URIO, Alana; COSTA, Carlos. Adequação dos questionários para o tratamento estatístico e elaboração das nuvens de palavras. Passo Fundo, 2019.

VILLA, Simone Barbosa; ORNSTEIN, Sheila Walbe. Qualidade Ambiental na Habitação: Avaliação Pós-Ocupação. São Paulo: Oficina de Textos, 2013.

CAPÍTULO 7

O CONCEITO DE PLACEMAKING APLICADO A REINVENÇÃO DOS ESPAÇOS PÚBLICOS DE SÃO PAULO: UMA ANÁLISE DAS PRAÇAS VICTOR CIVITÁ E HORÁCIO SABINO

Data de aceite: 01/06/2021

Data de submissão: 07/03/2021

Virginia Candido Lemes Benavent Caldas

Centro Universitário Belas Artes
São Paulo, SP

Gabriela Moraes Gomes

Centro Universitário Belas Artes
São Paulo, SP

RESUMO: Este artigo discute as implicações administrativas que permeiam a concepção dos espaços públicos de São Paulo através do entendimento dos tipos de iniciativas que atuam na cidade. Partindo da problemática que envolve a manutenção desses espaços majoritariamente dependentes das esferas públicas, o presente estudo introduz o conceito de *placemaking* como uma das ferramentas para a transformação e requalificação desses locais. Através de estudos de caso, a pesquisa analisa e compara o impacto e os resultados da aplicação dessa ideia em duas praças paulistanas.

PALAVRAS-CHAVE: *Placemaking*. Espaço público. Gestão colaborativa. São Paulo. Praça Horácio Sabino. Praça Victor Civitá.

THE PLACEMAKING CONCEPT APPLIED TO THE REINVENTION OF SÃO PAULO'S PUBLIC SPACES: AN ANALYSIS OF VICTOR CIVITÁ SQUARE AND HORÁCIO SABINO SQUARE

ABSTRACT: This article discusses the administrative implications that permeate the conception of the public spaces in São Paulo through the understanding of the types of initiatives that operate in the city. Starting from the problematic that involves the maintenance of these spaces, highly dependent on the Public Spheres, the present study introduces the concept of placemaking as one of the tools for the transformation and requalification of these places. Through case studies, the research analyzes and compares the impact and the results of the application of this idea in two squares of São Paulo.

KEYWORDS: Placemaking. Public spaces. Collaborative administration. Sao Paulo. Horacio Sabino Square. Victor Civitá Square.

1 | INTRODUÇÃO

Os espaços públicos de uma cidade assumem papéis essenciais para as relações humanas. É na sua configuração que as dinâmicas das cidades são estabelecidas pois são locais em que as pessoas podem, efetivamente, exercer suas atividades cotidianas mais fundamentais. Esses lugares abrangem, mais que aspectos sociais e ambientais, os limites e as possibilidades vitais para o

planejamento urbano. São verdadeiros palcos dos encontros, das trocas e das experiências humanas.

A autora Jane Jacobs (1961), cita que as cidades têm a capacidade de fornecer algo para todos apenas quando esse algo é criado em conjunto. Tal citação foi um dos norteadores da criação do conceito de *placemaking*, que na apropriação pela língua portuguesa significa “construção do lugar” e, com base nas autoras Heemann e Santiago (2015), representa uma forma de planejamento e gestão do espaço público com a participação da comunidade baseada na identidade, características próprias do local e das pessoas que ali convivem. Assim, propondo sua transformação de maneira criativa e relacionando as necessidades e desejos da população aos sentimentos de pertencer e cuidar.

Atualmente, poucas cidades brasileiras têm a tradição debater o significado e a participação direta das comunidades na administração desses espaços. Assim, o conceito de *placemaking* pode assumir o papel de ferramenta para auxiliar na compreensão e solução dos principais desafios desses espaços de uso comum.

A seguinte pesquisa pretende entender, analisar e comparar as gestões dos espaços públicos brasileiros, especificamente na cidade de São Paulo, de modo a correlacionar o conceito de *placemaking* à reativação e reestruturação desses locais, contextualizando sua aplicação a estudos de caso.

A metodologia utilizada foi dividida em quantitativa e qualitativa exploratória, a partir de consultas de bibliografias específicas e do acompanhamento de estudos de caso por meio de visitas técnicas, entrevista e mapeamento de dados que resultaram na comparação do impacto do *placemaking* no auxílio, participação e transformação da das praças Victor Civitá e Horácio Sabino.

2 | O CONCEITO DOS ESPAÇOS PÚBLICOS

Para Oliveira e Pisani (2017), são considerados espaços públicos aqueles que possibilitam o encontro social coletivo, podendo assim ser locais abertos como ruas, calçadas, praças, parques e também edificações construídas como centros esportivos, comerciais, culturais, educacionais e até religiosos.

Já Hertzberger (1999), correlaciona o termo à sua oposição, o espaço privado:

Os conceitos de “público” e “privado” podem ser interpretados como a tradução em termos espaciais de “coletivo” e “individual”. Num sentido mais absoluto, podemos dizer: pública é uma área acessível a todos a qualquer momento; a responsabilidade por sua manutenção é assumida coletivamente. Privado é uma área cujo acesso é determinado por um pequeno grupo ou por uma pessoa, que tem a responsabilidade de mantê-la. (HERTZBERGER, 1999, p.12)

Assim, esses espaços compreendem uma série de qualidades espaciais que estabelecem um controle ou não de acesso e responsabilidade. Entretanto, algumas

demarcações territoriais são tão sutis que geram dificuldade na sua identificação. Estas, podem ser exemplificadas por estações de transporte públicos ou térreos livres de edifícios que dão possibilidades de acesso a um público além dos proprietários e usuários, geralmente, em horários pré-estipulados. (HERTZBERGER, 1999).

Segundo Calliari (2014), o entendimento destes espaços de convivência envolve também estudos sociais acerca das relações humanas. Para o autor, um indivíduo ganha capacidade de compreensão sobre si mesmo ao conviver com os diferentes e também adota padrões de comportamentos à medida que a concordância coletiva define ser adequados.

Jan Gehl (2015) contribui para os estudos desses espaços no que se diz respeito ao modo como foram planejados. Segundo o autor, a dimensão humana foi esquecida no planejamento das cidades durante décadas, principalmente devido à mudança de paradigmas do que era considerado prioridade na expansão da vida urbana.

2.1 Contextualização dos espaços públicos de São Paulo

Para o entendimento da configuração desses espaços em São Paulo nos dias de hoje, é interessante que sejam analisados tanto a forma como são articulados os espaços livres, como também as cidades.

Segundo o autor Vladimir Bartalini (1986), os espaços livres e áreas verdes de uma cidade podem ser agrupados em três conjuntos: os valores visuais e paisagísticos, os valores recreativos e os valores ambientais. Apesar de terem características diferentes, essas funções não devem ser excludentes entre si já que sua interligação enriquece a construção desses espaços.

A partir da visão de Bartalini (1986), os valores visuais e paisagísticos de um local estão correlacionados a sua identidade. Eles tornam-se importantes referências e vínculos simbólicos para a população através da organização dos diversos elementos que o compõem. Exemplos desses valores podem ser os pontos de encontros tradicionais de uma cidade, como uma determinada rua, um sítio histórico e até mesmo um elemento da paisagem natural.

Já os valores recreativos estão atrelados a definição do uso e das atividades oferecidas nos espaços livres, que devem sempre levar em consideração o atendimento às diversas escalas e peculiaridades sociais, econômicas e culturais dos seus usuários, para satisfazer as diferentes necessidades.

Por fim, os valores ambientais agregam a preservação da qualidade do meio ambiente. Ao protegermos os cursos d'água, copas de árvores e todos os sistemas naturais desses espaços, ajudamos também na melhora de diversos aspectos da vida urbana, como por exemplo o conforto térmico e a proteção do solo.

Deste modo, a concepção da formação de um espaço livre, antes de mais nada, está associada aos valores que compõe sua paisagem. Estes, devem sempre que possível ser indissociáveis para garantir um bom desempenho. A exemplo, um parque urbano pode

além de ser uma grande referência de recreação numa cidade, uma área de preservação do meio ambiente importante, mas ao mesmo tempo, se não tiver alguns elementos visuais interessantes, pode tornar-se pouco atrativo e pouco utilizado.

Já a organização espacial dos espaços urbanos, segundo Roberto Lobato Corrêa (2000), configura-se como cenários fragmentados e articulados que refletem e condicionam socialmente um conjunto de símbolos e campos de luta. Estes, são produzidos por agentes que, apesar de terem diferentes interesses, interferem juntos diretamente na composição total do espaço. São eles os proprietários dos meios de produção; os proprietários fundiários; os promotores imobiliários, grupo atuante da iniciativa privada; os grupos sociais excluídos, que compõem a sociedade civil e também o Estado, que faz a administração pública.

Os espaços geridos somente pelo Estado são grande maioria nas cidades brasileiras. Baseando-se na definição de Höfling (2001), considera-se nesse estudo o Estado como sendo um conjunto de instituições permanentes – como órgãos legislativos e judiciários, por exemplo – que possibilitam a ação de programas e projetos de um governo – composto por um grupo civil de determinada orientação política – em um período estabelecido.

Assim, todas as ações adotadas por esse poder estarão vinculadas à ideologia assumida pelo seu governo vigente, que pode ser mais ou menos intervencionista na tomada de diversas decisões, inclusive vinculadas aos espaços públicos. Deste modo, podemos entender que a política adotada hoje pelo Estado, representado no contexto da cidade de São Paulo pela sua Prefeitura Municipal, é responsável por gerir os recursos e políticas que serão aplicadas em grande parte de suas praças, parques, calçadas e ruas.

A partir de uma análise qualitativa da presente pesquisa, constata-se que muitos desses espaços públicos ainda são considerados pouco convidativos e malcuidados. Seus principais problemas estão atrelados à falta de segurança, ao desconforto climático, a quantidade de lixo e falta de desenho urbano coerente às necessidades locais. Ou seja, dentre as diversas pautas da gestão pública, não há destinação suficiente de verbas para a manutenção desses lugares, o que pode fomentar o entendimento de que este órgão fracasse em seu papel administrativo, cultivando consequentemente ideias de que possíveis privatizações¹ poderiam ser soluções mais eficazes.

Simultaneamente, as cidades brasileiras são compostas por locais de iniciativa privada cujas transições são tão sutis que dificultam o entendimento do que é de fato domínio público e propriedade privada. Apesar de não serem genuinamente espaços de livre acesso – como são considerados os espaços públicos – são construções muito interessantes para a composição do cenário urbano como um todo. Afinal, retomando a ideia de Corrêa (2000), uma cidade é composta por diversos agentes e sua coexistência pode auxiliar na mediação dos conflitos urbanos.

Os espaços de iniciativa privada acontecem quando são criados e mantidos por ela,

¹ Por privatizações, considera-se a definição de Brito e Silveira (2005) como modelos que implicam a alienação de ativos públicos ao setor privado.

como por exemplo, construções de uso privado que cedem seus terrenos para a cidade com praças, espaços estáticos e sombreamentos, sendo esses um dos recortes mais comuns que ilustram estas gestões. Estes cenários, porém, estarão constantemente condicionados ao período de interesse de seus administradores, que podem ou não garantir a sua continuidade de acesso público e também zeladoria.

Os estímulos a esse tipo de propostas podem ser encontrados tanto em legislações urbanas bem estruturadas – que dependem da ação do Estado – quanto em partidos de projetos arquitetônicos interessantes, provenientes principalmente do interesse dos agentes promotores imobiliários. Em São Paulo, incentivos dessa natureza estão inclusos nas propostas do Plano Diretor Estratégico vigente, aprovado em 2014.

As parcerias público-privadas, conhecidas pela sigla PPP, são também modelos cada vez mais comuns nos espaços públicos de São Paulo. Segundo Brito e Silveira (2005) essas concessões ganharam força na década de 1980, com pioneirismo dos líderes britânicos e norte-americanos, servindo como uma alternativa para viabilizar investimentos, sem que isso comprometesse os gastos públicos.

No Brasil, elas são regulamentadas pela lei 11.079/2004 que funciona por meio de contratos entre parceiros privados e o setor público em troca de algum tipo de benefício fiscal ou financeiro. Em São Paulo, esse tipo de colaboração auxilia na partilha da zeladoria dos espaços públicos e está prevista em legislações específicas, como por exemplo, os Termos de Cooperação, inclusos no programa Adote uma Praça (Decreto N° 57.583 de 23 de janeiro de 2017).

Através dessas iniciativas, começou a surgir na paisagem urbana paulistana a transformação de canteiros centrais, rotatórias verdes, calçadas e praças. Apesar de recentes e em observação, é possível notar que as novas propostas ainda pecam tanto na contribuição de novos projetos paisagísticos, quanto na manutenção dos existentes, principalmente no que se diz respeito à limpeza e poda das vegetações, permanecendo nesses espaços o distanciamento da população ao uso e apropriação que se espera e gerando questionamentos acerca das demandas ainda não solucionadas pelas PPPs.

3 | O QUE É PLACEMAKING?

O conceito de *placemaking* entra nesse diálogo como uma possível resposta a essas dificuldades. Cunhado pela ONG estadunidense *Project for Public Spaces* (PPS), a expressão surgiu como parte de uma definição de processos de desenhos colaborativos de espaços públicos que levam em conta os desejos, interesses e necessidades das comunidades locais, tornando ruas e praças lugares mais convidativos.

Segundo a metodologia divulgada pelo PPS, uma visão compartilhada do espaço consiste em olhar, ouvir e entrevistar as pessoas que vivem, trabalham e frequentam o espaço em estudo visando descobrir suas necessidades. Tais informações podem

rapidamente evoluir para uma estratégia de implementação, começando em uma escala pequena, com melhorias ágeis que podem trazer benefícios para o espaço e para seus usuários.

Heemann e Santiago (2015), autoras do Guia do Espaço Público, definem que

Placemaking é, ao mesmo tempo, um conceito amplo e uma ferramenta prática para melhorar um bairro, uma cidade ou uma região. Com suas raízes na participação comunitária, abrange o planejamento, o desenho, a gestão e a programação de espaços públicos. Mais do que apenas criar melhores desenhos urbanos para esses espaços, facilita a criação de atividades e conexões (culturais, econômicas, sociais, ambientais) que definem um espaço e dão suporte para a sua evolução. (HEEMANN; SANTIAGO, 2015, p. 10)

Ainda segundo as autoras, o *Project for Public Spaces* colabora com os estudos ao identificar onze princípios fundamentais para a transformação de qualquer local a partir desse conceito:

- I. Identificação de talentos presentes na própria comunidade que possam ajudar na sua transformação;
- II. Implementação de elementos físicos que gerem um visual confortável e acolhedor;
- III. Parcerias com comércios ou instituições locais;
- IV. Olhar apurado para observar as atividades que funcionam ou não no espaço;
- V. Visão específica que identifique os usos do local e defina quais estratégias levam a criação de lugares cujas pessoas queiram estar;
- VI. Experimentações através de melhorias à curto prazo de modo simples, rápido e barato;
- VII. Escolha e disposição de elementos de modo inteligente para conceber processos de triangulação, como o caso de bancos, playgrounds e lixeiras posicionados próximos a um carrinho de café, por exemplo, que garantam a aproximação e interação entre as pessoas no local;
- VIII. Superação de dificuldades impostas por órgãos públicos e burocracias, demonstrando a importância desses espaços através de implementações comunitárias em pequena escala;
- IX. Levantar em consideração todos os elementos que compõem a forma do espaço além do design, como as ideias da comunidade, críticas e experimentações;
- X. Entusiasmar as pessoas da comunidade com o projeto de modo que compreendam que os custos financeiros são menos significativos que os benefícios das mudanças ao lugar;
- XI. Promover aberturas às futuras mudanças que o local possa demandar a partir de gestões flexíveis;

3.1 Iniciativas de aplicação do *placemaking* em São Paulo: A importância da participação da sociedade civil

Apesar do nome do conceito ainda ser pouco conhecido e difundido nas cidades brasileiras, é possível observar movimentos de transformações urbanas que carregam sua filosofia a partir de diferentes contextos, situações e equipes. Na cidade de São Paulo, atrelados também às novas dinâmicas comuns do século XXI, como a crescente interação nas redes sociais, a movimentação de comunidades interessadas em requalificar os espaços públicos de sua proximidade tem sido impactante na escala dos bairros. Dentre as diversas contribuições de grupos de moradores e comerciantes, a cidade tem ganhado hortas comunitárias, plantio de árvores em canteiros urbanos e até pintura de escadarias. Apesar de algumas ações ainda serem informais, muitas já ganharam o apoio de empresas privadas e licenças junto à Prefeitura para o auxílio na manutenção desses espaços.

Concomitantemente, tem crescido na cidade a presença de empresas que se especializam em oferecer transformações aos espaços públicos da cidade. Exemplo disso é a iniciativa “Cidades.co”, que atua diretamente no auxílio técnico e estratégico de comunidades interessadas em melhorar a qualidade de suas ruas, praças e parques através das sub plataformas “Ruas.co”, “Praça.co”, “Parques.co”. De acordo com seu manifesto, a missão da empresa é gerar impactos positivos na sociedade, ser financeiramente sustentável e capaz de caminhar por diferentes contextos políticos.

Pioneira, a plataforma “Praças.co” existe como parte da empresa desde o ano de 2016 e já atuou em mais de 10 praças da cidade de São Paulo, conseguindo se sustentar financeiramente através de taxas que são cobradas a partir do modelo de financiamento adotado por cada mobilização. Ao analisar algumas das praças contempladas há mais tempo pela empresa, percebem-se resultados bem-sucedidos de transformações que, além das melhorias físicas do espaço, concebem a união de vizinhanças em uma contínua preservação da vitalidade do local através de mobilizações e atividades.

Dentro do contexto do *placemaking*, as plataformas do “Cidades.co” e todas as demais iniciativas de coletivos urbanos independentes se apresentam como alternativa de resposta à principal dificuldade encontrada na gestão de grande parte dos espaços públicos paulistanos: sua dependência, quase que exclusiva de recursos, processos burocráticos e tomadas de decisão por parte do poder público.

4 | ESTUDOS DE CASO

De modo a analisar a aplicação do conceito de *placemaking* na cidade de São Paulo, foram analisadas duas praças: Horácio Sabino e Victor Civita, ambas localizadas na zona oeste paulistana, região de renda média a alta, distantes entre si por 2,9 km. Apesar de próximas, passaram por processos de apropriação muito distintos, consequentes de suas administrações e características. Além de visitas técnicas e entrevistas, a pesquisa

baseou-se na metodologia de levantamentos do Quadro do Paisagismo no Brasil, linha de pesquisa da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo, para a compreensão das diversas condicionantes que influenciam o processo de apropriação de ambas as praças.

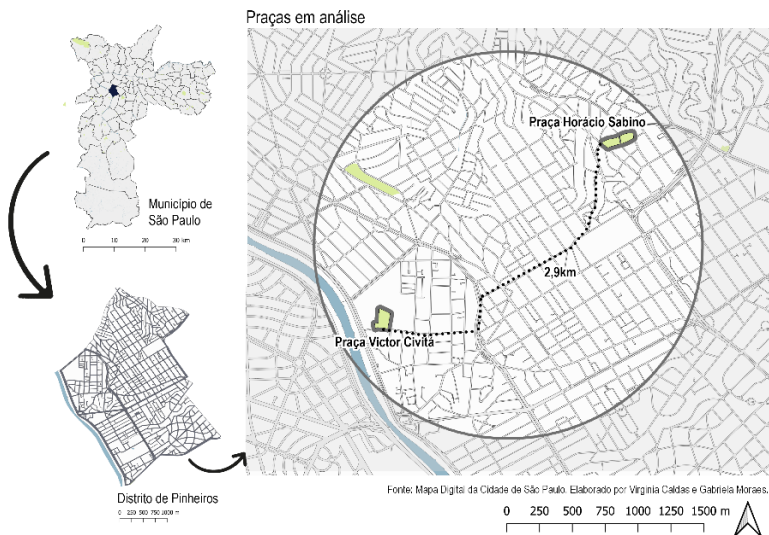


Imagem 1: Localização das praças de Estudo.

Fonte: Mapa Digital da Cidade, elaborado por Virginia C. L. B. Caldas e Gabriela Moraes Gomes.

4.1 A praça Horácio Sabino



Imagem 2: Vazio Central - Praça Horácio Sabino – Autoria: Virginia C. L. B. Caldas

Por muito tempo degradada e subutilizada, a praça começou a inspirar mudanças no ano de 2012 com a criação da Associação Praça Horácio Sabino (PRHOSA). Após anos de burocracia junto à prefeitura, a revitalização do espaço começou em 2016 através de um termo de cooperação e financiamento dos próprios moradores da região. O projeto da mudança foi doado pela arquiteta Rosa Kliass, autora do projeto original de 1960, não executado inteiramente devido às intervenções militares do governo da época.

O projeto paisagístico foi importante para a organização dos novos equipamentos que seriam implantados, mas a mudança contou também com a forte participação da comunidade local. Graças as mobilizações dos moradores, a praça ganhou o apoio da plataforma “Praças.co” para cuidar de toda burocracia, execução técnica e orientação das mudanças desejadas.

Está localizada no Jardim das Bandeiras, um bairro com muitos equipamentos urbanos, principalmente de cultura e educação. Além disso, está inserida em um contexto de ocupação urbana predominante de até três pavimentos e uso do solo em sua maioria residencial, o que indica que os moradores da região possam necessitar de espaços de lazer fora de suas residências. Sua inserção também é favorável por estar a menos de cem metros de uma via arterial importante, a Rua Heitor Penteado, com grandes quantidades de ponto de ônibus e estações de metrô, que podem atrair fluxo de pedestres influenciados por esses transportes coletivos.



Imagens 3 e 4: Equipamentos Urbanos - Praça Horácio Sabino – Autoria: Virginia C. L. B. Caldas

Com quase quinze mil metros quadrados, os únicos gradis da praça são baixos e servem para setorizar algumas atividades, como o playground de crianças mais novas e equipamentos de ginástica. O espaço também é repleto de bancos, lixeiras, gramados e arborizações com vastas áreas para piqueniques, brincadeiras infantis e até eventos comunitários.

QUAPA Praça Horácio Sabino

Endereço: Jardim das Bandeiras, São Paulo - SP

Rosa Klüss
 Autor do Projeto: Associação PRHOSA em parceria com a Pref
 Responsável pela reforma

Virgínia Caldas
 Autor das fotos: 12/04/2019
 Data do projeto: Década de 1960
 Data da reforma: 2016
 Área do projeto: 15.000m²
 Área da reforma: 15.000m²

Virgínia Caldas, Gabriela Moraes
 Autor da ficha: Visita Técnica
 Fonte dos dados: Sexta-feira
 Data do levantamento: 12/04/2019
 Dia da Semana: Feriado Manhã Tarde

CONFIGURAÇÃO

Cercamentos (muro/gradil)
 Edificações
 Espaços temáticos
 Escadaria
 Chão batido
 Desenho de piso
 Pisos processados
 Recantos sinuosos
 Rede de caminhos
 Arvoredo esparsa
 Bosque
 Gramado
 Vegetação
 Manchas de arbustos
 Machos floridas
 Córrego
 Lago
 Praia
 Rio
 Outros

ELEMENTOS COMPLEMENTARES

Campo de futebol
 Campo de malha
 Concha de bocha
 Ciclavia
 Equipamentos de ginástica
 Hulpipes (skate)
 Mesas para jogos
 Pista de cooper
 Quadras esportivas
 Trilha
 Parque de diversões
 Playground
 Anfiteatro
 Arquebancada
 Concha acústica
 Palco
 Viveiro de animais
 Viveiro de mudas
 Ponto de ônibus
 Ponto de táxi

ATIVIDADES

Atividade esportiva
 Atividade infantil
 Contemplação
 Eventos culturais/cursos
 Eventos políticos/cívicos
 Eventos religiosos
 Feira permanente
 Feira temporária
 Recreação
 Outros

EDIFICAÇÃO

Centro cultural
 Construção histórica
 Escola
 Igreja/Capela
 Museu
 Sede /Administração
 Teatro
 Garita
 Posto Policial
 Posto médico
 Sanitários
 Vestiários
 Outros

USUÁRIOS

Criança
 Adolescente
 Adulto
 Idosos
 Vendedores ambulantes

MANUTENÇÃO

Manutenção boa
 Manutenção média
 Manutenção ruim

CONVENIÊNCIAS

Ambulantes
 Banca (comércio/serviços)
 Churrasqueiras
 Lanchonete
 Mesas para piquenique
 Quiosque
 Restaurante

COMPLEMENTOS

Bancos
 Bebedouros
 Bica
 Iluminação
 Lixeiras
 Acesso a deficientes
 Coreto
 Escadarias
 Estacionamento
 Estufa
 Gruta
 Mirante
 Pérgula
 Ponte
 Relógio
 Relógio de Sol
 Barco
 Deck/pier

EQUIPAMENTOS

Estufa
 Gruta
 Mirante
 Pérgula
 Ponte
 Relógio
 Relógio de Sol
 Barco
 Deck/pier

AGUA

Espelho d'água
 Fonte
 Queda d'água (artificial)

MONUMENTO

Busto
 Escultura
 Monumento
 Obelisco
 Pártico

ENTORNO

Área central
 Área comercial
 Área industrial
 Área mista
 Área residencial
 Área semi rural
 Região de praia
 Interna Beira mar
 Limite urbano
 Região rural
 Região de mata
 Vizinhos a corpos d'água

OBSERVAÇÕES

Horizontalizado
 Semi verticalizado
 Verticalizado

Imagem 5: Análise Configuração do Espaço – Praça Horácio Sabino. Elaborado por Virgínia C. L. B. Caldas e Gabriela Moraes Gomes.

A praça tem um perfil em uma rede social onde engaja os moradores locais e divulga desde eventos coletivos que acontecem no local, como festas temáticas, a avisos de incidentes. Seus usuários mais frequentes são famílias com crianças, idosos, skatistas e pessoas passeando com seus animais de estimação. Comparada a outras praças da cidade, a Horácio Sabino tem uma manutenção regular e eficiente que atende as demandas de limpeza do local.

Por ser um espaço com vitalidade e participação comunitária em sua gestão, a praça Horácio Sabino se apresenta como uma aplicação bem-sucedida do conceito de *placemaking*, servindo de exemplo para o processo de requalificação de muitos dos espaços públicos paulistanos que ainda não encontraram meios de superar os desafios de sua boa manutenção.

4.2 A praça Victor Civitá



Imagem 6: Passarela principal – Praça Victor Civitá. Autoria: Virginia C. L. B. Caldas

Localizada em um antigo terreno de solo contaminado no bairro de Pinheiros, ao lado do rio de mesmo nome, a praça Victor Civitá passou por um intenso processo de resgate iniciado no ano de 2001 através de diálogos entre representações públicas e privadas. Em 2008, com o patrocínio da Editora Abril – sediada em um edifício logo em frente ao terreno -, o escritório Levisky Arquitetos Associados em parceria com a arquiteta Anna Julia Dietzsch concebeu a transformação total do espaço, que ganhou um novo desenho paisagístico e programa de usos.

Ao longo de sua existência a praça pioneira de um cenário de gestão compartilhada do espaço público recebeu o compromisso de diversas iniciativas privadas que passaram a diminuir à medida que as crises econômicas do país cresciam. A principal perda, no entanto, foi quando a Associação de Amigos da Praça Victor Civitá, composta por moradores e empresários locais foi dissolvida. Esta, segundo Adriana Levisky (autora do projeto), era responsável pela garantia de manutenção, segurança, limpeza, e programação esportiva, cultural, educacional focada em sustentabilidade ambiental e social.

Apesar de seu projeto paisagístico continuar sendo um grande destaque, o espaço da praça atualmente é subutilizado e passa por novos processos de reativação. O maior engajamento vem do grupo de aulas de Yoga da praça, que além de usar seu espaço para a prática do exercício diariamente, também mobiliza vizinhos e comerciantes da redondeza a repensar o cuidado do espaço.

Com cerca de treze mil quilômetros quadrados, a praça ocupa um dos lotes no meio da quadra onde está inserida. Seu único acesso se dá pela abertura lateral do gradil que

não apenas a limita, mas também acaba inibindo a entrada das pessoas. A região onde está inserida conta com diversos tipos de equipamentos urbanos, como corpo de bombeiros, postos de saúde e escolas, inclusive em seu entorno imediato. A ocupação urbana de sua redondeza é principalmente de até três pavimentos, com alguns edifícios residenciais e corporativos acima de dez pavimentos, e seu uso do solo é misto entre comércios, serviços e residências. Ao lado de um terminal intermodal de trem, metrô e ônibus, o acesso da praça por transporte público é muito favorável, mas sua proximidade a menos de duzentos metros de uma via arterial de alta velocidade intimida o passeio de pedestres.

QUAPA Praça Victor Civita

Endereço: Levisky Arquitetos Associados e Anna Julia Dietzsch
 Autor do Projeto: Virginia Caldas
 Autor das fotos: Virginia Caldas, Gabriela Moraes
 Pesquisadores - Levantamento: Virginia Caldas, Gabriela Moraes

Editora Abril, População local em parceria com a Pref.
 Responsável pelo relatório: Gabriela Moraes
 Data do projeto: 2007
 Data da reforma: 2008
 Data do levantamento: 15/04/2019
 Autor da ficha: Gabriela Moraes
 Fonte dos dados: Segunda-feira, 15/04/2019
 Dia da Semana: Segunda-feira
 Feriado: Feriado
 Manhã Tarde

13,000m² Área do projeto | 13,000m² Área da reforma

CONFIGURAÇÃO

- Cercamentos (muro/gradião)
- Edificações
- Espaços temáticos
- Escadaria
- Chão batido
- Desenho de piso
- Pisos processados
- Recantos sinuosos
- Rede de caminhos
- Arvoredo esparsos
- Bosque
- Gramado
- Vegetação
- Manchas de arbustos
- Machas floridas
- Córrego
- Lago
- Praia
- Rio
- Outros

Elementos Complementares

- Campo de futebol
- Campo de malha
- Cancha de bocha
- Ciclovia
- Equipamentos de ginástica
- Halfpipe (skate)
- Mesas para jogos
- Pista de cooper
- Quadras esportivas
- Trilha
- Parque de diversões
- Playground
- Anfiteatro
- Arquibancada
- Concha acústica
- Palco
- Viveiro de animais
- Viveiro de mudas
- Ponto de ônibus
- Ponto de táxi
- Ambulantes
- Banca (comércio/serviços)
- Churrasqueiras
- Lanchonete
- Mesas para piquenique
- Quiosques
- Restaurante

Atividades

- Atividade esportiva
- Atividade infantil
- Contemplação
- Eventos culturais / cursos
- Eventos políticos / cívicos
- Eventos religiosos
- Feira permanente
- Feira temporária
- Recreação
- Outros

Edificação

- Centro cultural
- Construção histórica
- Escola
- Igreja / Capela
- Museu
- Sede / Administração
- Teatro
- Guarita
- Posto Policial
- Posto médico
- Sanitários
- Vestiários
- Outros

Entorno

- Área central
- Área comercial
- Área industrial
- Área mista
- Área residencial
- Área semi rural
- Região de praia
- Interna
- Beira mar
- Limite urbano
- Região rural
- Região de mata
- Vizinhos a corpos d'água
- Horizontalizado
- Semi verticalizado
- Verticalizado

Manutenção

- Manutenção boa
- Manutenção média
- Manutenção ruim

Imagem 6: Análise Configuração do Espaço – Praça Victor Civita. Elaborado por Virginia C. L. B. Caldas e Gabriela Moraes Gomes.



Imagem 7: Acesso Principal – Praça Victor Civita. Autoria: Virginia C. L. B. Caldas

A configuração do seu espaço conta com vastas áreas verdes e trechos de deck, sombreados ora por coberturas, ora por algumas árvores. Dentre seus equipamentos estão uma generosa arquibancada, aparelhos de ginásticas e um escondido playground. Existem também algumas edificações de apoio a atividades, com banheiros e salas de acesso restrito, além de um museu. A ideia era que o principal atrativo do local fosse as diversas soluções sustentáveis de seu projeto, entretanto, o principal uso do espaço é voltado a prática de atividades físicas e artísticas.



Imagem 6: Aparelhos de Ginástica – Praça Víctor Cívita. Autoria: Virginia C. L. B. Caldas

Somando-se ao abandono do patrocínio privado na manutenção da praça, seu declínio também ocorreu devido a fatores como a limitação do local através do gradil, a pouca oferta de equipamentos livres e principalmente, a falta de apropriação da população perante aquele espaço. Afinal, gerir um espaço a partir do conceito do *placemaking* é uma tarefa complexa que exige, mais do que investimento financeiro e engajamento, persistência e paciência.

5 | ANÁLISE COMPARATIVA: PRAÇA HORÁCIO SABINO X VÍCTOR CIVITÀ

Cruzando as informações obtidas nas duas praças, observa-se que na Horácio Sabino houve uma apropriação intensa da população durante todo o processo de sua transformação, enquanto a Víctor Cívita sofreu abandono após a perda do patrocínio privado. Isso ilustra quão frágil se torna uma administração dependente de uma única iniciativa, como era o caso da participação público-privada que acontecia nesta última.

Concomitantemente, a configuração desses dois espaços tem características físicas bem diferentes. Enquanto a praça Horácio Sabino está localizada no centro de uma região predominantemente residencial, sem muros para o seu acesso e com oferta de equipamentos para crianças e adultos, a praça Victor Civitá está bem ao lado de uma via de trânsito rápido e com entorno imediato predominantemente comercial, o que acaba condicionando sua restrição de acesso através de um gradil. A praça torna-se também pouco convidativa devido ao desequilíbrio entre suas áreas livres e ofertas de equipamentos de lazer.

O engajamento da sociedade civil na participação da administração da praça Horácio Sabino é muito mais evidente do que na Victor Civitá, que parece ter perdido, em algum momento, a relação da comunidade no seu processo de revitalização. Independente da fonte da verba de manutenção de um local, a ausência de uma participação contínua da população compromete a sua vitalidade. A falta da relação de pertencer, cuidar e identificar-se com esses espaços são os fatores principais que contribuem para a sua degradação.

6 | CONSIDERAÇÕES FINAIS

Partindo da percepção da crescente degradação dos espaços públicos da cidade de São Paulo, o presente estudo identificou que as principais dificuldades da manutenção e gestão desses locais estão atreladas tanto à dependência quase que exclusiva de iniciativas públicas, quanto ao distanciamento da população em sua apropriação. Assim, ressaltou-se a importância da aproximação da comunidade na concepção desses espaços através de gestões participativas. O conceito de *placemaking* pode auxiliar nessas demandas já que propõem através do engajamento social o planejamento e gestão de lugares que se tornem cada vez mais agradáveis e atrativos.

A partir dos estudos dos processos de transformação das praças, pode-se afirmar que quando aplicado como uma ferramenta prática, o *placemaking* pode efetivamente contribuir para a requalificação e reestruturação de espaços públicos subutilizados, como aconteceu no caso bem-sucedido da Praça Horácio Sabino.

REFERÊNCIAS

BARTALINI, Vladimir. Áreas verdes e espaço livres urbanos. **Paisagem e Ambiente**, n. 1-2, p. 49-56, 10 dez. 1986. Disponível em: <<http://www.revistas.usp.br/paam/article/view/133974>>. Acesso em: 08 ago. 2019.

BRITO, Bárbara Moreira Barbosa de; SILVEIRA, Antonio Henrique Pinheiro. Parceria público-privada: compreendendo o modelo brasileiro. **Revista do Serviço Público Brasília** 56 (1): 7-21. Jan/Mar 2005.

CALLIARI, Mauro Sérgio Procópio. **Espaços públicos de São Paulo: o resgate da urbanidade**. 2014. 151f. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Universidade Presbiteriana Mackenzie, São Paulo, 2014.

CIDADES.CO. **Praças.co**. Página inicial. Disponível em: <<https://www.praças.co/>>. Acessado em: 18 ago. 2019.

CORRÊA, Roberto Lobato. **Espaço urbano**, O. 4. ed. [S.l.]: Ática/Atena, 2000.

GEHL, Jan. **Cidades para pessoas**. São Paulo, Perspectiva, 2015.

HEEMANN, Jeniffer; SANTIAGO, Paola C. **Guia do espaço Público**: Para inspirar e transformar. São paulo: 2015.

HERTZBERGER, Herman. **Lições de Arquitetura**. São Paulo, Martins Fontes, 1999.

HÖFLING, ELOISA DE et al. Estado e políticas (públicas) sociais. **Cadernos Cedex**, 2001.

JACOBS, Jane. **Morte e Vida das Grandes Cidades**. São Paulo, WMF Martins Fontes, 2011.

Minha querida e saudosa praça Victor Civitá. **Levisky Arquitetos**. Disponível em: <<https://leviskyarquitetos.com.br/minha-querida-e-saudosa-praca-victor-civita/>>. Acesso em: 10 jul. 2019.

MORETTI, Juliene; QUINTELLA, Sérgio; DE ASSIS, Tatiane. Quintal Bem Cuidado. **Veja São Paulo**. São Paulo, 9 jan. 2019.

OLIVEIRA, Luciana; PISANI, Maria Augusta Justi. Os Espaços Públicos de Propriedade Privada: Os POPS de Nova York. **Revista Paisagem e Ambiente**: Ensaios. n.39. 2017. p. 113-132.

Praça Victor Civita / Levisky Arquitetos e Anna Julia Dietzsch. **Archdaily**. 2011. Disponível em: <<https://www.archdaily.com.br/br/01-10294/praca-victor-civita-levisky-arquitetos-e-anna-julia-dietzsch>>. Acesso em: 9 mar. 2019.

Project For Public Spaces: Disponível em < <https://www.pps.org/>>. Acesso em: 01 jun. 2019.

REIS, Elisa Maria Pereira. O Estado nacional como ideologia: o caso brasileiro. **Revista Estudos Históricos**, v. 1, n. 2, 1988.

SÃO PAULO; URBANISMO, São Paulo; URBANO, Secretaria Municipal de Desenvolvimento. **Guia de Boas Práticas dos Espaços Públicos de São Paulo**. São Paulo, 2016. Disponível em: <<https://gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br/wp-content/uploads/2016/12/2017-02-03-visualizacao.pdf>>. Acessado em: 10 mar. 2019.

_____; **Plano Diretor Estratégico do Município de São Paulo**: lei municipal nº 16.050, de 31 de julho de 2014; texto da lei ilustrado. São Paulo: Prefeitura Municipal de São Paulo, 2015. Disponível em: <<https://gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br/marco-regulatorio/plano-diretor/texto-da-lei-ilustrado/>>. Acessado em: 10 jan. 2019.

_____; **Programa Adote Uma Praça**: Decreto nº 57.583 de 23 de janeiro de 2017 . São Paulo: Prefeitura Municipal de São Paulo, 2017. Disponível em: <<https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/subprefeituras/upload/piranga/arquivos/Termo.pdf>>. Acessado em: 16 jan. 2019.

CAPÍTULO 8

RURALIDADES NO URBANO E SUA INFLUÊNCIA NA DINÂMICA SOCIOESPACIAL DA CIDADE DE BONITO (BA)

Data de aceite: 01/06/2021

Data de submissão: 07/03/2021

Taiane dos Santos Nascimento

Universidade do Estado da Bahia (UNEB)
Bahia
<http://lattes.cnpq.br/9199169124943313>

Agripino Souza Coelho Neto

Professor Titular da Universidade do Estado da
Bahia (UNEB)
Bahia
<https://orcid.org/0000-0003-3714-510X>

O presente artigo é resultado do subprojeto de pesquisa de Iniciação Científica intitulado: "Ruralidades no Urbano e sua Influência na Dinâmica Socioespacial da Cidade de Bonito (BA)". Este se desdobra do projeto matriz nomeado "Ruralidades no urbano: perspectiva conceitual para compreender as pequenas cidades baianas", coordenado pelo Prof. Dr. Agripino Souza Coelho Neto.

RESUMO: Atualmente, os estudos direcionados às pequenas cidades são pouco priorizados pelos pesquisadores. Essas cidades apresentam questões e problemáticas que merecem ser analisadas, tanto quanto as grandes e médias cidades. É possível observar que as pequenas cidades possuem uma forte relação com o rural. Diante disto, nos propusemos neste artigo analisar a importância dos conteúdos das ruralidades no espaço urbano da cidade de Bonito e sua influência na dinâmica socioespacial.

Para o desenvolvimento da pesquisa, utilizou-se o levantamento bibliográfico e revisão de literatura sobre a relação do rural e do urbano, campo-cidade e ruralidades. Realizou-se o levantamento de dados secundários do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) e da Superintendência de Estudos Econômicos e Sociais (SEI), bem como a pesquisa de campo através da realização de visitas de observação e aplicação de questionários a população da cidade de Bonito. Os resultados da pesquisa demonstram que a cidade de Bonito possui uma forte relação com seu entorno rural, assim como a forte presença das ruralidades.

PALAVRAS-CHAVE: Ruralidades. Urbano. Cidade. Bonito.

RURALITIES IN THE URBAN AND ITS INFLUENCE IN SOCIO-SPATIAL DYNAMICS IN THE CITY OF BONITO (BA)

ABSTRACT: Currently, studies directed to small cities are given low priority by researchers. These cities present issues and problems that deserve to be analyzed, as much as large and medium cities. It is possible to observe that small towns have a strong relationship with the rural. In view of this, we propose in this paper to analyze the importance of the contents of ruralities in the urban space in the city of Bonito and its influence on socio-spatial dynamics. For the development of the research, a bibliographic survey and literature review about the relationship between rural and urban, countryside-city and ruralities has been used. Secondary data were collected from Brazilian Institute of Geography and

Statistics (IBGE) and the Superintendence of Economic and Social Studies (SEI), as well as field research through observation visits and questionnaires applied to population of Bonito. The research results demonstrate that the city of Bonito has a strong relationship with its rural surroundings, as well as the presence of ruralities.

KEYWORDS: Ruralities. Urban. City. Bonito.

1 | INTRODUÇÃO

Os estudos sobre o espaço urbano, na maioria das vezes, estão concentrados às médias e grandes cidades, sendo que a análise das pequenas cidades é pouco priorizada no campo das ciências sociais, gerando uma lacuna interpretativa sobre este fenômeno bastante expressivo na realidade brasileira. Diante disto, nos propusemos, neste artigo, a tratar da pequena cidade, realizando um esforço de entender a permanência das ruralidades no seu espaço urbano e sua inserção em uma rede urbana, elegendo como estudo de caso, a cidade de Bonito (Ba).

Quanto aos procedimentos metodológicos, a primeira etapa consistiu na revisão de literatura, com a leitura de textos essenciais para compreender o conceito de pequenas cidades, de urbano, de ruralidades e a relação campo-cidade. Posteriormente, foi realizado um levantamento de dados secundários, com a coleta de dados populacionais, econômicos e geográficos, provenientes do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) e da Superintendência de Estudos Econômicos e Sociais (SEI). Na etapa final, recorreu-se a pesquisa de campo na cidade de Bonito (Ba), buscando identificar as principais características e conteúdos rurais (as ruralidades) presentes no espaço urbano, por meio de observação sistemática e da aplicação de 261 questionários com a população cidadina.

Inicialmente o artigo expõe as contribuições de diversos autores que se dedicam ao estudo das pequenas cidades, a relação campo-cidade e as ruralidades no urbano. Em seguida, realiza-se uma breve caracterização da cidade objeto de estudo, baseada em dados geográficos, populacionais e econômicos. Por fim, acionam-se os dados empíricos para analisar a presença das ruralidades em Bonito e sua inserção em uma rede urbana.

2 | PEQUENAS CIDADES: APROXIMAÇÃO CONCEITUAL

De acordo com Melo e Soares (2010), as pequenas cidades merecem destaque, já que são espaços indissociáveis dos processos gerais que marcam a sociedade. Com isto, nos propusemos a abordar a contribuição de alguns autores que se debruçaram no entendimento das pequenas cidades, formulando definições e caracterização destes fenômenos.

Ao observarmos a temática sobre as pequenas cidades, podemos encontrar vários critérios para delimitar e classificar as diversas classes e tamanhos de cidade. O Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) define a cidade sem levar em consideração

o número de habitantes, pois reconhece que toda sede municipal é considerada cidade. Há uma grande dificuldade nos estudos dedicados às pequenas cidades: a primeira diz respeito à confusão entre o que é município e cidade, assim como na delimitação do que sejam cidade e área urbana, principalmente pelos órgãos oficiais (BACELAR, 2009).

Os autores que se dedicam aos estudos das pequenas cidades possuem diversos pontos de vista. Segundo Corrêa (2011), a cidade pode ser considerada um núcleo com sede municipal, exercendo uma função político-administrativa com o poder de gestão sob o município, em que a arrecadação de tributos, a presença de serviços e instituições públicas são essenciais.

Já Moreira Junior (2013), considera que existem duas formas de olhar a pequena cidade: através da análise interurbana, que prioriza o estudo da rede urbana e a relação da cidade com o campo; e da dinâmica intraurbana, que se refere às questões relacionadas à morfologia, funções, formas e crescimento da cidade.

Para Henrique (2010), além da classificação populacional em cidade média ou pequena, é preciso analisar suas características, cotidianos, formas e funções, ou seja, apenas o aspecto populacional não dá conta da complexidade que comporta uma cidade. Em outro texto, Henrique (2012) afirma que o importante é saber o que acontece nessas cidades, seus processos e conteúdos que dinamizam seu espaço urbano e suas articulações regionais, a conexão e sobreposição entre as ruralidades e urbanidades.

Soares e Melo (2010) sinalizam que, na leitura das pequenas cidades devemos levar em consideração alguns aspectos como: (i) a inserção no mundo da globalização; (ii) a relação entre o poder público local e a população; (iii) a relação com a natureza; (iv) o entorno rural e as ruralidades; (v) a dependência do sistema urbano regional; (vi) o envelhecimento e a involução da população; e (vii) os aspectos de sociabilidade na pequena cidade. Com base em alguns desses aspectos e outros que foram possíveis de serem identificados na revisão de literatura, podemos destacar algumas características. Primeiramente, identificamos que as pequenas cidades têm uma forte dependência do poder público, caracterizado pelos repasses federais e estaduais. Sobre o assunto, Bacelar (2010) afirma que os habitantes têm uma grande dependência do poder público, pois a prefeitura que se apresenta “como grande empregador e promotor de ações econômico-produtivas e sociais” (BACELAR, 2009, p. 10).

Maia (2010) reforça este argumento, apontando como uma das características das pequenas cidades, a frágil economia, portanto, a fonte principal dos repasses é o Fundo de Participação Municipal (FPM), além do repasse do recurso estadual de ICMS.

A pequena cidade também pode ser caracterizada pela sua inserção em uma rede urbana. Fresca (2010) ressalta que podemos encontrar cidades com limites mínimos de complexidade, assim como cidades com funções urbanas mais complexas e, mesmo com essa complexidade, continuam sendo pequenas. Por isso, ela defende que é necessário o:

[...] entendimento do contexto sócio-econômico de sua inserção como eixo norteador de sua caracterização como forma de evitar equívocos, e igualar cidades com populações similares, que em essência são distintas" (FRESCA, 2001, p. 28 apud FRESCA, 2010, p. 77).

Desta forma, a autora afirma que analisar a cidade nesse contexto confere melhores condições de entender uma cidade pequena, evitando cair em armadilhas classificatórias de igualar cidades com populações semelhantes, mas com suas especificidades, que são bastante marcadas quando se avalia os contextos regionais.

A literatura científica aponta outra característica importante para compreensão das pequenas cidades: a forte relação com o campo e a presença significativa das ruralidades. Em relação às cidades pequenas do nordeste, Maia (2010) afirma que:

Destarte as particularidades econômicas pontuais, percebe-se uma similaridade entre as denominadas cidades pequenas do Nordeste, em especial a forte relação campo-cidade, que se revela na economia municipal, em que a agricultura e a pecuária aparecem como os principais componentes econômicos, assim como a incipiente oferta de serviços e ainda um comércio bastante restrito, especialmente naquelas de menor contingente populacional (MAIA, 2010, p. 29).

Deste modo, a autora ressalta que o setor primário se apresenta como um dos mais representativos na economia dos municípios. Castro (2016), com base em Milton Santos (1999), vai ressaltar que o processo de modernização e a tecnificação da agricultura aproximou, em algumas localidades, ainda mais o campo da cidade. Estão cada vez mais próximos, não só em relação aos hábitos, como também os costumes, a culinária, a utilização dos espaços, o comércio e o lazer.

Contudo, mais expressiva na dinâmica das pequenas cidades é a forte presença das ruralidades. Segundo Melo e Soares (2010, p. 243), "o rural pode ser entendido como uma representação social que está presente na pequena cidade através dos hábitos, costumes, valores e tradições dos moradores". Castro (2016) observa que as ruralidades se manifestam a partir de diversos elementos do cotidiano, seja através da religiosidade, das relações interpessoais entre a vizinhança, da sociabilidade, das festividades, das atividades e dos costumes e valores de determinada população. Portanto, é evidente que a permanência do rural a partir dos conteúdos de ruralidades persiste em se manifestar no espaço urbano das pequenas cidades.

Um aspecto muito importante que caracteriza a pequena cidade é a sociabilidade. Veiga (2004), com base em Georg Simmel (1858-1918), afirma que a sociabilidade faz parte de um mundo artificial, formado por indivíduos que têm o desejo de estabelecer relações com os outros. De acordo com Melo e Soares (2010), o modo de vida da pequena cidade é marcado pela pessoalidade, sendo que estas relações também se mostram através das formas de chamamento entre as pessoas.

As pequenas cidades apresentam também uma forte relação com a natureza. Soares

e Melo (2010, p. 242) argumentam que “a distância entre as áreas edificadas e ocupadas em relação ao campo é muito pequena”. Acrescentam os autores, que os elementos naturais que compõem o espaço urbano da pequena cidade, estão mais conservados, logo estes acabam influenciando na qualidade de vida dos habitantes e da paisagem urbana. Verifica-se com frequência o uso da natureza como meio de lazer e de práticas turísticas.

3 I BREVE CARACTERIZAÇÃO DE BONITO (BA)

Com base nas informações do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), a cidade de Bonito foi um povoado do município de Utinga, promovido à categoria de vila em 1970, e a categoria de distrito em 1982, pela lei estadual nº 4031, de 14-05-1982, sendo subordinado ao município de Utinga. A emancipação municipal ocorreu através da Lei Estadual 5.021 de 13.06.89.

Sabe-se que a cidade de Bonito foi originada no lugar onde os tropeiros acampavam a caminho das Lavras de Lençóis. Durante o percurso, os viajantes pararam para descansar e ficaram encantados com o lugar e acharam bonito, pelas belezas naturais, com muito verde e água em abundância e de boa qualidade, sendo que geralmente vieram de lugares onde a seca predomina. A princípio o nome do município foi denominado de Larga Bonita e, posteriormente de Bonito. O crescimento de Bonito na década de 1970 se deu pela abertura da cafeicultura tecnificada na Chapada Diamantina.

O município de Bonito está inserido na microrregião Seabra, formada por 16 municípios e na mesorregião Centro-Sul Baiano, que contempla 119 municípios (figura 1). Na atual regionalização adotada pelo Governo da Bahia, o município se localiza no Território de Identidade Chapada Diamantina. A cidade de Bonito dista 452,3 km da capital baiana (Salvador), 337,6 km de Feira de Santana, segunda maior cidade do interior da Bahia e importante centro regional, e encontra-se a 122 km da Cidade de Seabra que é considerada uma cidade pólo da microrregião em que Bonito está inserida.

Com base nas informações do último censo do IBGE (2010), a população total era de 14.834 mil habitantes, mas com projeção de aumento para 16.522 em 2020, o que representa um acréscimo de 11,38%. Da população total no ano de 2010, 58% corresponde a população rural (8.602 habitantes) e 42% equivale a população urbana (6.232 habitantes), ou seja, maior parte da população de Bonito encontra-se na área rural como é a realidade de diversas pequenas cidades baianas. Quanto à taxa de urbanização houve um pequeno aumento pouco significativo entre os anos de 1991 e 2010 (Tabela 1).

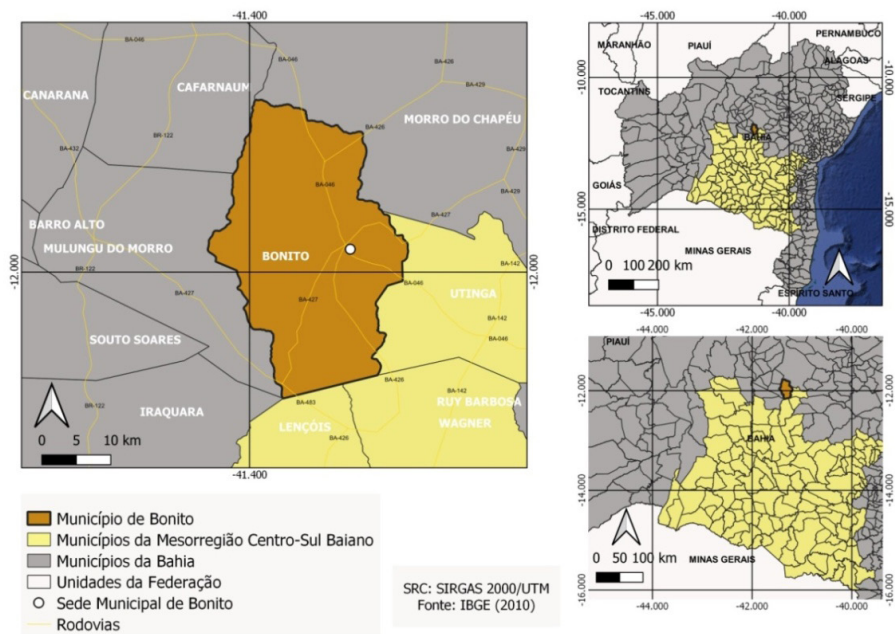


Figura 01: Localização do Município de Bonito na Bahia e na Mesorregião Centro-Sul Baiano

Fonte: IBGE, 2010.

Elaborado pelos autores, 2020.

ANO	POPULAÇÃO URBANA	POPULAÇÃO RURAL	POPULAÇÃO TOTAL	TAXA DE URBANIZAÇÃO
1991	4.349	6.736	11.085	39%
2000	5.501	7.401	12.902	43%
2010	6.232	8.602	14.834	42%
2020	(*)	(*)	16.522	(*)

Nota: (*) Não obtivemos informação. Os dados iniciam em 1991 em decorrência da emancipação em 1989.

Tabela 01 - Evolução populacional do Município de Bonito. 1991-2020.

Fonte: IBGE, 2010; SEI, 1991, 2010, 2020.

O PIB de Bonito, no ano de 2015, representou 154,03 milhões (SEI, 2015), ou seja, 6% do PIB corresponderam ao setor da indústria, 36% ao setor da agropecuária e 58% ao setor de serviços. O setor da agropecuária tem uma participação significativa que se caracteriza por ser uma atividade típica da área rural, é possível partir da hipótese de que essa predominância se dá pelo município ter uma população eminentemente rural. Já o setor de serviços é o que tem uma maior participação no PIB municipal.

Avaliando a situação do pessoal ocupado por setor de atividade no município

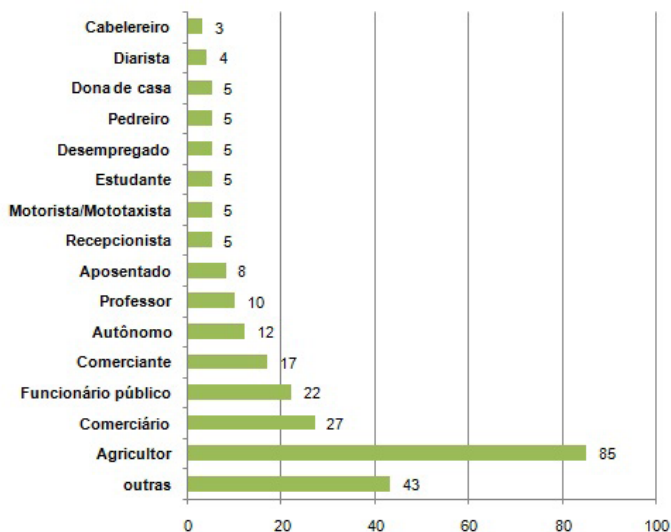
de Bonito, verifica-se que o setor da administração pública é o que mais emprega, correspondendo a 69% do pessoal ocupado. Esta constatação reforça o argumento de Bacelar (2010) sobre a grande dependência da população do poder público no sentido da geração de emprego e renda. O segundo setor com maior volume de pessoal ocupado é a agropecuária, que equivale a 18%, revelando que as atividades voltadas ao setor primário ainda são bastante significativas.

Nessa caracterização do município não se pretendeu tratar de uma gama variada de aspectos, mas recuperar alguns dados da realidade do município, que reforcem as características apontadas pela literatura: a prevalência da população rural sobre a urbana, a importância do setor agropecuário na economia municipal e a forte dependência da população ao poder público na geração de emprego e renda.

4 | BONITO (BA): RURALIDADES NO URBANO E INSERÇÃO NA REDE URBANA

O trabalho de campo consistiu na observação sistemática no espaço urbano de Bonito, com a adoção de uma grade de observação, aliada a aplicação de 261 questionários com a população residente da cidade. Entre a população respondente, foram 52% do sexo feminino e 48% do sexo masculino, com predominância para a faixa etária entre 20 a 59 anos (86%).

Uma primeira consideração está relacionada à profissão, pois, parte significativa da população entrevistada afirma exercer a profissão de agricultor (a), sendo 85 (que equivale a 33%) dos 261 pesquisados (Figura 2). Outras profissões que apareceram com maior frequência foram os comerciantes (27, equivalendo a 10%) e funcionários públicos (22, equivalendo a 8%). Esses dados reforçam dois parâmetros teóricos apontados na segunda seção: (i) a forte relação campo-cidade que se manifesta no espaço urbano, e (ii) a importante presença do serviço público como fonte de emprego e renda municipal.



Nota: O item outras refere-se a profissões com três ou menos incidências.

Figura 2- Profissão da população residente (amostra) da cidade de Bonito (BA)- 2019.

Fonte: Trabalho de campo, 2020.

Elaboração: Equipe Grupo de Pesquisa TERRITÓRIOS/DCET/UNEB.

A expressiva relação campo-cidade é uma característica marcante nas pequenas cidades baianas, fato que se observa na cidade de Bonito, pois, 92% afirmaram ter algum tipo de relação com a zona rural do município. A maior parte dos entrevistados frequenta a zona rural para lazer (78%), destacando-se os passeios, os jogos, as cachoeiras/rios/lagoas, as fazendas/sítios e os restaurantes/barzinhos. Quanto ao local de trabalho, 35% dos pesquisados trabalham na zona rural do próprio município, dado que revela uma forte relação da população com a zona rural, ou seja, essas pessoas se deslocam diariamente para trabalhar com atividades diretamente relacionadas ao rural. (Figura 3). É importante destacar que 46% dos pesquisados tem familiares com propriedades rurais, e 22% tem sua própria propriedade. Deste modo, verifica-se na Figura 3, uma variedade de aspectos que conformam uma intensa relação campo-cidade no âmbito do espaço urbano de Bonito (Ba).

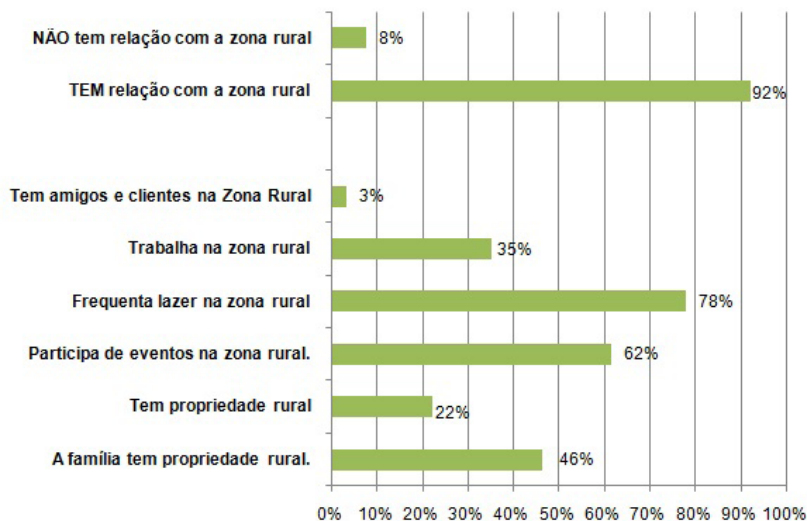


Figura3- Tipo de relação da população residente com a zona rural de Bonito (BA)- 2020

Fonte: Trabalho de Campo, 2020.

Elaboração: Equipe Grupo de Pesquisa TERRITÓRIOS/DCET/UNEB.

Uma das características relacionadas às pequenas cidades é a forte presença das manifestações culturais que, de certa forma, acabam contribuindo para a identidade dessas cidades. A maioria da população afirmou participar de manifestações culturais na zona rural, como: rezas/cultos religiosos (20%), vaquejada/cavalgadas (40%) e festas tradicionais (41%) (Figura 4).

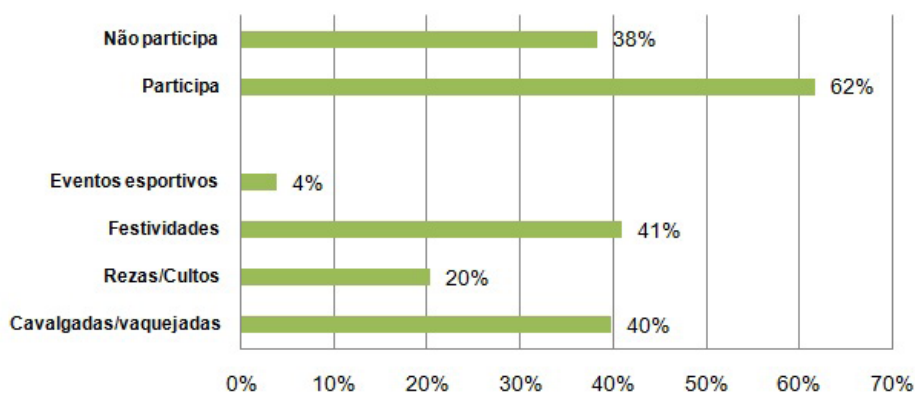


Figura 4- Manifestações culturais que a população residente participa na zona rural de Bonito (BA) - 2020

Fonte: Trabalho de Campo, 2020.

Elaboração: Equipe Grupo de Pesquisa TERRITÓRIOS/DCET/UNEB.

Da mesma forma, foi possível verificar atividades típicas do rural desenvolvidas na cidade, pois 33% da população afirma desenvolver algum tipo de atividade, dentre as mais destacadas estão: possui horta/pomar e animais no quintal.

As características rurais atribuídas pela maioria dos moradores à cidade de Bonito dizem respeito à forte presença da natureza, o entorno rural, a comercialização de produtos agrícolas e criatórios de animais no quintal. Estas características rurais são comuns nas pequenas cidades, justamente pela forte relação que estabelecem com o rural.

Em relação ao deslocamento da população para bens e serviços, 92% relata não ter dificuldades, a maior parte dos entrevistados usa o transporte alternativo (43%), algo típico das pequenas cidades que tem esse tipo de transporte como complementar. Outro ponto relevante a ser destacado diz respeito ao uso do transporte individual, pois 30% dos entrevistados afirmaram utilizar veículo próprio para se locomover, dado que aponta que o uso do transporte individual está se intensificando nas pequenas cidades.

Em relação a característica apontada Soares e Melo (2010), a respeito da dependência da pequena cidade a um sistema urbano regional, procurou-se verificar essa manifestação em relação a cidade de Bonito. Quanto à procura por produtos, 46% dos pesquisados recorrem como 1ª opção a cidade de Irecê, como 2ª opção a Morro do Chapéu (26%), e como 3ª opção a capital Baiana (Salvador, com 15%) e a cidade de Feira de Santana (13%), conforme demonstrado na Figura 5.

Em relação à busca por serviços, a população se desloca para cidade de Irecê, Morro do Chapéu, Utinga, Salvador e Feira de Santana, por ordem de preferência. Foi possível afirmar através destes dados que a cidade mais procurada pela população em busca de serviços e produtos é a cidade de Irecê, que, neste caso exerce um “poder gravitacional” e polarizador sobre a cidade de Bonito.

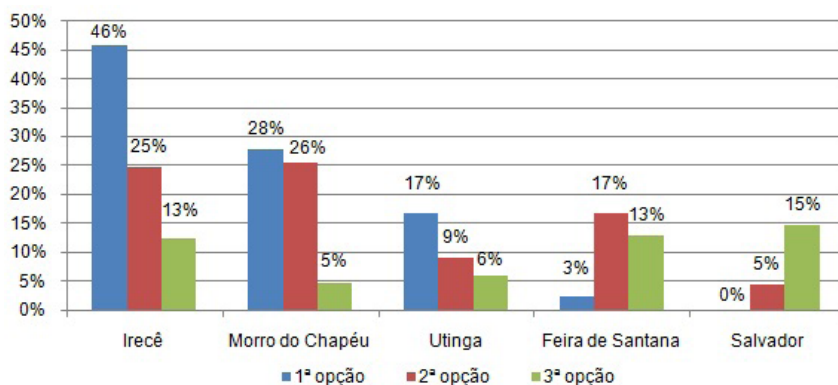


Figura 5: Principais cidades onde o residente busca produtos não disponíveis na sua cidade (amostra). Bonito (Ba)- 2020.

Fonte: Trabalho de Campo, 2020.

Elaboração: Equipe do Grupo de Pesquisa TERRITÓRIOS/DCET/UNEB.

Outra característica marcante e peculiar observada na pequena cidade refere-se à sociabilidade. Nas pequenas cidades os moradores estabelecem fortes relações de sociabilidade, as pessoas em sua maioria se conhecem, nas ruas é comum que se cumprimentem e socializem frequentemente. Elas costumam conversarem na calçada de casa com familiares, amigos ou vizinhos. Nessas cidades é comum que as pessoas encontrem seus amigos e familiares diariamente. Os dados de campo revelaram que 69% dos pesquisados encontram diariamente com os familiares e 63% encontram com os amigos na mesma periodicidade.

Na visita a campo, foi possível registrar a presença das ruralidades na cidade de Bonito, assim como forte presença da natureza que foi uma das características mais atribuídas pelos moradores; o entorno rural da cidade que é perceptível logo ao chegar à cidade (Figura 6); bem como a utilização da carrocinha como auxílio no transporte, algo típico do rural (Figura 7).

É importante salientar que as características apresentadas são comuns nas pequenas cidades, contudo, é preciso reforçar que cada cidade possui suas especificidades e pelo fato de serem pequenas não significa que são iguais.



Figura 6: Entorno rural da cidade de Bonito (BA)

Fonte: Trabalho de campo, 2020.



Figura 7: Utilização da carrocinha como transporte na cidade de Bonito (BA)

Fonte: Trabalho de campo, 2020.

5 | CONSIDERAÇÕES FINAIS

Diante dos dados analisados é possível fazer algumas considerações em relação à cidade de Bonito. Em relação à rede urbana, observamos que a cidade possui uma forte relação com outras cidades na busca por produtos e serviços essenciais, principalmente com a cidade de Irecê, que polariza a cidade de Bonito e se mostra como primeira opção dos moradores. Como forma de locomoção, as pessoas costumam se deslocar com o transporte alternativo, algo comum nas pequenas cidades. A pequena cidade possui formas peculiares de sociabilidade, que se manifestam também na cidade de Bonito, pois

as pessoas se veem diariamente, costumam socializarem nas calçadas das casas, assim como conversam e jogam nas praças da cidade.

É perceptível uma estreita relação campo-cidade, verificada pelo número de agricultores que residem no espaço urbano e tem como local de trabalho a zona rural. Observou-se também que parte significativa dos pesquisados frequentam o espaço rural por motivos de lazer; eventos, atividades e festividades típicas do rural, bem como, pelo fato de possuírem propriedade rural ou algum familiar ter propriedade na zona rural.

Podemos afirmar a presença incisiva das ruralidades no espaço urbano de Bonito, influenciando e participando diretamente do dia-a-dia dos moradores. Verificou-se que as ruralidades se expressam de distintas formas na cidade, pois, mesmo sendo um espaço urbano, os conteúdos rurais continuam presentes, conformando o que chamamos de ruralidades no urbano.

Contudo, as pequenas cidades não podem ser generalizadas pelo fato de serem pequenas, pois guardam suas especificidades a depender do contexto regional em que estão inseridas. Em síntese, os resultados do presente artigo nos revelam a importância dos estudos relacionados às pequenas cidades, apontando possibilidades teóricas e metodológicas para interpretação destes fenômenos espaciais.

REFERÊNCIAS

ALVES, Flamarion Dutra; VALE, Ana Rute. A relação campo-cidade e suas leituras no espaço. **Acta Geográfica**, p. 33-41, 2013. Disponível em: <https://revista.ufr.br/>. Acesso em: 29 de maio 2019.

BACELAR, Winston Kleiber de Almeida. Análise da pequena cidade sob o ponto de vista político-administrativo. In: DIAS, Patrícia Chame; SANTOS, Janio (Orgs). **Cidades médias e pequenas: contradições, mudanças e permanências nos espaços urbanos**. Série Estudos e Pesquisas. v 97. Salvador: SEI, 2012, p. 81-101.

BACELAR, Winston Kleiber de Almeida. Pequenas cidades: uma caracterização. In: **Anais V Encontro de Grupo de Pesquisa Agricultura, Desenvolvimento e Transformações Socioespaciais**. Santa Maria: GPET, 2009. 19 p.

CASTRO, Francielle de Siqueira. As Relações Rurais e Urbanas no Cenário das Pequenas Cidades: o caso de Lagoa Formosa (MG). **InterEspaço: Revista de Geografia e Interdisciplinaridade**, v. 2, n. 5, p. 238-254, 2016. Disponível em: <http://www.periodicoseletronicos.ufma.br/index.php/interespaco/article/view/5275>. Acesso em: 23 de abr 2020.

CORRÊA, Roberto Lobato. As Pequenas Cidades na Confluência do Urbano e do Rural. **GEOUSP - Espaço e Tempo**, São Paulo, n. 30, 2011, p. 05-12.

FRESCA, Tânia Maria. CENTROS LOCAIS E PEQUENAS CIDADES: diferenças necessárias. **Mercator**, v. 9, n. 20, p. 75-81, 2010. Disponível em: <http://www.mercator.ufc.br/mercator/article/view/398>. Acesso em: 20 nov. 2019.

FERNANDES, Pedro Henrique Carnevali. O urbano brasileiro a partir das pequenas cidades. **Revista Geoaraguaia**, v. 8, n. 1, 2018. Disponível em: <http://periodicoscientificos.ufmt.br/ojs/index.php/geo/article/view/6981>. Acesso em: 31 mar. 2020.

HENRIQUE, Wendel. Diferenças e repetições na produção do espaço urbano de cidades pequenas e médias. In: LOPES, Diva Maria Ferlin; HENRIQUE, Wendel (Orgs). **Cidades médias e pequenas: teorias, conceitos e estudos de caso**. Série Estudos e Pesquisas. v. 87. Salvador: SEI, 2010. p 45-57.

HENRIQUE, Wendel. Do rural ao urbano: dos arquétipos a espacialização das cidades pequenas. In: DIAS, Patrícia Chame; SANTOS, Janio (Orgs). **Cidades médias e pequenas: contradições, mudanças e permanências nos espaços urbanos**. Série Estudos e Pesquisas. v. 97. Salvador: SEI, 2012, p. 63-80.

IBGE. **Censo Demográfico 2010**. Rio de Janeiro, RJ: IBGE, 2010 [Recurso Eletrônico]. Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/>. Acesso em: 08 agos. 2019.

LEFEBVRE, Henri. **A Revolução Urbana**. Belo Horizonte: UFMG, 1999.

MAIA, Doralice Sátyro. Cidades médias e pequenas do Nordeste. In: LOPES, Diva Maria Ferlin; HENRIQUE, Wendel (Orgs). **Cidades médias e pequenas: teorias, conceitos e estudos de caso**. Série Estudos e Pesquisas. v. 87. Salvador: SEI, 2010, p 93-105.

MOREIRA JUNIOR, Orlando. As cidades pequenas na geografia brasileira: a construção de uma agenda de uma agenda de pesquisa. **GEOUSP Espaço e Tempo**, n. 35, p. 19-33, 2013. Disponível em: <https://www.revistas.usp.br/geousp/>. Acesso em: 14 jan. 2019.

SOARES, Beatriz Ribeiro; MELO, Nágela Aparecida de. Cidades médias e pequenas: reflexões sobre os desafios no estudo dessas realidades socioespaciais. In: LOPES, Diva Maria Ferlin; HENRIQUE, Wendel (Orgs). **Cidades médias e pequenas: teorias, conceitos e estudos de caso**. Série Estudos e Pesquisas. v. 87. Salvador: SEI, 2010, p 93-105.

SUPERINTENDÊNCIA DE ESTUDOS ECONÔMICOS E SOCIAIS DA BAHIA. **Estatística dos Municípios Baianos** [recurso eletrônico]. v.4. n.2. Salvador: SEI, 2014. Disponível em: http://www.sei.ba.gov.br/side/frame_tabela.wsp?tmp.tabela=T164&tmp.volta=. Acesso em: 04 set. 2019.

VEIGA, José Eli. A atualidade da contradição urbano-rural, in: SEI, **Análise Territorial da Bahia Rural**. Salvador. SEI, 2004, p. 29-50.

CAPÍTULO 9

RURALIDADES NO URBANO E INSERÇÃO EM REDE URBANA: ESTUDO DE CASO DA CIDADE DE MAIRI (BA)

Data de aceite: 01/06/2021

Data de submissão: 06/03/2021

Ana Carla Freitas dos Santos

Universidade do Estado da Bahia (UNEB)
Salvador - Bahia
<http://lattes.cnpq.br/9932651375539836>

Agripino Souza Coelho Neto

Universidade do Estado da Bahia (UNEB)
Salvador - Bahia
<https://orcid.org/0000-0003-3714-510X>

Este artigo resulta do subprojeto de pesquisa de Iniciação Científica, intitulado “Ruralidades no urbano: a co-relação campo-cidade no espaço urbano de Mairi (BA)” que se desdobra do projeto matriz denominado “Ruralidade no urbano: perspectiva conceitual para compreender as pequenas cidades baianas”, coordenado pelo Prof. Dr. Agripino Souza Coelho Neto.

RESUMO: Este artigo adotou a proposição teórica de que as cidades pequenas são espaços intrínsecos à confluência do urbano e do rural. Assim, o principal objetivo deste texto é compreender a dinâmica socioespacial através da presença de ruralidades na cidade de Mairi (Bahia) e de sua inserção na rede urbana da mesorregião do Centro Norte baiano. Para tanto, a pesquisa foi realizada em três etapas: inicialmente, nos apoiamos na literatura acadêmica para discutir o conceito de cidade pequena e a relação campo-cidade; na segunda etapa, realizou-se levantamento de dados

secundários no Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) e na Superintendência de Estudos Econômicos e Sociais (SEI) acerca da cidade de Mairi e da microrregião de Itaberaba (BA), na qual ela está inserida. Por fim, foi realizada uma pesquisa de campo na cidade de Mairi onde foram aplicados 263 questionários aos residentes da sede municipal. As observações obtidas através da pesquisa de campo apontam que a maior parte dos entrevistados conservam costumes tipicamente rurais no espaço citadino.

PALAVRAS-CHAVE: Ruralidades, Urbano, Mairi.

RURALITIES IN URBAN SPACE AND INSERTION IN URBAN NETWORK: CASE STUDY OF THE CITY OF MAIRI (BAHIA)

ABSTRACT: This paper is based on the theoretical proposition that small cities are spaces characterized by the confluence of urban and rural. The main objective of this text is to understand the socio-spatial dynamics through the presence of ruralities in the city of Mairi (Bahia) and its insertion in the urban network of the mesoregion of the Northern Center of Bahia. For this purpose, the research was conducted in three stages: initially, we grounded on academic literature to discuss the concept of the small town and the countryside-city relationship; in the second stage, a survey of secondary data was carried out basing on primary data made by The Brazilian Institute of Geography and Statistics (IBGE) and The Superintendency of Economic and Social Studies (SEI) about the city of Mairi and the micro-region of Itaberaba (BA), in which it is inserted. Finally, a field research was realized in the city of Mairi where 263 questionnaires were

applied to residents of the municipal seat. The data obtained through the field research points that most of those interviewed preserve typically rural customs in the city space.

KEYWORDS: Ruralities; Urban; Mairi.

1 | INTRODUÇÃO

O objetivo principal deste artigo é compreender a dinâmica socioespacial da cidade de Mairi (Ba), considerando a presença de ruralidades e sua inserção na rede urbana da mesorregião do Centro Norte baiano. Secundariamente, buscou-se caracterizar as atividades rurais desenvolvidas no espaço urbano, e analisar as relações estabelecidas entre a população citadina e o espaço rural no contexto urbano de Mairi.

Além da consulta a literatura acadêmica, para apresentar um panorama do debate sobre as pequenas cidades, realizou-se um levantamento de dados secundários, no Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) e na Superintendência de Estudos Econômicos e Sociais (SEI), reunindo dados sobre a situação socioeconômica e populacional da microrregião de Itaberaba (Ba) (onde se localiza cidade estudada) e do município de Mairi. A pesquisa de campo foi realizada por meio de uma grade de observação e da aplicação de questionários a 263 residentes na cidade, para investigar os conteúdos rurais e as relações dos cidadãos com o campo.

O estudo das pequenas cidades é de suma importância para compreender algumas dinâmicas do espaço, principalmente a nível regional, oferecendo subsídios para os campos da gestão e do planejamento urbano e regional. Além disso, as pequenas cidades correspondem a quase 90% das cidades brasileiras, se considerarmos o tamanho populacional como um primeiro critério de classificação (FERNANDES, 2018). Considerando essa expressividade fenomênica e a carência de estudos sobre estas realidades urbanas, este artigo pretende oferecer uma contribuição à interpretação das pequenas cidades, detendo-se a um estudo de caso no contexto da realidade baiana.

2 | UM BREVE DEBATE SOBRE A PEQUENA CIDADE

Para o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE, 2010), a cidade é a sede municipal onde está sediada a prefeitura, sendo que as cidades pequenas são aquelas que possuem até cem mil habitantes. Essas definições, na tentativa de operacionalizar tal conceito, acabam por desconsiderar as características qualitativas deste tipo de expressão espacial urbana. As questões anunciadas pela literatura acadêmica apontam a necessidade de analisá-las nas diversas perspectivas, agregando complexidade na compreensão deste tipo de cidade (FERNANDES, 2018; MOREIRA JÚNIOR, 2013). Um aspecto relevante a ser considerado é o contexto geográfico (regional) na qual se inserem, afinal, uma cidade de 30 mil habitantes na Amazônia brasileira não tem o mesmo significado que uma cidade de mesmo porte populacional na região Sudeste. Deste modo, o tamanho populacional,

considerado isoladamente, não é capaz de oferecer respostas completas para o esforço de interpretação das pequenas cidades.

O adjetivo “pequena”, segundo Fresca (2010), remete-se à noção de tamanho populacional, associada, também, ao tamanho da área da cidade. Contudo, a autora argumenta que estas não são categorias que podem definir as pequenas cidades. A complexidade da cidade pequena cresce devido à diversidade de expressão no espaço, o que torna mais difícil sua definição, já que as características se manifestam diferentemente em cada uma delas. Dessa forma, é necessário observar que o “entendimento acerca da conceituação das pequenas cidades perpassa, concomitantemente, por abordagens quantitativas (os patamares mínimos e máximos de habitantes) e qualitativas (...), como saúde, educação, emprego, lazer, consumo de produtos básicos (...) e etc.” (FERNANDES, 2018, p. 22).

Então, como definir a pequena cidade? Antes de aprofundar esta questão, é importante primeiro definir o que faz de uma aglomeração urbana, uma cidade. Para Fresca (2011), o primeiro filtro é a capacidade de resposta “às necessidades vitais mínimas, reais ou criadas de toda uma população, função esta que implica uma vida de relações” (SANTOS, 1982, p. 71 apud FRESCA, 2011, p. 77). Aquelas aglomerações que possuem estas características seriam Centros Locais, menor escala de manifestação das cidades brasileiras, porque se tratam daquelas que ofertam bens e serviços mais básicos, de uso frequente e de pequena especialização. As cidades pequenas, por sua vez, estariam entre as aglomerações urbanas com maior nível de complexidade que os centros locais, porém, menor que a cidade média. Corrêa (2011) acredita que as cidades pequenas são centros locais, pois concentram bens e serviços para suprir as demandas de sua população e hinterlândia, que, muitas vezes, polariza outros centros menores.

Além disso, as mudanças ocorridas na divisão territorial do trabalho, com o advento da industrialização e da popularização do automóvel, afetou principalmente as pequenas cidades e reconfigurou a rede urbana e as relações no âmbito dos contextos regionais. O papel das pequenas cidades até a década de 1950 (início da industrialização brasileira) era mais forte e importante na rede urbana, pois, nela se efetivavam as relações econômicas (venda da produção agrícola de sua hinterlândia e de bens e serviços para a produção agropecuária), políticas (se realizavam festejos religiosos, comícios e abrigava a elite local) e sociais (a dinâmica da cidade era ditada pela atividade econômica predominante) (CORRÊA, 2011). Os desdobramentos da industrialização e da popularização do automóvel fortaleceu a importância dos grandes centros e contribuiu para maior concentração de pessoas, bens e serviços nas grandes cidades.

A globalização é outro fenômeno que contribui para a manutenção dessa mudança do papel da pequena cidade na rede urbana. Segundo Corrêa (1999), a globalização impacta as pequenas cidades através da reestruturação espacial, que altera as formas, funções e agentes sociais, impactando as esferas econômica, social, política e cultural,

sendo estas reflexo e condicionante da organização espacial.

Fresca (2011) considera que a expressividade da oferta de bens e serviços define o nível de centralidade. A cidade se torna uma centralidade para o território municipal também devido ao suprimento de demandas originadas pela reestruturação produtiva no campo, assim como, se projeta no cenário regional, podendo influenciar centros locais.

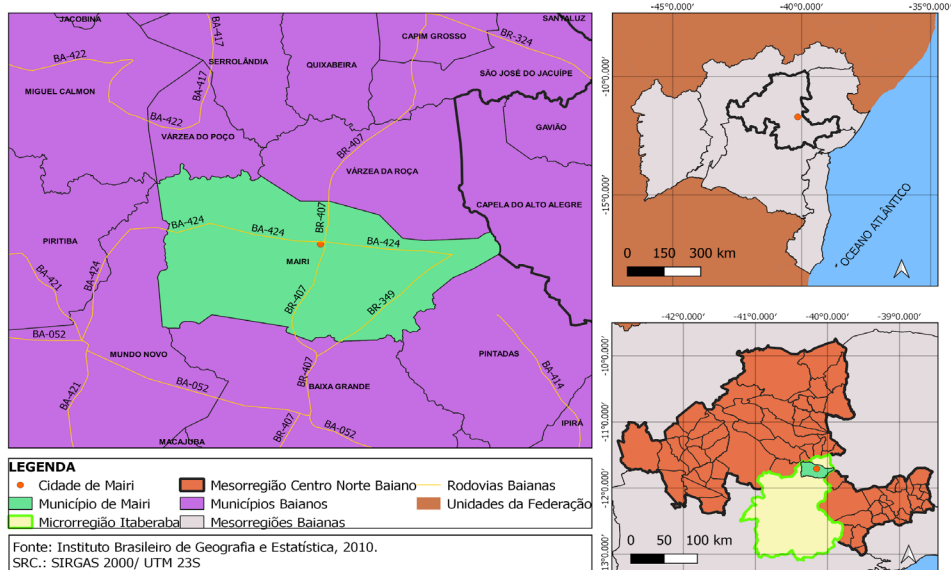
Outra característica expressiva das pequenas cidades, apontada por Bacelar (2009), é a tendência ao declínio, a estagnação ou ao aumento pouco expressivo da população. Isto se relaciona com a qualidade da oferta de bens e serviços e com a divisão territorial do trabalho, além da pequena arrecadação fiscal.

Para compreender as características do urbano e do rural nas cidades pequenas, as construções teóricas do arquétipo rural e do arquétipo urbano de Henrique (2010) ajudam a interpretar a confluência destes no espaço urbano das pequenas cidades. O autor construiu estes dois tipos ideais, considerando que somente suas expressões podem ser identificadas na realidade, isto é, as ruralidades e as urbanidades. A cidade pequena, desta forma, agrega características tipicamente rurais, tendo sua dinâmica marcada por sociabilidades específicas: mesmo que o tempo seja percebido relativamente mais rápido, ela também é espaço de encontros esporádicos (em festas religiosas, feiras livres, quermesses etc.), onde as relações sociais são carregadas pelos costumes da intensa comunicação e fortes elos entre os cidadãos (sentar na porta para conversar, reunir os vizinhos para enfeitar a rua em época de festejos e etc).

3 I CARACTERIZAÇÃO DO MUNICÍPIO DE MAIRI

A área que atualmente conforma o município de Mairi fazia parte de uma grande sesmaria arrematada pelo Visconde de Itapicuru em 1655. Em 1897, a vila de Monte Alegre foi elevada à categoria de cidade pela Lei Estadual nº 196, de 5 de agosto do mesmo ano. Somente em 31 de dezembro de 1943, com o decreto-lei estadual nº 141, que o lugar passou a ser denominado Mairi. Hoje, o município possui dois distritos: Mairi, que é a sede municipal, e Angico (IBGE, 1958; LIMA, 2013).

Mairi é um município de 952 km², localizado na mesorregião Centro Norte Baiano, que abrange 80 municípios baianos. Localiza-se também na microrregião de Itaberaba, composta por 12 municípios, como mostra o Mapa 01. Situa-se a 284 km da capital baiana (Salvador); a 180 km de Feira de Santana, segunda maior cidade do estado; e a 130 km de Itaberaba, sexta maior população da mesorregião da qual Mairi também está inserida (SEI, 2014; IBGE, 2010). As três cidades se destacam pela oferta de bens e serviços, constituindo diferentes tipos de relação com outros municípios e ocupando posição de centralidade nas redes urbanas das quais fazem parte.



Mapa 01 - Localização do Município de Mairi na Bahia.

Elaboração: Ana Carla Freitas e Agripino Souza Coelho Neto, 2020.

Em 2010, o município tinha 19.326 habitantes, mas as projeções populacionais apontam para o decréscimo da população desde o censo populacional de 1991, verificado, inclusive, na projeção populacional para 2010 (Tabela 01). Em 2010 (último Censo Demográfico), a população urbana de Mairi correspondia a 11.115 habitantes, cerca de 57,5% da população total, e a rural, a 8.211 habitantes, conforme indicado na tabela 01. A população urbana só se apresentou acima da rural no ano de 2010, já que nos censos demográficos de 1970 a 2000, a população rural era maior que a população urbana, correspondendo a cerca de 89% e 52%, respectivamente, da população total (IBGE, 2010).

O município apresenta um baixo Índice de Desenvolvimento Humano (IDH), ocupando a 302ª posição na Bahia em 2010 (Atlas do Desenvolvimento Humano, 1991-2010). Os Índices de Performance Econômica (IPE)¹ e de Performance Social (IPS)² posiciona o município em 207º e 238º, respectivamente, em relação a outros municípios baianos. Estes índices “mensuram a capacidade dos municípios em atender as necessidades de serviços básicos da população” (SEI, 2014, p. 12).

1 O IPE é constituído a partir do cálculo que inclui 4 indicadores, os quais são o INF - Índice de Infraestrutura, IPM- Índice de Produto Municipal, ICE - Índice Corrente de Comércio Exterior e IIF - Índice de Independência Fiscal (SEI, 2014).
2 O IPS é composto de 4 subíndices, os quais são INS - Índice de Nível de Saúde, INE - Índice do Nível de Educação, ISB - Índice da Oferta de Serviços Básicos e IMT - Índice do Mercado de Trabalho (Idem, 2014).

ANO	POPULAÇÃO URBANA	POPULAÇÃO RURAL	POPULAÇÃO TOTAL	TAXA DE URBANIZAÇÃO
1970	3,388	26,913	30,301	11,18%
1980	5,206	29,274	34,480	15,10%
1991	6,969	13,732	20,701	34%
2000	9,595	10,490	20,085	48%
2010	11,115	8,211	19,326	58%
2020	(*)	(*)	18,962	(*)

Nota: (*) Não obtivemos a informação.

Tabela 01 - Evolução populacional do Município de Mairi - 1991-2020

Fonte: IBGE (2010), SEI (1991, 2010 e 2020).

Elaboração: Ana Carla Freitas e Agripino Souza Coelho Neto, 2019

Em relação à economia, o município de Mairi foi responsável por 0,05% do PIB da Bahia e 6,08% do PIB da Microrregião de Itaberaba, em 2015. Mesmo com o crescimento de 355% em relação ao ano de 2002, o PIB de Mairi perdeu representatividade no contexto microrregional (vide tabela 02).

ANO	BAHIA (milhões - R\$)	MICRORREGIÃO DE ITABERABA (Milhões - R\$)	MAIRI (Milhões - R\$)	PIB DE MAIRI NA BAHIA (%)	PIB DE MAIRI NA MICRORREGIÃO DE ITABERABA (%)
2002	58.842,98	504,53	35,27	0,01	6,99
2005	88.291,88	641,26	43,99	0,05	6,86
2010	154.419,55	1.245,86	77,51	0,05	6,22
2015	245.043,69	2.058,92	125,27	0,05	6,08

Tabela 02 - Produto Interno Bruto da Bahia, Microrregião de Itaberaba e Município de Mairi.

Fonte: SEI/ IBGE (2015).

Elaboração: Ana Carla Freitas, 2019.

O setor de comércio e serviços são os mais representativos da economia do município de Mairi. Segundo dados da Superintendência de Estudos Econômicos e Sociais (SEI), o setor terciário representou 82,4% do PIB (equivalente a R\$106,296 milhões) no ano de 2016. Já a agropecuária, foi responsável por 13,7% do PIB mairiense (R\$ 17,673 milhões), e a indústria, por 3,9% (R\$ 5,031 milhões). A expressividade do setor de comércio e serviços é reiterada ao observar-se o número de estabelecimentos existentes no município, entre os quais, cerca de 68,5% fazem parte deste setor.

Em termos de pessoal ocupado no mercado formal de trabalho, a Administração Pública é o mais expressivo na geração de empregos formais no município, cerca de 64%

do total. Já o setor de comércio e serviços, que se encaixam como os mais expressivos em quantidade de estabelecimentos e na participação do PIB municipal, vem em segundo lugar, ocupando 31% do total, como pode ser observado no gráfico 01.

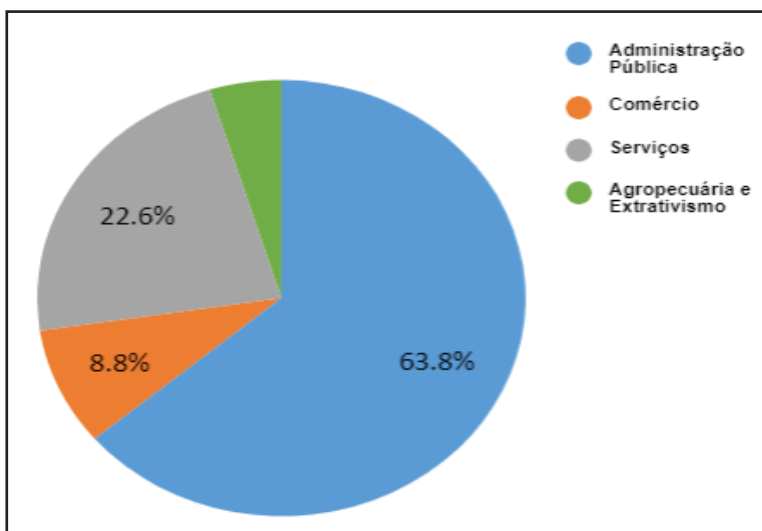


Gráfico 01 - Pessoal ocupado no mercado formal de trabalho do município de Mairi. 2011

Fonte: SEI – Estatísticas dos Municípios Baianos (2014)

Elaboração: Ana Carla Freitas e Agripino Souza Coelho Neto, 2019

4 | MAIRI: RURALIDADES NO URBANO E INSERÇÃO NA REDE URBANA

Através das pistas que o aporte teórico ofereceu sobre alguns aspectos importantes a serem identificados e analisados na pequena cidade, foi desenvolvido um questionário com 15 perguntas. Essas questões foram subdivididas em três temas: a oferta de bens e serviços na cidade de Mairi, a rede urbana na qual a cidade está inserida e a relação campo-cidade no espaço urbano. Foram aplicados 263 questionários para moradores da cidade de Mairi, sendo 55% dos respondentes do sexo feminino e 83% do total na faixa etária entre 20 e 59 anos.

Aproximadamente, 65% dos respondentes afirmaram ter nascido na própria cidade; outros 18% nasceram em outra cidade, sendo as respostas mais incidentes: Baixa Grande, Feira de Santana, Mundo Novo e Salvador; e cerca de 16% nasceram na zona rural, seja do próprio município ou não. Foi possível identificar que dos 35% que não nasceram na cidade de Mairi, 50% afirmaram que o principal motivo para ter se mudado para a cidade foi para acompanhar a família, por motivo de trabalho (22,2%), e pelas dificuldades de vida no campo (3,3%).

Observa-se que, ao mesmo em tempo que a cidade de Mairi apresenta-se como local de tranquilidade, sem a correria típica das grandes cidades, sob a perspectiva de

pessoas que vieram de cidades maiores (como Feira de Santana, Salvador e São Paulo), ela também se mostra como espaço de oportunidades para quem busca educação, emprego, qualidade de vida, oportunidades melhores, sob a perspectiva de pessoas de outras cidades pequenas próximas ou da zona rural.

Por outro lado, isto não quer dizer que estas pessoas (em especial, aquelas oriundas do campo) quebraram o vínculo com o local de onde vieram, nutrindo a relação campo-cidade no espaço urbano de Mairi. Constatou-se que 28% dos respondentes afirmaram trabalhar como agricultores, sendo a resposta mais recorrente, em segundo lugar, comerciante (12%), seguido de comerciário (8%), o que faz todo sentido considerando-se que o setor terciário é o mais importante para economia mairiense. Outra questão é a quantidade de funcionários públicos, outra característica das pequenas cidades em que a máquina pública se torna uma das principais empregadoras na cidade, como anunciado na teoria.

Em conformidade com a literatura (SOARES e MELO, 2010; HENRIQUE, 2012), observou-se que as marcas de ruralidades se apresentam com mais força quando perguntados sobre sua participação em manifestações culturais na zona rural, o que se confirmou entre 67% dos moradores entrevistados da cidade de Mairi (vide gráfico 02). Em sua maioria, eles afirmaram participar de cavalgadas e/ou vaquejadas (47%), rezas (30%) e outras festividades (32%), a exemplo da Festa de São João, Festa da Padroeira, São Pedro, Festa da Argolinha e etc.

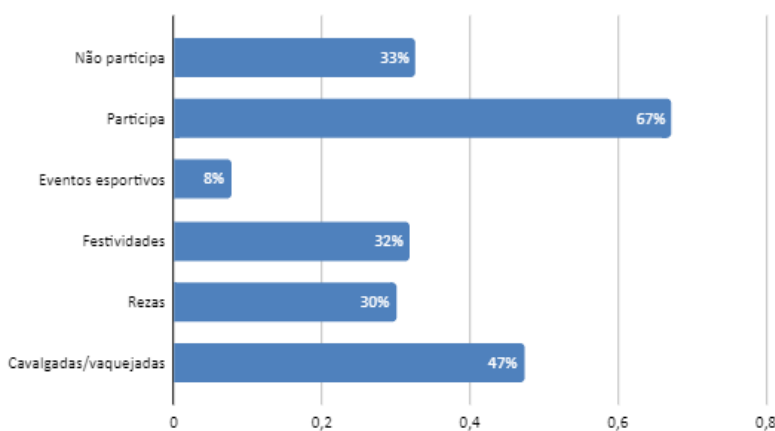


Gráfico 02 - Manifestações culturais que a população de Mairi (Ba) participa na zona rural. 2020

Fonte: Pesquisa de campo, 2020.

Elaboração: Equipe do Grupo de Pesquisa Territórios.

Quando perguntados sobre se possuíam alguma relação com a zona rural do

município, 91% dos respondentes afirmaram que tinham. Deste universo, 76% porque frequentam a zona rural para lazer, 56% porque participam de eventos no campo e 52% porque a família possui propriedade rural (vide gráfico 03). O que significa que o tempo de lazer é principalmente ocupado pelo consumo da cultura rural, dos costumes, do modo de vida, de atividades que só podem ser executadas no espaço rural.

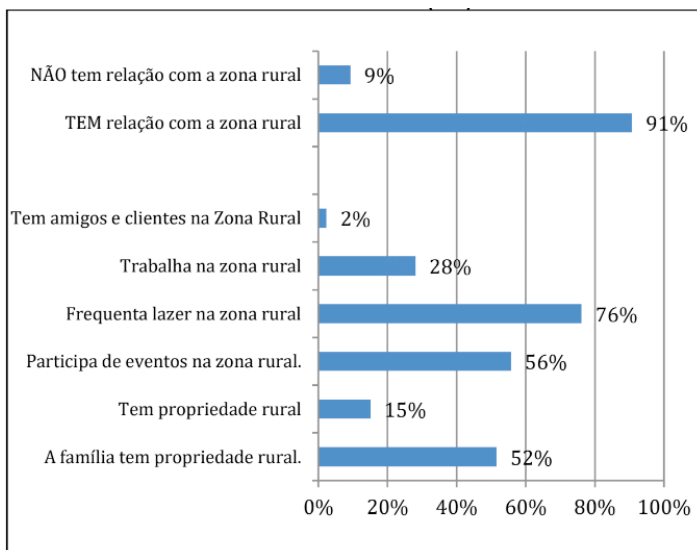


Gráfico 03 - Tipos de relação da população residente com a zona rural. Mairi (BA). 2020.

Fonte: Pesquisa de campo, 2020.

Elaboração: Equipe do Grupo de Pesquisa TERRITÓRIOS.

Porém, esta relação não só se estabelece através do tempo gasto fora do espaço urbano, mas também reproduzindo atividades e costumes típicos do rural no espaço citadino. Esta afirmação se desdobra do fato que 30% dos respondentes afirmaram desenvolver alguma atividade rural na cidade de Mairi. A principal atividade que afirmaram desenvolver foi a criação de animais não domésticos no quintal, como galinha e porcos, por exemplo, totalizando cerca de 18% dos que afirmaram. Outras atividades típicas do rural, como ter pomar ou horta no quintal (13%), vender produtos agrícolas (5%) e participar de manifestações culturais na cidade (3%), foram as outras respostas dadas.

Outro fator apontado na literatura como tipicamente rural na cidade pequena é a sociabilidade, caracterizada pela comunicação e encontros mais frequentes e pelo estabelecimento de laços mais estreitos. Os dados obtidos apontam que 61% das pessoas entrevistadas costumam ver seus familiares diariamente, 22% veem semanalmente, 11% mensalmente e 7% anualmente. Quanto aos amigos, 64% os encontram diariamente, 25% semanalmente, 8% mensalmente e 3% anualmente.

Os próprios respondentes apresentaram aspectos na paisagem da cidade mairiense que lhes recordavam a zona rural. A figura 01 demonstra parte dos limites da cidade de Mairi, que é delimitada pela natureza. A comercialização de produtos agrícolas, principalmente na feira livre da cidade em que pessoas da zona rural vão à cidade vender os produtos que cultivam em suas propriedades, assim como ter acesso aos produtos e serviços disponíveis, que foi outra resposta bastante recorrente.



Figura 01 - A natureza limita o território citadino de Mairi. 2020

Foto: Ana Carla Freitas, 2020.

Em relação à inserção do município na rede urbana, foi possível identificar que, para encontrar algum produto não comercializado em Mairi, 39% dos entrevistados recorrem à Capim Grosso, como primeira opção, 31% recorrem à Feira de Santana e outros 20% à Jacobina, como segunda opção, e 17% recorrem a Feira de Santana e 11% à Salvador, como terceira opção (tabela 04). Já para ter acesso à serviços não disponibilizados em Mairi, caso de saúde e educação, os entrevistados disseram preferir Feira de Santana; quanto à serviços públicos, 37% recorrem à Jacobina; serviços bancários, 37% preferem Capim Grosso; e lazer, 29% optam por Salvador (tabela 05).

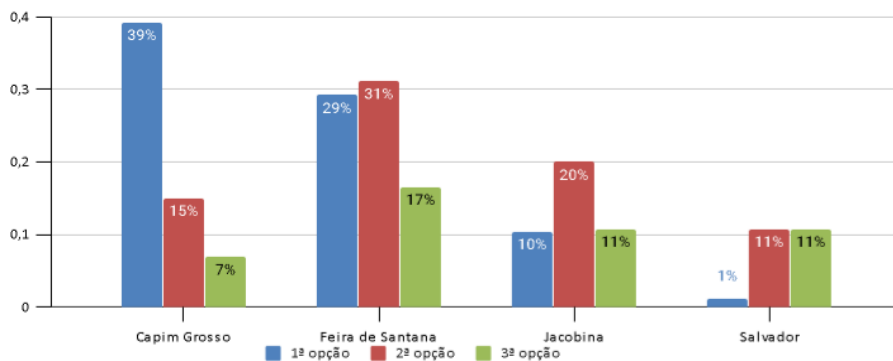


Gráfico 04 - Principais cidades onde o residente busca produtos não disponíveis na sua cidade (amostra). Mairi (Ba). 2020.

Fonte: Pesquisa de campo, 2020.

Elaboração: Equipe do Grupo de Pesquisa TERRITÓRIOS.

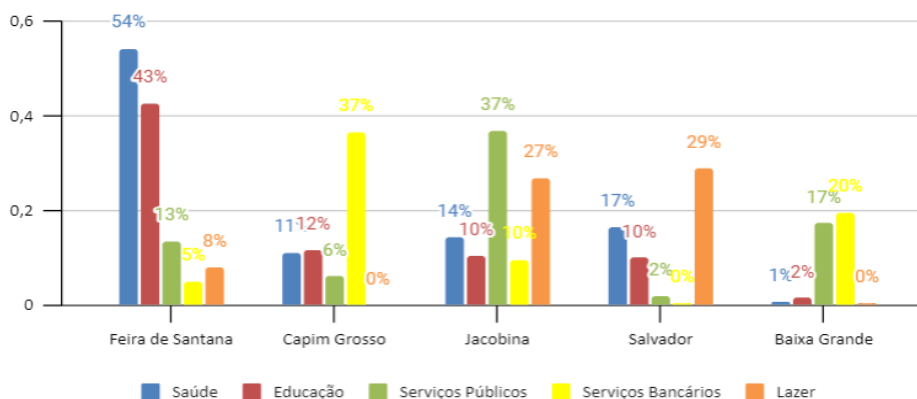


Gráfico 05- Principais cidades onde o residente busca serviços não disponíveis na sua cidade (amostra). Mairi (Ba). 2020.

Fonte: Pesquisa de campo, 2020.

Elaboração: Equipe do Grupo de Pesquisa TERRITÓRIOS.

De acordo com esses dados, podemos considerar que Capim Grosso exerce certa influência sobre a cidade de Mairi, assim como Jacobina, mas a análise dos dados demonstram que Feira de Santana é a que mais atrai viagens para consumo de bens e serviços.

Outra forma de demarcar o funcionamento da rede urbana, na qual uma pequena cidade está inserida, é observando a oferta de transportes. Quando perguntados se existia dificuldade de se locomover para estas cidades à procura de produtos ou serviços não ofertados em Mairi, 93% dos respondentes afirmaram não ter dificuldade, destes 43% porque se deslocam de transporte alternativo, 25% de ônibus e outros 25% de carro próprio.

5 | CONSIDERAÇÕES FINAIS

A literatura anuncia o papel significativo das pequenas cidades no período anterior ao da industrialização. A história de Mairi destaca a importância que a região em que está localizada tinha devido ao comércio, constituindo relações comerciais diretas com cidades de importância estadual, como Feira de Santana. Isto se deu de duas formas: por um lado, o setor de comércio e serviços assumindo como carro-chefe da economia mairiense, e por outro, a relação com a cidade de Feira de Santana que foi conservada. Os resultados obtidos através dos questionários nos permite inferir que Feira de Santana é a cidade que polariza Mairi, em conformidade com os dados apresentados pela pesquisa REGIC - Região de Influência da Cidades (IBGE, 2007). Ressalta-se que Itaberaba, cidade que polariza a microrregião em que Mairi está inserida, não apareceu entre as respostas às questões sobre a relação da cidade mairiense com seu entorno.

A literatura acadêmica também indicou a tendência ao declínio populacional, o que também foi identificado nos dados populacionais de Mairi. Esta é uma questão que afeta a gestão e planejamento municipal de muitas maneiras, inclusive, com a falta de mão de obra pelo envelhecimento da população, perda de importância no cenário político estadual (quantidade de eleitores), como também de arrecadação de impostos para o município, já que o repasse federal e estadual ocorre de acordo com o tamanho da população.

Além disso, a pesquisa de campo confirmou que Mairi apresenta marcas de urbanidades e ruralidades coexistindo em seu espaço citadino: se por um lado, o setor terciário é o mais pujante da economia mairiense, por outro, os moradores conservam laços estreitos com a zona rural, agregando marcas de ruralidade ao conteúdo material e imaterial da cidade. Os dados sobre sociabilidade só corroboram esta afirmação, as pessoas conservam traços fortes da sociabilidade rural: encontram amigos, familiares e vizinhos frequentemente, em sua maioria.

Dois características, predominantemente encontradas na literatura sobre as pequenas cidades, revelaram sua força para a interpretação dessas formas espaciais urbanas: (i) a presença das ruralidades como conteúdo que atravessa a dinâmica urbana, e (ii) a inserção em uma rede urbana que as acolhe e atende suas demandas por bens e serviços fundamentais. Esta foi uma aposta teórica que sustentou a realização da pesquisa (cujos resultados municiaram a produção deste texto), amplamente verificada no plano empírico. Deste modo, apresentam-se como possibilidades operatórias para o esforço de compreensão das pequenas cidades na Bahia, no Nordeste e no Brasil.

REFERÊNCIAS

BACELAR, Winston Kleiber de Almeida. Pequenas cidades: uma caracterização. In: **Anais V** Encontro de Grupo de Pesquisa Agricultura, Desenvolvimento e Transformações Socioespaciais. Santa Maria: GPET, 2009. 19 f.

CORRÊA, Roberto Lobato. As Pequenas Cidades na Confluência do Urbano e do Rural. **GEOSP - Espaço e Tempo**, São Paulo, n. 30, 2011, p. 05-12.

CORRÊA, Roberto Lobato. Globalização e Reestruturação da Rede Urbana -Uma Nota sobre as Pequenas Cidades. **Revista Território**, Rio de Janeiro, ano IV, n. 6, jan./jun.,1999, p.43-53.

FERNANDES, Pedro Henrique Carnevali. O urbano brasileiro a partir das pequenas cidades. **Revista Georaguaiá**, Barra do Garças-MT, v.8, n.1,jan./jun.,2018, p.13-31.

FRESCA, Tânia Maria. Centros Locais e Pequenas Cidades: Diferenças Necessárias. **Mercator**, v. 9, n. 20 set/dez, 2010, p. 75-81.

HENRIQUE, Wendel. Diferenças e repetições na produção do espaço urbano de cidades pequenas e médias. In: LOPES, Diva Maria Ferlin; HENRIQUE, Wendel (Orgs). **Cidades médias e pequenas: teorias, conceitos e estudos de caso**. Série Estudos e Pesquisas. v. 87. Salvador: SEI, 2010. p 45-57.

HENRIQUE, Wendel. Do rural ao urbano: dos arquétipos a espacialização das cidades pequenas. In: DIAS, Patricia Chame; SANTOS, Janio (Orgs). **Cidades médias e pequenas: contradições, mudanças e permanências nos espaços urbanos**. Série Estudos e Pesquisas. v 97. Salvador: SEI, 2012, p. 63-80.

IBGE - Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Glossário dos termos genéricos dos nomes geográficos utilizados no mapeamento sistemático do Brasil** [Recurso eletrônico]. Rio de Janeiro: IBGE, v.1, 2010. Disponível em: <https://www.ibge.gov.br/geociencias/metodos-e-outros-documentos-de-referencia/vocabulario-e-glossarios/16499-glossario-dos-termos-genericos-dos-nomes-geograficos-utilizados-no-mapeamento-sistematico-do-brasil.html?=&t=publicacoes>. Acesso em: 24 mar 2020.

IBGE - Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Regiões de influência das cidades 2007**. Disponível em: <https://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/livros/liv40677.pdf>. Acesso em: 20 nov 2019.

LIMA, Eliseu dos Santos. **Relações entre senhores e escravos em Monte Alegre, nos últimos anos da escravidão no Brasil (1870 - 1875)**. Monografia (Licenciatura em História) - Departamento de Educação, Universidade do estado da Bahia. Jacobina, p. 65. 2013. Disponível em: <http://www.saberaberto.uneb.br/handle/20.500.11896/720>. Acesso em: 23 out 2019.

MOREIRA JUNIOR, Orlando. As Cidades Pequenas da Geografia Brasileira: A Construção de uma Agenda de Pesquisa. **GEOSP - Espaço e Tempo**, São Paulo, n. 35, 2013, p. 19-33.

SEI - Superintendência de Estudos Econômicos e Sociais da Bahia. **Estatística dos Municípios Baianos** [recurso eletrônico]. v.4. n.2. Salvador: SEI, 2014.

SOARES, Beatriz Ribeiro.; MELO, Nágela Aparecida de. Cidades médias e pequenas: reflexões sobre os desafios no estudo dessas realidades socioespaciais. In: LOPES, Diva Maria Ferlin; HENRIQUE, Wendel (Orgs). **Cidades médias e pequenas: teorias, conceitos e estudos de caso**. Série Estudos e Pesquisas. v. 87. Salvador: SEI, 2010, p 93-105.

CAPÍTULO 10

REFERENCIAIS DE IDENTIDADE DO ESPAÇO URBANO DO TATUAPÉ: PERCEPÇÃO DO PEDESTRE EM ROTAS CAMINHÁVEIS

Data de aceite: 01/06/2021

Data de submissão: 08/03/2021

Silvia Pereira de Sousa Mendes Vitale

Centro Universitário Belas Artes de São Paulo -
Curso de Arquitetura e Urbanismo
São Paulo – SP
<http://lattes.cnpq.br/8154386166034551>

Denilsa Aparecida Marques

Universidade Nove de Julho – Curso de
Arquitetura e Urbanismo
São Paulo, SP
<http://lattes.cnpq.br/3137447095017447>

Edvania Delmiro Viana

Universidade Nove de Julho – Curso de
Arquitetura e Urbanismo
São Paulo, SP
<http://lattes.cnpq.br/5459139977638408>

Gabriel Rodrigues dos Santos

Universidade Nove de Julho – Curso de
Arquitetura e Urbanismo
São Paulo, SP
<http://lattes.cnpq.br/1202833527120387>

Milena Rodrigues de Almeida

Universidade Nove de Julho – Curso de
Arquitetura e Urbanismo
São Paulo, SP
<http://lattes.cnpq.br/9842480496525286>

RESUMO: Processo de desenvolvimento da pesquisa. Análise de marcos referenciais de desenho urbano no bairro do Tatuapé, São

Paulo. Investigação de três percursos de pedestres nomeados Rotas Caminháveis, partindo da Estação de Metrô Tatuapé em direção a equipamentos públicos culturais e de lazer. Levantamento e análise de elementos que se constituem em identificação do espaço urbano pelo pedestre, na paisagem urbana e no espaço de circulação à escala do bairro. Importância da qualificação dos espaços públicos para o pedestre do ponto de vista da paisagem e dos referenciais urbanos para a qualidade de vida na rua e demais espaços públicos de uso coletivo nas grandes cidades.

PALAVRAS-CHAVE: Desenho urbano; referenciais urbanos; identidade urbana; escala do pedestre; rotas caminháveis.

IDENTITY REFERENCES OF THE URBAN SPACE OF TATUAPÉ: PEDESTRIAN PERCEPTION ON WALKING ROUTES

ABSTRACT: Research development process. Analysis of urban design landmarks in the neighborhood of Tatuapé, São Paulo. Investigation of three pedestrian routes named Rotas Caminháveis (Walkable Routes), starting from the Tatuapé Subway Station towards public cultural and leisure equipments. Survey and analysis of elements that constitute identification of urban space by the pedestrian, in the urban landscape and circulation space at the neighborhood scale. Importance of the qualification of public spaces for the pedestrian from the point of view of landscape and urban references for the quality of life on the street and other public spaces for collective use in large cities.

KEYWORDS: Urban design; urban references; urban identity; pedestrian scale; walkable routes.

1 | INTRODUÇÃO

Este trabalho apresenta o levantamento de elementos específicos de paisagem e desenho urbano realizados no espaço urbano do bairro do Tatuapé, São Paulo. Tratam-se de resultados parciais de pesquisa voltada à identificação de referenciais urbanos, que vem sendo aplicada em parte do bairro localizado no Distrito Tatuapé. Esta investigação é parte de um processo de pesquisa voltada à identificação de referenciais urbanos, iniciada em 1998¹, aplicada nesse bairro em 2009 e que foi interrompida após a divulgação dos resultados preliminares. A investigação foi retomada em 2018, e numa primeira etapa, evidenciou-se a transformação urbana ocorrida no Tatuapé através da atualização do material coletado na pesquisa de 2009.

Nesta etapa, desenvolvida entre 2019 e 2020, objetivou-se o levantamento daquilo que constitui referencial de identificação para o pedestre, da leitura que este faz do espaço urbano analisado. Consideram-se como parte desta percepção espacial do pedestre: elementos construídos, espaços abertos e áreas livres, componentes da paisagem natural e transformada, além de outros elementos simbólicos presentes no espaço.

Saindo da abrangência do bairro direcionou-se o foco para suas ruas comerciais principais, escolhendo-se três trajetos urbanos realizados pelos pedestres e que dão acesso a equipamentos públicos existentes. Tais percursos foram denominados como “rotas caminháveis”, onde o pedestre, ao caminhar, identifica elementos e referências que se destacam na paisagem, os quais, mesmo já incorporados ao seu cotidiano, definem a memória que se mantém do lugar. Dessa forma, ressalta-se que a pesquisa busca considerar os novos paradigmas para um urbanismo sustentável, que enfatiza a escala do pedestre e seu uso dos espaços públicos urbanos.

2 | METODOLOGIA

O processo da pesquisa se organizou em três etapas: a primeira, realizada em 2018, se referiu à percepção das transformações inevitáveis dos espaços urbanos no bairro em processo de adensamento, com mudanças de tipologias edilícias e de referenciais urbanos, que impactam nos elementos simbólicos de reconhecimento do bairro e na percepção do lugar. Nesta segunda etapa foram identificados os principais equipamentos sociais e de transporte, bem como áreas verdes, e verificou-se quais os percursos de acesso a esses locais (rotas caminháveis), apontando-se a qualidade dos espaços públicos para o pedestre e referenciais de identidade urbana ao longo desses trajetos. Numa terceira

1 Conforme relatado em ZAHN; MARTINS; SCHIFINO (2006).

etapa será organizada matriz de análise da qualidade do espaço urbano com indicações de adequações e adaptações visando espaços de circulação seguros para pedestres com valorização dos referenciais da paisagem, e contribuir para as políticas públicas e projetos de ação no local.

A metodologia de trabalho envolveu as seguintes etapas:

- definição de Rotas Caminháveis, partindo-se da Estação de Metrô Tatuapé em direção a três equipamentos públicos culturais e de lazer existentes no bairro, e que constituem locais referenciais para a história e memória urbana da cidade:
 1. Biblioteca infantil Hans Christian Andersen- Temática em contos de fadas e Biblioteca Temática de Música Cassiano Ricardo, que se localizam, uma ao lado da outra, na Praça José Moreno. São projetos do arquiteto Hélio Duarte e equipe e inauguradas em 1952;
 2. Casa do Sítio do Tatuapé do Museu da Cidade de São Paulo, construção em taipa de pilão e telhado em duas águas que data de 1698, localizada na Rua Guabiju, 49;
 3. Parque Municipal do Piqueri, com 97.200 m², ocupando a área da antiga Chácara Tatuapé, que pertenceu ao Conde Francisco Matarazzo, na Rua Tuiuti, 515.

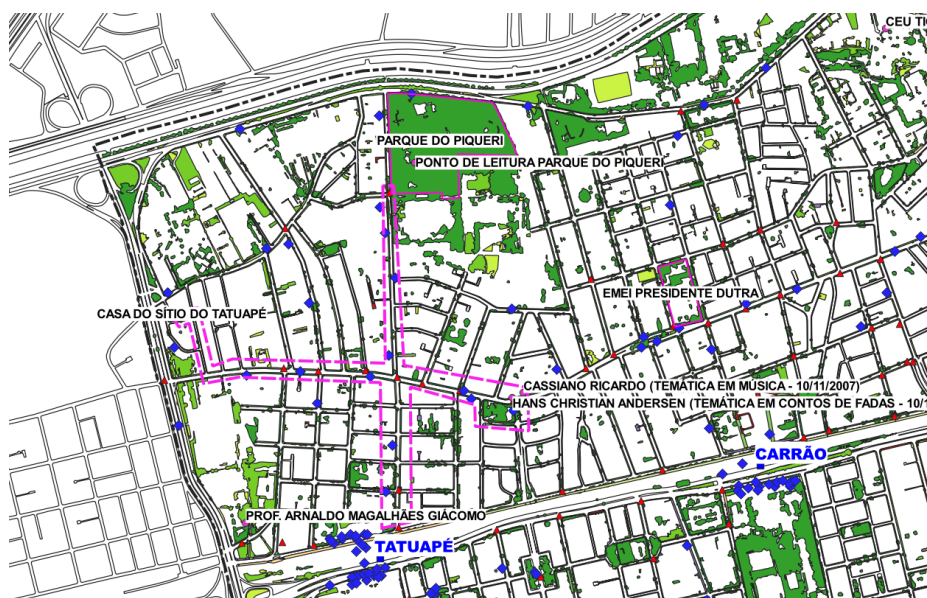
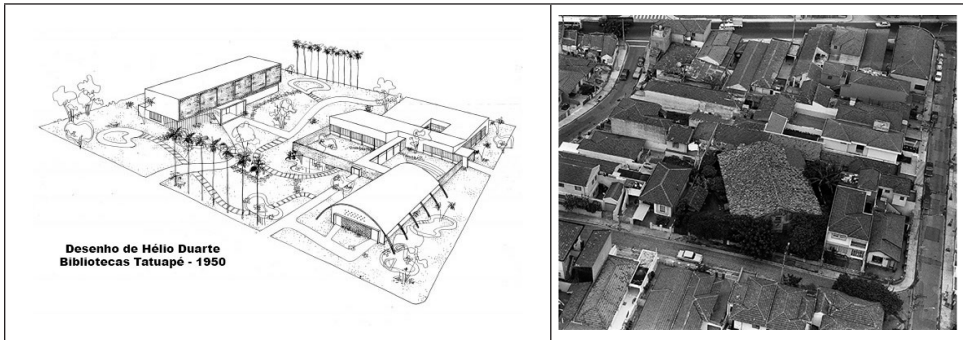


Figura 1. Área da pesquisa – a linha tracejada cor magenta delimita as rotas caminháveis e seu entorno imediato.

Fonte: Bases georreferenciadas disponíveis na plataforma GeoSampa e trabalhadas no software livre QGIS. Elaborado por Sílvia Vitale.



Figuras 2 e 3. Bibliotecas do Tatuapé, Cassiano Ricardo e Hans Christian Andersen, na Praça José Moreno. À direita, Casa do Tatuapé, vista aérea. Autor desconhecido, *circa* 1970

Fonte da figura 2: São Paulo. Secretaria Municipal de Cultura. Disponível em: https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/cultura/bibliotecas/bibliotecas_bairro/bibliotecas_a_l/cassianoricardo/index.php?p=133. Acesso em 7 mar. 2021, às 17:09h. Fonte da figura 3: São Paulo. Secretaria Municipal de Cultura. Acervo do Departamento do Patrimônio Histórico. Disponível em: <http://www.casasbandeiristas.com.br/casa-do-tatuape/>. Acesso em 7 mar. 2021, às 17:42h.

- levantamento de campo, envolvendo registro de imagem das duas primeiras rotas caminháveis, realizado em 7 de março de 2020;
- durante o período de isolamento social, para o registro da terceira rota caminhável, empregou-se o levantamento de imagens de satélite, utilizando-se das ferramentas *Google Maps* e *Google Street View*;
- levantamento de informações espacializadas e georreferenciadas do Distrito Tatuapé a partir das bases digitais da plataforma GeoSampa² – Mapa Digital da Cidade de São Paulo;
- utilização do software livre QGIS para a produção dos mapas para análise das informações;
- identificação dos referenciais de paisagem urbana do ponto de vista do pedestre e classificação preliminar, observando as condições de conservação dos elementos identificados em campo, nas imagens de satélite e nos mapas georreferenciados produzidos pelos pesquisadores.

² Disponível em: http://geosampa.prefeitura.sp.gov.br/PaginasPublicas/_SBC.aspx. Acesso em 8 mar. 2021, às 20:15h.

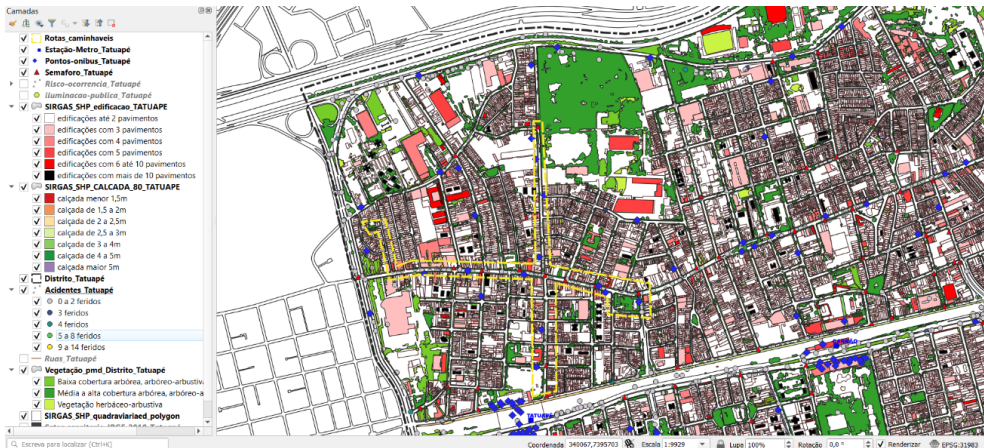


Figura 5. Área avaliada nas rotas caminháveis no bairro do Tatuapé, com as informações consideradas para análise.

Fonte: Bases georreferenciadas disponíveis na plataforma GeoSampa e trabalhadas no *software* livre QGIS. Elaborado por Sílvia Vitale.

3 | NATUREZA DA PESQUISA

A qualidade essencial da pesquisa é a identificação de referenciais urbanos para o pedestre e se busca, explicitar o envolvimento do habitante com o meio urbano e social, visando identificar sua qualidade de vida e estimular a participação ativa nos espaços urbanos. Desse modo, o sentido de pertencimento ao lugar é acentuado, e essa condição é destacada como essencial para a efetividade das medidas reguladoras do planejamento urbano. Busca-se contribuir, com estudos dessa natureza, para a metodologia do urbanismo e do planejamento urbano.

Atualmente, o urbanismo contemporâneo salienta preocupações com a qualidade da vida humana num ambiente urbano hostil, fruto de um desenho de cidade do Século XX que privilegiou o automóvel e seu espaço de circulação na cidade, em detrimento dos pedestres.

Tem-se como paradigma o Urbanismo Sustentável, visando crescimento urbano inteligente que reduza danos ambientais, e raciocinando, segundo especificidades próprias das várias escalas urbanas, desde a edificação, quadra urbana, via urbana e bairro, até cidade, metrópole e região.

Destaca-se nessa tendência o bairro sustentável, que enfatiza o apelo pessoal e os benefícios sociais da vida no bairro, valorizando-se as atividades cotidianas que possam ser realizadas a pé (FARR, 2013, p. 28).

Segundo Fernandez de Lara (1996 *apud* TOPALOV, 2014, p.110), o bairro é uma zona da cidade definida por sua localização geográfica e por certas características de seus habitantes, particularidades ou história.

Para Lefebvre (1975, p. 201, *apud* BEZERRA, 2011, p.29),

o bairro é uma pura e simples sobrevivência [...] é uma unidade sociológica relativa, subordinada, que define a realidade social [...] É ele o maior dos pequenos grupos sociais e o menor dos grandes. A proximidade no espaço e no tempo substituem as distâncias sociais, espaciais e temporais.

Bezerra (2011, p.21), por sua vez considera

que seja preciso repensar os espaços da cidade de modo que as transformações oriundas da evolução do capitalismo se deem de forma menos agressiva, criando mecanismos através de um planejamento adequado que preserve a memória urbana construída no decorrer do tempo e proporcione a criação de melhores condições para os que vivem nestes espaços da cidade.

No entanto, além da valorização da escala do bairro, espaço da comunidade, os espaços públicos devem refletir e realçar a identidade do lugar, considerando os aspectos simbólicos dos referenciais urbanos enquanto elementos que os moradores de um bairro identificam no seu espaço, conferindo-lhes um senso de pertencimento ao lugar. Assim, ressalta-se a importância de identificá-los e preservá-los.

Por isso, é preciso que a comunidade de cada território específico ajude a escolher os bens que ela deseja ver preservados. Não apenas edifícios monumentais nos centros históricos, mas também a pequena vila operária, o traçado urbano de um pequeno centro comercial, a fábrica que conta a história da fundação do bairro. SOMEKH (org.), 2014, p. 44

Os referenciais urbanos, portanto, não se atêm a elementos isolados e distintos, mas podem abranger, também, conjuntos edificados e partes do tecido urbano que configuram significado aos moradores. Ressalta-se a importância da participação ativa destes na identificação de elementos significantes na sua percepção de lugar.

A sistematização dos referenciais urbanos permitirá ordenar e discutir as formas de intervenção e de preservação no meio urbano, contribuindo para as políticas públicas urbanas para o bairro.

4 | PROCESSO DA PESQUISA

O histórico da pesquisa remonta a 1998, iniciando-se o levantamento de referenciais urbanos em São Caetano do Sul/ SP, depois em São Bernardo do Campo/ SP e com continuidade em São Paulo/SP, em áreas dos bairros de Barra Funda (distrito Santa Cecília) e Tatuapé (ZAHN et al, 2016).

Em 2009, os referenciais urbanos foram registrados e sistematizados para o prosseguimento da investigação. A área foi delimitada³ e dividida em 12 setores nomeados

³ A delimitação adotada em 2009 e 2018 segue pela Rua Melo Peixoto e Rua Catiguá (paralelas à linha férrea), Avenida Salim Farah Maluf (antiga Av. Tatuapé), Avenida Condessa Elisabeth Robiano, conhecida como Marginal Esquerda do Rio Tietê, Rua São Felipe e Rua Vilela. Para o estudo foi desenvolvida pesquisa exploratória abrangendo a identificação de referenciais e sistematizando seu registro através da caracterização atualizada de setores homogêneos identificados em 2009.

de A a L, considerando-se áreas homogêneas quanto à forma de ocupação e com quadras contíguas. Posteriormente, os estudos analisaram a correlação desses referenciais sob a ótica de percepção no local.

Após interrupção da pesquisa no Tatuapé ela é retomada nove anos depois do primeiro levantamento, quando se recuperou a setorização do bairro definida em 2009, bem como os resultados do levantamento anterior. Comparou-se a implantação urbana de 2009 e de 2018, a partir de imagens de satélite e bases cartográficas, e realizou-se a visita a campo, para melhor percepção do lugar e de suas transformações espaciais. Observou-se, então, que as áreas que sofreram transformações, algumas muito significativas, foram os setores A, B, C, F, I e L. (VITALE et al, 2018). Atualmente o setor H, próximo ao Parque do Piqueri, retomou um intenso processo de verticalização.



Figuras 6 e 7: Setorização adotada em 2018, à esquerda. À direita, em cor laranja, trecho da Rua Tuiuti, dividindo o setor L, da estação Metrô Tatuapé para o sentido Norte; em cor amarela, trecho percorrido da Avenida Celso Garcia, que faz limite com a maioria dos setores estabelecidos; em verde, trecho da Rua Tuiuti que dá acesso ao Parque do Piqueri (limita setores F, G e H).

Fonte: *Google Maps* (2018). Edição: Júlia dos Santos (2018) e Sílvia Vitale (2021).



Figuras 8 e 9: verticalização no Setor I, à esquerda, e tipologias remanescentes no Setor J, próximas à Casa do Sítio do Tatuapé.

Fonte: Fotografias realizadas pelos pesquisadores em 2018 (VITALE et al, 2018).

O objetivo desta pesquisa, desenvolvida entre 2019 e 2020, é o levantamento dos elementos que se constituem em identificação do espaço urbano para o pedestre. Tais registros, mesmo sem objetivar um levantamento de caráter cadastral da área de estudo, abrangeram espaços públicos – vias, praças, parques, travessas e outros locais de acesso público, como os equipamentos de cultura e lazer.

Para a visita de campo escolheu-se três percursos denominados Rotas Caminháveis, todos partindo da Estação de Metrô Tatuapé em direção a três distintos equipamentos públicos culturais e de lazer: duas bibliotecas do bairro localizadas numa mesma praça, uma Casa Bandeirista tombada pelo Patrimônio Histórico e que compõe o Museu da Cidade de São Paulo e o Parque do Piqueri. Esses percursos foram escolhidos por passarem pelas duas principais ruas do Tatuapé: Rua Tuiuti e Avenida Celso Garcia, ruas comerciais que contém a maior circulação de pedestres. Aquela acessa a estação de metrô e um pequeno terminal de transbordo de ônibus, e a outra, recebe um intenso fluxo de ônibus, nos dois sentidos, perfazendo a ligação entre o Centro e o bairro da Penha.

Nessas rotas foram reconhecidos referenciais urbanos e de identidade do lugar bem como suas qualidades simbólicas para o percurso do pedestre. Aspectos da qualidade das condições físicas do caminhar poderão ser observados e comentados, relacionando a possíveis desdobramentos futuros da pesquisa.

5 | OBJETO DA PESQUISA: O BAIRRO DO TATUAPÉ

O objeto de investigação é o bairro do Tatuapé, uma porção do Distrito do Tatuapé, na área de ocupação mais antiga, com cerca de 187 ha. Esse distrito está situado na Subprefeitura da Moóca, e, segundo denominação do escritor Pedro Abarca, morador e estudioso do bairro, a área estudada está inserida no chamado Baixo Tatuapé (Figura 10), entre o Rio Tietê, ao norte, e a linha férrea, ao sul.

Um aspecto de relevância quanto à delimitação da área de estudo, é a utilização do recorte territorial de bairro, apesar de, na cidade de São Paulo, os bairros ainda não terem uma definição clara quanto à delimitação, onde o abairramento não é definido expressamente em legislação⁴.

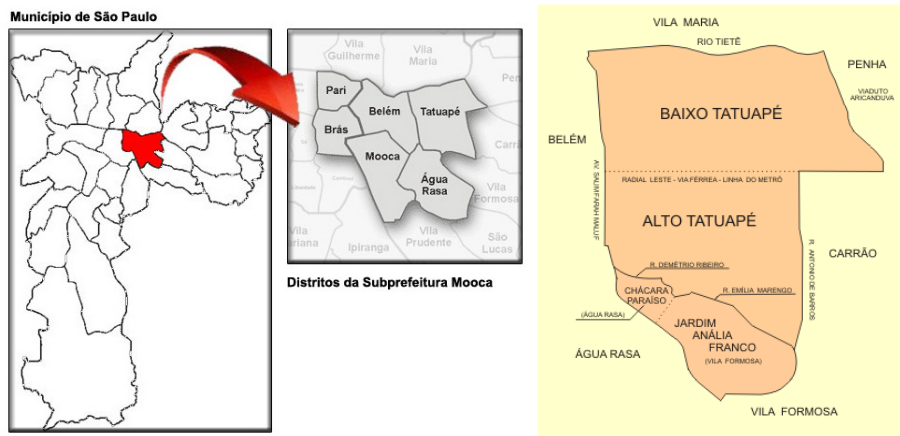
O bairro do Tatuapé é significativo quanto às suas referências urbanas sendo que sua ocupação urbana ocorreu em inícios do século XX; posteriormente, a região é habitada mais intensamente durante o processo de crescimento urbano da cidade e permaneceu com traços da paisagem da 1ª. metade do século XX até recentemente.

No entanto, em virtude da instalação de novas tipologias urbanas voltadas para a classe média alta, cujo padrão se caracteriza por conjuntos de edifícios isolados em

4 Em São Paulo, tem-se apenas a definição de Distritos, que são a menor divisão administrativa da cidade, e que abrangem múltiplos bairros, surgidos de loteamentos ou de assentamentos ou de antigos núcleos urbanos. Esses distritos são agrupados, para fins de gestão, em um outro recorte denominado Subprefeitura ou, em algumas gestões municipais, é denominado Prefeitura Regional.

grandes lotes e situados em parte das antigas quadras, surge o conflito com a implantação urbana tradicional existente de pequenos lotes residenciais e de edifícios mais antigos, e há a preocupação que essas transformações descaracterizem de forma dramática as referências que dão identidade urbana à região.

Esse processo de transformação já ocorreu de forma intensa na região do Alto Tatuapé, localizada ao sul da linha férrea e da área de estudo. E, hoje, está alcançando as quadras ao norte da linha férrea, na área tradicionalmente identificada como bairro do Tatuapé, descaracterizando antigas referências que dão identidade urbana à região.



Fonte: Obtido em: <http://abarcasite.com.br/tatudadosgerais.html>. Acesso em 2009.

Figura 10: Destaque para o distrito Tatuapé localizado na Subprefeitura da Moóca. À direita, as divisões do Bairro do Tatuapé, segundo Pedro Abarca, a partir da identificação dos moradores. Nota-se que Chácara Paraíso e Jardim Anália Franco, apesar de pertencentes ao distrito Água Rasa, são incorporados aos limites do bairro, segundo o entendimento de seus habitantes.

A área da Subprefeitura Mooca, onde se localiza o Distrito Tatuapé, é uma região consolidada da cidade, compondo 3,1% da população do município, e com densidade demográfica superior ao município (119,48 hab/ha, em comparação a 102,02 hab/ha no Município de São Paulo). Segundo o Quadro Analítico Moóca, do Caderno das Subprefeituras (SÃO PAULO, 2016), entre 2000 e 2010 houve um acréscimo populacional na região, após 20 anos com redução no número de habitantes, população estimada em 96.147 habitantes para 2021, e estima-se uma taxa geométrica de crescimento⁵ em 0,45% a.a. entre 2010 e 2021.

É um distrito com predominância da população feminina – razão de sexos⁶ de 85,76 (estimativa 2021), e se destaca pelo grau de envelhecimento da população (índice de envelhecimento⁷ de 165,7 na estimativa para 2021). Isso alerta para que os espaços

5 Taxa Geométrica de Crescimento Anual da População - 2010/2021 (Em % a.a.)

6 Número de homens para cada 100 mulheres na população residente em determinada área, no ano considerado.

7 Proporção de pessoas de 60 anos e mais por 100 indivíduos de 0 a 14 anos.

públicos do Tatuapé estejam melhor preparados para receber os pedestres-idosos nas ruas, especialmente com percursos e travessias seguras.

Segundo Underwood (1992, *apud* CAMARGO; MAIA, 2017, p. 8),

A maior incidência de mortes por atropelamento entre os idosos pode ser atribuída a uma série de patologias associadas ao envelhecimento, destacando-se a catarata e a retinoplastia diabética, que prejudicam progressivamente a visão. Outro fator é o declínio das funções músculo-esqueléticas, como a perda da força muscular, da flexibilidade, da coordenação motora e da agilidade, que ampliam a dificuldade de atravessar vias mais movimentadas, além da diminuição da capacidade auditiva, que atinge cerca de um terço dos idosos.

Nesse sentido, o Plano de Ação da Subprefeitura Moóca orienta ações setoriais para a região, especialmente no perímetro de ação CEU Carrão, que engloba parte da Rua Tuiuti e a Estação de Metrô Tatuapé, onde se orienta, entre outros objetivos, a melhoria da acessibilidade e mobilidade local (em acordo com o Plano de Mobilidade de São Paulo – PLANMOB) e a qualificação dos espaços livres públicos, especialmente os vinculados aos equipamentos públicos, os vinculados ao transporte público e os vinculados às centralidades. Sugere-se que, com as transformações advindas do processo de adensamento do bairro, esse perímetro seja ampliado, para adaptação a demandas futuras, especialmente com o maior envelhecimento do perfil populacional. Isso inclui a melhoria da qualidade e percepção espacial nas ruas, com referenciais urbanos diversos e claramente identificados.

6 | RESULTADOS DA VISITA A CAMPO

Iniciando-se a recente etapa da pesquisa, em novembro de 2019, estabeleceram-se os critérios para definir os percursos de pedestres a serem investigados, a partir da consulta aos resultados da etapa anterior e às bases cartográficas digitalizadas.

Foram delimitados percursos de pedestre que, partindo da Estação de Metrô Tatuapé, passasse por ruas comerciais do bairro para acessar equipamentos públicos significativos - duas bibliotecas públicas localizadas numa praça, uma edificação tombada que faz parte do Museu da Cidade e um parque municipal. Dessa forma, foram definidas a Rua Tuiuti e a Avenida Celso Garcia como vias principais de circulação de pedestres e que dão acesso aos equipamentos públicos escolhidos.

Em visita a campo foram feitos registros fotográficos das duas primeiras rotas caminháveis (a primeira em direção às bibliotecas e a segunda até a Casa do Tatuapé), e, sendo anotados, de forma não sistematizada, os elementos que mais se destacavam no percurso, do ponto de vista da percepção espacial. Foram observadas as características do ambiente construído, quanto ao formato e ocupação das edificações, elementos visuais, movimento de veículos e pedestres, características das calçadas, pontos de parada e aglomeração de pessoas, características da vegetação, sinalização e mobiliário urbano,

travessias de pedestres, sensação de risco ou insegurança. A terceira rota (até o Parque do Piqueri), programada para uma segunda visita a campo, não pôde ser realizada devido às medidas restritivas de isolamento social impostas para conter a pandemia do vírus Covid-19. A partir de então os trabalhos ocorreriam com as plataformas digitais e ferramentas de consulta a dados especializados.

Realizou-se sistematização inicial das informações coletadas, a partir das fotografias do local e imagens digitais, anotando-se os elementos que mais se destacaram na paisagem durante a visita a campo presencial e virtual.



Figura 10: Elementos de referência urbana para o pedestre na percepção dos pesquisadores.

Fonte: Imagens retiradas do *Google Street View*, fotografias de autoria de Milena Almeida e Denilsa Marques. Edição e análise: Milena Almeida, Gabriel Santos e Silvia Vitale.

Paralelamente foram avaliadas diversas condicionantes nessas rotas caminháveis que podem interferir no percurso ou explicar algumas das percepções espaciais. A partir de dados disponibilizados na plataforma GeoSampa, verificou-se, por exemplo, que na região do Tatuapé, ao norte da linha férrea, predominam as edificações de baixa altura, e poucos edifícios com gabarito acima de 5 pavimentos, especialmente na Rua Tuiuti. Com isso a

visão de céu nesta rua, e a perspectiva de longa distância são maiores, e alguns edifícios altos que ocorrem no entorno maior do bairro são percebidos e servem como referencial de localização.

No trecho percorrido da Rua Tuiuti, há somente um edifício com 16 pavimentos e com acabamento em vidro espelhado, tornando-o um marco de referência desde a saída da estação de metrô, a mais de 350 metros de distância, pois as quadras dessa rua têm edificações predominantemente térreas ou assobradadas.

Já a Avenida Celso Garcia, possui características mais heterogêneas. Seguindo a direção da 1ª. Rota, nas quadras próximas às bibliotecas, percebe-se maior movimento devido ao comércio e aos pontos de parada dos ônibus urbanos. Há mais edificações com 4 pavimentos, e destaca-se um edifício com 9 pavimentos, todos com uma tipologia mais antiga, alinhados à calçada, com comércio no térreo. Essa forma de implantação das edificações e a circulação veloz e intensa dos ônibus formam limites claros, o que direciona o pedestre para a área central das calçadas. Dificulta-se, assim, o fluxo de deslocamento de pessoas em sentido contrário, pois a largura do passeio, entre 3 a 4 metros de largura, também é ocupada por mobiliários urbanos. Outra característica desse trecho é a difícil visualização da praça e das bibliotecas durante o percurso, perceptíveis somente quando se está muito próximo, o que contribui para uma desvalorização desses equipamentos.

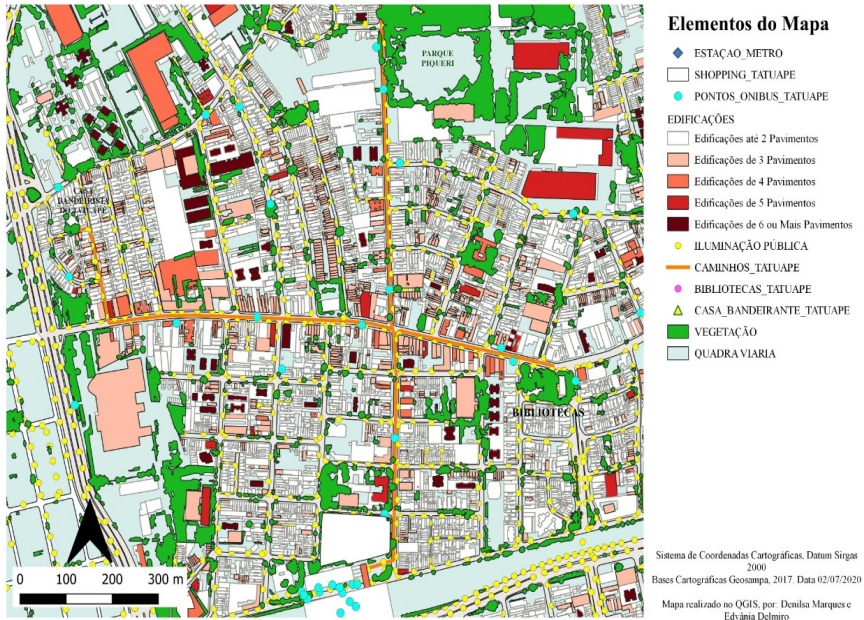
Na direção da segunda rota, após a esquina com a Rua Tuiuti, percebe-se uma decadência de várias edificações, malconservadas ou sem uso, e, conforme se caminha na direção oeste, o movimento de pessoas diminui muito. As edificações predominantes são térreas ou assobradadas, mas isto está em transformação, com a implantação de novas torres residenciais, afastadas da testada dos lotes, distantes da rua, e muito altas, com cerca de 20 andares.

Em relação ao acesso ao equipamento tombado pelo patrimônio histórico (Casa do Tatuapé), este está implantado num lote reduzido, cercado por residências térreas e assobradadas muito próximas, em meio a ruas locais estreitas, ficando escondido e invisível. Sua existência só é conhecida através de algumas placas de indicação nas ruas do entorno.

Na Avenida Celso Garcia a largura e a qualidade do pavimento das calçadas são variáveis, e, devido ao grande fluxo de ônibus em velocidade, há uma maior sensação de insegurança para o pedestre. Segundo os dados de atropelamento, disponíveis na Plataforma GeoSampa e na Plataforma Infosiga SP⁸, na Av. Celso Garcia eles ocorrem na altura das Ruas Henrique Sertório e Jacirendi, no trecho da 2ª. Rota.

8 Disponível em: <http://www.infosiga.sp.gov.br/>. Acesso em 8 mar.2021, às 20:13h.

MAPA DE REFERENCIAIS URBANOS DA PAISAGEM



MAPA DE FERIDOS EM ACIDENTES DE TRÂNSITO



Figuras 11 e 12: Mapas com as condicionantes para a análise do desenho e paisagem urbanos. Destacam-se, em linha cor laranja, as rotas camináveis analisadas.

Autoria: Denilson Marques e Edvânia Delmiro.

7 | CONSIDERAÇÕES FINAIS

Este trabalho apresenta os principais elementos observados pelos pesquisadores em visita de campo (março/2020) bem como as comparações com os dados de satélite e mapas georreferenciados de dados oficiais do Distrito do Tatuapé. Constatou-se que ainda há poucos edifícios de maior gabarito de altura em destaque na paisagem, configurando referenciais urbanos para o pedestre, como na Rua Tuiuti, onde predominam edificações horizontais (1 a 2 pavimentos). Na Av. Celso Garcia há sensação de insegurança ao caminhar devido ao intenso e veloz fluxo de ônibus e, no trecho da 2ª. Rota, há várias edificações abandonadas, e com problemas na acessibilidade de calçadas.

Mas a região está em transformação, com novos empreendimentos imobiliários de residenciais verticais, principalmente na 3ª. Rota, e infere-se que os atuais referenciais perderão evidência com a verticalização do bairro, mudando-se a relação do pedestre com o espaço público e seus marcos-referenciais.

Atrelado a essas questões, há o entendimento dos benefícios do ato de caminhar nas grandes cidades, não só relacionados à saúde física das pessoas ou ao menor uso do automóvel no bairro, gerando menor poluição do ar e sonora; mas também ao ativar o comércio local acessível a pé, incentivar os encontros sociais e culturais, e contribuir para que o cidadão observe e olhe para as transformações da cidade, debata os problemas do bairro, sinta-se estimulado à participação ativa nas questões urbanas.

Ressalta-se a importância de familiarizar estudantes com este conhecimento metodológico, vivenciando, conhecendo e realizando a interpretação da realidade urbana, a partir de elementos concretos e perceptíveis, amparados em teorias e conceitos contemporâneos, e utilizando-se dos vários dados oficiais disponíveis em plataformas digitais.

A divulgação destes resultados parciais é importante para determinar critérios de planejamento e desenho urbano e para definir diretrizes para projetos de espaços urbanos à escala do pedestre. A contemporaneidade do trabalho está em discutir os elementos urbanos presentes numa escala que prioriza o pedestre e que, com os eventos da pandemia do Covid-19, têm sido evidenciados, possibilitando um importante e intenso debate sobre a qualidade de vida nas grandes cidades.

REFERÊNCIAS

BEZERRA, Josué Alencar. Como definir um bairro? Uma breve revisão. Em: **GEO Temas**, Pau dos Ferros, Rio Grande do Norte, Brasil, v. 1, n. 1, p. 21-31, jan./jun., 2011.

CAMARGO, Antonio Benedito Marangone; MAIA, Paulo Borlina. Em 2015, o Estado de São Paulo atingiu a menor taxa de mortalidade por acidentes de transporte dos últimos 35 anos. Em: **SP Demográfico: Resenha de estatísticas vitais do Estado de São Paulo**. Ano 17, nº. 3, São Paulo, jul. 2017.

FARR, Douglas. **Urbanismo Sustentável: desenho urbano com a natureza**. Tradução: Alexandre Salvaterra. Porto Alegre: Bookman, 2013.

LEFEBVRE, H.. Barrio y vida de barrio. In: _____. **De lo rural a lo urbano**. 3. ed. Barcelona: Ediciones Península, 1975, p. 195-203.

LYNCH, Kevin. **A Imagem da Cidade**. 1ª ed. São Paulo: Martins Fontes, 1997.

MINUCCI, Ana Maria Sala. **A discussão dos conceitos de desenho urbano, da imagem e do lugar na rua Oscar Freire em São Paulo**. São Paulo, 2018. Tese de Doutorado, Universidade Presbiteriana Mackenzie.

OKAMOTO, Jun. **Percepção Ambiental e Comportamento: Visão Holística da Percepção Ambiental na Arquitetura e Comunicação**. 1ª ed. São Paulo, IPSIS Gráfica e Editora, 1997.

PAMBOUKIAN, Sérgio Vicente Denser. **Introdução ao Geoprocessamento: Tutorial**. São Paulo: Universidade Presbiteriana Mackenzie, 2013.

ROGERS, R. **Cidades para um pequeno planeta**. 1. ed. Barcelona: Editorial Gustavo Gili, 2008.

SÃO PAULO. Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano - Smdu. Prefeitura de São Paulo (org.). **Caderno de Propostas dos Planos Regionais das Subprefeituras: Quadro analítico Moóca**. São Paulo, 2016. 20 p.

SÃO PAULO. Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano - Smdu. Prefeitura de São Paulo (org.). **Caderno de Propostas dos Planos Regionais das Subprefeituras: Perímetros de Ação Moóca**. São Paulo, 2016. 48 p.

SOMEKH, Nadia (org.). **Preservando o patrimônio histórico: um manual para gestores municipais**. São Paulo: CAU/SP, 2014.

TOPALOV, Christian et al. (org.). **A aventura das palavras da cidade, através dos tempos, das línguas e das sociedades**. São Paulo, Romano Guerra, 2014.

UNDERWOOD, M. Clinical assessment and injury prevention. **Archives of Internal Medicine**. n. 152, p. 735-40, 1992.

VITALE, Sílvia P. S. M.; MARTINS, Ana Maria S. M. **Referenciais de identidade do espaço urbano do Tatuapé**. Trabalho apresentado no I Seminário Internacional ARCUS Rhône-Alpes/ Brasil - Ambientes Urbanos e Urbanidades, 2009, João Pessoa – PB: UFPB.

VITALE, Sílvia P. S. M.; ZAHN, Carlos E.; COSTA, Cláudia V.; SANTOS, Júlia dos; TRINDADE, João Rafael A. **Referenciais de Identidade do Espaço Urbano do Tatuapé**. Em: II Seminário Internacional: A Dimensão Social da Formação Profissional e I Fórum Integrado da Zona de Amortecimento do Parque Estadual da Serra da Cantareira (2.: 2018: São Paulo). Anais Completos do II Seminário Internacional A DIMENSÃO SOCIAL DA FORMAÇÃO PROFISSIONAL e I Fórum Integrado da Zona de Amortecimento do Parque Estadual da Serra da Cantareira / V2. nº1. / Sílvia Adriana Dobry; Sílmaria Ribeiro Marques; Caio Boucinhas (org.). São Paulo, 2018. ISSN: 2594-9829.

ZAHN, Carlos E. (Org.); MINUCCI, Ana Maria S.; SCHIFINO, Maria de Fátima; XIMENES, Maria Eugênia; VITALE, Sílvia P. de S. M.. **A caracterização de elementos da identidade urbana como referencial para a qualidade de vida: importância de realizar estudos de caso.** Em: 2º Encuentro Internacional La Formación Universitaria y la Dimensión Social del Profesional : a 46 años del taller total en la UNC / Caio Boucinhas ... [et al.] ; compilado por Federico Arquimedes ; Sylvia Adriana Dobry. - 1a ed . - Córdoba: Universidad Nacional de Córdoba, 2016, p. 13. ISBN 978-950-33-1286-5.

ZAHN, Carlos E.; MARTINS, Ana Maria S. M. SCHIFINO, Maria de Fátima. **A Caracterização de Elementos da Identidade Urbana como Referencial para a Qualidade de Vida: Importância de Realizar Estudos de Caso** – Foz do Iguaçu: ABER, 2006.

AVALIAÇÃO DAS RUPTURAS URBANAS ATRAVÉS DO MAPEAMENTO COMPORTAMENTAL: UM ESTUDO EM VILA VELHA/E.S

Data de aceite: 01/06/2021

Data de submissão: 08/03/2021

Ana Paula Rabello Lyra

Universidade Vila Velha
Vila Velha, E.S.

<http://lattes.cnpq.br/7838650581814622>

Nayra Carolina Segal da Rocha

Universidade Vila Velha
Vila Velha, E.S.

<http://lattes.cnpq.br/6062056465275523>

Débora Firme Santana Vaz

Universidade Vila Velha
Vila Velha, E.S.

<http://lattes.cnpq.br/6380585445577492>

Caroline Crys da Silva Teixeira

Universidade Vila Velha
Vila Velha, E.S.

<http://lattes.cnpq.br/2173659327327162>

RESUMO: O crescimento urbano acelerado das cidades contemporâneas tem gerado rupturas na estrutura urbana de sua malha com consequentes reduções das oportunidades de interação e socialização públicas. Verifica-se nesse cenário uma diminuição dos espaços livres de uso público e o afastamento dos pedestres, reduzindo sua interação com a cidade. Esse processo favoreceu o surgimento de áreas fragmentadas que geram segregação e exclusão entre a população. Esse estudo parte do princípio que as ocupações urbanas influenciam a forma com que as pessoas

se apropriam e transitam pelo espaço urbano e propõe aplicar o método do mapeamento comportamental para avaliar essa relação na Rua Doutor Annor da Silva localizada no bairro Boa Vista I, município de Vila Velha, Espírito Santo. Trata-se de uma área constituída com ocupações recentes que alteraram a dinâmica local. Utiliza como referência os estudos sobre fragmentação sócio espacial relacionados às rupturas urbanas e sua influência na diminuição da vitalidade da cidade e interação das pessoas, reduzindo o fluxo de pedestres.

PALAVRAS-CHAVE: Mapeamento comportamental; Rupturas urbanas; Dignidade Urbana.

URBAN FRAGMENT EVALUATION THROUGH BEHAVIOR MAPPING. A STUDY IN THE MUNICIPALITY OF VILA VELHA, E.S.

ABSTRACT: The increased urban growth in contemporary cities have induced ruptures in the urban fabric. This fact is addressed as responsible for subsequent reductions in the opportunities of public interaction and socialization. The resulted scenario shows a reduction in public open spaces with the consequent repression of pedestrians, and reducing its interaction in the city. This process contributed with the appearance of fragmented urban areas that generates segregation and exclusion among the population. This study identifies that the land use has an influence in the way people use and move throughout the urban space. In that regard, it proposes the methodological approach of the behavior mapping to evaluate such relationship

in the Annor da Silva street, located in Boa Vista I neighborhood, in the municipality of Vila Velha, Espírito Santo State. This is a region with recent settlements that altered local urban dynamics. The study uses the social spatial fragmentation related to urban ruptures and its influence in minimizing cities vitality and people interactions, in the analysis towards reducing pedestrian flow.

KEYWORDS: Behavior mapping; Urban rupture; Urban dignity.

1 | INTRODUÇÃO

No decorrer da história, o desenvolvimento urbano e a ocupação desigual do território resultaram na segregação e exclusão de espaços e pessoas, processo inverso ao planejamento sustentável das cidades. O resultado desse processo são áreas ociosas que em termos sócio espaciais encontram-se descontinuadas na malha urbana e não atendem às necessidades de oferta continuada de equipamentos urbanos e serviços públicos favoráveis a apropriação de pedestres (CALDEIRA, 2003 e SABOYA et al, 2015).

Atualmente a cidade tem favorecido o que foi identificado neste estudo como rupturas urbanas que reforçam a ideia de exclusão e segregação quando apresentam elementos morfológicos que impedem ou dificultam a permeabilidade do pedestre. Isso ocorre, por exemplo, ao permitir a inserção de edifícios introspectivos que ocupam glebas de empenas contínuas e sem relação com o entorno. Os enclaves fortificados são algumas dessas rupturas, caracterizados pelos condomínios de grande porte, murados e, pelos conjuntos comerciais, como os shopping centers, que atraem o público para as atividades de consumo inseridas em seu interior. Atividades estas, 'protegidas' por uma dinâmica estrutural que atrela a aparente sensação de segurança à realidades construtivas que reproduzem características do sistema carcerário, como muros, guaritas, cercas eletrificadas, que acabam reforçando a fragmentação e o medo na cidade (LIRA, 2014).

Os enclaves fortificados possuem características similares entre si, como a demarcação e limitação física, isolamento da sua área do restante da cidade por muros, assim como ocorre com os vazios urbanos, uma outra forma de ruptura identificada neste estudo. No caso dos enclaves, são em sua maioria, empreendimentos do setor privado, com algumas áreas e atividades destinadas ao uso coletivo, como as áreas de lazer dos condomínios privados e os shopping centers, dando valor ao que é restrito e privado, e depreciando o que é público na cidade (BAUMAN, 2001).

A reprodução das referidas rupturas no tecido urbano promove impactos negativos, tanto administrativos quanto sociais, para a segurança e dinâmica da cidade. Os vazios urbanos situados em áreas providas de infraestrutura e de serviços geram um custo desnecessário para os municípios. Essa ociosidade impulsionada pela especulação imobiliária impede sua apropriação e otimização dos recursos urbanos na interligação e conexão de suas partes. Por conseguinte, intensificam-se os espraiamentos com ocupações periféricas, reforçando as rupturas da cidade, a segregação sócio espacial, e a degradação

do patrimônio ambiental (EBNER, 1997).

O referido cenário compromete a materialização de uma cidade digna, em que as diferenças possam ser amenizadas por um desenho urbano inclusivo e democrático. Este fenômeno das rupturas que geram conflitos urbanos constitui a temática de interesse do grupo de pesquisa Dignidade Urbana que se propôs neste estudo a compreender como as rupturas existentes na malha urbana interferem na dinâmica social da cidade. A partir dessa inquietação, estabelece como meta o interesse em avaliar as oportunidades de conexões sociais resultante da relação entre espaços privados introspectivos e livres de uso públicos consolidados em uma parcela urbana da cidade (LYRA, 2019).

A parcela individualizada para investigação do referido fenômeno está inserida na Regional Administrativa 01 – Grande Centro, da cidade de Vila Velha, Espírito Santo, Brasil. A Rua Doutor Annor da Silva abrange uma diversidade de tipologias construtivas, usos, adensamentos e fragmentos permeados por instituições de proporções distintas, e que influenciam de forma direta o cotidiano local. A inserção desses equipamentos promoveu alterações na dinâmica da região induzindo o município a alterar o sentido de deslocamento do fluxo dos veículos motorizados, além de mudanças nos acessos às instituições existentes e por consequência, no fluxo dos pedestres.

Os estudos iniciados pela revisão de literatura sobre fragmentos e rupturas urbanas foram complementados pelo levantamento de campo, utilizado como procedimento técnico para coleta dos dados necessários para a elaboração dos mapas comportamentais da área de estudos. Esses mapeamentos foram posteriormente analisados e georreferenciados com auxílio do software ArcGis. Para o mapeamento foram identificadas as características das fachadas das edificações, o uso e o fluxo dos pedestres na região. Para análise dos vazios foram consideradas as áreas que desproviavam de edificação ou áreas subutilizadas dentro da malha urbana. Os enclaves fortificados consideraram as edificações introspectivas dos condomínios fechados e dos shopping centers, que criam áreas de segregação ao ocuparem grandes extensões de quadras sem promover qualquer relação com o entorno.

2 | RUPTURAS NO CONTEXTO DA CIDADE CONTEMPORÂNEA

O acelerado crescimento das forças produtivas, impulsionadas a partir da segunda metade do século XIX, provocou nas cidades brasileiras um processo de fragmentação e hierarquização do espaço urbano. Após a grande concentração de capitais, pessoas e bens nas cidades industriais, os núcleos urbanos se expandem, estendendo-se em todas as direções do território. A configuração campo e cidade se perde, assumindo outras formas, como centro-periferia, inclusão-exclusão, integração-segregação. As aglomerações urbanas atingem dimensões inéditas, intensificadas pelo transporte motorizado. A circulação de pessoas e mercadorias assume uma importância para a globalização de informações e produtos (LEFEBVRE, 1983).

O referido cenário contrapõe-se ao sentido de cidade como resultado e espaço das relações sociais e de trocas (CHOAY, 2003), e reforça o processo de exclusão e fragmentação que se confirma na medida em que a cidade cresce e se desenvolve à revelia dos espaços de integração. Trata-se de um contexto que pode ser vislumbrado ao transitar pela cidade e perceber que as edificações estão ocupando cada vez mais o tecido urbano e se transformando em construções introspectivas, isoladas de seu entorno e ocupado, por sua vez, pelas vias destinadas à circulação de veículos. Realidade esta que se instalou pela sensação de insegurança e medo eminente promovido pela violência urbana e por uma mídia sensacionalista que tem favorecido a expansão deste modelo urbano.

O cenário exposto sugere uma reação de exclusão impulsionada pelas rupturas deste novo tecido urbano que transforma a morfologia da cidade contemporânea, com a ausência de espaços públicos e de convivência, através da reprodução dos enclaves fortificados e a presença de espaços vazios ociosos. As rupturas indicam uma descontinuidade, uma mudança súbita de orientação no tecido urbano da cidade, onde ocorrem transformações com relação a um conjunto de valores e expectativas estabelecidos a partir dos desdobramentos do racionalismo funcional modernista na cidade. Elas constituem um movimento, através do qual se opera a transformação dos processos em curso e que equivale, em última análise, ao próprio movimento da história (LEFEBVRE, 1983).

Destaca-se que o referido contexto de rupturas considerou para este estudo, aquelas áreas do tecido urbano desprovidas de integração com o entorno, caracterizadas por um elemento de descontinuidade física e visual. Essas, por sua vez, foram divididas em duas categorias de rupturas do tecido urbano, a saber, os enclaves fortificados e os vazios urbanos, tendo em vista que tais rupturas excluem e segregam os espaços da cidade, criando isolamento entre os seus habitantes, onde a continuidade do tecido urbano é prejudicada, comprometendo a vitalidade ao suprimir espaços públicos destinados a socialização e a interação.

Ao analisar as rupturas em categorias que inibem a permeabilidade urbana, enquanto elementos que interrompem as conexões no tecido urbano, nota-se a presença dos condomínios fechados. Esses enclaves foram caracterizados como uma categoria de ruptura na transformação da morfologia da cidade, a partir do momento em que não permitem a continuidade de circulação, sendo um reflexo da fragmentação que contribui para segregação da cidade. Os centros de lazer público para a comunidade, constituído por praças, lugares de convivência ou de sociabilidade, ficaram cada vez mais escassos e isolados por muros, o que limita a circulação das pessoas (DRUCKER, 2005).

Os enclaves fortificados são identificados por Caldeira (2003), como fragmentos comunitários dispersos das áreas centrais dominadas pelo caos urbano. Configuram-se como condomínios fechados e “protegidos” por muros, guaritas, circuitos de monitoramentos e controles de acesso físicos que ocupam grandes glebas do município sem, contudo, se integrarem a uma malha urbana existente, pois criam seu próprio desenho desconsiderando

o cenário de seu entorno. O caráter de implantação desta tipologia provoca uma diferença significativa no tecido da cidade que o cerca, gerando espaços onde os grupos sociais, apesar de, próximos fisicamente, estão separados por muros e outros dispositivos de segurança, que protegem as áreas comuns situadas em seu interior (CALDEIRA, 2003).

No Brasil, a reprodução desse tipo de moradia tem sido contínua e à revelia dos estudos que alertam sobre os efeitos destes enclaves na segurança urbana. A propagação de condomínios e loteamentos fechados surge a partir da busca pela proteção aliada à sobrevalorização do indivíduo, em outras palavras, à sua fragilidade e vulnerabilidade. Esses enclaves representam um isolamento e uma distância da cidade, ao levarmos em consideração a separação de pessoas consideradas inferiores do ponto de vista social (BAUMAN, 2006). Manifestam-se ainda na forma de empreendimentos do setor privado, caracterizados pelos conjuntos comerciais, como os shoppings centers, que geram uma falsa sensação de empreendimento público, que de alguma maneira são de uso coletivo, dando valor ao que é restrito e privado, e depreciando o que é público na cidade (BAUMAN, 2001).

Presume-se que tais enclaves estejam mudando as maneiras de viver, consumir, trabalhar e de usufruir do lazer e, mais, cultivam um relacionamento seletivo de negação e ruptura com o resto da cidade, gerando uma distância cada vez maior com o que se pode chamar de um modelo ideal de vida urbana, de um espaço público e democrático, com circulação livre, abertura de ruas, uso espontâneo de praças e ruas, encontros entre pessoas (CALDEIRA, 2003).

Outra categoria de rupturas encontrada na cidade contemporânea são os vazios urbanos, já citados, que geram consequências negativas para as cidades, criando descontinuidades no tecido urbano e segregação de porções da cidade (EBNER, 1997). A expansão urbana e a ocupação periférica da cidade, culminaram no esvaziamento populacional dos centros, na mudança de uso do solo das áreas centrais e na subutilização de lotes e edificações. Esse processo contribuiu de maneira significativa para o surgimento de áreas obsoletas e dos vazios urbanos nas áreas centrais das cidades (VAZ e SILVEIRA, 2007).

Podemos associar vazio urbano as áreas fundiárias nunca antes ocupadas, ou relacionar à desocupação de estruturas que tiveram o uso e a ocupação alterados por esvaziamento (VAZ e SILVEIRA, 2007). O termo vazio pressupõe uma ausência, no sentido de carência, e na falta de ter utilidade ou ser proveitoso para a cidade. É importante ressaltar que tanto vazio, quanto subutilizado, também podem salientar uma improdutividade e incerteza em relação ao futuro (MINOCK, 2007). São espaços onde as atividades que aconteciam, não acontecem mais, ou até espaços considerados estagnados no contexto urbano, pois nada acontece no local (JANEIRO, 2007).

A presença de vazios urbanos localizados em áreas que possuem infraestrutura e serviços, são apontados em estudos urbanos como geradores de impactos negativos,

tanto administrativos quanto sociais. Algumas dessas consequências negativas são o encarecimento de infraestrutura e serviços urbanos devido a ocupação de áreas periféricas, fragmentação da cidade, especulação imobiliária, segregação sócio espacial, manutenção de infraestrutura ociosa e, degradação do patrimônio histórico (EBNER, 1997).

Área ociosa ou vazio físico, são espaços não parcelados à espera de ocupação, que constituem as grandes glebas e os loteamentos, frutos da especulação imobiliária (DITTMAR, 2006). Os terrenos ociosos exercem um poder de presença no ambiente urbano, pelo seu potencial em influir na perda da vitalidade urbana e, ao mesmo tempo, constituírem os espaços potenciais para a transformação da condição atual. Em outros casos, também podem ser incluídas nessa categoria aquelas construções cuja utilização deixou de ter interesse econômico e permanecem em pé, mas com ociosidade (MAGALHÃES, 2005).

3 I MAPA COMPORTAMENTAL E PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS

O método utilizado para análise e discussão teve como base o mapeamento comportamental, utilizado como estratégia para entender os problemas relacionados às rupturas urbanas e a permeabilidade urbana a partir da dinâmica de uso e apropriação das pessoas no local. A permeabilidade urbana neste caso, é compreendida como a capacidade do tecido urbano em favorecer a fruidez do pedestre.

Para registro das interações das pessoas e as características físicas do meio utilizou-se como base um mapa da área de estudos, com recortes ampliados em trechos previamente marcados. Foram incluídas nas bases os elementos identificados pelo grupo de estudos como intervenientes e influentes, como os usos e atividades, os arranjos espaciais, os fluxos e as relações espaciais. Interessou ao grupo a identificação ainda das interações, os movimentos e a distribuição das pessoas, no espaço, com marcação do tempo que permaneciam no local.

O mapeamento dos deslocamentos foi realizado durante dias da semana e limitados sempre ao mesmo recorte temporal das 15 às 17 horas, para que não houvessem variáveis inconvenientes do resultado. Para registro, foi realizado um relatório ao final de cada visita, relatando eventuais ocorrências, curiosidades e a análise subjetiva do pesquisador em relação ao ambiente mapeado. Foram ainda utilizados o registro fotográfico para complementar o levantamento de campo.

A fim de otimizar a coleta de dados e o mapeamento comportamental em campo os autores subdividiram a Rua Doutor Annor da Silva em doze setores. Para anotação das informações foram criadas quatro legendas distintas com simbologias para registros das informações dos pontos necessários para observação de campo. Os usos identificados foram serviços, comércios, instituições, residências e usos mistos, como residência e comércios, dentro de um mesmo espaço físico. Com relação as fachadas, a classificação utilizada limitou-se aos fechamentos das fachadas como os muros, grades e meio

gradeado, portões de aço que permitem a visibilidade e portões de aço que não permitem a visibilidade, e por fim as vitrines.

No local foram considerados os pavimentos das calçadas, categorizando sua materialidade em apropriada e não apropriada, se havia acessibilidade através de pisos podotáteis e ausência de obstáculos. Também foram mapeados os acessos às edificações e os fluxos de pessoas em cada setor. Foram identificados os trechos pela intensidade de fluxos de pedestres e atividades, além de registradas as atividades realizadas por gênero e faixa etária aproximada, e realizado, ainda, um croqui com o registro das rotas e percursos dos pedestres e ciclistas. Cada qual com sua respectiva simbologia.

Informações adicionais, como marquise, mobiliário, banco, lixeira, placa, ponto de ônibus, poste, semáforo, canteiro e árvores foram consideradas e coletadas, com intuito de servirem como qualificadores dos espaços analisados.

Após a coleta de dados foi produzida uma tabela de atributos no software ArcGis com finalidade de contribuir com a maior compreensão e avaliação da área de estudo em questão. Através do sistema de atribuição de pesos foram então qualificados os itens mapeados nos setores. Para esses foram considerando o valor máximo como 5 e o valor mínimo como 1, sendo respectivamente, a melhor situação e a pior situação encontradas.

A tabela 01 apresentada os itens de qualificação das fachadas e os fluxos de pedestres, que receberam pesos distribuídos entre 1 e 5, conforme demonstrado abaixo.

Informação	Atributo	Peso
Fachadas	Muro	1
	Porta de Aço Fechada	1
	Meio Gradeado	2
	Gradeado	3
	Vitrine	4
	Porta de Aço Aberta	5
Fluxos	6 a 17 pedestres	1
	18 a 29 pedestres	2
	30 a 41 pedestres	3
	42 a 53 pedestres	4
	54 a 65 pedestres	5

Tabela 1 – Pesos conferidos aos Atributos

Fonte: Elaborado pelas autoras, 2019.

Após a confecção e tabulação dos mapas de tipologias de fachadas, fluxos e uso

do solo foi possível sobrepor informações a fim de identificar correlações entre a qualidade e permeabilidade física das fachadas e os fluxos de pedestres observados na área de estudos

4 | ANÁLISE DA ÁREA

A Rua Doutor Annon da Silva está localizada no bairro Boa Vista e possui como principal característica as ocupações recentes comerciais e institucionais, todas introspectivas. O bairro teve a sua fundação na década de 70, mas foi na década de 90, após a construção da ponte que aproximou o município à capital, Vitória que ocorreu um grande crescimento populacional e a expansão da mancha urbana. O Bairro Boa Vista, manteve sua ocupação limitada a alguns conjuntos habitacionais até a virada do milênio, quando o eminente esgotamento dos bairros centro em direção à Praia da Costa motivou a busca e ocupação das áreas até então imediatamente adjacentes a estas.

Destacam-se nos empreendimentos habitacionais feitos pela Companhia Habitacional do Espírito Santo, os primeiros condomínios posteriormente cercados por muros, que inauguraram a ocupação introspectiva dos enclaves fortificados da região, modificando a paisagem local.

A área de estudo apresenta regiões sujeitas a alagamento e está situada próximo a um curso d'água, o Canal da Costa, poluído. Quanto ao uso do solo, verifica-se a presença de grandes instituições, como o Fórum de Vila Velha, o Ministério Público, a Universidade Vila Velha e o Instituto Nacional de Seguridade Social (INSS). O shopping Vila Velha ocupa uma grande área adjacente que provocou a alteração de alguns fluxos viários com a sua implantação em 2014 e intensificou o fluxo de carros na região. Nas proximidades, encontra-se a Prefeitura de Vila Velha, alguns conjuntos residenciais, um parque urbano, e outras instituições de ensino superior e médio **Figura 1**.

Na última década, o gabarito predominante de 1 a 4 andares começa a contrastar com os edifícios que inauguram a verticalização no entorno. A Escala Humana preservada ao logo dessa via também contrasta em percentual de ocupação com as edificações do Fórum e do Shopping Vila Velha, adjacentes. As calçadas inferiores a 1,20m, dimensão mínima para promover a acessibilidade, sugere um descaso com o pedestre, confirmado pela inserção de uma ciclovia em trechos antes destinados a circulação exclusiva de pedestres no mesmo nível da calçada. Essa calçada apresenta trechos com lixo, ausência de arborização e mobiliário urbano.



Figura 1- Pontos de Influência no entorno da Rua Doutor Annor da Silva

Fonte: Elaborado pelas autoras, 2019.

Observa-se uma quantidade relativa de pontos atratores na área, como o próprio Fórum e os estabelecimentos comerciais situados em um trecho da via. Esses, todavia, apresentam tipologias introspectivas, sem diálogo com o entorno, que ocupam grandes extensões dos lotes. A proximidade com o canal da costa poluído é outro agravante que afasta o pedestre pelo aspecto de abandono e poluição e pelo odor que exala do mesmo.

Existe ao longo dessa via uma forte presença da atividade residencial e mista, constituída por mais de um uso por edificação, mas em grande parcela, também são compostas por muros altos e poucas grades. Soma-se a essa realidade os muros que cercam os condomínios residências localizados em trechos dessa mesma via, nesses, as fachadas são compostas, em sua maioria, por muros altos, **Figura 2**.

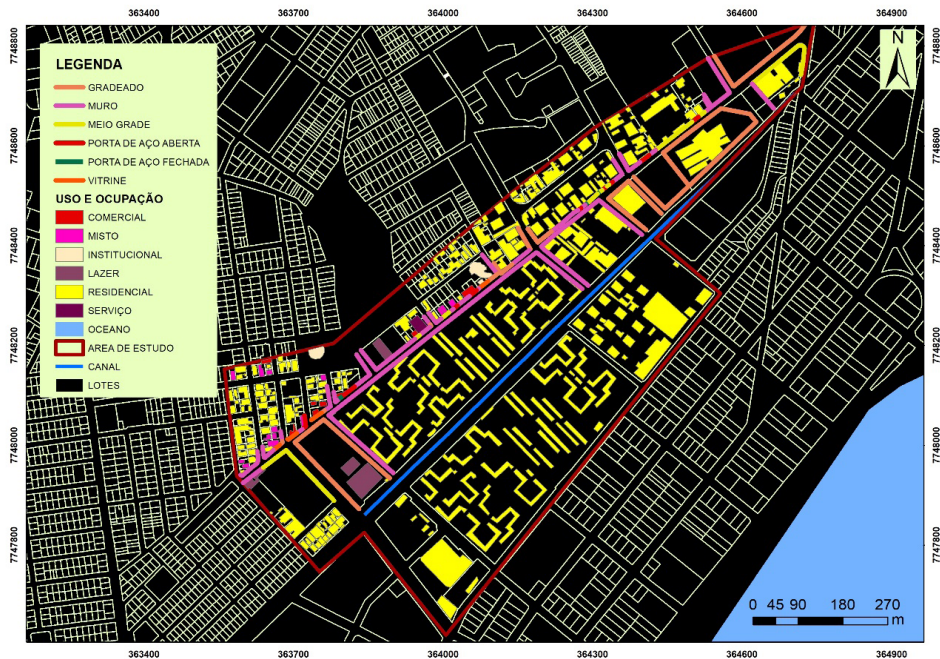


Figura 2 - Mapa de Fachadas e Uso e Ocupação do Solo

Fonte: Elaborado pelas autoras, 2019

Grades e fechamentos com alguma transparência são limitados e raros, ademais, muitos deles, como o shopping e o fórum, possuem afastamentos e paredes cegas que impedem o contato com o interior do edifício, mesmo que a vedação do lote contenha permeabilidade visual, ilustrado na **Figura 3 e 4**.



Figura 3 – Fachadas da Rua Dr. Annon da Silva

Fonte: Acervo pesquisa, 2019



Figura 4 - Calçadas estreitas, precárias e sem sinalização tátil.

Fonte: Acervo pesquisa, 2019

Os fluxos observados na visita de campo variaram de 6 a 65 pedestres, sendo

divididos em grandes e pequenos fluxos. Verificou-se que no perímetro das grandes quadras introspectivas os fluxos de pedestres eram reduzidos em relação as outras áreas. Percebe-se assim a baixa relação e interatividade entre pedestres e grandes ocupações com pequena permeabilidade física da fachada, tais eventos podem ser observados na **Figura 5**.



Figura 5. Fluxo de Pedestres

Fonte: Elaborado pelas autoras, 2019

A pesquisa revelou que a intensidade de fluxo também é influenciada pelas condições das calçadas, quanto a largura, conservação e presença de obstáculos. A livre circulação do pedestre em alguns trechos era impedida pelos obstáculos que se apresentavam neste conjunto da relação entre condições de circulação e característica da divisa.

5 | RESULTADOS E DISCUSSÕES

Através da avaliação do mapeamento comportamental centrado nas pessoas e nas características físicas locais foi possível identificar os setores com maior e menor registro de fluxo de pessoas. Ao relacionarmos a morfologia urbana, seus equipamentos disponíveis e a sua diversidade com o comportamento das pessoas, observou-se uma relação de causalidade diretamente proporcional a qualidade espacial do conjunto observado.

No setor identificado por 05 (Figura 06), houve um maior registro de pessoas

caminhando na calçada que apresentava pequenos estabelecimentos comerciais. A direção predominante de destino era a nordeste ou seguindo em direção ao Fórum de Vila Velha quando andando a pé, e seguindo em sentido sudoeste quando utilizando a bicicleta. Enquanto o setor 09 registrou o menor fluxo, quatro mulheres e dois homens no período de 15 minutos. Neste setor não havia fachada permeável ou presença de pessoas conversando ou caminhando apesar das boas condições da calçada, porém, as edificações possuíam muros contínuos por mais de 100m com uma altura superior a 2,5m.

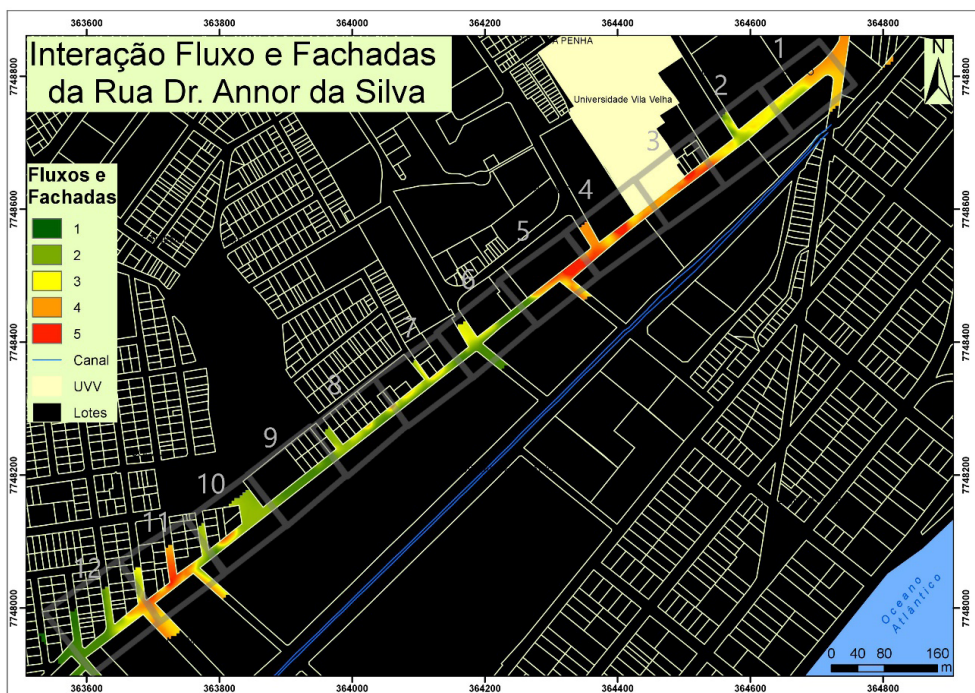


Figura 6 - Interação Fluxos de pessoas E Fachadas

Fonte: Autoras, 2019

Com auxílio do ArcGis, foram elaborados mapas que avaliaram a interação da tipologia de fachadas com os fluxos de pedestres. Ao comparar o fluxo de pessoas com a qualidade das fachadas observa-se o que o grupo identificou como ponto quente, com os piores casos localizados próximo às áreas muradas, sugerindo assim a relação entre o baixo fluxo de pedestres e as fachadas impermeáveis física e visualmente **Figura 6**.

As melhores avaliações se dão nas proximidades dos polos atratores, que são a universidade e o fórum, e também onde anteriormente as fachadas foram melhores avaliadas quanto a permeabilidade. Destaca-se, todavia, que o mapeamento utilizado para essa análise foi restrito ao horário comercial em um dia de semana o que desperta

a preocupação para esse resultado, tendo em vista que os mesmos polos atratores não funcionam fora deste horário.

REFERÊNCIAS

BAUMAN, Zygmunt. **Modernidade Líquida**. Rio de Janeiro: Zahar, 2001

CALDEIRA, Teresa P. **Cidade de muros: Crime, segregação e cidadania em São Paulo**. (2ª ed.). São Paulo: Editora 34/Edusp, 2003.

CHOAY, Françoise. **O urbanismo: utopias e realidades: uma antologia**. (5ª ed.). São Paulo: Perspectiva, 2003.

DITTMAR, Adriana C. C. **Paisagem e morfologia de vazios urbanos**: Análise da transformação dos espaços residuais e remanescentes urbanos ferroviários em Curitiba- PR. (Dissertação de Mestrado). Instituto Brasileiro de Informação em Ciência e Tecnologia, Curitiba, 2006.

DRUCKER, Peter. **Uma nova civilização que desponta**. In Ferreira, A.F. Gestão estratégica de cidades e regiões. Lisboa, Fundação Calouste Gulbenkian, 2005.

EBNER, Iris A. R. **Vazios urbanos**: Uma abordagem do ambiente construído. (Dissertação de Mestrado). Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 1997.

JANEIRO, Pedro A. 2007. **Cheios Inúteis**: A imagem do vazio na cidade. Revista Arquitectos, 8, 181-197, 2007.

LEFEBVRE, Henri. **La presencia y la ausencia**: contribución a la teoría de las representaciones. Paris: Casterman, 1983.

LIRA, Pablo S. **Geografia do crime e arquitetura do medo: uma análise dialética da criminalidade violenta e das instâncias urbanas**. Vitória, ES: GSA, 2014.

LYRA, Ana Paula R. Relatório de Pesquisa. **O Direito de se viver com Dignidade. Contradições na materialização das funções sociais da Cidade**. Universidade Vila Velha, 2019.

MAGALHÃES, Sérgio. F. **Ruptura e Contiguidade, a cidade na incerteza**. (Tese de Doutorado). Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2005.

MINOCK, Megan S. **Urban Voids**: An Examination of the Phenomenon in Pos Industrial Cities in the United State. (Dissertação de Mestrado). Division of Research and Advanced Studies of the University of Cincinnati, USA. 2007.

SABOYA, Renato T. de; NETTO, Vinicius M.; CELSO VARGAS, Júlio. **Fatores morfológicos da vitalidade urbana**. Uma investigação sobre o tipo arquitetônico e seus efeitos. **Arquitectos**, São Paulo, ano 15, n. 180.02, Vitruvius, maio 2015 <<https://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitectos/15.180/5554>>.

VAZ, Lilian. F. Silveira, C.B. **Áreas Centrais, Projetos Urbanísticos e Vazios Urbanos**. Revista Território, 7, 51-66., 2007

CAPÍTULO 12

DOS CAMPOS AO CONCRETO: O DESENVOLVIMENTO URBANO DE CAMPO MOURÃO

Data de aceite: 01/06/2021

Data de submissão: 09/03/2021

Caio Felipe de Souza Fialho

UNICESUMAR, Bacharel em Arquitetura e Urbanismo; Universidade Cesumar, Maringá, Brasil
Zurique - Suíça
lattes.cnpq.br/8226253534730918

RESUMO: Campo Mourão é uma das cidades brasileiras de médio porte que sofrem com a mobilidade urbana, devido a uma política que visa a especulação imobiliária e utilização prioritária do automóvel, em detrimento da vitalidade do espaço público, qualidade de vida e da economia do município. Essa prática decorre de uma série de erros do passado que são refletidos até hoje. O artigo visa procurar e identificar as problemáticas, a partir de uma pesquisa histórica, bibliográfica e de campo, à fim de nortear futuras intervenções, desenvolvendo um caminho a ser seguido para a solução destes impasses, neste município no interior do Paraná. A cidade é fruto de uma organização humana que deve ser modelada à medida das necessidades de seus autores, oferecendo um ambiente igualitário e justo a toda população independente de suas multiplicidades.

PALAVRAS-CHAVE: Mobilidade urbana, sustentável, Direito à cidade, Espaço público.

ANÁLISE DO DESENVOLVIMENTO URBANO SUCEDIDO EM UMA CIDADE DO INTERIOR DO PARANÁ

ABSTRACT: Campo Mourão is one of the medium-sized Brazilian cities that suffer from urban mobility, due to a policy aimed at real estate speculation and priority use of the automobile, to the detriment of the vitality of the public space, quality of life and the economy of the municipality. This practice stems from a series of mistakes from the past that are reflected today. The article aims to search and identify the problems, from a historical, bibliographic, and field research, in such a way that it develops a path to be followed for the solution of these impasses in this municipality in the interior of Paraná. The city is the result of human organization that should be modeled to the needs of the authors by providing fair and equal environment for all people irrespective of their multiplicities.

KEYWORDS: Urban mobility, Equality, Right to the city, Public space.

1 | INTRODUÇÃO

A partir da segunda metade do século XX, países em desenvolvimento ao redor do mundo apresentaram um grande crescimento urbano e populacional, sendo o Brasil um desses, principalmente nas cidades de grande e médio porte. Esse rápido crescimento urbano agregado a uma política de incentivo ao uso do automóvel e a inexistência de um planejamento de integração urbana nas cidades brasileiras

nas décadas de 1960 e 1970, foi responsável por problemas como mobilidade urbana, degradação de áreas urbanas e segregação econômica e espacial (Carvalho, Maziviero, Imbronito, 2019).

Assim, a população foi induzida a adotar o automóvel como forma de locomoção urbana, trazendo prejuízos não só para a qualidade de vida, mas também problemas como a poluição atmosférica e a diminuição de espaços públicos, com a extinção de espaços coletivos, designados ao uso dos veículos (Boareto, 2008).

O Brasil chega na década de 1990 com cidades apresentando severo caso de desigualdade social e falta de planejamento urbano, agravado com a adoção de políticas neoliberais que rapidamente desenvolveram específicas regiões dentro dos centros urbanos, equiparando os mesmos a padrões internacionais e ao mesmo tempo empobreceram outras regiões, principalmente as periferias, conseqüentemente criando uma concentração de renda na mão de uma minoria, desenvolvendo uma divisão urbana pelo desequilíbrio social (Carvalho, Maziviero, Imbronito, 2019).

Em busca de equidade social, a política da década de 2000 foi voltada a aproximar a população de classe mais baixa aos serviços públicos, realizando diversos investimentos em toda esfera urbana. Para as cidades brasileira foi proposto o estatuto das cidades, uma legislação feita para os governos municipais terem maior respaldo da lei a projeto visados ao coletivo e reestruturação urbana.

Então chegamos a Campo Mourão que é mais uma das muitas cidades brasileiras que apresenta essas deficiências urbanas, que por alguns anos pautou seu planejamento em um modelo racional, seguindo o projeto realizado pela Companhia de Melhoramentos do Paraná, um modelo que prioriza o automóvel em relação a outros modais. Porém a cidade detinha uma gama de espaços públicos e uma área urbana pequena, mas projetada para ser densa, todavia gradativamente foi se deixando levar pelo poder do capital expandindo horizontalmente e substituindo seus espaços públicos a necessidade que a frota automobilística crescia no município, numa promessa de progresso que custa a chegar ao município (Onofre, 2005).

A proposta do progresso visava a expansão da área urbana do município conectada por vias de alta velocidade, sendo um grande incentivo para o uso do automóvel, o principal meio de transporte nesse projeto. Criou-se então um ciclo vicioso: bairros cada vez mais distantes uns dos outros, o aumento da utilização do automóvel e o incentivo à expansão territorial urbana. Foi uma ótima oportunidade para a entrada de capital privado no município, desobrigando-o das políticas públicas de mobilidade urbana, com vistas à economia financeira (Bueno, 2006).

Por muitos anos, esse ciclo se repetiu, mas como já era previsto, ele entrou em colapso, resultando em efeitos negativos na qualidade de vida dos mourãoenses, afetando principalmente a mobilidade urbana. A dificuldade de locomoção na cidade é nítida, o que intensifica o número de acidentes de trânsito, deixando o município em uma situação

crítica. Tudo isso, retarda o potencial da mobilidade urbana de Campo Mourão, como foi previsto no planejamento inicial do município (Bueno, 2006).

Segundo noticiado, o Ministério da Cidade registrou que, apenas 6% das cidades brasileiras apresentam um plano de mobilidade urbana (G1, 2018). O plano de mobilidade urbana é uma lei federal 12.587, que instituiu as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, exige que municípios com mais de 20 mil habitantes elaborem os seus planos de mobilidade, desta forma buscando um desenvolvimento nas cidades brasileira a partir do transporte orientado, ou seja o DOT`S. Campo Mourão faz parte da maioria das cidades que não apresentam o mesmo, mostrando realmente que o foco da mobilidade urbana do município é o oposto apresentado pela lei, assim favorecendo novamente os automóveis e ignorando outros modais, mesmo com potencialidade na área urbana do município.

O desenvolvimento desta pesquisa é baseado no diagnóstico realizado na cidade a partir de uma pesquisa histórica, bibliográfica e de campo, levantando as deficiências urbanas, ocasionando a hipótese de quando e quais foram os erros na política urbana da cidade de Campo Mourão, que trouxe os problemas atuais e quais os efeitos dessas decisões ao longo dos anos.

2 I APURAÇÃO DA PROBLEMATICA URBANA

2.1 Levantamento histórico do desenvolvimento urbano

Campo Mourão é uma cidade do Estado do Paraná (Figura 1), que começou a ser colonizada em 1903, com incentivo do governo do estado e construído a partir da Companhia de Melhoramentos do Paraná que chegou à cidade em meados de 1930, investindo na construção da cidade, algumas vilas e dividindo as glebas para a plantação de café nas décadas de 1930 e 1940 (Miranda, Larocca, 2017).



Fig. 1: Mapa de localização do Município de Campo Mourão. Elaboração própria a partir de dados do Governo do Estado do Paraná.

O plano inicial consistia em quatro avenidas no sentido sudoeste-nordeste, sete ruas no sentido noroeste-sudeste e as praças São José e Getúlio Vargas ocupando duas quadras centrais do plano, num total de 36 quadras. Logo após a construção do plano inicial, em 1953, foi ordenado a ampliação, passando de 36 quadras para mais de 200, expandindo a área urbana de Campo Mourão (Figura 2).

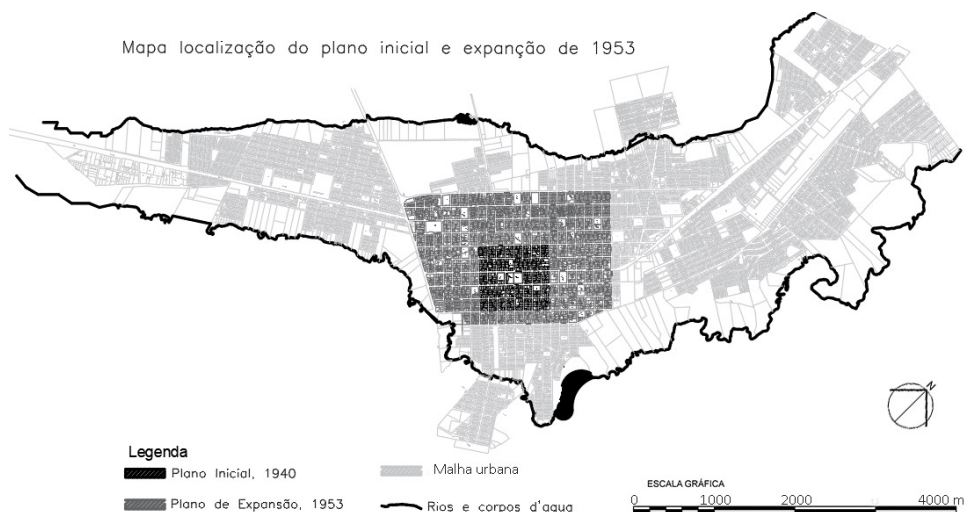


Fig. 2: Mapa do primeiro plano da Colônia Mourão. Elaboração própria a partir de dados da prefeitura municipal.

Seis anos após a ampliação da cidade em 1953, foi iniciada a construção de um novo bairro com grandes dimensões para uma cidade recém-nascida. Denominado Jardim Lar Paraná, o maior bairro já construído na cidade, se localiza na região denominada asa oeste (Bueno 2016). Nascia então o primeiro bairro afastado da área central, ocasionando problema para levar a infraestrutura urbana até o local.

Como citado na introdução, os problemas nas cidades brasileiras se agravam nas décadas de 1960 e 1970, o crescimento da área urbana de Campo Mourão teve sua ascensão nesta década e a cidade sofreu com uma ampla expansão da área urbana, saltando de 247 intersecções, na década de 1950, para 1009 (Bueno, 2016). Logo, o mal planejamento propiciou a criação de bairros cada vez mais distantes uns dos outros, concebendo áreas de vazios urbanos. Foram implantados bairros com quatro e cinco quilômetros do centro da cidade, sendo eles o Jardim Santa Cruz e o Jardim Aeroporto (Figura 3).

Essa expansão do território traz péssimas condições de vida para os cidadãos, devido às longas distâncias que a população precisa percorrer, além da dificuldade de se levar equipamentos públicos para esses bairros (Gehl 2010). A fragmentação do meio

urbano, além de agravar a oferta de serviços públicos e o deslocamento, utiliza-se de um pretexto, o afastamento da população mais pobre para áreas de menor interesse do município (Carvalho, Mazaviero, Imbronito, 2019).

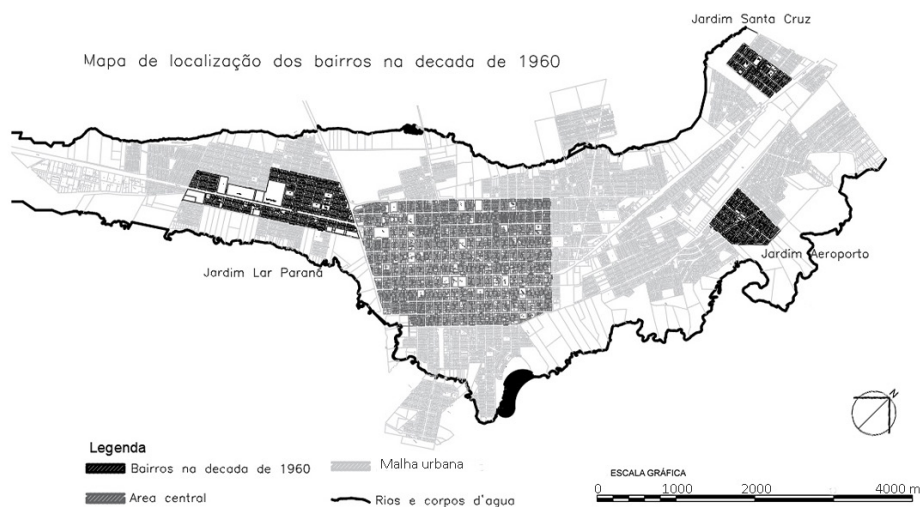


Fig. 3: Mapa de localização de bairros construídos até a década de 1960. Adaptado Bueno, Emanuely.

Na década 1970, após a grande expansão territorial, a cidade sofreu uma retração da população. Devido a isso a cidade acabou perdendo recursos financeiros da forma que não possuía mais capital para investimentos em equipamentos públicos. Nos anos seguintes, o município pouco cresceu, não passando de uma média de 200 intersecções (Bueno,2016), onde a cidade foi ocupando seus vazios urbanos e a passos lentos se estruturando, com a criação e ou modernização dos seus poucos equipamentos públicos existentes.

Entre as décadas de 1970 até 2000, o município buscava a estruturação e criação de suas grandes vias de ligação aos bairros, e adaptação da cidade as necessidades do automóvel, fazendo que a cidade dedicasse boa parte do seu capital a esta obras de infraestrutura. Algumas das vias ainda apresentam as mesmas características de seu planejamento inicial, sendo grande parte dedicada a calçamento e a menor parte a via carroçável. O padrão das ruas na área central é de 20 metros de largura, sendo desde, 13 metros de calçamento se distribuindo nos dois lados da via, e um leito carroçável de 7 metros, após a reforma das vias, passaram a ter 3 metros de calçamento e 14 de leito carroçável (Figura 4).

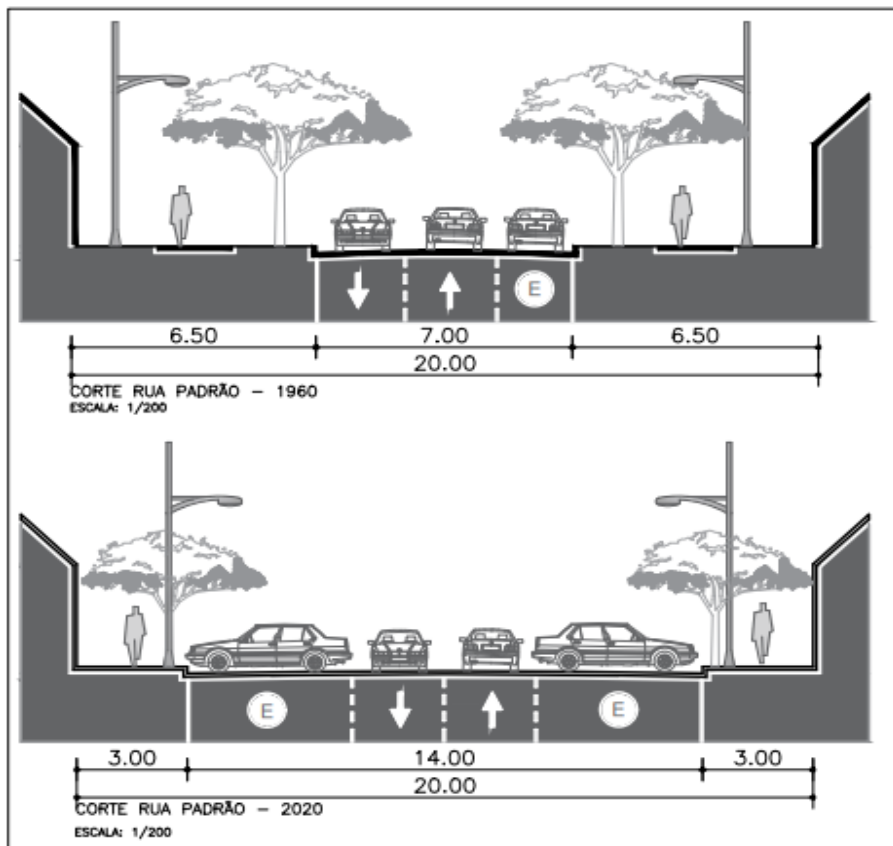


Fig. 4: Corte rua padrão 1960 e 2020. Elaboração própria a partir de pesquisa de campo.

Já as avenidas têm entre 25 e 30 metros, onde as vias que possuem 30 metros de largura detinham entre 5 e 7 metros de canteiro central, que no qual foram destinados a estacionamentos, uma das avenidas que passaram por uma maior mudança foi a Avenida Irmãos Pereira, importante avenida do município, que reduziu seu canteiro central e implantou estacionamento nas laterais do canteiro (Figura 5).

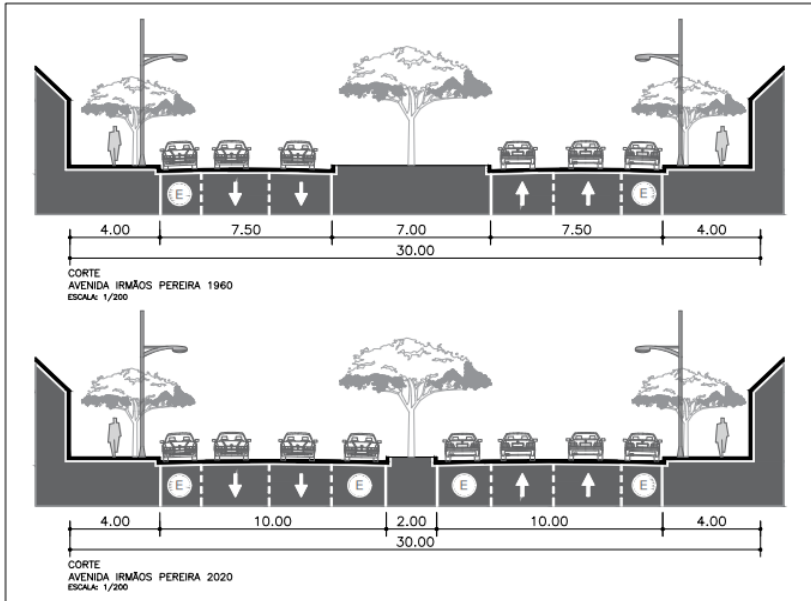
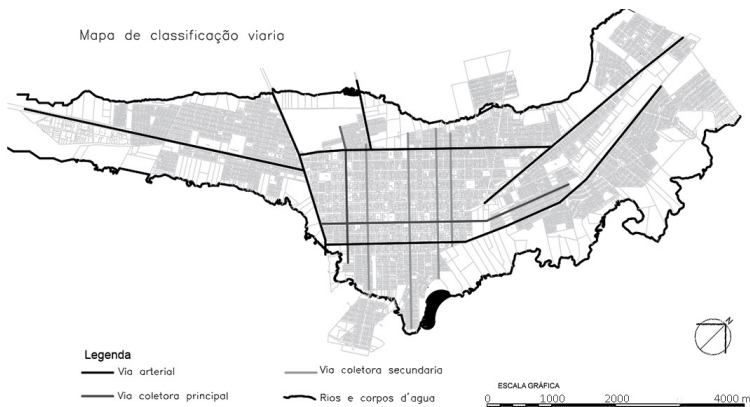


Fig. 5: Corte rua padrão 1960 e 2020. Elaboração própria a partir de pesquisa de campo.

Apesar desta grande reforma feita na cidade, não houve uma modernização, a classificação viária e sinalização não possuíram alteração, mantendo as características iniciais (Figura 6), apenas as continuações de rodovias são consideradas vias arteriais, ignorando vias de grande fluxo, como a Avenida Irmãos Pereira, que cruzam grandes extensões da área urbana, conectando importantes pontos, classificando-as, como vias locais. Causando uma grande perda para a mobilidade urbana na cidade de estudo, o que resulta em uma cidade sem sinalização viária, quanto eletrônica, causando desorientação no tráfego, congestionamentos, acidentes de trânsito e um imenso desconforto à população.



bat

Fig. 6: Mapa de classificação viária. Adaptado lei complementar 35/2015

2.2 Levantamento estrutural de mobilidade urbana

Apesar de todas essas alterações na estrutura das vias urbanas, a cidade pouco fez para outros modais, como o transporte público, cicloviário e o caminhar. De tal forma que hoje não encontramos ciclovias ou ciclofaixas na área central, apenas em algumas áreas desconexas da cidade (Figura 7). A malha cicloviária urbana, tem pouco mais de 4 km de extensão, apesar de uma estrutura viária com potencial de implantação do modal em grande da área urbana, devido ao declive do município oscilar entre 1% até 8% em alguns pontos, e mantendo uma média de 3,5%, segundo levantamentos da pesquisa.

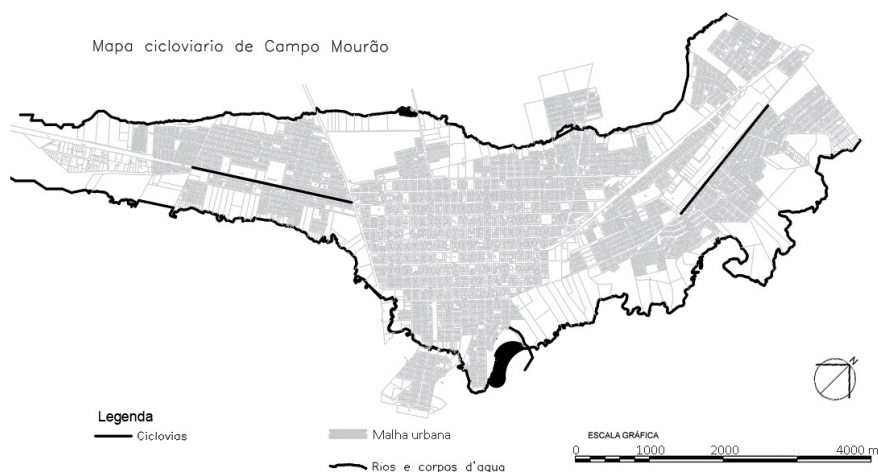


Fig. 7: Mapa cicloviário de Campo Mourão. Elaboração própria a partir de pesquisa de campo.

Já o transporte público possui as mesmas características desde sua implantação em 1969, com uma média de apenas 11 mil pessoas utilizando o transporte diariamente, cerca de apenas 11% dos seus habitantes, como noticiado em 2019 (Tribuna do Interior, 2019). O sistema possui 13 linhas distribuídas pelo município, dispendo de um grande problema; o intervalo de passagem entre os ônibus, com maior parte das linhas possuindo um hiato de 40 minutos à uma hora e vinte minutos de espera, chegando a apresentar nos piores casos, 6 à 8 horas de intervalo entre os veículos, durante o dia. Observando a figura 8 abaixo, é notável uma satisfatória distribuição da malha de transporte público, mas, como citado acima, o tempo de espera entre os veículos ocasiona um desinteresse na população afastando da utilização do modal.

O tempo que estas linhas levam para fazer o trajeto completo, do ponto inicial até o terminal localizado na área central ou o oposto, chega a ser pouco mais de uma hora, (Olá Ônibus, 2019) o que torna o automóvel ainda mais interessante aos habitantes locais, pois fazem as mesmas distancias entre 15 e 25 minutos, segundo informações obtidas da

plataforma Google Maps.

É notável a má distribuição dos pontos de ônibus, com a distância de até 600 metros entre as paradas, em algumas regiões (Figura 8). Essa distância gera dificuldade ao usuário que necessita acesso ao modal. O indicado são pontos de ônibus a cada 150 ou 250 metros linear, de forma que o passageiro pudesse acessá-lo caminhando e/ou utilizando-se de outros modais urbanos como o ciclismo (Gehl, 2010). Estes pontos de ônibus são em sua maioria abandonados ou simplesmente um poste indicativo sem estrutura alguma aos usuários e muitas vezes não notáveis para população.

O modal não consegue competitividade com o automóvel, dado que é um modal lento, caro, mal distribuído e com graves deficiências para o acesso, resultando em uma perda ao município, acentuando seus problemas em mobilidade, mesmo sendo uma cidade de pequeno à médio porte.

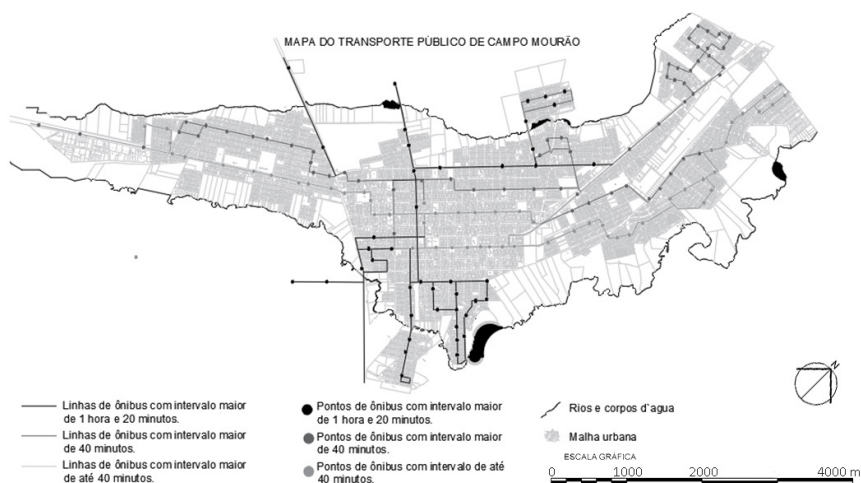


Fig. 8: Mapa do transporte público de Campo Mourão. Adaptado da plataforma Olâ Onibus, 2019.

Com o passar dos anos, o pedestre foi perdendo espaço para os automóveis, as calçadas foram ficando cada vez menores, diminuindo seus tamanhos pela metade, enquanto as pistas de rolamentos e estacionamentos duplicaram, e o ato de caminhar não é tratado com sua devida importância, possuindo dificuldades e severos obstáculos, devido ao estado de conservação das calçadas, falta de arborização, periculosidade, forçando o pedestre muitas vezes a caminhar nas vias, principalmente nos bairros.

A região com maior concentração de pedestres é a região central do município, devido as estruturas que melhoram e incentivam o caminhar do mourãoense, como o calçadão da Avenida Capitão Índio Bandeira e as praças Getúlio Vargas e São José, onde possuem um satisfatório estado em conservação, bons mobiliários urbanos e bela

arborização, no entanto, esta região possui apenas cerca de 300 metros, sendo apenas uma “ilha” no meio de uma cidade que foca totalmente no automóvel.

O direito a cidade quando é concedido para as pessoas, e realizado a partir dos equipamentos públicos, se torna a chave fundamental para a vitalidade urbana, pois com a inexistência da população no local, a área fica abandonada e se deteriora perdendo não só valor de mercado, mas sua utilização como área do bem comum.

Apesar de possuir equipamentos públicos bem distribuídos pelo município a cidade de Campo Mourão dispõe de poucas áreas públicas (Figura 9), como parques, praças e áreas verdes, destinada a utilização da população ou conservação ambiental, com apenas 0,58 m² de área verde por habitante, sendo um valor menor do que o indicado pela OMS. Outra questão também é importante, a maior parte das infraestruturas não possuem qualidade mínima necessária para a utilização, sendo esquecidas pelo governo municipal e consecutivamente afastando a população do uso.

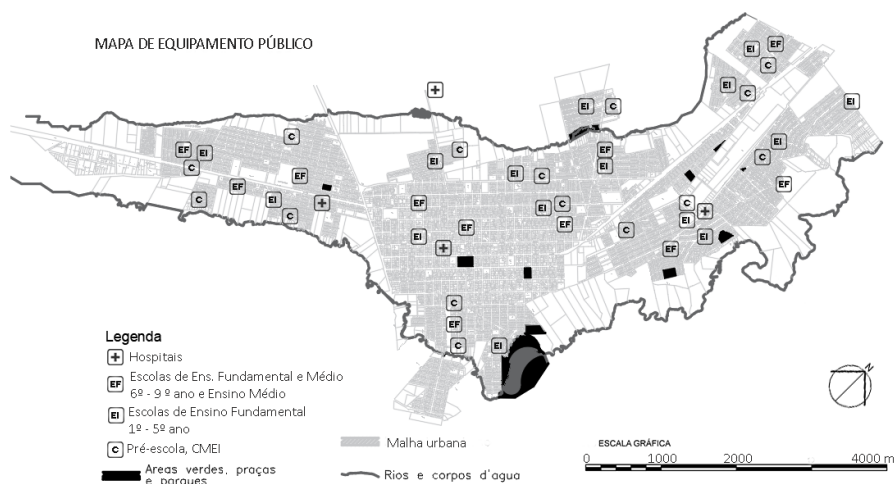


Fig. 9: Mapa de equipamento público. Elaboração própria a partir de pesquisa de campo.

3 I A ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA

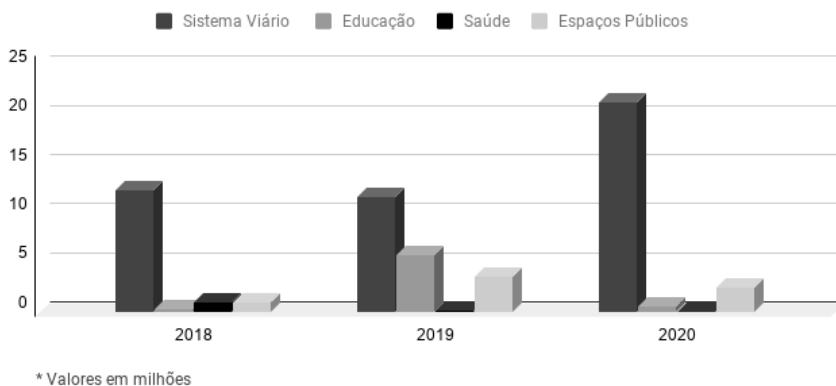
Segundo o guia “DOTS nos planos diretores” de 2018, temos dois tipos de formação urbana, a cidade 3D e a cidade 3C, esses modelos são formas de classificação simplificada da urbe. De modo que o modelo 3D é a representação da maior parte das cidades brasileiras, nas quais são cidades dispersas, desconectadas e distantes, ou seja, cidades que não instituíram um planejamento urbano focado no direito à cidade, mas sim, promovendo um uso do ambiente urbano, voltado às individualidades, como, espaço privado e a especulação imobiliária. Na contramão, temos o modelo 3C, onde vemos, cidades compactas, conectadas e coordenadas, em outras palavras, cidades com o planejamento

voltado ao uso racional do solo, ordenado pela mobilidade urbana, buscando uma cidade mais compacta e com uma densidade saudável, ofertando uma maior oportunidade aos seus habitantes, além de um desenvolvimento justo e igualitário, ou seja, uma cidade mais humana.

Chegamos então em uma cidade de cerca de 94 mil habitantes (IBGE, 2019), onde os problemas de mobilidade são recorrentes no meio urbano, de forma que influencia em toda esfera urbana. A cidade é perfeitamente um exemplo de cidade 3D, cidades dispersas, desconecta e distante, de modo que possui apenas um núcleo central e uma área urbana dispersa e de baixa densidade, uma infraestrutura insuficiente em várias regiões do município, obrigando os moradores se deslocarem por grandes distancias para realizar atividades do cotidiano.

A política urbana de desenvolvimento respaldada na expansão territorial e privatização do espaço urbano, que a cidade se apropria e emprega, primeiramente tem como resultado, a maior parte dos investimentos em obras públicas destinados as necessidades do automóvel (Boareto, 2008; Gehl, 2010), e isto é visível no Gráfico 1, onde foram levantados os gastos públicos do governo Municipal de Campo Mourão, no período de 2018 a junho de 2020 que estão disponíveis no portal da transparência do município, e assim separados em quatro categorias; Sistema Viário, Educação, Saúde e Espaços Público.

Gastos em Obras Públicas Município de Campo Mourão



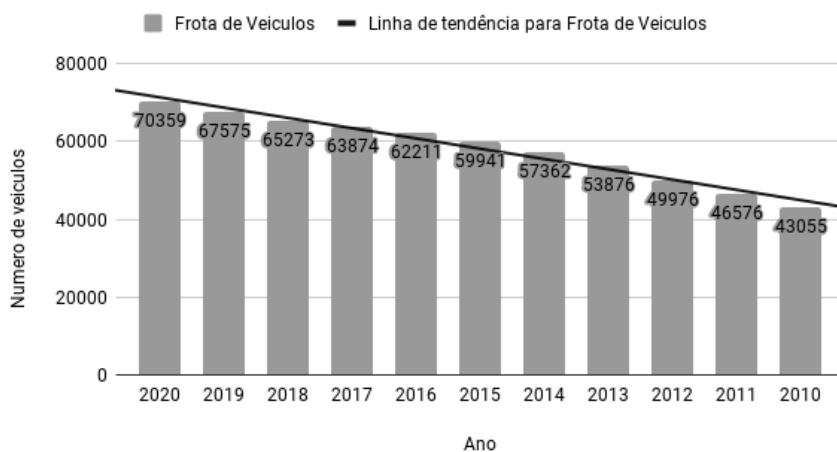
Graf. 1: Gastos em obras públicas pelo município de Campo Mourão 2018, 2019 e 2020. Elaboração própria, a partir de pesquisa no Portal da Transparência de Campo Mourão.

Em seguida, após os altos investimentos na malha viária somada com uma política que despreza modais urbanos alternativos, temos como consequência, um aumento exponencial no número de veículos (Gráfico 3). Atualmente Campo Mourão conta com

70.359 veículos registrados (DETRAN PR, 2020), exibindo nos últimos 10 anos um crescimento de 63,41%, da frota, o que é extremamente desproporcional comparado com o crescimento populacional no mesmo período, partindo de 87.194 habitantes, para 94.859 habitantes (IBGE, 2019), um crescimento de 8,7% em um período de dez anos.

Hoje a cidade consta com 1 carro para cada 7 habitantes, quase o dobro da média brasileira, de 1 carro para cada 4 habitantes (DENATRAN, 2017), onde a cidade não consegue comportar esse crescente amonte de veículos, e somando a uma classificação e sinalização viária deficiente, como citada acima, e que não condiz com a real situação municipal, resulta um alto número de acidentes, desta forma no período de cinco anos, entre 2014 – 2018, foram registrados 2838 acidentes no município (DETRAN PR, 2018), ou seja, uma média de mais de 560 acidentes por ano, o que afeta diretamente na qualidade de vida da população mouraoense, trazendo sequelas não apenas para quem sofreu com estes acidentes, mas também para todos seus moradores.

Crescimento da Frota de Veículos



Graf. 3: Crescimento da Frota de Veículos. Elaboração própria, a partir das estatísticas apresentadas pelo DETRAN PR.

Com isso percebemos que a cidade perde em todos os sentidos, quando valoriza a máquina, mais do que valoriza o homem, entregando o direito do uso urbano, que devidamente público, a instituições privadas e necessidades individuais, da forma que a cidade não consegue entregar um ambiente igualitário a todos seus habitantes.

4 | A INVERÇÃO DE VALORES

E como referido acima, a partir da premissa que “as cidades têm a capacidade de

fornecer algo para todos, só porque, e somente quando, são criados por todos” como é dito por Jack Jacobs em seu livro em 1961, percebemos que a forma de organização política e social urbana, não apenas da cidade de estudo, mas como da maior parte das cidades brasileiras, necessitam passar por uma alteração, propondo aos seus moradores, uma inserção de fato ao direito do uso urbano.

E para esse uso ser efetivo, é necessária uma inversão de valores, onde o Seres humanos voltem a ser o protagonista da cidade, e o carro retorne a sua função assistente, reconfigurando o sistema de mobilidade vigente nos centros urbanos, desta forma chegamos a uma outra premissa, muito utilizada no Brasil nos grupos de protestos de 2013, a favor do passe livre, de que “uma cidade só existe pra quem possa se movimentar por ela”, onde se faz necessário novos meios de se locomoção, que sejam acessíveis, confortáveis e rápidos, além de um planejamento urbano integrado a mobilidade (DOTS nos planos diretores, 2018), diminuindo as desigualdades no deslocamento da população, que é mais sentida pela a classe com menor poder de renda, na qual, é obrigada a residir em locais distantes dos núcleos urbanos centrais, construindo uma nova forma de miséria urbana, onde o morador não possui espaço para lazer ou criatividade, devido a perca do tempo no trajeto entre a casa e o trabalho (Lefebvre, 1968).

Embora as cidades brasileiras apresentem quadros críticos sobre o direito do uso urbano, em 2001 o Brasil deu importante passo para uma melhor qualidade de suas cidades, a aprovação do Estatuto das Cidades, onde garante o direito ao uso urbano do solo, da moradia, infraestrutura, transporte urbano, serviços públicos e regula práticas de fiscalização e regulação fiscal. E em 2012 o país deu outro grande passo a aprovação da Política Nacional de Mobilidade Urbana, que institui uma serie de diretrizes, regulamentações e orientações para o desenvolvimento da mobilidade das cidades brasileiras com mais de 60 mil habitantes (Rubin & Leitão, 2013).

De todo modo, a indagação nesta ocasião, é de como podemos verificar as decorrências em um município de pequeno/médio porte, que se localiza no interior brasileiro, onde as deficiências urbanas e os resultados de uma política individualista são menos visíveis, devido ao fato de possuir relativamente um baixo número de habitantes e uma extensão territorial pequena, comparada a municípios de grande porte, consecutivamente, apresenta uma menor população em estado de fragilidade, que a torna menos expressiva, mas não menos importante.

Campo mourão apresenta seu primeiro obstáculo urbano já em 1960, quando é descido um planejamento pautado na especulação imobiliária, visando uma expansão horizontal, focando a ocupação urbana entre os dois rios que cercam a cidade, desta forma criando vazios urbanos no município, que até os dias atuais não foram preenchidos. Sendo assim o direito a cidade sofre sua primeira perca, os bairros desconexos do núcleo urbano central, afasta a população de baixa renda para áreas distantes do centro urbano, como é visto o ocorrido com os bairros Jardim Aeroporto e Jardim Santa Cruz, promovendo a

gentrificação atualmente vista na área central da cidade, onde foi implantado o primeiro plano e logo em seguida o plano de expansão de 1953.

Com o passar dos anos os problemas se agravaram, especialmente por dois fatores, o primeiro, a mobilidade urbana falha e individualista, onde a cidade possui um sistema viário obsoleto, e quase exclusivo para o uso do carro, apresentando poucas ciclovias, como ilustrado acima, e um transporte público ineficiente. Como apresentando no mapa de classificação viária, a cidade possui deficiências significativas na sinalização do tráfego e classificação viária, com vias não sinalizadas e totalmente voltadas aos veículos, desestimulando não só o pedestre, mas também o ciclista, e colocando os mesmos em alta perigosidade, na qual é visível a partir do número de acidentes de trânsito.

Em decorrência de uma mobilidade urbana exclusivista, temos como segundo fator, o detrimento causado no direito a cidade, onde os investimentos públicos em sua maioria estão sendo destinados a o uso do veículo, como visto nos gráficos um e dois, causando uma carência em todas as outras áreas da atuação pública, como a saúde, educação e uso dos espaços públicos, que no qual, a população com menor renda é dependente, recebendo um número insatisfatório de equipamentos públicos, além de uma baixa qualidade agregada a estes serviços. À vista disto, observamos na contramão, uma pequena população com maior concentração de renda que conseguem adquirir esses serviços e privilégios, utilizando o poder que é empregado ao capital, ou seja, diminuindo o direito do uso urbano e as oportunidades da população pobre, por meio do elitismo social implantado (Carvalho, Maziviero, Imbronito,2019).

Então, nós perguntamos, se é possível reverter a situação atual encontrada em Campo Mourão? E como? Primeiramente a inversão de valores, onde o ser humano passa a ser a peça-chave da cidade, no qual o direito ao ambiente urbano deixa de ser teórico e começa a ser praticado, utilizando da premissa de Jacke Jacobs em 1963 que “as cidades têm a capacidade de fornecer algo para todos, só porque, e somente quando, são criados por todos”, com o foco na igualdade, não apenas financeira, social, mas também urbana.

O espaço público e compartilhado deve ser adotado, como local de conforto, lazer e diversão dos habitantes, promovendo o relacionamento social dos indivíduos, além de uma cultura sustentável a partir de maior número de praças, parques e áreas verdes distribuídas pela malha urbana local.

Como sem transporte não existe a cidade, uma mobilidade urbana justa e sustentável se faz necessário, para um ambiente urbano que deseja oferecer oportunidades a todos. Procurando o incentivo dos pedestres para percorrer curtas distancias, o do ciclismo para medias distancias e para longas o transporte público, como o ônibus ou trens urbanos, todavia implantando um sistema que abrange o município, incentive o desenvolvimento urbano e social.

E hoje possuímos grandes possibilidades para que isso ocorra, pois, dispomos do respaldo da lei, tanto do Estatuto da Cidade, como da Política Nacional de Mobilidade

Urbana, fazendo que não seja apenas um sonho distante, mas sim uma realidade próxima, e que podemos vivenciar em poucos anos.

5 | CONSIDERAÇÕES FINAIS

A partir do conceito que a cidade ideal para viver é uma cidade compacta, conectada e coordenada (DOT'S nos planos diretores, 2018; Gehl, 2010), percebemos que a cidade de estudo, Campo Mourão, está longe deste modelo, como mostrado na pesquisa, feita a partir de estudos bibliográficos sobre história municipal, regional e nacional, além de um aprofundamento no tema de estudo. Acarretando um diagnóstico das políticas de planejamento utilizadas no município desde seu planejamento em 1940, e uma possível elucidação de uma diretriz para uma política de planejamento urbano mais humano, voltado para todas as classes e tipo de pessoas que vivem na cidade hoje.

Verificamos que o município é apenas mais um dos municípios brasileiros que apresentam as mesmas falhas urbanas, causadas devida decisões que desfavorecem a vivência no ambiente urbano, além do direito de uso da cidade. Mas também a possibilidade de uma reversão desta situação a partir de uma mudança nas medidas tomadas não só pela esfera nacional, como na esfera municipal.

Uma cidade feita de pessoas para pessoas (Gehl, 2010) é o que precisamos para um bem-estar social e avanço de nossa sociedade. Sendo assim a pesquisa busca um resultado para as problemáticas urbanas apresentadas hoje, a partir de um diagnóstico histórico, estrutural e social retratado da cidade de estudo, voltado para uma melhora na qualidade de vida social em Campo Mourão.

REFERÊNCIAS

BOARETO, R. (2008) A política de mobilidade urbana e a construção de cidades sustentáveis. *Ciência & Ambiente*, Santa Maria: UFSM, n. 37, p. 73-92.

BRZEZINSKI, F. (1975). *A futura capital*. Campo Mourão: Editora Juruá.

BATISTA, M. 2019. *Espaços públicos na cidade de Campo Mourão – PR*. III Encontro interdisciplinar de Desenvolvimento Regional – Universidade Estadual do Paraná – UNESPAR, Campo Mourão.

BUENO, E. V. A. (2006). *Estudo da expansão urbana por meio de um indicador de separação espacial em uma cidade brasileira de médio porte*. Dissertação (Mestrado) - Universidade estadual de Maringá - UEM, Maringá.

EVERS, H. et al. (2018). *DOTS nos planos diretores*. WRI Brasil (São Paulo), 21 – 129.

FONTES, M. S. G. C., FARIA, J. R. G. (2016). *Ambiente construído e sustentabilidade*. 1º Edição. Tupã: Editora ANAP.

GEHL, J. (2010). Cidades para pessoas. Copenhague: Editora Perspectiva.

JACOB, J. (2011). Morte e vida de grandes cidades, Edição 3. São Paulo: Editora WMF Martins Fontes.

JUNIOR, J. E. S. (2018). Campo Mourão: A construção de uma cidade. Campo Mourão: Editora Londrina.

LEFEBVRE, H. (2008). Espaço e Política. Tradução Margarida Maria de Andrade e Sérgio Martins. Belo Horizonte: Editora UFMG.

MIRANDA, Y. C. LARROCCA A. G. (2017). A Evolução do Traçado Urbano E da Malha Viária de Campo Mourão – Pr. I Simpósio brasileiro Online, Gestão Urbana - Universidade estadual de Maringá - UEM, Maringá.

MOREIRA, G. L., TREVIZAN, S. D. P. (2005). O processo de (re)produção do espaço urbano e as transformações do território-ambientais: Um estudo de caso. Estudos geográficos, Rio Claro, 3 dezembro.

MORIGI, J. B., MORIGI, M. C. (2013). A ocupação territorial e a evolução do espaço urbano de Campo Mourão - Paraná. II Simpósio de estudos urbanos - Universidade estadual do Paraná – UNESPAR FECILCAM, Campo Mourão.

ONOFRE, G. R., SERRA, E. (2005). A colonização de Campo Mourão - Paraná: Os conflitos rurais e os primeiros mecanismos de acesso da terra. Dissertação (Doutorado) - Universidade estadual do Paraná - UNESPAR - FECILCAM, Campo Mourão.

RUBIN, B., LEITÃO, S. (2013). O plano de mobilidade urbana e o futuro das cidades. Estudos avançados, São Paulo, outubro.

SIMONATO, E. (1999). Campo Mourão sua gente... sua história. Campo Mourão: 2º Ed. revista ampliada.

TOMAZI, N. D. (1997). “Norte do Paraná” histórias e fantasmagorias. Dissertação (Doutorado) - Universidade federal do Paraná - UFPR, Curitiba.

FONTES ELETRONICAS

OLA ONIBUS (2019). Itinerário das linhas de ônibus. Disponível em: <<https://app.olaonibus.com.br/ponto/TERMINAL>>. Acesso em: 15/10/2019.

BONETE, V. (2019). Índice de acidentes de trânsito em Campo Mourão preocupa autoridades. Tribuna do interior. Disponível em: <<https://www.tribunadointerior.com.br/noticia/indice-de-acidentes-de-transito-em-campo-mourao-preocupa-autoridades>>. Acesso em: 12/01/2020.

CARVALHO, L. K., MAZIVIERO, M. C. e IMBRONITO, M. I. (2019). Resistencia no espaço urbano. Disponível em: <<https://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/20.235/7587>>. Acesso em: dezembro, 2019.

CRN. (2017). Prefeitura afirma que falta do Plano de Mobilidade Urbana impede a licitação do transporte público. Disponível em: <<https://www.crn1.com.br/noticias/46144/Prefeitura-afirma-que-falta-do-Plano-de-Mobilidade-Urbana-impede-realizacao-da-licitacao-do-transporte-publico.html>>. Acesso em: 08/01/2020.

DENATRAN – Departamento Nacional de Trânsito. (2020). Estatísticas do DENATRAN. Disponível em: <http://vias-seguras.com/os_acidentes/estatisticas/estatisticas_nacionais/estatisticas_do_denatran>. Acesso em 14/07/2020.

DETRAN PR – Departamento Estadual de Trânsito. (2020). Estatísticas de trânsito. Disponível em: <<http://www.detran.pr.gov.br/Pagina/Estatisticas-de-transito>> . Acesso em: 07/03/2020.

GLOBONEWS. (2018). Menos de 6% das cidades brasileiras têm plano de mobilidade. Disponível em: <<https://g1.globo.com/globonews/noticia/2018/09/04/menos-de-6-das-cidades-brasileiras-tem-plano-de-mobilidade.ghhtml>>. Acesso em: 06/12/2019.

GOOGLE MAPS (2020). Tempo de percurso em Campo Mourão. Disponível em: <<https://www.google.com/maps/dir/-23.9952909,-52.3668286/Terminal+Urbano+Central+-+1319,+R.+Francisco+Ferreira+Albuquerque,+1157++Centro,+Campo+Mour%C3%A3o+-+PR,+87301-130/@-24.0410598,-52.3886718,13.33z/data=!4m9!4m8!1m0!1m5!1m1!1s0x94ed753f18730695:0xe4284f5fa2234481!2m2!1d-52.3786671!2d-24.0448265!3e0>>. Acesso em: 15/02/2020

IBGE - Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. (2010). Censo Demográfico, Dados Distritais. Paraná: IBGE.

MARQUES, J. (2019). Campo Mourão (PR) suspende licitação do transporte coletivo novamente. Diário do transporte. Disponível: <<https://diariodotransporte.com.br/2019/11/04/campo-mourao-pr-suspende-licitacao-do-transporte-coletivo-novamente/>>. Acesso em: 12/01/2020.

PEREIRA, W. (2018). Campo Mourão lança projeto “Vida no trânsito” para a redução de acidentes e mortes. Tribuna do interior. Disponível <www.tribunadointerior.com.br/noticia/campo-mourao-lanca-o-projeto-vida-no-transito-para-reducao-de-acidentes-e-mortes>. Acesso em: novembro, 2019.

POLISELI, A. C. (2016). População cobra melhorias nas calçadas. Tribuna do interior. Disponível em: <<https://www.tribunadointerior.com.br/noticia/populacao-cobra-melhorias-nas-calçadas>>. Acesso em: 12/01/2020

DESENVOLVIMENTO DE METODOLOGIA DE DIAGNÓSTICO EM MICROPLANEJAMENTO URBANO APLICADO NO CENTRO DA CIDADE DE COLATINA-ES

Data de aceite: 01/06/2021

Amanda Manola

Acadêmica do Curso de Arquitetura e Urbanismo - UNESC

Anna Karolina Salomão

Acadêmica do Curso de Arquitetura e Urbanismo - UNESC

Sérgio Miguel Prucoli Barboza

Professor de Arquitetura e Urbanismo do Centro Universitário do Espírito Santo (UNESC) Colatina, ES

RESUMO: O presente artigo se situa nos estudos do Microplanejamento Urbano (MPU), no âmbito do urbanismo. O seu objetivo principal é desenvolver um método de diagnóstico a partir da perspectiva do MPU, aplicado à região específica do Centro da cidade de Colatina. No primeiro momento, para realizar o diagnóstico da área de análise, foi feita análise bibliográfica e síntese de elementos balizadores retirados do livro **Cidades Para Pessoas** (2015) do arquiteto e professor dinamarquês Jan Gehl. Foi desenvolvida a partir dessa análise uma metodologia de diagnóstico voltado à perspectiva qualitativa para encontrar aquilo que conceituamos como micropatologias urbanas. Por fim, a conclusão se dá na reflexão sobre o processo de pesquisa.

PALAVRAS-CHAVE: Cidade, Urbanismo, Planejamento Urbano, Experiência Urbana,

Intervenção Urbana.

ABSTRACT: This article is located in the studies of Urban Microplanning (MPU), within the scope of urbanism. Its main objective is to develop a diagnostic method from the perspective of the MPU, applied to the specific region of downtown Colatina. In the first moment, in order to carry out the diagnosis of the analysis area, a bibliographic analysis and synthesis of guiding elements taken from the book *Cities for People* (2015) by the danish architect and professor Jan Gehl was carried out. Based on this analysis, a diagnostic methodology focused on the qualitative perspective was developed to find what we conceptualize as urban micropathologies. Finally, the conclusion comes from reflecting on the research process.

KEYWORDS: City, Urbanism, Urban Planning, Urban Experience, Urban Intervention.

1 | INTRODUÇÃO

O presente artigo descreve o processo da produção da pesquisa de iniciação científica “Microplanejamento urbano: aplicação de intervenções no Centro da cidade de Colatina”, na faculdade de Arquitetura e Urbanismo da UNESC, ocorrido durante os anos 2018/19. Essa pesquisa trata do desenvolvimento de diagnóstico urbanístico qualitativo dentro do Microplanejamento Urbano¹ (MPU) e análise da

1 O MPU não tem um conceito fechado, totalmente definido, podendo variar de autor para autor. Sendo assim, o conceito de MPU utilizado nessa pesquisa foi baseado nas obras de Jane Jacobs, autora de *Morte e Vida das Grandes Cidades* (1961), Jan Gehl, autor de *Cidades para Pessoas* (2015) e Marcos Rosa, autor (organizador) de *Microplanejamento: Práticas Urbanas Criativas*

área, localizada no Centro da cidade de Colatina.

O Centro de Colatina se caracteriza por ser uma área com grande concentração de comércio e serviços. Durante o dia, o Centro recebe intenso fluxo de automóveis e pedestres, provenientes tanto de dentro da própria cidade como também de municípios vizinhos. Porém, dentro da área é possível perceber que a qualidade a escala dos pedestres não é tão favorável.



Figura 1 – Colatina, Espírito Santo.

Fonte: Disponível em: <<https://www.folhavoria.com.br/cidades/colatina/>>. Acesso em: 03 Jun. 2020. Figura 2 – Avenida Getúlio Vargas, Centro, Colatina, ES. Fonte: Acervo Pessoal. Data: 12 Nov. 2020.

2 | PROBLEMAS E OBJETIVOS

O diagnóstico urbanístico é trabalhado tradicionalmente a partir da análise morfológica com base no livro *Imagem da Cidade* (LYNCH, 2011). Contudo, no contemporâneo a discussão em urbanismo sobre a qualidade do espaço para as pessoas ganhou papel central e é parte do campo do MPU.

O nosso problema de pesquisa foi: Com base na literatura do MPU, é possível desenvolver método científico de sistematização para identificar as patologias urbanas em diagnóstico urbanístico? A pesquisa, dessa forma, tem como objetivo geral desenvolver um diagnóstico com a perspectiva qualitativa com a experiência do espaço urbano do MPU. Além disso, também são objetivos da pesquisa (1) aplicar e verificar esse diagnóstico num território real e (2) aprofundar o conceito de patologia urbana a partir da pequena escala.

(2011). Partindo da leitura desses três autores compreende-se o conceito de MPU como uma perspectiva do urbanismo que: (a) tem foco na pequena escala, mas opera com as três escalas (pequena, média e grande), pois cada uma possui suas funções e critérios; (b) pensa a construção do espaço como uma linguagem acessível para todos, edificada de decisões políticas, projetos e vontades coletivas; (c) busca a produção crítica na análise espacial; (d) é favorável à criação de novas experiências urbanas; (e) mapeia a produção e a apropriação do espaço na cidade por meio de uma percepção sensível; (f) trabalha na recodificação do espaço sendo capaz de potencializar sua vitalidade; (g) trabalha na articulação de intervenções pontuais (e não necessariamente de grandes planos).

3 | METODOLOGIA

Foi realizada pesquisa bibliográfica focada no tema do diagnóstico urbanístico sobre a perspectiva qualitativa do espaço e, como não foram encontrados livros, adaptamos o capítulo quatro do livro ***Cidades Para Pessoas*** (GEHL, 2015) para desenvolver uma lista de itens balizadores².

Uma vez que a lista de balizadores foi concluída, foi proposta a realização de visitas em campo na área estudada. Foram realizadas diversas visitas no local, onde levantamos dados com base em MPU. Os dados foram coletados através de mapas e relatórios desenvolvidos após cada visita e analisados após o fim de todas as visitas em campo.

Por fim, a conclusão se dividiu em duas partes: a análise do processo de pesquisa apontando dificuldades e soluções, e a conclusão sobre o método de diagnóstico desenvolvido.

4 | CONSTRUÇÃO DE UM DIAGNÓSTICO DE MPU PARA ÁREA DE INTERVENÇÃO

Para a construção do diagnóstico em MPU, consideramos o trabalho subdividido primeiramente em uma perspectiva histórica da área do diagnóstico que abrange o espaço entre a Praça Municipal, a Avenida Getúlio Vargas, Praça do Sol Poente e a Avenida Beira Rio (ver figura 3). Posteriormente foi explicado o desenvolvimento do diagnóstico em MPU. E, por fim, é apresentada a conclusão do diagnóstico em MPU.



Figura 3 – Área de análise destacada na perspectiva área de Colatina, ES.

Fonte: Google Earth Pro.

² Este capítulo do livro foi utilizado, pois nele são discutidos aspectos relacionados à qualidade na pequena escala, descrevendo ações (como caminhar, permanecer, encontrar pessoas) no espaço e fatores (como microclima, estética) que determinam boas cidades.

4.1 Perspectiva histórica da área de diagnóstico

A cidade Colatina fica localizada no Espírito Santo, a 130 quilômetros da capital Vitória. O município possui uma área de 1.416km² e uma população de aproximadamente 123.000 habitantes. Colatina é uma das principais cidades do estado, se destacando pelos serviços e o comércio.

Segundo Instituto Jones dos Santos Neves (IJSN, 1978), no final do século XIX, imigrantes italianos se instalaram na margem Sul do rio Doce, no local em que, de acordo com Teixeira (1974 apud SIMÕES, 2015, p. 3), hoje é um bairro da cidade conhecido como “Colatina Velha”. Nessa localidade se formou o núcleo populacional no território, consolidou-se como centro comercial, onde eram direcionados os frutos cultivados na região.

O distrito continuava a se expandir com o tempo, principalmente depois da construção da ferrovia Vitória x Minas em meados de 1906 (IJSN, 1978). O eixo onde passou os trilhos do trem, que foram retirados em 1975, é hoje a Avenida Getúlio Vargas, uma das principais avenidas do município.



Figura 4 – Avenida Getúlio Vargas, Colatina-ES.

Fonte: Disponível em: <<https://biblioteca.ibge.gov.br/biblioteca-catalogo.html?id=436574&view=detalhes>>. Acesso em: 20 Nov. 2019.



Figura 5 – Avenida Getúlio Vargas em 2019.

Fonte: Acervo pessoal. Data: 20 Nov. 2019.

O Centro de Colatina é uma área muito importante para a cidade. As edificações presentes nessa área são de uso misto, possuindo comércio e serviço no térreo e residências nos demais pavimentos.

4.2 Visita, análise e construção do diagnóstico

Para a produção do diagnóstico foram realizadas diversas visitas em campo³. Para isso, a área de intervenção foi dividida em partes levando em consideração suas respectivas estruturas espaciais e funcionais (ver figura 6). Essa divisão compreendeu-se em: (1)

³ As visitas em campo foram realizadas de setembro a dezembro de 2018.

Avenida Luiz Dalla Bernardina, (2) Beira Rio, (3) Calçada – Rua de pedestres, (4) Getúlio Vargas, (5) Ruas Internas horizontais, (6) Ruas Internas verticais, (7) Rua Praça Municipal e (8) Praça Municipal.



Figura 6 – Mapa com as partes que foram analisadas

A partir do levantamento de itens balizadores do livro ***Cidades Para Pessoas*** (2015) de Jan Gehl, iniciaram-se as visitas em campo para registrar os problemas encontrados. Após a primeira visita, na Avenida Luiz Dalla Bernardina, ao notar a dificuldade em registrar no mapa os itens escritos por extenso, percebeu-se que era necessário criar uma legenda dos itens balizadores para otimizar o trabalho, então esses itens foram numerados e subdivididos para serem mais específicos (ver tabela 1).

ITEM	DESCRIÇÃO DE MICROPATOLOGIAS E SUBDIVISÕES
1	Presença de interrupções ou obstáculos nas calçadas
1.2	Poste
1.3	Buracos
1.4	Hidrante
1.5	Placas
1.6	Vendedores Ambulantes
1.7	Lixeira

1.8	<i>Rampas (garagem)</i>
1.9	<i>Carros na calçada</i>
1.10	<i>Boca de lobo</i>
2	Dimensionamento da calçada
3	<i>Ausência de elementos de acessibilidade nas calçadas</i>
3.1	<i>Rampas</i>
3.2	<i>Faixa de pedestres</i>
4	A existência de um caminho reto
5	Analisar a qualidade da pavimentação e da superfície
5.1	<i>Piso não permeável</i>
5.2	<i>Piso irregular</i>
5.3	<i>Ausência de meio fio e piso podotátil</i>
6	A presença iluminação à noite (presença e tipos de iluminação)
7	Analisar a ocupação do espaço em diferentes períodos do dia

Tabela 1: Exemplo de itens do grupo funcional “Análise de locais de deslocamento”.

O diagnóstico da área foi desenvolvido com os relatórios produzidos em cada visita em campo relatando os problemas de cada parte analisada. Foi feita uma subconclusão para cada área, que consistiu em analisar como os problemas contabilizados nas tabelas interferiam dentro do espaço analisado, se a análise feita e o quantitativo contabilizado estavam de acordo com a visão geral do local. Além disso, essa conclusão parcial foi importante para perceber questões específicas que poderiam surgir em cada área. Depois que foram realizadas todas as visitas foi feita a conclusão do diagnóstico relatando os principais problemas da área. Para a coleta de dados durante as visitas, utilizamos um mapa da área para marcar as patologias da pequena escala encontradas e escrevemos os problemas em forma de texto utilizando a sistematização criada para o diagnóstico, além disso, também tiramos algumas fotos do que pontuamos.

Ao analisar as patologias a partir das visitas em campo, dos registros feitos e do entendimento de MPU, percebemos que seria interessante criar um termo próprio para patologias que nem sempre são vistas no urbanismo tradicional como problemas. Dessa forma, propõem-se o conceito de “micropatologia” como um problema que aparentemente é subestimado, mas em seu conjunto pode causar problemas na qualidade da experiência do espaço urbano. Além disso, a micropatologia se aproxima da ideia de MPU.

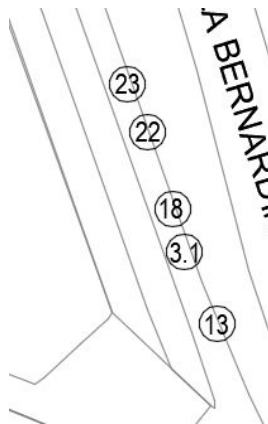


Figura 7 – Itens pontuais marcados no mapa

Após a análise do mapa produzido durante as visitas em campo, as micropatologias presentes na área estudada foram contabilizadas em tabelas (ver tabela 2).

AVENIDA LUIZ DALLA BERNADINA		
ITEM	DESCRIÇÃO DE MICROPATOLOGIAS	QUANTIDADE
3	Ausência de elementos de acessibilidade nas calçadas	11
1	Presença de interrupções ou obstáculos nas calçadas	5
17	Nível alto de ruído	4
5	Má qualidade da pavimentação da superfície	4
13	Ausência de bons lugares para sentar	4
12	Detalhes da fachada, mobiliário e equipamentos urb.	3
22	Bom microclima ao nível dos olhos	3
18	Ausência de um mobiliário propício a socialização	2
23	Vegetação e estruturas de sombreamento	2
2	Dimensionamento da calçada	1
10	Atividades nos térreos	1
15	Contato visual entre o interior e o exterior da edificação	1
16	Fechamento de vitrines com portas de aço	1
21	Planejamento climático	1

Tabela 2: Tabela de micropatologias da rua “Avenida Luiz Dalla Bernardina”.

Como dito anteriormente, no final de cada visita em campo foi realizada uma análise parcial, onde se discutiam os problemas e também se a tabela condizia com a percepção do espaço durante as visitas. Como exemplo, segue abaixo, uma transcrição relativa à área da Avenida Luiz Dalla Bernardina:

“A falta de acessibilidade nas calçadas acontece em boa parte da área, são poucas

as calçadas que possuem rampas acessíveis e existem muitos obstáculos como placas e postes nas calçadas que dificultam o deslocamento de pessoas. O nível alto de ruído é causado pelos veículos que transitam na avenida no decorrer do dia, principalmente no horário comercial. Existem problemas relacionados à qualidade da superfície como a ausência de meio fio e piso podotátil. A paginação de piso na frente do hospital Silvio Ávidos não é adequada para algumas pessoas que saem ou entram do local. Na área, é possível perceber a falta de lugares para sentar principalmente na frente do hospital e no ponto de ônibus, que são os lugares com maior concentração de pessoas”.⁴

Durante a segunda visita em campo, na Avenida Beira Rio, percebemos que alguns itens não eram pontuais, mas apareciam em uma determinada área – micropatologias que aparecem num ponto na rua, se estendendo durante um trecho. Então, criamos uma maneira de identificar esses problemas para que fosse possível perceber o trecho que abrangiam. O novo método de identificação consistia em marcar o número da patologia circulado duas vezes em uma extremidade com uma seta indicando a direção que o problema se encontrava, e da mesma maneira na outra extremidade, onde se encerrava o problema, assim delimitando o trecho em que se localizava o problema (ver figura 8 e 9).

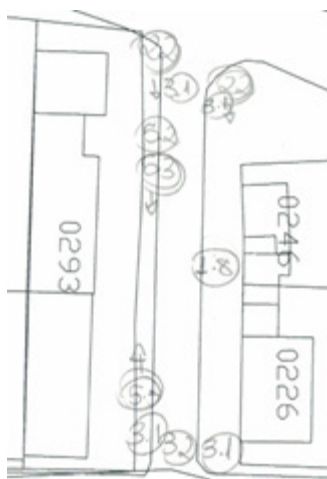


Figura 8 – Sistematização a mão livre sobre o mapa

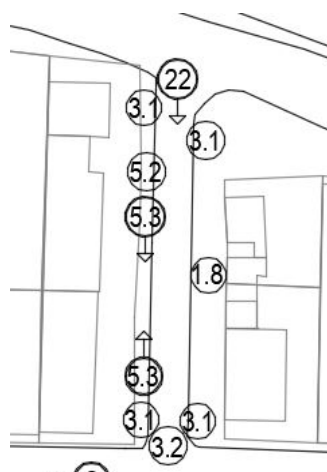


Figura 9 – Sistematização digitalizada

Analisando as tabelas das diferentes áreas, percebemos que, embora itens como a “Ausência de elementos de sombreamento na rede cicloviária” sejam pouco pontuados, sua presença é considerável em toda área de análise abrangida. Os itens que foram marcados no mapa a partir do método de marcação de micropatologias por área, podem aparecer pouco, já que são marcados apenas uma vez, mas analisados dentro da área interferem diretamente na qualidade da pequena escala. A ordem dos itens inseridos nas tabelas foi

4 Trecho retirado da conclusão parcial da visita a Avenida Luiz Dalla Bernardina.

organizada de acordo com a quantidade de vezes que cada micropatologia foi encontrada. Contudo, é possível perceber que a micropatologia com maior quantitativo não significa possuir mais impacto, podendo existir micropatologias como a citada acima, que aparece poucas vezes, mas tem relevância igual ou mais elevada.

Na Praça Municipal de Colatina, diferente das outras vias, tivemos dificuldade de representar os pontos no mapa (ver figura 11), já que a maioria dos problemas aconteciam na praça em geral e não em pontos específicos.



Figura 10 – Praça Municipal. Fonte: Acervo Pessoal. Data: 19 Dez. 2018. Figura 11 – Fragmento da praça com alguns itens marcados.

4.3 Conclusões do diagnóstico de mpu

Após toda a área de intervenção ser analisada, através das visitas em campo e do levantamento de informações por meio de anotações, fotos e dos mapas (produzidos a partir da soma dos dados encontrados em cada visita), foi possível analisar e refletir sobre os principais problemas encontrados na área de intervenção.

Um dos primeiros pontos analisados e refletidos foi o deslocamento. Na área de intervenção foi notado como problema o dimensionamento das calçadas em relação ao fluxo de pessoas. Na maior parte das ruas analisadas, o fluxo de pedestres é intenso durante o dia, e a largura das calçadas é estreita, ainda quando não existem obstáculos como postes e placas no meio do caminho. E segundo Gehl (2015), um espaço livre e desimpedido, onde não se tenha a necessidade de desviar ou ser empurrado, é uma grande condição para definir uma boa caminhada, ou seja, uma boa maneira de classificar a qualidade do deslocamento de pedestres.

Também foi possível perceber a falta de acessibilidade nas calçadas, ausência de rampas de acesso ou rampas existentes mal dimensionadas, assim como a falta de piso podotátil. O piso podotátil está mais presente em calçadas das edificações novas ou que estão sendo reformadas, nas ruas onde existe presença maior do comércio as calçadas possuem podotátil de alerta, mas ele não é contínuo na extensão de todo o percurso (ver

figura 12).



Figura 12 – Descontinuidade do podotátil.

Fonte: Acervo Pessoal. Data: 07 Nov. 2018.

Além disso, a qualidade da pavimentação e da superfície foi outro fator notado durante as visitas, em muitas áreas os pisos são irregulares (no total foram encontrados 30 problemas relacionados à qualidade da superfície). Outro fator que também prejudica o deslocamento de pedestres são os obstáculos ou interrupções, desses os buracos nos pisos são os mais recorrentes (na área analisada foram encontrados 50 obstáculos e interrupções).

Outro fator que prejudica o deslocamento de pessoas na área é a dimensão das calçadas. As ruas internas, principalmente as que são mais movimentadas, possuem a largura de calçada estreita para comportar a quantidade de pessoas que transitam no local.

Segundo Gehl (2015), nós podemos perceber uma boa cidade pela quantidade de pessoas que não estão andando, pessoas que permanecem sentadas ou usufruindo de alguma maneira do espaço. Na área de intervenção, os lugares para sentar não aparecem com muita frequência. Durante as visitas foi possível notar que os assentos estão mais presentes nas calçadas das ruas do entorno. Nas ruas internas da área (ruas horizontais e verticais) praticamente não existem assentos primários, nem mesmo nos pontos de ônibus presentes nessas ruas existem assentos (nem cobertura), as pessoas esperam apoiadas nas fachadas ou sentadas em degraus do comércio (ver figuras 13 e 14).



Figura 13 e 14 – Ausência de assentos faz com que as pessoas aguardem o ônibus encostadas na fachada do comércio.

Fonte: Acervo Pessoal. Data: 06 Dez. 2018.

Os assentos existentes não são confortáveis e também não possuem um layout que propiciem à socialização. Em certos locais como a Beira Rio, além de poucos assentos, os que existem estão em péssimo estado.



Figura 15 – Assentos existentes na Av. Beira Rio.

Fonte: Acervo Pessoal. Data: 22 Fev. 2019.

Outro fator muito importante quando analisamos a boa qualidade no nível dos olhos, é o microclima. Esse também foi um dos principais problemas encontrados da área analisada. Há uma grande falta de vegetação e estruturas de sombreamento principalmente nas ruas com grande fluxo de pedestres, o local mais arborizado da área de intervenção é a Praça Municipal onde a maioria das pessoas utiliza mais como uma passagem do que um local de permanência.

A partir dos problemas pontuados em cada visita de campo, foi produzida uma tabela com todos os problemas levantados da área do Centro de Colatina. É importante ressaltar, como dito anteriormente, que o quantitativo baixo não necessariamente denota um impacto menor. Mas surgiram com mais força problemas como a presença de interrupções ou obstáculos nas calçadas; ausência de elementos de acessibilidade nas calçadas; má qualidade da pavimentação da superfície; ausência de vegetação e estruturas

de sombreamento.

PRINCIPAIS MICROPATOLOGIAS DA ÁREA ANALISADA – CONCLUSÃO		
ITEM	DESCRIÇÃO DE MICROPATOLOGIAS	QUANTIDADE
1	Presença de interrupções ou obstáculos nas calçadas	50
3	Ausência de elementos de acessibilidade nas calçadas	50
5	Má qualidade da pavimentação da superfície	30
23	Ausência de vegetação e estruturas de sombreamento	20
2	Dimensionamento da calçada	12
13	Ausência de bons lugares para sentar	11
17	Nível alto de ruído	8
18	Ausência de um mobiliário propício à socialização	8
22	Bom microclima ao nível dos olhos	8
12	Detalhes da fachada, mobiliário e equipamentos urb.	5
10	Atividades nos térreos	3
16	Fechamento de vitrines com portas de aço	3
21	Planejamento climático	3
19	Novas instalações para brincar e interagir	2
24	Qualidade estética	2
30	Questão climática da rede cicloviária	2
4	Caminho reto	1
15	Contato visual entre o interior e o exterior da edificação	1

Tabela 3: Tabela de micropatologias da área total analisada.

Os obstáculos, a ausência de elementos de acessibilidade nas calçadas e a qualidade da superfície são os principais problemas que afetam a qualidade da caminhada na área. Rampas de garagem mal dimensionadas, postes e placas mal localizados nas calçadas servem de interrupções enquanto as pessoas caminham. Além desses fatores, a falta de rampas acessíveis e a ausência de meio fio, piso podotátil e, principalmente, a qualidade da pavimentação prejudica o deslocamento de pedestres. Também vale destacar itens que não apareceram com tanta frequência, mas que abrangem determinados trechos da área, como o dimensionamento insuficiente das calçadas em relação ao fluxo de pedestres existente no local. Os serviços de saúde existentes na área atraem muitas pessoas que possuem mobilidade reduzida. Tornando as micropatologias registradas nas calçadas ainda mais graves. Durante as visitas, por exemplo, foi presenciado um cadeirante se deslocando de um lado para o outro da rua pelo asfalto e não pela calçada.

A ausência de vegetação e estruturas de sombreamento, apesar de não ser um dos três principais itens é notada com frequência por quem utiliza essa área diariamente, em diferentes horários. Também é possível concluir que há ausência de planejamento climático

na área em geral. Locais como, o calçadão e a Av. Beira Rio, possuem uma intenção de permanência de pessoas, mas mesmo assim não possuem um planejamento climático.

Além disso, a exposição demasiada ao sol também é uma patologia que prejudica a rede cicloviária da área. A presença da ciclovia na cidade acontece apenas na Avenida Beira Rio e apesar de algumas pessoas se deslocarem por meio dessa ciclovia, a atividade que ocorre nela é mais voltada ao lazer. A rede cicloviária de Colatina deveria ser pensada também com o objetivo de deslocamento cotidiano. Para isso, também deveria existir um cuidado com o seu planejamento climático.

5 | CONCLUSÃO

Para Jan Gehl, a cidade ao nível dos olhos é a escala mais importante para o planejamento urbano⁵. Segundo o autor, é necessária atenção em relação à pequena escala, já que esta foi perdida há muito tempo, sobretudo durante o movimento moderno, o que resultou na falta de preocupação com a qualidade do espaço urbano. No Centro da cidade de Colatina (e na cidade em geral) percebemos que até pouco tempo não existia interesse no planejamento urbano, e junto a isso, ausência de preocupação em relação à boa qualidade urbana ao nível dos olhos. Dessa forma, levando em consideração a quantidade de pessoas que habitam essa área diariamente, é possível afirmar que essa escala deveria ser priorizada no local.

O método de diagnóstico desenvolvido surgiu com o objetivo de entender os problemas presentes na área sob a perspectiva do MPU - apesar deste ser um assunto já consideravelmente difundido, ele é mais abordado em relação às intervenções/projetos e não no ponto da percepção do espaço e da construção do diagnóstico, e a partir daí surge à importância de desenvolver um diagnóstico voltado ao Microplanejamento Urbano. Tendo conhecimento de que nas bibliografias não existem uma maneira específica de realizar um diagnóstico urbano, ao desenvolver este método inédito, nos deparamos com algumas dificuldades que surgiram ao longo do processo de criação, principalmente durante as visitas em campo. Ao final da pesquisa, concluímos que conseguimos atingir nosso objetivo, porém reconhecemos que a metodologia e diagnóstico como um produto de metodologia podem ser aprofundados.

Como abordado nesse artigo no item 4 “Construção de um diagnóstico de MPU para área de intervenção” da pesquisa, quando foi criado o método de marcação por abrangência, tivemos dificuldades para marcar no mapa. Devido a isso, alguns itens que poderiam ter sido marcados por abrangência (Ex: planejamento climático, qualidade estética), ficaram com apenas uma marcação, porque acreditávamos que o problema

5 Contudo, Gehl não afirma que as outras escalas (média e grande) não devam merecer atenção. Essas escalas possuem importância e funções em sua representação, sendo responsáveis por mostrar da maneira correta determinados aspectos dentro do espaço urbano. Segundo o autor, essa preocupação deve existir com a pequena escala, pois a partir do urbanismo moderno, essa preocupação foi fragilizada e praticamente inexistente em vários aspectos, cabendo à pequena escala atenção por parte de paisagistas do que dos próprios urbanistas.

estaria mais presente naquele determinado ponto no mapa. Sentimos, nesse momento da conclusão da pesquisa, que esse ponto deve ser revisto e retrabalhado para qualificar melhor esse tipo de micropatologia urbana.

E também, ao analisar o mapa e no decorrer do desenvolvimento do artigo, percebemos que alguns itens não foram pontuados corretamente dentro da área. O item “vendedores ambulantes” nem sempre foi um obstáculo nas calçadas, já que em alguns locais, existia espaço suficiente para o deslocamento de pedestres.

Além das dificuldades citadas, no final das visitas em campo percebemos que tiveram itens da lista de balizadores que não foram marcados nos mapas. Todos os itens balizadores são problemáticas dentro da pequena escala, porém alguns itens talvez não precisassem ser marcados como problemas nos mapas, mas analisados no diagnóstico, como por exemplo, o item 27 “ciclistas como parte da vida urbana”, que não foi marcado nos mapas durante as visitas em campo, mas foi levado em consideração na conclusão do diagnóstico. Outros itens necessitavam de uma análise do espaço em diferentes períodos do dia, como o item 6 “a presença de iluminação à noite (presença e tipos de iluminação)”.

Apesar do surgimento de problemas durante o processo de desenvolvimento da pesquisa, foi possível refletir e ultrapassar essas dificuldades, o que resultou em um método de diagnóstico qualitativo, dentro do MPU, que realmente identificou os problemas na pequena escala. Como posto, esse aspecto qualitativo de diagnóstico foi a base do nosso problema em MPU, contudo a sistematização que foi criada tinha bases quantitativas. Embora a pesquisa seja basicamente qualitativa - o foco do MPU é necessariamente qualitativo -, utilizamos sistematizações quantitativas, o que ajudou no levantamento e análise das micropatologias urbanas.

Após a finalização dessa pesquisa, percebemos que ficaram “pontas soltas” que podem gerar outras pesquisas. Alguns desses pontos podem ser discutidos na nova pesquisa de iniciação científica sobre espaços públicos que possui como foco o objeto “praças públicas” da cidade de Colatina, e que já está sendo desenvolvida.

Por fim, concluímos que o método de diagnóstico desenvolvido foi essencial para encontrar problemas que interferem na qualidade da pequena escala, e que muitas vezes não são percebidos nos diagnósticos tradicionais. O diagnóstico desenvolvido permitiu ter uma precisão maior sobre as micropatologias da área, sendo possível procurar soluções pontuais para solucioná-las.

Desta forma, podemos concluir que com base no livro ***Cidades Para Pessoas*** (2015) de Jan Gehl e a partir do estudo da área do Centro de Colatina, foi possível entender a importância do planejamento urbano ao nível dos olhos, podendo vivenciar na prática o que Gehl defende em toda sua carreira. Portanto, é correto afirmar que ter a oportunidade de vivenciar/habitar um bom espaço traz benefícios a todos, e por isso a qualidade na pequena escala deve ser mais discutida e estudada, uma vez que sua boa qualidade reflete não só no espaço urbano, mas, sobretudo nas pessoas que o habitam.

REFERÊNCIAS

GEHL, Jan. **Cidade para pessoas**. 2. ed. São Paulo: Perspectiva, 2015.

IJSN, Instituto Jones dos Santos Neves. **Diagnóstico de Colatina**. Disponível em: <<http://www.ijsn.es.gov.br/bibliotecaonline/Record/4385>>. Acesso em 05 Set. 2019.

JACOBS, Jane. **Vida e Morte de Grandes Cidades**. 3. ed. São Paulo: WMF Martins Fontes, 2011.

LYNCH, Kevin. **A imagem da cidade**. 3. ed. São Paulo: WMF Martins Fontes, 2011.

ROSA, Marcos. **Microplanejamento práticas urbanas criativas**. 1. ed. São Paulo: De Cultura, 2011.

SIMÕES, Renata Mattos; MENDONÇA, Eneia Maria Souza. **Evolução urbana de Colatina-ES e a transformação do papel do Rio Doce no sistema de espaços livres**. Disponível em: <<http://quapa.fau.usp.br/wordpress/wp-content/uploads/2015/11/Evolu%C3%A7%C3%A3o-urbana-de-Colatina-ES-e-a-transforma%C3%A7%C3%A3o-do-papel-do-Rio-Doce-no-sistema-de-espa%C3%A7os-livres.pdf>>. Acesso em: 28 Mar. 2018.

ESTUDO DO MICROPLANEJAMENTO URBANO E SUA VIABILIDADE EM UMA CIDADE DE PEQUENO PORTE

Data de aceite: 01/06/2021

Anna Karolina Salomão

Acadêmica do Curso de Arquitetura e Urbanismo - UNESC

Amanda Manola

Acadêmica do Curso de Arquitetura e Urbanismo - UNESC

Sérgio Miguel Prucoli Barboza

Professor de Arquitetura e Urbanismo do Centro Universitário do Espírito Santo (UNESC) Colatina, ES

RESUMO: O presente artigo é o relato da pesquisa de iniciação científica, localizado dentro do campo do Microplanejamento Urbano, que busca analisar a viabilidade de ações dentro desse campo do urbanismo em cidades de pequena escala. Essa pesquisa foi motivada pela ausência de trabalhos sobre o Microplanejamento Urbano no cosmo das cidades de pequeno porte. No primeiro momento, o artigo mostra a aproximação com o conceito de Microplanejamento Urbano, uma coleta de experiências práticas e desenvolvimento de uma classificação para compreensão das mesmas. Em seguida é apresentado um estudo de caso de uma pequena cidade que ilustra a realidade de investimento no desenvolvimento urbano. Por fim, é analisada a viabilidade da aplicação das práticas de Microplanejamento Urbano na cidade escolhida. Concluímos que a viabilidade das intervenções em Microplanejamento

Urbano nestas cidades depende de algumas características específicas, uma vez que estas apresentam uma gama bastante diversificada de classificações.

PALAVRAS-CHAVE: Urbanismo, Planejamento urbano, Intervenções urbanas.

ABSTRACT: This article is the report of a scientific initiation research, located within the field of Urban Microplanning, which seeks to analyze the viability of actions within this field of urbanism in small-scale cities. This research was motivated by the absence of works on Urban Microplanning in the cosmos of small cities. In the first moment, the article shows the approximation with the concept of Urban Microplanning, a collection of practical experiences and the development of a classification to understand them. The following is a case study of a small town that illustrates the reality of investment in urban development. Finally, the feasibility of applying Urban Microplanning practices in the chosen city is analyzed. We conclude that the viability of interventions in Urban Microplanning in these cities depends on some specific characteristics, since they present a very diverse range of classifications.

KEYWORDS: Urbanism, Urban Planning, Urban Interventions.

1 | INTRODUÇÃO

O presente artigo foi desenvolvido através da produção da pesquisa de iniciação científica “Microplanejamento Urbano: intervenções de baixo orçamento para cidades pequenas”,

dentro da faculdade de Arquitetura e Urbanismo do Centro Universitário do Espírito Santo (UNESC), durante os anos 2017 e 2018. Esta pesquisa trata do Microplanejamento Urbano (MPU) e da averiguação da viabilidade de suas práticas em cidades pequenas com baixa capacidade orçamentária.

O MPU é um campo do urbanismo que não tem um conceito totalmente definido, uma vez que seu entendimento pode variar para cada autor, porém, pode-se afirmar que tem como foco a melhoria na qualidade de vida das comunidades, priorizando a escala pequena¹. As intervenções de MPU impactam de maneira positiva nas cidades e não são vistas como “o modelo ideal” (único) feito por urbanistas, mas como um produto singular, buscando soluções dos problemas práticos, procurando estabelecer práticas de acompanhamento dos processos urbanos.

Apesar de bastante estudadas não existem registros de ações de MPU em cidades de pequeno porte. Por isso buscamos atestar a viabilidade destas práticas considerando a baixa capacidade financeira de investimento em cidades pequenas.

2 | MATERIAL E MÉTODOS

Para alcançar os objetivos almejados se estabeleceu o seguinte processo metodológico: (1) Pesquisa bibliográfica para a definição do conceito de MPU, com a finalidade de estabelecer parâmetros claros nas fases seguintes. A pesquisa bibliográfica foi construída sobre a obra de três autores de referência no assunto: Jane Jacobs, Jan Gehl e Marcos Rosa. Posteriormente foi feita a (2) coleta e classificação de ações em MPU. A coleta aconteceu em livros e sites especializados de Arquitetura e Urbanismo, com uma amostragem de 60 intervenções de MPU feitas globalmente. A partir da coleta, efetivamos a primeira análise para sistematização, para compreender o funcionamento, objetivo, público, duração, impacto, dentre outras características destas ações dentro do espaço. A etapa seguinte foi a (3) análise das ações em MPU, onde se selecionaram ações com foco no contexto de interesse e viabilidade de execução nas cidades de pequeno porte. Dentro desta etapa foi efetivado (3.1) orçamento simplificado por metragem quadrada, com base em tabelas orçamentárias reconhecidas pelos órgãos estaduais e o (3.2) fichamento destas ações segundo classificação produzida na etapa anterior. Seguindo, foi realizado (4) estudo de caso, com diagnóstico urbanístico e levantamento do orçamento municipal para obras de desenvolvimento urbano da cidade de Aimorés (MG), como exemplo de cidade de pequeno porte. Finalmente apresentamos (5) resultados e discussão do processo de pesquisa e sua (6) conclusão.

1 A pequena escala é a escala humana ou a escala dos pedestres, que observam a cidade ao nível dos olhos.

3 | CONCEITO

O MPU não tem um conceito fechado, totalmente definido, como dito anteriormente, podendo variar de autor para autor. Sendo assim, o conceito de MPU utilizado nessa pesquisa foi baseado nas obras de Jane Jacobs, autora de *Morte e Vida das Grandes Cidades* (1961), Jan Gehl, autor de *Cidades para Pessoas* (2013) e Marcos Rosa, autor (organizador) de *Microplanejamento: Práticas Urbanas Criativas* (2011).

Partindo da leitura desses três autores compreende-se o conceito de MPU como uma perspectiva do urbanismo que: (a) tem foco na pequena escala, mas opera com as três escalas (pequena, média e grande), pois cada uma possui suas funções e critérios; (b) pensa a construção do espaço como uma linguagem acessível para todos, edificada de decisões políticas, projetos e vontades coletivas; (c) busca a produção crítica na análise espacial; (d) é favorável à criação de novas experiências urbanas; (e) mapeia a produção e a apropriação do espaço na cidade por meio de uma percepção sensível; (f) trabalha na recodificação do espaço sendo capaz de potencializar sua vitalidade; (g) trabalha na articulação de intervenções pontuais (e não necessariamente de grandes planos).

Assim, a função do MPU é buscar possíveis soluções que visam o funcionamento e as necessidades das cidades levando em consideração seus aspectos espaciais, sociais, econômicos, culturais, da segurança, da vitalidade, da sobreposição de funções e principalmente, levando em consideração as características histórico-sentimentais do lugar e a necessidade de compartilhar as redes de vizinhanças.

Por fim, o MPU é um conjunto de possíveis soluções que requalificam os espaços através de ações insurgentes² e projetos arquitetônicos e urbanísticos com foco na pequena escala e na qualidade da experiência urbana. Os projetos em pequena escala são aqueles que trabalham na escala humana com atenção aos detalhes, ao mobiliário, as formas e desenhos que são vistos e farão parte da experiência dos usuários dos espaços, aumentando a qualidade da vitalidade do lugar, proporcionando uma diversidade de seus usos.

4 | COLETA E CLASSIFICAÇÃO DE AÇÕES EM MICROPLANEJAMENTO

Por meio de pesquisa e captação com base em livros e sites especializados de arquitetura e urbanismo, foram selecionadas 60 intervenções de MPU, estas foram analisadas para a construção de critérios de sistematização. As intervenções selecionadas dispõem de variantes direcionadas ao espaço urbano, partindo dos princípios como uso, função, objetivo, entre outros.

Para isso, as intervenções foram descritas e suas características postas na criação de critérios de comparação umas com as outras no que se assemelham ou se distinguem,

² Compreendem-se as ações insurgentes como as intervenções urbanas promovidas por demandas e urgências, tendo como agente o cidadão, personagem essencial no processo de produção e de apropriação da cidade (ROSA, 2011).

formando daí uma espécie de legenda onde essas informações estão designadas como “classificação de ações em MPU”, contendo, por exemplo, o ano que a ação foi realizada ou efetivamente concluída, quanto tempo durou, qual o objetivo a intervenção teve ao ser proposta, para qual público foi direcionada ou mesmo qual o resultado obtido, se de fato as pessoas se apropriaram de tal ação e em qual área atuaram, podendo ser desde ações de apropriações arquitetônicas, como artísticas ou de cunho cultural. Diante do significado que cada critério apresentou, precisou-se posteriormente sistematizar o que cada ação poderia envolver, auxiliando a compreensão etimológica de cada tipo de intervenção, ou seja, adensar em uma definição qual sua abrangência perante as legalidades ou insurgências sociais.

Para a classificação de cada intervenção foram utilizados os seguintes tópicos e descrições:

A. DADOS GERAIS: Refere-se às informações básicas de identificação da intervenção.

B. TIPO DE INTERVENÇÃO: Refere-se ao âmbito que a ação se encaixa, sendo elas ações arquitetônicas, artísticas e socioculturais. Designando-se:

- Ação arquitetônica – são aquelas que têm como base um projeto de arquitetura.
- Ações artísticas – são aquelas que possuem um caráter artístico em sua execução.
- Ação político/social – são aquelas que possuem um caráter público colaborativo de assistência comunitária.

C. MODO DE AÇÃO: Refere-se ao meandro em que se realizou a intervenção oficial (institucional) ou insurgente (fora das instituições legais).

D. OBJETIVO/PROPOSTA: A intenção, o objetivo da ação e a sua finalidade.

E. DESCRIÇÃO: Explicação breve de cada intervenção, materiais utilizados, finalidade da ação e como foi realizada.

F. PÚBLICO: Se refere a quem a intervenção vai se dirigir.

G. APROPRIAÇÃO: Aceitação, apropriação ou rejeição da ação.

H. STATUS: Se refere à concretização ou não da ação.

I. DURAÇÃO: A duração remete a uma ação efêmera, se a intervenção dura alguns dias ou alguns meses, se a ação é permanente para o local que ela foi planejada.

5 | INTERVENÇÕES

As intervenções selecionadas foram divididas em 2 grupos definidos pelo “Meio de expressão” (grafite, escultura, edificação, projeto e ação comunitária) que é a forma de

expressão, e o “Conteúdo” (protesto, sustentabilidade, reapropriação do espaço, espaço para pedestres e mobilidade verde) sendo a ideia/intenção que foi passada. Dentre as 60 intervenções coletadas 16 foram selecionadas para a análise do artigo. Foram descartadas as que fugiam das necessidades do contexto de cidade de pequeno porte, que possuíam um orçamento muito caro e também as que apresentavam alta complexidade de execução. Para a legenda/fichamento dessas intervenções, foi utilizado o critério de classificação de ações de MPU e 2 destas são apresentadas aqui como exemplo.

5.1 Orçamento simplificado

Foi realizado orçamento simplificado de cada intervenção, a partir de uma simulação em uma área hipotética de 100 metros quadrados (10x10m). Dentro desta área, foi analisado quais itens seriam necessários para realizar a intervenção e sua quantificação. Após feita a análise de valores de cada item, multiplicamos o valor deste pela quantidade estimada para aquela área. Então, o valor encontrado de cada item foi dividido por 100, achando o valor por metro quadrado. Após estes cálculos, somamos os valores utilizados para encontrar o valor total utilizado de cada intervenção por m² (ver tabela 1).

A. ORÇAMENTO SIMPLIFICADO:

MATERIAL	VALOR POR m ²	VALOR UTILIZADO POR m ²
Pintura à base de epoxi, em faixas com largura de 5 cm, para demarcação de quadra de esportes.	R\$28,50	R\$1,42
Pintura com tinta à base de resinas acrílicas, sobre piso de concreto, a duas demãos	R\$31,38	R\$3,13
Esquadria	R\$48,00	R\$3,36
Mosaico	R\$1,20	R\$0,12
Área de jardim	R\$290,00	R\$14,50
TOTAL/m ²		r\$ 22,53

Tabela 1: Exemplo de orçamento simplificado “Biourban”.

Para ilustrar o exemplo de orçamento simplificado trazemos o projeto Biourban, realizado na cidade de São Paulo. Considerando o projeto, estipulamos uma área de 100m², onde foram pontuados aproximadamente os itens e valores proporcionais à ação original.

Para se obter o valor dos itens utilizamos a “Tabela de Custos Referenciais do Governo do Estado do Espírito Santo” e “Tabela de Custos Unitários Referenciais para Licitações de Obras Públicas do Governo do Estado do Espírito Santo”, ambas do Instituto de Obras Públicas do Espírito Santo – IOPES, de março de 2018. Ao fazer o orçamento simplificado, não foi levado em consideração o BDI (Benefícios e Despesas Indiretas), não havendo no orçamento os custos indiretos.

5.2 Exemplos de fichamentos das ações

As intervenções citadas foram dispostas em uma ordem, sendo a primeira do grupo do “Meio de expressão” e depois a referente ao grupo do “Conteúdo”.

- **INTERVENÇÕES DE MEIO DE EXPRESSÃO:**

TÍTULO: Playground		
LOCAL: Torreldones, Madri, Espanha	ANO: 2016	STATUS: Efetuada
AUTOR: O arquiteto espanhol Nacho Gias, em colaboração com o designer gráfico Fernando Carbayo		
TIPO DE INTERVENÇÃO: Artístico	MODO DE AÇÃO: Oficial	DURAÇÃO: Tempo indeterminado
PÚBLICO: Crianças daquela região	APROPRIAÇÃO: A intervenção foi bem aceita pela população	

Tabela 2: Fichamento da intervenção “Playground”.



Figura 1 – Playground³

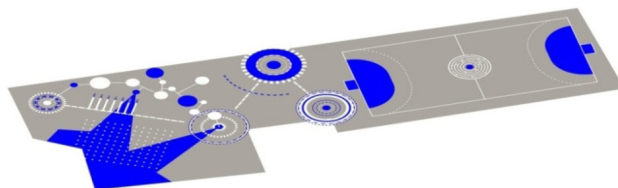


Figura 2 – Playground⁴

A. OBJETIVO/PROPOSTA: A intenção é fomentar a criatividade e a imaginação das crianças, como inventoras de seus próprios códigos, jogos e regras.

B. DESCRIÇÃO: Com base nessas experiências, o projeto fornece uma série de pistas, como rotas, pontos de encontro e intervalos. As crianças precisam interpretar essas pistas e inventar suas próprias regras. Esta tarefa forma um jogo em si. Ao

3 Fonte: Disponível em <<https://www.archdaily.com.br/br/881102/intervencao-em-escola-de-madri-exercita-a-criatividade-e-a-capacidade-imaginativa-das-criancas>>. Acesso em: 23 Nov. 17

4 Fonte: Disponível em <<https://www.archdaily.com.br/br/881102/intervencao-em-escola-de-madri-exercita-a-criatividade-e-a-capacidade-imaginativa-das-criancas>>. Acesso em: 23 Nov. 17

não dar orientações, faz com que a imaginação dos participantes adquira um espaço de desenvolvimento mais amplo.

C. ORÇAMENTO SIMPLIFICADO:

MATERIAL	VALOR POR M ²	VALOR UTILIZADO POR M ²
Pintura à base de epoxi, em faixas com largura de 5 cm, para demarcação de quadra de esportes.	R\$28,50	R\$2,85
Pintura com tinta à base de resinas acrílicas, sobre piso de concreto, a duas demãos	R\$31,38	R\$15,69
Pintura à base de epoxi, em faixas com largura de 8 cm, para demarcação de quadra de esportes	R\$45,58	R\$3,19
Aplicação de resina epoxi sobre piso em concreto polido, Intergard Internacional ou equiv., a três demãos, com aplicador de selador a base de epoxi, 1 demão	R\$51,19	R\$25,59
TOTAL/M ²		R\$47,32

Tabela 3: Exemplo de orçamento “Playground”.

• INTERVENÇÕES DE CONTEÚDO:

TÍTULO: Urbanismo tático em San Diego: a transformação de um estacionamento em parque		
LOCAL: San Diego/ EUA	ANO: 2014	STATUS: Efetuada
TIPO DE INTERVENÇÃO: Arquitetônico/Artístico	MODO DE AÇÃO: Oficial	DURAÇÃO: Tempo indeterminado
AUTOR: Constanza Martínez Gaete		
PÚBLICO: População em geral	APROPRIAÇÃO: A intervenção foi bem aceita pela população	

Tabela 4: Exemplo de orçamento simplificado “Urbanismo tático em San Diego: a transformação de um estacionamento em parque”.



Figura 3 – Urbanismo tático⁵

5 Fonte: Disponível em <<https://www.archdaily.com.br/br/601293/urbanismo-tatico-em-san-diego-a-transformacao->

A. OBJETIVO/PROPOSTA: Projeto visa à ocupação de espaços urbanos. A intervenção tem como intuito demonstrar que estacionamentos vazios podem se transformar em lugares incríveis. E principalmente que não é preciso uma enorme quantidade de dinheiro, é necessário apenas pessoas que estejam dispostas a participar e fazer a diferença.

B. DESCRIÇÃO: O projeto consiste em construir um parque num estacionamento que o diretor da empresa imobiliária HP, Sumeet Parekh, entregou para dar mais valor à comunidade. O terreno foi doado pelo proprietário com a condição de se “valorizar a comunidade” e a organização do projeto consultou a comunidade para saber o que eles gostariam de ver no novo espaço. A Associação do Centro de San Diego auxiliou as ruas instalando brinquedos infantis e realizando apresentações musicais ao vivo.

C. ORÇAMENTO SIMPLIFICADO:

MATERIAL	VALOR POR M ²	VALOR UTILIZADO POR M ²
Guarda sol	R\$10,00	R\$0,50
Mobiliário Tipo Parklet Simplificado	R\$200,00	R\$40,00
Deck	R\$340,00	R\$68,00
Área de jardim	R\$290,00	R\$29,00
TOTAL/M ²		R\$137,50

Tabela 5: Exemplo de orçamento “Urbanismo tático em San Diego: a transformação de um estacionamento em parque”.

6 I ESTUDO DE CASO – CIDADE DE AIMORÉS (MG)

O município analisado, Aimorés⁶, é considerado uma cidade de pequeno porte. Entende-se cidade de pequeno porte como uma cidade que abrigue entre vinte mil e cem mil habitantes. A cidade de Aimorés possui 24.959 habitantes, dos quais 19.700 estão na zona urbana e 5.259 na zona rural. Localizada no leste de Minas Gerais, divisa com estado do Espírito Santo, tem área de 1.348,8 km² (IBGE, 2010).

Seu perímetro urbano possui uma forma linear em toda a sua extensão, devido ao desenvolvimento da cidade que acompanhou o desenho do Rio Doce e da BR 259. O relevo do município de Aimorés é predominantemente ondulado o que também ajudou na sua forma linear (PMA, sem data).

O acesso principal à cidade de Aimorés acontece pela BR 259 e a estrada de Ferro Vitória a Minas, tendo como vias secundárias a BR 474 e a ES-446. Estes dois acessos principais, separam a cidade em duas partes. Além disso, a BR 259 por passar dentro da

-de-um-estacionamento-em-parque>. Acesso em: 23 Nov. 17.

6 A princípio seriam duas cidades de residência das alunas pesquisadoras, uma no leste mineiro e uma do oeste capixaba, porém uma das participantes da pesquisa sofreu um acidente, o que dificultou na abordagem da cidade do Espírito Santo. Sendo assim, optamos por abordar apenas a cidade do leste mineiro.

cidade, funciona como uma via arterial, diferente das demais ruas da cidade.



Figura 4 – Foto aérea mostrando os acessos à cidade, as principais avenidas e a rua principal⁷.

O município possui duas vias principais, a Avenida Raul Soares e a Rua Pedro Nolasco paralelas uma da outra, marcando a área do centro da cidade.

A pavimentação da BR, da avenida principal e das principais ruas de acesso aos bairros é de manta asfáltica, entretanto as demais ruas da cidade são de paralelepípedo, o que ajuda na diminuição de velocidade dos veículos. As principais ruas do centro da cidade (Avenida Raul Soares e a Rua Pedro Nolasco) são largas em comparação as demais, contando com dois estacionamentos e uma via de rolamento em cada lado. Essas ruas possuem fluxo de veículos, pedestres e ciclistas bem intenso. Nas ruas adjacentes desta avenida o fluxo de veículos é moderado, porém são mais utilizadas pelos automóveis. Apesar da largura das ruas destinadas aos veículos, a avenida possui um canteiro central que dá passagem livre aos pedestres. Desta forma, os mesmos não precisam disputar o espaço das vias com os automóveis.

A cidade não possui rede cicloviária, sendo assim, os ciclistas precisam disputar o espaço das vias com os veículos. A avenida conhecida como Beira Cais (Avenida Florentino Dias de Oliveira) por possuir um fluxo pequeno de veículos, é utilizada pelos ciclistas, além de servir como um espaço de atividade física, como por exemplo, caminhada e corrida.

No Centro, suas edificações estão em torno de 4 a 5 pavimentos, sendo os prédios de uso misto em suas funções: residência, comércio, serviço e lazer. Os demais bairros da cidade possuem edificações de 1 ou 2 pavimentos com função voltada para moradia.

⁷ Fonte: Google Earth Pro. Acesso em: 15 Mai. 2018.



Figura 5 e 6 – Avenida Florentino Dias de Oliveira, Beira Cais⁸ e Imagem mostrando a altura das edificações⁹.

Apesar de apresentar usos mistos em alguns pontos, pode-se dizer que, com exceção do Bairro Centro e o Bairro Industrial (Sossego), os demais bairros são predominantemente residenciais, com pontos de comércio locais.

A cidade não possui grandes atrações. Contudo, em Aimorés, encontra-se o Instituto Terra¹⁰, fundado por Sebastião Salgado. Além do Instituto Terra, Aimorés atrai pessoas das cidades vizinhas para alguns dos seus espaços de lazer. A cidade possui praças públicas, campos de futebol, quadras esportivas, clubes e academias populares. A praça principal, Praça João Pinheiro, fica localizada no centro (ver imagens 7 e 8), e por ter um fluxo intenso de pessoas é utilizada como lugar de passagem e não de permanência, sendo um espaço bem amplo e servindo como ponto de referência. Nela também acontecem eventos culturais como feiras livres.



Figura 7 e 8 – Praça João Pinheiro¹¹.

Alguns bairros da cidade também possuem suas praças, contendo academias populares e campos de futebol. Entretanto, a maioria destas praças encontram-se ociosas

8 Fonte: Acervo pessoal. Data: 28 Jul. 2018.

9 Fonte: Disponível em <<https://www.ferias.tur.br/fotogr/171881/imagensdacidadedeaimores-mg/aimores/>>. Acesso em: 4 Jun. 2018.

10 O Instituto Terra é uma organização que trabalha com restauração de ecossistemas e produção de mudas da Mata Atlântica, entre outras funções.

11 Fonte: Disponível em <<https://www.ferias.tur.br/fotogr/113284/pracajoaopinheiro-fotomarcosmagn/aimores/>> e Fonte: Acervo pessoal. Data: 2 Jun. 2018.

e descuidadas, fazendo com que estes espaços não sejam ocupados.



Figura 9 e 10 – Praça na Barra do Manhuaçu e Praça Lions Club¹².

A cidade possui poucas faixas de pedestres, sendo localizadas apenas na Avenida Raul Soares. Além disso, as faixas de pedestres encontram-se apagadas.

Aimorés conta também com um fluxo de pessoas bem intenso na Avenida Dr. Américo Martins da Costa, já que esta avenida liga a Praça Principal com a Av. Raul Soares. Na calçada da Av. Dr. Américo, muitas pessoas colocam as bicicletas no local se tornando obstáculos no caminho, e assim dificultando a passagem.

A área urbana recebe muitos produtores rurais, esses ficam na praça principal, Praça João Pinheiro. Nesta praça há presença de mobiliários urbanos, porém estes são inadequados e não são insuficientes. Por exemplo, a área não possui estrutura de banheiros.

A prefeitura da cidade de Aimorés, em seu orçamento, prevê investimentos voltados para obras civis de infraestrutura, como o saneamento básico, rede de luz, calçamento e pavimentação das ruas. Em seu orçamento de 2017, a prefeitura disponibilizou R\$3.528.500,00 para obras de desenvolvimento urbano, de um orçamento anual total de R\$44.081.000,00. De toda a verba destinada as obras públicas e analisando as obras executadas, pode-se perceber que ainda há a falta de investimento em ações que gerem novos espaços para as pessoas, espaços estes que criam vivência e segurança na cidade.

7 | RESULTADOS E DISCUSSÃO

O tema da pesquisa não possui uma bibliografia vasta para ser base teórica para a realização da comparação com os dados apresentados, o que reforça a importância da pesquisa, uma vez que poderá ser usada como referência para futuros estudos.

A coleta e classificação dos projetos/intervenções em MPU abrangeram diversos temas. Como dito anteriormente, vários destes não fizeram parte desse estudo, pois nenhuma todas as intervenções eram aplicáveis a cidades de pequeno porte devido ao custo

¹² Fonte: Acervo pessoal. Data: 28 Jul. 2018.

de mão de obra, ao custo de materiais ou a falta de espaços públicos que comportem tais intervenções. Mesmo nas ações selecionadas, a partir dos problemas relatados no diagnóstico, notou-se que algumas dessas ações são mais relevantes do que outras.

Dentre os temas trabalhados das intervenções e seus orçamentos simplificados, pode-se citar: bicicletário urbano que possui custo de R\$112,33/m²; pintura urbana com custo de R\$72,87/m²; área de atividades com custo de R\$47,32/m²; horta comunitária com custo de R\$189,64/m²; área de socialização com custo de R\$137,50/m²; requalificação de áreas na cidade com custo de R\$22,53/m²; espaço para atividades culturais, que não teve um orçamento definido, uma vez que os elementos utilizados na intervenção podem ser fornecidos pela própria prefeitura. Pode-se afirmar que, no geral, o custo dos respectivos metros quadrados é baixo.

A partir do orçamento levantado destinado ao desenvolvimento urbano da cidade de Aimorés, é possível afirmar a viabilidade financeira para adaptação destas intervenções dentro da cidade sem impactar na realização das obras de infraestrutura, melhorando não apenas os espaços, mas a qualidade de vida local.

Dentre as intervenções e projetos pesquisados, a intervenção “Urbanismo tático em San Diego: a transformação de um estacionamento em parque”, por exemplo, atenderia as necessidades da população aimoreense. Mesmo que a cidade não possua espaço com dimensões próximas ao do exemplo pesquisado, isso não impossibilita que a ação seja realizada, uma vez que existe a possibilidade de adaptação.

Por fim, percebemos que há uma grande variação de temas e de orçamentos possíveis nas intervenções em MPU. A viabilidade financeira e tecnológica para a presença do MPU em cidades de pequeno porte parece depender, então, da capacidade de adaptação por parte dos projetistas.

8 | CONCLUSÃO

Segundo Jan Gehl (2011), para uma cidade ser considerada viva, é necessário que as pessoas utilizem os seus espaços. Levando em consideração o diagnóstico apresentado da cidade de Aimorés, percebemos que o município carece de um cuidado com seus espaços públicos, sendo que estes não atuam como lugares de lazer e permanência.

O MPU consiste em intervenções que modificam os espaços através de ações insurgentes e projetos arquitetônicos e urbanísticos com foco na escala humana, e como consequência, criando uma melhoria na experiência destes lugares. Ao estudar todas as intervenções de MPU coletadas, vimos que os aspectos geográficos e econômicos das cidades interferem diretamente nas ações, sendo assim, cada cidade possui uma necessidade distinta de estudo e planejamento.

Percebemos durante o estudo da cidade de Aimorés a necessidade do orçamento ser destinado a obras públicas de infraestrutura – uma realidade comum em várias

cidades brasileiras. Essa prioridade para com a infraestrutura básica acaba por botar em segundo plano propostas de melhoria dos espaços públicos. Partindo dessas afirmações, a possibilidade de intervenções para a requalificação destes espaços com baixo custo, como nos casos apresentados, mostram-se ainda mais relevantes pelo baixo impacto nos cofres municipais.

Dentro do estudo da cidade de Aimorés, percebemos que seus espaços públicos são utilizados majoritariamente como espaços de passagem. Assim, as propostas de intervenções de MPU vêm com o intuito de capacitar e potencializar a vivência, criando espaços dinâmicos e transformando essas áreas em áreas de permanência.

Após o desenvolvimento da pesquisa, levando em consideração todos os aspectos estudados referentes ao MPU e a cidade analisada, vimos que o MPU abrange um grande leque de possibilidades e ferramentas de intervenções para as cidades. Desta forma, podemos afirmar que apesar do MPU ser aplicável em cidades médias e grandes, ele também pode ser aplicado em cidades pequenas, contudo não há um modelo padrão de intervenção aplicável a todas as elas.

Percebemos que é importante entender como funciona a cidade, o uso dos espaços e buscar intervenções urbanas que são viáveis, de acordo com a capacitação de mão de obra e complexidade do projeto, considerando o orçamento local e necessidade de cada lugar. Portanto, viabilizar práticas de MPU em uma cidade de pequeno porte parte da reflexão sobre a sua execução e adaptação.

REFERÊNCIAS

CIDADES.NET. **Aimorés-MG**. Disponível em: <<https://www.webcitation.org/6DIRKY6ga?url=http://cidadesnet.com/municipios/aimores.html>>. Acesso em: 07 Jun. 2018.

CONSTANZA, Martínez Gaete. **Urbanismo tático em San Diego: a transformação de um estacionamento em parque**. San Diego, 2014. Disponível em: <<https://www.archdaily.com.br/601293/urbanismo-tatico-em-san-diego-a-transformacao-de-um-estacionamento-em-parque>>. Acesso em: 23 Nov. 2017.

GEHL, Jan. **Cidade para pessoas/ Jan Gehl**. 2 ed. São Paulo, 2013.

GVNEWS. **Noites da Rua da Lama será apenas para pedestres**. Disponível em: <<http://gvnews.com.br/noites-da-rua-da-lama-sera-apenas-para-pedestres/>>. Acesso em: 22 Fev. 2018

IBGE, Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. Disponível em: <<https://cidades.ibge.gov.br/brasil/mg/aimores/panorama>>. Acesso em: 07 Jun. 2018.

INSTITUTO TERRA. **Quem Somos – O Instituto Terra**. Disponível em: <http://www.institutoterra.org/pt_br/conteudosLinks.php?id=22&tl=UXVlbSBzb21vcw==&sb=NQ==#.W2HZG9JKJIU>. Acesso em: 07 Jun. 2018.

JACOBS, Jane. **Vida e Morte de Grandes Cidades**. 3 ed. São Paulo, 2011.

PREFEITURA DE AIMORÉS. **Dados Geográficos**. Disponível em: <<https://aimores.mg.gov.br/index.php/dados-geograficos/>>. Acesso em: 07 Jun. 2018.

PREFEITURA DE AIMORÉS. **História do Município**. Disponível em: <<https://aimores.mg.gov.br/index.php/historia-do-municipio/>>. Acesso em: 07 Jun. 2018.

PONTELLO, Renato. **Cidade quintal. Nosso Bairro, Meu Quintal**. Vitória, 2017. Disponível em: <<https://sites.google.com/view/cidade-quintal/projetos/nosso-bairro-meu-quintal?authuser=0>>. Acesso em: 28 Dez. 2017.

ROJAS, Piedad. **Intervenção em escola de Madri exercita a criatividade e a capacidade imaginativa das crianças**. Madri, 2017. Disponível em: <<https://www.archdaily.com.br/br/881102/intervencao-em-escola-de-madri-exercita-a-criatividade-e-a-capacidade-imaginativa-das-criancas>> Acesso em: 23 Nov. 2017.

ROSA, Marcos. **Microplanejamento Práticas Urbanas Criativas**. 1. ed. São Paulo, 2011. 74, 78, 81 p.

SIDRA, Sistema IBGE de Recuperação Automática. Disponível em: <<https://sidra.ibge.gov.br/Tabela/200#resultado>>. Acesso em: 31 Jul. 2018.

DA PORTA PARA DENTRO, DA PORTA PARA FORA: A RUA PODE SER A EXTENSÃO DA CASA?

Data de aceite: 01/06/2021

**Maria de Lourdes Carneiro da Cunha
Nóbrega**

<http://lattes.cnpq.br/7085859535655335>

Isabella Leite Trindade

<http://lattes.cnpq.br/9062387676156297>

RESUMO: A rua é hoje um elemento chave para as boas práticas de planejamento urbano que visam à sustentabilidade ambiental e econômica do lugar. Através da visão conceitual e antropológica de DaMatta (1997), sobre o exercício da cidadania no Brasil, e das recomendações urbanísticas de Ghel & Svarre (2018), que promovem o uso da rua como um espaço cidadão, experiências com projetos de parklets executados na cidade do Recife (Brasil) e em Toronto (Canadá) são analisados e a rua é discutida enquanto espaço de cidadania nas duas cidades. Nestas, as culturas e formas de ver e vivenciar a rua se mostram diferentes, refletindo, conseqüentemente, diferentes soluções projetuais para o uso da mesma, bem como para o uso e apropriação do espaço público urbano.

PALAVRAS-CHAVE: Placemaking. Parklets. Projeto Urbano. King Street Pilot.

ABSTRACT: Currently, a street is a key element for good urban planning practices that aim at the environmental and economic sustainability of a place. Through the conceptual and anthropological vision of DaMatta (1997) on the exercise of citizenship in Brazil, and the urban

planning recommendations of Ghel & Svarre (2018) who promote the use of the street as a citizen space, experiences with parklet projects in Recife (Brazil) and in Toronto (Canada) are analyzed, and a street is discussed as a citizenship space in both cities, whose cultures and ways of seeing and experiencing streets are different, reflecting consequently different design solutions as well as the use and appropriation of urban public space.

KEYWORDS: Placemaking. Parklets. Urban Design. King Street Pilot.

1 | INTRODUÇÃO. A RUA PODE SER A EXTENSÃO DA CASA?

Observações de diferentes experiências com *parklets* na cidade do Recife (Brasil) e em Toronto (Canadá) motivaram a elaboração deste texto, através do qual, procura-se registrar essas duas experiências e apresentar argumentos, críticas e reflexões teóricas que auxiliem na redefinição de possíveis estratégias para a implantação de equipamentos semelhantes em outras cidades brasileiras.

Para tal, duas ações específicas no Recife e uma em Toronto foram observadas. No Recife, o *parklet* (fruto de uma ação de *placemaking*) da Rua Oliveira Lima, no bairro da Soledade, e o *parklet* da Rua do Bom Jesus, no Bairro do Recife, e em Toronto, o projeto-piloto desenvolvido para a *King Street*, que abriga vários equipamentos urbanos desse tipo em 44 novos espaços públicos.

Placemaking, também chamado urbanismo tático, é uma ferramenta que envolve planejamento, projeto e execução de projetos urbanos que visam à rápida transformação de espaços públicos, de forma que estes passem a promover a sua utilização pelas pessoas (no caso, pedestres), estimulando a permanência e a interação delas em lugares antes não ocupados ou subutilizados.

Os *parklets*, que podem surgir de ações de *placemaking*, são estruturas temporárias e consistem em pequenas extensões construídas para fora da calçada, que podem ocupar o espaço de uma a três vagas de estacionamento. Geralmente funcionam como lugares para sentar, descansar, podendo ser também extensões do comércio existente ao longo da via, mas não de uso exclusivo deste, pois constituem-se como espaços públicos de permanência, que convidam as pessoas a ali permanecerem e usufruírem do lugar – neste caso, o espaço público, mais especificamente a rua.

Segundo o Guia Global de Desenho de Ruas (SENAC SP, 2018, p. 4), morfologicamente:

Uma rua é uma unidade básica do espaço urbano por meio da qual as pessoas vivenciam a cidade. É frequentemente mal interpretada como superfície bidimensional por onde passam os automóveis ao se deslocar de um lado para outro. As ruas são, de fato, espaços multidimensionais compostos por muitas superfícies e estruturas. Elas se estendem da face de uma propriedade a até a outra, incluindo beiradas de construções, usos do solo e recuos que marcam cada lado. Oferecem espaço para circulação e acesso e possibilitam uma variedade de usos e atividades. As ruas são espaços dinâmicos que se adaptam com o passar do tempo para favorecer a sustentabilidade ambiental, a saúde pública, a atividade econômica e a importância cultural.

Sobre a caracterização da “rua”, e sob o olhar antropológico de DaMatta (1997, p. 15), esta é para os brasileiros uma “província ética, dotada de positividade e domínios culturais institucionalizados”, por isso pode “despertar emoções, reações, leis, orações, músicas e imagens esteticamente emolduradas e inspiradas”. Muito mais que um espaço apenas morfologicamente definido, a rua é uma “esfera de ação social”. Todavia, apesar de a rua possuir um caráter público, é em casa que os brasileiros se sentem “supercidadãos”. Em casa podem: exigir, requerer (coisas e espaços) e fazer “coisas que são condenadas na rua”. Ao passo que na rua o indivíduo se vê “subcidadão”, pois a rua é o lugar do anonimato, da falta de voz, onde se está à “mercê das autoridades”. Lugar onde os problemas passam a ser problemas do governo e a “vergonha passa a ser problema de Estado” (DaMatta, 1997, p. 20).

E assim o brasileiro esbraveja em seus conflitos entre paredes: “vá para o olho da rua!”, lugar no qual, segundo DaMatta (1997, p. 53), o indivíduo passa a ser percebido de um ponto de vista não mais familiar, mas “impessoal e desumano”, e a rua, nestes casos, passa a ser conotada como “a rua da amargura”. Diferentemente dos “olhos para a rua” recomendados por Jacobs (2007), que promovem a vigilância social das pessoas para as pessoas nos espaços de uso público, esse “olho da rua” é aquele que tudo vê, mas que

também tudo julga.

As ruas do Recife, como as de outras cidades brasileiras que sofrem com problemas sociais, econômicos e de violência urbana, trazem consigo a condição de espaços públicos perigosos, onde pode ser encontrada toda a sorte de marginais e perigos – melhor ir de carro para não topa com nenhum deles! É o que dizem as pessoas motorizadas. Andar a pé passa a ser uma tarefa perigosa, e o automóvel a opção, para aqueles que o possuem, mesmo para a locomoção em pequenos trajetos.

Todavia, se por um lado as ruas do Recife carregam características negativas para a promoção da mobilidade a pé, por outro, o Recife apresenta um tecido urbano drenado por vias, configurado a partir de diferentes processos de ocupação urbana iniciados desde a sua colonização, dada a partir do seu centro histórico. A cidade cresceu e é o centro da Região entendida como Metropolitana do Recife (RMR). Seu maior período de expansão ocorreu ao longo do século XX, através da expansão de sua malha viária, que possibilitou a integração do território por meio de locomoção automotiva, predominando o uso intenso do automóvel e do ônibus como principais formas de transporte da população. Assim, as vias que integram o sistema viário da RMR possibilitaram a formação desse território e promoveram transformações relevantes no que tange ao tecido histórico do Centro Histórico, bem como no desenho (e redesenho) urbano das mais diversas áreas do território.

Por outro lado, como fruto de anos de planejamento e ações que visaram à locomoção de veículos na cidade, são encontrados nas ruas que alimentam o território, elementos urbanos como: ilhas de “gelos baianos” – que ora servem como refúgios, ora separam vias; poucas áreas de permanência para pedestres; inúmeras áreas residuais remanescentes de aberturas de ruas; calçadas pouco convidativas para a locomoção a pé, ou mesmo trechos de vias sem calçadas, subtraídas em função do alargamento de vias. A cidade é, assim, um reflexo de ações e planejamentos direcionados ao tráfego do automóvel. Consequentemente, o meio urbano pouco avançou no convite aos cidadãos para usufruírem a cidade a pé e utilizarem os espaços públicos como áreas de permanência, pois estes são, na sua maioria, caracterizados como apenas espaços de passagem.

Hoje, à luz da sustentabilidade urbana, a premissa para se caracterizar um bom lugar nas cidades é fazer com que o espaço público passe a ser, em si, um bom lugar, o que parece óbvio. Entretanto, encontrar-se em um bom lugar não é tarefa fácil quando o território foi projetado para o automóvel, acrescentado à sensação de se estar “no olho da rua”. Para caracterizar-se como um bom lugar, são necessárias uma convivência com um tráfego de automóvel que não seja hostil e a promoção da livre, saudável, segura e confortável locomoção de usuários não motorizados nos espaços públicos (Ghel, 2015). O bom lugar é aquele no qual todos se sentem atraídos para ali estar.

Para se planejar um espaço público qualitativamente bom para as pessoas, Ghel & Svarre (2018) apontam a necessidade de ações de planejamento que se iniciem a partir

do estudo das pessoas usuárias do espaço que será alvo de intervenção – observar as diferentes atividades que são desenvolvidas no lugar pelos seus usuários e passantes, bem como o comportamento das pessoas que o utilizam. Ou seja, os encontros, as trocas comerciais, os jogos, as conversas, as atividades humanas que fazem o lugar. E também, neste processo de observação, contar. Contar a quantidade de pessoas e veículos motorizados e não motorizados que passam, contar aquelas que ficam e permanecem, procurando nas pessoas que utilizam o lugar respostas para seu planejamento e ações projetuais futuras.

As observações, as contagens de fluxo e mapeamento de possíveis áreas de permanência – em diversos dias e horários – fornecem números e quantitativos que auxiliam na qualificação dos projetos a serem desenvolvidos, buscando, assim, promover a transformação de lugares que, em decorrência do antigo planejamento voltado para o automóvel, configuram-se apenas como espaços de passagem em possíveis lugares de permanência. Ações denominadas de *placemaking* passam então a fazer parte das atividades de planejamento de lugares (para estar) na cidade.

Assim, partindo desse entendimento preliminar das necessidades expostas por Ghel & Savarre (2018), que fazem parte do planejar e do projetar os espaços públicos urbanos, bem como o sucesso ou não dessas iniciativas junto à população, é que os *parklets* apresentados a seguir passaram a ser observados (*in loco*) e discutidos comparativamente.

21 O PARKLET DA RUA DO BOM JESUS

O histórico Bairro do Recife, onde se encontra o *parklet* da Rua do Bom Jesus, núcleo da formação do Recife, após um longo processo de esvaziamento e conseqüente degradação dos seus imóveis no decorrer do século XX, teve as suas primeiras ações de revitalização a partir da década de 1990, com a implantação do Plano de Revitalização do Bairro do Recife pela Prefeitura da cidade. As primeiras ações foram motivadas pelo uso comercial dos imóveis existentes na própria Rua do Bom Jesus, em 1993, quando diversos sobrados desta rua, antes vazios e degradados, foram restaurados e reformados para abrigar atividades de comércio e serviços, principalmente bares e restaurantes.

A rua teve então as suas calçadas alargadas para a colocação de mesas e cadeiras que serviam a esses estabelecimentos. Criou-se, assim, uma calçada que abriga uma faixa para passagem de pedestres e acesso aos imóveis, e uma larga faixa que abriga o estar e a permanência do mobiliário urbano e pessoas (mesas e cadeiras das atividades comerciais, bem como postes e lixeiras). Hoje os bares e restaurantes não são mais os usos predominantes dos imóveis situados na via, os quais foram substituídos por atividades institucionais e de serviços, mas a calçada que foi alargada ainda se encontra lá, agora sem as mesas e cadeiras dos bares que não mais existem, esperando um novo mobiliário para permanência, ou para que venha a novamente atrair o passante e configurar-se como

uma área de estar.

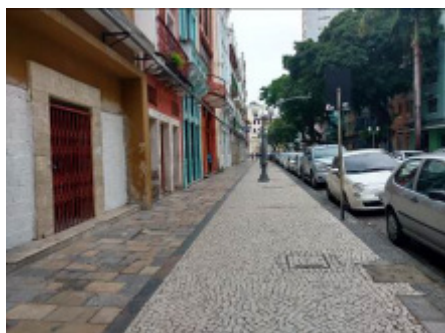


Fig. 01. Calçada histórica da Rua do Bom Jesus ampliada para colocação de mesas e cadeiras na década de 1990. Fotografia: Autora, 2018

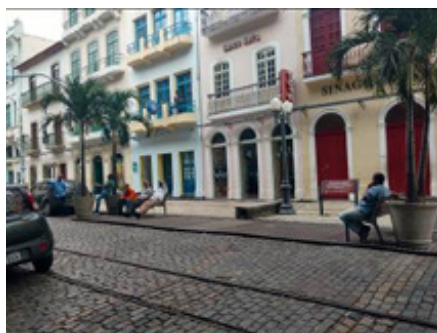


Fig. 02. *Parklet* na Rua do Bom Jesus, Bairro do Recife, que ocupa vagas de estacionamento. Fotografia: Autora, 2018

O *parklet* da Rua do Bom Jesus toma o lugar de vagas de estacionamento de veículos da rua. Entretanto, ao mesmo tempo em que procura priorizar o pedestre, negando o automóvel, ao ocupar as vagas de estacionamento, nega também a existência do grande espaço vazio destinado a mesas e cadeiras, já projetado para isso nos anos 1990, quando uma calçada histórica foi ampliada para esse fim. Esta calçada possui uma clara definição daquele que foi seu antigo traçado (constituído de antigas pedras de Lioz em forma de lajotas) e a nova área acrescida, ladrilhada em mosaico português na cor bege.

Este *parklet* foi construído com piso em madeira, tipo *deck*, que delimita seu espaço de localização, bancos venezianos (em aço e madeira) e vasos em concreto, nos quais estão plantadas palmeiras, e todos os elementos são soltos, permitindo fácil desmontagem.

3 | O PARKLET DA RUA OLIVEIRA LIMA

No Centro da cidade, no bairro da Soledade, um *parklet* foi instalado junto ao refúgio que abriga o busto do historiador, escritor e diplomata recifense Oliveira Lima (1867-1928). Área de grande fluxo de pedestre, ligação direta com o principal corredor de transporte público da região, a Avenida Conde da Boa Vista, a mesma possui calçada de difícil acesso, por estar ocupada por árvores de grande porte, com raízes que ocupam toda a largura da calçada, dificultando a vida daquele que passa por ali.

A calçada também abriga um comerciante fixo de rua, numa “vendinha”, que faz a sua parte e põe em prática as recomendações de Ghel & Svarre (2018), praticando a vigilância social da área e promovendo a permanência de pessoas em mesas e cadeiras (mesmo que colocadas de forma improvisada junto à sua barraca), ratificando, assim, o que expõe DaMatta (1997, p. 55), quando diz que: “na gramaticidade dos espaços brasileiros, rua e casa se reproduzem mutuamente”, pois na rua é possível encontrar locais “ocupados

permanentemente por categorias sociais que ali vivem como se estivessem em casa”. Recife dos Mascates, assim foi conhecida a cidade, por abrigar aqueles que vivem a comercializar nas ruas, desde a sua colonização.

Para montagem deste *parklet* houve uma chamada pública nas redes sociais e uma panfletagem. Todavia, esta chamada não repercutiu efeitos sobre a população local, que, sem envolvimento no processo de planejamento como um todo, não compareceu.

O *parklet* lá instalado, diferentemente do *parklet* existente na Rua do Bom Jesus – o qual, apesar de desmontável, possui materiais de maior durabilidade e mais pesados –, foi construído rapidamente, em uma ação de *placemaking*, com paletes (leves engradados de madeira) fixados com pregos. E para marcar o local de sua instalação, foi feita uma pintura na rua. O equipamento, previsto para funcionar como poltronas de leituras (de livros também colocados no local), foi pouquíssimo utilizado pelos transeuntes, permanecendo no lugar por apenas nove dias – do dia 16 de junho, quando da sua montagem, ao dia 25 de junho, quando passou a inutilizável. Suas partes foram paulatinamente roubadas à noite, horário no qual a área de pouquíssimo uso habitacional tem suas atividades comerciais encerradas, perdendo, assim, a vigilância social noturna.

Algumas indagações permanecem após esta ação. Não seria melhor fazer com que o *parklet* fosse uma extensão da calçada onde a “vendinha” é situada? Assim o comerciante poderia se sentir responsável pelo equipamento, tomando conta do mesmo? Esta indagação decorre da análise dos fluxos e permanências do lugar, que aponta a área da barraca como a de maior permanência e passagem de pessoas no local, e levanta um questionamento sobre a necessidade de se planejar, com base nas recomendações de Ghel & Svarre (2018), as ações de *placemaking*.

Ou, por outro lado, estar associado à venda não seria relevante, pois a atual crise brasileira favorece esse tipo de procedimento e os paletes seriam roubados de qualquer maneira? Ou seria possível afirmar, replicando DaMatta (1997), que na esfera social da rua essa é a prática daqueles que se sentem “subcidadãos”?



Fig. 03. Montagem do *parklet* da Rua Oliveira Lima, em 16 de junho de 2018. Autora, 2018



Fig. 04. *Parklet* da Rua Oliveira Lima montado, em 18 de junho de 2018. Foto: André Moraes, 2018.



Fig. 05. Desaparecimento do *parklet*, por ter suas peças roubadas paulatinamente, em 25 de junho de 2018. Autora, 2018

4 | O PROJETO-PILOTO NA KING STREET EM TORONTO

Assim, enquanto no Recife iniciativas com *parklets* promovem indagações e questionamentos quanto à forma de planejamento desses espaços, a gramática espacial aplicada em Toronto segue as recomendações que visam tornar a “cidade para pessoas” (Ghel, 2013), onde a rua deve passar a ser um bom lugar para estar e não apenas para circular. Desta forma, a prefeitura da cidade de Toronto criou uma série de diretrizes para estimular e ampliar o uso de *parklets* na cidade, entre essas o “Projeto Piloto na *King Street*”, uma das ruas mais movimentadas no centro da cidade, que envolve várias ações, incluindo restrições ao tráfego de automóvel particular, priorização do transporte público, ciclovias e criação de *parklets* e espaços públicos de permanência ao longo de um percurso de 2,6 km.

O projeto na *King Street* atraiu muita atenção graças ao envolvimento de alguns dos maiores nomes do design e do planejamento urbano: *Gehl Architects*, liderada por Jan Gehl, cujos estudos constituem base conceitual deste trabalho, e é visto como um influente pensador urbano da atualidade, famoso por seu trabalho na Dinamarca e por ter escrito o relatório que levou à rápida transformação urbana da cidade de Nova York; e *Sam Schwartz Transportation Consultants*, chefiada pelo antigo comissário de transportes da cidade de Nova York. Ambos possuidores de abordagens e ferramentas que incentivam a prática de projetos-pilotos de rápida implementação e de baixo custo, usando materiais temporários, permitindo que as pessoas se acostumem às novas ideias implantadas e também permitindo a coleta de dados sobre os resultados no tráfego e no uso das calçadas.

Esse foi o primeiro passo para o *King Street Visioning Study*, lançado em 2017, com o objetivo de desenvolver uma visão transformadora para a *King Street* e gerar ideias de design para melhorar as operações de tráfego, melhorar a identidade da rua e a criação de lugares e melhorias para o setor público. Junto com o projeto-piloto da *King Street*, a prefeitura promoveu em janeiro de 2018 o concurso “*Everyone is King: Design Build Competition*”, para a instalação de espaços públicos temporários ao longo da via. *Parklets* foram construídos entre abril e maio, e a maior parte deles ficou instalada até o final de dezembro de 2018, quando começa o inverno canadense. Esse mesmo concurso vem se repetindo e aconteceu em 2019 e recentemente em 2020.

No total, o projeto-piloto para a *King Street* envolve 44 novos espaços públicos; 02 *parklets* permanentes, 10 instalações temporárias, 12 iniciativas que incluem áreas de estacionamento de bicicletas, plantio de novas árvores, instalação cadeiras nas calçadas, 16 pátios para cafés, e um projeto desenvolvido por quatro estudantes e recém-formados (parceria entre a prefeitura e a Ryerson University).

O concurso foi elaborado em duas etapas: a primeira com a submissão de propostas conceituais para cada um dos lugares específicos, a segunda fase com as equipes selecionadas desenvolvendo o projeto detalhado e sendo responsáveis pela instalação

e remoção dessas estruturas. A dimensão desses espaços varia de acordo com o lugar a ser implantado, variando em profundidade - de 1,95m a 2,45m; e largura - de 15m a 138m. As instalações são divididas em três categorias: a primeira de curta duração (1-30 dias), a segunda de média duração (3 meses) e a categoria de longa duração (8 meses). A prefeitura subsidia o projeto, com os valores variando conforme a categoria: 1) curta duração (\$500), média duração (\$100 dólares por metro linear, mínimo de \$2000) e longa duração (\$200 dólares por metro linear, mínimo de \$4000).

Dentre os projetos implantados em 2018, destacam-se neste artigo os parklets denominados: *Everyone is (a) Kid*, *The Spark*, *The Present Moment*, *Would You Rather*, *The King / St*, *Face to Face/Tête-a-Tête* e *Woggle Jungle*, por possuírem, como os parklets do Recife, materiais leves, desmontagem rápida e fácil remoção.

Everyone is (a) Kid trata-se de uma instalação construída usando uma série de engradados plásticos de bebida na cor amarela e compensado de madeira, usados para criar áreas de sentar e para estruturar as caixas plásticas e vegetação. A ideia remete a um lugar para a criança brincar, inspirado no jogo de montar infantil LEGO. Constituindo-se, assim, como um local para relaxar, sentar e explorar.



Fig. 06. *Everyone is (a) Kid* na King Street, Toronto. Fotografia: Autora, 2018

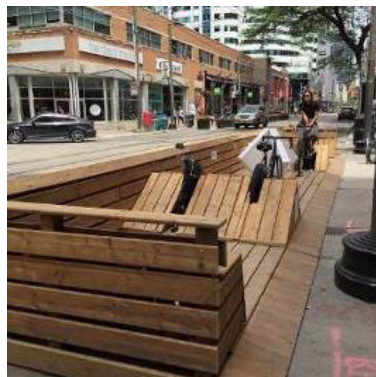


Fig. 07. *The Spark*. Fotografia: Autora, 2018

The Spark constituiu-se de uma instalação com bancos, 04 bicicletas fixas e iluminação no piso que só aparece se alguém estiver pedalando. Um projeto focado em atividade física, interação entre usuários a partir da iluminação criada através do movimento dos pedais das bicicletas e diversão. A ideia, segundo os autores, é também estimular a produção de energia limpa.

The Presente Moment tem como foco o agora, a possibilidade de se ter um lugar para fazer uma pausa no meio de uma cidade movimentada. O *parklet* consiste em mural no piso, cadeiras *Muskoka*, e plantas ao redor.



Fig. 08 *The Present Moment*.
Fotografia: Autora, 2018



Fig. 09. *Would You Rather*. Fotografia: Autora, 2018

Would You Rather constituiu-se de uma experiência interativa, na qual as pessoas (crianças principalmente) podiam tocar e girar as bolas de duas cores. Uma referência a um jogo muito popular na América do Norte, em que os participantes devem escolher entre dois cenários desafiadores e explicar o porquê da escolha. Além dessa parte interativa, a instalação ofereceu lugar para sentar como uma extensão desse equipamento.

The King / St. foi projetado para ser um “parque urbano verde modular” na cidade, confeccionado com material feito a partir de resíduos têxteis automotivos reciclados e permitindo o crescimento real de grama. Visto de cima, os vazios entre as plantas, mesinhas e bancos em várias alturas, formam a palavra “KING ST”.



Fig. 10 *The King / St.*
Fotografia: Autora, 2018



Fig. 11. *Face to Face/Tête-à-Tête*. Fotografia: Autora, 2018

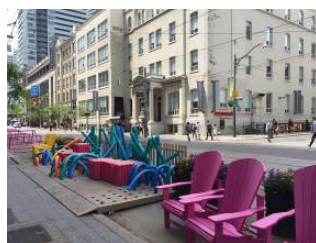


Fig. 12. Figura 13. *Woggle Jungle*. Fotografia: Autora, 2018

Face to Face/Tête-à-Tête propôs um lugar para conversas e espaço compartilhado; uma parada para fazer um lanche, com duas mesas longas, uma voltada para a rua e outra para a calçada, bancos contínuos e vegetações ao redor. O espaço foi pintado nas cores azul e laranja para chamar a atenção de quem circula pela agitada *King St.*

Woggle Jungle procurou conceitualmente criar um miniparque, com vários

macarrões de espuma coloridos, como os usados em piscina, que foram espalhados sobre uma estrutura de madeira para criar um ambiente que incentiva interatividade e diversão, e outro conjunto com macarrões agrupados para formar assentos, lugar de descanso e interação social para adultos e crianças.

Em Toronto, o Poder Público viu o concurso como uma oportunidade de fazer com que mais pessoas se envolvessem no projeto da via: arquitetos, engenheiros, empreiteiros, estudantes, professores, além dos usuários dos espaços propostos que participaram do processo. O redesenho da rua, através de um concurso público, possibilitou também ter em mãos uma diversidade de ideias, permitindo – uma vez que as instalações são temporárias – testar uma gama de opções para melhorar a criação de lugares para se estar nas ruas, fomentando a discussão sobre o que se deseja para a cidade, criando, conseqüentemente, uma série de espaços públicos mais atrativos que potencialmente podem ajudar promover o comércio local, com a atração de mais pessoas transitando a pé pelo lugar.

Toronto é uma cidade que favorece o uso da rua pelo pedestre e procura promover constantemente o uso e a criação desses espaços de convivência, seja através de concursos públicos realizados através da prefeitura, seja através de organizações denominadas incubadoras, como a *Public Space Incubator*, cujo objetivo é apoiar projetos-pilotos subsidiando propostas que testem formas inovadoras de dar vida aos espaços públicos subutilizados, como, por exemplo, vazios sob viadutos (ou baixios), becos, praças, etc. O que leva esses projetos a alcançar aceitação e êxito junto aos usuários é também a forma como são implantados, levando em consideração, sempre, a participação popular, via consultas públicas.

Essas consultas públicas, que abrangem uma ampla variedade de assuntos locais, são coordenadas com as diferentes esferas do Poder Público e sempre cumprem requisitos legais estabelecidos. O processo e a estrutura das consultas variam dependendo do projeto e é uma parte legítima do processo de tomada de decisão. A saída encontrada para lidar com os desafios reais dos grandes centros urbanos é feita de forma inclusiva, visando explorar novas ideias, ouvir a população, fornecer *feedback* e, ao mesmo tempo, criar uma abordagem mais saudável e sustentável para a vida urbana. É uma forma de conectar governo e população, garantindo, assim, que projetos estejam alinhados com os desejos da população.

5 | APAGANDO ESTIGMAS. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Através da exitosa experiência de Toronto, é possível perceber que, do ponto de vista contemporâneo, há uma intersecção que une conceitualmente aquilo que se entende por rua e aquilo que se entende por casa, ao menos na gramática norte-americana. As ruas hoje são vistas como “salas ao ar livre” e locais para se vivenciar a cidade (SENAC SP, 2018, p. 4). A rua passa, então, a não ser um espaço exclusivo de circulação, como foi

em resposta aos problemas decorrentes do desenvolvimento urbano do século XX, época em que, através da Carta de Atenas (1931), as funções urbanas foram compreendidas e divididas por: moradia, trabalho, lazer e circulação, promovendo, dessa forma, os meios de circulação automotivos como resposta à união destas funções.

Mas os padrões de desenvolvimento urbano do século XX, focados na baixa densidade construtiva e centrados no automóvel, mostraram-se falhos, inviabilizando a promoção de um urbanismo sustentável. Assim, “cidades adensadas com redes robustas de transporte multimodal têm sido mais adequadas para favorecer um crescimento sustentável, com oportunidades de vida” (SENAC SP, 2018, p. 3) na ótica do urbanismo contemporâneo.

As ruas, neste novo contexto do século XXI, passaram a assumir um novo papel de responsabilidade no planejamento das cidades e na qualidade de vida das pessoas, de forma que possam, através de seus projetos, promover oportunidades e equidade social, bem como saúde e segurança pública, auxiliando, portanto, na promoção da sustentabilidade ambiental e econômica do lugar (SENAC, 2018; Ghel, 2013).

Dessa forma, a rua não é mais vista como um espaço com funções antagônicas do espaço da casa. Os dois espaços passam, assim, a se configurarem como espaços complementares. Nesta complementaridade, a rua é um espaço onde se faz necessário que aqueles que o utilizam se sintam “cidadãos”, e não “subcidadãos”, como expõe DaMatta (1997) ao explicar o comportamento do brasileiro na rua.

Para DaMatta, este antagonismo presente na sociedade brasileira entre se sentir cidadão em casa e se sentir subcidadão na rua, que conseqüentemente reflete diferentes comportamentos nos dois espaços, ocorre em função do processo histórico que fundou a cidadania na sociedade brasileira (bem como na América Latina, de uma maneira geral), que difere do ocorrido em outros países de formação anglo-saxã.

Para DaMatta (1997, p. 76), no processo de formação dos países latino-americanos, não foi possível “abrir um espaço social e político para as manifestações individuais e locais”, já que tudo estava “rigidamente previsto e dominado pelo centralismo político, legal e religioso”. Ao passo que, em outras sociedades (como a norte-americana, por exemplo), o processo de formação das cidades se deu no sentido de “engendrar leis” que pudessem “inventar, estabelecer ou até mesmo salvar totalidades maiores e mais inclusivas”, ou seja, nas culturas como a norte-americana, a ideia de comunidade está fundada na igualdade e homogeneidade de todos os seus membros, concebidos, assim, como cidadãos (DaMatta, 1997, p. 76).

Portanto, partindo destas colocações do autor, como esperar que o Poder Público (representante desta sociedade que se vê subcidadã na rua), usuários dos espaços públicos, executores de obras públicas, projetistas e planejadores – ou seja, grupos pertencentes a esta sociedade que se entende como subcidadã na rua – passem a ver a rua como um espaço complementar às suas casas? E passem a planejar, projetar, executar e utilizar o

espaço da rua como se fosse um espaço privado.

Olhando a rua sob a luz dos conceitos e recomendações vigentes para o urbanismo contemporâneo, em que priorizar o pedestre passa ser a palavra de ordem, como é possível apagar essa marca negativa na forma como a sociedade brasileira vê a rua? Que, segundo DaMatta (1997, p. 58), “permanece fiel a uma visão interna do espaço da rua como algo movimentado, propício a desgraça e roubos, local onde as pessoas podem ser confundidas com indigentes e tomadas pelo que não são”.

Nas práticas do urbanismo contemporâneo, o processo de reconfiguração da rua compreende um processo que passa por várias etapas que compreendem: a análise do lugar, o envolvimento de todos os agentes e parceiros, o desenvolvimento de uma visão de projeto, o planejamento e o desenho, a construção, a avaliação de impactos e, por fim, a atualização das políticas geradoras desse processo (SENAC SP, 2018; Gehl, 2013; Gehl & Svarre, 2018). Constitui-se, assim, um processo de planejamento que é cíclico e promotor da integração permanente entre os diversos atores envolvidos, além de permanente autoavaliação.

Essas etapas são ações metodológicas a serem perseguidas continuamente, seja para ações locais – como instalações de *parklets* – seja para ações de maior abrangência. Ações de urbanismo tático são também precedidas de planejamento, estudos e interações entre todos os agentes envolvidos, mesmo que aparentem ser, na sua materialidade, ações efêmeras.

Neste sentido, a experiência de Toronto apresenta um caminho escolhido através do olhar que traduz a homogeneidade da sociedade e, conseqüentemente, daqueles que promovem as ações de planejamento urbano, concebido através do planejamento, neste caso, planejamento que integra os diversos atores que possibilitaram as exitosas iniciativas. Poder público, projetistas, população e executores de obras são (e estão) integrados para redefinir o espaço da rua. Entendendo este espaço como um espaço da esfera social. Não mais o espaço que está “da porta para fora de casa”, mas o espaço que se estende a partir da casa, ou do negócio, de cada um.

Ruas, estas, a cujos projetos poderiam ser atribuídos novos conceitos que possam, através das diferentes formas de apropriação dos espaços criados pelos (agora) cidadãos, apagar estigmas e promover um bom lugar para estar.

REFERÊNCIAS

DaMatta, Roberto. (1997). *A casa & A Rua. Espaço, cidadania, mulher e morte no Brasil*. Rio de Janeiro: Editora Rocco.

Gehl. Jan. (2013). *Cidades Para Pessoas*. São Paulo, Editora Perspectiva.

Gehl. Jan e Svarre, Birgitte. (2018). *A Vida na Cidade. Como Estudar*. São Paulo: Editora Perspectiva.

Jacobs, Jane. (2007). Morte e Vida de Grandes Cidades. São Paulo: Editora Martins Fontes, 2007.

SENAC SP (org.). Guia Global de Desenho de Ruas. São Paulo: Editora Senac, 2018.

Speck, Jeff. Cidade Caminhável. São Paulo: Editora Perspectiva, 2016.

Fontes Eletrônicas

Escritório Internacional dos Museus Sociedade das Nações. Carta de Atenas. 1931. Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Carta%20de%20Atenas%201931.pdf>. Acesso em: 20 dez. 2018.

Instituto da Cidade Pelópidas Silveira. Pesquisa Origem-Destino de Pessoas 2016. Disponível em: <https://www.dropbox.com/s/2vvn08jip7c5eqm/Relat%C3%B3rio%20Executivo%20-%20Pesquisa%20OD%20Recife%202016.pdf?dl=0>. Acesso em: 22 dez. 2018.

Park People. Public Space Incubator. Disponível em: <<https://parkpeople.ca/publicspaceinc/>>. Acesso em: 15 dez. 2018.

Toronto. Design Build Competition Background. Disponível em: <https://www.toronto.ca/city-government/planning-development/planning-studies-initiatives/king-street-pilot/public-realm/design-build-competition-background/>. Acesso em: 12 dez. 2018.

_____. Guidelines for Parklets. Disponível em: <https://www.toronto.ca/services-payments/streets-parking-transportation/enhancing-our-streets-and-public-realm/guidelines-for-parklets/>. Acesso em: 12 dez. 2018.

_____. King Street Transit Pilot. Disponível em: <https://www.toronto.ca/city-government/planning-development/planning-studies-initiatives/king-street-pilot/>. Acesso em: 12 dez. 2018.

CAPÍTULO 16

EM PARALELO - UMA HIPÓTESE PARA O SÉCULO XXI OCUPAÇÃO DO ESPAÇO AÉREO COMO ALTERNATIVA DE ADENSAMENTO E PRESERVAÇÃO DO TECIDO URBANO

Data de aceite: 01/06/2021

Data de submissão: 04/03/2021

Maurício Addor Neto

Universidade Presbiteriana Mackenzie
São Paulo – São Paulo
<http://lattes.cnpq.br/3340968181353222>

RESUMO: Este ensaio visa fomentar a discussão de novas alternativas de conceber as metrópoles para o século XXI, uma vez que as transformações culturais e tecnológicas alteram o espaço e as definições que pautaram o desenvolvimento urbano ao longo do século XX podem não mais ser tão eficientes. Há a necessidade de adensar e transformar as metrópoles, ao mesmo tempo que sua preservação também é desejada. Para lidar com essa condição ambígua, novas alternativas terão que ser idealizadas, uma vez que as transformações ocorrerão, sejam elas planejadas ou não. Uma das possíveis alternativas para lidar com esse futuro seja através da ocupação do espaço aéreo, com a criação de uma malha urbana tridimensional, visando o adensamento e simultaneamente a preservação do tecido consolidado na cota térrea.

PALAVRAS-CHAVE: Adensamento, Espaço Aéreo, Metrópole, Transformação Urbana.

PARALLEL – AN HYPOTHESIS FOR THE 21ST CENTURY

OCCUPYING THE AIR SPACE AS A DENSITY ALTERNATIVE AND THE PRESERVATION OF URBAN TISSUE

ABSTRACT: This essay aims to encourage the discussion of new alternatives to conceive the metropolises for the 21st century, since the cultural and technological transformations that alter the space and the definitions that guided the urban development throughout the 20th century may no longer be as efficient. There is a need to densify and transform the metropolises, while their preservation is also desired. To deal with this ambiguous condition, new alternatives will have to be devised, since the transformations will occur, whether they are planned or not. One of the possible alternatives to deal with this future is through the occupation of air space, with the creation of a three-dimensional urban network, aiming the densification and simultaneously the preservation of the consolidated urban fabric at the ground level.

KEYWORDS: Density, Air space, Metropolis, Urban transformation.

1 | INTRODUÇÃO

O presente trabalho tem como objetivo flertar com as possibilidades de ocupação territorial da metrópole. O fator de constante mudança cultural e tecnológica, inerente à sociedade contemporânea de uma cidade de caráter global, está indissociável à construção

espacial. As consequências das transformações por vezes somente são percebidas após tais mudanças ocorrerem. Para refletirmos o que podem vir a ser as metrópoles do século XXI, talvez seja necessário repensar os mecanismos analíticos e projetuais, evoluindo as pautas do século passado para conceber a cidade do futuro, que já é presente.

A metrópole paulistana se formou ao longo do século XX em uma expansão territorial sem limites, inflando-se horizontalmente conforme seu número de usuários e habitantes cresciam exponencialmente. Com a necessidade de ser adensada, seu tecido urbano foi alterado, criando cada vez mais distintas paisagens, porém nem sempre em harmonia com suas pré-existências.

Através desta perspectiva, podem surgir várias hipóteses de ocupação territorial. Procura-se aqui uma alternativa ao mecanismo tradicional de edificação da metrópole, cujo método se dá através da busca, compra, desapropriação, demolição e por fim, a construção. Um possível meio de enfrentar esta situação seja, conceitualmente, através da sobreposição das necessidades de adensar e preservar; e fisicamente, através da ocupação do espaço aéreo sobre o tecido consolidado. (Fig. 01)

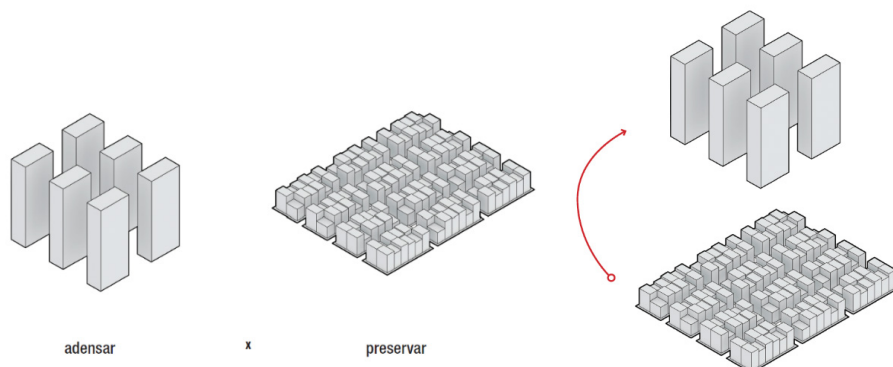


Fig. 01 Diagrama do paradoxo contemporâneo e hipótese futura. Elaboração própria.

21 A METRÓPOLE

As culturas de concepção urbana são inúmeras, muito por consequência dos experimentos do século XX, onde na prática surgiram desde Manhattan até Brasília, e na teoria, desde Ville Radieuse até a Plug-In City. Um verdadeiro laboratório de utopias construídas e não construídas, em que a tecnologia foi surgindo cada vez mais como principal fator inerente à urbanidade.

As concepções urbanas e planos que pautaram o desenvolvimento da metrópole ao longo do século XX derivam de uma condição muito especial em que a humanidade estava inserida no início da era moderna e vanguardista do século XX.

2.1 Contexto vanguardista

A mudança de posição e responsabilidade do homem como indivíduo na sociedade ao longo dos três últimos séculos foi culturalmente reivindicada e definida, traduzindo em novas possibilidades de ocupar a cidade. Espaços para fomentar a discussão começaram a ser imaginados. Experiências diversas surgem ao redor do globo, abrigando essa nova cultura, sendo principalmente um produto do contexto político-econômico em que estão inseridas.

No contexto soviético, surgiram os construtivistas e os condensadores sociais, com um projeto de futuro utópico no qual a urbe era a resposta para todas as mazelas da sociedade (Yoos, James, 2016). No contexto capitalista, (leia-se aqui manhattanista), surgia os arranha-céus e um projeto de futuro progressista no qual tudo é possível se gerenciado pelo livre fluxo do capital (Koolhas, 1972).

As cidades passaram a receber um outro tipo de atenção e planos de modernização começaram a surgir em todo mundo. Um dos mais famosos foi a transformação de Paris por Georges-Eugène Haussmann, em 1853. Nele, parte do tecido urbano foi redesenhado, atendendo aos tempos modernos.

Esse projeto foi o gatilho para encorajar mais arquitetos e urbanistas a imaginarem a cidade ideal. Henri Jules Borie, concebe volumes maciços de 10 andares como habitação coletiva em “Aérodromes”; Jules-Antoine Moilin, em contraste a Paris de Haussmann, imagina em seu livro “Paris nos anos 2000”, uma malha peatonal elevada, sobrepondo-se a toda cidade velha; Eugène Hénard desenha uma via de serviços totalmente subterrânea em “Cidades do Futuro”. Não muito divergente, mais tarde com Charles-Édouard Jeanneret, ou Le Corbusier, é concebido o “Plan Voisin” (Yoos, James, 2016).

Já em Nova Iorque, esse futuro possível, passou também a ter uma imagem. A utopia era o adensamento extremo, aliando empreendimentos imobiliários à tecnologia e ao capital. Foram criadas cidades multiníveis, em constante movimento, organizadas pela intensidade do tráfego, no qual a infraestrutura molda o meio urbano.

Em 1900, Moses King publica “King’s Dream of New York”. Harvey Wiley Corbett, com um desenho, exemplifica como seria esse adensamento de Manhattan por camadas em “The City You May Live to See”. Hugh Ferriss, idealiza a Manhattan do futuro em “The Metropolis of Tomorrow”, no qual vias elevadas de pedestres e de automóveis se apoiam nos recuos dos arranha-céus, definidos pelo Zoneamento de 1916. No mesmo ano, Raymond Hood publica “Manhattan of 1950”, no qual as pontes que conectam a ilha aos outros distritos são ocupadas com edificações de elevadíssimos gabaritos e uso misto, unificando arquitetura e infraestrutura em uma simbiose metropolitana (Koolhas, 1972; Yoos, James, 2016).

2.2 Os Situacionistas e as utopias pós-modernas

O período pós-guerra dos anos 1950 a 1970 testemunhou uma transformação no imaginário da sociedade advindas com o estado do bem-estar social e dos avanços tecnológicos da época, gerando uma nova era de otimismo que demandava novas cidades para um cidadão global (Ribeiro, 2017).

Em um primeiro momento, pode-se destacar Constant Nieuwenhuis em *New Babylon* (1959), onde toda porção do edifício é despreendida do solo, apoiada em pilares, e sobre ela, há a circulação de veículos.

Posteriormente, do outro lado do globo, surgia o Metabolismo, movimento que convergia o contexto físico e geográfico do Japão com o entendimento de que as megaestruturas seriam na verdade uma parte do processo de urbanização inerente a sociedade (Yoos, James, 2016). Seus maiores expoentes eram Kenzo Tange e Arata Isozaki.

A partir da década de 1960, o urbanismo moderno, defendido pelas conferências internacionais do CIAM, já mostrava sinais de colapso, juntamente com o comprometimento social auto-atribuído à arquitetura do movimento moderno. Além dos situacionistas, houve outros autores propondo uma reflexão sobre o traço prometeico e o endeusamento do arquiteto moderno, como Jane Jacobs em seu livro *The Death and Life of Great American Cities*, de 1961, e Bernard Rudofsky, que por meio de sua exposição sediada no MoMA em 1964, intitulada *Architecture Without Architects*, chamou a atenção para a reconsideração das particularidades locais e valorização da arquitetura vernacular.

Na virada da década de 60 para 70 é que as utopias urbanas se transformam em distopias, cujas melhores representações se encontram no Monumento Contínuo do grupo italiano Superstudio, que posteriormente evoluiria para *As Doze Cidades Ideais*, e também com Rem Koolhaas, Elia Zenghelis, Zoe Zenghelis e Madelon Vreisendrop em *Exodus*.

2.3 O novo milênio

Na virada para o Século XXI, a principal crise era a da falta de sustentabilidade. Há um despertar global sobre como construímos nossas cidades, que então, tornaram-se alvos de investigação. A dispersão urbana causada pelos modelos rodoviaristas desenvolvidos no século XX mostraram-se inviáveis. Esse modelo de cidade gerou bairros residenciais distantes, conectados entre si e com o centro através de vias expressas destinadas ao automóvel particular que rasgaram o tecido urbano, fragmentando-o por zonas com funções distintas. (Rogers, 2016).

2.3.1 O adensamento

Um outro modelo surge como resposta à expansão horizontal: a cidade compacta. Para poder absorver o crescimento e expansão urbana com sustentabilidade, a cidade

precisa voltar para si. O planejamento urbano agora é uma disciplina holística e abrangente, envolvendo ecologia, economia e sociologia (Rogers, 2016).

Em uma cidade compacta, quem comanda é a densidade construtiva, populacional, programática e funcional. No âmbito urbanístico, é um maior número de pessoas morando na mesma região, usufruindo de infraestruturas urbanas e equipamentos públicos próximos, gerando uma sobreposição de atividades econômicas, culturais e sociais, promovendo a multifuncionalidade, com uma estrutura flexível e um forte noção de comunidade. (Per, Mozas, Arpa, 2015)

Em São Paulo, o adensamento ocorreu às custas dos espaços públicos e da vitalidade dos mesmos. Há uma elevada concentração de infraestrutura em seu centro histórico, seja lazer, serviços, transportes e negócios, que em grande parte, é usufruída por uma população que lá não reside. Esse processo gera uma dinâmica denominada movimento pendular, onde uma massa populacional se desloca por grandes extensões, diariamente, vivenciando a cidade em retalhos e fragmentos, e não como um espaço fluido e contínuo (Moura, Branco, Firkowski, 2005).

A população estimada de São Paulo em 2018 foi de 12.178.866 habitantes (IBGE), sendo que na região da Sé, a população chega a 431.106, e no centro expandido – zona delimitada pelos anéis viários dos Rios Pinheiros e Tietê, há cerca de 2.102.851 habitantes. Portanto, são mais de 10 milhões de pessoas que não possuem as mesmas qualidades e facilidades urbanas que a região oferece.

Com o objetivo de atender a demanda, edifícios são construídos aos moldes tradicionais do mercado imobiliário, demolindo as pré-existências e levantando espigões sem valor arquitetônico e urbanístico, sem relação com a cidade, fechados em si mesmos, intensificando apenas a vida privada, gerando cada vez mais uma cidade segregada, uma cidade de pontos (Correa, 2018).

2.3.2 A preservação

Como palco de transformação social e cultural, a cidade contemporânea é melhor definida como um palimpsesto, que se sobreescreve a cada instante, acrescentando distintas camadas ao longo do tempo (Toledo, 1981).

Há de se pensar a cidade como memória e saber identificar as condicionantes urbanas que trazem identidade e noção de pertencimento à região, juntamente dos elementos que a caracterizam. O conceito de preservação e patrimônio pode, inclusive, estender-se à fisionomia da cidade como um todo. Como Marisa Barda evidencia em seu livro Espaço (Meta)Vernacular na Cidade Contemporânea (2009), essa lógica tem a finalidade de gerar uma nova postura nas intervenções urbanas, cujo tecido deve ser considerado como referência para as transformações futuras.

Outro fator importante para a metrópole é sua malha e consequente morfologia

urbana. Leslie Martin em seu texto *The Grid as Generator* (1972), evidencia o traçado como gerador e possuidor de todas dinâmicas urbanas.

2.3.3 A hipótese

Um caminho para enfrentar tal dilema seja talvez através da sobreposição de necessidades. A metrópole já funciona em camadas – há a camada das edificações, espelho do contexto geográfico, cultural e econômico em que se insere, e pelo qual o verdadeiro abrigo do ser humano ocorre. Em seguida, a camada da malha urbana, que caracteriza e define todas dinâmicas objetivas e subjetivas das edificações, é definida como espaço público por excelência, totalmente apropriável e flexível, local para manifestação cultural e social de seus habitantes. E por último, porém não menos importante, na realidade essencial para as demandas da metrópole, há o metrô, elemento conector e difusor das massas, encontrado sob o tecido, que articula e possibilita as funções da cidade contemporânea.

E se houvesse uma camada extra (Fig. 02)? Uma superestrutura, que se sobrepusse sobre todo este contexto através de eliminações específicas, compreendendo a característica energética da metrópole, abrigando uma série de atividades distintas em um programa complexo, digno da intenção de se construir numa cidade global, preservando as dinâmicas sociais definidas pelas outras três camadas, porém atendendo a uma demanda que talvez não consiga encontrar espaço nas mesmas - o adensamento (Fig. 03).

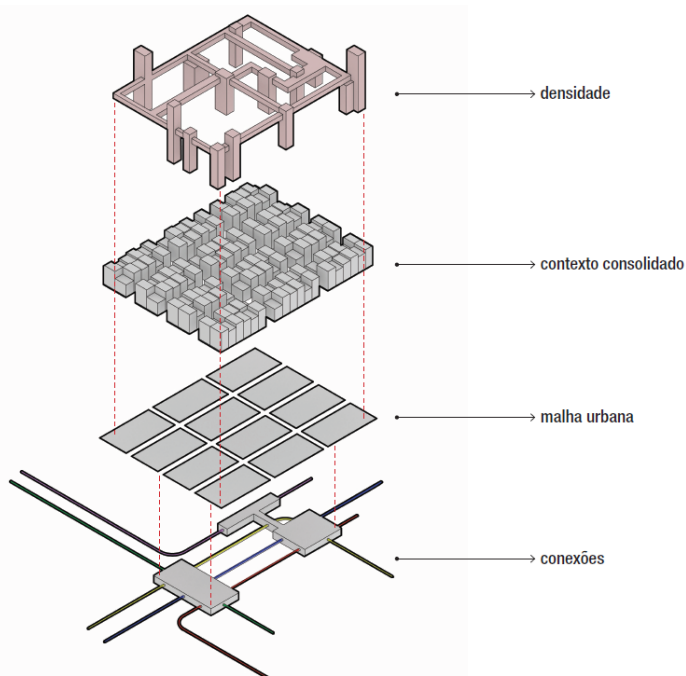


Fig. 02 Axonométrica explodida das camadas metropolitanas. Elaboração própria.

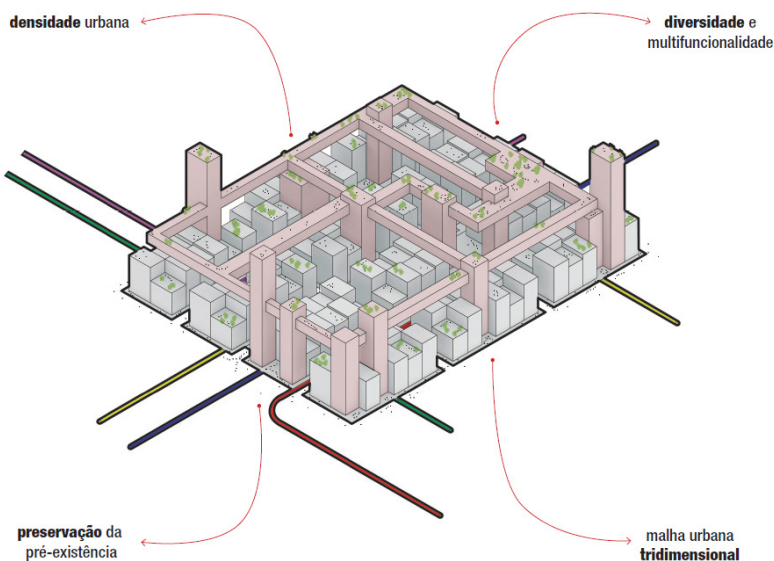


Fig. 03 Axonométrica da malha urbana tridimensional. Elaboração própria.

3 | O CONTEXTO

A escolha das quatro regiões para este estudo – Sé, República, Santa Ifigênia e Campos Elíseos, se dá pelo fato de constituírem os tecidos urbanos mais resilientes. É neles que se encontram as construções mais antigas, amplo acesso ao transporte e aos equipamentos públicos. Todos sendo elementos que configuram a memória e a paisagem urbana paulistana. Apesar da origem da cidade remontar ao século XVI, sua maior parte foi construída nos últimos cento e trinta anos. As áreas em questão testemunharam essa evolução urbana e fizeram parte dela.

Há um levantamento integral de dados territoriais assistido por softwares de geoprocessamento, e posterior comparação, a fim de melhor compreender um possível local para desenvolvimento do conceito (Fig. 04).

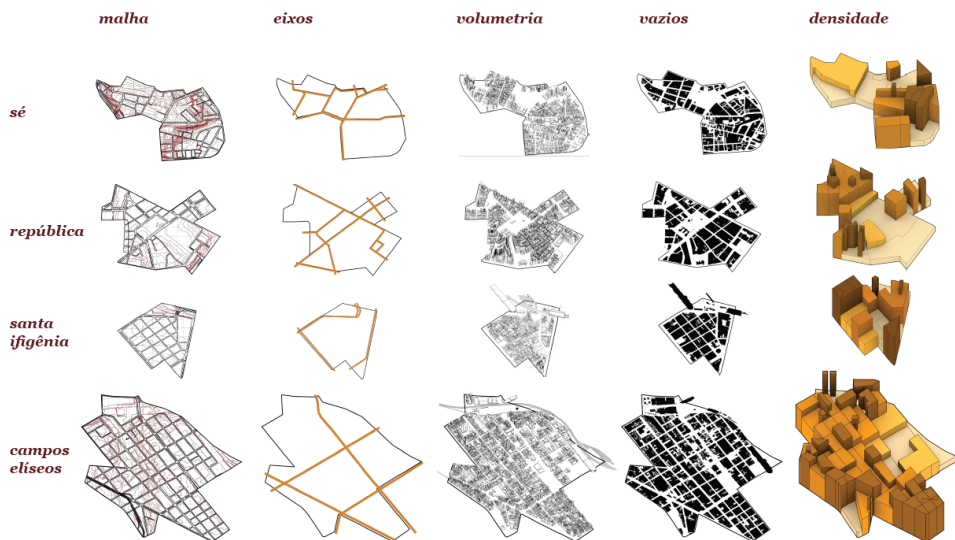


Fig. 04 Diagramas comparativos das quatro áreas estudadas. Elaboração própria.

As densidades volumétricas e construtivas da região foram obtidas através de operações matemáticas cujo os dados foram obtidos pela plataforma GEOSAMPA (2019). Para fins de comparação, foram identificados o CA de cada área através da multiplicação da área de projeção de cada edifício pelo número de pavimentos, dividido pela área do lote do mesmo [$CA = (Aproj) \times (n) / (Alote)$]; no cálculo da densidade volumétrica se faz necessário identificar o índice de vazios, dividindo a área total de vazios pela área total da mancha construída, números obtidos através da análise da geometria dos diagramas de figura-fundo [$Iv = (Avazios) / (Amancha)$]; e para obter a densidade construtiva, divide-se a área total construída [$(Aproj) \times (n)$], pela área total da região, cujo limite aqui desenhado é dado pelas informações do software Google Maps.

3.1 Sé

A Sé tem em seu tecido um desenho mais irregular, com topografia muito mais acentuada do que as outras. Ela se configura próxima da região inicial da cidade, São Bento, cuja ocupação se deu através de uma clássica operação estratégica de colonização que remonta as épocas jesuíticas – a conquista do terreno mais elevado, a fim de garantir segurança frente aos obstáculos inerentes à época, gerando um desenho urbano irregular.

Por conter poucas vias em proporção a sua área, uma boa parte delas configuram-se como eixos urbanos; porém essas vias possuem praticamente as mesmas dimensões que as outras, de caráter mais local. Conseqüentemente, há um estrangulamento do tráfego de automóveis.

A volumetria e tipologia de seus edifícios remonta a época e legislação de suas

construções. São edifícios sem recuos laterais, ocupando grande porção do lote, gerando poucos resíduos urbanos. Os vazios são concentrados em locais específicos, como a Praça da Sé, e o Palácio da Justiça. O gabarito médio não é elevado, há uma série de construções de 2 a 4 pavimentos, principalmente na porção sul, mais próxima ao bairro da Liberdade.

Quando comparado densidade construtiva e demográfica, percebe-se uma divergência. A região de elevado gabarito, à noroeste, possui uma menor presença populacional se comparado a região mais ao sul, de menor gabarito. Ou seja, há uma concentração construtiva que não se equipara com a concentração demográfica. Isso se dá devido aos tipos de usos que ocorrem nesses edifícios, em sua maioria serviços e comércio; isso proporciona uma cidade ativa e informal durante o dia, porém uma outra no período noturno, vazia e sem ocupação urbana. Condição esta que embasa o argumento do movimento pendular e da baixa densidade na região central.

3.2 República

A região da República configura-se já como “Centro Novo”, apelido dado as áreas ocupadas na época que se localizavam além do vale do Anhangabaú, cujo vão fora vencido e a conexão estabelecida através do Viaduto do Chá, construído em 1888. Aqui já há um desenho relativamente mais claro, nos quadrantes noroeste e sudeste. Neste último, porém, as vias são exclusivas ao tráfego de pedestres. Por consequência, há também um elevado número de vias caracterizadas como eixos urbanos, principalmente a Avenida Ipiranga, que corta a região pelo meio.

Esse eixo já conta com uma calha maior para o tráfego de automóveis, devido a sua importante função de conectar o “Centro Velho” ao um outro tipo de centro, o comercial e empresarial, localizado na região da Avenida Paulista, pela Rua da Consolação. Outro importante eixo é o da Avenida São João, conectando mais uma vez o Centro Velho à toda porção noroeste do centro expandido, como a Barra Funda, e posteriormente a Perdizes, Pompéia e Água Branca, quando vira avenida Francisco Matarazzo.

A volumetria das edificações do bairro é de certa maneira regular; edifícios ocupam a maior parte do lote como a Sé, principalmente onde há vias exclusivas à pedestres. Semelhante aos moldes europeus, porém sem o miolo de quadra como articulador urbano. Os vazios urbanos na República quase não existem, configurando-se apenas em praças junto à edifícios de caráter institucional, como a Praça da República e o prédio Caetano de Campos, que hoje é a sede da Secretaria de Educação do Estado, a Praça Dom José Gaspar em conjunto com a biblioteca Mário de Andrade, e a Praça Ramos de Azevedo, com a o Theatro Municipal de São Paulo, que serve como conexão com a cota inferior do Vale do Anhangabaú.

Portanto, para incrementar o percurso do pedestre, uma série de edifícios possuem fruição pública e comportam-se como galerias, conectando vias distintas, como a Galeria

Metrópole, Praça das Artes, Sesc 24 de maio, Conjunto Zarvos e Copan. Nesse caso é um ótimo exemplo de uma boa relação do edifício e malha urbana.

A densidade construtiva na República é bem elevada, as edificações possuem elevado gabarito, com uma média de 10 a 15 pavimentos. Nela se encontram também os clássicos da arquitetura moderna brasileira como o edifício Circolo Italiano do arquiteto Franz Heep, de 1960, com 46 andares de uso comercial e de serviços e o Copan, de Oscar Niemeyer, cujo ano de início de construção é de 1952 e sua inauguração é de 1966, sendo esse um dos projetos mais ambiciosos do século para a cidade, possuindo até seu próprio CEP.

Porém, quando comparada a densidade demográfica da República com um elevado número de construções chega-se a uma outra incoerência a encontrada na Sé. Toda área dotada da excelente fruição pública e vitalidade urbana que se assemelha aos consolidados centros europeus possui baixa densidade populacional. Essa região sofre do mesmo problema que a Sé, um número baixo de residentes integrais.

3.3 Santa Ifigênia

Localizada a norte da República, a Santa Ifigênia surge como um resquício, sitiada em uma geometria triangular, entre as regiões da República e Campos Elíseos, das peças de infraestrutura ferroviária, e a Avenida Tiradentes. Seu traçado, completamente regular, com quadras de tamanho homogêneo e topografia amena, proporciona familiaridade para o transeunte, mesclando-se com a malha viária de Campos Elíseos.

Proporcionalmente, possui mais vias e cruzamentos que a República e a Sé, A região possui apenas três eixos urbanos, elementos de conexão que mais dizem respeito à outras regiões do que à própria Santa Ifigênia.

Sua densidade construtiva é especialmente baixa quando comparada aos seus vizinhos, sendo suas construções, na maioria das vezes, sobrados. Morfológicamente, as edificações preenchem as quadras quase totalmente e quando comparada essa forma com a quantidade de edificações, é possível identificar, proporcionalmente, um elevado número de lotes, conferindo um número maior de usuários. Outro fato que comprova que a região é bastante usada, apesar dos baixos gabaritos e pequenas construções, é o fato de ter uma elevada densidade demográfica, com média maior que a Sé e a República.

Conclui-se que estes sobrados são de uso misto, onde o uso predominante na cota térrea é o comércio e sobre ele, uma residência. Essa mistura condiciona a região a ser uma das mais ativas comercialmente do centro da cidade, apesar de seu tamanho e volume construído. Santa Ifigênia pode ser uma pequena amostragem de que para obter uma cidade ativa, não se necessita de um alto número de construções, especialmente quando há coerência entre malha urbana, topografia, volume de construção e mistura de funções.

3.4 Campos Elíseos

Enfim chega-se a Campos Elíseos, a maior área das quatro, com 1.497.000 m². Seus limites se dão a sul através da Avenida São João, que posteriormente configura-se como Santa Cecília, e ao norte pela linha ferroviária, cuja estação, Júlio Prestes, localiza-se dentro de seu domínio. Sua malha deriva do primeiro planejamento e loteamento oficial da cidade de São Paulo, idealizada por Victor Glete e Frederico Nothmann, em 1879. Sua topografia levemente acentuada dissipa-se ao longo de sua extensão.

Seu volume construído não é tão elevado como na República ou na Sé, aproximando-se mais a Santa Ifigênia, com algumas exceções. Os edifícios possuem em média 4 pavimentos, de 12 metros de altura. São 3.130.464 m² de área construída, e 11.383 pavimentos. Em relação ao seu tamanho, não possui uma elevada densidade construtiva, tendo um Coeficiente de Aproveitamento médio de 2,86. Os vazios urbanos são mais frequentes na região central, próxima do cruzamento da Avenida Rio Branco e da Alameda Nothmann; e, em sua maioria, são resquícios dos lotes que contém centenários casarões, remanescentes da época da indústria cafeeicultora. Há, porém, a presença de vazios como articuladores urbanos, como a Praça Princesa Isabel e Praça Júlio Prestes. Por ser uma região relativamente abrangente, possui uma variedade tipológica elevada, contendo também sobrados e edifícios modernistas e contemporâneos, sejam eles residenciais e comerciais.

Sua densidade demográfica tem uma média elevada, comparável ao da Santa Ifigênia, cujos maiores índices se encontram mais ao sul, próxima da região da Avenida São João. Isso ocorre provavelmente pois ao longo deste eixo, foram construídas uma série de edifícios residenciais, cujo perfil de usuários mudou drasticamente depois da construção do Elevado João Goulart. A região de menor densidade é aquela mais próxima da estação de trem, local onde antigamente localizava-se um terminal de ônibus. Este terminal mudou de endereço, transferindo-se ao lado da Praça Princesa Isabel, a fim de aproximar-se do principal eixo urbano, a Avenida Rio Branco. No lugar do antigo terminal, ao lado da Praça Júlio Prestes, está em curso hoje a construção de um conjunto habitacional de interesse social proveniente de uma PPP – Parceria Público Privada, cujo projeto, do escritório de arquitetura Biselli Katchborian, proporcionará um aumento nos índices demográficos.

Campos Elíseos é escolhido como o local de ensaio devido ao potencial de transformação mais elevado do que as outras regiões analisadas. Seu ambiente construído e sua morfologia são mais flexíveis que a Sé e a República, o que naturalmente atrai o mercado imobiliário. Seu traçado viário possui uma malha reticular, de escala coerente com a proposta, e uma topografia de leve variação, em contraste com a Sé, por exemplo. A região possui mais infraestrutura e conexões urbanas do que a Santa Ifigênia, apesar da similaridade do tecido urbano. Quando somados todas essas condições e se for levado em conta a quantidade de imóveis tombados sob seu contexto, conclui-se que o futuro de

Campos Elíseos será um embate de entidades com inclinações preservacionistas e outras favoráveis à construção e alteração da paisagem a fim de aproveitar o momento gerado pelo interesse em habitar o centro. Em outras palavras, preservar e adensar.

4 | A INTERVENÇÃO

Foi procurado desenvolver uma metodologia de inserção para essa malha urbana tridimensional, para que, através de mecanismos semelhantes, possa-se fazer o mesmo em diferentes contextos. As fases para conceber tal ensaio dividem-se em três: a primeira é analítica e contextual, a segunda é a de verticalização, e a terceira é a de conexão horizontal.

4.1 Análise contextual

Na primeira parte, é definida uma porção de quadras que agora comportar-se-ão como um único lote; aqui, foram escolhidas seis. Um dos vértices dessa área delimitada é o cruzamento da Avenida Rio Branco com a Alameda Nothmann (Fig. 05). A etapa seguinte consiste na investigação dos imóveis para definir remoções específicas (Fig. 06).

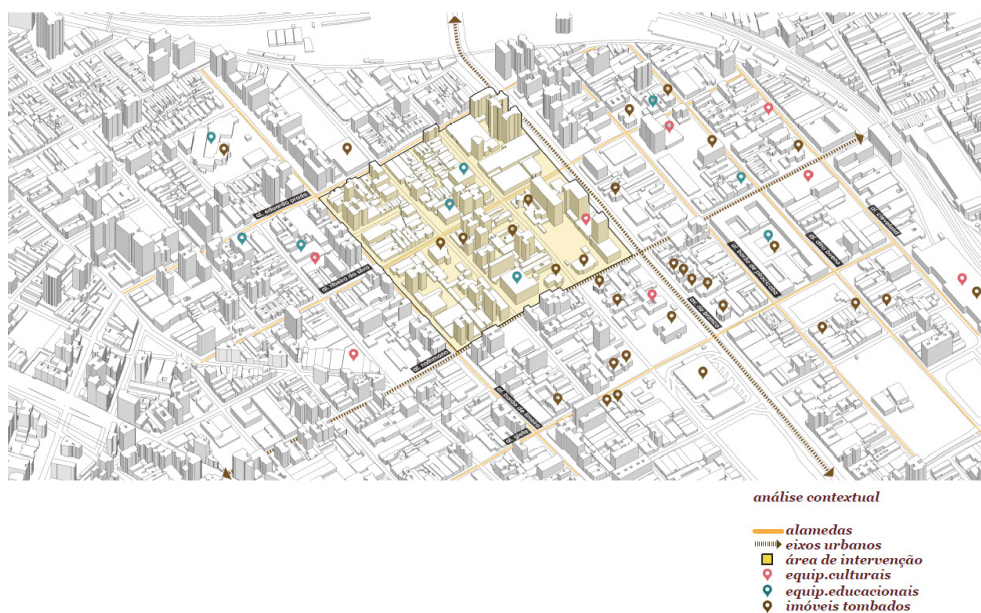


Fig. 05 Análise contextual. Elaboração própria.

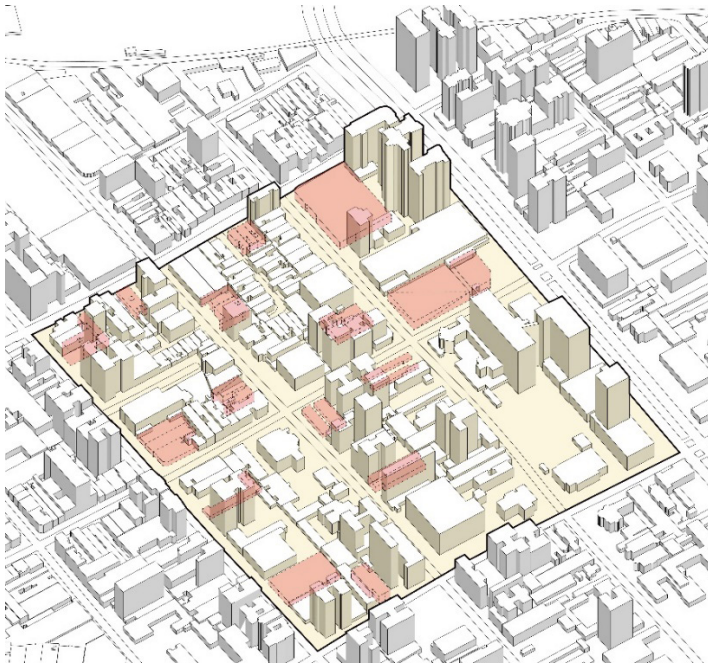


Fig. 06 Remoções específicas do conjunto. Elaboração própria.

4.2 Eixos Verticais

Uma parcela da possível metragem quadrada a ser construída é deixada para a elaboração dos eixos verticais, que surgirão nos lotes apontados na primeira fase (Fig. 07). Foi definido um coeficiente de aproveitamento máximo para a exploração formal (CA), que no caso, baseou-se no potencial construtivo da Operação Urbana Centro, que pode chegar até 6 (CAop).

Por conter pré-existências, a área total de intervenção é definida através de uma operação matemática no qual acha-se o CA possível para construir, o Delta (Δ), através da subtração do CAop pelo CA existente (CAe). Para isso, é necessário identificar, portanto o CA das construções existentes (CAe). Esse valor foi achado através da multiplicação da área de projeção dos edifícios (Aproj) pelo número de pavimentos dos mesmos (N). Em seguida, o valor encontrado é dividido pela área total dos lotes (At lotes). Esse resultado é então subtraído do potencial construtivo concedido pela Operação Urbana, encontrando assim o Delta.

$$CAe = (Aproj \times N) / (At \text{ lotes})$$

$$\Delta = (CAop) - (CAe)$$

$$\Delta = CA$$

Para conferir os valores, encontra-se o quanto de área construída poderia ser obtida com CAop (Atop), e em seguida subtrai-se este valor pelo total de área construída das pré-

existências (Atpe), achando assim área exata que se pode construir (At).

$$A_{top} = (CA_{op}) \times (A_{t \text{ lotes}})$$

$$A_t = (A_{top}) - (A_{tpe})$$

No caso desta porção de 6 quadras:

$$CA_e = 267.000 / 87.336 = 3,05$$

$$\Delta = 6 - 3,05 = 2,95 = CA$$

2,95 é, portanto, o potencial construtivo adicional que se pode ter nas seis quadras.

O próximo passo é saber o quanto poderia construir com CA 6, para conferição das metragens quadradas:

$$A_{top} = 6 \times 87.336 = 524.016 \text{ m}^2$$

$$A_t = 524.016 - 267.000 = 257.000 \text{ m}^2$$

Esse é o valor máximo que a estrutura poderá comportar, mas essa metragem quadrada seria alcançada com o passar do tempo, conforme a economia e as necessidades programáticas. Haveria na verdade 257.000m² de área apropriável, em uma nova malha urbana, agora, tridimensional. Multiplicou-se a área de construção, e quando necessário, a cidade pode recorrer a ela, e não a desapropriação de terrenos já consolidados e à demolição de construções que já carregam em si um valor arquitetônico, urbano e imagético na consciência coletiva. A memória é preservada.

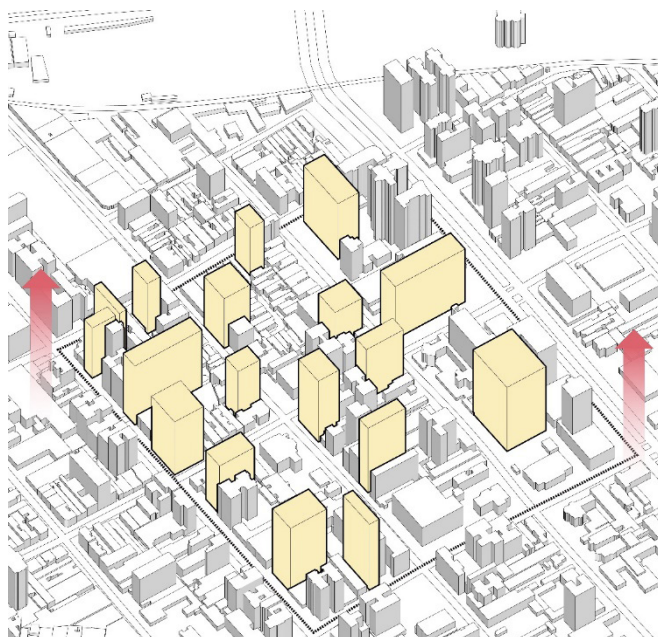


Fig. 07 Extrusões verticais. Elaboração própria.

4.3 Eixos Horizontais

Para a elaboração das massas que conectar-se-ão com as extrusões verticais, retoma-se o desenho bidimensional. A exploração aqui pode ser livre, dependendo do contexto. Neste caso das seis quadras, foram testadas três possibilidades: uma dupla de três, um trio de duplas, e um conjunto total, unindo-as.

Nessa parte, adota-se uma metodologia de análise espacial denominada Space Syntax, efetuada através de um software dedicado, o DeathMap (Fig. 08). Esse recurso traça eixos provenientes dos vértices das formas geométricas, que é entendido pelo sistema como uma série de poligonais. Define conexões, grau de escolha e interatividade, dentre outros parâmetros que somente o desenho, sem a intervenção humana diz. As informações são posteriormente analisadas e transformadas em decisões projetuais. (Al-Sayed, 2018).

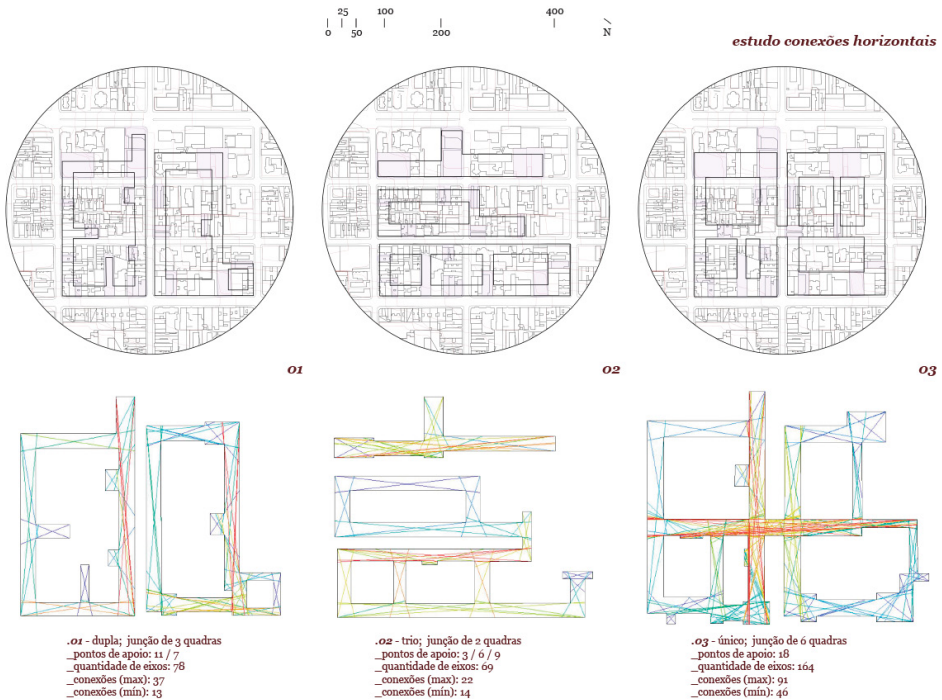


Fig. 08 Estudo bidimensional e análise via DeathMap. Elaboração própria.

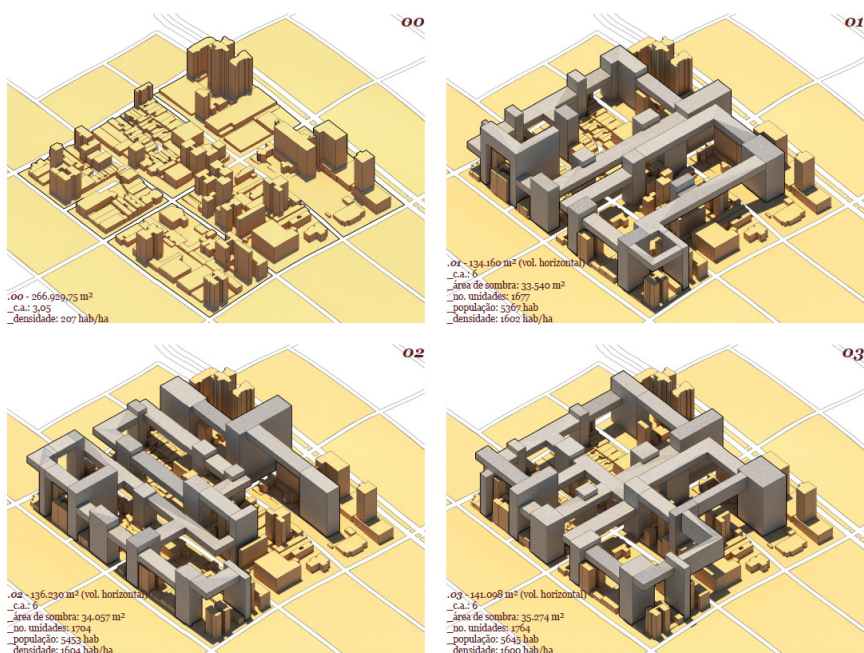


Fig. 09 Estudo volumétrico dos três modelos. Elaboração própria.

O modelo escolhido no final é uma consequência das análises volumétricas e espaciais (Fig 09). Como exercício de adensamento máximo, essa opção é a que possibilita maior número de unidades residenciais e maior população: 5645 habitantes. Curiosamente é a de menor densidade, se comparado o dado bruto (1600 hab/ha), justamente devido à sua área, que é um pouco mais elevada. Quando analisados os mapas axiais, o modelo 03 é o que oferece a maior quantidade de eixos e conexões, evidenciando a maior potencialidade do desenho. (Fig. 10)

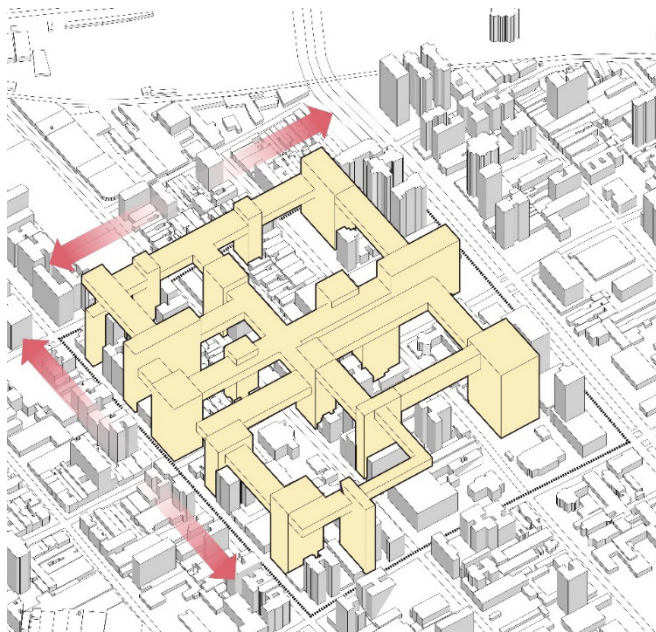


Fig. 10 Conexões horizontais com modelo 03. Elaboração própria.

4.3.1 Estrutura

Para transformar a massa conceitual em edificação habitável, lança-se mão de um partido estrutural modular. A solução encontrada foi a aplicação de uma malha estrutural tridimensional, constituída por um sistema construtivo pré-fabricado, cujo material de preferência é o aço.

A malha é definida sob uma dimensão fixa, de 5 até 8 metros (Fig. 11). Esse intervalo é o ideal pois possibilita espaços diversos, independente da demanda. Os perfis metálicos não possuem dimensões exageradas, pelo contrário, as partes se diluem no todo, e quando trabalham em conjunto, podem vencer grandes vãos.

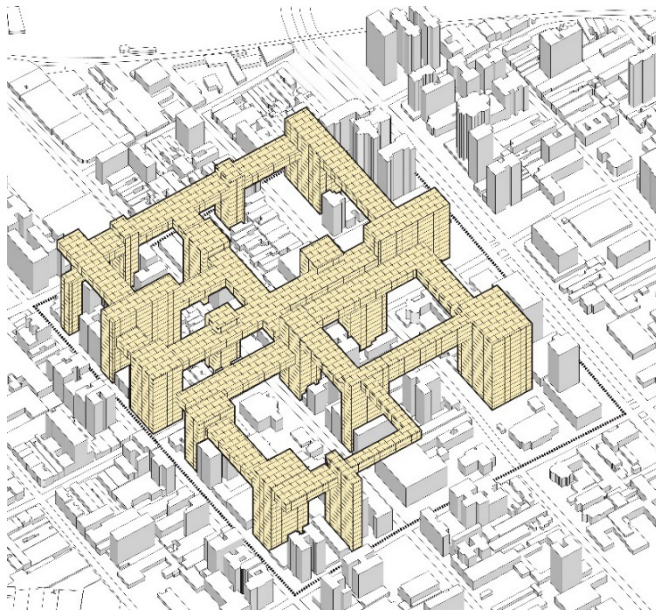


Fig. 11 Malha estrutural. Elaboração própria.

4.3.2 Fragmentação

A massa total é dissolvida de acordo as necessidades programáticas. Não é responsabilidade desse estudo definir o complexo todo, da mesma maneira que não se projeta edifícios de toda uma área que é concebida em um projeto urbano tradicional, apenas suas massas e volumes. As intenções são de gerar diretrizes de ocupação através do programa. A porosidade volumétrica está em função do uso (Fig. 12). É definido que atividades cotidianas são aquelas cuja tradução na arquitetura poderia flertar mais com vazios e transparências. Já do outro lado do espectro, encontram-se os programas de infraestrutura e residenciais, cuja necessidade de privacidade e estanqueidade acarretam um maior número de fechamentos. Pode-se também gerar tipologias de ocupação através do contexto imediato (Fig. 14).

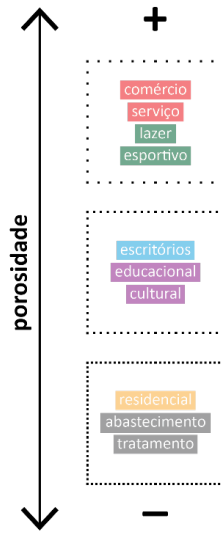


Fig. 12 Diagrama de porosidade volumétrica. Elaboração própria.

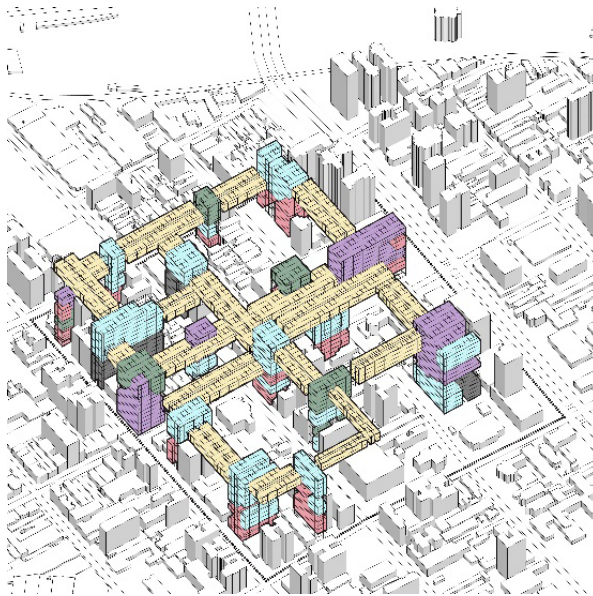


Fig. 13 Porosidade aplicada ao programa. Elaboração própria.

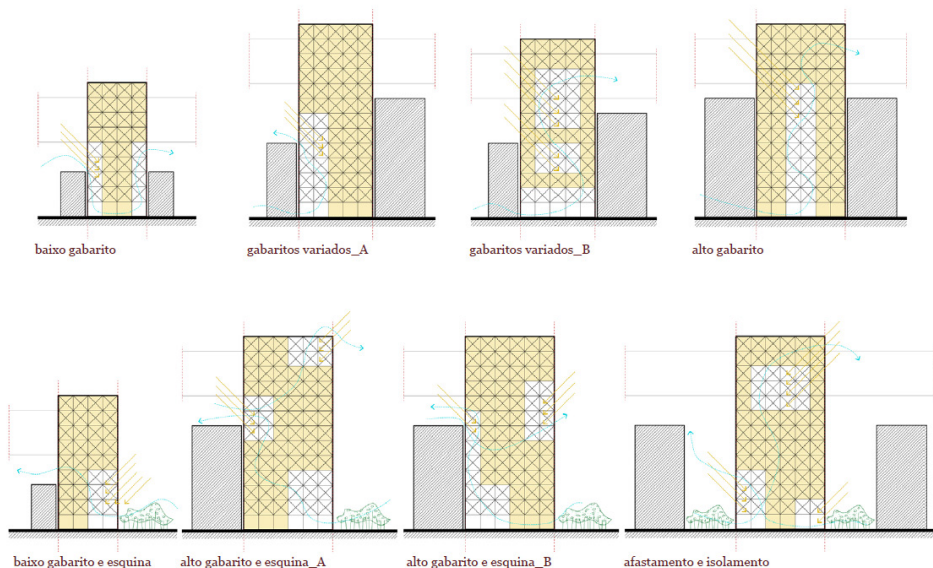


Fig. 14 Tipologias de ocupação através de contexto imediato. Elaboração própria.

4.3.3 Cota Pública Elevada

No topo, e como contrapartida das ocupações da nova malha, surge uma nova rua paralela conectando quadras inteiras e intensificando as dinâmicas internas do projeto, de acesso livre. Uma espécie de recuo no eixo Z, retornando de volta à cidade um espaço para que ela ocorra, da mesma maneira que as construções tradicionais devem respeitar recuos frontais; a estratégia é a mesma, só se acrescentou outra dimensão, a vertical (Fig. 15).

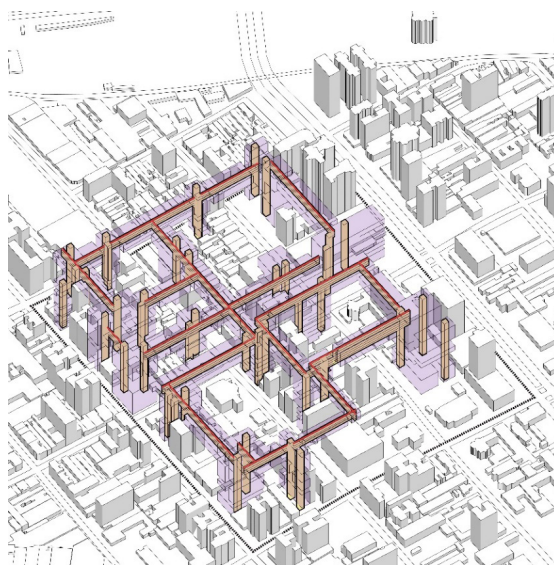


Fig. 15 Cota pública elevada. Elaboração própria.

Certamente há diversas maneiras de ocupar a cota elevada. Poderia ser uma alameda de comércios e serviços, coberta; pode ser também uma área livre e aberta, aos moldes de um parque linear, com áreas para prática esportiva e estar público. Há também um meio termo, no qual a natureza espacial assemelha-se mais a um boulevard, com pequenas áreas de encontro, mirantes e comércios surgindo em sequência.

Essa superestrutura se comportaria como uma continuação da malha urbana, porém agora tridimensional. Essa retícula teria as mesmas características que as retículas viárias urbanas. Podem ser compradas, negociadas e alugadas. Nela se encontrariam quaisquer programas que a cidade possa demandar, sendo preenchida conforme o tempo e as necessidades. Um plano urbano de 3 eixos. (Fig. 16,17,18,19)

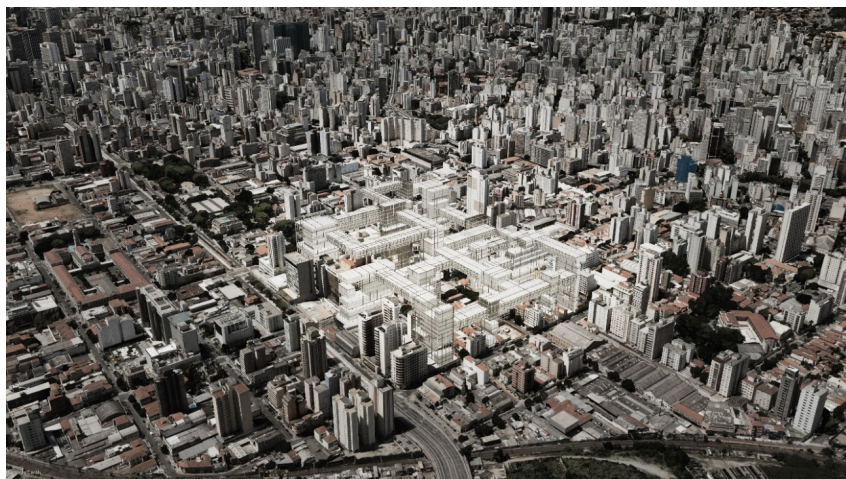


Fig. 16 Colagem representando o conjunto no contexto. Elaboração própria



Fig. 17 Colagem representando o conjunto no contexto. Elaboração própria



Fig. 18 Colagem representando o conjunto no contexto. Elaboração própria



Fig. 19 Colagem representando o conjunto no contexto. Elaboração própria

5 | CONCLUSÃO

A intenção deste estudo é fomentar o hiper adensamento e a ocupação metropolitana em conjunto com seu tecido histórico e sua preservação. A revisitação dos utópicos ensaios do século XX apresenta-se como uma ferramenta ao arquiteto urbanista para auxiliar nos desafios da cidade do futuro, que já se faz no presente. As soluções que se buscam para as metrópoles, por vezes, não são as ideais, mas sim as necessárias. E é sob essa ótica que é desenvolvido este ensaio. Uma espécie de devaneio, uma hipótese em seu real significado, um cenário que pode vir a ser, devido as loucas demandas de uma cidade global cuja a morfologia urbana é então alterada e caracterizada.

A felicidade do estudo encontra-se no fato de ser flexível em relação ao contexto, diferentemente do repertório utópico aqui apresentado. Buscou-se criar uma metodologia de inserção, pois dessa maneira, nunca nenhuma intervenção será igual à outra. Sucintamente,

são apenas lotes tridimensionais, unidades urbanas mínimas que agora avançam sobre o céu, trazem unidade ao conjunto, preservando o maior patrimônio urbano: a própria cidade.

Em um contexto metropolitano, onde diferentes culturas e usuários se mesclam ativamente, no qual o fluxo de informações e comunicações não cessam e se transformam constantemente, elevando-se a enésima potência conforme a cultura e a sociedade englobam a tecnologia e vice-versa, gerando simultaneamente novas potencialidades e deficiências através de suas condicionantes, essa ideia torna-se até um tanto tímida.

O potencial formal urbano é muito maior do que imaginamos.

REFERÊNCIAS

AL-SAYED, K. (2018). **Space Syntax Methodolgy, a teaching guide for the Space Syntax Course**. Londres: Bartlett School of Architecture, UCL.

CORREA, F. (2018). **São Paulo, Uma Biografia Gráfica** [tradução Giovana Boselli]. Texas: University of Texas Press; São Paulo: Romano Guerra Editora.

BARDA, M. (2009). **Espaço (Meta)Vernacular na Cidade Contemporânea**. São Paulo: Perspectiva.

HARARI, Y. N. (2016). **Sapiens, uma breve história da humanidade** [tradução Janaína Marcoantonio]. Porto Alegre: L&PM.

KOOLHAS, R. (1972). **Delirious New York. A Retroactive Manifesto for Manhattan**. Nova Iorque: The Monacelli Press.

LORES, R. J. **São Paulo nas alturas. A revolução modernista da arquitetura e do mercado imobiliário nos anos de 1950 e 1960**. São Paulo: Três Estrelas.

MARTIN, L. (1972). **The Grid as Generator, in Urban Space Structure**. Cambridge: Cambridge University Press.

MOURA, R., BRANCO, M. L. G. C., FIRKOWSKI, O. L. C. F. (2005). **Movimento pendular e perspectivas de pesquisas em aglomerados urbanos**. São Paulo: Perspectiva. vol.19, no.4.

PER, A. F., MOZAS, J., ARPA J. (2016). **50 Urban Blocks**. Barcelona: a+t research group

_____. (2015). **Why Density? Debunking The Myth Of The Cubic Watermelon**. Barcelona: a+t research group.

RIBEIRO, D. M. M. (2017). **Arquitetura Radical em Disputa: discussões sobre utopias entre o fim dos anos 1950 e início dos anos 1970**. Revista UFMG. Belo Horizonte, v. 24, n. 1 e 2, 176-203.

ROGERS, R. GUMUCHDJIAN, P. (2016). **Cidades para um Pequeno Planeta**. São Paulo: Gustavo Gili.

ROLNIK, R. (2013). **São Paulo**. São Paulo: Publifolha.

ROSSI, A. (1978). **L'architettura della città**. Milão: Clup.

TOLEDO, B. L. (1981). **São Paulo, três cidades em um século**. São Paulo: Duas Cidades.

YOOS, J., JAMES, V. (2016). **Parallel Cities: the Multilevel Metropolis**. Minneapolis: Walker Art Center.

Processo de Tombamento de Campos Elíseos - Proc. SC 24.506/86 CONDEPHAAT - Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico do Estado (1986).

SOBRE A ORGANIZADORA

JEANINE MAFRA MIGLIORINI - Graduada em Arquitetura e Urbanismo pela Pontifícia Universidade Católica do Paraná, em Licenciatura em Artes Visuais pela Universidade Estadual de Ponta Grossa (UEPG), em Tecnologia de Design de Interiores e em Tecnologia em Gastronomia pela Unicesumar; Especialista em História, Arte e Cultura, em Docência no Ensino Superior: Tecnologia Educacionais e Inovação e em Projeto de Interiores e Mestre em Gestão do Território pela Universidade Estadual de Ponta Grossa. Educadora há treze anos, iniciou na docência nos ensinos fundamental e médio na disciplina de Arte. Atualmente é professora no ensino superior da Unicesumar. Arquiteta e urbanista, desenvolve projetos arquitetônicos. Escolheu a Arquitetura Modernista de Ponta Grossa – PR como objeto de estudo, desde sua graduação.

ÍNDICE REMISSIVO

A

Adensamento 16, 124, 132, 211, 213, 214, 215, 216, 226, 232

Amazonas 33, 34, 35, 36, 46, 47

Antigo mercado de Santo Amaro 15, 16, 17, 20, 21, 24, 25, 27, 28, 30

Arquitetura de interiores 48, 49

B

Biomimética 48, 49, 50, 51, 52, 53, 58, 59

C

Cidade 2, 3, 5, 8, 9, 10, 13, 16, 17, 18, 20, 22, 23, 26, 29, 30, 31, 34, 35, 40, 46, 63, 64, 65, 66, 67, 68, 70, 71, 72, 73, 75, 76, 78, 79, 80, 82, 83, 84, 85, 86, 87, 88, 89, 91, 95, 96, 97, 98, 99, 100, 101, 103, 104, 106, 107, 108, 110, 111, 112, 113, 116, 117, 118, 119, 120, 121, 125, 126, 127, 128, 130, 131, 132, 136, 137, 139, 140, 141, 142, 143, 144, 151, 152, 153, 154, 155, 156, 158, 159, 160, 161, 162, 163, 164, 165, 166, 167, 169, 170, 172, 178, 181, 182, 183, 184, 185, 186, 188, 191, 192, 193, 194, 195, 196, 197, 198, 199, 200, 201, 202, 203, 204, 205, 206, 207, 209, 210, 211, 212, 213, 214, 215, 216, 217, 218, 219, 220, 221, 224, 230, 231, 232, 233

D

Desenho urbano 46, 85, 123, 124, 136, 137, 141, 218

Dignidade urbana 139, 141

Direito 28, 60, 61, 62, 63, 64, 65, 66, 67, 68, 69, 75, 80, 151, 152, 161, 163, 164, 165, 166

Direito à cidade 64, 66, 67, 68, 80, 152, 161

E

Eixo histórico de Santo Amaro 18, 20, 21, 22, 23, 26, 30, 31

Escala do pedestre 123, 124, 136

Espaço aéreo 211, 212

Espaço público 71, 75, 79, 82, 83, 87, 92, 136, 143, 152, 165, 198, 199, 200, 216

Espaços de pesquisa 48

Experiência urbana 169, 186

G

Gestão colaborativa 82

I

Identidade urbana 123, 124, 131, 138

Intervenção urbana 169

J

Jogos Olímpicos do Rio de Janeiro 70

M

Mapeamento comportamental 139, 144, 149

Metrópole 69, 127, 211, 212, 215, 216, 220

Mobilidade urbana 152, 153, 154, 158, 159, 162, 164, 165, 166, 167

Moradia 40, 46, 60, 61, 63, 64, 65, 66, 67, 68, 69, 143, 164, 192, 208

P

Parklet 191, 198, 201, 202, 203, 205

Patrimônio arquitetônico 8, 9, 15, 21

Patrimônio cultural 1, 2, 3, 4, 7, 9, 10, 12, 13, 14, 21, 22, 30

Patrimônio imaterial 2, 10, 13

Patrimônio material 1, 2, 15

Percepção dos usuários 70, 72, 80

Placemaking 82, 83, 86, 87, 88, 91, 94, 95, 198, 199, 201, 203

Planejamento urbano 22, 80, 83, 111, 127, 153, 161, 164, 166, 169, 181, 182, 184, 198, 204, 209, 215

Políticas públicas 60, 61, 63, 64, 66, 67, 68, 125, 128, 153

Porto Murinho 1, 2, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14

Praça Horácio Sabino 82, 89, 90, 91, 94, 95

Praça Victor Civita 82

R

Referenciais urbanos 123, 124, 127, 128, 130, 132, 136

Regularização 60, 61, 65, 66, 67, 68

Rotas caminháveis 123, 124, 125, 126, 127, 130, 132, 133, 135

Rupturas urbanas 139, 140, 141, 144

Ruralidades 97, 98, 99, 100, 103, 107, 108, 110, 111, 113, 116, 117, 121

S

São Paulo 1, 6, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 22, 23, 25, 26, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 46, 47,

59, 68, 69, 79, 80, 81, 82, 83, 84, 85, 86, 88, 89, 95, 96, 108, 117, 122, 123, 124, 125, 126, 128, 130, 131, 132, 136, 137, 151, 166, 167, 183, 188, 196, 197, 209, 210, 211, 215, 219, 221, 233, 234

Sistema de espaços livres 70, 183

Sustentável 88, 124, 127, 137, 140, 152, 165, 207, 208

T

Transformação urbana 76, 124, 204, 211

U

Urbanismo 15, 29, 31, 37, 46, 47, 80, 89, 95, 96, 123, 124, 127, 137, 151, 152, 169, 170, 174, 181, 184, 185, 186, 190, 191, 195, 196, 199, 208, 209, 214, 235

Urbano 5, 8, 16, 19, 20, 21, 22, 26, 46, 61, 62, 63, 64, 66, 67, 68, 69, 72, 75, 79, 80, 83, 84, 85, 96, 97, 98, 99, 100, 101, 103, 104, 106, 108, 109, 110, 111, 113, 116, 117, 118, 122, 123, 124, 125, 127, 128, 130, 132, 136, 137, 139, 140, 141, 142, 143, 144, 146, 152, 153, 154, 156, 161, 162, 163, 164, 165, 166, 167, 168, 169, 170, 174, 181, 182, 184, 185, 186, 191, 194, 195, 198, 199, 200, 201, 204, 206, 208, 209, 211, 212, 213, 214, 215, 218, 219, 221, 224, 228, 231, 233

V

Ventilação natural 33, 37, 38, 42, 43, 45, 47

www.atenaeditora.com.br 

contato@atenaeditora.com.br 

[@atenaeditora](https://www.instagram.com/atenaeditora) 

www.facebook.com/atenaeditora.com.br 

ARQUITETURA CONTEMPORÂNEA E SOCIEDADE BRASILEIRA

 **Atena**
Editora

Ano 2021

www.atenaeditora.com.br 

contato@atenaeditora.com.br 

[@atenaeditora](https://www.instagram.com/atenaeditora) 

www.facebook.com/atenaeditora.com.br 

ARQUITETURA CONTEMPORÂNEA E SOCIEDADE BRASILEIRA

 **Atena**
Editora

Ano 2021