

UNIVERSIDADE VILA VELHA - ES
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM ARQUITETURA E CIDADE

**EFEITOS DOS COMPLEXOS HABITACIONAIS NA VITALIDADE
URBANA: O CASO DO BAIRRO PRAIA DAS GAIVOTAS, VILA
VELHA-ES**

FERNANDA ROZO MARANHÃO

VILA VELHA
MAIO / 2019

UNIVERSIDADE VILA VELHA - ES
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM ARQUITETURA E CIDADE

**EFEITOS DOS COMPLEXOS HABITACIONAIS NA VITALIDADE
URBANA: O CASO DO BAIRRO PRAIA DAS GAIVOTAS, VILA
VELHA-ES**

Dissertação apresentada à Universidade
Vila Velha, como pré-requisito do
Programa de Pós-graduação em
Arquitetura e Cidade, para a obtenção do
grau de Mestra em Arquitetura e Cidade.

FERNANDA ROZO MARANHÃO

VILA VELHA
MAIO / 2019

Catálogo na publicação elaborada pela Biblioteca Central / UVV-ES

M311e

Maranhão, Fernanda Rozo.

Efeitos dos complexos habitacionais na vitalidade urbana: o caso do bairro Praia das Gaivotas / Fernanda Rozo Maranhão. – 2019. 163 f. : il.

Orientador: Larissa Letícia Andara Ramos

Dissertação (Mestrado em Arquitetura e cidade) - Universidade Vila Velha 2019.

Inclui bibliografias.

1. Sociologia Política. 2. Segurança pública. 3. Arquitetura habitação. I. Ramos, Larissa Letícia Andara. II. Universidade Vila Velha. III. Título.

CDD 306.2

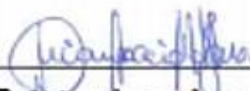
FERNANDA ROZO MARANHÃO

**EFEITOS DOS COMPLEXOS HABITACIONAIS NA VITALIDADE
URBANA: O CASO DO BAIRRO PRAIA DAS GAIVOTAS, VILA
VELHA-ES**

Dissertação apresentada à Universidade
Vila Velha, como pré-requisito do
Programa de Pós-graduação em
Arquitetura e Cidade, para a obtenção do
grau de Mestre em Arquitetura e Cidade.

Aprovada em 03 de maio de 2019,

Banca Examinadora:



Prof. Dr. Luciana Aparecida Netto de Jesus – UFES



Prof. Dr. Ana Paula Rabello Lyra – UVV



Prof. Dr. Larissa Letícia Andara Ramos – UVV
Orientadora

“O ponto de venda mais forte do condomínio era a sua segurança. Havia as belas casas, os jardins, os playgrounds, as piscinas, mas havia, acima de tudo, segurança.

Toda a área era cercada por um muro alto. Havia um portão principal com muitos guardas que controlavam tudo por um circuito fechado de TV. Só entravam no condomínio os proprietários e visitantes devidamente identificados e crachados. Mas os assaltos começaram assim mesmo. Ladrões pulavam os muros e assaltavam as casas. Os condôminos decidiram colocar torres com guardas ao longo do muro alto.

Nos quatro lados. As inspeções tornaram-se mais rigorosas no portão de entrada. Agora não só os visitantes eram obrigados a usar crachá. Os proprietários e seus familiares também. Não passava ninguém pelo portão sem se identificar para a guarda. Nem as babás. Nem os bebês. Mas os assaltos continuaram. Decidiram eletrificar os muros. Houve protestos, mas no fim todos concordaram. O mais importante era a segurança. Quem tocasse no fio de alta tensão em cima do muro morreria eletrocutado. Se não morresse, atrairia para o local um batalhão de guardas com ordens de atirar para matar. Mas os assaltos continuaram. Grades nas janelas de todas as casas. Era o jeito. Mesmo se os ladrões ultrapassassem os altos muros, e o fio de alta tensão, e as patrulhas, e os cachorros, e a segunda cerca, de arame farpado, erguida dentro do perímetro, não conseguiriam entrar nas casas.

Todas as janelas foram engradadas. Mas os assaltos continuaram. Foi feito um apelo para que as pessoas saíssem de casa o mínimo possível. Dois assaltantes tinham entrado no condomínio no banco de trás do carro de um proprietário, com um revólver apontado para a sua nuca. Assaltaram a casa, depois saíram no carro roubado, com crachás roubados. Além do controle das entradas, passou a ser feito um rigoroso controle das saídas. Para sair, só com um exame demorado do crachá e com autorização expressa da guarda, que não queria conversa nem aceitava suborno. Mas os assaltos continuaram. Foi reforçada a guarda. Construíram uma terceira cerca. As famílias de mais posses, com mais coisas para serem roubadas, mudaram-se para uma chamada área de segurança máxima. E foi tomada uma medida extrema. Ninguém pode entrar no condomínio. Ninguém. Visitas, só num local predeterminado pela guarda, sob sua severa vigilância e por curtos períodos. E ninguém pode sair. Agora, a segurança é completa. Não tem havido mais assaltos. Ninguém precisa temer pelo seu patrimônio. Os ladrões que passam pela calçada só conseguem espiar através do grande portão de ferro e talvez avistar um ou outro condômino agarrado às grades da sua casa, olhando melancolicamente para a rua.

Mas surgiu outro problema. As tentativas de fuga. E há motins constantes de condôminos que tentam de qualquer maneira atingir a liberdade. A guarda tem sido obrigada a agir com energia”.

(VERISSIMO, 2001, P. 97-99).

AGRADECIMENTOS

À minha orientadora, **Professora Dra. Larissa Letícia Andara Ramos**, por todo comprometimento, incentivo, paciência e sentido prático com que me orientou neste trabalho. Pelo desmedido carinho, disponibilidade e empenho.

A todos aqueles aos quais eu não fui suficientemente mãe, esposa, filha e amiga, mas que me apoiaram incondicionalmente nesta jornada.

Aos colegas da 1º Turma de Mestrado em Arquitetura e Cidade - UVV, pela união até nos piores momentos, sobretudo à amiga Monich Meneghelli.

E aos integrantes do Grupo Paisagem Urbana e Inclusão pela colaboração nos levantamentos, especialmente à Iolanda Luz e Nayra Segal.

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO	14
1.1	CONTEXTUALIZAÇÃO E JUSTIFICATIVA DO TEMA	14
1.2	OBJETIVOS	17
1.2.1	<i>Objetivo Geral.....</i>	<i>17</i>
1.2.2	<i>Objetivos Específicos</i>	<i>17</i>
1.3	ESTRATÉGIAS METODOLÓGICAS	17
2	A CIDADE CONTEMPORÂNEA E OS COMPLEXOS HABITACIONAIS INTROSPECTIVOS .	21
2.1	O SURGIMENTO DOS COMPLEXOS HABITACIONAIS INTROSPECTIVOS.....	21
2.2	A DISSEMINAÇÃO DOS COMPLEXOS HABITACIONAIS INTROSPECTIVOS	32
2.3	O PAPEL DO MERCADO IMOBILIÁRIO NA VALORIZAÇÃO DOS COMPLEXOS HABITACIONAIS.....	36
2.3.1	<i>O papel da publicidade capixaba na valorização e comercialização dos Complexos Habitacionais</i>	<i>40</i>
2.4	ANÁLISE DA LEGISLAÇÃO VIGENTE	47
3	VITALIDADE URBANA NO CONTEXTO DAS CIDADES CONTEMPORÂNEAS.....	52
3.1	VITALIDADE URBANA E CAMINHABILIDADE	52
3.2	PRINCÍPIOS DA CIDADE COMPACTA E A SOLUÇÃO DOS COMPLEXOS MULTIFUNCIONAIS	63
4	ANÁLISE DA VITALIDADE URBANA	75
4.1	ESTRATÉGIAS METODOLÓGICAS DE AVALIAÇÃO DA VITALIDADE URBANA.....	75
4.2	ESTRATÉGIAS PARA AVALIAÇÃO DA PERCEPÇÃO DE MORADORES E USUÁRIOS.....	92
5	VITALIDADE URBANA NO ENTORNO DOS COMPLEXOS HABITACIONAIS DE PRAIA DAS GAIVOTAS.....	95
5.1	ASPECTOS HISTÓRICOS E CONTEXTUALIZAÇÃO DO BAIRRO PRAIA DAS GAIVOTAS .	95
5.2	ANÁLISE E CONSIDERAÇÕES SOBRE A VITALIDADE URBANA	102
5.3	AVALIAÇÃO DA PERCEPÇÃO DE MORADORES E USUÁRIOS	126
5.4	PROPOSTAS E DIRETRIZES.....	134
	CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	139
	REFERÊNCIAS.....	143
	APÊNDICE	146
	ANEXOS	158

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1 - População urbana x rural no Estado do Espírito Santo (2010)	97
Gráfico 2 - Levantamento dos veículos adquiridos no Estado do Espírito Santo de 2010 a 2016	97
Gráfico 3 - Faixa etária dos entrevistados e tempo de residência no bairro.....	127
Gráfico 4 - Percepção dos moradores acerca da Segurança do bairro e condição das Calçadas	128
Gráfico 5 - Períodos frequentados e meios de locomoção utilizados pelos usuários e moradores para ir ao Supermercado, farmácia e outros serviços.	129
Gráfico 6 - Períodos frequentados e meios de locomoção utilizados pelos usuários e moradores para ir a Bares e Restaurantes no bairro	129
Gráfico 7 - Períodos frequentados e meios de locomoção utilizados pelos usuários e moradores para ir à Igreja (ou outros centros ecumênicos), no bairro	130
Gráfico 8 - Períodos frequentados e meios de locomoção utilizados pelos usuários e moradores para ir as Escolas, academias ou outras atividades de ensino no bairro	130
Gráfico 9 - Períodos frequentados e meios de locomoção utilizados pelos usuários e moradores para ir as Feiras livres ou outro tipo de comércio informal no bairro	131
Gráfico 10 - sensação dos moradores e usuários ao caminhar nas áreas predominantemente comerciais do bairro	132
Gráfico 11 - Sensação dos moradores e usuários ao caminhar nas áreas com fachadas predominantemente opacas próximas aos condomínios isolados.....	132
Gráfico 12 - Sensação dos moradores e usuários ao caminhar nas áreas com fachadas predominantemente opacas próximas aos condomínios isolados.....	133
Gráfico 13 - Crimes ocorridos com os entrevistados na área em estudo	133
Gráfico 14 - Áreas apontadas como inseguras no Bairro.....	134

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 - Níveis do planejamento urbano e suas escalas	22
Figura 2 - Critérios de qualidade com respeito a paisagem do Pedestre	23
Figura 3 - Imagem ilustrativa de vendas de Condomínio Residencial no município de Serra-ES.....	28
Figura 4 - Rupturas urbanas das cidades contemporâneas	30

Figura 5 - Definições e impactos dos Vazios Urbanos	31
Figura 6 - Elementos que diferenciaram os Condomínios das décadas de 70 e 80/90	33
Figura 7 - Contraste social: edifício de luxo e comunidades em São Paulo-SP	34
Figura 8 - Verticalização excessiva em bairro de São Paulo-SP.....	35
Figura 9 - Condomínios implantados em Manaus-AM e Porto Alegre-RS	36
Figura 10 - Exemplos de ocupação da quadra no perímetro urbano	40
Figura 11 - Propaganda imobiliária veiculada no jornal “A Gazeta” em 1978	43
Figura 12 - Propaganda imobiliária veiculada no jornal “A Gazeta” em 1988	45
Figura 13 - Propaganda imobiliária veiculada no jornal “A Gazeta” em 1982	46
Figura 14 - Contraste entre áreas com presença e ausência de Vitalidade Urbana .	54
Figura 15 - Ilustração integrante do guia “8 Princípios da Calçada – Construindo cidades mais ativas”	56
Figura 16 - Princípios dinamizadores da Vitalidade Urbana.....	56
Figura 17 - Possibilidade de geração de percursos diferentes em quadras curtas ...	57
Figura 18 - Interação entre interior e exterior das edificações, Barcelona, Espanha	58
Figura 19 - Tipologia das edificações nas diferentes “Arquiteturas da Rua”	60
Figura 20 - Permeabilidade visual em Segoya, Espanha.	61
Figura 21 - Relação da qualidade do ambiente físico e a possibilidade de desenvolvimento de diferentes atividades.....	62
Figura 22 - Imagem integrante do Ensaio Fotográfico “Paisagem de Cubatão” por Helena Romano Guerra.	64
Figura 23 - Esquema ilustrativo do Metabolismo Linear.....	65
Figura 24 - Imagem integrante do Ensaio Fotográfico “Paisagem de Cubatão” por Helena Romano Guerra	66
Figura 25 - Esquema ilustrativo do Metabolismo Circular	66
Figura 26 - Zoneamento das atividades e a dependência veicular	70
Figura 27 - Núcleos Compactos e a redução das distâncias que facilitam o deslocamento e interação das pessoas.	70
Figura 28 - Princípios qualificadores da Cidade Sustentável	71
Figura 29 - Princípios dos Complexos Multifuncionais	73
Figura 30 - Fluxograma de usos e circulação na Compact City	73
Figura 31 -Categorias de avaliação do espaço urbano - ITDP.....	79
Figura 32 - Categorias do ITDP selecionadas para análise do bairro Praia das Gaivotas	80

Figura 33 - Ilustração da faixa livre adotada	86
Figura 34 - Área utilizada na ação com Moradores e Usuários.....	92
Figura 35 - Evolução do Bairro Praia de Gaivotas (1970 a 2005).	98
Figura 36 - Canal de Guaranhuns limitando os bairros Nova Itaparica e Praia das Gaivotas	101
Figura 37 - Novos Complexos Residenciais implantados no bairro Praia das Gaivotas.	102
Figura 38 - Critérios analisados na categoria Morfologia Urbana.....	103
Figura 39 - Foto aérea ilustrando o Gabarito do bairro Praia das Gaivotas	105
Figura 40 - Edificações do bairro Praia das Gaivotas	106
Figura 41 - Entorno do Condomínio Portal dos Mares, Bairro Praia das Gaivotas, Vila Velha-ES	109
Figura 42 - Critérios analisados na categoria Mobilidade.....	109
Figura 43 - Trecho de calçada próximo à Praça central do bairro.....	111
Figura 44 - Trecho de calçadas no entorno dos complexos habitacionais do bairro Praia de Gaivotas.....	112
Figura 45 - Ponto de Ônibus na Rua José Celso Cláudio	113
Figura 46 - Critérios analisados na categoria Ambiente	114
Figura 47 - Arborização no bairro Praia das Gaivotas.....	115
Figura 48 - Lixeiras construídas na calçada pelos moradores	116
Figura 49 - Área com lixo aguardando a coleta, e beco com presença de lixo espalhado	117
Figura 50 - Horários da Coleta de lixo no bairro.....	118
Figura 51 - Critérios analisados na categoria Segurança Pública.	118
Figura 52 - Direcionamento dos postes, iluminando exclusivamente as vias.....	119
Figura 53 - Trechos 1 e 2 selecionados para a contagem de fluxo.	120
Figura 54 - Trechos 3 e 4 selecionados para a contagem de fluxo	120
Figura 55 - Área 1: Complexos Residenciais Introspectivos.	125
Figura 56 – Área 2: Residencial, Uso Misto e Comercial.	126
Figura 57 - Áreas selecionadas para as Propostas de Intervenção	135
Figura 58 – Proposta de Intervenção na Av. Muqui	135
Figura 59 – Proposta de Intervenção na Rua Itabaiana	136
Figura 60 - Proposta de Intervenção na R. José Gabriel Marquê Filho.....	137
Figura 61 - Área com Lotes Vazios no bairro	137

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 – Condições que contribuem para dinamizar a Vitalidade Urbana.....	76
Tabela 2 - Síntese dos critérios influenciadores da vitalidade urbana a serem analisados	80
Tabela 3 – Síntese dos critérios influenciadores da Vitalidade Urbana - Categoria Morfologia Urbana.....	84
Tabela 4 - Síntese dos critérios influenciadores da Vitalidade Urbana - Categoria Mobilidade	87
Tabela 5 - Síntese dos critérios influenciadores da Vitalidade Urbana - Categoria Ambiente	89
Tabela 6 - Síntese dos critérios influenciadores da Vitalidade Urbana - Categoria Ambiente	91
Tabela 7 - Poluição Sonora nos trechos selecionados do bairro.....	117
Tabela 8 - Fluxo de Pedestres e Ciclistas (Dia de Semana)	121
Tabela 9 - Fluxo de Pedestres e Ciclistas (Domingo)	121
Tabela 10 – Tabela Síntese de Resultados Área 1 e 2	124
Tabela 11 - Tabela Síntese de Resultados	138

LISTA DE MAPAS

Mapa 1 - Região Metropolitana da Grande Vitória	96
Mapa 2 - Localização do bairro Praia das Gaivotas	98
Mapa 3 - Bairro Praia das Gaivotas e Adjacências	99
Mapa 4 - Delimitação da Área de estudo - Bairro Praia das Gaivotas.	100
Mapa 5 - Uso do Solo.....	104
Mapa 6 - Gabarito do bairro Praia das Gaivotas	105
Mapa 7 - Afastamentos Frontais e Laterais.....	106
Mapa 8 - Horário de funcionamento das Edificações Públicas/Comerciais do bairro	107
Mapa 9 – Gabarito e Tipologia das Fachadas.....	108
Mapa 10 - Uso do Solo e Tipologia das Fachadas.....	108
Mapa 11 - Extensão das Quadras.....	110
Mapa 12 - Condições das calçadas do bairro	111
Mapa 13 - Distância a pé ao Transporte Público.....	112

Mapa 14 - Velocidade das vias e condições seguras para circulação em bicicletas	114
Mapa 15 - Arborização no bairro Praia das Gaivotas.....	115
Mapa 16 - Iluminação do bairro Praia das Gaivotas.....	119
Mapa 17 - Uso do Solo e registro dos Crimes em vias públicas (2016 - 2017).....	122
Mapa 18 - Crimes em vias Públicas (2017-2018) e Uso do Solo	123
Mapa 19 – identificação das áreas de análise.....	123
Mapa 20 - Recorte do bairro integrante do questionário aplicado aos moradores e usuários.....	133

LISTA DE SIGLAS

CEP – Comitê de Ética Profissional

CETURB/ES – Companhia Estadual de Transportes Coletivos de Passageiros do Estado do Espírito Santo

GeOSP – Gerência do Observatório da Segurança Pública - SESP/ES

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística

iCam – Índice de Caminhabilidade

INOCOOP/ES – Instituto de Orientação às Cooperativas Habitacionais do Espírito Santo

ITDP – Instituto de Políticas de Transporte & Desenvolvimento

PDM – Plano Diretor Municipal

PL – Projeto de Lei

PMVV – Prefeitura Municipal de Vila Velha

RMGV – Região Metropolitana da Grande Vitória

TCLE – Termo de Consentimento Livre e Esclarecido

ZOP – Zona de Ocupação Prioritária

RESUMO

MARANHÃO, Fernanda Rozo. M.Sc, Universidade Vila Velha – ES, maio de 2019.
Efeitos dos complexos habitacionais na vitalidade urbana: o caso do bairro Praia das Gaivotas, Vila Velha-ES. Orientadora: Larissa Letícia Andara Ramos.

Os complexos habitacionais introspectivos vêm prevalecendo nas novas urbanizações. Segregados do contexto urbano, fechados por muros altos e opacos, com pouca relação com o exterior, prometem uma sensação de segurança que resultam em um entorno não convidativo à vitalidade, à caminhabilidade e à permanência de pessoas nas ruas. Realidade essa que vem preocupando os pesquisadores a medida em que tais espaços, sem atrativos e vazios, se tornam vulneráveis a ocorrência de ações antissociais. No contexto do município de Vila Velha-ES, nota-se um crescimento desse modelo em algumas áreas da cidade, a exemplo do bairro Praia das Gaivotas que despertou interesse em decorrência das transformações ocorridas nos últimos anos, com a implantação de complexos habitacionais isolados associados à presença de terrenos vazios propícios para expansão de tal modelo. Nesse contexto, essa pesquisa tem como objetivo analisar os efeitos que tais complexos habitacionais causam na vitalidade urbana do bairro. Trata-se de uma pesquisa de natureza aplicada, exploratória e descritiva, de abordagem qualitativa, definida em cinco etapas metodológicas e que indaga sobre as consequências da implantação dessa tipologia na dinâmica da escala de um bairro residencial. A primeira etapa, destinou-se ao aprofundamento do tema com revisões bibliográficas. A segunda, identificou os critérios qualitativos que influenciam na vitalidade urbana. A terceira etapa constituiu-se pela avaliação dos critérios que contribuem para a vitalidade urbana; através do levantamento físico da área com visitas *in loco*, registros fotográficos e observação do local. A quarta etapa deu-se pela aplicação dos questionários para coleta de dados visando compreender a percepção dos moradores e usuários acerca dos efeitos dos complexos introspectivos. Com base nos referenciais teóricos, nos resultados do mapeamento físico e dados informados pelos moradores e usuários, numa quinta etapa, foram propostas diretrizes para dinamizar a vitalidade urbana da área em estudo. Na pesquisa, é evidenciado que a harmonia dos espaços, a diversidade dos usos e atrativos visuais são condições essenciais para qualificar o espaço público urbano. Ressalta-se que fachadas ativas, com comércio próspero, possibilitam ter sempre algo novo para ser visto e rompem a monotonia do percurso. Evidencia-se ainda a necessidade de calçadas acessíveis, iluminação direcionada para o pedestre, infraestrutura de transporte público e a disponibilidade de espaços livres. A metodologia de análise proposta na pesquisa poderá ser útil para o desenvolvimento de uma ferramenta de avaliação dos efeitos que empreendimentos habitacionais causam na vitalidade urbana, evitando assim, a reprodução de projetos de complexos habitacionais introspectivos. Observa-se a importância de trabalho similares que contribuam para reflexões sobre o tema e na sensibilização em relação aos efeitos dos complexos habitacionais isolados, bem como colabore em futuras intervenções e propostas para alteração das políticas de uso e ocupação do solo urbano, dando também suporte no estabelecimento de parâmetros legislativos para construção de cidades com maior vitalidade.

Palavras-Chave: vitalidade urbana, morfologia arquitetônica, complexos habitacionais, segurança pública.

ABSTRACT

MARANHÃO, Fernanda Rozo. M.Sc, University of Vila Velha – ES, may 2019. **Effects of housing complexes on urban vitality: the case of the neighborhood of Praia das Gaivotas, Vila Velha-ES.** Advisor: Larissa Letícia Andara Ramos.

Introspective housing complexes have prevailed in new urbanizations. Segregated from the urban context, enclosed by high and opaque walls, with little relation to the outside, they promise a sense of security that results in an uninviting environment for the vitality, walkability and permanence of people in the streets. This reality has been worrying researchers as such unattractive and empty spaces become vulnerable to the occurrence of antisocial actions. In the context of the municipality of Vila Velha-ES, there is a growth of this model in some areas of the city, such as the Praia das Gaivotas neighborhood, which aroused interest due to the transformations occurred in recent years, with the implementation of isolated housing complexes. to the presence of empty land suitable for expansion of such model. In this context, this research aims to analyze the effects that such housing complexes have on the urban vitality of the neighborhood. This is an applied research, exploratory and descriptive, with a qualitative approach, defined in five methodological steps and inquiring about the consequences of the implementation of this typology in the scale dynamics of a residential neighborhood. The first stage was intended to deepen the theme with bibliographic reviews. The second identified the qualitative criteria that influence urban vitality. The third stage consisted of the evaluation of the criteria that contribute to urban vitality; through physical survey of the area with site visits, photographic records and site observation. The fourth step was the application of data collection questionnaires to understand residents 'and users' perceptions of the effects of introspective complexes. Based on theoretical references, physical mapping results and data reported by residents and users, in a fifth step, guidelines were proposed to boost the urban vitality of the study area. In the research, it is evidenced that the harmony of the spaces, the diversity of uses and visual attractions are essential conditions to qualify the urban public space. It is noteworthy that active façades with prosperous trade make it possible to always have something new to see and break the monotony of the route. There is also a need for accessible sidewalks, pedestrian-oriented lighting, public transportation infrastructure and the availability of free spaces. The proposed analysis methodology may be useful for the development of a tool to evaluate the effects that housing developments have on urban vitality, thus avoiding the reproduction of introspective housing complex projects. It is observed the importance of similar work that contributes to reflections on the theme and awareness about the effects of isolated housing complexes, as well as collaborate in future interventions and proposals to change the policies of use and occupation of urban land, also supporting establishing legislative parameters for the construction of cities with greater vitality.

Keywords: urban vitality, architectural morphology, housing complexes, public security.

1 INTRODUÇÃO

1.1 CONTEXTUALIZAÇÃO E JUSTIFICATIVA DO TEMA

A sociedade contemporânea está presenciando uma transformação ainda silenciosa do contexto urbano das cidades. Um modelo arquitetônico como unidade absoluta da forma está sendo replicado em áreas urbanas com dimensões cada vez maiores. São edificações focadas em públicos específicos, funcionalmente e socialmente segregadas do entorno, onde o espaço é utilizado como forma de restringir o contato com outras classes sociais. A reprodução dos condomínios isolados tende a fragmentar o espaço urbano pois se desconectam de seus entornos, dificultando a apropriação do pedestre ao espaço público (NETTO,2017).

Caldeira (2011) entende que a violência e o medo têm impulsionado os processos de mudança social nas cidades contemporâneas, gerando novas formas de segregação espacial e discriminação social. Diversos grupos sociais, especialmente das classes mais altas, têm usado o medo da violência e do crime para justificar sua exclusão social, retirando-se de bairros tradicionais das cidades e recolhendo-se em condomínios residenciais isolados. Tais grupos, por se sentirem ameaçados, optam pelos “enclaves fortificados”¹ para morar, trabalhar, divertir-se e consumir (CALDEIRA, 2011, p. 211). Segundo a autora, o discurso sobre o medo ajuda a reproduzir a sensação de insegurança, mas também incorpora preocupações raciais e étnicas, preconceitos de classe e referências negativas aos menos favorecidos e marginalizados.

De acordo com Bauman (2009, p.42) as construções recentes são "espaços fechados", "concebidos para interceptar, filtrar ou rechaçar os aspirantes a usuário". A intenção desses espaços vedados, segundo o autor tem a função de dividir, segregar, excluir e não de criar pontes, convivências agradáveis e locais de encontro ou então de facilitar as comunicações e reunir os habitantes da cidade.

O aumento da violência urbana nas últimas três décadas, segundo Lira (2014), influenciou as estruturas e as novas formas urbanas das principais cidades brasileiras.

¹ Caldeira (2011, p.21) utiliza o termo “enclaves fortificados” para explicitar os exageros das estratégias de autoproteção dos centros comerciais, conjuntos empresariais e principalmente dos condomínios residenciais.

As classes média e alta passaram a adotar o enclausuramento como estilo de vida, buscando residir em condomínios excessivamente auto protegidos.

Lira (2014) afirma ainda que o medo do crime impulsiona os proprietários a buscarem moradias que adotem medidas funcionais, com elementos de autoproteção associados à arquitetura do medo, como monitoramento através de câmeras, muros altos, portões e cercas elétricas, para prevenir danos à sua integridade, família e patrimônio. O autor afirma que a procura pela arquitetura isolada está diretamente associada ao pânico em relação à violência urbana. Sentimento que é diariamente fomentado através das mídias (noticiários na televisão, rádio e internet), que têm como principal enfoque as notícias criminais.

Netto (2017, p.12) também complementa que as escolhas dessa tipologia arquitetônica são amparadas no medo, na insegurança e no status. Os “produtores de espaço”, informados por pesquisas de *marketing* para atingir determinada classe social, oferecem o “produto” que os consumidores buscam. Não só a promessa de forte segurança como também a vontade de diferenciação e a busca de satisfação aliadas ao “estilo de vida exclusivo” que este tipo de edificação proporciona. Essa preferência emerge de “baixo para cima”, na atuação de produtores e consumidores de espaço, buscando a diferenciação e satisfação comprando um estilo de vida (NETTO, 2017, p.10).

O referido contexto, também presente no município de Vila Velha, estado do Espírito Santo, tem vivenciado tais transformações urbanas, nos últimos anos, em especial no bairro Praia das Gaivotas, por implantar empreendimentos habitacionais isolados e introspectivos que provocam uma ruptura na morfologia da cidade. Apesar de ser um bairro consolidado, ainda possui terrenos vazios possíveis de serem ocupados pelo mercado imobiliário e que tendem a replicar o modelo arquitetônico citado.

Nesse sentido, faz-se necessário entender em que medida os complexos habitacionais têm influenciado na vitalidade urbana do bairro Praia de Gaivotas?

Esse questionamento é reforçado pela injustiça social que as cidades estão produzindo associados aos impactos que esse crescimento pode resultar sobre o meio ambiente, tornando-se necessário pensar no tipo de cidades que estão sendo construídas para as gerações futuras. O presente estudo apresenta algumas reflexões sobre as relações entre a forma urbana e a vitalidade no entorno dos complexos habitacionais introspectivos presentes no bairro Praia das Gaivotas, apontando efeitos

que tal tipologia arquitetônica pode causar no dinamismo do bairro. Procura ainda evidenciar sobre como o medo social vem influenciando na escolha dos consumidores pela arquitetura isolada e as consequências da fixação desse modelo na parcela urbana estudada.

A escolha do tema da dissertação baseou-se também na experiência profissional e pessoal da autora desse trabalho, vivida na cidade do Rio de Janeiro, onde atuou profissionalmente, entre 2008 a 2015, na aprovação e construção de inúmeros complexos habitacionais isolados. Também foi moradora do bairro Barra da Tijuca onde encontrou dificuldade em realizar as atividades cotidianas sem o uso do automóvel, já que as distâncias eram grandes e as funções urbanas segregadas.

Netto (2016) acrescenta que o assunto ainda é pouco discutido. Ressalta também que o papel do arquiteto-pesquisador é essencial nesse processo, no intuito de apontar os efeitos que o ambiente construído causa na cidade – mais especificamente os tipos arquitetônicos isolados aparentemente impostos pelo mercado da construção civil. O autor tem realizado pesquisas quantitativas sobre a influência da morfologia arquitetônica na vitalidade urbana em algumas áreas específicas no Rio de Janeiro, Porto Alegre e Recife. No entanto, o foco desse trabalho visa a abordagem qualitativa, no âmbito do cenário capixaba, no intuito de compreender a motivação para a escolha desse tipo de moradia e entender a percepção dos usuários e moradores de Praia das Gaivotas e as implicações que essa morfologia pode gerar na escala do bairro.

As análises dos efeitos que os complexos habitacionais isolados causam na vitalidade urbana do bairro Praia de Gaivotas resultarão em diretrizes que poderão ser apresentadas para o poder público municipal. Os resultados apontados poderão ainda motivar processos de transformação de ambientes construídos e despertar na população local um novo olhar sobre segurança, acessibilidade, permeabilidade urbana, integração e convívio.

A pesquisa ainda visa contribuir para a compreensão dos possíveis efeitos da morfologia urbana e a real dimensão da determinação arquitetônica e seus efeitos na vida da cidade. Resultado este que poderá contribuir com os próximos processos de revisão da política de uso e ocupação do solo do município de Vila Velha-ES.

Esse estudo também poderá influenciar indiretamente os grandes empreendedores imobiliários e futuros construtores a lançarem complexos habitacionais integrados aos

espaços livres de uso público da cidade, na medida em que consumidores passarem a ter conhecimento das implicações dessa tipologia na vitalidade urbana.

1.2 OBJETIVOS

1.2.1 Objetivo Geral

O presente trabalho tem como objetivo geral analisar os efeitos dos complexos habitacionais isolados na vitalidade urbana das cidades contemporâneas, tendo como estudo de caso o bairro Praia das Gaivotas, no município de Vila Velha-ES.

1.2.2 Objetivos Específicos

- a) Compreender temas como: vitalidade urbana e efeitos da arquitetura, cidades de muros, arquitetura do medo e enclaves fortificados.
- b) Identificar critérios de análise socioambientais e espaciais que podem influenciar na vitalidade urbana.
- c) Analisar aspectos físicos e ambientais presentes no entorno dos complexos habitacionais isolados que podem influenciar na vitalidade urbana do bairro.
- d) Compreender a percepção dos moradores e usuários quanto aos efeitos causados pelos complexos habitacionais introspectivos no bairro Praia de Gaivotas.
- e) Propor diretrizes projetuais que contribuam para dinamizar a vitalidade urbana de bairros residenciais.

1.3 ESTRATÉGIAS METODOLÓGICAS

Esta pesquisa possui natureza aplicada, exploratória e descritiva, de abordagem qualitativa que tem como estudo de caso o entorno os complexos residenciais do bairro Praia das Gaivotas, município de Vila Velha-ES, Brasil. As atividades desenvolvidas, de modo a cumprir os objetivos propostos, definiram-se em cinco etapas metodológicas, são elas: contextualização, definição de critérios qualitativos de análise da vitalidade urbana, levantamento físico, aplicação de questionário com moradores e usuários, e análise dos dados coletados

Etapa 01: Contextualização

Visando compreender os temas descritos no objetivo específico (a), esta etapa destina-se à pesquisa teórica, à revisão bibliográfica e documental que fundamentará o projeto e norteará as decisões de análise. Pretende-se aprofundar conceitos como: vitalidade urbana e efeitos da arquitetura, cidades de muros, arquitetura do medo, e enclaves fortificados. Foram explorados os autores: Bauman (2005), Caldeira (2011),

Fernandes (2014), Ferreira (2012), Gehl (2014), Jacobs (2007), Lira (2014), Montaner (2009), Netto (2017), Rocha (2018), Rogers (2005), Saboya (2016 e 2017), Speck (2016), Vendramini, Bruna e Marques (2005), na ferramenta do Índice de Caminhabilidade - iCam (ITDP, 2018), além de artigos e dissertações acerca do tema.

Para delimitação do tema foram realizadas buscas em plataformas digitais que contém banco de dados com produções científicas, a fim de compreender o direcionamento dado as pesquisas desenvolvidas sobre esse tema. Nas buscas realizadas no “Catálogo de Teses e Dissertações da CAPES” foram utilizados descritores e filtros condizentes com o tema da dissertação, seus objetivos e problemas, a fim de compreender as principais abordagens existentes nas produções recentes. Foram utilizados os 3 (três) principais descritores, que envolvem as palavras-chave encontradas nesta dissertação: 1) vitalidade urbana; 2) complexos habitacionais e 3) morfologia arquitetônica.

Para restringir os resultados das buscas foram utilizados filtros. Quanto ao “tipo” filtrou-se pelas dissertações de mestrado; o “ano” foi restringido aos últimos 5 (cinco) anos de publicação (2014 a 2018); para a “grande área do conhecimento” foi selecionado “ciências sociais aplicadas”; e na “área de conhecimento” restringiu-se a “arquitetura e urbanismo” e “planejamento urbano”, entendendo que seriam as áreas com maior contribuição para o tema. Com os descritores e filtros aplicados, os resultados obtidos foram filtrados através da identificação dos títulos relacionados com o tema proposto e posteriormente pela leitura do resumo de cada trabalho que despertou interesse.

Etapa 02: Definição dos critérios qualitativos influenciadores da vitalidade urbana

Para identificar os aspectos qualificadores da vitalidade urbana, mencionados no objetivo específico (b), foram utilizados como referência as teorias dos autores estudados na etapa anterior e a ferramenta “Índice de Caminhabilidade 2.0”, desenvolvida pelo Instituto de Políticas de Transporte e Desenvolvimento (ITDP, 2018); em especial, os critérios relacionados ao conforto, sociabilidade, acessibilidade, multifuncionalidade e permeabilidade do espaço público; que serão melhor detalhados no capítulo 4.

Etapas 03: Análise dos aspectos físicos e critérios qualificadores da vitalidade urbana

Para analisar os aspectos da morfologia urbana no bairro, principalmente na região onde existe uma maior concentração de empreendimentos isolados conforme exposto no objetivo específico (c); e verificar se existe relação da vitalidade urbana com a tipologia dos fechamentos e a morfologia dos empreendimentos, foram realizadas visitas ao local em dias e horários diferenciados para registros fotográficos, levantamento de características e coleta de informações da área de estudo, tais como: arborização, uso do solo, dimensão das quadras, gabarito, iluminação, qualidade das calçadas e permeabilidade das fachadas, dentre outros. Para ilustrar as informações foram elaborados, no programa ArcGis, mapas sínteses para análise da região.

Além das observações locais, foram levantadas informações sobre a violência urbana do bairro para quantificar e situar as ocorrências na área de estudo e relacioná-las com a morfologia urbana da área. Para ilustrar as informações foi desenvolvido um mapa de crimes com base nos dados fornecidos pela Gerência do Observatório da Segurança Pública (GeOSP - SESP/ES), no período de janeiro de 2016 a dezembro de 2018. Todos os mapas foram elaborados no programa ArcGis.

Etapas 04: Análise da percepção dos moradores e usuários

Para entender a percepção dos moradores e usuários quanto aos efeitos causados pelos empreendimentos habitacionais isolados no espaço público, objetivo específico (d), foi aplicado um questionário para a coleta de informações. A aplicação do questionário ocorreu no período da noite em que os moradores ocupam voluntariamente o espaço vazio anexo à praça do bairro, onde se instalam diversas barraquinhas itinerantes que vendem comidas, bebidas e algumas opções de diversão para crianças.

A ação contou com o auxílio voluntário de alunos do grupo de pesquisa “Paisagem Urbana e Inclusão”, sendo utilizado o questionário apresentado no “Apêndice A” onde os moradores informaram os locais frequentados, seus turnos e meios de transporte utilizados. Fizeram uma análise positiva/negativa da qualidade das calçadas, iluminação, oferta de transporte público, áreas de lazer, comércio e serviços; e apontaram os locais considerados perigosos no mapa do bairro. Também foi questionada a ocorrência de crimes contra o usuário ou sua residência. Na sequência, foi apresentada uma série de fotos questionando a sensação do usuário ao caminhar

pelos locais selecionados. As fotos mostraram trechos de rua com vitalidade em contraposição a trechos que mostram a realidade próxima aos complexos habitacionais em foco neste trabalho: fachadas muradas, ausência de pedestres, apesar de apresentarem calçadas adequadas.

Uma versão online do questionário se fez necessária para atingir uma maior diversidade de público e não apenas aqueles que frequentam a praça nos períodos visitados. Foi realizado um pré-teste para ajustes no formato do questionário buscando um melhor entendimento da pesquisa.

O método utilizado foi o probalístico aleatório, chegando ao total de 114 questionários (incluindo as respostas dos meios físicos e digital), alcançando uma margem de erro de 9pp², tendo em vista uma população de 2.500 pessoas³ residentes no entorno dos complexos habitacionais.

Os resultados da pesquisa foram transferidos para a plataforma digital (*Google Forms*), o que permitiu a produção de gráficos evidenciando aspectos que influenciam na vitalidade urbana da área ocupada pelos complexos habitacionais.

Vale ressaltar que antes da aplicação do questionário o Projeto de Pesquisa foi aprovado pelo Comitê de Ética (CEP), parecer nº 3.134.218 e que também foi parte integrante do material um Termo de Consentimento Livre e Esclarecido (TCLE) onde foram informados os riscos e benefícios da participação na pesquisa.

Etapas 05: Propostas e Diretrizes Projetuais

Com base nos referenciais teóricos, nos resultados do levantamento físico do bairro, do mapeamento criminal e dos questionários aplicados, foram propostas algumas diretrizes para dinamizar a vitalidade urbana do bairro, com vistas a auxiliar arquitetos e urbanistas na produção de complexos habitacionais que contribuem para a melhor relação homem-cidade e, conseqüentemente, melhor qualidade urbana.

² Fonte para cálculo da margem de erro: <https://www.opinionbox.com/calculadora-margem-de-erro/>

³ Fonte para cálculo da população: <http://mapasinterativos.ibge.gov.br/grade/default.html>.

2 A CIDADE CONTEMPORÂNEA E OS COMPLEXOS HABITACIONAIS INTROSPECTIVOS

O objetivo deste capítulo é apresentar os resultados da investigação do referencial teórico sobre os complexos habitacionais e seus efeitos na cidade contemporânea. Para este capítulo foram utilizados, como base principal para o entendimento do tema, autores com publicações no assunto, tais como: Bauman (2005), Caldeira (2011); Fernandes (2014); Ferreira (2012); Gehl (2014); Lira (2014); Montaner (2009); Netto (2017) e Rocha (2018). Por se tratar de um capítulo teórico as principais fontes de referência foram livros, artigos científicos, dissertações e teses.

O primeiro item deste capítulo apresenta a evolução do papel da cidade e vida social, aprofundando alguns conceitos como: Cidades para pessoas, Enclaves Fortificados e Cidade de Muros.

O segundo item aborda os fatores que elevaram os complexos habitacionais a edificações de prestígio e notoriedade. Também aborda a contribuição da publicidade na mudança de paradigmas no cenário capixaba e o papel do mercado imobiliário na disseminação da arquitetura do medo.

2.1 O SURGIMENTO DOS COMPLEXOS HABITACIONAIS INTROSPECTIVOS

Gehl (2014) descreve que ao longo da história a cidade funcionou como ponto de encontro em vários níveis. Desde simples encontros, ao fechamento de grandes negócios e até casamentos, o espaço urbano teve papel determinante. Os grandes e pequenos eventos da cidade eram disputados. A **cidade era para as pessoas**, funcionava como “o” ponto de encontro até a chegada dos ideais modernistas de planejamento, que coincidiu com a invasão dos automóveis. Salienta que a ideologia funcionalista e rodoviarista do modernismo privilegiou os carros antes das pessoas, os edifícios em lugar do espaço público, o planejamento “visto da janela de um avião” ao invés de pensá-lo a partir do nível da rua (GEHL, 2014, p.25).

A figura 1 ilustra o entendimento do autor que caracteriza o planejamento urbano em três níveis de escala: a) a grande escala, correspondente ao projeto concebido desde uma perspectiva aérea macro; b) a média escala correspondente ao projeto de bairros ou áreas determinadas da cidade, ainda com a perspectiva aérea, embora em baixa altitude, e c) a pequena escala, que é “a cidade experimentada pelas pessoas que a utilizam ao nível dos olhos” (GEHL, 2014, p. 195).

Figura 1 - Níveis do planejamento urbano e suas escalas

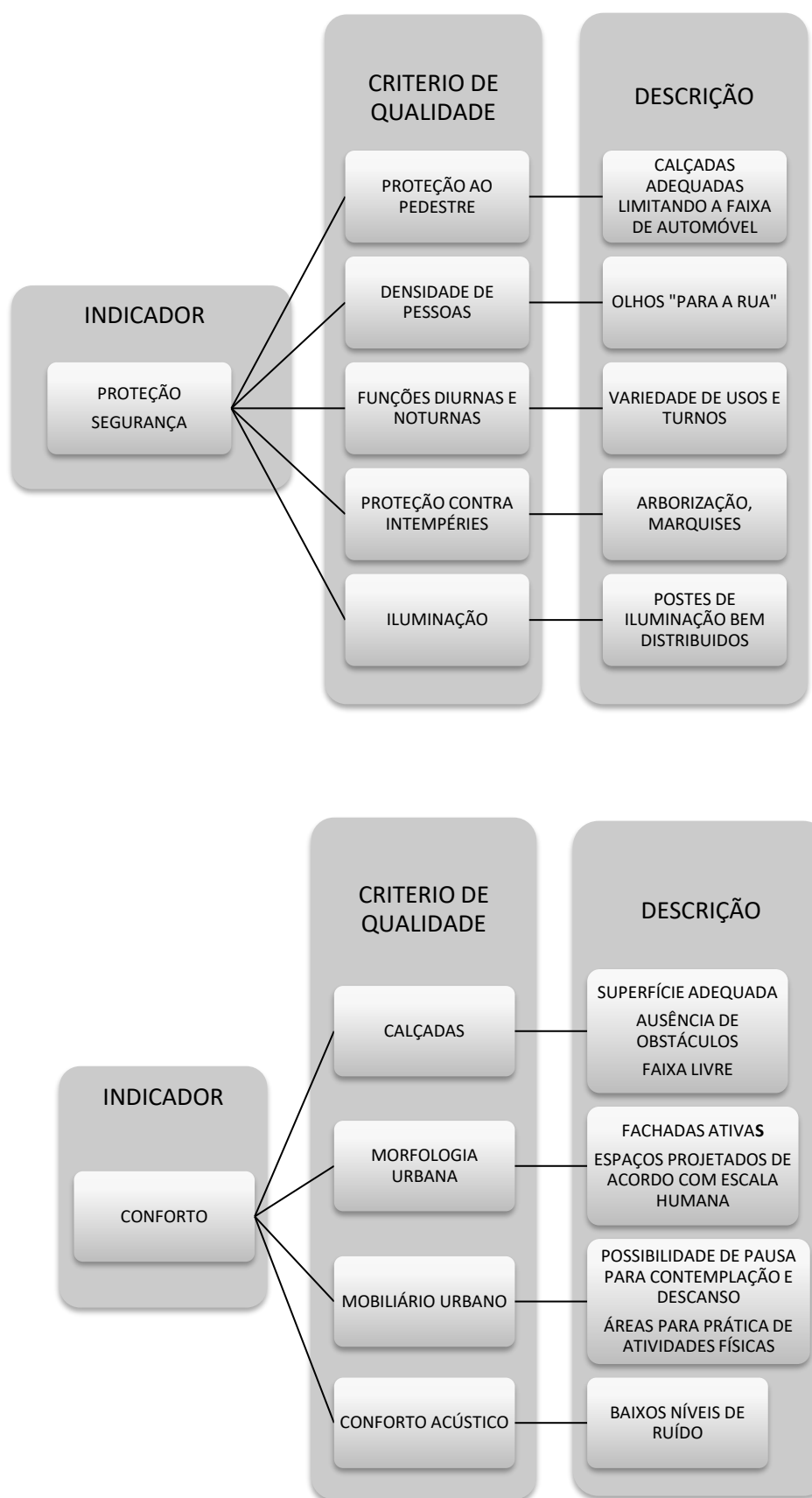


Fonte: Elaborado pela Autora com base em Gehl (2014)

O autor também defende o que chama de “planejamento com dimensão humana”. E argumenta que enquanto as cidades antigas foram construídas e justapostas ao longo dos espaços públicos – um modo eficiente de estimular a vida social e microeconômica dos bairros – as novas áreas urbanas estão se configurando como um agrupamento de edifícios isolados entre estacionamentos. O reflexo desta implantação não recai apenas na escassez de oportunidades de se caminhar pela cidade, mas também na função social e cultural da cidade, que foi reduzida, ameaçada e progressivamente descartada.

Em meados do século XXI, Gehl (2014) destaca que os novos desafios globais ressaltam a importância da **dimensão humana** no planejamento das cidades diante do desejo universal e urgente por **cidades para as pessoas**. Para tanto, quatro objetivos chave são pretendidos: **vitalidade, segurança, sustentabilidade e saúde**. A figura 02 descreve os critérios de qualidade pretendidos para a paisagem do pedestre.

Figura 2 - Critérios de qualidade com respeito a paisagem do Pedestre



Fonte: Elaborado pela Autora com base em Gehl (2014, p. 239).

O sociólogo Bauman (2009), pondera que viver numa cidade é uma experiência ambivalente, pois os mesmos aspectos da vida urbana que atraem também repelem. O autor relata que a cidade é um espaço em que as pessoas desconhecidas (por ele chamadas de “estrangeiros” ⁴) existem e se movimentam em estreito contato. No curso da história das cidades a onipresença de “estrangeiros” é um traço que permanece constante, sempre promovendo uma inquietação nos habitantes da cidade. Essa presença, que só se consegue evitar por um período, é uma fonte inexaurível de ansiedade e agressividade.

Ainda segundo Bauman (2009, p.23), as "classes perigosas originais" eram aquelas constituídas por gente "em excesso", excluída temporariamente e ainda não reintegrada à sociedade. Já as “novas classes perigosas” são aquelas consideradas incapacitadas para a reintegração pois não saberiam tornar-se úteis nem depois de uma "reabilitação". Sobre a exclusão o autor ainda enfatiza:

Hoje a exclusão não é percebida como resultado de uma momentânea e remediável má sorte, mas como algo que tem toda a aparência de definitivo. Além disso, nesse momento, a exclusão tende a ser uma via de mão única. É pouco provável que se reconstruam as pontes queimadas no passado. E são justamente a irrevogabilidade desse "despejo" e as escassas possibilidades de recorrer contra essa sentença que transformam os excluídos de hoje em "classes perigosas" (BAUMAN, 2009, p.23).

Com o esquecimento ou negligenciamento do aprendizado das capacidades necessárias para conviver com a diferença, não é surpreendente uma crescente sensação de horror diante da ideia de se encontrar com “estrangeiros”.

Para o autor, é possível que o impulso para um ambiente territorialmente isolado e homogêneo tenha origem na mixofobia (medo de misturar-se). No entanto, colocar em prática a separação territorial permite alimentar e proteger este fenômeno.

Quanto mais tempo se permanece num ambiente uniforme - em companhia de outros "como nós", com os quais é possível "se socializar" superficialmente, sem correr o risco de mal-entendidos e sem precisar enfrentar a amolação de ter de traduzir um mundo de significados em outro -, mais é provável que se "desaprenda" a arte de negociar significados e um *modus convivendi* (BAUMAN, 2009,p.46).

⁴ O estrangeiro de Bauman (2009) é alguém cuja ação é guiada por intenções que ninguém conhece. Para o autor “o estrangeiro é considerado a variável desconhecida no cálculo das equações quando chega a hora de tomar decisões sobre o que fazer. Assim, mesmo quando os estrangeiros não são abertamente agredidos e ofendidos, sua presença no campo de ação sempre causa desconforto” (BAUMAN, 2009, p. 37).

O autor enfoca a miséria “de origem social”, de forma que, se a proteção disponível e as vantagens obtidas não estão à altura das expectativas, se as regras não são exatamente como deveriam, tende-se a imaginar complôs e conspirações de um inimigo à sua porta ou embaixo da cama. Bauman (2009, p.25) referindo-se ao contexto de isolamento afirma que “quanto mais nos separamos de nossas vizinhanças imediatas, mais confiança depositamos na vigilância do ambiente” e ainda crítica que, em muitas cidades, a forma urbana não contribui para continuidade do espaço urbano. “(...) Existem, em muitas áreas urbanas, um pouco no mundo todo, casas construídas para proteger seus habitantes, e não para integrá-los nas comunidades às quais pertencem” (BAUMAN, 2009, p.25).

Bauman (2009) complementa que as mais significativas das tendências sociais, culturais e políticas associadas à passagem da **fase sólida** para a **fase líquida** da modernidade se deu pela segregação das novas elites globais e seu afastamento dos compromissos que tinham com o *populus* do local no passado; o crescimento da distância entre os espaços onde vivem os separatistas e o espaço onde habitam os que foram deixados para trás.

Quanto mais nos separamos de nossas vizinhanças imediatas, mais confiança depositamos na vigilância do ambiente. Existem, em muitas áreas urbanas, um pouco no mundo todo, casas construídas para proteger seus habitantes, e não para integrá-los nas comunidades às quais pertencem.” (BAUMAN, 2009, p.25)

Bauman (2009) afirma que o planejamento arquitetônico e urbano deve adotar uma estratégia oposta: difusão de espaços públicos abertos, convidativos, acolhedores, onde todo tipo de cidadão teria vontade de frequentar e compartilhá-los voluntariamente.

Caldeira (2011) reforça que nas duas últimas décadas, especialmente as classes mais altas, têm usado o medo da violência e do crime para justificar novas tecnologias de exclusão social e sua retirada dos bairros tradicionais das cidades. Os grupos que se sentem ameaçados com o cenário da violência urbana, constroem **enclaves fortificados** para sua residência, trabalho, lazer e consumo. Para a autora, a violência e o medo estabelecem processos de mudança social nas cidades contemporâneas, reproduzindo diferentes formas de discriminação social e segregação espacial.

A segregação tanto social quanto espacial é uma característica presente e preocupante na evolução das cidades. As regras que organizam o espaço urbano atual das cidades brasileiras são essencialmente padrões de diferenciação social e

de separação que variam cultural e historicamente, revelando os princípios que estruturam a vida pública e indicando como os grupos sociais convivem no espaço da cidade.

Em um estudo sobre a cidade de São Paulo, Caldeira (2011) relata que ao longo do século XX, a segregação social teve pelo menos três formas diferentes de expressão no espaço urbano. Do final do século XIX até os anos 40, a cidade era concentrada em grupos sociais diferentes que se comprimiam numa pequena área urbana segregados por tipos de moradia. A segunda forma urbana, chamada centro-periferia, dominou dos anos 40 até 80, onde os diferentes grupos sociais se separaram por grandes distâncias. As classes alta e média concentraram-se nos bairros centrais com boa infraestrutura, e os pobres viveram nas distantes e precárias periferias.

Uma terceira forma vem se configurando desde os anos 80, modificando o cenário urbano. As recentes transformações estão gerando espaços nos quais os diferentes grupos sociais estão próximos, mas se separaram por muros e tecnologias de segurança; e tendem a não circular ou interagir nas áreas comuns cada vez mais suprimidas por usos introspectivos.

O principal instrumento desse novo padrão de segregação são os "**enclaves fortificados**", que a Caldeira (2011) define como espaços privatizados, fechados e monitorados para residência, consumo, lazer e trabalho. Esses novos espaços atraem aqueles que tem medo do crime violento e estão abandonando as ruas para os pobres, os "marginalizados" e os sem-teto. A autora salienta que, nas cidades fragmentadas por "enclaves fortificados", é difícil manter os princípios de acessibilidade e livre circulação. Com a proliferação dos mesmos, o caráter do espaço urbano muda, assim como a participação na vida pública.

Com a mesma intenção, o termo "enclaves fortificados" é utilizado por Caldeira (2011) para denominar as formas arquitetônicas que rompem com o espaço público e que são fisicamente marcadas por muros opacos. Podendo ser de uso privado e, muitas vezes, de uso coletivo, esses empreendimentos, impulsionados pelo mercado imobiliário, vendem, quase sempre, a "sensação de segurança" e, sua existência na cidade, tendem a contribuir para o aumento da violência urbana. Ainda segundo a autora, está surgindo um novo modelo de segregação socioespacial caracterizado como "separado por muros", contribuindo para a formação de uma cidade mais dispersa e fragmentada socialmente.

Além de serem distantes, segregados e contarem com uma ideia de segurança baseada no isolamento e monitoramento, supõem-se que os condomínios fechados sejam um universo a parte para os moradores (CALDEIRA, 2011). Dessa forma, é preciso oferecer áreas de lazer que se assemelham a sofisticados clubes, excluindo a possibilidade do uso de áreas livres de uso público vizinhas. São arquiteturas introspectivas, voltadas para o interior e não para a rua, por isso dialogam pouco com a calçada e o espaço público. Sendo assim, perde-se a ideia de vitalidade urbana por desvalorizarem o que é público e aberto para, assim, supervalorizar o que está dentro do empreendimento.

Os **condomínios fechados afastados do centro** também podem ser considerados espaços introspectivos, desprovidos de atratividade para a circulação de pessoas. São distantes e dependentes do automóvel acessíveis aos seus moradores e/ou visitantes. Os empregados, por sua vez, são obrigados a circularem por áreas áridas e segregadas, mantidos sob controle e comumente encaminhados para uma “entrada de serviço”.

Caldeira (2011) analisa esse tipo de residência a partir de uma série de perspectivas interligadas. Define os condomínios fechados não como um fenômeno isolado, mas a versão residencial de uma nova forma de segregação nas cidades contemporâneas.

Montaner (2009) acrescenta que a fragmentação criativa das cidades se baseia principalmente na colagem e sobreposição. Aceita mistura, ambiguidade e conflitos. É o território onde a diversidade pode conviver. No entanto, ressalta que a fragmentação também leva a segregação, como acontece com os elementos urbanos não relacionados como os edifícios isolados e os condomínios fechados (fig.3). Sobre os condomínios isolados, salienta o “empobrecimento” do entorno urbano, deixando áreas vazias sem atributos a sua volta, dominando os estacionamentos e vias expressas.

Figura 3 - Imagem ilustrativa de vendas de Condomínio Residencial no município de Serra-ES



Fonte: Disponível em: <<http://www.imoveislitoralcapixaba.com.br/imovel/28338-terreno-alphaville-jacupy-serra-es/>>.

Já os **edifícios multifamiliares**, possuem elementos que também os transformam em residência de prestígio: segurança, equipamentos de uso coletivo, serviços. Em resumo, Caldeira (2011) ressalta que uma “estética da segurança” foi definida pelo novo modelo, que tanto orienta transformações em todos os tipos de moradia quanto determina o que certifica mais prestígio.

Como já mencionado, para a autora, os condomínios fechados são a versão residencial de uma categoria mais ampla - os **enclaves fortificados**. Eles estão alterando não só a maneira como as pessoas das classes média e alta vivem, consomem, trabalham e se divertem; como o panorama da cidade, seu padrão de segregação espacial e o papel do espaço público no relacionamento entre as classes. Nesta categoria estão conjuntos de escritórios, shopping centers e diversos espaços adaptados para se conformarem a esse modelo, como: escolas, hospitais, centros de lazer e parques temáticos.

Algumas características comuns dos enclaves:

- São de propriedade privada para uso coletivo e enfatizam o valor do que é privado e restrito;
- Desvalorizam o que é público e aberto para a cidade;
- São isolados por muros, grades, espaços vazios e detalhes arquitetônicos segregatórios;

- São voltados para o interior e não em direção à rua, rejeitando explicitamente a vida pública;
- São controlados por guardas armados e sistemas de segurança, que impõem as regras de inclusão e exclusão;
- São padronizados: são espaços autônomos, independentes do seu entorno, podem ser implantados em praticamente em qualquer lugar

Segundo Netto (2017, p.13), as edificações controladas funcionalmente consistem em “espaços produzidos contra a sociedade”. São concebidos de acordo com a visão de produtores pautados por critérios focados em risco de investimento, buscando atingir uma demanda de clientes pré-selecionados que almejam estilos de vida voltados ao privado, interagindo apenas com os socialmente similares. Essa ação entre produtor e consumidor de arquitetura ignora seus impactos na cidade e meio biofísico, ignorando a relação entre espaço, diversidade e urbanidade.

Apesar de não necessariamente constituírem zoneamentos rígidos, esses edifícios orientados exclusivamente para funções e públicos específicos parecem produzir fluxos de movimento desligados dos fluxos mais diversos das pessoas do espaço urbano. Essa relativa independência espacial e funcional da edificação em relação ao espaço público leva facilmente a formas profundas de segregação. Ao desestruturar espacialmente as motivações ao uso pedestre desses entornos rarefeitos e monofuncionalizados, temos um espaço homogeneizante, livre da mistura complexa de identidades distintas. NETTO (2017, p. 13)

No entanto, o autor salienta que as implicações negativas desses padrões só se tornam visíveis quando acumulados; facilmente perceptível quando se depara com áreas ou bairros inteiros aparentemente vazios, monofuncionalizados, socialmente homogêneos e sem caminhabilidade.

Além da relação pessoal com o edifício e das escolhas que motivam sua existência e usos, a forma arquitetônica e urbanista tem interferência direta com a relação na cidade. Netto (2017) classifica os edifícios em dois tipos: isolado e contínuo. Segundo o autor, os edifícios de tipo isolado desconectam-se do seu entorno por possuírem uma tipologia definida pela ausência de afastamentos frontais e laterais e também por limites marcados por muros ou grades que rompem e fragmentam com a continuidade do espaço urbano.

Os edifícios isolados dificultam a apropriação urbana do pedestre, gerando maior dependência veicular e, conseqüentemente, menos pedestres caminhando pelas vias.

Já os edifícios de tipo contínuo reduzem os afastamentos laterais a fim de aproximar as fachadas e reduzir áreas ociosas. Os edifícios de tipo contínuo tendem a criar formas capazes de aumentar o acesso às pessoas, contribuindo para maior diversidade de usos (NETTO, 2017).

Netto (2017) também associa a segregação social, ocasionada pelos edifícios isolados, como vontade de se manter próximo a pessoas socialmente semelhantes, medo da violência, necessidade do *status* ou, até mesmo preconceito de raça e classe. Dessa forma, o autor destaca que as cidades têm se configurado, cada vez mais, em espaços segregados socialmente, com tipologias arquitetônicas que não contribuem para a integração entre o ambiente interno e a vida pública, além de promoverem o esvaziamento das calçadas e, conseqüentemente, um ambiente propício a incidência de crimes violentos.

A figura 04 resume as principais rupturas urbanas presentes nas cidades contemporâneas que resultam a partir da inserção de determinadas edificações, suas regulamentações, definições e impactos gerados.

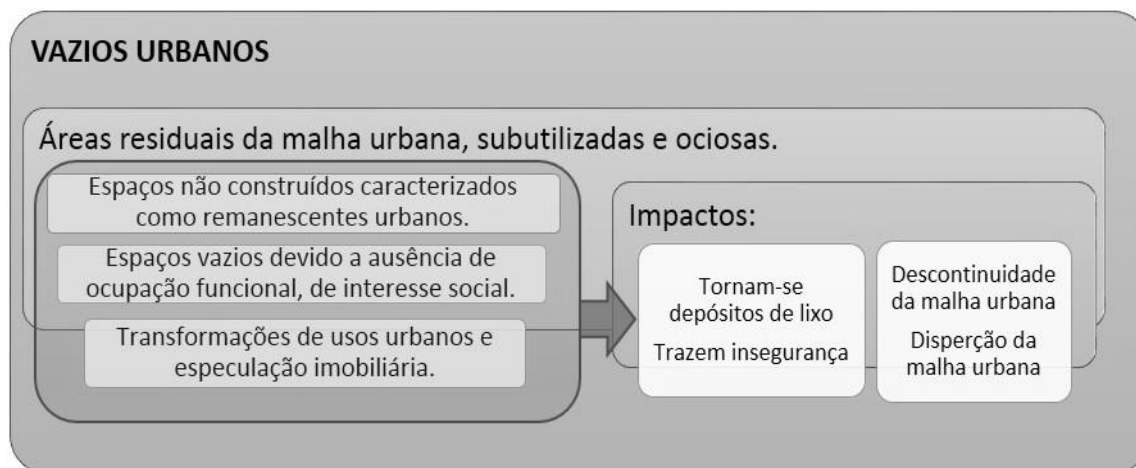
Figura 4 - Rupturas urbanas das cidades contemporâneas

	CONDOMÍNIO FECHADO	LOTEAMENTO FECHADO	GRANDES EMPREENHIMENTOS
LOCALIZAÇÃO	Inseridos no contexto urbano	Localizados em áreas periféricas	Shopping Centers
REGULA- MENTAÇÃO	Lei 4.501/64	Lei 6.766/79	Plano Diretor Municipal
DEFINIÇÃO	Edificação ou um conjunto de edificações com 1 ou mais pavimentos, construídos na forma de unidades isoladas.	Subdivisão da gleba em lotes para finalidade de edificação sujeita a abertura de novas vias, modificação ou ampliação de logradouros existentes.	Grande área comercial fechada, independente e isolada, constituída de estabelecimentos de varejo, dotada de climatização e estacionamento.
IMPACTOS	Áreas grandes são excluídas do tecido urbano, inviabilizando o direito de ir e vir pois nem todos podem ter acesso ao condomínio.	Grandes glebas privadas do uso público, segregação socio-espacial, dispersão da malha urbana.	Valorização imobiliária da área, crescimento da frota de veículos no local, negação do entorno.

Fonte: Rocha (2018), adaptado pela Autora.

Rocha (2018) entende o conceito de rupturas urbanas já mencionadas incluindo na análise os **vazios urbanos** (fig. 05). Por constituírem espaços que contribuem para segregação sócio espacial já mencionada, essas áreas geram interesse de valorização imobiliária, criam descontinuidades no tecido urbano e segregação de porções da cidade. Produzem, assim, rupturas no tecido urbano com impactos negativos tanto administrativos quanto sociais, devido a presença de vazios urbanos situados em áreas providas de infraestrutura e de serviços.

Figura 5 - Definições e impactos dos Vazios Urbanos



Fonte: Rocha (2018), adaptado pela autora.

As consequências negativas dos vazios urbanos também são responsáveis pelo encarecimento de infraestrutura e serviços urbanos que permanecem ociosos quando a especulação imobiliária impede sua apropriação. Desse modo, surgem as ocupações de áreas periféricas, reforçando as rupturas da cidade, a segregação sócio espacial, e a degradação do patrimônio ambiental urbano, conforme afirma Speck (2017, p.190):

Em cidades de qualquer tamanho, com prédios de qualquer altura, ambientes antes promissores para os pedestres foram transformados em ambientes desagradáveis por esses lotes vazios – o que os urbanistas chamam de lacunas ou vazios no tecido urbano. Basta um deles para acabar com um lugar para caminhar.

As citadas rupturas, excluem e segregam os espaços da cidade, criando isolamento entre os seus habitantes e a continuidade do tecido urbano é prejudicada, não favorecendo a vitalidade e diminuindo os espaços públicos destinados ao lazer. A grande consequência negativa, é a falta de vitalidade urbana uma vez que diminui a relação da quantidade de pessoas circulando, devido aos problemas de insegurança que essas áreas geram.

2.2 A DISSEMINAÇÃO DOS COMPLEXOS HABITACIONAIS INTROSPECTIVOS

Segundo Caldeira (2011), para que os complexos habitacionais se transformassem em espaços de prestígio e notoriedade, algumas mudanças importantes nos valores das classes altas foram necessárias pois as moradias coletivas como prédios de apartamentos eram desvalorizadas, bem como a localização nas áreas periféricas.

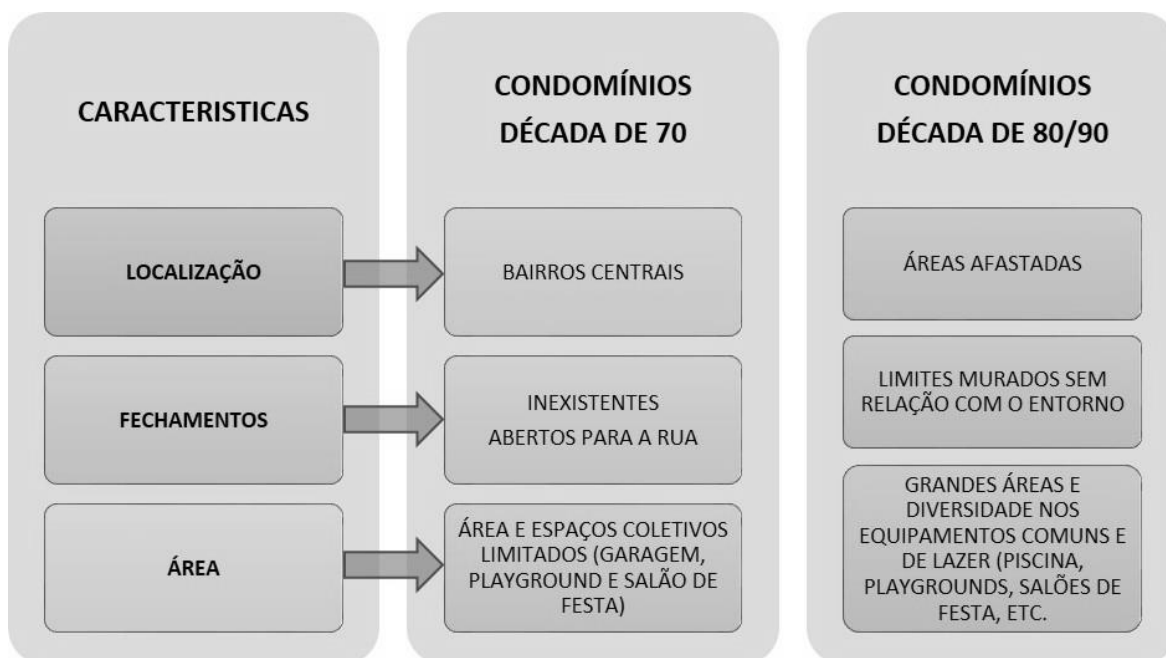
Essa mudança requereu a inversão dos valores que haviam prevalecido dos anos 40 até os anos 80, quando o centro era inequivocadamente associado aos ricos e a periferia, aos pobres. Pela primeira vez, algo como o subúrbio americano tornou-se popular entre a elite, e a distância do centro foi ressignificada para conferir status em vez de estigma (CALDEIRA, 2011, p.259-260)

As residências unifamiliares significavam evidência de status moral e social, sobressaindo os valores de privacidade, liberdade individual e família nuclear. Viver em edifícios multifamiliares, compartilhando as áreas comuns, não era uma experiência nova para a classe média brasileira (CALDEIRA, 2011).

Embora tenha levado algum tempo para perderem o descrédito pela associação a moradias de baixa renda, os apartamentos se disseminam a partir dos anos 70, dada as mudanças nos financiamentos e o crescimento exponencial do setor imobiliário e da construção civil.

No entanto, muitos elementos, diferenciam os apartamentos da década de 70 dos condomínios fechados dos anos 80 e 90 (fig.6). O primeiro diferenciador remete à localização: enquanto nos anos 70 os prédios residenciais ainda estavam concentrados nos bairros centrais e integravam a rede urbana, os condomínios fechados da década de 90 tendem a se situar em áreas distantes. Outra diferença são os fechamentos. Enquanto os condomínios fechados são por definição murados, os edifícios dos anos 70 costumavam ser abertos para as ruas. O novo condomínio fechado costuma ter grandes áreas e equipamentos de uso comuns, enquanto na geração anterior os espaços de uso coletivo limitavam-se geralmente a garagens, áreas de circulação, pequenos *playgrounds* e talvez um salão de festas.

Figura 6 - Elementos que diferenciaram os Condomínios das décadas de 70 e 80/90



Fonte: Caldeira (2011), adaptado pela Autora.

Já em meados de 2010, a intensa atividade da construção civil brasileira, na área habitacional, impulsionou o crescimento de novos bairros em meio a uma “euforia construtiva”, sem o cuidado necessário com a qualidade urbana resultante. Em todo o país, novos bairros surgiram em áreas distantes e sem urbanização, alinhando centenas de casas idênticas e minúsculas, ou enfileirando torres habitacionais de um mesmo padrão construtivo, gerando um enorme impacto sobre o meio ambiente (FERREIRA, 2012, p. 7).

Para o autor, as cidades expressaram-se espacialmente através das relações econômicas, políticas e culturais de uma sociedade e sua história. São, naturalmente, espaço de conflitos e tensões. No entanto, Ferreira (2012) reconhece que desenhar as cidades acompanhando um projeto de sociedade idealizado, de acordo com as vontades dos arquitetos e crenças urbanísticas de cada momento, não significa estar no caminho para a construção da cidade ideal.

O autor ressalta que, talvez, não seja possível desenhar a cidade “ideal”. Na história do pensamento urbanístico questiona-se acerca de que o desenho racional pode não ser capaz de produzir os melhores espaços para se viver; e que as cidades devem crescer “naturalmente”, conforme as dinâmicas sociais próprias, e sem a intervenção tão decisiva dos urbanistas.

Sua configuração, seu desenho, sua eficácia como abrigo e local de produção e reprodução social, sua capacidade de promover qualidade de vida dependerão de cada contexto, das correlações de forças presentes, do momento histórico, das dinâmicas sociais e econômicas. E, sendo as cidades espaços de conflitos e arranjos entre os diversos atores sociais, o que é “ideal” para uns não o será, certamente, para outros (FERREIRA,2012, p.12).

No segmento de alto padrão, Ferreira (2012) destaca que a disponibilidade de recursos permite soluções arquitetônicas suntuosas, uso de materiais luxuosos, apartamentos com dimensões generosas, equipamentos de lazer sofisticados, aparentando serem muito bem resolvidas. No entanto, têm uma arquitetura que favorece o status das aparências, os excessos e a individualidade, a segregação da cidade e a excessiva valorização do automóvel. Seja no exagerado número de suítes, ou de vagas na garagem, ou nos clubes e shoppings exclusivos e também nos muros eletrificados que se expressa o gosto das elites por um modelo de vida que renega a cidade (fig. 07).

Figura 7 - Contraste social: edifício de luxo e comunidades em São Paulo-SP



Fonte: FERREIRA,2012, P.26.

Não obstante, a figura 08 retrata a verticalização excessiva em bairro da cidade de São Paulo-SP, originalmente assobradado. É possível observar a disparidade entre os edifícios verticalizados e a ocupação existente do bairro, a relação da nova densidade com o porte das ruas. Destaca-se também a impermeabilização de todo o térreo, ocupado por estacionamentos subterrâneos, contrapondo-se ao jardim interno permeável do imóvel vizinho, na foto encoberto pelas torres.

Figura 8 - Verticalização excessiva em bairro de São Paulo-SP



Fonte: FERREIRA, 2012, P.17.

Para Ferreira (2012), o modelo urbano ilustrado anteriormente, possui duas características marcantes: **desigualdade social** e **insustentabilidade**. A sustentabilidade diz respeito à toda a cidade, aos diferentes processos sociais e econômicos que ela provoca. Pelo seu acentuado impacto sobre a natureza, a cidade é uma questão de sustentabilidade em si.

Todavia, as soluções pontuais de construções ecológicas são importantes, mas ainda tem pouco impacto sobre a sustentabilidade urbana. A incessante repetição de condomínios de casas e edifícios destaca questões importantes sobre sustentabilidade como a impermeabilização do solo, deslocamentos e erosão da terra, espraiamento urbano que gera a necessidade de ampliar sempre mais a rede de infraestrutura, falta de comércio e de empregos nos novos bairros, que obriga a deslocamentos desnecessários, ruas que são suprimidas pelos remembramentos de lotes, o que gera ao aumento da distância aos sistemas de transporte de massa conforme os exemplos ilustrados na figura 09.

De forma cada vez mais frequente a “insustentabilidade urbana” brasileira se expressa nos dramas que invadem os telejornais: enchentes, deslizamentos, engarrafamentos monumentais, poluição, e violência nas metrópoles. Todavia, as médias e pequenas cidades, que ainda são relativamente isentas dos problemas mais graves que avassalam as metrópoles, e que ainda teriam tempo de reverter sua lógica de urbanização para um padrão mais sustentável, estão reproduzindo os equívocos das grandes cidades (FERREIRA, 2012, p. 33).

Figura 9 - Condomínios implantados em Manaus-AM e Porto Alegre-RS



Fonte: FERREIRA, 2012, p.25.

Ferreira (2012, p.8) também ratifica que a ausência dos arquitetos nos processos de decisão da produção habitacional, reflete-se no que seria entendido como “boa arquitetura”, a qual, não existe sem “boa urbanização”. O quadro urbano no Brasil do século XXI com cidades divididas, desiguais e insustentáveis, leva a repensar o modelo urbano brasileiro, e a necessidade imediata de mudança de paradigmas para a construção de cidades mais justas e democráticas. O autor enfatiza que para que a mudança do padrão de urbanização ocorra, a sociedade precisa assimilar a ideia da “cidade justa”. Ao contrário, e infelizmente, os elementos de status que retratam e supostamente embelezam a produção habitacional são razão de grande procura e satisfação, mesmo ambientalmente tão questionáveis.

Paradigma explicado facilmente pelas frases que alimentam os panfletos de vendas de imóveis e embasam o sonho da casa própria da classe média, embutindo equívocos arquitetônicos e urbanísticos que parecem, à primeira vista, muito sedutores para o consumidor conforme exploraremos no próximo subcapítulo.

2.3 O PAPEL DO MERCADO IMOBILIÁRIO NA VALORIZAÇÃO DOS COMPLEXOS HABITACIONAIS

Netto (2017) pondera que a lógica da produção imobiliária nacional domina e incentiva a produção dos complexos verticais multifamiliares. O incentivo é devido as muitas vantagens que o mercado leva com o aumento da lucratividade, a saber:

- A verticalização gera redução do custo de construção devido a reprodução das plantas apenas multiplicando andares, padronizando tamanhos e materiais utilizados - assegurando redução de custos via ganhos de escala na produção;
- Aumento dos valores de venda dos andares elevados;

- Replicação de projetos similares em lotes com dimensionamento suficiente – soluções genéricas que independem do contexto;
- O modelo define a implantação – muitas vezes sendo necessário o remembramento de lotes - e os projetos são replicados em série, gerando redução progressiva nos valores de projeto;
- Implantação de conjuntos com distâncias entre edifícios determinadas pela mobilidade de guas e outras facilidades de construção.

A lógica do mercado imobiliário, baseado numa arquitetura amparada em critérios definidos no objeto e não em suas implicações urbanas, dificilmente geraria edificações apropriadas em diferentes aspectos de desempenho e contexto urbano.

As pesquisas de mercado, segundo Netto (2017), são oriundas de entrevistas com públicos-alvo pré-definidos. A padronização dos gostos e dos estilos arquitetônicos é tida pelos produtores de espaço como fator-chave de minimização de riscos do investimento. Gostos são influenciados entre atores e pela própria publicidade. Valores e preferências giram em torno da condenação da densidade, do espaço público e da mistura de grupos sociais. O autor ressalta ainda que a busca por status e facilidades exclusivas, na geração de “pacotes” atraentes para estilos de vida baseados em novidades constantes (como os espaços gourmet, *playgrounds*, *webspaces* etc.) acessadas exclusivamente pelos socialmente similares, é um componente sedutor e ao mesmo tempo segregador.

Para Netto (2017), a cidade é formada por um sistema de peças edificadas de tipos distintos. Pode-se considerar este tipo de urbanização como um processo acidental, quando o desequilíbrio na preferência dos atores leva a mais desequilíbrio, até chegar à predominância de um padrão. Padrão este que está sendo corroborado pelos arquitetos, que absorvem e replicam preceitos de racionalização, inconscientes da extensão das implicações negativas; e da legislação urbana, que permite esta prática.

No entanto, o resultado dessa escolha pode gerar consequências não intencionadas na escala do bairro e da cidade, comprometendo a vitalidade da área, conforme afirma Netto (2017, p.26):

Quando alguém escolhe morar em um edifício murado, buscando conforto e segurança, não deseja necessariamente gerar um padrão de áreas segregadas na cidade ou prejuízos à urbanidade dos seus espaços públicos, mas é o que acaba implicando. ... os muros que escolhe para se proteger não deveriam aumentar o risco de crimes nas ruas do entorno, mas é o que muros podem fazer, ao

desestimulem a presença de pedestres... quando alguém pega seu veículo para ir ao lugar de consumo ou trabalho, não deseja enfrentar um engarrafamento, mas está contribuindo para ele.

Paralelo a isso, a população é fomentada diariamente pelas notícias violentas através das mídias sociais, que o fazem desejar toda a segurança que um enclave pode proporcionar. A sensação de medo e busca por segurança induz à rejeição de tipologias que não dispõem dos elementos de configuração do edifício isolado, cercado e desconectado do restante do quarteirão. Nesse caso existe um despropósito na exploração do medo, pois o mesmo edifício isolado que supostamente protege o morador internamente, contribui para esvaziar ruas em seu próprio entorno, tornando moradores mais suscetíveis a situações de crime no espaço público.

Para Lira (2014), a forma urbana é composta por elementos resultantes dos desenhos arquitetônicos e urbanísticos. Os primeiros são definidos pela morfometria de casas, complexos residenciais e comerciais etc. Elementos como ruas, calçadas, quadras, praças e parques, influem diretamente na configuração do desenho urbano. Os arranjos urbanísticos são desenvolvidos a partir da articulação desses elementos que combinado aos usos, constitui a **morfologia urbana**. A análise das formas e funções da **arquitetura do medo** é apenas uma parte da morfologia citada acima.

O aumento gradativo da criminalidade violenta nas principais cidades brasileiras constatado nas últimas três décadas, tem influenciado uma reconstituição na morfologia urbana. “Paisagens do medo” veem sendo instauradas e novos padrões de sociabilidades desenvolvidos. Com a constante sensação de insegurança e ampliação do referido medo, os habitantes das grandes cidades encontram-se em uma incessante corrida pela segurança, alterando suas práticas sociais e proporcionando a configuração de paisagens e espaços hostis, como afirma o autor.

Pelo fato de representar o lugar sacramentado pela família, das relações de afeto, e de proteção dos bens de valor sentimental e financeiro, as residências preocupam mais os cidadãos. Segundo Lira (2014), o medo do crime estimula os proprietários a adotarem uma série de medidas funcionais de auto-proteção:

Os espaços privados incorporam uma série de elementos em suas formas, a saber, muros altos, grades, guaritas, cercas elétricas, torres, alarmes, circuito de vídeo-monitoramento, entre outros. Isso se torna explicitamente perceptível em bairros ocupados por camadas sociais mais privilegiadas e, principalmente, em espaços residenciais. Não que outros espaços, como ambientes comerciais, estejam isentos das representações da arquitetura do medo, mas são as casas e

condomínios que adotam com vigor os elementos da arquitetura do medo (LIRA, 2014, p. 131).

Disseminando o cenário de violência por meio da espetacularização, frequência e repetição das notícias criminais, a mídia se faz valer da confecção de manchetes alarmantes nutrindo substancialmente a espetacularização da violência e os temores potencializando a cultura do medo, conforme afirma Lira (2014, p.131-132):

As mídias são ferramentas poderosas e influentes. Todavia, as formas com que a imprensa brasileira vem transformando dados e informações referentes à Segurança Pública em notícias revelam que, via de regra, a abordagem midiática privilegia o sensacionalismo em detrimento da elaboração de materiais mais apurados que enfoquem os motivos estruturais da criminalidade violenta e se comprometam com a proposição de eventuais soluções da problemática em questão.

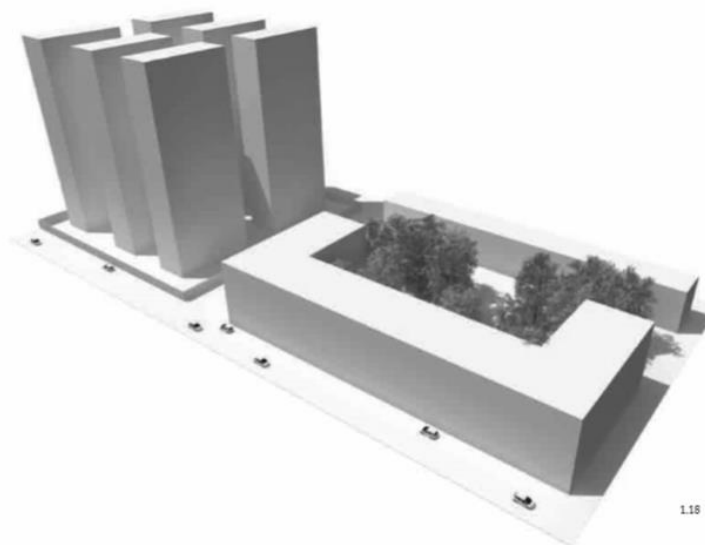
Diante deste cenário, Ferreira (2012) ressalta que a construção civil faz a “sua parte” ao colocar quase sempre o retorno financeiro à frente de princípios básicos da boa urbanidade. Constantemente, o mercado imobiliário tem forçado a expansão urbana para áreas sem infraestrutura, onde a terra é mais barata, porém onerosa para o Estado, que será obrigado a fazer os investimentos públicos em infraestrutura.

No entanto, estas implantações ocorrem a partir da benevolência do Estado na regulação e fiscalização, conforme explica o autor:

A própria legislação urbana brasileira, no que tange à ocupação do solo e ao código de obras, contribui em grande medida para a consolidação de um padrão de ocupação em lotes, com a edificação neles centrada por força da exigência de diversos recuos, que exclui possibilidades de soluções melhores do ponto de vista urbanístico, como edifícios geminados, sem recuo para a rua, mas com jardins comuns nos fundos, praças internas etc. (FERREIRA, 2012, p.29).

Ainda de acordo com Ferreira (2012), existem diferentes possibilidades de ocupação de uma quadra. A primeira opção são edifícios isolados com o lote murado e a segunda apresenta prédios alinhados com a rua, sem recuos ou muros, possibilitando a criação de espaços internos arborizados e lotes abertos, estes representados na Figura 10.

Figura 10 - Exemplos de ocupação da quadra no perímetro urbano



Fonte: FERREIRA, 2012, p. 28.

Desta forma, repassa-se ao setor privado grande parte da responsabilidade pelo zelo do interesse público. Os efeitos da falta de consciência da necessidade de urbanização mais cuidadosa, para o bem das gerações futuras, são diversos e bastante impactantes. Grande parte dos empreendedores não possuem o entendimento sobre o que é “fazer cidade com responsabilidade”. Propõem a verticalização exacerbada, a movimentação e impermeabilização descontrolada do solo, entre outros exemplos citados neste capítulo.

2.3.1 O papel da publicidade capixaba na valorização e comercialização dos Complexos Habitacionais

A análise da atuação da publicidade pelo setor da construção imobiliária feita por Fernandes (2014) foi um exemplo de como a propaganda atuou como ferramenta na modificação e difusão de conceitos referentes a moradia, estilo de vida, dentre outros aspectos, fundamentais para a viabilização e comercialização dos complexos multifamiliares na Região Metropolitana da Grande Vitória (RMGV).

O autor salienta que a publicidade atingiu um patamar de destaque no lançamento de condomínios residenciais, tornando-se parte importante para comercialização deste produto. O processo de crescimento urbano pelo qual vem passando a região tem sido marcado pela construção de condomínios residenciais, constituindo-se num elemento de destaque na expansão da malha urbana. Esse tipo de produto imobiliário vem sendo intensamente implantado atraindo vultosos investimentos na construção de condomínios residenciais fechados desde a década de 70 (FERNANDES, 2014).

Fernandes (2014) relata que, nas décadas de 70 e 80, a propaganda começou a ser um componente essencial para impulsionar as vendas do produto imobiliário RMGV. Para tanto, a propaganda utiliza-se de elementos que visam a sedução do consumidor. (FERNANDES, 2014). Durante esse período ocorre a montagem de uma estrutura diferente, onde vários empresários do setor da construção civil empreenderam iniciativas a fim de proporcionar uma nova dinâmica ao negócio. Essa dinâmica consistiu em criar uma empresa imobiliária dentro da empresa construtora, destinada a área de comercialização de seus produtos, conforme explica o autor:

O setor da construção imobiliária em Vitória começava a depender da propaganda para efetivação dos seus negócios. Era preciso aumentar a velocidade das vendas e diferenciar os produtos, pois, não bastava apenas produzir o imóvel, mas diferenciá-lo para atingir metas e poder sobreviver num mercado que se tornava mais competitivo (FERNANDES, 2014, p. 127).

Ainda segundo o autor, a propaganda se preocupava em elaborar estratégias que iam desde a produção até a comercialização do produto imobiliário, visando o retorno cada vez mais rápido do capital investido. O empresário do setor da construção imobiliária passou a ocupar um papel articulador de interesses dentro do processo produtivo e não somente como empreendedor (FERNANDES, 2014).

Fernandes (2014) complementa que o produto precisava adequar-se a nichos de mercado e não mais a um segmento. Nesse processo, a verticalização constituiu-se numa alternativa que possibilitou obter rendimentos crescentes, oferecendo ao comprador, o edifício como um produto moderno e representante de um estilo de vida. Produto que passa a ser vendido junto com a infraestrutura urbana e todas as amenidades apresentadas pela localização do produto imobiliário, conforme destaca:

A casa como produto imobiliário vai sendo substituída progressivamente pelo edifício numa área com amenidades próxima do mar, dentre outras vantagens. Esse processo é acompanhado pela propaganda que ganha status diferenciado no que tange a sua importância na comercialização do produto imobiliário (FERNANDES, 2014, p 127).

Apesar da existência de um planejamento envolvendo o lançamento de produtos imobiliários como edifícios, não eram as agências que definiam o produto a ser vendido. Toda concepção do produto imobiliário era definida pelos empresários do setor construção imobiliária. Ao estabelecer uma estratégia visando a projeção de rendimentos crescentes, o setor da construção imobiliária identificava quais os elementos que possibilitariam tornar o seu produto mais atrativo (FERNANDES, 2014).

A **localização** se configurou como o principal elemento identificado na forma de construção por incorporação, o que permitiu ao setor da construção imobiliária obter preços mais vantajosos conforme o local do empreendimento. A localização era o item de maior destaque na propaganda envolvendo a construção por incorporação nos anos 70 e 80. Os elementos presentes no discurso publicitário ressaltavam as vantagens de se morar naquele determinado local. Vale destacar que até esse período eram poucos os veículos de comunicação, fator este que reduzia as possibilidades de inserção na mídia. Como a internet não existia como alternativa para o segmento da propaganda e publicidade, a divulgação concentrava-se basicamente na mídia impressa, rádio e TV (FERNANDES, 2014).

Todavia, num período onde políticas governamentais facilitavam a aquisição do imóvel através de crédito e prazos extensos, o setor da construção imobiliária não teve grande preocupação em criar novos conceitos envolvendo produtos imobiliários. A metodologia constituía em: comprar o terreno, calcular quantos apartamentos e quartos seriam possíveis, construir o edifício, para depois encontrar o cliente para o produto. Segundo Fernandes (2014), não havia uma pesquisa de mercado para saber se o produto imobiliário a ser comercializado seria aceito pelo consumidor ou se havia saturação do produto. Essa lógica de produção refletiu-se na propaganda imobiliária nos anos 70 e 80, onde é ressaltado o fato de que os anúncios desse período tinham o objetivo de somente mostrar o produto, vendendo o empreendimento pela sua localização e pelas características de quem estava construindo.

Dessa forma, a propaganda apresenta-se como uma ferramenta que possibilitou a atração desse consumidor, através da utilização de elementos que planejam seduzi-lo, visando o aumento das vendas, e a projeção crescente de rendimentos e retorno mais rápido do capital. Para entender o papel que a propaganda ocupa em relação ao setor da construção imobiliária nos anos 70 e 80, será apresentada a seguir as características envolvendo os elementos presentes no discurso publicitário das propagandas de edifícios residenciais. Elementos que nos ajudam a compreender as estratégias utilizadas pelo setor da construção imobiliária a fim de chegar ao consumidor (FERNANDES, 2014).

Fernandes (2014) identifica e divide as principais características predominantes na propaganda imobiliária, a saber: a) localização, b) produtos e equipamentos oferecidos; c) projeto arquitetônico e d) ideia de um novo estilo de vida.

O autor considera a **Localização** o principal elemento presente na propaganda imobiliária envolvendo a forma de construção por incorporação, durante o período analisado, conforme afirma o autor:

Dentro da estratégia de comercialização do produto imobiliário, os agentes do setor da construção imobiliária trabalham com a possibilidade de se apropriar das condições oferecidas pela localização em que se encontra o empreendimento, o que possibilita gerar rendimentos (FERNANDES 2014, p. 136).

Para o autor, a localização vai apresentar maior destaque nas propagandas de empreendimentos envolvendo novas áreas de expansão identificadas pelo setor imobiliário. A necessidade de consolidação dessas áreas para o mercado imobiliário pode ser percebida nos elementos utilizados pela propaganda, visando oferecer itens ou amenidades que pudessem ser apropriados e assim atrair o consumidor.

Também enfatiza que a propaganda começa a utilizar elementos estratégicos de apropriação da urbanização e das praias por parte do setor da construção imobiliária. Verifica-se esse aspecto na linguagem publicitária envolvendo o texto da figura 11. Nela é possível notar a ênfase dada ao caráter de localização e sua relação com outro elemento natural importante: a proximidade com a praia.

Figura 11 - Propaganda imobiliária veiculada no jornal “A Gazeta” em 1978



Fonte: FERNANDES, 2014, p. 137.

A linguagem publicitária utiliza o slogan “Ponto nobre pertinho do mar”, mostrando a vantagem da aquisição do produto imobiliário, utilizando um mapa destacando a localização próximo ao mar. A propaganda também trabalha a ideia de exclusividade ao inserir a ideia de “padrão classe A”, ressaltando a localização também como status social.

Outra importante característica presente nas propagandas imobiliárias desde o início de sua veiculação foram os **produtos e equipamentos oferecidos**. Durante o levantamento feito por Fernandes (2014), foi possível constatar o aumento de itens oferecidos pelos edifícios, bem como o aparecimento de outros produtos “inéditos”.

Um aspecto importante a ser ressaltado em relação a esses equipamentos, está relacionado a ideia do produto imobiliário oferecer recursos que a cidade não mais disponibiliza ou que tornaram-se escassos (FERNANDES 2014, p. 139).

O setor da construção imobiliária percebe a possibilidade de oferecer o lazer como um item para diferenciar seu produto. O que vem ao encontro com o desaparecimento ou restrição de áreas de convivência em função da dinâmica do crescimento urbano. O mesmo raciocínio adequa-se para a segurança, em função do aumento dos índices de criminalidade; e o transporte, a partir do aumento da frota de veículos e a necessidade de deslocamento diário.

Assim sendo, Fernandes (2014) complementa que a construção por incorporação percebe a possibilidade de diferenciar seus produtos ao oferecer itens com o intuito de substituir aquilo que a cidade já não oferece mais. A veiculação desses itens na propaganda tende a reforçar a ideia de diferenciação a partir do apelo ao consumo, onde o edifício é vendido como um produto moderno, confortável e dotado de muitas comodidades. Além disso, a estratégia enquadra-se na necessidade de aproveitamento cada vez maior do espaço, o que vai ao encontro do processo de verticalização da cidade. O autor identificou várias propagandas apresentando itens de lazer como *playground*, piscina e salão de festas como diferenciais, e a existência de itens como interfone e porteiro eletrônico como elementos de segurança e conforto, além de constituírem-se numa garantia de privacidade e segurança para toda família (fig.12).

Figura 12 - Propaganda imobiliária veiculada no jornal "A Gazeta" em 1988



Fonte: FERNANDES, 2014, p.141.

Na propaganda ilustrada pela figura 12, nota-se a ênfase dada a questão dos equipamentos, destacando a exclusividade. O anúncio também destaca equipamentos que visam dar a ideia de segurança na compra do imóvel.

Segundo o autor, a quantidade de quartos e a existência de suítes passam a constituir elementos diferenciais no preço do produto, disseminando a ideia de praticidade em relação ao acesso as dependências dando um caráter exclusivo ao fato de que quartos podem dispor de banheiros. No que se refere aos itens oferecidos, ressalta-se que a garagem passou a ser um elemento de extrema importância. Na medida em o setor da construção imobiliária procura áreas com preços mais atraentes, distancia-se de áreas comerciais e de serviços, fazendo com que o consumidor do imóvel se desloque por distâncias maiores para chegar ao trabalho ou ter acesso a serviços (FERNANDES 2014).

Outro aspecto ressaltado por Fernandes (2014) relaciona-se às tentativas de diferenciação do produto imobiliário através do **projeto arquitetônico**. Esse aspecto mostra que setor da construção imobiliária capixaba nas décadas de 70 e 80, começava a perceber a necessidade de diferenciar o edifício como produto imobiliário até então restrito as conservadoras linhas geométricas. O setor começava a perceber que a diferenciação no projeto arquitetônico poderia ser uma forma de ganhar mercado apropriando maior valor por meio do seu produto (FERNANDES 2014).

Segundo Fernandes (2014), uma característica presente em todas as propagandas envolvendo a forma de construção por incorporação traz os novos conceitos

relacionados a **ideia de um novo estilo de vida**, que envolve a associar o produto ao ritmo de vida e expectativas do consumidor. Ao oferecer um produto, o referido setor difunde a ideia de adquirir um imóvel em sintonia com as transformações do seu tempo, que propaga a ideia de acesso exclusivo a espaços dotados de elementos escassos e desejados e que antes eram de uso comum. Ao citar conceitos como “comodidade”, “bom gosto” e “exclusividade” na propaganda, o autor relata que esta era uma forma de enfatizar aspectos que fariam do edifício um produto adaptado ao cotidiano, com itens de lazer para a família, mecanismos de segurança, espaços de convivência e garagem. Um espaço multifuncional se apresentava como um local com “as vantagens de uma vida moderna”, e a premissa de ser exclusivo (FERNANDES 2014, p. 143).

Um exemplo desse aspecto está representado pelo anúncio da figura 13. O discurso publicitário ressalta o caráter de personalização do empreendimento, fornecendo a ideia do produto ser restrito às minorias (luxo, acabamento, segurança, beleza), cuja arquitetura apresenta-se como um diferencial sob a promessa de “integrar todas as necessidades de uma vida moderna” (FERNANDES, 2014, p. 143).

Figura 13 - Propaganda imobiliária veiculada no jornal “A Gazeta” em 1982



Fonte: FERNANDES, 2014, p.143.

O autor complementa que o conceito de “estilo de vida” presente na propaganda da construção por incorporação, também estabelece uma associação como forma de *status* e diferenciação.

O exemplo dado por Fernandes (2014) neste subcapítulo retrata o início de um processo na realidade capixaba que se dissemina e estende-se no cenário contemporâneo, sem grandes modificações quanto ao enfoque da propaganda e tipo de produto oferecido. Deste modo, entende-se que o conceito de morar em edifícios multifamiliares, compartilhando áreas de lazer, foi um conceito “vendido” pelo setor imobiliário desde a década de 70, visando o lucro de seus empreendimentos.

2.4 ANÁLISE DA LEGISLAÇÃO VIGENTE

Fazendo um breve histórico da legislação acerca dos loteamentos, que contribuíram para o surgimento e disseminação dos complexos habitacionais introspectivos com lotes privados, destaca-se a lei nº 6766/79, alterada pela Lei nº 9.785/99, em especial o art.4 , a seguir:

Art. 4º – Os loteamentos deverão atender, pelo menos, aos seguintes requisitos:

I – as áreas destinadas a sistemas de circulação, a implantação de equipamento urbano e comunitário, bem como a espaços livres de uso público, serão proporcionais à densidade de ocupação prevista pelo plano diretor ou aprovada por lei municipal para a zona em que se situem (Redação dada pela Lei nº 9.785, 29.1.99).

A legislação determina que os loteamentos devam possuir “equipamento urbano e comunitário” e “espaços livres de uso público”, a lei não está definindo apenas uma questão de propriedade, mas também a destinação que deve ser dada à área, certamente pelo reconhecimento da necessidade do caráter público desses espaços. Porém, a situação encontrada na maioria dos loteamentos recentemente implantados é bem diferente da descrita pela lei; os espaços livres são situados dentro do perímetro fechado dos condomínios, restringindo o acesso e uso dos equipamentos aos moradores.

Todavia, existe um projeto de lei para substituir a Lei 6766/79, que trata do parcelamento do solo, e que prevê a regulamentação dos condomínios fechados, que

passarão a ser chamados “**Condomínios Urbanísticos**”. Este projeto de lei foi denominado PL 3057/2000 e está em tramitação na câmara de deputados federal⁵.

O artigo 3º do PL 3057/2000, define os condomínios urbanísticos da seguinte maneira:

XII — condomínio urbanístico: a divisão de imóvel em unidades autônomas destinadas à edificação, às quais correspondem frações ideais das áreas de uso comum dos condôminos, sendo admitida a abertura de vias de domínio privado e vedada a de logradouros públicos internamente ao perímetro do condomínio.

O artigo 11 do referido projeto prevê o “condomínio urbanístico” como mais uma modalidade de parcelamento do solo, juntamente com loteamento e o desmembramento:

Art. 11. O percentual de áreas destinadas a uso público nos loteamentos, **condomínios urbanísticos** e desmembramentos, excluído o sistema viário, deve ser de, no mínimo, 15% (quinze por cento), observada a proporcionalidade prevista no inciso II do art. 10. § 1º As áreas destinadas a uso público em condomínios urbanísticos devem estar situadas fora do perímetro fechado e podem, a critério da autoridade licenciadora, situar-se em outro local dentro do perímetro urbano.

Analisando o artigo 11 e suas diretrizes, infere-se que, de maneira geral, existe uma tendência a preservação de áreas destinadas a práticas sociais. O principal motivo dessa conclusão é a exigência de que as áreas livres destinadas a uso público estejam fora do perímetro privado, o que aumentará a disponibilidade de acesso aos espaços livres de uso público por parte da população do entorno, que atualmente não usufrui desses espaços pois os mesmos são restritos ao uso interno dos condomínios. Além disso, diminuirá o custo-benefício desse tipo de parcelamento, uma vez que os empreendedores terão que criar áreas de uso coletivo dentro do condomínio se quiserem manter a atratividade para os compradores, ficando com menos área para os lotes privados.

Os incisos II e III do 1º parágrafo do art. 12 da PL 3057/2000 sugerem mecanismos para evitar grandes fachadas muradas e espaços sem urbanidade, com poucas relações entre os espaços públicos e privados, promovendo a integração com os sistemas de transportes da cidade, destacando:

⁵ Inteiro teor do PL3057/2000 e situação da tramitação, disponível em:

<<https://www.camara.leg.br/proposicoesWeb/fichadetramitacao?idProposicao=19039&ord=1>>

Art. 12. Respeitadas as disposições desta Lei, cabe ao plano diretor, quando houver, ou a outra lei municipal definir, para cada zona em que se divida a área urbana do Município:

- I — os usos permitidos e os parâmetros urbanísticos de parcelamento e ocupação do solo;
- II — as modalidades de parcelamento admissíveis;
- III — diretrizes para a articulação do parcelamento do solo com o desenho urbano.

§ 1º Observado o disposto no caput deste artigo e no § 4º do art. 10, cabe à legislação municipal determinar, em relação à implantação de condomínios urbanísticos:

- I — a mínima distância que deve prevalecer entre os empreendimentos ou entre conjunto de empreendimentos contíguos;
- II — as formas admissíveis de fechamento do perímetro e a máxima extensão murada;
- III — outros requisitos julgados necessários para assegurar a integração com o sistema viário existente ou projetado, a mobilidade urbana e o acesso a equipamentos comunitários.

§ 2º Inexistindo as definições de que tratam o § 1º, fica vedada a concessão de licença para a implantação de condomínios urbanísticos.

O projeto de Lei em destaque pode ser considerado um avanço em relação à situação existente, no entanto, de modo a garantir uma maior fruição e permeabilidade das edificações, torna-se necessário um maior detalhamento dos tipos de fechamento das unidades privativas e a máxima extensão murada permitida – que nesse caso, transfere ao plano diretor municipal.

No caso de Vila Velha, o artigo 189, presente na Lei complementar 65/2018 (VILA VELHA, 2018) - que institui a revisão decenal da lei municipal nº 4575/2007 que trata do plano diretor municipal no âmbito do município de vila velha e dá outras providências - indica que o fechamento dos loteamentos poderá ser de muros opacos em até 50% de sua extensão. Ainda preconiza que deverá ser implantada uma via de contorno no perímetro externo dos fechamentos e uma faixa verde entre o muro perimetral e a via de contorno, conforme citado a seguir:

“Art. 189 O fechamento do loteamento poderá ser de muro de alvenaria, desde que 50% (cinquenta por cento) vazado ou outro tipo apropriado a critério do empreendedor.

§ 1º Ao longo do perímetro externo do muro de fechamento do loteamento deverá ser implantado via de contorno para integrar o empreendimento ao território, podendo ser descontado do percentual mínimo destinado ao sistema viário do loteamento.

§ 2º Deverá ser prevista uma faixa de área verde com tratamento paisagístico ao longo do perímetro externo de fechamento do loteamento, entre a caixa da via de contorno e o muro do loteamento” (VILA VELHA, 2018, Art. 189):

Em relação a dimensão máxima da testada do lote e a área máxima permitida, o artigo 237 determina que os condomínios, por unidades autônomas para fins residenciais e mistos deverão observar as seguintes dimensões: “ a) dimensão máxima da testada de 200,00 m (duzentos metros); e b) área máxima de 80.000,00 m² (oitenta mil metros quadrados) (VILA VELHA, 2018, Art. 237).

No entanto, além das medidas que regulamentam os fechamentos, permeabilidade das edificações e a configuração das quadras, outras soluções precisam direcionar melhor as ações dos produtores do espaço urbano para que o desenvolvimento da cidade seja feito de forma planejada preservando a qualidade de vida nos bairros e estimulando sua vitalidade.

O Plano Diretor Estratégico do Município de São Paulo, por exemplo, é uma lei municipal que orienta o desenvolvimento da cidade até 2030 e define limites máximos de altura e adensamento construtivo, controlando a verticalização dispersa e a pulverização de grandes empreendimentos (SÃO PAULO, 2014). Também propõe a estruturação de uma rede de centralidades, com oferta de equipamentos urbanos e sociais, prevê ainda ampliação das áreas verdes e espaços livres da cidade, além de definir instrumentos de planejamento e projeto urbano de escala local, a serem formulados em conjunto com a sociedade.

Alguns conceitos importantes que norteiam o Plano Diretor de São Paulo (SÃO PAULO, 2014) e que buscam o dinamismo e a vitalidade urbana são

- Incentivo a fachada ativa: estímulo ao uso misto no térreo das edificações (comércio, serviço e equipamentos). Com isso, pretende-se aproximar emprego e moradia além de qualificar e dinamizar a vida urbana nos espaços públicos, especialmente nas calçadas;
- Ampliação da rede de equipamentos urbanos e sociais: educação, saúde, esportes, cultura, assistência social e segurança alimentar;
- Qualificação da vida urbana com ampliação das calçadas e estímulo ao comércio, serviços e equipamentos urbanos e sociais voltados para a rua;
- Combate a terra ociosa que não cumpre a função social, ou seja, fazer cumprir a função social da propriedade (terrenos vazios, imóveis subutilizados ou não utilizados);

- Priorização do transporte público, ciclovitário e a circulação de pedestres. Qualificando as condições de mobilidade e a integração entre os meios de transporte;
- Extinção da exigência do número mínimo de vagas de automóveis;
- Preservação da qualidade urbana e ambiental e da dinâmica de vida nos miolos dos bairros por meio da limitação de altura e número de andares máximos das edificações e de limites ao adensamento construtivo;
- Proibição de muro contínuo⁶.

Se as políticas municipais para melhor uso e ocupação do solo não são estimuladas, os ambientes socialmente homogêneos como os condomínios fechados tratados neste capítulo continuarão a ser replicados. Os que escolhem frequentar ou habitar esses espaços prezam viver entre grupos seletos, da mesma classe social e longe do movimento, perigo e imprevisibilidade das ruas. Os enclaves fortificados e privados cultivam um relacionamento de negação e ruptura com o resto da cidade. A natureza do espaço público e a qualidade das interações públicas na cidade estão se tornando cada vez mais marcadas por suspeita e restrição.

A construção desse símbolo de status proporcionado pelos complexos habitacionais introspectivos é um processo que estabelece diferenças sociais e cria meios para a afirmação de distância e desigualdade sociais.

⁶ Lotes com área superior a 5.000 m² podem ter no máximo 25% de sua testada fechada por muros. Os parâmetros mínimos definidos para os lotes deverão ser aplicados aos novos parcelamentos.

3 VITALIDADE URBANA NO CONTEXTO DAS CIDADES CONTEMPORÂNEAS

O terceiro capítulo visa apresentar uma aproximação do termo vitalidade urbana diante da complexidade das cidades contemporâneas, objeto de estudo do presente trabalho. Para isto, o primeiro item traz a definição do termo na visão de diferentes autores, com destaque para as publicações de Gehl (2014), Jacobs(2007), Netto (2017), Saboya (2016 e 2017), e Speck(2016). Serão apontadas algumas condições necessárias para a dinamização e manutenção da **Vitalidade Urbana**; e como a morfologia urbana pode influenciar neste processo. Fatores como a densidade populacional, o uso misto e acessibilidade apresentam-se como principais potencializadores.

O segundo item desse capítulo aborda os princípios da Cidade Sustentável e a solução proposta pelos Complexos Multifuncionais, que através da estrutura coesa, estimula a vitalidade urbana na medida em que as pessoas se sentem convidadas a caminhar, pedalar, permanecer e conviver nos espaços públicos da cidade. Para tanto, o segundo item do capítulo destaca as publicações de Vendramini, Bruna e Marques (2005), Rogers (2005) e Montaner (2009).

3.1 VITALIDADE URBANA E CAMINHABILIDADE

A vitalidade urbana é um conceito complexo que acontece a partir da interação entre diversos padrões sociais, espaciais e econômicos. Segundo Saboya (2016), vitalidade urbana refere-se à vida nas ruas, praças, passeios e demais espaços livres de uso público presentes na cidade.

Pode ser entendida como a alta intensidade, frequência e riqueza de apropriação do espaço público, assim como a interação deste com as atividades que acontecem dentro das edificações. Ainda segundo o autor pode-se dizer que um lugar possui vitalidade quando existem pessoas usufruindo de seus espaços, seja:

- Caminhando, indo e vindo de seus afazeres diários;
- Interagindo, conversando, encontrando-se; olhando a paisagem e as outras pessoas;
- Divertindo-se das mais variadas maneiras e nos mais diversos locais; brincando, especialmente em parques e praças, mas também na rua; e

assistindo apresentações artísticas, especialmente as informais e improvisadas, entre outras manifestações.

- Inclui também atividades relacionadas às trocas comerciais, tais como entrar e sair de lojas, perguntar e pesquisar preços, olhar vitrines. Quando essa interação acontece informalmente no próprio espaço público, como é o caso de camelôs e barraquinhas de venda de comidas, a própria atividade comercial é parte da vitalidade urbana.

De acordo com Saboya (2016), o primeiro influenciador da vitalidade urbana são aqueles relacionados às pessoas e atividades que tenham a capacidade de preencher os espaços públicos. Maiores quantidades de pessoas, usos e área construída estão diretamente relacionadas a uma maior quantidade de pessoas utilizando e interagindo nas ruas. Desta forma, áreas com maior quantidade de moradores e/ou de economias e/ou de área construída, os espaços “tendem” a possuir maior vitalidade.

As edificações podem ser entendidas como alimentadoras dos espaços públicos: quanto mais gente mora em uma determinada área, mais gente “tende” a sair e chegar em casa todos os dias para ir e voltar do trabalho, da escola e das outras atividades cotidianas, que por si só representariam um primeiro esboço de vitalidade urbana. O mesmo vale para o número de economias em geral: quanto maior a quantidade de residências, comércios, serviços, etc., maior a possibilidade deste número ser não apenas de moradores, mas também de empregados e clientes, assim como os fluxos gerados por eles.

Além disso, as oportunidades de interações são ampliadas, visto que a oferta de mercadorias e serviços se torna mais numerosa e diversificada em comparação com áreas menos densas, aumentando os estímulos para deslocamentos e interações e funcionando como atrativo para novos fluxos. Há, em síntese, maior quantidade de motivos para sair de casa, percorrer as ruas e interagir com outras pessoas, mesmo que seja simplesmente para fazer uma compra no mercado da esquina.

Maiores densidades também estão diretamente relacionadas à quantidade de pessoas que circulam e usam os espaços públicos em momentos de ócio: crianças brincando nos *playgrounds* e nas ruas, mães e pais acompanhando e conversando entre si, pessoas levando seus cachorros para passear, praticando exercícios, correndo, patinando, andando de bicicleta. A própria presença de pessoas é um atrativo para mais pessoas em momentos de ócio, que se interessam em “ver o movimento”.

No entanto, Netto (2017) pondera que, para que existam essas oportunidades de interação no térreo é necessário rever essa proliferação de complexos habitacionais monofuncionais, pois os edifícios exclusivamente residenciais não contribuem para esse cenário, inclusive impactando na segurança pública que será melhor aprofundado a seguir. Alega que o mercado e a indústria da construção civil, sem saber das consequências, vêm eliminando os térreos comerciais que contribuem para intensidade de uso do pedestre. Além disso, os recuos frontais aliados a térreos privados, quando reproduzidos como 'regra', tendem a 'espantar' o pedestre e esvaziar as ruas (fig.14).

Estudando alguns bairros de cidades como o Rio de Janeiro, o autor ainda destaca que para dinamizar a intensidade de interação social e troca econômica, quatro fatores são centrais:

- Presença de atividades nos térreos (interface entre arquitetura e espaço público da rua);
- Diversidade de atividades, abrindo possibilidades para diferentes públicos e turnos de funcionamento;
- Densidade arquitetônica;
- Continuidade de fachadas e dos usos de térreo.

Netto (2017) também complementa que, edificações com tipologias e usos distintos contribuem para gerar movimento de pedestre em vários turnos, pois aumenta-se a co-vigilância nas ruas e os riscos de crimes violentos diminuem.

Figura 14 - Contraste entre áreas com presença e ausência de Vitalidade Urbana



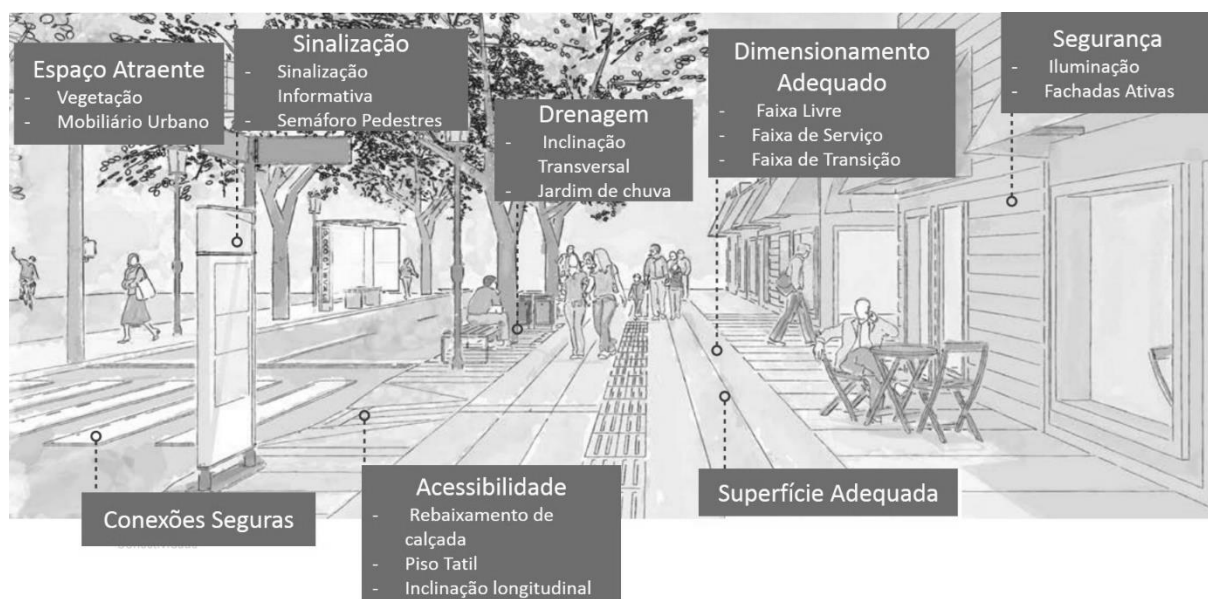
Fonte: Disponível em: <<http://www.archdaily.com.br/br/798436/fatores-morfologicos-da-vitalidade-urbana-nil-parte-1-densidade-de-usos-e-pessoas-renato-t-de-saboya>>.

Todavia, para que pessoas circulem pelas ruas é necessária **acessibilidade**, que segundo Saboya (2016) é definida pela maior ou menor facilidade com que os locais são acessados pela população. Uma parte importante da acessibilidade é a diminuição das necessidades de deslocamento. Proporcionar aos moradores usos complementares próximos entre si, como residência e comércio vicinal, aumenta a acessibilidade e diminui a dependência de outros meios de transporte.

Jacobs (2007) ataca um dos princípios básicos da Carta de Atenas referente a ideia de setorização, ou organização espacial da cidade segundo funções predeterminadas. Contra esse princípio, ela defende a diversidade (mescla de usos e usuários, bem como de edificações de idades e estados de conservação variados) como único meio capaz de garantir a vitalidade urbana. A autora aponta essas conclusões analisando o funcionamento de alguns bairros americanos, na cidade de Nova Iorque. Jacobs (2007) cita os empreendimentos isolados planejados para a classe média como monótonos, repetitivos, padronizados, sem vida urbana. Faz ainda uma reflexão de como os moradores criam relações com a vizinhança e estas com os bairros e distrito - através da interação nas ruas e calçadas.

A autora também considera o uso das calçadas e suas principais funções: segurança, contato e integração (fig.15). Jacobs (2007) faz uma observação quanto ao uso das áreas livres públicas, principalmente os parques de bairro e sua relação para o funcionamento do bairro em geral. Propõe que as praças e parques de bairro sejam criados em áreas que possuam densidade suficiente para alimentá-las, e não ao contrário.

Figura 15 - Ilustração integrante do guia “8 Princípios da Calçada – Construindo cidades mais ativas”

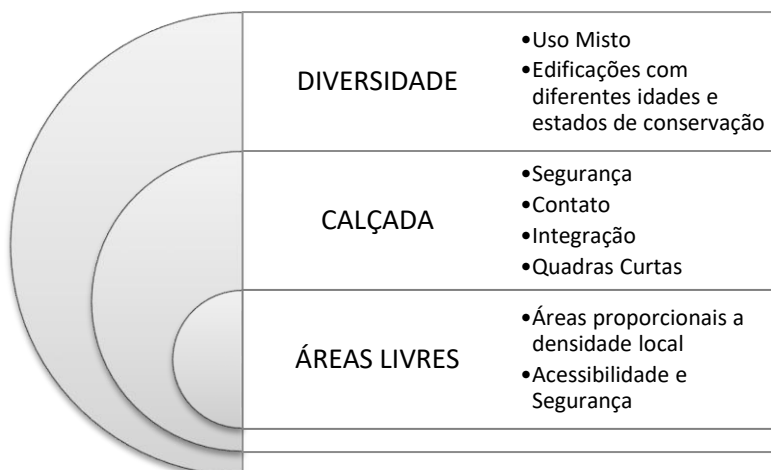


Fonte: SANTOS et al, 2017 (adaptada pela Autora).

Jacobs (2007) também analisa as condições para a “diversidade urbana” e cita como principais responsáveis: o uso combinado da edificação (uso misto), a necessidade de quadras curtas e edifícios antigos mesclado aos novos, e concentração. A autora defende as quadras curtas como um dos elementos geradores de permeabilidade e continuidade da malha urbana. A configuração com quadras de dimensões menores suscita alternativas de percursos e possibilita que os fluxos se distribuam pelas ruas que, se os quarteirões fossem maiores, permaneceriam desertas.

A figura 16 a seguir, sintetiza os princípios apontados pela autora para dinamizar a vitalidade das áreas urbanas em contraposição aos princípios da Carta de Atenas.

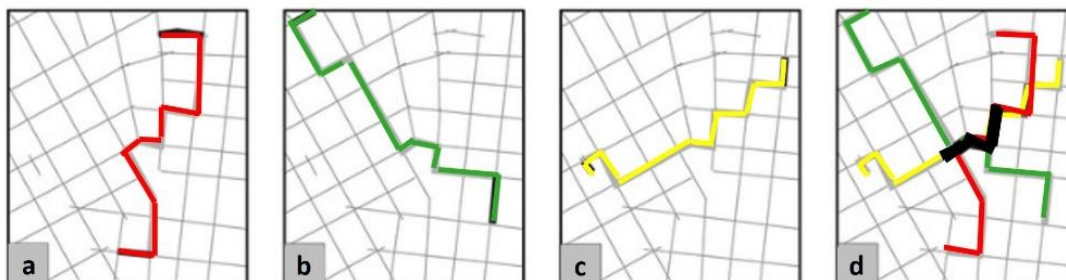
Figura 16 - Princípios dinamizadores da Vitalidade Urbana



Fonte: Elaborado pela Autora, com base em Jacobs (2007).

Saboya (2017) também corrobora que as quadras longas dificultam o acesso de pedestres a vias vizinhas, resultando em poucas ruas movimentadas e outras vazias, mesmo aquelas próximas. O autor também defende as quadras curtas pela possibilidade de permitirem acesso a várias direções e ampla possibilidade no movimento de passagem, dentro de limites razoáveis de distância (fig.17).

Figura 17 - Possibilidade de geração de percursos diferentes em quadras curtas



Fonte: SABOYA, 2017 (adaptado pela Autora).

Ainda segundo Saboya (2017), para fomentar a vitalidade de espaços urbanos também se faz necessário alimentá-los com linhas de transporte coletivo, ciclovias, faixas de pedestres e outros equipamentos que aumentem a segurança dos pedestres e ciclistas e contribuam para que as pessoas troquem o automóvel por outro modo de transporte mais vantajosos para a cidade.

Um tipo de configuração espacial muito comum nos bairros, conhecido como “espinha de peixe”, fornece um contraexemplo à essa permeabilidade. Essa forma de traçado viário é caracterizada por longas vias conectadas a apenas uma via principal, com poucas conexões diretas entre elas. A falta de conexão dessas longas vias entre si dificulta ou até mesmo inviabiliza os deslocamentos de pedestres entre elas (SABOYA, 2017). Como resultado, todos os deslocamentos são canalizados para a via principal, fazendo com que ela fique saturada (tanto de pedestres quanto de veículos). Ao longo dessas vias também tende a concentrar o uso comercial, pois os fluxos que acessam as vias acabam sendo monopolizados.

O valor do solo nessas vias principais tende a aumentar por conta da competição por espaço. Maior número de conexões entre essas vias (isto é, quadras mais curtas) e pequenas áreas comerciais espalhadas pela malha urbana poderiam gerar ruas que desempenham papel importante de conexão na escala local, intermediária entre a via principal e as vias perpendiculares, criando espaços adequados para comércios locais, de menor alcance. Se, além disso, essas conexões estiverem alinhadas entre

si, gerando continuidade de percursos, essas vias podem vir a concentrar uma quantidade de fluxo significativa (ainda que menor que o da principal).

Saboya (2017) complementa chamando de “Arquitetura da Rua” um outro fator determinante de contribuição para a vitalidade dos espaços urbanos. O autor considera o conjunto de características morfológicas das edificações, suas relações com o espaço aberto e o ambiente que emerge dessa interação. A maneira como as edificações estão posicionadas e a forma como configuram seus fechamentos e permeabilidades em relação às ruas podem influenciar diretamente na quantidade de pessoas que utilizam o espaço público e no tipo de atividades que são desenvolvidas. Para o autor, a necessidade de permeabilidade física entre as atividades que acontecem dentro da edificação e o espaço público das calçadas é o primeiro aspecto a ser considerado para estimular a vitalidade e dinamismo da cidade (fig.18).

Figura 18 - Interação entre interior e exterior das edificações, Barcelona, Espanha



Fonte: SABOYA, 2017

A promoção da vitalidade urbana unindo a rua com atividades comerciais e de serviços, se deve a uma quantidade apropriada de aberturas (portas ou vitrines) para auxiliar nas atividades que lhes são inerentes, tais como a pesquisa de preços, observação de produtos e o acesso para adquirir mercadorias ou obter mais informações sobre o objeto de desejo. Inexistindo a permeabilidade entre o interior e o exterior, essa parcela da vitalidade seria excluída do espaço da rua.

Saboya (2017) também destaca o termo: “Apropriação pela casa”, nesse caso, a utilização do espaço da rua para atividades de lazer, contemplação, deslocamentos ou mesmo estabelecer relações sociais. No entanto, a mesma lógica pode ser desenvolvida para os edifícios residenciais.

Gehl (2014, p.184) também destaca a importância de entrar e sair das habitações com facilidade, justificando que “se a passagem entre interior e exterior é difícil – se é necessário, por exemplo, usar escadas e elevadores para entrar e sair – o número de visitas ao exterior cai notavelmente”.

Gehl (2014) defende a adoção de fachadas curtas como meio de intensificar as possibilidades de interação da rua com o edifício e minimizar as distâncias a serem percorridas pelos pedestres. O autor enfatiza a estratégia mercadológica que os arquitetos que trabalham com “retail” utilizam para atrair mais clientes: “Sabendo que pedestres geralmente não desejam caminhar muito, os projetistas de lojas comerciais usam fachadas estreitas, de modo que haja espaço para a maior quantidade possível de lojas na menor distância possível na rua” (GEHL, 2014, p. 95).

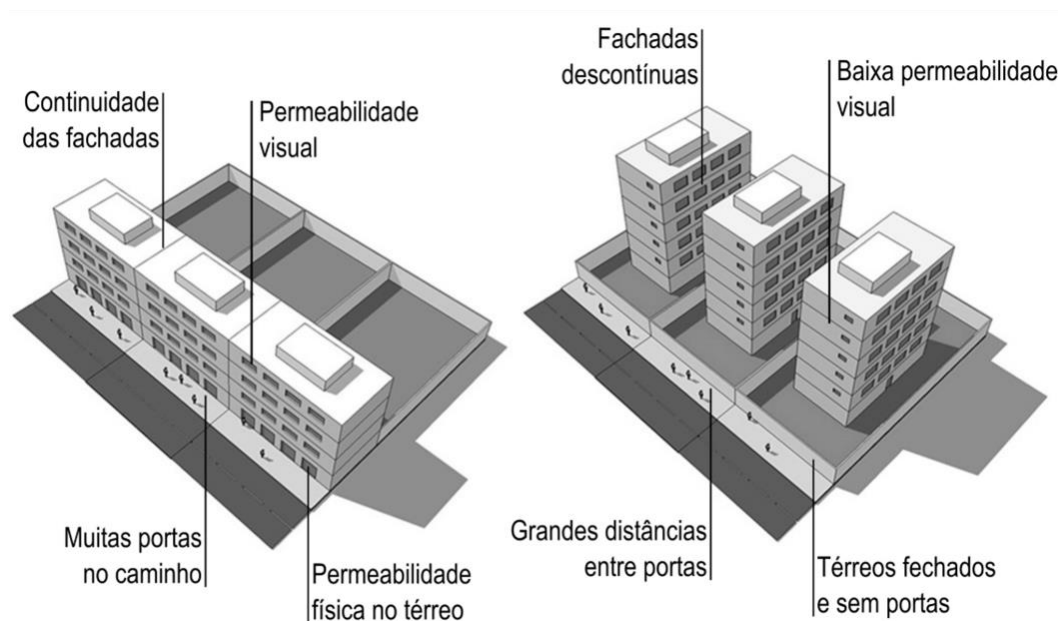
O autor também pontua que a instalação de atividades que ocupam muito espaço de fachada sem densidade de portas e interação com a rua, tais como bancos, edifícios de escritórios e postos de gasolina; precisam ser posicionados nos andares superiores ou, no caso de ficarem no térreo, limitarem o tamanho das fachadas evitando assim longos perímetros sem permeabilidade.

Isso também vale para áreas residenciais. Usando o princípio de lotes estreitos e profundos combinados com um uso criterioso do espaço frontal, evita-se o problema de “buracos” e “áreas residuais” quando os edifícios se voltam para calçadas e rotas de pedestres (GEHL, 2014, p. 95).

Gehl (2014) também afirma que a implantação de edifícios mais horizontais, conforme o primeiro exemplo ilustrado pela figura 19, o campo de visão humano é limitado no que diz respeito a elementos situados em posições altas. Segundo o autor, o campo de visão das pessoas é voltado à frente e abaixo, permitindo visualizar com mais facilidade o espaço contido nesses limites. No entanto, a configuração mais “natural” de um espaço urbano é aquela constituída por edificações baixas.

O segundo exemplo ilustrado na figura 19, evidencia que os afastamentos laterais entre as edificações desperdiçam o potencial que a interface entre os lotes privados e a rua em termos de estímulo ao movimento de pessoas, ao mesmo tempo em que aumenta as distâncias a serem percorridas e diminui a densidade de atrativos.

Figura 19 - Tipologia das edificações nas diferentes “Arquiteturas da Rua”



Fonte: SABOYA, 2017

A visibilidade pode ajudar a promover a apropriação dos espaços públicos de três formas. A primeira forma, apontada por Jacobs (2007), diz respeito à segurança. O conceito de “olhos para a rua” descreve a combinação de fachadas visualmente permeáveis, próximas à rua e com moradores que se preocupam com o que acontece na sua vizinhança. Funciona no sentido de promover uma maior sensação de segurança para quem caminha ou desenvolve outro tipo de atividade nas ruas.

Quem caminha por uma rua para a qual muitas janelas se abrem tem a sensação de que, se algum problema acontecer, alguém poderá ser capaz de ver e intervir. No entanto, uma rua com uma sequência de muros e fachadas cegas gera uma intensa sensação de insegurança, fragilidade e desconfiança. As chances de ser “salvo” por um vizinho ou morador são praticamente nulas.

A segunda maneira se concretiza através da interação concreta entre espaço edificado e aberto pela qual a visibilidade reforça a proximidade física, mesmo que à distância. Gehl (2014, p. 137) ressalta que “crucial para determinar a distância aceitável em uma determinada circunstância é não apenas a distância física real, mas em grande medida, a distância percebida”.

Desta forma, quem está dentro de uma edificação com contato visual direto sobre o espaço público (fig. 20) sente-se mais próximo a ele e desfruta da possibilidade de interagir ativa ou passivamente. Passivamente, através dos sons e cheiros, e ativamente através de uma conversa com alguém do lado de fora, da intervenção em

alguma situação de segurança conforme citado anteriormente, ou no cuidado com os filhos que brincam na rua.

Figura 20 - Permeabilidade visual em Segoya, Espanha.



Fonte: SABOYA, 2017

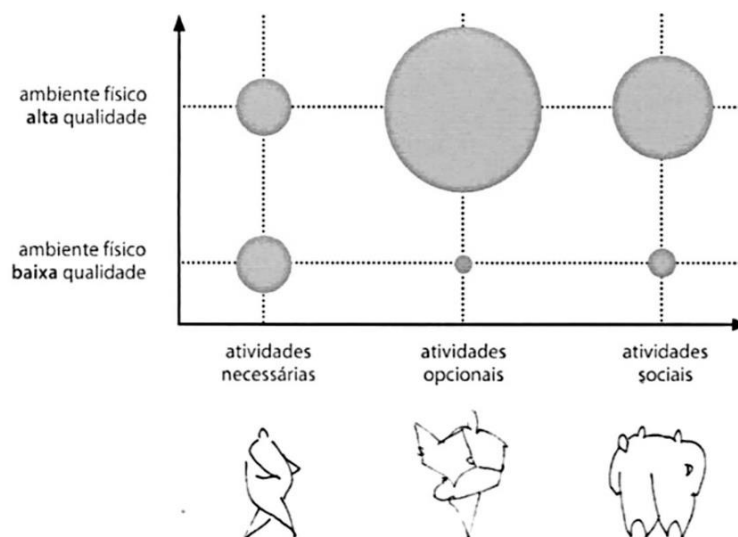
Jacobs (2007) e Gehl (2014) ressaltam que o espaço público ou a própria animação da rua atuam como indutor de maior vibração. As pessoas gostam de observar outras pessoas, assim como gostam de estar em lugares onde existe animação e diversidade de pessoas e atividades: “Nas cidades, a animação e a variedade atraem mais animação; a apatia e a monotonia repelem a vida” (JACOBS, 2007, p. 108).

Gehl (2014) também usa como exemplo as crianças, que são atraídas de forma espontânea para lugares onde outras crianças já estejam brincando. Neste caso, a vitalidade urbana tende a ser acentuada caso isso aconteça entre edificação e espaço público. Os estímulos (sonoros, visuais, entre outros) podem atuar como incentivadores à vivência do espaço público, através do que pode ser considerada a terceira maneira de reforçar a proximidade física: a lembrança de que o espaço está próximo, com todos os seus atributos.

No entanto, este princípio pode ser empregado sob o papel que a visibilidade tem sobre a consciência em relação aos espaços públicos, as decisões tomadas e à frequência da vivência do espaço. Se o espaço está presente na consciência dos usuários (e os estímulos visuais são cruciais nesse sentido), maior a probabilidade de incluí-lo no cotidiano. Se está ausente, menor a probabilidade de considerá-lo nas escolhas.

Gehl (2014) conclui que quanto maior for a qualidade do ambiente urbano, ele estimulará diretamente as atividades opcionais e consequentemente as atividades sociais (fig.21).

Figura 21 - Relação da qualidade do ambiente físico e a possibilidade de desenvolvimento de diferentes atividades.



Fonte: GEHL, 2014, p. 21

Diante deste contexto, Speck (2016) analisa, na sociedade norte americana, uma nova geração de pessoas (conhecida como “geração y”) que opta por morar em áreas adensadas e se locomover através de bicicletas e/ou transporte coletivo. O fato de não possuir casa e carro é visto como flexibilidade e autonomia pessoal. O desejo de morar nos centros urbanos também é notório, 64% escolhem primeiro onde querem morar e só depois procuram trabalho. Segundo o autor, outro grupo que comumente almeja abandonar a vida nos grandes loteamentos isolados são cônjuges que já estão com filhos independentes e agora procuram espaços com oportunidades para caminhabilidade.

Para o autor, a prosperidade, saúde e sustentabilidade são os três principais fatores determinantes das **cidades caminháveis**. Ao longo de sua obra analisa dez principais condicionantes das cidades caminháveis, são eles (SPECK, 2016, p. 73-77):

- 1- Recuperar a cidade para o pedestre pois o carro tem sido o fator determinante para a formação das cidades.
- 2- Mesclar usos e atividades oferecidas numa distância que permita que as pessoas optem por caminhar.

- 3- Adequar as áreas de estacionamento para que elas não tomem espaços nobres da cidade.
- 4- Investir em transporte público eficiente.
- 5- Proteger o pedestre adequando as sinalizações, largura de faixas e vias, controle da velocidade do automóvel, e outros fatores que combinados a este garantem a integridade física do passante.
- 6- Acolher as bicicletas não só com a determinação de locais para circulação, mas também com espaços para estacioná-las.
- 7- Criar espaços confortáveis e de transição, alternando áreas total e parcialmente abertas para que o pedestre não se sinta vulnerável.
- 8- Arborizar calçadas para contribuir no conforto térmico durante a caminhada.
- 9- Construir fachadas ativas que despertem o interesse do passante.
- 10- Analisar com critério a escolha das ruas que serão preferencialmente para tráfego de veículos automotores.

Speck (2016) enfatiza que caminhar é algo simples, proveitoso e agradável, além de saudável. Deve-se compreender o valor de se deslocar com a própria energia por uma esfera pública que recompensa os sentidos. É preciso retornar ao modo “normal” que convida o cidadão a caminhar (SPECK, 2016, p. 72).

As condições do espaço urbano que favorecem a caminhabilidade estudados neste subcapítulo vão ao encontro aos princípios da Cidade Compacta, próximo tema a ser abordado.

3.2 PRINCÍPIOS DA CIDADE COMPACTA E A SOLUÇÃO DOS COMPLEXOS MULTIFUNCIONAIS

Segundo Rogers (2005), em 1900 apenas um décimo da população vivia no meio urbano. Em 2005, metade da população mundial passa a viver nas cidades, e num prazo de 30 anos à frente, estipula-se que este índice englobe $\frac{3}{4}$ da população mundial. Junto com o aumento da população urbana – cerca de 250 mil pessoas por dia – também crescem os índices de poluição e erosão.

Para o autor apenas através do planejamento sustentável pode-se proteger a ecologia do planeta. A arquitetura e o planejamento urbano têm influência direta sobre a vida cotidiana, através do impacto das cidades modernas incidem sobre o meio ambiente:

Acredito piamente que a arquitetura, o urbanismo e o planejamento urbano possam evoluir ainda mais para nos proporcionar ferramentas cruciais para garantir nosso futuro através da criação de cidades com ambientes sustentáveis e civilizados (ROGERS, 2005, p.4).

Vendramini, Bruna e Marques (2005) ressaltam que por muito tempo a natureza foi considerada um bem inesgotável. E de certa forma foi, frente à abundância de recursos disponíveis. Ocorre, entretanto, que essa “inesgotabilidade” estava associada a uma população reduzida e um estilo de vida em que suas necessidades eram facilmente atendidas e os dejetos produzidos eram naturalmente absorvidos.

No entanto, as necessidades humanas estão cada vez maiores, o tamanho da população também cresce e se concentra cada vez mais em cidades e as reservas de meio natural estão cada vez menores. Contudo, encontra-se no limite dessa situação, onde as necessidades humanas consomem mais recursos que a capacidade de recarga dos ecossistemas existentes e o planeta dá sinais de que entrará em colapso a qualquer momento (fig.22).

Para entender o metabolismo das cidades Vendramini, Bruna e Marques (2005) ressaltam que é necessário primeiramente destacar a necessidade de insumos. Seja para manter a população e seus processos produtivos, produzir energia em suas diversas formas, elétrica ou combustível para os automóveis, os alimentos (de origem agropecuária ou industrializados), produtos de consumo, matérias primas e água. A extração ou produção de cada um desses insumos impacta de forma mais ou menos intensa na área onde está localizada. O conjunto de áreas impactadas somadas formam uma parte do que é conhecido como a “pegada ecológica da cidade”.

Figura 22 - Imagem integrante do Ensaio Fotográfico “Paisagem de Cubatão” por Helena Romano Guerra.

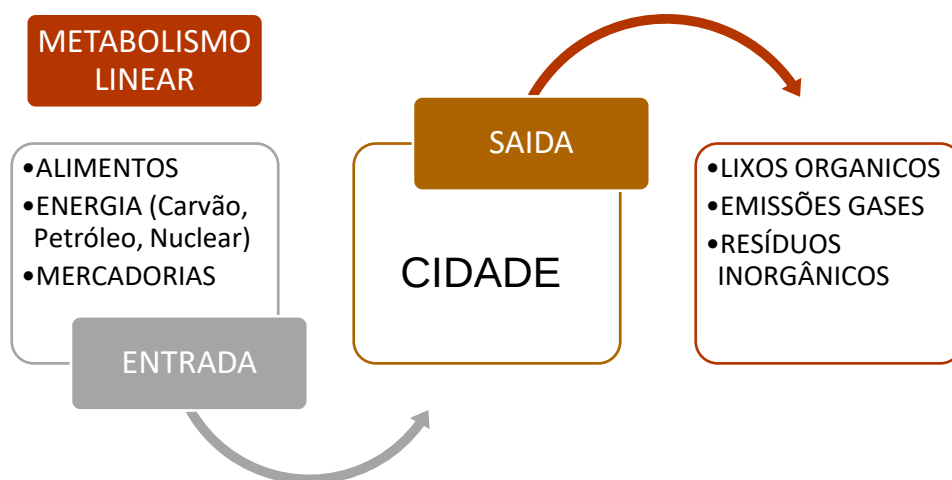


Fonte: VENDRAMINI, BRUNA E MARQUES, 2005.

No outro extremo do processo, a cidade emite resíduos. A poluição do ar, os efluentes líquidos, os resíduos sólidos e os produtos químicos precisam de uma área natural capaz de absorvê-los. O conjunto dessas áreas formam a outra parte da pegada ecológica.

Pode-se, portanto, analisar o metabolismo das cidades do século XX como um metabolismo linear (fig.23), onde são recebidos insumos e emitidos dejetos quase que indiscriminadamente, o que vem desencadeando um alto grau de poluição e severos impactos ambientais.

Figura 23 - Esquema ilustrativo do Metabolismo Linear



Fonte: Elaborada pela autora com base em ROGERS (2005, p. 31)

A cidade ainda consome combustível para abastecer os meios de transporte, particularmente o individual. Grande parte desse combustível é fóssil, não renovável, e seu consumo gera poluição produzindo efeitos indesejados para o clima mundial.

A ocupação urbana, em sua intensa evolução, deixa traços que podem ser reconhecidos como a fumaça oriunda de queimadas para preparo do solo, acúmulo de poluição industrial no ar mostradas pelas nuvens cinzentas, ou áreas plantadas danificadas por chuvas ácidas, dentre outros (fig.24).

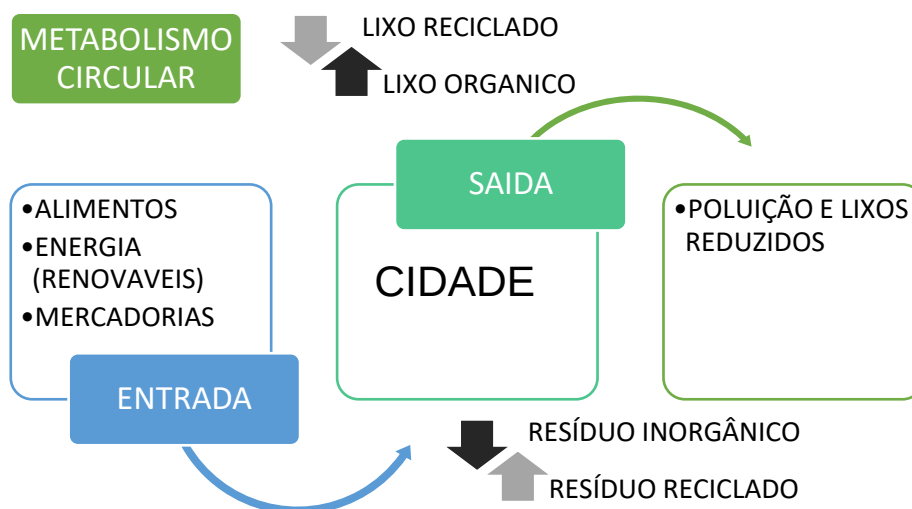
Figura 24 - Imagem integrante do Ensaio Fotográfico “Paisagem de Cubatão” por Helena Romano Guerra



Fonte: VENDRAMINI, BRUNA E MARQUES (2005).

Diante deste cenário, as dificuldades para gerir o controle da poluição são enormes e a importância de dar espaço para novas soluções como o proposto pelo “metabolismo circular” em que a entrada de insumos feita linearmente no modelo anterior, possa ser diminuída por meio de controle de entrada de energia e maximização de reciclagem, consequentemente reduzindo a produção de resíduos. Este mecanismo ecológico circular ilustrado na figura 25, aumenta a eficiência global do núcleo urbano e reduz seu impacto no meio ambiente.

Figura 25 - Esquema ilustrativo do Metabolismo Circular



Fonte: Elaborada pela autora com base em ROGERS (2005, p. 31).

Os esforços mais recentes para o controle da poluição no Brasil estão se orientando pelo princípio do Poluidor Pagador (Lei nº 9.433/97). As atividades poluidoras, que não respeitarem as legislações ambientais, devem pagar pela poluição que geram. Todavia, a legislação torna-se ao mesmo tempo controladora da poluição à medida

que a coíbe e educa, pois obriga aquele que a produziu a ressarcir sua má ação arcando com os custos da limpeza de sua poluição.

Para Vendramini, Bruna e Marques (2005) em termos urbanísticos, o desenho das cidades pode ser pensado para melhorar a insolação, gerando caminhos de ventos adequados, reduzindo assim os gastos com climatização, além de manter o equilíbrio térmico.

Rogers (2005) salienta que o processo de expansão das cidades não tem considerado a fragilidade do ecossistema, evidenciando seu caráter quantitativo, em detrimento da qualidade. O crescimento das cidades e da economia, meramente quantitativo, sempre esteve ligado à imagem de “modernização”, negligenciando aspectos relacionados à qualidade, especialmente à qualidade social e ambiental. Para o autor, o princípio orientador do desenho urbano deve ser a sustentabilidade.

O domínio público nas cidades nas últimas décadas dilapidou e negligenciou o espaço público entre edifícios. Esse processo incentivou a polarização da sociedade, estimulando a alienação. A conveniência comercial e política mudou a ênfase do desenvolvimento urbano, frente à atender as necessidades das comunidades para focar no indivíduo. O espaço multifuncional dá lugar ao monofuncional destruindo a idéia de cidade abrangente:

Os negócios são isolados e agrupados em centros empresariais, as lojas são agrupadas em shopping centers com “ruas internas”, as casas, por sua vez, são agrupadas em bairros residenciais e conjuntos. Inevitavelmente, as ruas e praças da cidade são esvaziadas de sua vida comercial e tornam-se nada mais que uma terra de ninguém, tomadas por carros particulares encerrados ou pedestres apressados (ROGERS 2005, p.10).

O espaço monofuncional dominou o planejamento das cidades para atender a demanda particular, destruindo a ideia de espaço abrangente. Para Rogers (2005), os espaços públicos e multifuncionais com significado propiciam o exercício do entendimento em relação ao outro, e, portanto, o exercício da tolerância:

A medida que a vitalidade dos espaços públicos diminui, perdemos o hábito de participar da vida urbana da rua. O policiamento natural ou espontâneo das ruas, aquele produzido pela própria presença de pessoas, é substituído pela segurança oficial e a própria cidade torna-se menos hospitaleira e mais alienante. (ROGERS 2005, p.10)

Segundo o autor, a cidadania desaparece. A noção de compartilhar a responsabilidade pelo local torna a vida na cidade dividida. Os componentes essenciais para uma boa identidade cívica é uma vida urbana vibrante. Os cidadãos

precisam estar envolvidos no processo da evolução da cidade e sentir que o espaço público é de propriedade e responsabilidade da comunidade.

Da ruela mais modesta até a grande praça cívica, estes espaços pertencem ao cidadão e completam a totalidade da esfera pública, uma instituição com seus próprios direitos, que como qualquer outra, pode aumentar ou frustrar nossa existência urbana (ROGERS 2005, p. 16).

Para o autor, o sucesso da cidade vai muito além do poder público, precisa da participação dos habitantes e da prioridade que os dois dão para a criação e manutenção do ambiente urbano e humano. O autor ainda complementa que a monofuncionalidade exclui os menos favorecidos. Os cidadãos enclausuram-se em áreas particulares protegidas, negando a existência das diversas classes sociais, desconhecendo o verdadeiro significado da cidadania (ROGERS 2005, p.9).

Os espaços urbanos multifuncionais são exemplificados para reconstituição do tecido urbano. São espaços que reúnem a diversidade de atividades e de pessoas da cidade. Espaços pensados para uma variedade de usos, participantes e usuários, propiciando a convivência de partes distintas da cidade, tanto que Rogers (2005, p. 9) reforça que “a praça lotada, a rua animada, o mercado, o parque, o café na calçada, todos representam usos do espaço multifuncional (...) estamos sempre prontos a olhar, encontrar e participar”.

O autor constata ainda que as recentes transformações da cidade refletem o compromisso da sociedade em busca de riquezas pessoais. As pessoas lembram das cidades como cenário de automóveis e edifícios e nunca das ruas e praças – espaços coletivos. O que faz emergir o sentimento de isolamento social, poluição, medo da violência, e busca insaciável de lucro e prazer, em detrimento da participação na comunidade e espírito cooperativo.

Rogers (2005) ainda critica a invasão de grande parte dos espaços públicos – especialmente ruas e praças – pelos veículos. Invasão impulsionada pela ineficácia dos sistemas de transporte coletivo e pela deformação cultural, segundo a qual o carro torna-se elemento indispensável ao cidadão, pois possibilita liberdade de locomoção além de conferir status. O autor tece um panorama sobre as cidades embasado por dados estatísticos que mostra a relevância dos problemas enfrentados pelas grandes cidades:

O futuro da civilização será determinado pelas cidades e dentro das cidades. Hoje, elas consomem três quartos de toda a energia do mundo e causam pelo menos três quartos da poluição global. As

idades são o centro da produção e do consumo da maior parte dos bens industriais e acabaram se transformando em parasitas da paisagem (ROGERS 2005, p.27).

Em relação aos edifícios, o autor enfatiza que estes, geralmente, são projetados como elementos isolados sem considerar o sítio e o entorno, além de serem responsáveis pela metade do consumo anual de energia do mundo:

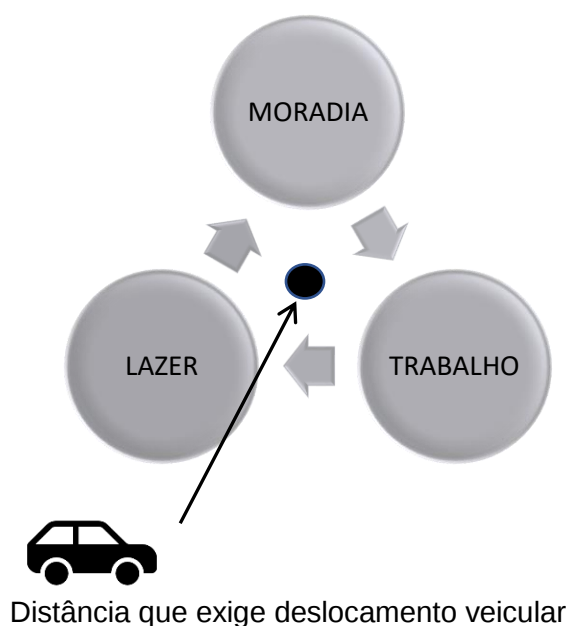
(...) com suas modernas fachadas clássicas, neovernáculas, como se escolhidas a partir de um catálogo de fachadas, não têm qualquer ligação com a comunidade ou o lugar. Edifícios de todos os tipos são embrulhados e padronizados”. (ROGERS 2005, p. 68).

Todavia, os edifícios não são simples objetos, eles formam o pano de fundo da cidade. Deveriam inspirar e compor cidades que celebrassem a sociedade e respeitassem a natureza. A necessidade de edifícios sustentáveis oferece oportunidade para repensar a ambição e desenvolver novas ordens estéticas. A massa tridimensional de cada edificação define uma contínua sequência de espaços, que constitui a assinatura da cidade. Os edifícios vêm sendo projetados como objetos isolados no lugar de elementos que conformem e compreendam a esfera pública. Rogers (2005, p. 71) afirma ainda que “os edifícios ampliam a esfera pública de várias formas: eles conformam a silhueta da massa edificada, marcam a cidade, conduzem a exploração do olhar, valorizam o cruzamento das ruas”.

Rogers (2005) faz uma reflexão de como as cidades poderiam ser pensadas para absorver o aumento do crescimento urbano e serem sustentáveis? Cidades que ao mesmo tempo ofereçam oportunidades sem colocar em risco o meio ambiente e as futuras gerações?

O autor defende o conceito de “cidade compacta” que se caracteriza como uma cidade densa e socialmente diversificada onde as atividades econômicas e sociais se sobreponham e as comunidades são concentradas em torno da unidade de vizinhança. Além de ser sustentável e promover a igualdade, também se define por evitar a expansão urbana sobre as áreas rurais e de preservação ambiental. O autor afirma também a necessidade de rejeição do modelo monofuncional e da predominância do automóvel nas áreas urbanas (fig.26).

Figura 26 - Zoneamento das atividades e a dependência veicular

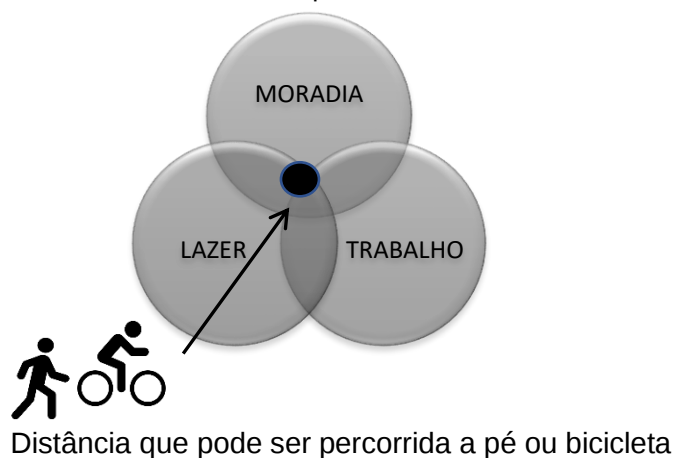


Fonte: Elaborada pela autora (2019) com base em ROGERS (2005, p. 39).

O modelo proposto é compatível com a multifuncionalidade e com a predominância de transporte coletivo eficiente. As ruas e demais espaços coletivos, nessa cidade, são de domínio da população; do pedestre e da comunidade.

Rogers (2005) salienta ainda que é necessária a criação de locais de encontro formais e informais, no sentido de garantir convívio social para as pessoas (população crescente) que desenvolvem seus trabalhos em casa ou em outros locais e que não mais estão ligadas aos espaços das grandes organizações formais, o que possibilita menor deslocamento de pessoas pela cidade (fig.27).

Figura 27 - Núcleos Compactos e a redução das distâncias que facilitam o deslocamento e interação das pessoas.



Fonte: Elaborada pela autora (2019) com base em ROGERS (2005, p. 39).

O autor também evidencia o aspecto antieconômico representado pela necessidade de expansão do sistema de transporte público. Quanto maior for a cidade, maior será o custo de implantação dessa expansão. A intenção de conectar espaços coletivos existentes com significado deve estar presente nos novos projetos de intervenções urbanas, no sentido de humanizar a cidade. Para o autor, a implantação de melhorias no transporte público é fundamental para contribuir com a sustentabilidade da cidade. Segundo Rogers (2005), a cidade sustentável tem sete princípios qualificadores, (fig.28). É justa, bela, criativa pela visão aberta e exposta à experimentação. É ecológica, de leitura fácil, diversificada, compacta e policêntrica.

Figura 28 - Princípios qualificadores da Cidade Sustentável



Fonte: Elaborada pela autora (2019) com base em ROGERS (2005, p. 169).

A Cidade Sustentável de Rogers (2005, p.169) sugere uma cidade “justa” onde a alimentação, educação, abrigo e saúde sejam distribuídos igualmente e que todas as pessoas possam participar do processo administrativo. Uma cidade “bonita”, onde a paisagem, a arquitetura e arte toquem o espírito e estimulem a imaginação. Uma cidade “criativa” onde a experimentação e a visão aberta permitam uma resposta rápida as mudanças despertando o potencial de recursos humanos. Uma cidade “ecológica” onde a paisagem e áreas construídas estejam em equilíbrio, minimizando o impacto no meio ambiente; e onde a infraestrutura e edifícios sejam eficientes e seguros. Uma cidade “fácil” onde a informação seja trocada tanto eletronicamente como pessoalmente, onde a esfera pública estimule a comunidade à mobilidade. Uma cidade “compacta e policêntrica”, onde haja concentração e integração das

comunidades nos bairros estimulando a proximidade e protegendo as áreas rurais. Uma cidade “diversificada”, inspirando e acalentando a vida pública essencial à frente de uma gama de diferentes atividades.

Para Rogers (2005), sociedade precisa ser parte ativa no processo de construção e manutenção do desenvolvimento da cidade. A cooperação entre setor público, iniciativa privada, sociedade participativa e o conselho da cidade devem compor o grande empenho em prol de uma cidade melhor e sustentável.

O processo de mudança com relação à consciência de sustentabilidade somente terá início efetivamente pela educação. A sociedade é elemento essencial na fiscalização e controle responsável da aplicação das políticas ambientais e urbanas. A renovação urbana e a recuperação de áreas degradadas consistem também em resultado da aplicação dos conceitos de sustentabilidade.

O conceito de cidade sustentável reconhece que a cidade precisa atender aos nossos objetivos sociais, ambientais, políticos e culturais, bem como aos objetivos econômicos e físicos. É um organismo dinâmico tão complexo quanto à própria sociedade e suficientemente ágil para reagir rapidamente às suas mudanças (ROGERS 2005, p. 167).

Ainda conclui que o desenvolvimento tecnológico exagerado não é o causador dos problemas da cidade, mas sua aplicação equivocada. A sustentabilidade das cidades deve ser um dos principais objetivos do desenvolvimento tecnológico. No entanto, é necessária a reflexão sobre a busca desenfreada de retorno financeiro pelos investidores e do mau uso da tecnologia para esta finalidade.

Montaner (2009) também sugere um novo olhar da arquitetura contemporânea tomando como ponto de partida a crise do objeto arquitetônico isolado, enfatizando especialmente as relações entre os edifícios e os valores do espaço público definido por eles. Baseando-se no conceito de sistema, o autor destaca a capacidade de novas propostas arquitetônicas que se adaptem melhor ao contexto urbano. Como exemplo, cita os complexos polifuncionais que configuram o tecido urbano pensado para promover a densidade e mistura de usos, favorecendo o pedestre e o meio ambiente (fig.29).

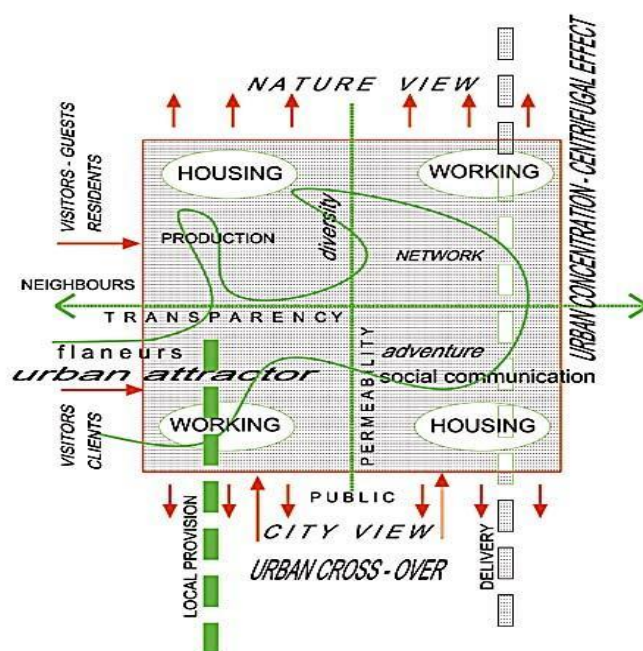
Figura 29 - Princípios dos Complexos Multifuncionais



Fonte: Elaborada pela autora (2019) com base em MONTANER (2009).

Para Montaner (2009) o conceito de *Homeworkers* (trabalhadores de casa) integrados na "Cidade Compacta" com seus espaços públicos, constituem uma mudança nas proporções do mundo de trabalho a ser observada. A proposta para o empreendimento denominado *Compact City*, autoria do escritório Bus Architektur, foi finalizado em 2002 e compreende uma área de 10.280 m² onde em uma quadra se propõe: supermercados, lojas, restaurantes, oficinas, escritórios, depósitos, creche e residências de diferentes tamanhos e características. Neste projeto pode-se observar que a relação moradia e trabalho tendem a se aproximar e muitas vezes se fundir. Cria-se um sistema próprio de espaços públicos, acessos, marquises, passarelas e praças conforme mostra o fluxograma do projeto (fig.30).

Figura 30 - Fluxograma de usos e circulação na *Compact City*



Fonte: MONTANER, 2009, p. 169.

Diante das inúmeras possibilidades de se vender e comprar produtos e serviços virtualmente, o recrutamento da sociedade de trabalho contemporânea exige uma nova transformação no desenvolvimento de hábitos (MONTANER, 2009). A moradia perde seu caráter monofuncional. Nos complexos multifuncionais o trabalho pode ser realizado dentro e fora dos apartamentos, pois são combinados com estúdios, escritórios, lojas e acesso aos pátios internos e comércio. O plano urbano pode ser usado como lugar de reunião ou pequenos encontros cotidianos. Surge uma nova possibilidade de sociedade integrada, conectadas através das interfaces de redes locais e globais.

Contudo, os complexos multifuncionais por definição possuem uma estrutura coesa e permite que seu usuário encontre em curtas distancias a pé, espaços públicos atrativos e uma grande variedade de funções, estimulando a vitalidade urbana. A importância da vida no espaço público criando oportunidades sociais e culturais ainda reforça o potencial para uma cidade segura.

4 ANÁLISE DA VITALIDADE URBANA

Nesse quarto capítulo serão apresentados os métodos e ferramentas utilizados nas análises dos aspectos qualificadores da vitalidade urbana no entorno dos complexos habitacionais do bairro Praia das Gaivotas, abrangendo questões relacionadas a morfologia urbana, mobilidade, ambiente e segurança.

Os critérios de análise tiveram como referência os autores Bauman (2005), Ferreira (2012), Gehl (2014), Jacobs (2007), Montaner (2009), Netto (2017), Rogers (2005), Saboya (2016), Saboya (2017), Speck (2016) e na ferramenta Índice de Caminhabilidade – iCam 2.0 (ITDP, 2018) com alguma adequações.

O primeiro tópico desse capítulo traz a relação entre os autores e suas especificações conceituais, apresentando critérios qualificadores identificados e selecionados de acordo com as classificações encontradas nas literaturas, juntamente com critérios identificados no iCam - estes reunidos em uma tabela síntese. Posteriormente, são apresentadas as estratégias metodológicas utilizadas em cada critério de análise da vitalidade urbana. São ainda descritos os parâmetros utilizados nas análises e suas adequações.

No segundo tópico é descrito como foi elaborado o questionário para moradores e usuários da área, no intuito de compreender a percepção dos mesmos acerca da influência dos complexos habitacionais isolados na vitalidade urbana desta área do bairro.

4.1 ESTRATÉGIAS METODOLÓGICAS DE AVALIAÇÃO DA VITALIDADE URBANA

Com base nas considerações apontadas nos capítulos anteriores acerca da vitalidade urbana - tendo como referência os autores Bauman (2005), Ferreira (2012), Gehl (2014), Jacobs (2007), Montaner (2009), Netto (2017), Rogers (2005), Saboya (2016 e 2017) e Speck (2016) - no âmbito deste trabalho, foram identificadas e selecionadas uma série condições que contribuem para vitalidade urbana. Estas foram agrupadas em 4 (quatro) grandes temas: Morfologia Urbana, Mobilidade, Ambiente e Segurança, organizados conforme Tabela 1, a seguir:

Tabela 1 – Condições que contribuem para dinamizar a Vitalidade Urbana

MORFOLOGIA URBANA		
CONDIÇÃO	JUSTIFICATIVA	AUTOR
Densidade arquitetônica	Áreas com maior quantidade de moradores e/ou de economias e/ou de área construída os espaços “tendem” a possuir maior vitalidade.	Jacobs (2007) Netto (2017) Saboya (2016)
	Permite o aumento da quantidade de pessoas que circulam e usam os espaços públicos em momentos de ócio.	Montaner (2009) Rogers (2005)
Oferta de mercadorias e serviços	Aumenta os estímulos para deslocamentos e interações.	Jacobs (2007), Montaner (2009), Rogers (2005)
	Funciona como atrativo para novos fluxos.	Saboya (2016).
Fachadas visualmente permeáveis	Promovem uma maior sensação de segurança para quem caminha ou desenvolve outro tipo de atividade nas ruas.	Jacobs (2007) Saboya (2016).
Fachadas fisicamente permeáveis	Facilidade para acessar as edificações em caso de necessidade.	Gehl (2014) Saboya (2016).
Continuidade de fachadas (prédios alinhados na rua, sem recuos ou muros)	Apropriação do pedestre ao espaço público estimulando o movimento de pessoas.	Ferreira (2012),
		Jacobs (2007),
		Netto (2017), Saboya (2017).
Edifícios com idades e estados de conservação diferentes	Permite a atração de diferentes de usos e usuários.	Jacobs (2007)
Fachadas curtas	Intensifica as possibilidades de interação da rua com o edifício e minimiza as distâncias a serem percorridas.	Gehl (2014)
Fachadas ativas	Incentiva a caminhabilidade pois a distância aceitável em uma determinada circunstância não é apenas a distância física real, mas a distância percebida.	Gehl (2014), Speck (2017)
Zonas de transição seguras e atraentes		Gehl (2014), Speck (2017). Saboya (2017)
Espaços públicos abertos, convidativos e acolhedores	Permite que todo tipo de cidadão frequente e compartilhe o espaço voluntariamente.	Bauman (2005), Jacobs (2007), Rogers (2005), Saboya (2017).
MOBILIDADE		
CONDIÇÃO	JUSTIFICATIVA	AUTOR
Calçadas com superfícies adequadas, ausência de obstáculos e faixa livre para passagem.	Promoção da Caminhabilidade	Geh (2014), Saboya (2017), Speck (2017)
Quadras Curtas	Geradoras de permeabilidade e continuidade da malha urbana.	Jacobs (2007), Gehl (2014)
	Proporciona diferentes possibilidade de percursos, possibilitando que os fluxos se distribuam dentro de limites razoáveis de distância.	Jacobs (2007) Saboya (2016).

Acessibilidade das vias	Permite a diminuição das necessidades de deslocamento	Netto (2017), Saboya (2017).
	Permite diminuir a exigência de outros meios de transporte.	Saboya (2016)
Oferta de transporte coletivo	Promoção da Mobilidade e circulação de pessoas.	Saboya (2017), Speck (2017)
Ciclovias e locais de estacionamento para bicicletas		
AMBIENTE		
CONDIÇÃO	JUSTIFICATIVA	AUTOR
Oferta de Mobiliário Urbano	Possibilidade de pausa para descanso e contemplação	Jacobs (2007), Gehl (2014).
	Áreas para prática de atividades físicas	Jacobs (2007), Gehl (2014).
Baixos níveis de ruído	Permite melhor conforto acústico	Gehl (2014)
Arborização, marquises	Proteção contra intempéries e conforto térmico	Gehl (2014), Speck (2017).
SEGURANÇA		
CONDIÇÃO	JUSTIFICATIVA	AUTOR
Diversidade de atividades (USO MISTO) - edifícios com variedade de usos e horários de funcionamento	Possibilidades para diferentes públicos e turnos de funcionamento. Aumenta-se a Co vigilância nas ruas devido ao constante movimento de pessoas	Jacobs (2007), Montaner (2009), Netto(2017), Speck (2016). Rogers (2005),
Densidade populacional da área	Aumenta fluxos de pessoas (moradores ou funcionários) que entram e saem das residências	Saboya (2016)
	Aumenta a quantidade de pessoas que circulam e usam os espaços públicos em momentos de ócio	
	Co vigilância (olhos para rua)	Jacobs (2007) Gehl (2014)
Edifícios Horizontais	Espaços projetados de acordo com a escala humana e os "olhos para a rua".	Jacobs (2007), Gehl (2014)
Calçadas adequadas limitando a faixa de automóvel	Proteção ao pedestre	Gehl (2014), Saboya (2017), Speck (2017).
Postes de iluminação adequados e bem distribuídos	Inibe a incidência de crimes violentos	Gehl (2014)

Fonte: Elaboração própria a partir dos autores estudados, 2019.

Para Andrade (2017), um dos temas mais importantes e estratégicos para a promoção da qualidade de vida nas cidades do século XXI é o pedestre. O conceito de caminhabilidade – proveniente do inglês *walkability* – define os atributos no ambiente construído convidativos ao caminhar, tais como: acessibilidade, conforto ambiental, atratividade de usos e permeabilidade do tecido urbano. Essas características influenciam a predisposição das pessoas caminharem.

Ainda segundo o autor, caminhar é a forma mais democrática de se locomover. A liberdade de movimento é inerente ao pedestre e seu caminhar. No caminhar cotidiano, o pedestre se apropria do espaço construído e tem a percepção ampliada para os detalhes da paisagem (ANDRADE, 2017).

Em meados do século XX, com a consolidação do modelo de urbanização focado em uma mobilidade baseada no transporte motorizado, as cidades expandiram e as infraestruturas foram implantadas para apoiar a circulação urbana motorizada impactando diretamente nas condições de deslocamento dos pedestres. No entanto, este modelo de urbanização fracassado tem sido questionado há décadas por autores já mencionados neste estudo como Jacobs (2007) e Gehl (2014), apoiando o estudo da caminhabilidade dado a relevância da escala humana e o papel estratégico do pedestre no estímulo à vitalidade urbana.

Diante do exposto, para contribuir na definição dos critérios e parâmetros a serem analisados, foi utilizado, com as devidas adequações, o Índice de Caminhabilidade – versão iCam 2.0, proposto pelo Instituto de Políticas de Transporte & Desenvolvimento (ITDP, 2018). A metodologia utilizada pelo índice busca avaliar as condições de caminhabilidade do espaço urbano e monitorar o impacto de ações de qualificação do espaço público. Seu propósito é promover um novo olhar sobre o meio urbano a partir da ótica do pedestre⁷.

Para o ITDP (2018), a caminhabilidade tem foco não só em elementos físicos, mas também em atributos do uso do solo, da política e gestão urbana que contribuem para valorizar os espaços públicos, a saúde física e mental dos cidadãos e as relações sociais e econômicas na escala da rua e do bairro. Por este motivo, o índice também foi considerado nas análises desse trabalho.

A versão 2.0 do Índice de Caminhabilidade (iCam) é composta por 15 indicadores agrupados em seis diferentes categorias: Segurança Viária; Atração; Calçada; Ambiente; Mobilidade e Segurança Pública. Cada uma delas incorpora uma dimensão da experiência do caminhar. As categorias definidas são consideradas necessárias

⁷ Para o ITDP, pedestres são pessoas que se deslocam a pé, incluindo crianças, adultos e idosos, com diferentes capacidades de percepção e agilidade. Os pedestres podem apresentar limitações físicas como deficiências motoras e de visão; podem ainda ter limitações de locomoção permanentes ou temporárias, como o transporte de carrinhos de bebês, carrinhos de compras, cadeira de rodas e crianças de colo.

para a avaliação da caminhabilidade e são utilizadas, com as devidas adequações, como elementos centrais de referência na avaliação propostas nesse trabalho (fig.31).

Figura 31 -Categorias de avaliação do espaço urbano - ITDP



Fonte: adaptado pela Autora com base no ITDP (2018).

No entanto, o ÍCam pondera que um mesmo indicador pode ser capaz de pertencer a categorias diferentes, como é o caso do indicador “Dimensão das Quadras”. Por definição está vinculado à categoria “Mobilidade”, mas poderia ser compreendido como pertencente à categoria “Segurança Viária” (pois quadras extensas podem incentivar motoristas a conduzirem em velocidades inapropriadas à segurança do pedestre), poderia também pertencer à “Segurança Pública” - pois as quadras extensas podem inibir a circulação de grupos mais vulneráveis, devido ao risco de crimes como estupros, assédio sexual ou roubos - ou mesmo pertencer à categoria “Atração”, por ser um elemento relativo ao ambiente construído (ITDP, 2018).

A aplicação do Índice de Caminhabilidade é baseada em três tipos de dados:

- Dados primários levantados através da pesquisa de campo (como, por exemplo, a largura das calçadas).
- Dados secundários coletados a partir de documentação preexistente, fotografias aéreas / satélite e recursos de georreferenciamento (como, por exemplo, levantamentos através do programa *Google Earth*).
- Dados secundários coletados junto a agências públicas (como, por exemplo, a hierarquização viária).

Diante das categorias apresentadas, foram selecionados, da ferramenta iCam 2.0, alguns indicadores (com adequações) para serem aplicados na análise da vitalidade urbana do entorno dos complexos habitacionais introspectivos do bairro Praia de Gaivotas (fig.32):

Figura 32 - Categorias do ITDP selecionadas para análise do bairro Praia das Gaivotas



Fonte: adaptado pela Autora com base no ITDP (2018),

A partir das condições apontadas na Tabela 01 e dos indicadores presentes na ferramenta iCam, no âmbito deste trabalho, foram estabelecidos 14 critérios influenciadores da vitalidade urbana. Estes, para melhor compreensão e análise, foram agrupados em 4 (quatro) grandes categorias: Morfologia Urbana, Mobilidade, Ambiente e Segurança, organizados conforme ilustrado na tabela 2, a seguir.

Tabela 2 - Síntese dos critérios influenciadores da vitalidade urbana a serem analisados

CATEGORIA	CRITÉRIOS	INDICADORES
MORFOLOGIA URBANA	Uso do Solo	Comércio e Serviços
		Institucional
		Residencial
		Uso Misto
		Terrenos Vazios
	Uso Diurno e Noturno	Turno de Funcionamento
	Gabarito	Número de Pavimentos
	Afastamentos	Frontal e Lateral
	Fachadas	Fachada Ativa
		Fachada Inativa
		Fachada Permeável Visualmente

CATEGORIA	CRITÉRIOS	INDICADORES
MOBILIDADE	Quadras	Dimensão das laterais das Quadras
	Calçada	Condições do Piso
		Faixa Livre
	Transporte	Distância a pé ao ponto de ônibus
		Condições das vias para Rede Cicloviária
AMBIENTE	Sombra e Abrigo	Arborização
		Mobiliário Urbano
	Poluição Sonora	Nível de Ruído
	Limpeza Urbana	Coleta de Lixo e Limpeza
SEGURANÇA	Iluminação	Localização dos Postes
		Direcionamento
	Fluxo de Pedestres/Ciclistas	Fluxo Diurno e Noturno
	Incidência de Crimes	Localização
		Tipologia

Fonte: Elaboração própria, 2019.

Para a presente pesquisa, entende-se por *Categoria*, o tema geral de análise compreendido pelo conjunto de critérios utilizados para avaliar a vitalidade urbana; por *Critério*, o princípio ou elemento a ser utilizado na avaliação, mensurável através de indicadores; e por *Indicador*, a informação detalhada. Foram também elaborados *parâmetros*, ou seja, estratégias utilizadas para avaliar os critérios estabelecidos. Desta forma, a seguir, serão detalhados as categorias, os critérios, os indicadores, e os parâmetros de análise para o recorte do bairro Praia das Gaivotas.

Na categoria **Morfologia Urbana** estão presentes critérios relacionados as características do espaço urbano que potencializam a atração de pedestres. São avaliados nesta categoria os atributos do espaço construído que podem ter um impacto decisivo na intensidade do uso das rotas de pedestres e na sua distribuição. É composta por quatro critérios: **Uso do Solo, Uso Público Diurno e Noturno, Gabarito, Afastamentos** e análise das **Fachadas**.

O primeiro critério analisado foi o **Uso do Solo**, pois quando existe uma combinação equilibrada de usos e atividades, propicia-se a formação de um ambiente adequado ao pedestre, em que a necessidade de deslocamentos e as distâncias a serem percorridas são reduzidas. Permite-se a interface entre arquitetura e espaço público da rua. A mistura de usos colabora ainda para a animação dos espaços públicos em diferentes períodos do dia e da noite.

A técnica utilizada foi o mapeamento *in loco*, identificando o uso predominante das edificações considerando a presença de :

- Comércios e serviços;
- Institucionais: igrejas, escolas, posto policial;
- Residenciais: unifamiliar e multifamiliar;
- Uso misto: térreo comercial associado a moradias;
- Terrenos vazios.

Além da combinação equilibrada de usos e atividades, um ambiente é atrativo para o pedestre quando o uso público é realizado em diferentes horários do dia e da noite, aumentando assim a co-vigilância nas ruas devido ao constante movimento de pessoas. O segundo critério analisado foi o **Uso Público Diurno e Noturno**. O uso público pode ser entendido como o conjunto das atividades de utilização pública - seja em áreas públicas ou particulares - que torna a ocupação dos espaços públicos mais frequente (ITDP, 2018).

Também foi utilizado o mapeamento *in loco* dos turnos de funcionamento dos estabelecimentos de uso público das edificações. Além disso, áreas públicas como as praças do bairro também foram consideradas no levantamento deste critério.

As edificações foram classificadas de acordo com seus turnos de funcionamento, considerando:

- Uso exclusivo Diurno;
- Uso exclusivo Noturno;
- Uso Diurno e Noturno;

O terceiro critério analisado da categoria Morfologia Urbana foi o **Gabarito**. O número de pavimentos de uma edificação interfere na percepção do pedestre uma vez que os espaços projetados de acordo com a escala humana promovem a sensação de acolhimento e segurança. O número de pavimentos das edificações foram mapeados e divididos em cinco parâmetros de análise, a saber:

- 1 a 3 pavimentos;
- 4 a 6 pavimentos;
- 7 a 12 pavimentos;

- 13 a 16 pavimentos;
- Acima de 16 pavimentos.

O quarto critério analisado na categoria Morfologia Urbana foram os **Afastamentos** laterais e frontais das edificações. A fachada contínua, sem afastamentos, intensifica as possibilidades de interação da rua com o edifício, a apropriação do pedestre ao espaço público estimulando o movimento de pessoas.

Sendo assim, o limite das edificações foi mapeado com base nos dados fornecidos pela PMVV, onde são destacadas apenas as edificações e as vias, permitindo a identificação dos afastamentos frontais (do início das edificações ao segmento de calçada) e a distância lateral entre elas.

O quinto e último critério analisado na categoria Morfologia Urbana foram as **Fachadas**. As fachadas permeáveis promovem uma maior sensação de segurança para quem caminha ou desenvolve outro tipo de atividade nas ruas. As fachadas ativas facilitam o acesso às edificações em caso de necessidade.

Nesta pesquisa, foram mapeados o número de entradas e acessos por edificação e os elementos considerados visualmente permeáveis (vidros ou grades) entre o térreo e o primeiro andar de cada edificação. Desta forma foram adotados três indicadores para este critério, conforme abaixo:

- **Fachadas Ativas:** aquelas que possuem muitas possibilidades de acesso livre do pedestre (10 a 15 portas a cada 100 metros), caracterizadas por comércios e serviços voltados para rua e que proporcionam diversidade de atividades e funções (GEHL,2014).
- **Fachadas permeáveis visualmente:** caracterizadas por uma extensão da face da edificação que permite contato visual externo com as atividades internas do edifício, visual ou física, seja por meio de vidros ou grades (GEHL,2014).
- **Fachadas inativas:** aquelas sem nenhuma variação visível de função, unidades passivas ou cegas onde há presença de muros opacos que inibem a conexão visual e física com o interior da edificação (GEHL,2014).

A tabela 3, a seguir, apresenta uma síntese referente as análises da categoria **Morfologia Urbana:**

Tabela 3 – Síntese dos critérios influenciadores da Vitalidade Urbana - Categoria Morfologia Urbana

CATEGORIA	CRITÉRIOS	INDICADORES	PARÂMETROS DE ANÁLISE
MORFOLOGIA URBANA	Uso do Solo	Comércio e Serviços	
		Institucional	
		Residencial	
		Uso Misto	
		Terrenos Vazios	
	Uso Diurno e Noturno	Turno de Funcionamento*	Uso exclusivo Diurno
			Uso exclusivo Noturno
			Uso Diurno e Noturno
	Gabarito	Número de Pavimentos	1 a 3 pavimentos
			4 a 6 pavimentos
			7 a 12 pavimentos
			13 a 16 pavimentos
			Acima de 16 pavimentos
	Afastamentos	Frontal e Lateral	Ocupação do edifício no terreno
	Fachadas	Fachada Ativa *	10 a 15 portas a cada 100 metros
		Fachada Inativa*	Unidades passivas ou cegas onde há presença de muros opacos
		Fachada Permeável Visualmente*	Extensão da face da edificação que permite contato visual externo

*Indicadores utilizados conforme parâmetros Icam 2.0.

Fonte: Elaboração própria, 2019.

A categoria **Mobilidade** avalia, além da permeabilidade da malha urbana, as possibilidades de mobilidade ativa e a disponibilidade e acesso ao transporte público, apresentando três indicadores: **Dimensão das Quadras**, **Condição das Calçadas** e avaliação do **Transporte**, incluindo o Transporte Público e Rede Cicloviária. O primeiro indicador a ser analisado foi a **Dimensão das Quadras**.

De acordo com o Icam 2.0 (ITDP, 2018), a quadra é um elemento da composição urbana delimitado por cruzamentos e travessias (exclusivas para pedestres ou não), caracterizando a unidade básica de formação do tecido urbano (ITDP, 2018). No entanto, sua dimensão deve colaborar para uma melhor mobilidade do pedestre, permitindo oportunidades de cruzamentos e proporcionando rotas diretas, gerando permeabilidade e continuidade da malha urbana.

Para medir a extensão do segmento de calçada, considerou-se que uma passagem de acesso público para pedestres, através de um edifício, divide um conjunto edificado em duas quadras. O acesso público é definido como aquele aberto indiscriminadamente a todas as pessoas.

A dimensão das quadras foi medida através do programa ArcGis considerando o comprimento da lateral das quadras do entorno dos complexos habitacionais de Praia de Gaivotas e classificadas de acordo com os indicadores utilizados pelo ICam (ITDP, 2018):

- Lateral da quadra com menos de 110m de extensão - Ótimo;
- Lateral da quadra com menos de 150m de extensão - Bom;
- Lateral da quadra com menos de 190m de extensão - Suficiente;
- Lateral da quadra com mais de 190m de extensão - Insuficiente .

O segundo critério analisado da categoria Mobilidade foi a **Condição das Calçadas**. Este critério analisa os principais dinamizadores da caminhabilidade, considerando dimensões, superfície e manutenção do piso adequadas ao pedestre.

A pavimentação da calçada é um requisito imprescindível para a circulação segura e universal de pedestres, sendo considerada suficiente se todo o segmento de calçada for pavimentado. Para além da existência de pavimentação, a quantidade de buracos ou desníveis no pavimento condiciona fortemente a circulação principalmente de pessoas idosas, crianças e pessoas com deficiência, devido à interrupção da uniformidade da superfície utilizada para se deslocar.

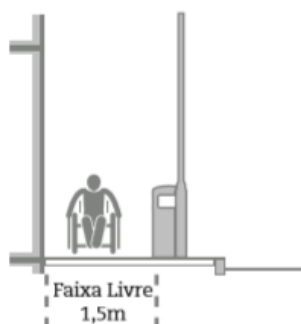
O mapeamento incluiu cada segmento de calçada do recorte do bairro analisado, identificando se toda a extensão das calçadas analisadas apresentam pavimentação adequada, utilizando os seguintes parâmetros de análise:

- **Piso adequado:** considerado o trecho de calçada pavimentado com piso regular, sem buracos ou desníveis.
- **Piso inadequado:** considerado o trecho de calçada sem pavimentação ou com pavimentação trepidante, possuindo buracos ou desníveis.

Neste critério foi avaliada também a largura mínima da **faixa livre** que as calçadas devem apresentar. O trecho mais crítico de cada segmento de calçada foi medido. Considerando a NBR 9050/2015, a faixa livre mínima recomendada foi de 1,5m e a

mesma deve ser desprovida de obstáculos permanentes ou temporários, tais como mobiliário, barracas, vegetação, floreiras, lixeiras, veículos estacionados, etc. A avaliação da faixa livre da calçada prevê a possibilidade de circulação de uma pessoa com cadeira de rodas (fig.33).

Figura 33 - Ilustração da faixa livre adotada



Fonte: ITDP (2017, p.23).

Ainda referente à categoria Mobilidade foram analisadas as **Distâncias a Pé ao Transporte público**. A proximidade ao transporte constitui um fator importante para facilitar o acesso do local para o pedestre. Este critério avalia a proximidade dos pedestres às estações de transporte de média ou alta capacidade no interior da área de estudo. Nos casos onde não houver, admite-se a avaliação da proximidade dos pedestres às paradas em corredores que apresentem prioridade viária ou mesmo paradas de ônibus convencionais (ITDP, 2018).

A metodologia consistiu em identificar todas as estações ou paradas de transporte público próximas à área dos complexos habitacionais. Após o levantamento das estações ou paradas, mediu-se a distância a pé entre o ponto médio do segmento de calçada a parada de transporte mais próxima dos complexos habitacionais. Foi simulado o percurso do pedestre ao longo dos segmentos de calçada e as distâncias obtidas foram classificadas de acordo com os indicadores utilizados pelo ITDP (2018):

- Distância máxima a pé até o ponto de ônibus menor que 200m – Bom;
- Distância máxima a pé até o ponto de ônibus menor que 300m – Suficiente;
- Distância máxima a pé até o ponto de ônibus maior que 300m – Insuficiente.

O quarto critério analisado da categoria Mobilidade foi a **Condições das Vias para Rede Ciclovária**, ou seja, a existência de condições seguras para a circulação em bicicleta. De acordo com a ferramenta iCam (ITDP, 2016) os requisitos para que um

segmento de calçada e uma rua tenham condições adequadas para a circulação de ciclistas são:

- Ruas com velocidade regulamentada acima de 30km/h para veículos motorizados devem ter pistas exclusivas para bicicletas⁸.
- Ruas de baixa velocidade (30km/h ou menos regulamentada para veículos motorizados) são consideradas seguras para a circulação em bicicleta e não exigem ciclovias ou ciclofaixas, mas recomenda-se a implantação de sinalização vertical e horizontal indicando a prioridade do ciclista;
- Ruas com prioridade para pedestres ou ruas compartilhadas (com velocidade de 15km/h ou menos) são consideradas seguras para o uso de bicicletas. No caso do compartilhamento do espaço com o pedestre, a prioridade deste deve ser reforçada através de sinalização.

A metodologia utilizada nesta pesquisa foi a observação *in loco*, identificação e mapeamento da presença de condições adequadas para a circulação em bicicletas nas ruas da área de estudo, conforme parâmetros definidos pelo ITDP acima mencionados.

A tabela 4 , a seguir, apresenta uma síntese referente as análises da categoria **Mobilidade**:

Tabela 4 - Síntese dos critérios influenciadores da Vitalidade Urbana - Categoria Mobilidade

CATEGORIA	CRITÉRIOS	INDICADORES	PARÂMETROS DE ANÁLISE
MOBILIDADE	Quadras	Dimensão das laterais das quadras*	Lateral quadra ≤ 110m de extensão
			Lateral quadra ≤ 150m de extensão
			Lateral quadra ≤ 190m de extensão
			Lateral quadra ≥ 190m de extensão
	Calçada	Condições do piso	Piso Adequado - regular sem buracos
			Piso Inadequado - irregular, trepidante, com buracos ou sem pavimentação
		Faixa Livre	Faixa de circulação livre ≥ 150cm
	Transporte	Distância a pé ao Transporte Público*	Distância máxima ≤ 200m
			Distância máxima ≤ 300m
			Distância máxima ≥ 300m

⁸ Pistas exclusivas para bicicletas são delimitadas através de sinalização horizontal (ex.: ciclovias ou ciclofaixas sinalizadas através de pintura no pavimento, tachões, blocos de concreto ou outro tipo de segregação física).

		Condições das vias para Rede Cicloviária**	Ruas com velocidade $\geq 30\text{km/h}$
			Ruas com velocidade $\leq 30\text{km/h}$
			Ruas de pedestre ou ruas com velocidade $\leq 15\text{km/h}$

*Indicadores utilizados conforme parâmetros ICam 2.0 (2018).

**Indicadores utilizados conforme parâmetros ICam (2016).

Fonte: Elaboração própria, 2019.

Na categoria **Ambiente**, estão os critérios relacionados aos aspectos ambientais que possam afetar as condições de caminhabilidade e vivência do espaço urbano. Estão relacionados a aspectos de conforto, como **Sombra e Abrigo**, e a condições ambientais, como **Poluição Sonora e Limpeza Urbana**.

O critério **Sombra e Abrigo** analisa a Arborização presente das vias de circulação de pedestres e a presença de Mobiliário Urbano adequado.

A metodologia incluiu o levantamento *in loco* e mapeamento de todas as árvores e mobiliário urbano presentes nas calçadas da área de estudo para posterior avaliação quantitativa e estado de conservação dos mesmos.

A **poluição sonora** tem contribuído para o surgimento de ambientes cada vez mais desagradáveis e o aumento da incidência de patologias relacionadas, como estresse, depressão, insônia e agressividade. O critério é resultante da combinação de diversas fontes sonoras, como alarmes, sirenes, atividades comerciais e serviços, indústrias, obras e tráfego de veículos motorizados. (ITDP, 2018).

A metodologia utilizada para análise da poluição sonora consistiu na coleta de dados *in loco* nos mesmos horários e locais selecionados para a contagem do fluxo de pedestres e ciclistas – pontos e horários que serão detalhados no próximo critério. Foi considerando em cada caso, o ponto mais desfavorável da calçada (proximidade de ponto de ônibus, cruzamento de vias e etc).

O instrumento utilizado para medir o nível de ruído foi o aplicativo para celular *Decibel X*, previamente testado e calibrado⁹. O nível de intensidade sonora final foi o resultado da média do nível de ruído medido por 20 segundos consecutivos.

Os níveis de ruído obtidos foram classificadas de acordo com os indicadores utilizados pelo iCam (ITDP, 2018), conforme abaixo:

⁹ O uso de aplicativo é permitido pelo ICam (ITDP, 2018). O aplicativo utilizado nesta pesquisa foi indicado pelos professores da disciplina Conforto Ambiental da UVV, tendo em vista sua confiabilidade, interatividade e facilidade no uso.

- Nível de ruído do ambiente menor que 55 dB(A) – Ótimo ;
- Nível de ruído do ambiente menor que 70 dB(A) – Bom ;
- Nível de ruído do ambiente menor que 80 dB(A)- Suficiente ;
- Nível de ruído do ambiente maior que 80 dB(A) - Insuficiente:

O ultimo critério da categoria Ambiente refere-se a **Limpeza pública**. A metodologia utilizada para análise desta categoria consistiu no levantamento da periodicidade da coleta de lixo urbana do bairro através do site da Companhia de Transportes Urbanos (Ceturb-ES) e observação *in loco* dos trechos de calçada, pontuando os locais com acúmulo de lixo e entulhos.

A tabela 5 , a seguir, apresenta uma síntese referente as análises da categoria **Ambiente**.

Tabela 5 - Síntese dos critérios influenciadores da Vitalidade Urbana - Categoria Ambiente

CATEGORIA	CRITÉRIOS	INDICADORES	PARÂMETROS DE ANÁLISE
AMBIENTE	Sombra e Abrigo	Arborização	Arborização presente nas vias
		Mobiliário Urbano	Presença de Mobiliário Urbano adequado.
	Poluição Sonora	Nível de Ruído do ambiente*	Nível de ruído ≤ 55 dB(A)
			Nível de ruído ≤ 70 dB(A)
			Nível de ruído ≤ 80 dB(A)
			Nível de ruído ≥ 80 dB(A)
	Limpeza Urbana	Coleta de Lixo	Periodicidade da coleta de lixo urbana

*Indicadores utilizados conforme parâmetros ICam 2.0.

Fonte: Elaboração própria, 2019.

Desde a década de 1960, pesquisadores têm explorado a influência do desenho urbano e das edificações no número de ocorrências e na sensação de segurança transmitida aos pedestres. (ITDP, 2018). No âmbito deste trabalho, a categoria **Segurança Pública** é composta por três critérios relativos ao tema: **Iluminação, Fluxo de Pedestres/Ciclistas e Incidência Criminal**. Outros critérios também podem ser associados à análise da segurança no espaço público, como a permeabilidade das fachadas, no entanto, já foram contempladas anteriormente na categoria Morfologia Urbana.

As circulações de calçada bem iluminada criam condições de utilização noturna dos espaços públicos e favorecem a percepção de segurança pelos pedestres. Além disso, é um elemento fundamental na promoção da segurança pública: a ocorrência

de crimes pode diminuir em até 20% com investimentos na **iluminação**, em comparação à redução de 5% proveniente de um sistema de vigilância por câmeras. (ITDP, 2018).

A metodologia para avaliação da qualidade da iluminação noturna no ambiente de circulação de pedestres envolveu a observação *in loco* e mapeamento através do programa ArcGis dos seguintes indicadores:

- pontos de iluminação voltados para a rua;
- pontos de iluminação dedicados ao pedestre, iluminando exclusivamente a calçada;
- pontos de iluminação nas extremidades do segmento de rua, iluminando a travessia;
- obstruções de iluminação ocasionadas por árvores ou lâmpadas quebradas.

A presença de pedestres em horários diferenciados do dia e da noite funciona como elemento de vigilância natural e tende a atrair outros pedestres, contribuindo para a vitalidade da rua. Por outro lado, a aglomeração excessiva de pedestres em horários e locais específicos pode ocasionar desconforto ou riscos relativos à segurança pública (ITDP, 2018).

Ainda de acordo com o ITDP (2018), o **Fluxo de Pedestres Diurno e Noturno** deve ser preferencialmente levantado nos horários de maior movimentação durante o dia e a noite, em pelo menos dois horários diferentes de um mesmo dia útil: entre 08h e 10h, entre 12h e 14h, entre 20h e 22h.

A metodologia utilizada neste critério envolveu a contagem de pedestres e fluxo de bicicletas em quatro segmentos de calçada da área de estudo durante 15 minutos, em horários diferentes de um mesmo dia útil e também em um dia do final de semana, conforme orientada pelo iCam (ITDP, 2018).

Para contagem de fluxo, foram selecionados dois segmentos de calçada adjacentes aos complexos habitacionais isolados e dois segmentos de calçada localizados na área com a predominância do uso misto, adjacentes à praça do bairro e áreas comerciais.

O resultado se deu pelo somatório do fluxo de pedestres dividido pelo número de contagens realizadas. O valor obtido foi dividido por 15, obtendo a média do fluxo de pedestres por minuto para cada segmento de calçada.

As contagens do fluxo obtido, foram classificadas de acordo com os indicadores utilizados pelo ITDP (2018):

- Fluxo maior que 10 pedestres por minuto – Ótimo;
- Fluxo maior que 5 pedestres por minuto - Bom;
- Fluxo maior que 2 pedestres por minuto - Suficiente;
- Fluxo menor que 2 pedestres por minuto - Insuficiente;

Além da análise da Iluminação e Fluxo de Pedestres indicadas pelo ITDP (2018), também se fez necessária a inclusão do **Levantamento das Incidências Criminais** da área nesta categoria. O mapeamento das ocorrências na área de estudo foi desenvolvido no programa ArcGis com base nos dados fornecidos pela Gerência do Observatório da Segurança Pública (GeOSP) da Secretaria de Estado da Segurança Pública e Defesa Social (SESP/ES), entre janeiro de 2016 e dezembro de 2018. Foram considerados e selecionados os crimes ocorridos em via pública, a saber: furto, lesão corporal, uso de drogas, uso de arma de fogo e tentativa de homicídio.

A tabela 6 , a seguir, apresenta uma síntese referente as análises da categoria **Segurança**.

Tabela 6 - Síntese dos critérios influenciadores da Vitalidade Urbana - Categoria Ambiente

CATEGORIA	CRITÉRIOS	INDICADORES	PARÂMETROS DE ANÁLISE
SEGURANÇA	Iluminação	Localização e direcionamento dos pontos de iluminação	Voltados para a rua
			Dedicados ao pedestre, iluminando exclusivamente a calçada
			Nas extremidades do segmento de rua, iluminando a travessia
			Obstruções de iluminação ocasionadas por árvores ou lâmpadas quebradas
	Fluxo de Pedestres/ Ciclistas	Fluxo Diurno e Noturno*	≥ 10 pedestres por minuto
			≥ 5 pedestres por minuto
			≥ 2 pedestres por minuto
			≤ 2 pedestres por minuto
	Incidência de Crimes	Localização e Tipologia	Furto
			Lesão corporal
			Uso de drogas
			Uso de arma de fogo
			Tentativa ou homicídio.

*Indicadores utilizados conforme parâmetros ICam 2.0.

Fonte: Elaboração própria, 2019.

4.2 ESTRATÉGIAS PARA AVALIAÇÃO DA PERCEPÇÃO DE MORADORES E USUÁRIOS

Para entender a percepção dos moradores e usuários quanto aos efeitos causados pelos empreendimentos habitacionais isolados no espaço público, foi aplicado um questionário para a coleta de informações (Apêndice I). A aplicação do questionário ocorreu no período noturno, no espaço vazio anexo à praça do bairro onde diversas barraquinhas itinerantes vendem comidas, bebidas e algumas opções de diversão para crianças, atraindo assim os moradores e usuários para esta área (fig 34).

Figura 34 - Área utilizada na ação com Moradores e Usuários



Fonte: Acervo pessoal, 2018.

A aplicação dos questionários contou com o auxílio voluntário de alunos do grupo de pesquisa Paisagem Urbana e Inclusão - UVV. Uma versão online do questionário fez-se necessária para atingir uma maior diversidade de público e não apenas aqueles que frequentam a praça nos períodos visitados. Alguns contatos de moradores dos complexos habitacionais e usuários da região em análise foram obtidos voluntariamente durante a aplicação do questionário na praça e estes receberam o questionário online, para, desta forma, participar da pesquisa.

Antes da aplicação dos questionários, foi realizado um pré-teste com alunos membros do Grupo “Paisagem Urbana e Inclusão” para ajustes no formato do questionário buscando um melhor entendimento da pesquisa. Vale ainda enfatizar que a aplicação do questionário só ocorreu após aprovação do Comitê de Ética em Pesquisa.

Os resultados dos questionários físicos foram transferidos para a plataforma digital (*Google Forms*), o que permitiu a compilação dos dados e produção de gráficos evidenciando os fatores que influenciam na vitalidade urbana da área ocupada pelos complexos habitacionais.

O questionário inicialmente solicita os dados pessoais do entrevistado como: sexo, idade e quanto tempo reside no bairro ou se é apenas usuário. Essas perguntas fizeram-se necessárias para avaliar a heterogeneidade da amostra.

Em seguida foram feitas perguntas relacionadas a avaliação geral do bairro, como: segurança, qualidade das praças, distribuição das áreas de comércio e serviços, arborização, iluminação, condição das calçadas e oferta de transporte público.

Na sequência, para compreender se a população da área caminha pelo bairro e utiliza o comércio e/ou demais serviços presentes na região, os participantes foram questionados sobre a frequência e os meios de transporte utilizados para o acesso a locais de uso cotidiano. Foram questionados sobre a ocorrência de crimes, no intuito de identificar os que comumente ocorrem na região e locais mais vulneráveis do bairro.

Na continuação, foi apresentado um mapa do recorte do bairro onde os entrevistados foram solicitados a identificar as áreas consideradas inseguras, dando também a opção de incluir alguma que não tenha sido ilustrada pela imagem. Esta parte do questionário foi pensada para entender a percepção dos moradores em relação as áreas próximas aos vazios urbanos, as áreas próximas aos complexos habitacionais murados, em contraposição as outras áreas mais adensadas e com maior movimento de pessoas e atividades.

Por fim, algumas imagens relacionadas aos pontos citados na pergunta anterior foram ilustradas e os moradores foram questionados sobre como se sentiam ao caminhar pelos locais determinados; de modo a fomentar a percepção e análise da situação das áreas muradas e comumente desertas dos complexos habitacionais, em comparação as áreas onde possuem edificações mistas e maior movimentação de pessoas.

O método utilizado foi o probalístico aleatório, chegando ao total de 114 questionários (incluindo as respostas dos meios físicos e digital), alcançando uma margem de erro de 9pp¹⁰, tendo em vista uma população de 2.500 pessoas¹¹ residentes no entorno dos complexos residenciais.

¹⁰ Fonte para cálculo da margem de erro: <https://www.opinionbox.com/calculadora-margem-de-erro/>

¹¹ Fonte para cálculo da população: <http://mapasinterativos.ibge.gov.br/grade/default.html>.

5 VITALIDADE URBANA NO ENTORNO DOS COMPLEXOS HABITACIONAIS DE PRAIA DAS GAIVOTAS

O quinto capítulo inicia-se com um breve histórico da urbanização da região da Grande Vitória e caracterização do bairro Praia das Gaivotas com dados de sua formação, localização e parâmetros urbanísticos.

Na sequência, são apresentados os resultados da análise da vitalidade urbana no entorno dos complexos habitacionais do bairro Praia das Gaivotas, tendo como categorias de análise: Morfologia Urbana, Mobilidade, Ambiente e Segurança. Para melhor compreensão, são utilizados mapas e tabelas ilustrando as informações coletadas.

Neste capítulo também são expostas as observações referentes a percepção dos moradores obtidas através dos questionários.

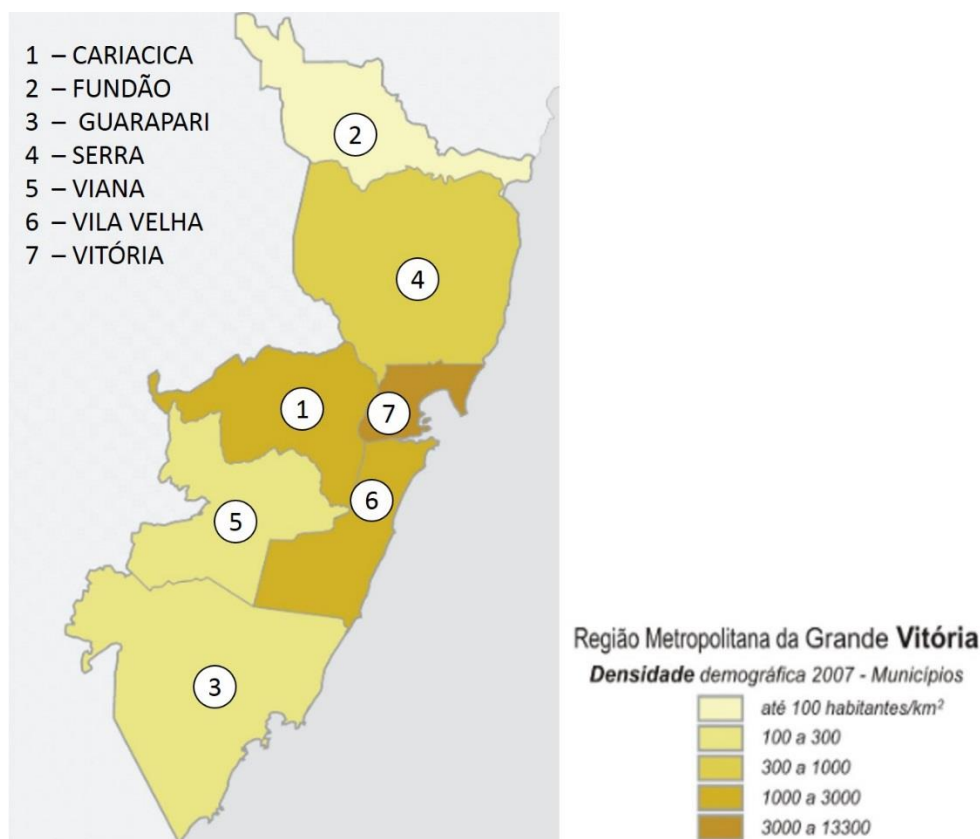
Com base no referencial teórico, nos resultados das etapas de análise do local e nas informações obtidas nos questionários, algumas propostas e diretrizes foram desenvolvidas no intuito de contribuir para a dinamização da vitalidade urbana na área dos complexos habitacionais, envolvendo também uma sugestão de implantação para a área remanescente com lotes vazios.

5.1 ASPECTOS HISTÓRICOS E CONTEXTUALIZAÇÃO DO BAIRRO PRAIA DAS GAIVOTAS

Fazendo um breve histórico da urbanização no Espírito Santo, Lira (2014) destaca que a população urbana da Região Metropolitana da Grande Vitória¹² deu um salto de 29,2% em 1960 para 79,5% no ano 2000 (Mapa 1). O fluxo migratório vindo do Rio de Janeiro, oeste de Minas Gerais, sul da Bahia e do interior do Espírito Santo foi intenso, acompanhando a expansão industrial do estado.

¹² A Região Metropolitana da Grande Vitória é formada pelos municípios de Cariacica, Fundão, Guarapari, Serra, Viana, Vila Velha e Vitória.

Mapa 1 - Região Metropolitana da Grande Vitória



Fonte: Disponível em:

<<http://web.fflch.usp.br/centrodametropole/antigo/v1/mapoteca/download/RMvitDe2.jpg>>, adaptado pela Autora.

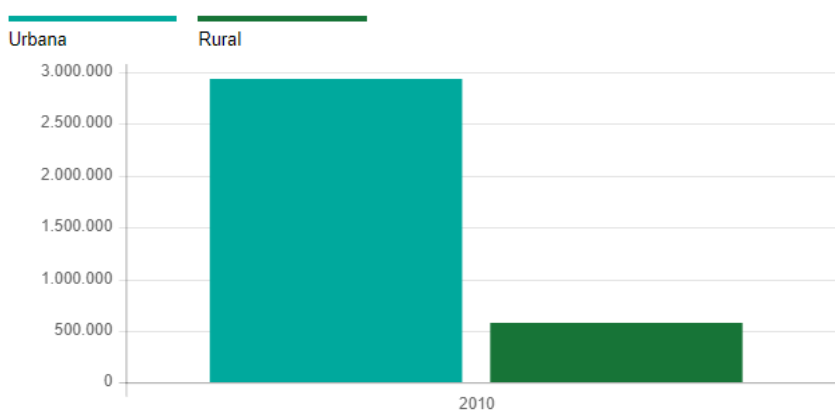
No primeiro momento citado, na fase de construção das indústrias, os operários sem qualificação foram absorvidos. Porém, na fase de operação os mesmos foram dispensados e sem condições de retornar à cidade natal começaram a ocupar as encostas dos morros. A ausência de políticas públicas adequadas fez com que o uso e ocupação do solo urbano desencadeassem processos socioespaciais contraditórios, o que agravou intensamente os problemas sociais e o aumento da violência na Grande Vitória, destacando-se negativamente em relação ao restante do estado, como relatado a seguir:

Em 2008, a Grande Vitória registrou 80 homicídios por 100.000 habitantes, enquanto o Espírito Santo e os demais municípios capixabas computaram 55 e 34 assassinatos para cada grupo de 100 mil habitantes. Quando são analisados os números absolutos, constata-se que a aglomeração da Grande Vitória concentrou 66% dos 1.903 homicídios do Espírito Santo neste mesmo (LIRA, 2014, p. 71).

Dados do último levantamento do IBGE (2010) mostram que a população urbana do estado do Espírito Santo segue crescendo, conforme indicado no gráfico 1:

Gráfico 1 - População urbana x rural no Estado do Espírito Santo (2010)

População residente por situação domiciliar (urbana/rural) (Unidade: pessoas)

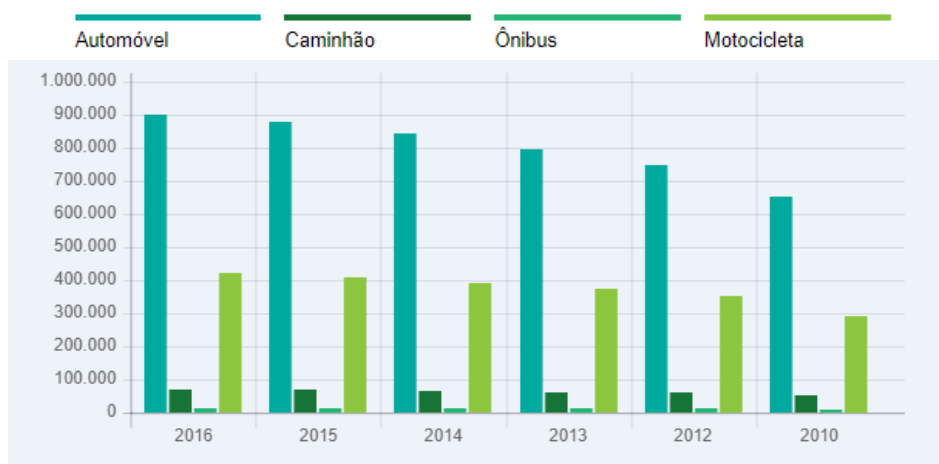


Fonte: Disponível em <<https://cidades.ibge.gov.br/brasil/es/panorama>>

Somado ao crescimento urbano, cresceu também o número de veículos, com destaque para os veículos individuais, liderado pelo automóvel, seguido da motocicleta (gráfico 2).

Gráfico 2 - Levantamento dos veículos adquiridos no Estado do Espírito Santo de 2010 a 2016

Veículos por tipo (Unidade: automóveis)



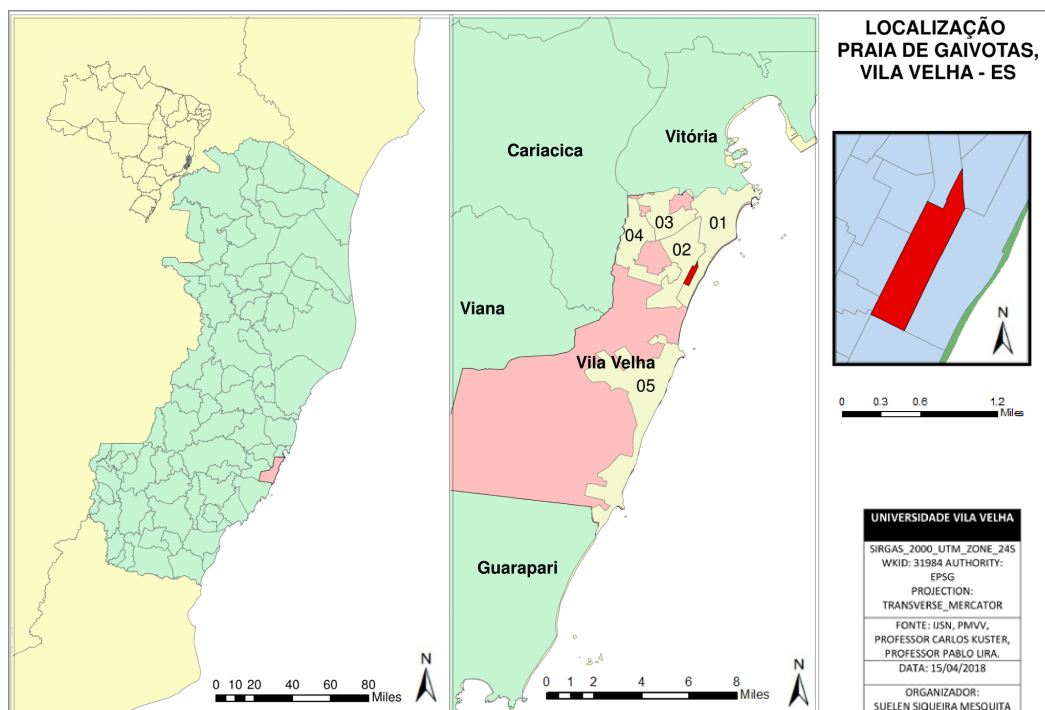
Fonte: Disponível em <<https://cidades.ibge.gov.br/brasil/es/panorama>>

Segundo Wanderley e Raichelis (2009), o processo de urbanização brasileira está se modificando. As metrópoles não detêm mais as maiores taxas de crescimento urbano. Apesar das periferias ainda estarem se expandindo, as áreas centrais estão se esvaziando num modo geral. As cidades que mais crescem após os anos 80 são as de porte médio, cuja população varia de 100.000 a 500.000 habitantes, caso da cidade de Vila Velha-ES, objeto deste estudo.

O bairro Praia das Gaivotas situado no município de Vila Velha, estado do Espírito Santo (Mapa 2), foi fundado no dia 01 de setembro de 1990, através da parceria de uma cooperativa de trabalhadores, a Coopgranvit, e o Instituto de Orientação as

Cooperativas Habitacionais no Espírito Santo (INOCOOP/ES), sendo a Caixa Econômica Federal, a gestora dos recursos e dos contratos de financiamento.

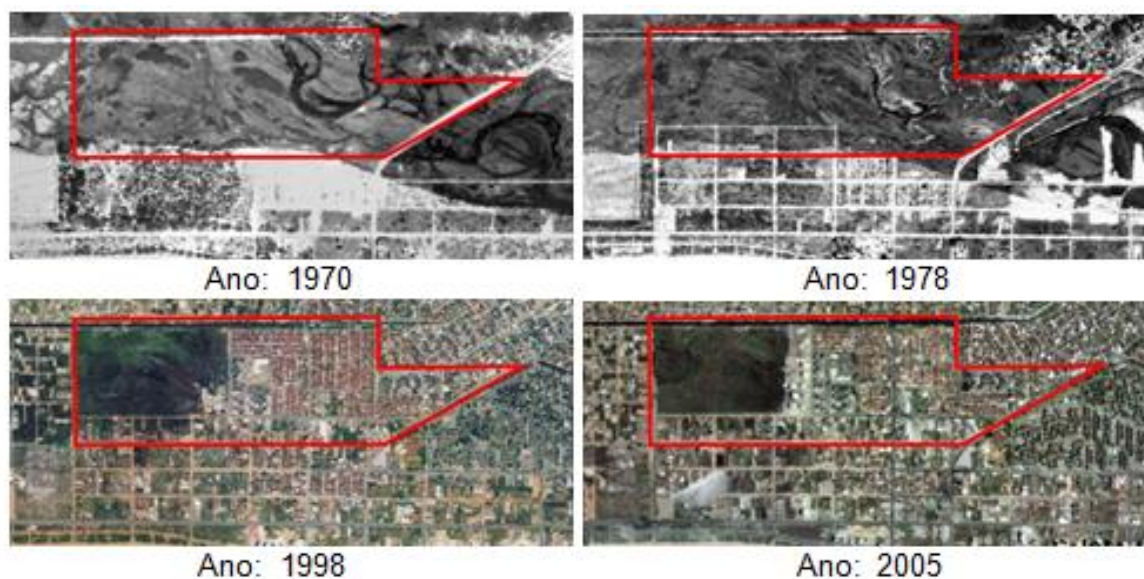
Mapa 2 - Localização do bairro Praia das Gaivotas



Fonte: Elaborado pela equipe do Grupo de Pesquisa Paisagem Urbana e Inclusão, 2018.

Em sua inauguração, o bairro possuía 570 casas de três tipos de unidades habitacionais: casas 02 quartos geminadas, casas 02 quartos isoladas e casas de 03 quartos isoladas, com metragem média de 66,00 m² (A TRIBUNA, 2007). Antes de ser ocupada, a região onde se localiza o bairro Praia das Gaivotas, era um manguezal, com grandes faixas de areia (Figura 35).

Figura 35 - Evolução do Bairro Praia de Gaivotas (1970 a 2005).



Fonte: IJSN/Google Maps, adaptado por Freitas (2018).

Os bairros mais próximos já existentes eram Novo México e Santa Mônica, que foram instalados como conjuntos habitacionais, assim como Praia das Gaivotas. No Mapa 3 é possível observar os limites do bairro e o formato simples e geométrico das quadras, e ainda destacando a sua localização em relação a cidade de Vila Velha, em uma área de crescimento progressivo.

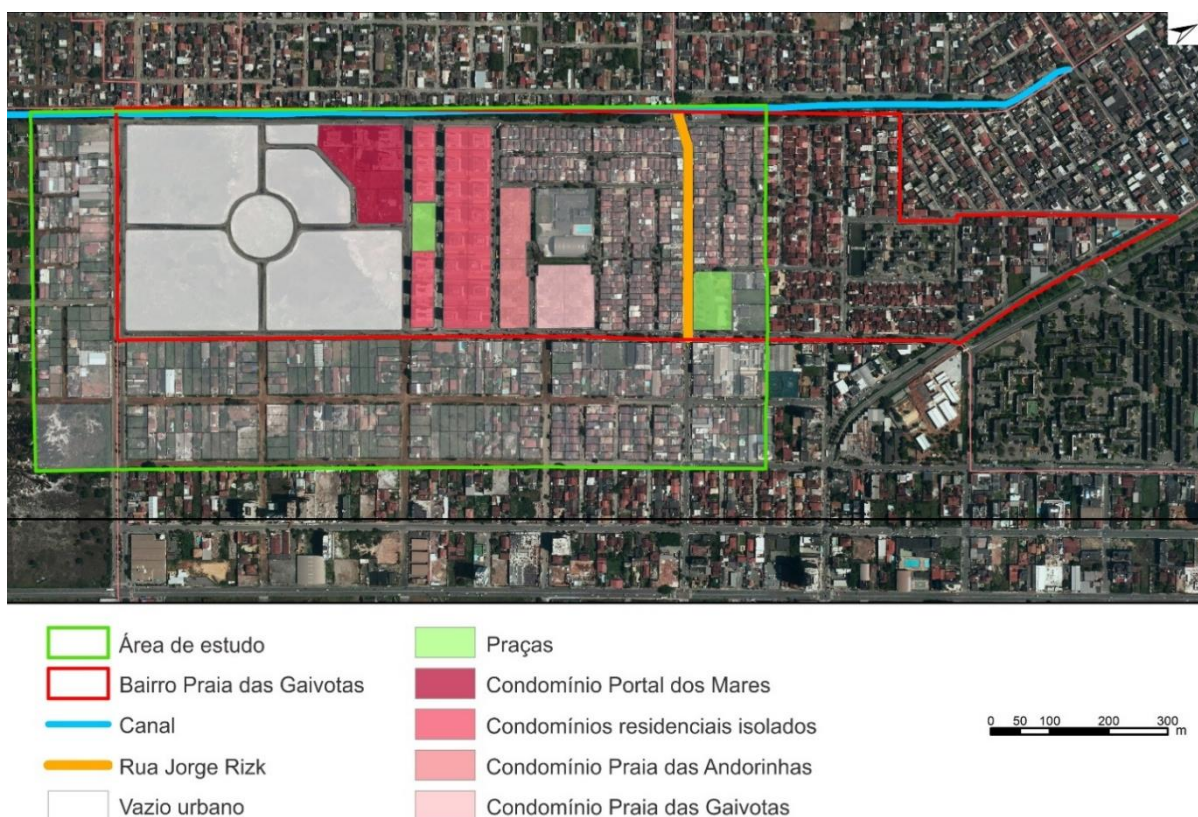
Mapa 3 - Bairro Praia das Gaivotas e Adjacências



Fonte: Mapa gerado no Arcgis, adaptado pela Autora, 2019.

Nas últimas décadas, além das habitações unifamiliares de até 2 pavimentos, muitos complexos habitacionais isolados foram implantados na região, tais como o “Conjunto Residencial Praia das Andorinhas I e II”, o “Condomínio Praia das Gaivotas I e II”, além do “Condomínio Portal do Mares”, este último com a primeira etapa concluída em 2012 (Mapa 4).

Mapa 4 - Delimitação da Área de estudo - Bairro Praia das Gaivotas.



Fonte: Mapa gerado pelo ArcGIS, modificado pela autora, 2018.

O limite da área de estudo, destacado pela linha verde no Mapa 4, considerou como ponto central o condomínio “Portal dos Mares” construído recentemente na região, próximo aos grandes vazios existentes. A partir daí, foram considerados, aproximadamente, 600m longitudinalmente para cada lado e 400m transversalmente, distância que permite um deslocamento a pé em um intervalo de tempo de cerca 5 minutos.

Como pode ser observado, essa marcação (evidenciada no Mapa 4 pela linha vermelha) extrapolou os limites do bairro pois se entende que esta é a área de maior influência dos complexos habitacionais. Ao norte, o limite estende-se até a praça do bairro e área comercial (concentrada nos arredores da Rua Jorge Rizk - destacada pela linha laranja); ao sul, até o início do bairro Jockey, à leste, o bairro Praia de Itaparica, e à oeste não foi necessário expandir os limites da análise pois a presença do canal de Guaranhuns (destacado pela linha azul no Mapa 4), é considerada uma barreira física para os pedestres (fig.36).

Figura 36 - Canal de Guaranhuns limitando os bairros Nova Itaparica e Praia das Gaivotas

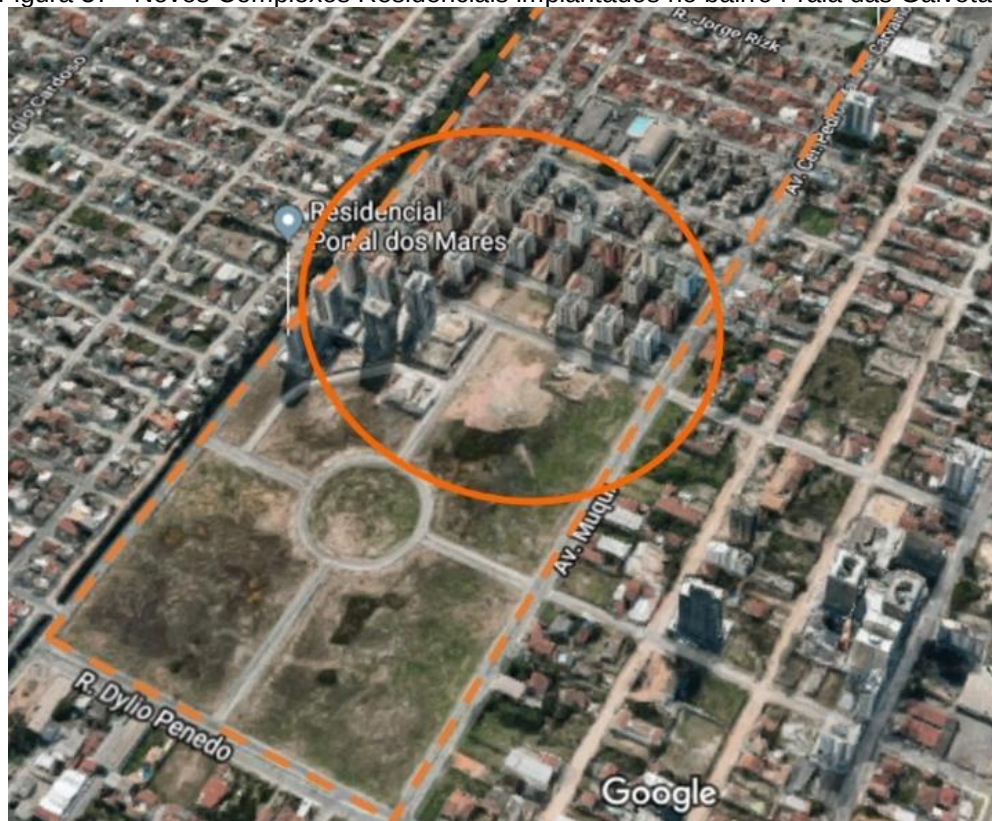


Fonte: Acervo Pessoal, 2018.

De acordo com Lei complementar 65/2018 (VILA VELHA, 2018) - que institui a revisão decenal da lei municipal nº 4575/2007 que trata do plano diretor municipal no âmbito do município de vila velha e dá outras providências, o bairro Praia das Gaivotas está situado da Zona de Ocupação Prioritária C (ZOP-C) que determina “coeficiente de aproveitamento compatível com a infraestrutura instalada, a renovação urbana e implantação de novos parcelamentos que sejam necessários a integração da malha viária”.

No entanto, na ZOP-C, a taxa de ocupação que era de 40%, aumenta para 50% (cinquenta por cento), fato este que vem a estimular ainda mais a ocupação de grandes lotes e a reprodução de modelos de empreendimentos isolados (fig.37). Outra consideração importante refere-se ao gabarito. Pela nova legislação o mesmo é limitado apenas ao coeficiente de aproveitamento (mínimo 0,2; básico 3,0 e máximo 4,0); estimulando, assim, a verticalização na área desde que respeitadas as interferências em cones aeroviários, cones visuais do Convento da Penha e Estudos de Sombreamento.

Figura 37 - Novos Complexos Residenciais implantados no bairro Praia das Gaivotas.

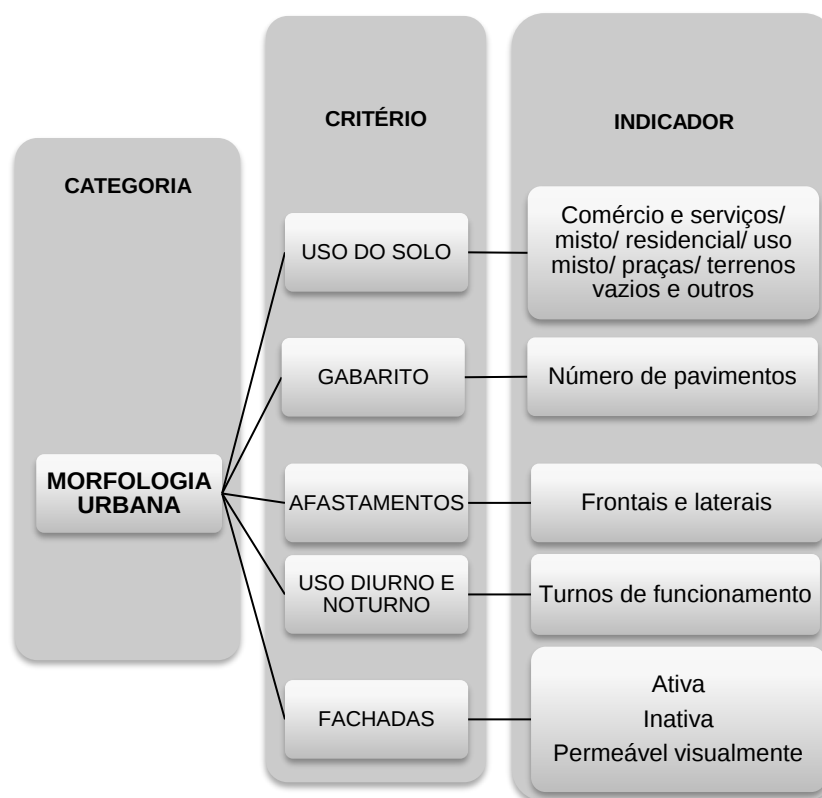


Fonte: IJSN/Google Maps, adaptado pela Autora.

5.2 ANÁLISE E CONSIDERAÇÕES SOBRE A VITALIDADE URBANA

A primeira categoria a ser analisada no bairro Praia das Gaivotas foi a **Morfologia Urbana** tendo em vista os efeitos desses critérios na vitalidade urbana. Nessa categoria são analisados o gabarito do bairro, os afastamentos frontais e laterais das edificações, o uso do solo urbano, o uso diurno e noturno dos estabelecimentos comerciais/institucionais, e as fachadas (fig.38).

Figura 38 - Critérios analisados na categoria Morfologia Urbana.



Fonte: Elaboração própria, 2019.

Jacobs (2007) e Speck (2016) defendem a diversidade de usos em uma mesma região, de forma a contribuir para a vitalidade urbana do lugar. Estabelecimentos comerciais variados permitem a circulação de pessoas e a presença de pessoas atrai outras pessoas. Sendo assim, uma rua viva tem usuários e espectadores. Além disso, comerciantes e lojistas contribuem para vigilância natural trazendo uma sensação maior de segurança para o local devido a conexão de seus estabelecimentos com o ambiente urbano.

Com base nos efeitos que os diferentes **usos do solo** podem gerar numa região, foram identificados e ilustrados no Mapa 5, os usos presentes na região: **comercial e serviços, misto** (térreo comercial associado a moradias) **residencial** (unifamiliar e multifamiliar); além dos **terrenos vazios, praças e outros** (com ênfase para as instituições: igrejas, escolas, etc). Observa-se a predominância de uso residencial no bairro, e uma concentração das edificações comerciais e de uso misto na Rua Jorge Rizk e Avenidas Muqui e Cel. Pedro Malta de Carvalho.

Mapa 5 - Uso do Solo



Fonte: Imagem gerada pelo ArcGIS, modificada pela autora, 2019.

Nas ruas onde estão implantados os complexos habitacionais inexistem áreas comerciais ou com uso misto, o que poderia dinamizar a vitalidade da área uma vez que este tipo de edificação atrai e intensifica o movimento de pessoas, aumentando as possibilidades para diferentes públicos e turnos de funcionamento, conforme corrobora os autores Jacobs (2007), Montaner (2009), Netto(2017), Rogers (2005), Speck (2016).

Em relação ao **gabarito** da área em estudo, ilustrado no Mapa 6, percebe-se que a região tende a verticalização. Os edifícios mais horizontais situam-se na porção mais antiga do bairro (originárias da década de 90), onde predominam as residências unifamiliares de até 3 pavimentos. Os edifícios de médio gabarito (4 a 6 pavimentos) encontram-se nos primeiros núcleos residenciais isolados, construídos a partir de 2000 e a verticalização mais intensa predomina nas áreas com construções mais recentes, próximas aos terrenos vazios (fig. 39).

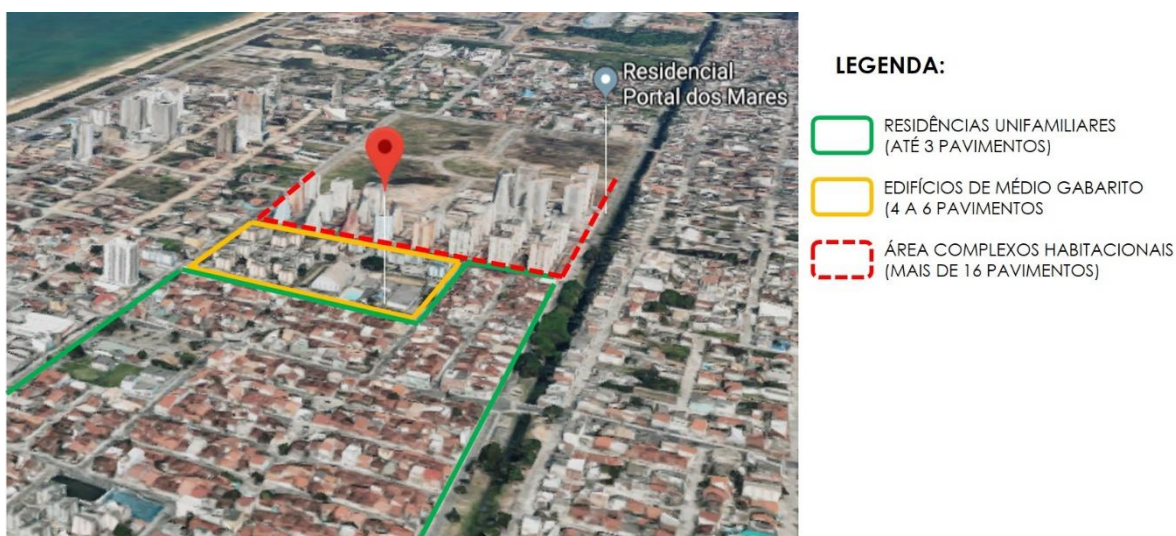
Mapa 6 - Gabarito do bairro Praia das Gaivotas



Fonte: Imagem gerada pelo ArcGIS, modificada pela autora, 2019.

Vale enfatizar que as edificações de baixo e médio gabarito – projetados de acordo com a escala humana – produzem maior acolhimento do pedestre e percepção do espaço, conforme afirma Gehl (2014), fato este que não vem ocorrendo na parte mais recente do bairro.

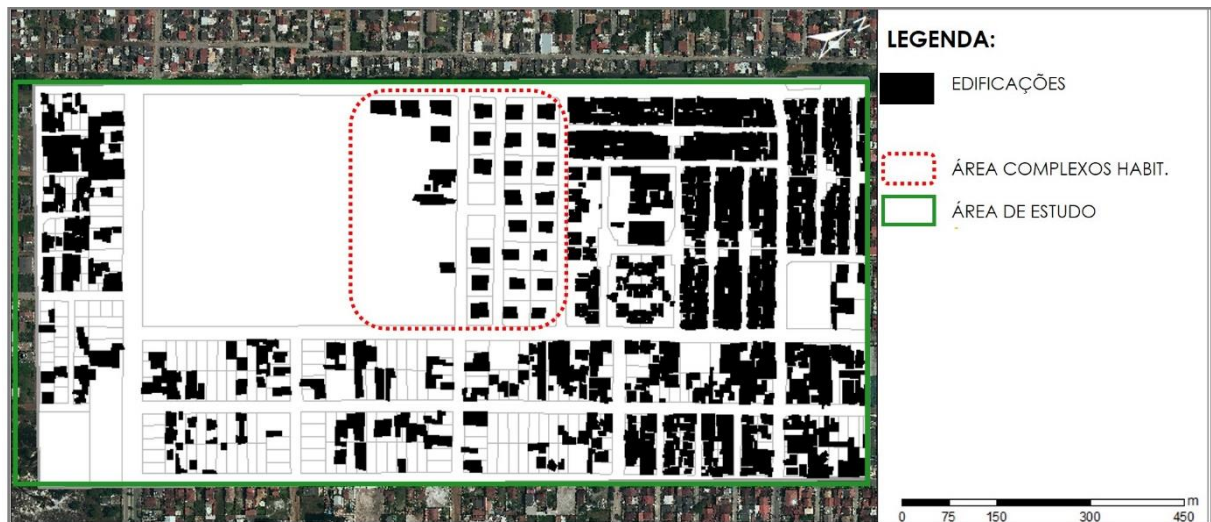
Figura 39 - Foto aérea ilustrando o Gabarito do bairro Praia das Gaivotas



Fonte: Imagem IJSN/Google Maps, 2019, adaptado pela Autora.

Em relação aos **afastamentos** da área em estudo, através do Mapa 7 percebe-se o afastamento mínimo ou ausência de recuo nos lotes ocupados pelas residências unifamiliares de até 3 pavimentos e na área ocupada pelos complexos habitacionais nota-se a presença de afastamentos, tanto frontal quanto lateralmente.

Mapa 7 - Afastamentos Frontais e Laterais

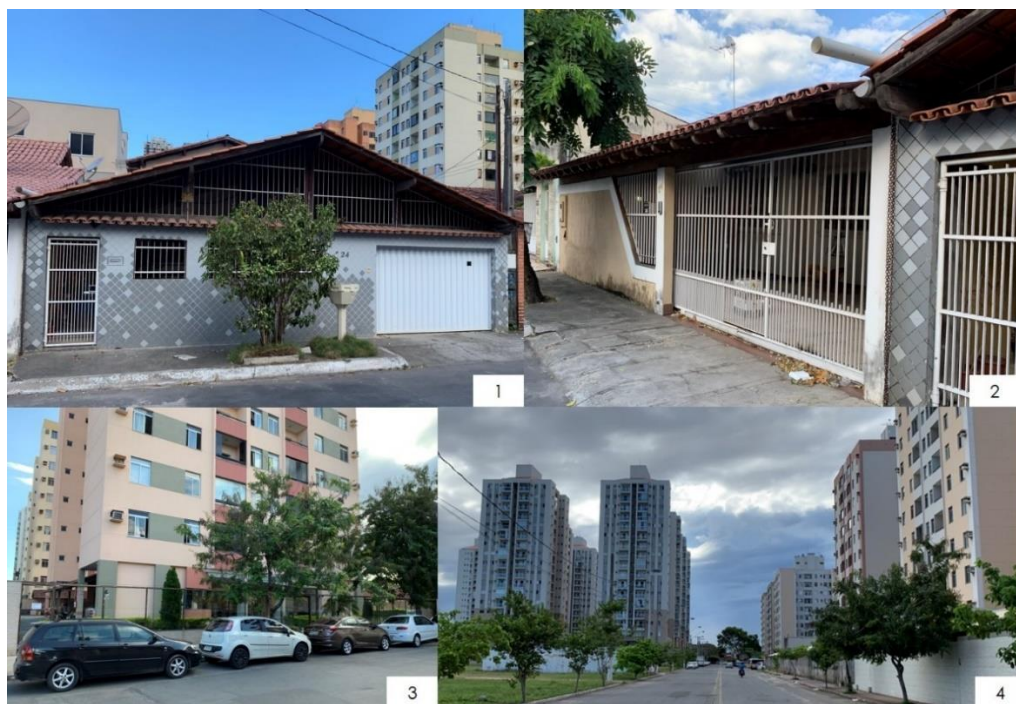


Fonte: Imagem gerada pelo ArcGIS, modificada pela autora, 2019.

Na área dos complexos habitacionais não há continuidade de fachadas (edificações alinhadas a rua, sem recuos ou muros), fato este que deixa de estimular a apropriação do pedestre ao espaço público, conforme afirma Ferreira (2012), Jacobs (2007), Netto (2017), e Saboya (2017).

Na figura 40, pode-se observar nas fotos 1 e 2 as fachadas das residências unifamiliares contíguas à rua e sem afastamentos laterais, e nas fotos 3 e 4 os recuos generosos dos complexos habitacionais do bairro.

Figura 40 - Edificações do bairro Praia das Gaivotas



Fonte: Acervo Pessoal, 2018.

Complementando a análise do uso do solo já mencionada, o mapa 8 destaca o **uso diurno e noturno dos estabelecimentos públicos/comerciais**. Nota-se a predominância de estabelecimentos de uso diurno e misto (diurno/noturno). Poucos estabelecimentos são exclusivamente de uso noturno. Observa-se também a ausência de edificações públicas/comerciais na área próxima aos complexos habitacionais, com exceção da praça. As edificações públicas e comerciais do bairro estão concentradas ao longo da Rua Jorge Rizk e nas Avenidas Muqui e Cel. Pedro Maia.

Mapa 8 - Horário de funcionamento das Edificações Públicas/Comerciais do bairro



Fonte: Imagem gerada pelo ArcGIS, modificada pela autora, 2019.

Para finalizar a análise da categoria Morfologia Urbana, o Mapa 9 ilustra as características do bairro em estudo, englobando indicadores da **permeabilidade das fachadas**. Tal aspecto está fortemente relacionado a atração que o térreo proporciona à caminhabilidade e a permanência no local. Foram consideradas para análise, com base em Gehl (2014), os parâmetros “fachadas ativas”, “fachadas inativas” e “fachadas que apresentam permeabilidade visual”.

Através dos dados coletados percebe-se a predominância de fachadas inativas, na área ocupada pelos complexos habitacionais, e de fachadas ativas concentradas nas ruas predominantemente comerciais (Mapa 10).

Mapa 9 – Gabarito e Tipologia das Fachadas



Fonte: Imagem gerada pelo ArcGIS, modificada pela autora, 2019.

Segundo os autores Ghel (2014), Saboya (2017) e Speck (2017), a fachada ativa incentiva a vitalidade urbana pois a distância aceitável em uma determinada circunstância não é apenas a distância física real, mas a distância percebida pelo pedestre. O térreo ativo intensifica as possibilidades de interação da rua com o edifício e “minimiza” as distâncias a serem percorridas.

Mapa 10 - Uso do Solo e Tipologia das Fachadas



Fonte: Imagem gerada pelo ArcGIS, modificada pela autora, 2019.

A figura 41 ilustra a forte relação entre o número elevado de pavimentos e a presença das fachadas inativas, cercadas por muros, contribuindo para caracterizar, além da ruptura da malha viária, o isolamento dos novos empreendimentos multifamiliares presentes no bairro e consequentemente a insegurança no entorno da área, que conforme afirma Gehl (2014) não é estimulada pela cidade a nível dos olhos.

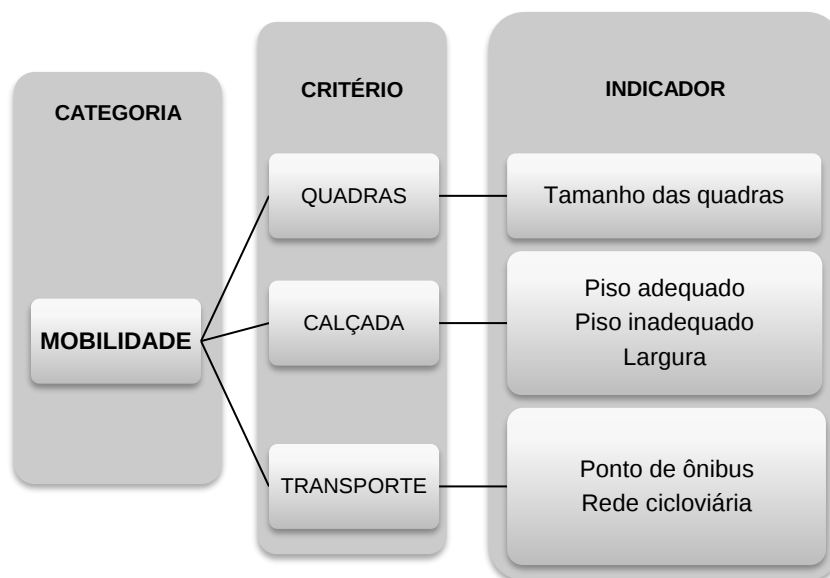
Figura 41 - Entorno do Condomínio Portal dos Mares, Bairro Praia das Gaivotas, Vila Velha-ES



Fonte: Acervo Pessoal, 2018.

Em relação a categoria **Mobilidade**, foram consideradas as dimensões das quadras, as condições físicas do percurso em relação aos deslocamentos a pé, acesso ao transporte coletivo e a existência de condições seguras para circulação em bicicleta (fig.40).

Figura 42 - Critérios analisados na categoria Mobilidade



Fonte: Elaboração própria, 2019.

Em relação a **dimensão das quadras**, observa-se que a implantação os complexos habitacionais, ocupam quadras de grande extensão (Mapa 11). Muitas dessas quadras possuem comprimento superior ao exigido pela Lei 6.766/79 - Parcelamento do Solo Urbano (BRASIL, 1979) e o PMV (VILA VELHA, 2007); além dos edifícios

ocuparem praticamente todo o lote com ausência de afastamentos frontais e laterais, não condizendo com o que defende Jacobs (2007), Netto (2017) e Saboya (2017) sobre a permeabilidade urbana e ampla possibilidade no movimento de pedestre garantida pelas quadras curtas.

Mapa 11 - Extensão das Quadras



Fonte: Imagem gerada pelo ArcGIS, modificada pela autora, 2019.

Ainda na categoria Mobilidade, verifica-se que a boa **condição das calçadas** é fundamental para que haja uma circulação segura e universal. Dessa forma, esse indicador está relacionado com a infraestrutura e a qualidade físicas do passeio público.

Foram analisados, nas calçadas, os parâmetros “piso adequado” e “piso inadequado”, estes ilustrados na Mapa 12 com linhas magenta e laranja, respectivamente. O parâmetro “piso adequado” considera o trecho de calçada pavimentado com piso sem buracos ou desníveis. O “piso inadequado” leva em consideração o trecho de calçada com pavimentação trepidante, possuindo buracos ou desníveis. Considerando a NBR 9050/2015, também foram identificadas as faixas de circulação com largura livre inferior a 1,5m que apresentassem obstáculos permanentes ou temporários, estes evidenciados pelo símbolo “X”.

No mapa 12 também é possível observar que em vários trechos da área analisada a faixa livre de 1,5m não é respeitada. Tanto nas áreas das residências unifamiliares quanto nas proximidades das áreas ocupadas pelos complexos habitacionais multifamiliares, comprometendo assim a caminhabilidade por todo trecho analisado e também a segurança do pedestre, que muitas vezes precisa transitar pela via de veículos para evitar obstáculos.

Mapa 12 - Condições das calçadas do bairro



Fonte: Imagem gerada pelo ArcGIS, modificada pela autora, 2019.

O comprometimento da caminhabilidade também pode afetar a segurança, pois na medida em que diminui o fluxo de pessoas (moradores, funcionários ou passantes) no local, o índice de criminalidade tende a aumentar conforme afirma Ghel (2014), Saboya (2017), Speck (2017).

Observa-se ainda uma concentração de pavimentações inadequadas nas calçadas da área comercial conforme ilustrado pela figura 43, fator preocupante devido a intensa movimentação de pessoas na região.

Figura 43 - Trecho de calçada próximo à Praça central do bairro



Fonte: Arquivo Pessoal, 2018.

Vale ressaltar que a presença de edifícios isolados tem proporcionado cada vez mais calçadas com pisos adequados para o bairro, fato que tende a contribuir com a caminhabilidade no local. Entretanto, a boa condição das calçadas não está associada à atratividade ou a permeabilidade das fachadas, tendo em vista que o perímetro desses complexos isolados é predominantemente murado e opaco (fig.44).

Figura 44 - Trecho de calçadas no entorno dos complexos habitacionais do bairro Praia de Gaivotas



Fonte: Arquivo Pessoal, 2018.

Complementando a análise da categoria Mobilidade, foi computada **a distância a pé ao transporte público** mais próximo da área dos complexos habitacionais (mapa 13). Para essa análise foi considerado o ponto de ônibus mais próximo que apresentou infraestrutura e acesso as principais linhas urbanas (fig.45).

Mapa 13 - Distância a pé ao Transporte Público

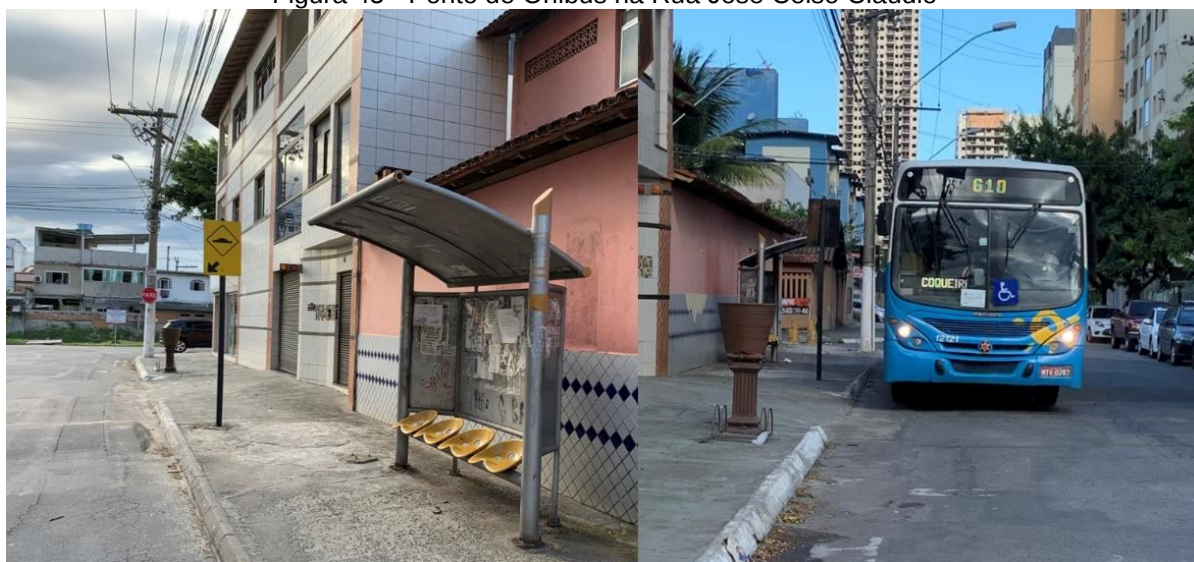


Fonte: Imagem gerada pelo ArcGIS, modificada pela autora, 2019.

Para o iCam 2.0, as distâncias dos percursos a serem percorridas pelos pedestres até o ponto de ônibus mais próximo serem consideradas “boas”, as mesmas teriam que

ser inferiores a 200m; e para serem “suficientes” as distâncias teriam que ser menores que 300m. No entanto, isso não ocorreu em nenhum dos percursos calculados no mapa 13. Todas as distâncias calculadas estão acima de 300m, sendo consideradas “insuficientes” pelo índice. Este resultado pode ser apontado como um fator negativo, uma vez que a proximidade ao transporte público constitui um fator importante para facilitar o acesso do local para o pedestre.

Figura 45 - Ponto de Ônibus na Rua José Celso Cláudio



Fonte: Arquivo Pessoal, 2018.

Para finalizar a categoria Mobilidade, foi realizada uma análise da existência de **condições seguras para a circulação em bicicletas**, de acordo com os parâmetros utilizados pelo iCam (ITDP, 2016).

Durante as visitas e levantamentos *in loco*, apesar de constatar grande fluxo de bicicletas na região em praticamente todos os horários visitados, não foi encontrado no bairro pistas exclusivas para bicicletas. Para o iCam (ITDP, 2016), as pistas exclusivas para bicicletas precisam ser delimitadas através de sinalização horizontal (ex.: ciclovias ou ciclofaixas sinalizadas através de pintura no pavimento, tachões, blocos de concreto ou outro tipo de segregação física).

No entanto, o Mapa 14 retrata que quase a totalidade das ruas da área de estudo possuem velocidade acima de 30km/h (evidenciadas em vermelho), velocidade esta, que, segundo o iCam (ITDP, 2016), exige área separada e demarcada para circulação em bicicletas. Este resultado também pode ser apontado como um fator negativo, uma vez que o trânsito de bicicletas no bairro é intenso e nenhuma das ruas do recorte do bairro analisado possui marcação/separação, comprometendo a segurança dos ciclistas.

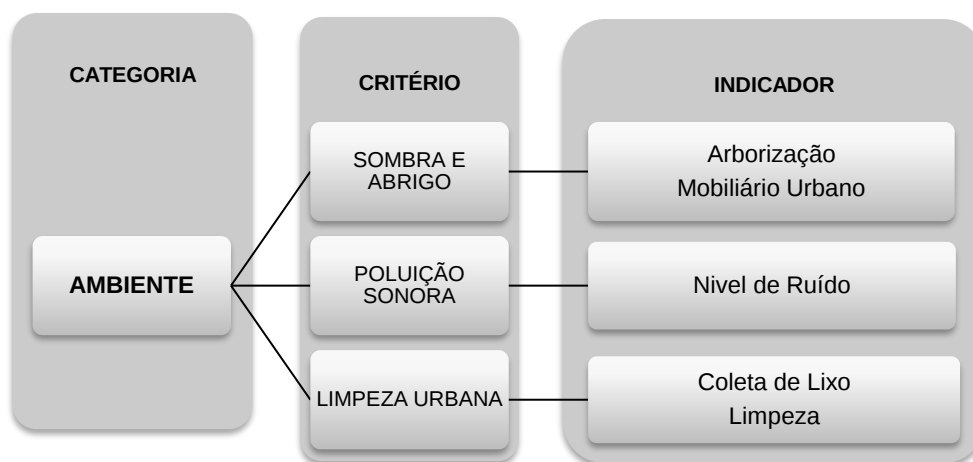
Mapa 14 - Velocidade das vias e condições seguras para circulação em bicicletas



Fonte: Imagem gerada pelo ArcGIS, modificada pela autora, 2019.

Para a categoria **Ambiente** foram considerados os critérios relacionados à Sombra e Abrigo, Poluição Sonora e Limpeza Urbana conforme figura 46 abaixo:

Figura 46 - Critérios analisados na categoria Ambiente



Fonte: Elaboração própria, 2019.

O primeiro critério a ser analisado na categoria Ambiente está relacionado a **presença de sombra** proveniente da arborização. Nota-se a presença de maior arborização nas áreas residenciais unifamiliares, de lotes menores e baixo gabarito, enquanto no entorno dos complexos habitacionais, o número de árvores é inferior, principalmente nos edifícios de maior gabarito. Ressalta-se a ausência de arborização próximo aos terrenos vazios.

Mapa 15 - Arborização no bairro Praia das Gaivotas.



Fonte: Imagem gerada pelo ArcGIS, modificada pela autora, 2019.

A porção horizontal do bairro, em sua maioria de residências unifamiliares é, em geral bem arborizada como pode ser observado na figura 47. A foto 1 ilustra uma rua de residências unifamiliares, a foto 2, uma avenida adjacente à principal praça do bairro; e as fotos 3 e 4 áreas próximas aos complexos habitacionais.

Figura 47 - Arborização no bairro Praia das Gaivotas



1 – Av. Cel. Pedro Maia de Carvalho , 2 – Rua Eugênio Pacheco de Queiroz, 3 – Avenida Muqui, 4 – Rua Itabaiana.

Fonte: Arquivo Pessoal, 2018.

Para complementar o critério “sombra e abrigo”, foi analisada a presença de **mobiliário urbano** na área de estudo. No entanto, os mesmos só foram encontrados nas praças do bairro. Não existem bancos ou áreas de permanência pelas vias e as lixeiras encontradas ao longo das calçadas foram construídas pelos moradores, muitas vezes instaladas de forma inadequada, interrompendo a faixa livre de circulação (fig. 48).

Figura 48 - Lixeiras construídas na calçada pelos moradores



Fonte: Arquivo Pessoal, 2017.

O segundo critério da categoria Ambiente analisa a **poluição sonora** resultante da combinação de diversas fontes como alarmes, sirenes e tráfego de veículos motorizados. O nível de ruído foi medido através do aplicativo *Decibel X*, (devidamente calibrado), nos horários e locais selecionados para a contagem do fluxo de pedestres e ciclistas – a serem detalhados no próximo critério.

De acordo com os indicadores utilizados pelo iCam (ITDP, 2018), para o nível de intensidade sonora ser considerado “ótimo”, ele precisa ser menor ou igual a 55 dB(A); para ser considerado “bom” precisa ser menor que 70 dB(A), para ser considerado “suficiente” precisa ser menor que 80 dB(A), e acima de 80 dB(A) é considerado “insuficiente”.

A tabela 7 a seguir compila o resultado da média do nível de ruído provenientes da medição por 20 segundos consecutivos em cada trecho analisado:

Tabela 7 - Poluição Sonora nos trechos selecionados do bairro.

LOCAL	MÍN. (dB)	MEDIA (dB)	MÁX. (dB)
Trecho 1	78	78	91
Trecho 2	68	74	86
Trecho 3	68	77	88
Trecho 4	68	70	80

Fonte: Elaboração própria com base no iCam (ITDP, 2018).

A Organização Mundial de Saúde¹³ reitera que um ambiente urbano é adequado quando o nível de intensidade sonora está abaixo de 55 dB(A), o que não aconteceu em nenhum dos trechos analisados. Níveis de exposição acima de 80 dB(A), combinados com situações de provocação, raiva ou hostilidade preexistentes, podem desencadear comportamentos agressivos, estresse, depressão e insônia. Contudo, este resultado também pode ser apontado como um fator negativo.

O último critério da categoria Ambiente, a **limpeza urbana**, foi analisada durante as visitas no bairro. Não foram encontrados lixo e entulhos espalhados nas ruas, exceto nas áreas dos terrenos vazios e nos becos situados próximos às residências unifamiliares (fig. 49).

Figura 49 - Área com lixo aguardando a coleta, e beco com presença de lixo espalhado



Fonte: Acervo Pessoal, 2017.

¹³ Disponível em: <<http://www.revistarede.ufc.br/revista/index.php/rede/article/viewFile/82/35>>.

De acordo com a Prefeitura Municipal de Vila Velha (PMVV), a coleta de lixo no bairro acontece em três dias alternados (terça, quinta e sábado) no período noturno – 19 às 02:25hs (fig.50).

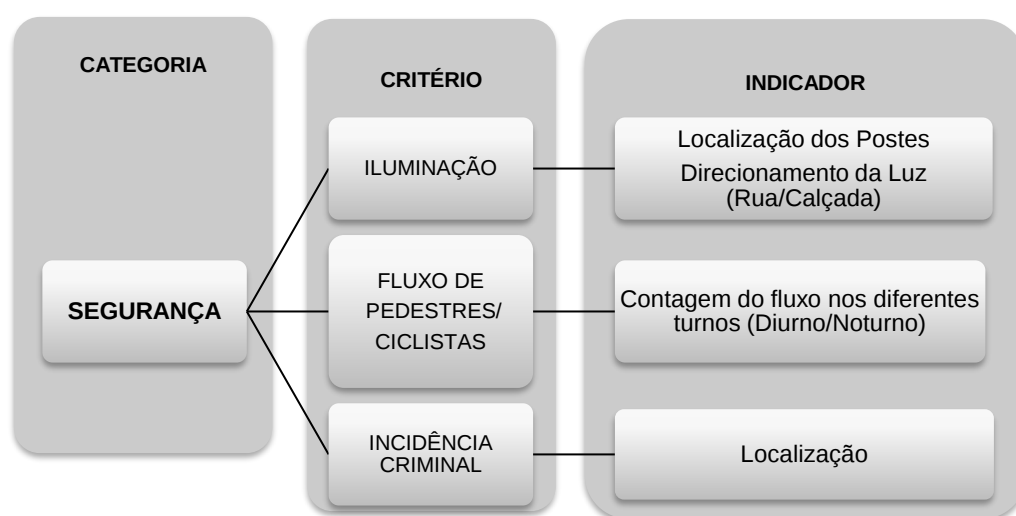
Figura 50 - Horários da Coleta de lixo no bairro

 PREFEITURA DE VILA VELHA CRONOGRAMA DE COLETA DOMICILIAR NA REGIÃO I - VILA VELHA - ES 					
Nº	BAIRROS	FREQUÊNCIA	DIAS DA SEMANA	PERÍODO	HORÁRIO - PREVISÃO
1	BOA VISTA I	ALTERNADA	SEGUNDA, QUARTA E SEXTA-FEIRA	DIURNO	07:00 AS 14:20
2	BOA VISTA II	ALTERNADA	SEGUNDA, QUARTA E SEXTA-FEIRA	DIURNO	07:00 AS 14:20
3	CRISTOVÃO COLOMBO	ALTERNADA	SEGUNDA, QUARTA E SEXTA-FEIRA	DIURNO	07:00 AS 14:20
4	SOTECO	ALTERNADA	SEGUNDA, QUARTA E SEXTA-FEIRA	DIURNO	07:00 AS 14:20
5	DIVINO ESPIRITO SANTO	ALTERNADA	SEGUNDA, QUARTA E SEXTA-FEIRA	DIURNO	07:00 AS 14:20
6	RESIDENCIAL COQUEIRAL	ALTERNADA	SEGUNDA, QUARTA E SEXTA-FEIRA	DIURNO	07:00 AS 14:20
7	VISTA DA PENHA	ALTERNADA	SEGUNDA, QUARTA E SEXTA-FEIRA	DIURNO	07:00 AS 14:20
8	ORLA	DIÁRIO	SEGUNDA À DOMINGO	DIURNO	07:00 AS 14:20
9	JOCKEI DE ITAPARICA	ALTERNADA	TERÇA, QUINTA E SABADO NOTURNO	NOTURNO	19:00 AS 02:25
10	PRAIA DAS GAIVOTAS	ALTERNADA	TERÇA, QUINTA E SABADO NOTURNO	NOTURNO	19:00 AS 02:25
11	ORLA DE ITAPARICA	DIÁRIO	SEGUNDA À SÁBADO	NOTURNO	19:00 AS 02:25

Fonte: Disponível em <<http://www.vilavelha.es.gov.br/midia/documentos/2017/07/coletalixo.pdf>>

Na categoria **segurança pública**, foram analisados os critérios relacionados a iluminação do bairro, fluxo de pedestres/ciclistas e incidência de crimes nas vias públicas (fig.51).

Figura 51 - Critérios analisados na categoria Segurança Pública.



Fonte: Elaboração própria, 2019.

O primeiro critério da categoria Segurança a ser analisado foi a **iluminação pública** do bairro. A mesma pode ser considerada suficiente no que diz respeito à iluminação

das vias destinadas aos veículos. Os postes são distribuídos uniformemente ao longo da quadra e nas suas extremidades, para iluminação exclusiva das vias. No entanto, nas vias internas dos lotes vazios, a iluminação fica prejudicada pela ausência de iluminação pública (mapa 16).

Mapa 16 - Iluminação do bairro Praia das Gaivotas



Fonte: Imagem gerada pelo ArcGIS, modificada pela autora, 2019.

Vale ressaltar que a presença de postes é exclusivamente voltada para iluminação das vias e cruzamento destinados aos automóveis (fig.52). Nota-se a ausência de postes no nível do pedestre (postes mais baixos e direcionados para as calçadas).

Figura 52 - Direcionamento dos postes, iluminando exclusivamente as vias.



Fonte: Acervo Pessoal, 2019.

Todavia, esse resultado também pode ser apontado como um fator negativo, uma vez que a iluminação adequada das calçadas inibe a incidência de crimes violentos, podendo diminuir em até 20% (ITDP, 2018, p.44).

Para análise do segundo critério da Segurança, a **contagem do fluxo de pedestres e bicicletas**, foram selecionados quatro segmentos de calçada e o cômputo foi realizado durante 15 minutos, em horários diferentes de um mesmo dia útil e também no domingo, para cada segmento de calçada selecionado. Dois segmentos estão situados em áreas adjacentes aos complexos habitacionais isolados e os outros dois segmentos localizados na área com a predominância do uso misto, adjacentes à praça do bairro e áreas comerciais, conforme identificados nas figuras 53 e 54.

Figura 53 - Trechos 1 e 2 selecionados para a contagem de fluxo.



Fonte: Elaboração própria, 2019.

Figura 54 - Trechos 3 e 4 selecionados para a contagem de fluxo



Fonte: Elaboração própria, 2019.

De acordo com os parâmetros do iCam (ITDP, 2018), os resultados compilados na tabela 8 mostram que os trechos 1 e 2 (adjacentes aos complexos habitacionais) apresentaram fluxo de pedestres *insuficiente* em dias de semana, podendo ser considerado como *suficiente* apenas se forem somados os fluxos dos ciclistas. Já os trechos 3 e 4 localizados em áreas com presença do uso misto (adjacentes à praça central do bairro) apresentaram fluxo *ótimo* e *bom* respectivamente.

Tabela 8 - Fluxo de Pedestres e Ciclistas (Dia de Semana)

LOCAL	PEDESTRES/MIN	CICLISTAS/ MIN	TOTAL	Legenda:
Trecho 1	1,30	0,97	2,27	Ótimo: maior que 10 pedestres por minuto; Bom: maior que 5 pedestres por minuto; Suficiente: maior que 2 pedestres por minuto; Insuficiente: menor que 2 pedestres por minuto.
Trecho 2	0,80	1,37	2,17	
Trecho 3	11,70	2,13	13,83	
Trecho 4	5,33	1,97	7,30	

Fonte: Elaboração própria com base no iCam (ITDP, 2018).

A contagem do fluxo de pedestres no domingo (tabela 05), corroborou para concluir que o comércio movimenta a região compreendida pelos trechos 3 e 4. Já os trechos 1 e 2 (que não possuem comércio) são um pouco mais movimentados no domingo devido ao aumento de eventos nas residências - o que geralmente ocorre durante o final de semana, mas continua sendo insuficiente no trecho 2.

Tabela 9 - Fluxo de Pedestres e Ciclistas (Domingo)

LOCAL	PEDESTRES/MIN	CICLISTAS/ MIN	TOTAL	Legenda:
Trecho 1	2,13	0,33	2,47	Ótimo: maior que 10 pedestres por minuto; Bom: maior que 5 pedestres por minuto; Suficiente: maior que 2 pedestres por minuto; Insuficiente: menor que 2 pedestres por minuto.
Trecho 2	0,20	1,07	1,27	
Trecho 3	1,00	0,87	1,87	
Trecho 4	3,33	1,13	4,47	

Fonte: Elaboração própria com base no iCam (ITDP, 2018).

Em relação à **incidência criminal** do local, último critério da categoria Segurança a ser analisado, foi combinado com o uso do solo. Os crimes foram registrados nas vias públicas no período de janeiro de 2016 a dezembro de 2018, dados estes fornecidos pela Gerência do Observatório da Segurança Pública (GeOSP - SESP/ES).

Percebe-se inicialmente que os crimes mais perigosos ocorridos de janeiro de 2016 à dezembro de 2017 (tentativa de homicídio - representados por pontos laranjas e uso de arma de fogo - representado por pontos magentas no Mapa 17), foram registrados próximos às grandes extensões de muros altos e opacos dos complexos habitacionais e das grandes extensões de vazios urbanos, onde é menor a possibilidade de “ver e ser visto”, apontada por Jacobs (2007) e a cidade a nível dos olhos assinalada por Gehl (2014).

Observa-se também um considerável número de furtos (representados no Mapa 17 por pontos azuis) nas vias públicas adjacentes aos complexos habitacionais, fato este que pode estar associado a presença de fachadas inativas e do uso exclusivamente residencial, o que tende a gerar ruas desertas. É evidente uma quantidade expressiva de furtos nas proximidades da área comercial do bairro, tendo em vista o maior fluxo de pessoas (chegando a ser 10 vezes maior do que a área residencial – conforme demonstrado no critério anterior) e pelo fato do comércio local registrar com maior frequência os crimes ocorridos na região.

Mapa 17 - Uso do Solo e registro dos Crimes em vias públicas (2016 - 2017)



Fonte: Imagem gerada pelo ArcGIS, modificada pela autora, 2019.

O Mapa 18 representa os crimes registrados nas vias públicas no período de janeiro de 2017 a dezembro de 2018. Pode-se concluir que a situação do ano anterior se repete: os crimes mais graves, como tentativa de homicídio e uso de arma de fogo, continuam ocorrendo próximo ao grande vazio urbano, com menor visibilidade e fluxo de pedestre (Mapa 18).

Mapa 18 - Crimes em vias Públicas (2017-2018) e Uso do Solo



Fonte: Imagem gerada pelo ArcGIS, modificada pela autora, 2019.

Para melhor descrever os efeitos dos complexos habitacionais introspectivos na vitalidade urbana, foi realizada uma análise comparativa entre duas áreas do bairro Praia das Gaivotas, destacadas no Mapa 19. São elas: a área compreendida pelos complexos habitacionais introspectivos (Área 1 – hachura vermelha) e a área predominantemente ocupada por residenciais unifamiliares, uso misto e comercial (Área 2 – hachura azul):

Mapa 19 – identificação das áreas de análise



Fonte: Imagem gerada pelo ArcGIS, modificada pela autora, 2019.

A seguir, a tabela 10, demonstra o atendimento dos critérios colaboradores da vitalidade urbana nas duas áreas evidenciadas:

Tabela 10 – Tabela Síntese de Resultados Área 1 e 2

	CRITÉRIO	INDICADOR	ÁREA 1	ÁREA 2
MORFOLOGIA URBANA	Uso do Solo	Comércio e Serviços		✓
		Institucional		✓
		Residencial	✓	✓
		Uso Misto		✓
		Terrenos Vazios	✓	
	Uso Diurno e Noturno	Turno de Funcionamento		✓
	Gabarito	Número de Pavimentos		✓
	Afastamentos	Frontal e Lateral		✓
	Fachadas	Ativa		✓
		Inativa	✓	
		Permeável Fisicamente/ Visualmente		✓
MOBILIDADE	Quadras	Tamanho Quadras		✓
	Calçada	Piso Adequado		
		Piso Inadequado	✓	
		Faixa Livre		
	Transporte	Ponto de ônibus		✓
		Rede Cicloviária		
AMBIENTE	Sombra e Abrigo	Arborização	✓	✓
		Mobiliário Urbano		
	Poluição Sonora	Nível de Ruído		
	Limpeza Urbana	Coleta de Lixo e Limpeza	✓	✓
SEGURANÇA	Iluminação	Localização dos Postes	✓	✓
		Direcionamento		
	Fluxo de Pedestres/Ciclistas	Fluxo Diurno e Noturno		✓
		Localização		
	Incidência de Crimes	Tipologia		

Fonte: Elaboração própria, 2019.

Ao comparar a Área 1 (ocupadas por complexos habitacionais introspectivos) e Área 2 (presença de habitações unifamiliares, comércio e uso misto), conclui-se que a Área 1 não atende a maioria dos critérios relacionados a vitalidade urbana, em especial no que tange a morfologia, mobilidade e segurança. Em relação a “Morfologia Urbana”, a Área 1 não possui diversidade de usos (apresentando apenas o uso residencial) bem como a inexistência de edificações com variedade nos turnos de funcionamento (noturno e diurno). O gabarito é predominantemente alto (acima de 10 pavimentos) não atendendo a escala humana sugerida por Gehl (2014). Ademais a área dos complexos habitacionais não possui fachada ativa e nem continuidade de fachada devido aos afastamentos, tantos frontais quanto laterais, dificultando a apropriação do pedestre ao espaço público.

Figura 55 - Área 1: Complexos Residenciais Introspectivos.



Fonte: Arquivo Pessoal, 2018.

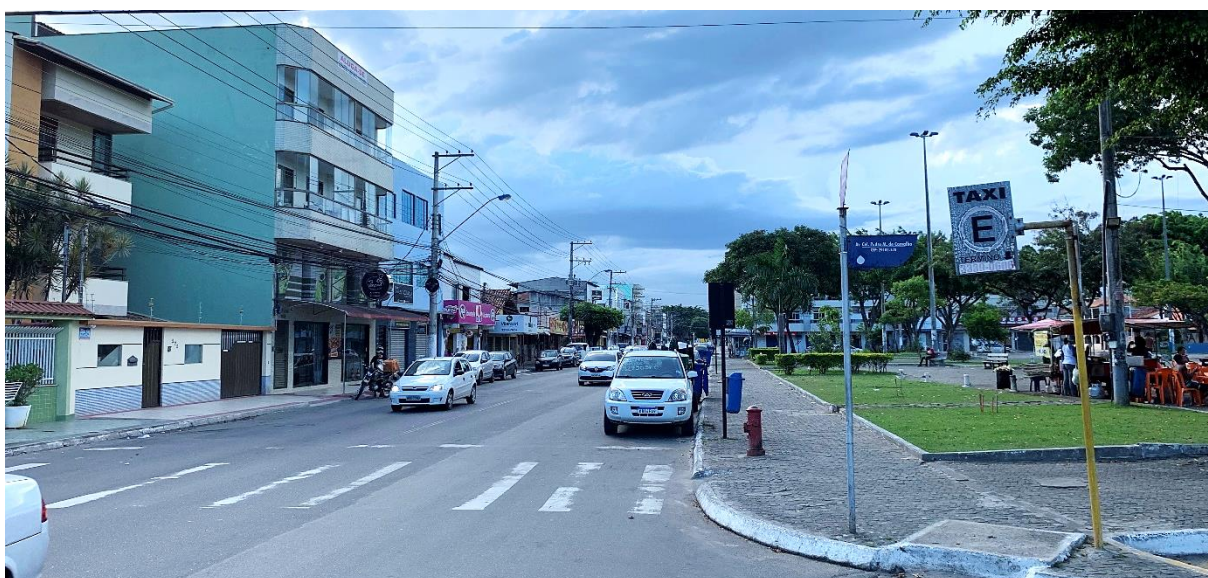
Quanto aos critérios relacionados à “Mobilidade”, a área 1 também não atende o tamanho das quadras, que em sua maioria é superior a 200m. As calçadas possuem pisos pavimentados, porém com interrupções e obstrução da faixa livre em vários pontos. A distância dos complexos residenciais até ao ponto de ônibus existente é insatisfatória (superior a 200 metros) e a rede ciclovária é inexistente.

Em relação ao “Ambiente”, a Área 1 destaca-se pela presença de arborização nas calçadas e coleta de lixo, porém o mobiliário urbano não está presente. Quanto à segurança, percebe-se que alguns critérios relacionados a morfologia, mobilidade e ambiente (não atendidos anteriormente) não contribuem para o combate à violência na região compreendida pelos complexos residenciais isolados (como a inexistência de fachada ativa, com variedade de usos e turnos. E esses, juntamente com a iluminação inadequada das calçadas colaboram na inibição do fluxo de pessoas e ciclistas pelo local, propiciando assim o cenário ideal para os crimes violentos como o uso de arma de fogo e tentativa de homicídio, mapeados nas proximidades.

Já a Área 2 atende aos critérios relacionados a “Morfologia Urbana”, possuindo diversidade de usos bem como a existência de edificações com variedade nos turnos de funcionamento. O gabarito é predominantemente baixo e a existência de fachadas ativas e continuidade das fachadas facilita a apropriação do pedestre ao espaço público. Sobre à “Mobilidade”, a Área 2 atende satisfatoriamente o tamanho das quadras (já que grande parte delas possui a maior dimensão inferior a 200m) e a distribuição de pontos de ônibus é suficiente. No entanto, as calçadas também

possuem pisos irregulares com interrupções como na Área 1 e a rede ciclovária é inexistente. Em relação ao “Ambiente”, a Área 2 apresenta arborização nas calçadas e coleta de lixo, porém não apresenta mobiliário urbano. Quanto à “Segurança”, não possui direcionamento dos postes para iluminação das calçadas, o que ajudaria na inibição de ações antissociais e crimes violentos. O fluxo de pedestres e ciclistas na Área 2 é superior do que na Área 1 devido a presença da diversidade de usos das edificações, o que atrai as pessoas para a utilização do espaço urbano e aumenta a sensação de segurança dos pedestres, evidenciando assim, uma maior vitalidade e dinamismo na área.

Figura 56 – Área 2: Residencial, Uso Misto e Comercial.



Fonte: Arquivo Pessoal, 2019.

5.3 AVALIAÇÃO DA PERCEPÇÃO DE MORADORES E USUÁRIOS

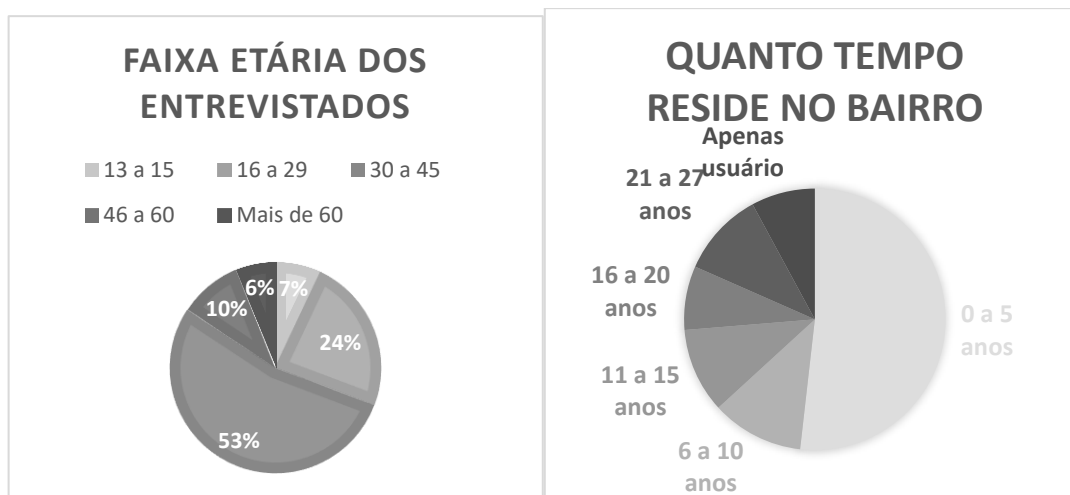
Para compreender a percepção dos moradores e usuários quanto aos efeitos causados pelos complexos habitacionais isolados no bairro Praia de Gaivotas foi elaborado um questionário ilustrativo (Apêndice A) com perguntas semiestruturadas, nas quais 114 pessoas puderam contribuir com a pesquisa. Com este número de entrevistas foi possível alcançar uma margem de erro de 8,9%¹⁴, considerando uma população de 2.200 pessoas¹⁵ na área de estudo.

¹⁴ Fonte utilizada para cálculo da margem de erro: <https://www.opinionbox.com/calculadora-margem-de-erro/>.

¹⁵ De acordo com o censo 2010 do IBGE, acessado através de <http://mapasinterativos.ibge.gov.br/grade/default.html>

Cerca 70% das respostas foram oriundas de mulheres e a faixa etária predominante foi de 30 a 45 anos (gráfico 3). Além disso mais da metade dos entrevistados é morador da área a menos de cinco anos, o que já era esperado devido à recente implantação dos complexos multifamiliares na região.

Gráfico 3 - Faixa etária dos entrevistados e tempo de residência no bairro

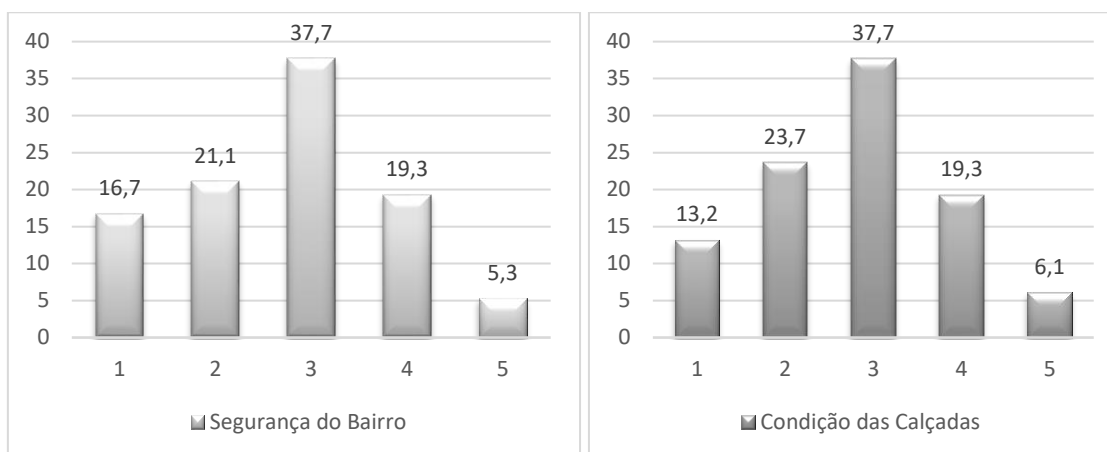


Fonte: Elaborado pela autora, 2019.

O questionário era composto de perguntas sob a percepção geral do bairro, envolvendo fatores referentes a caminhabilidade e a vitalidade urbana, a saber: segurança, qualidade das praças, distribuição das atividades comerciais e de serviços, arborização, iluminação, condição das calçadas e oferta de transporte público. Nas perguntas, para cada um dos temas tratados, o morador ou usuário da área deveria atribuir uma nota variando de 1 (um) a 5 (cinco), sendo a nota 1 (um) considerada ruim e a nota 5 (cinco) excelente.

Como resultado, percebe-se que os temas considerados com menor nota e, portanto, em pior condição foram a **segurança** e as **condições das calçadas** (gráfico 4). Quando questionados sobre a segurança do bairro apenas 24,6% atribuíram notas boas (4 e 5); e o mesmo aconteceu quando questionados sobre as condições das calçadas, onde somente 25,4% das pessoas avaliaram com notas boas (4 e 5).

Gráfico 4 - Percepção dos moradores acerca da Segurança do bairro e condição das Calçadas



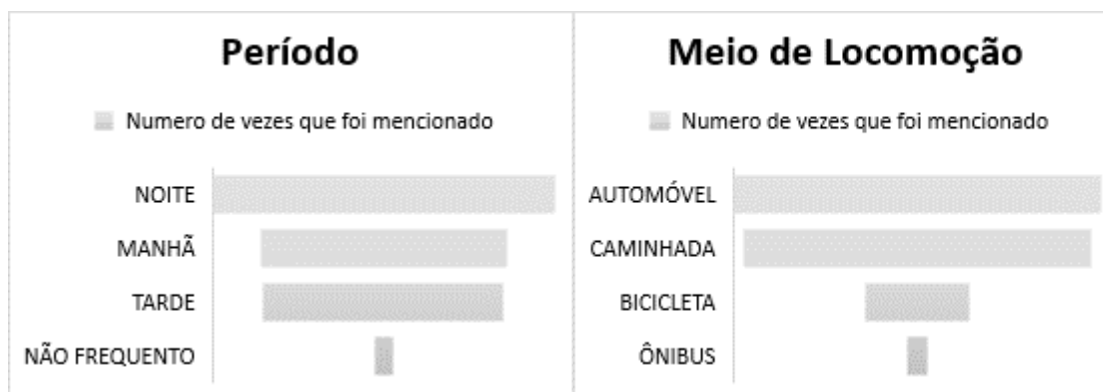
Fonte: Elaborado pela autora, 2019.

Para entender os locais mais frequentados do bairro, os horários em que os moradores e usuários frequentemente se deslocam, além dos meios de transporte mais utilizados foram realizadas uma série de perguntas, mencionando locais pré-definidos, com múltiplas opções de respostas. Foram elencadas as principais atividades cotidianas, a saber:

- Supermercado, farmácias e outros serviços;
- Bares e restaurantes;
- Igreja (ou outros centros ecumênicos);
- Escolas, academias ou outras atividades de ensino;
- Feiras livres ou outro tipo de comercio informal.

Em relação ao primeiro item, *Supermercado, farmácia e outros serviços*, observa-se que estes são bem frequentados em todos os turnos, com destaque para o período noturno, quando os moradores retornam do trabalho. O meio de locomoção mais utilizado para tais atividade foi o automóvel, entretanto a caminhada também é muito utilizada (gráfico 5).

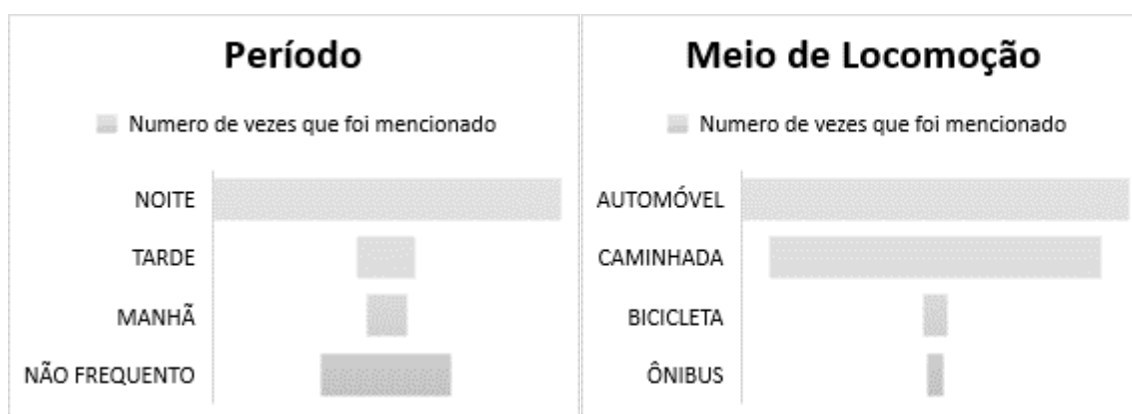
Gráfico 5 - Períodos frequentados e meios de locomoção utilizados pelos usuários e moradores para ir ao Supermercado, farmácia e outros serviços.



Fonte: Elaborado pela autora, 2019.

Em relação a segunda atividade, *Bares e Restaurantes*, nota-se que estas são mais frequentadas durante o período da noite, no entanto, os meios de transporte mais utilizados coincidem com o anterior. O mais utilizado foi o automóvel, mas a caminhada também é consideravelmente mencionada (gráfico 6).

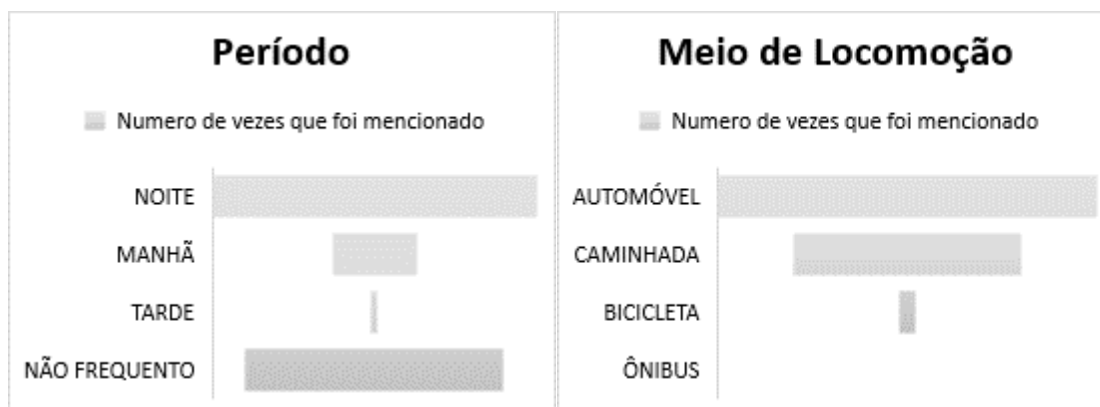
Gráfico 6 - Períodos frequentados e meios de locomoção utilizados pelos usuários e moradores para ir a Bares e Restaurantes no bairro



Fonte: Elaborado pela autora, 2019.

No terceiro item, *Igreja (ou outros centros ecumênicos)*, percebe-se que é mais frequentado durante o período da noite, no entanto, os meios de transporte mais utilizados se repetem, sendo o automóvel o mais utilizado, mas a caminhada também é notadamente mencionada (gráfico 7).

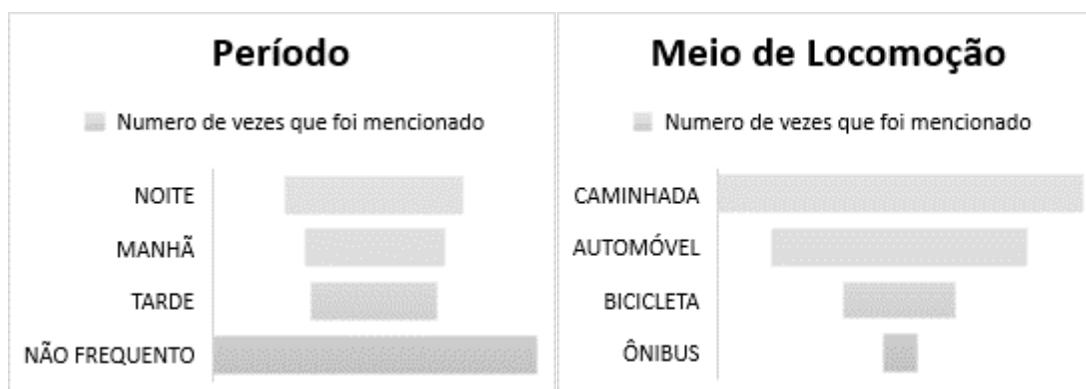
Gráfico 7 - Períodos frequentados e meios de locomoção utilizados pelos usuários e moradores para ir à Igreja (ou outros centros ecumênicos), no bairro



Fonte: Elaborado pela autora, 2019.

Em relação as atividades de *Escolas, academias ou outras atividades de ensino*, nota-se que estas são bem frequentadas durante todos os turnos com destaque também para o noturno. No entanto, o meio de transporte mais utilizado é a caminhada, seguido do automóvel e da bicicleta, conforme ilustrado no gráfico 8:

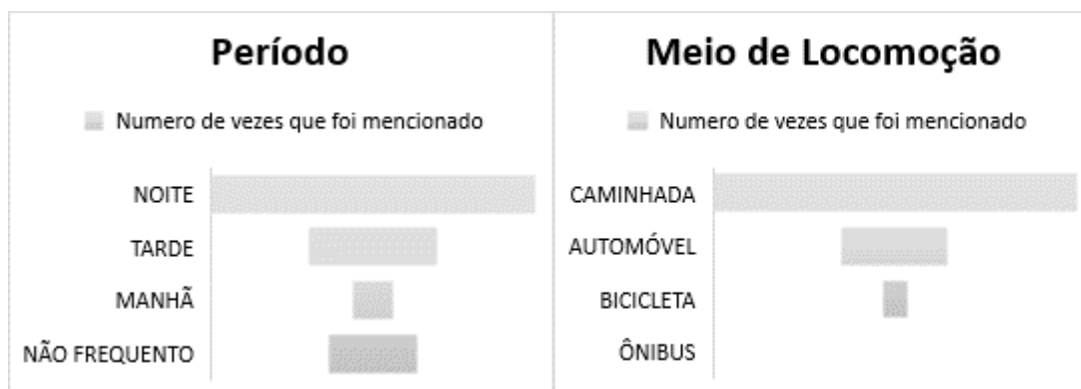
Gráfico 8 - Períodos frequentados e meios de locomoção utilizados pelos usuários e moradores para ir as Escolas, academias ou outras atividades de ensino no bairro



Fonte: Elaborado pela autora, 2019.

O último item, *Feiras livres ou outro tipo de comercio informal*, observa-se a frequência durante todos os turnos com destaque o noturno. No entanto, o meio de transporte mais utilizado é a caminhada, seguido do automóvel e da bicicleta, conforme ilustrado pelo gráfico 9:

Gráfico 9 - Períodos frequentados e meios de locomoção utilizados pelos usuários e moradores para ir as Feiras livres ou outro tipo de comercio informal no bairro



Fonte: Elaborado pela autora, 2019.

Percebe-se, assim, que a maioria das atividades realizadas no bairro acontecem durante a noite, tendo em vista que, por ser um bairro residencial, durante o dia a maioria dos moradores encontram-se fora das suas residenciais, em seus locais de trabalho. Os meios de locomoção mais utilizados são o automóvel – provavelmente ligado ao uso predominante das atividades ser no turno noturno. A caminhada também foi mencionada, mas com destaque somente nas atividades ligadas ao esporte e comércios informais. O uso da bicicleta foi destacado com alguma expressão apenas nas rotas para o supermercado e escola; e o transporte público do local não é praticamente mencionado.

Na sequência do questionário, algumas imagens foram inseridas ilustrando trechos de rua com grande circulação de pessoas próximas as áreas comerciais do bairro, em contraposição a trechos que mostram a realidade próxima aos condomínios residenciais isolados. Teve-se o cuidado de não inserir nenhum comentário nas imagens para não induzir a resposta dos entrevistados, permitindo, inclusive, optar por mais de uma resposta.

Quando questionados sobre como se sentiam ao caminhar na área representada por uma imagem do bairro com concentração de comércio e serviços do bairro, a maioria dos entrevistados responderam ser agradável, no entanto, destacaram também a sensação de insegurança em transitar pelo local, conforme ilustrado pelo gráfico 10. Isso representa que, mesmo em áreas movimentadas os moradores não se sentem seguros, fato este que pode advir da alta incidência criminal nessa área, conforme apontado anteriormente nesse capítulo.

Gráfico 10 - sensação dos moradores e usuários ao caminhar nas áreas predominantemente comerciais do bairro



Fonte: Elaborado pela autora, 2019.

Quando questionados sobre como se sentiam ao caminhar em áreas do bairro representada por uma imagem de edificações introspectivas e muradas (como as do entorno dos complexos habitacionais) quase todos os entrevistados destacaram a sensação de insegurança e desconforto (gráfico 11 e 12), afirmando a percepção negativa que moradores e usuários possuem em relação a esse tipo de interface público privado.

Gráfico 11 - Sensação dos moradores e usuários ao caminhar nas áreas com fachadas predominantemente opacas próximas aos condomínios isolados



Fonte: Elaborado pela autora, 2019.

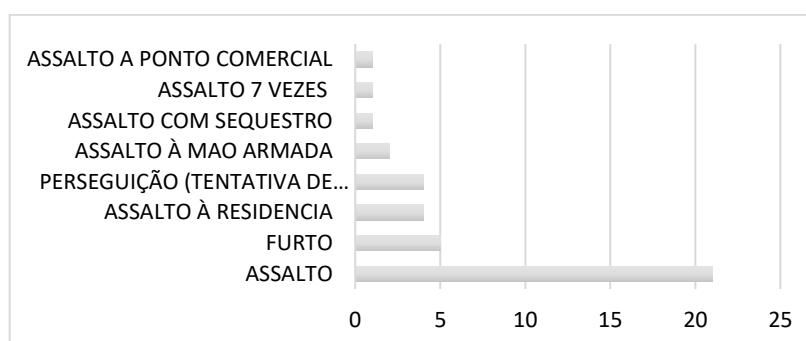
Gráfico 12 - Sensação dos moradores e usuários ao caminhar nas áreas com fachadas predominantemente opacas próximas aos condomínios isolados



Fonte: Elaborado pela autora, 2019.

O resultado do questionário realizado com os moradores e usuários do bairro apontou ainda que 30% deles já sofreram algum tipo de crime. E, considerando aqueles que utilizam predominantemente a caminhada e/ou bicicleta para se locomoverem, 70% deles mencionaram incidências criminais nas vias do bairro, alguns até mais de uma vez, com relatos de perseguição e assalto seguido de sequestro-relâmpago, como ilustra o gráfico 13 a seguir:

Gráfico 13 - Crimes ocorridos com os entrevistados na área em estudo



Fonte: Elaborado pela autora, 2019.

O questionário contava ainda com uma ilustração do mapa do bairro com algumas áreas assinaladas conforme o mapa 20:

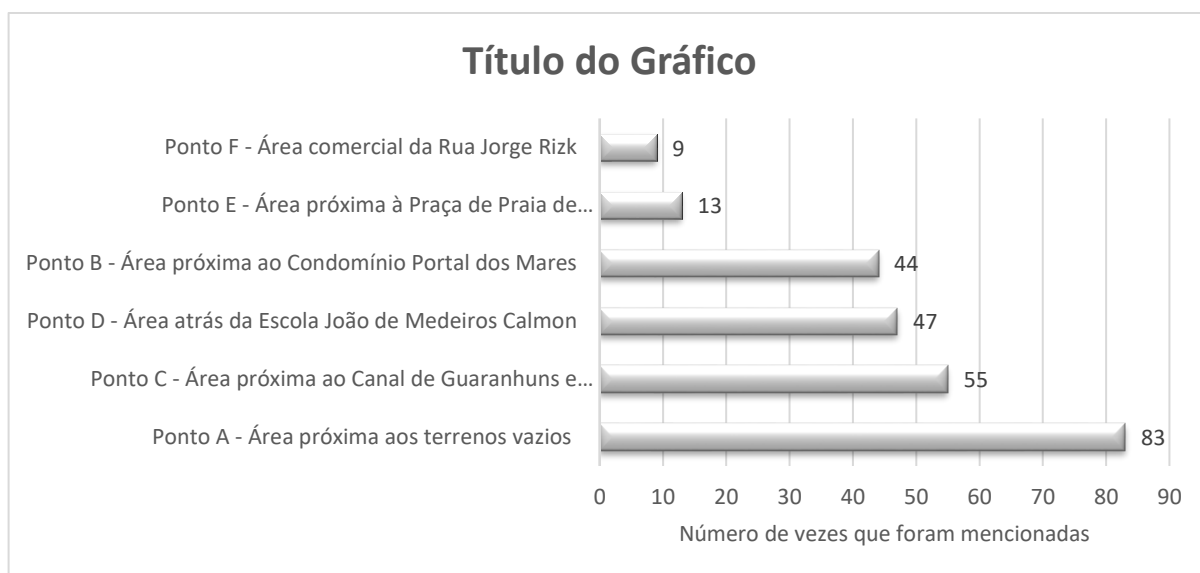
Mapa 20 - Recorte do bairro integrante do questionário aplicado aos moradores e usuários



Fonte: Base de dados Google Maps, modificado pela autora, 2019.

Após a apresentação do mapa, os moradores e usuários assinalavam uma ou mais áreas que consideravam inseguras. O gráfico 14 ilustra o número de vezes que cada área foi apontada como tal.

Gráfico 14 - Áreas apontadas como inseguras no Bairro.



Fonte: Elaborado pela autora, 2019.

Para os moradores e usuários, as áreas menos inseguras (Pontos F e E) e consequentemente com maior vitalidade urbana são áreas onde predominam as fachadas ativas, o uso misto e o comércio do bairro. E, aquelas apontadas como inseguras e com menor vitalidade urbana são as que se encontram nos vazios urbanos ou nos locais onde predominam as fachadas muradas, sem atratividade, não permitindo a vigilância mútua.

5.4 PROPOSTAS E DIRETRIZES

As recomendações projetuais que visam contribuir com a vitalidade urbana do recorte do bairro em estudo, foram selecionadas de acordo com os resultados obtidos nas etapas de análise do local e dos questionários com os usuários e moradores, complementado pelo referencial teórico pesquisado nessa dissertação.

Baseado nas respostas dos questionários com moradores e usuários da área do entorno dos complexos, foram destacados 3 locais para intervenções no intuito de dinamizar a vitalidade dessas áreas, conforme indicado na figura 57 abaixo:

Figura 57 - Áreas selecionadas para as Propostas de Intervenção



Fonte: Elaborado pela autora, 2019.

Na **Área 1**, são evidenciadas propostas de intervenções na principal via que corta o bairro – a Av. Muqui. A via atualmente não possui área destinada aos ciclistas, e na proposta desse trabalho recebe duas faixas sinalizadas e destinadas ao trânsito de bicicletas adjacentes ao canteiro central, conforme a figura 58 a seguir:

Figura 58 – Proposta de Intervenção na Av. Muqui



Fonte: Elaborado pela autora, 2019.

Além disso, são propostos postes duplos com iluminação direcionada para o ciclista e para o pedestre. Também são sugeridas aberturas com grades e vidros nos muros atualmente opacos das edificações adjacentes à avenida, como forma de aumentar a permeabilidade visual e assim garantir a vigilância natural entre os moradores e usuários. Para melhorar o conforto térmico na caminhada, a arborização das calçadas é intensificada.

Na **Área 2**, são pontuadas algumas intervenções na calçada da Rua Itabaiana, que atualmente não possui pavimentação adequada em alguns trechos, além de um local para consumo de alimentos vendidos pelo comércio itinerante. A iluminação é complementada por postes duplos (iluminando a rua e a calçada). A proposta sugere ainda que o conforto térmico e a limpeza urbana sejam amenizados com a instalação de árvores e lixeiras nas faixas de serviço das calçadas. Também são recomendadas aberturas com grades nos muros dos complexos habitacionais, atualmente opacos (fig.59).

Figura 59 – Proposta de Intervenção na Rua Itabaiana



Fonte: Elaborado pela autora, 2019.

Na **Área 3**, Rua Cel. José Gabriel Marquê Filho, adjacente à divisa do bairro, propõe-se uma ciclovia, pista de caminhada devidamente sinalizada e iluminada por postes duplos, mobiliário urbano (lixeiras, bancos e etc.) permitindo ainda que pequenos comercios informais possam se instalar nas áreas livres gramadas de um futuro Parque Linear ao longo do Canal de Guaranhuns. Do outro lado da via são sugeridas aberturas no muro opaco dos complexos residenciais, implantação de arvores na calçada, lixeiras e postes duplos para iluminação adequada da via e do pedestre (fig.60).

Figura 60 - Proposta de Intervenção na R. José Gabriel Marquê Filho



Fonte: Elaborado pela autora, 2019.

Além das três áreas indicadas, o bairro ainda possui uma grande área com lotes vazios (fig.61), e como já mencionado neste capítulo o plano diretor municipal incentiva a ocupação das grandes quadras sem limitação do gabarito (limitado apenas pela taxa de ocupação) e não menciona diretrizes envolvendo a permeabilidade das edificações.

Figura 61 - Área com Lotes Vazios no bairro



Fonte: Elaborado pela autora e foto aérea do Google Maps, 2019.

Diante do cenário analisado no bairro Praia de Gaivotas e do referencial teórico pesquisado foi elaborada uma tabela síntese com diretrizes projetuais no intuito de dinamizar a vitalidade urbana em bairros residenciais e que poderão auxiliar arquitetos e urbanistas na produção de complexos habitacionais que contribuem para qualidade urbana. As diretrizes projetuais apontadas ainda visam auxiliar o poder público

municipal em futuras intervenções e propostas para alteração das políticas de uso e ocupação do solo urbano, dando suporte também no estabelecimento de parâmetros legislativos para construção de cidades com maior vitalidade.

Tabela 11 - Tabela Síntese de Resultados

DIRETRIZES	CONTRIBUIÇÃO NA VITALIDADE URBAN	CATEGORIAS INFLUENCIADAS
Uso misto Das edificações	• Aumento da densidade de pessoas nas ruas; • Maior diversidade de atividades e serviços; • Variedade de usos e turnos de funcionamento; • Diminuição do uso automóvel nas funções cotidianas.	Morfologia Mobilidade Ambiente Segurança
Uso diurno e noturno	• Movimenta o espaço público em ambos os turnos.	Mobilidade Ambiente
Edifícios horizontais Gabarito de até 6 pavimentos	• Espaços projetados na escala humana; segurança através dos "olhos para a rua". • Preservação da qualidade urbana e ambiental.	Morfologia Ambiente Segurança
Continuidade das fachadas	• Maior interface do pedestre com o espaço público.	Morfologia Mobilidade
Edificações de idades diferentes	• Maior diversidade de usos e usuários.	Morfologia Mobilidade Segurança
Fachadas curtas	• Amplia a interação rua/edifício com a menor distância possível.	Morfologia Mobilidade Segurança
Fachadas permeáveis fisicamente	• Possibilita a interação interior/ exterior - aumento das possibilidades de acesso.	Morfologia Mobilidade Segurança
Fachadas permeáveis visualmente	• Maior possibilidade de ver e ser visto (vigilância mútua).	Morfologia Mobilidade Segurança
Quadras curtas Dimensões inferiores a 200 metros	• Aumento da permeabilidade e continuidade da malha urbana. • Maiores alternativas de percursos e melhor distribuição dos fluxos.	Morfologia Mobilidade Segurança
Calçadas acessíveis - piso contínuo e com ausência de obstáculos - arborização - faixa livre de circulação (mín. 1,5m)	• Estímulo à caminhabilidade e menor uso do automóvel.	Mobilidade Ambiente Segurança
Transporte coletivo Distância a pé ao transporte público de cerca 200 metros	• Facilidade de acesso ao transporte público incentivando/motivando a utilização do mesmo.	Mobilidade Ambiente
Ciclofaixa/civlovía Demarcar/Sinalizar em ruas acima 30km/h Instalação de bicicletários públicos	• Incentivo ao uso da bicicleta e maior segurança aos usuários.	Mobilidade Ambiente
Mobiliário Urbano	• Possibilidade de pausa para contemplação, descanso e permanência de pessoas. • Proteção as intempéries.	Mobilidade Ambiente
Arborização urbana	• Conforto climático e acústico do espaço público.	Mobilidade Ambiente

Limpeza urbana instalação de lixeiras públicas e coleta municipal do lixo pelo menos 3 x semana	Melhora a qualidade do ambiente incentivando a caminhabilidade e a permanência de pessoas no espaço público	Mobilidade Ambiente
Conforto acústico Níveis de ruído inferior a 55 dB	Melhora a qualidade do ambiente incentivando a caminhabilidade e permanência de pessoas.	Mobilidade Ambiente
Iluminação pública distribuição adequada dos postes iluminando as vias e cruzamentos. Iluminação específica para as calçadas e travessias.	- Estímulo à caminhabilidade/ aumento da segurança: - Uma boa iluminação diminui a incidência criminal em até 20% (itdp, 2018).	Ambiente Segurança
Espaços livres públicos Com área proporcional a densidade do bairro	Estímulo à prática de atividades físicas e encontros informais	Morfologia Mobilidade Ambiente Segurança

Fonte: Elaboração própria, 2019.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

As cidades contemporâneas presenciam uma modificação em seu contexto urbano, tendo em vista a reprodução de modelos arquitetônicos de habitações multifamiliares focados em públicos específicos, funcionalmente e socialmente distanciadas das demais, que além de fragmentarem o espaço urbano - na medida que se desconectam de seus entornos - prejudicam a apropriação do pedestre ao espaço público.

Essas transformações urbanas também têm sido reproduzidas, nos últimos anos, no contexto do município de Vila Velha-ES, em especial no bairro Praia das Gaivotas. Apesar de ser um bairro consolidado, ainda possui terrenos vazios possíveis de serem ocupados pelo mercado imobiliário e que tendem a replicar modelos arquitetônicos habitacionais isolados.

Visando contribuir para a compreensão dos possíveis efeitos da morfologia urbana e a real dimensão da determinação arquitetônica e seus efeitos na vida da cidade, o presente trabalho buscou compreender em que medida os complexos habitacionais têm influenciado na vitalidade urbana, tendo como estudo de caso o bairro Praia das Gaivotas.

Com a pesquisa, após a compreensão de alguns efeitos físicos, sociais e ambientais que os complexos podem gerar, foi possível identificar fatores que contribuem para a vivência na cidade, a fim de torná-la mais convidativa, confortável e segura. A

vitalidade urbana depende de diversos fatores, dentre eles, aspectos ligados a morfologia urbana (uso do solo, turno de funcionamento, gabarito e fachadas), mobilidade urbana (dimensão das quadras, condições das calçadas, distancia ao transporte público, rede cicloviária), a ambiência (sombra e abrigo, poluição sonora, limpeza urbana) e a segurança (iluminação, fluxo de pedestres e ciclistas, incidência criminal).

Na pesquisa, é evidenciado que a harmonia dos espaços, as diferenças de fachadas e os atrativos visuais são condições essenciais para qualificar o espaço urbano. Ressalta-se que as fachadas mais abertas, com comércio próspero, possibilitam ter sempre algo novo para ser visto e quebram com a monotonia do percurso. Evidencia-se ainda a necessidade de calçadas acessíveis, iluminação adequada direcionada para o pedestre, infraestrutura de transporte público, disponibilidade de espaços livres, dentre outros fatores.

Contudo, se a vida na cidade for potencializada de modo que as pessoas passem mais tempo caminhando e permanecendo nos espaços comuns haverá um aumento da segurança, na medida que a presença dos “outros” aumenta a vigilância, promovendo uma maior sensação de segurança para quem caminha ou desenvolve outra atividade nas ruas. Além disso, as pessoas gostam de observar outras pessoas, assim como gostam de estar em lugares onde existe animação e diversidade de pessoas e atividades. O que pode ser confirmado através da contagem do fluxo de moradores realizada no bairro Praia de Gaivotas. Nos trechos com diversidade de usos (comércio, escola, praça e residências) o fluxo de pedestres chega a ser dez vezes maior do que nos trechos exclusivamente residenciais. A animação e a variedade atraem mais animação. Quanto maior for a qualidade do ambiente urbano, ele estimulará diretamente as atividades opcionais e consequentemente as atividades sociais.

Deste modo, pode-se concluir que projeto do térreo dos complexos isolados também impacta diretamente na vitalidade urbana. Se os embasamentos dos complexos habitacionais fossem abertos e ativos, ou seja, com muitos acessos, variedade de funções, sem nenhuma unidade cega, bons detalhes e material, estes seriam rodeados de atividades humanas, o que não ocorre nas fachadas fechadas, monótonas e opacas.

Os afastamentos frontais e laterais que os complexos habitacionais comumente adotam, desperdiçam o potencial que a interface entre o lote e a rua em termos de

estímulo ao movimento de pessoas, ao mesmo tempo em que aumenta as distâncias a serem percorridas e diminui a densidade de atrativos. O gabarito dos complexos habitacionais também merece ser observado; na medida em que a configuração mais “natural” de um espaço urbano é aquela constituída por edificações baixas, e os complexos comumente ultrapassam 10 pavimentos.

No entanto, os indicadores apontados neste trabalho que relacionam morfologia urbana, conforto, mobilidade, acessibilidade e segurança só irão de fato contribuir para vivência urbana se estiverem associados. Apenas a presença de um destes aspectos não garante a vitalidade e o dinamismo nas cidades.

Tendo em vista que as edificações fazem parte de um sistema urbano e que arquitetura constrói um sistema que transcende a habitação, pode-se afirmar que os complexos habitacionais isolados, objetos de estudo deste trabalho, não se relacionam apenas com as pessoas que vivem nele, mas também com seu entorno, o bairro e a cidade.

Mesmo que esses complexos, atualmente, seduzam o consumidor pela aparência, a reprodução deste modelo de habitação, em longo prazo, é insustentável. Da forma como vem sendo executada, a expansão urbana brasileira parece continuar a produzir o oposto de cidades sustentáveis, não só nas periferias pobres, mas também nos novos bairros das classes médias e altas.

Na medida em que existe um Projeto de Lei iniciado no ano 2000 (PL 3057/2000) que se encontra pronto para pauta no plenário da câmara de deputados federal desde novembro de 2017 e ainda não foi votado, nota-se que não há interesse em aprová-lo. Apesar de existir um avanço nessa nova proposta dos “condomínios urbanísticos” como a obrigatoriedade de 15% de áreas públicas destinadas ao lazer fora do perímetro privado, ainda não se fala no uso misto e o projeto de lei dá a competência de decisão sobre a permeabilidade dos fechamentos e extensão máxima de muros opacos para o poder municipal.

Considerando a realidade do bairro Praia de Gaivotas no município de Vila Velha, objeto de estudo dessa pesquisa, faz-se fundamental apontar a importância do estudo para o estabelecimento de diretrizes para novas implantações, visto que podem reduzir problemas de violência que são recorrentes e, ainda, considerar as áreas potenciais vazias existentes para a implantação de edificações que contribuam para a dinamização da vitalidade da área. Áreas estas que estão passíveis de serem

ocupadas por mais complexos habitacionais isolados, visto que a revisão do novo PDM aumenta a taxa de ocupação já permitida, limita o gabarito das edificações apenas pela taxa de ocupação e não dá providências em relação ao uso do solo e à permeabilidade dos fechamentos.

Apesar do mercado imobiliário incentivar a reprodução dos complexos habitacionais introspectivos, rotulados como “seguros”, percebe-se, ao observar o resultado dos questionários com os moradores e usuários, uma leitura inversa deste modelo. Uma vez que a população consultada aponta como inseguras e desagradáveis as áreas próximas aos complexos habitacionais do bairro, nota-se que usuários e moradores possuem ciência dos efeitos negativos que tais complexos habitacionais isolados resultam na vitalidade do bairro Praia de Gaivotas. É importante ainda salientar que cabe também à população fazer sua parte e reivindicar ao poder público municipal medidas legislativas adequadas para garantir a vitalidade do bairro com a implantação de novos espaços a partir das diretrizes apontadas, que a estimulem conforme o estudo realizado neste trabalho.

A legislação acerca dessa tipologia vem sofrendo alguns avanços, mas ainda precisam serem detalhadas estimulando o melhor uso e ocupação do solo. Os complexos residenciais introspectivos cultivam um relacionamento de negação/ruptura do entorno, e a qualidade das interações sociais no espaço público estão cada vez mais marcadas por suspeita e restrição ao invés de estimuladas.

Enquanto o poder público municipal, os consumidores e produtores dos “enclaves fortificados” não se conscientizarem dos efeitos e consequências da proliferação dessas tipologias habitacionais, edificações deste tipo seguirão causando impactos negativos no cotidiano urbano, que são incorporados indiretamente, seja na dependência do veículo ou nas ruas sem atratividade afetando a segurança pública.

Por fim, é de fundamental importância a compreensão dos dinamizadores da vitalidade urbana para que a elaboração de planos e projetos para as áreas habitacionais nas cidades contemporâneas. Espera-se que este tipo de pesquisa possa despertar um novo olhar para o zoneamento urbano das cidades impedindo que complexos residenciais isolados como os evidenciados neste trabalho não venham a ser reproduzidos causando impactos negativos na qualidade de vida urbana, afetando diretamente a segurança, acessibilidade, permeabilidade, integração e convívio dos habitantes.

REFERÊNCIAS

- ANDRADE, V; LINKE, C. C. **Cidades de pedestres: a caminhabilidade no brasil e no mundo**. Rio de Janeiro: Babilonia Cultural Editorial, 2017.
- A TRIBUNA. **Praia das Gaivotas surgiu de conjunto**. Vitória, ES, 25/04/2007, p.11, c.1-3.IJSN. Disponível em <<http://www.ijsn.es.gov.br/bibliotecaonline/Record/340850>>. Acesso em 20 Jun 2018.
- ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS (ABNT). **NBR 9050**: Acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos. 2004. Rio de Janeiro, 2004.
- BAUMAN, Zygmunt. **Confiança e medo na cidade**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editor, 2009.
- BRASIL. Lei nº 6.766, de 19 de dezembro de 1979. **Dispõe sobre o Parcelamento do Solo Urbano e dá outras providências**. Palácio do Planalto, Brasília, 1979.
- _____. Lei nº 9.785, de 29 de janeiro de 1999. **Altera a Lei 6.766 de 19 de dezembro de 1979 (parcelamento do solo urbano)** Presidência da República, 1999.
- CALDEIRA, Teresa Pires do Rio. **Cidade de muros: crime, segregação e cidadania em São Paulo**. 3. ed. São Paulo, SP: EDUSP: Ed. 34, 2011.
- FERNANDES, Erick Alessandro Schunig. **O recurso da propaganda na valorização do produto imobiliário nos municípios de Vitória e Serra a partir da segunda metade do século xx**, Vitória, 2014. Dissertação (mestrado) - Universidade Federal do Espírito Santo – UFES.
- FERRERA, João Sette Whitaker. **Produzir casas ou construir cidades? Desafios para um novo Brasil urbano. Parâmetros de qualidade para a implementação de projetos habitacionais e urbanos**. 1ª edição São Paulo . SP, LABHAB; FUPAM, 2012.
- FREITAS, Mariana Barbosa. **Passagem jardim: requalificação de travessas do bairro Praia das Gaivotas, Vila Velha – ES**, 2018. TCC (graduação) - Universidade Vila Velha – ES.
- GEHL, Jan. **Cidades para pessoas**. 2. ed. São Paulo, SP: Perspectiva, 2014.
- IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Censo demográfico 2010: Características da população e dos domicílios: resultados do universo**. Rio de Janeiro: IBGE, 2010.
- ITDP – Instituto de políticas de transporte e desenvolvimento. **Índice de Caminhabilidade – Ferramenta**. Rio de Janeiro, ITDP Brasil, 2016. Disponível em: <<http://2rps5v3y8o843iokettbxnya.wpengine.netdna-cdn.com/wp-content/uploads/2016/09/2016-09-ITDP-caminhabilidade-ferramenta.pdf>> Acesso em: 5 mai. 2018.
- ITDP – Instituto de políticas de transporte e desenvolvimento. **Índice de Caminhabilidade Versão 2.0 – Ferramenta**. Rio de Janeiro, ITDP Brasil, 2018. Disponível em: <http://itdpbrasil.org.br/wp-content/uploads/2018/01/ITDP_TA_CAMINHABILIDADE_V2_ABRIL_2018.pdf> Acesso em: 10 dez. 2018.
- JACOBS, Jane. **Morte e vida de grandes cidades**. São Paulo: Martins Fontes, 2007.

- LIRA, Pablo Silva. **Geografia do crime e arquitetura do medo: uma análise dialética da criminalidade violenta e das instâncias urbanas**. Vitória, ES: GSA, 2014.
- MONTANER, Josep Maria. **Sistemas Arquitetônicos Contemporâneos**. Ed. Gustavo Gili, SL, Barcelona, 2009.
- NETTO, Vinicius M. **O efeito da arquitetura: Impactos sociais, econômicos e ambientais de diferentes configurações de quarteirão**. *Arquitextos*, São Paulo, ano 07, n. 079.07, Vitruvius, dez. 2006. Disponível em: <<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/07.079/290>>. Acesso em 11 Maio 2017.
- NETTO, Vinicius; VARGAS, Julio Celso; SABOYA, Renato T. **(Buscando) Os efeitos sociais da morfologia arquitetônica**. *Revista Brasileira de Gestão Urbana (Brazilian Journal of Urban Management)*, v. 4, n. 2, p. 261-282, jul./dez. 2012.
- NETTO, Vinicius M. A cidade como resultado: consequências das escolhas arquitetônicas. In: _____ **Efeitos da Arquitetura. Os impactos da urbanização contemporânea no Brasil**. Brasília: FRBH, 2017. p. 25-49.
- ROCHA, Nayra Carolina Segal da. **Rupturas e reconciliações restituindo o lazer digno à comunidade de Boa Vista I e Boa Vista II, Vila Velha – ES**, 2018. TCC (graduação) - Universidade Vila Velha – ES.
- ROGERS, Richard. **Cidades para um pequeno Planeta**. Barcelona: Gustavo Gili, 2005.
- SABOYA, R. T. de. Fatores morfológicos da vitalidade urbana: uma investigação sobre a arquitetura e seus efeitos. In: _____ **Efeitos da Arquitetura. Os impactos da urbanização contemporânea no Brasil**. Brasília: FRBH, 2017. p. 51-70.
- SABOYA, Renato T. de. **"Fatores morfológicos da vitalidade urbana – Parte 1: Densidade de usos e pessoas / Renato T. de Saboya"** 18 Nov 2016. ArchDaily Brasil. Disponível em: <<http://www.archdaily.com.br/br/798436/fatores-morfologicos-da-vitalidade-urbana-nil-parte-1-densidade-de-usos-e-pessoas-renato-t-de-saboya>>. Acesso em 11 Maio 2017.
- SABOYA Renato T. de. **"Fatores morfológicos da Vitalidade Urbana – Parte 2: Acessibilidade"** / Renato T. de Saboya" 14 Fev 2017. ArchDaily Brasil. Disponível em: <<http://www.archdaily.com.br/br/805277/fatores-morfologicos-da-vitalidade-urbana-nil-parte-2-acessibilidade-renato-t-de-saboya>>. Acesso em 11 Maio 2017.
- SABOYA Renato T. de. **"Fatores morfológicos da Vitalidade Urbana – Parte 3: Arquitetura da Rua"** / Renato T. de Saboya" 04 Jul 2017. ArchDaily Brasil. Acessado 4 Fev 2019. <<https://www.archdaily.com.br/br/875044/fatores-morfologicos-da-vitalidade-urbana-nil-parte-3-arquitetura-da-rua-renato-t-de-saboya>> ISSN 0719-8906>
- SANTOS, Paula Manoela dos. CACCIA, Lara Schmitt. SAMIOS, Ariadne Amanda Barbosa. FERREIRA, Livia Zoppas. **8 princípios da calçada- construindo cidades mais ativas**. WRICIDADES.ORG. 2017. Disponível em: <http://wricidades.org/research/publication/8-principios-da-calcada>. Acesso em: 18 fev. 2019.
- SPECK, Jeff. **Cidade caminhável**. São Paulo, SP: Perspectiva, 2016. (Coleção perspectivas).
- VENDRAMINI, Paula Raquel da Rocha Jorge; BRUNA, Gilda Collet; DI CESARE MARGINI MARQUES, Juliana. **Fragilidade ambiental das áreas urbanas: o**

metabolismo das cidades. *Arquitextos*, São Paulo, ano 05, n. 059.03, Vitruvius, abr. 2005 <<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/05.059/472>>. Acessado em 2 de Fevereiro de 2019.

VERISSIMO, Luis Fernando. **Comédias para se ler na escola.** Rio de Janeiro: Objetiva, 2001.

VILA VELHA. Lei nº 4.575, de 26 de novembro de 2007. **Institui o plano diretor municipal (PDM) e da outras providências.** Prefeitura Municipal de Vila Velha-ES, 2007. Disponível em<<http://www.vilavelha.es.gov.br/legislacao/Arquivo/Documents/legislacao/html/L45752007.html>>. Acesso em 27 Jul 2018.

_____. Lei complementar nº 65 de 09 de novembro de 2018. **Institui a revisão decenal da lei municipal nº 4575/2007 que trata do Plano Diretor Municipal no âmbito do município de Vila Velha e dá outras providências.** Vila Velha: Prefeitura Municipal, 2018. Disponível em: <<http://www.vilavelha.es.gov.br/legislacao/Arquivo/Documents/legislacao/html/C652018.html>>. Acesso em: 15 jul. 2019.

WANDERLEY, L. E. e RAICHELIS, R. (orgs.). **A cidade de São Paulo: relações internacionais e gestão pública.** São Paulo, SP: Educ, 2009.

APÊNDICE

Apêndice A – Questionário aplicado aos moradores e usuários das áreas dos complexos habitacionais do bairro Praia das Gaivotas, Vila Velha-ES.

Seção 1 de 15



Gaivotas



Este questionário faz parte de um estudo realizado pelo grupo de pesquisa "Paisagem Urbana e Inclusão", vinculado ao Mestrado em Arquitetura e Cidade da Universidade de Vila Velha - UVV; e tem como objetivo compreender as relações entre forma urbana e a vivência dos moradores com seu bairro. Este estudo tem finalidade estritamente ACADÊMICA e, sendo assim, as informações não serão usadas para fins políticos ou divulgadas para ações de qualquer outra natureza. Contamos com sua compreensão e apoio à pesquisa.

INFORMAÇÕES PESSOAIS

Descrição (opcional)

Sexo

*

☐ Feminino

☐ Masculino

☐ Outros...

Qual sua idade?

*

☐ 13 a 15 anos

☐ 16 a 29 anos

☐ 30 a 45 anos

☐ 46 a 60 anos

☐ mais de 60 anos

Há quanto tempo mora no bairro Praia das Gaivotas?

*

- ☐ 0 a 5 anos
- ☐ 6 a 10 anos
- ☐ 11 a 15 anos
- ☐ 16 a 20 anos
- ☐ 21 a 27 anos
- ☐ Não resido, mas sou usuário do bairro

Seção 2 de 15



AVALIAÇÃO GERAL DO BAIRRO

Como você avalia seu bairro em relação a Segurança?

*

	1	2	3	4	5	
Ruim	☐	☐	☐	☐	☐	Excelente

Como você avalia seu bairro em relação à qualidade das Praças?

*

	1	2	3	4	5	
Ruim	☐	☐	☐	☐	☐	Excelente

Como você avalia seu bairro em relação a distribuição das áreas de

*

	1	2	3	4	5	
Ruim	☐	☐	☐	☐	☐	Excelente

Como você vai? *

- ☐ Caminhando
- ☐ De bicicleta
- ☐ Automóvel
- ☐ Transporte Público
- ☐ Não frequento

Com que frequência? *

- ☐ Diariamente
- ☐ 2 a 3 vezes na semana
- ☐ 1 vez na semana
- ☐ Não frequento

Seção 4 de 15



LOCAIS QUE FREQUENTA NO BAIRRO

Descrição (opcional)

BARES E RESTAURANTES

Que período do dia você costuma ir? *

- ☐ Manhã
- ☐ Tarde
- ☐ Noite
- ☐ Não frequento

Como você vai? *

- ☐ Caminhando
- ☐ De bicicleta
- ☐ Automóvel
- ☐ Transporte Público
- ☐ Não frequento

Com que frequência? *

- ☐ Diariamente
- ☐ 2 a 3 vezes na semana
- ☐ 1 vez na semana
- ☐ Não frequento

Seção 5 de 15



LOCAIS QUE FREQUENTA NO BAIRRO

Descrição (opcional)

IGREJA (OU OUTROS CENTROS ECUMÊNICOS)

Que período do dia você costuma ir? *

- ☐ Manhã
- ☐ Tarde
- ☐ Noite
- ☐ Não frequento

Como você vai? *

- ☐ Caminhando
- ☐ De bicicleta
- ☐ Automóvel
- ☐ Transporte Público
- ☐ Não frequento

Com que frequência? *

- ☐ Diariamente
- ☐ 2 a 3 vezes na semana
- ☐ 1 vez na semana
- ☐ Não frequento

Seção 6 de 15



LOCAIS QUE FREQUENTA NO BAIRRO

Descrição (opcional)

ESCOLAS, ACADEMIAS OU OUTRAS ATIVIDADES DE ENSINO

Que período do dia você costuma ir? *

- ☐ Manhã
- ☐ Tarde
- ☐ Noite
- ☐ Não frequento

Como você vai? *

- ☐ Caminhando
- ☐ De bicicleta
- ☐ Automóvel
- ☐ Transporte Público
- ☐ Não frequento

Com que frequência? *

- ☐ Diariamente
- ☐ 2 a 3 vezes na semana
- ☐ 1 vez na semana
- ☐ Não frequento

Seção 7 de 15



LOCAIS QUE FREQUENTA NO BAIRRO

Descrição (opcional)

FEIRAS LIVRES OU OUTRO TIPO DE COMERCIO INFORMAL

Que período do dia você costuma ir? *

- ☐ Manhã
- ☐ Tarde
- ☐ Noite
- ☐ Não frequento

Como você vai? *

- ☐ Caminhando
- ☐ De bicicleta
- ☐ Automóvel
- ☐ Transporte Público
- ☐ Não frequento

Com que frequência? *

- ☐ Diariamente
- ☐ 2 a 3 vezes na semana
- ☐ 1 vez na semana
- ☐ Não frequento

Seção 8 de 15



SEGURANÇA DO BAIRRO

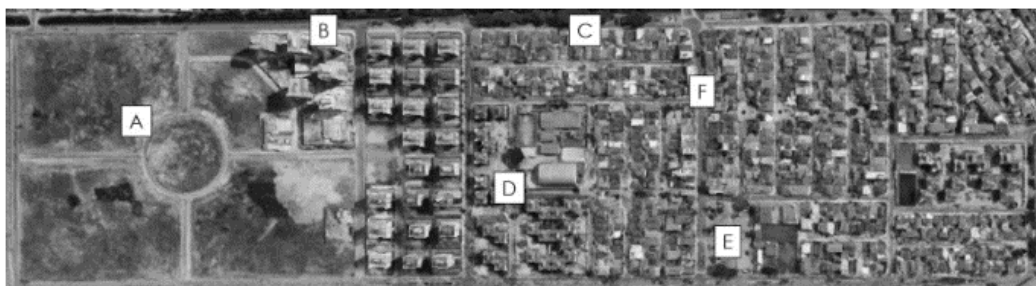
Descrição (opcional)

Você ou sua residência já sofreram algum tipo de Crime? *

- ☐ sim
- ☐ não

Se sim, qual tipo de crime?

Texto de resposta curta



De acordo com o mapa acima, que pontos você consideraria como áreas inseguras?

- ☐ Ponto A - área próxima aos terrenos vazios
- ☐ Ponto B - área próxima ao Condomínio Portal dos Mares
- ☐ Ponto C - área próxima ao canal de Guaranhuns e travessia de pedestres
- ☐ Ponto D - área atrás da Escola João de Medeiros Calmon
- ☐ Ponto E - área próxima à Praça de Praia de Gaivotas/Associação de Moradores
- ☐ Ponto F - área comercial da Rua Jorge Rizk
- ☐ Outros...



Como você se sente ao caminhar pela área acima? *

- ☐ AGRADÁVEL
- ☐ DESAGRADÁVEL
- ☐ SEGURO
- ☐ INSEGURO
- ☐ NÃO FREQUENTO
- ☐ Outros...



Como você se sente ao caminhar pela área acima? *

- ☐ AGRADÁVEL
- ☐ DESAGRADÁVEL
- ☐ SEGURO
- ☐ INSEGURO
- ☐ NÃO FREQUENTO
- ☐ Outros...



Como você se sente ao caminhar pela área acima? *

- ☐ AGRADÁVEL
- ☐ DESAGRADÁVEL
- ☐ SEGURO
- ☐ INSEGURO
- ☐ NÃO FREQUENTO
- ☐ Outros...



Como você se sente ao caminhar pela área acima? *

- ☐ AGRADÁVEL
- ☐ DESAGRADÁVEL
- ☐ SEGURO
- ☐ INSEGURO
- ☐ NÃO FREQUENTO
- ☐ Outros...



Como você se sente ao caminhar pela área acima? *

- ☐ AGRADÁVEL
- ☐ DESAGRADÁVEL
- ☐ SEGURO
- ☐ INSEGURO
- ☐ NÃO FREQUENTO
- ☐ Outros...



Como você se sente ao caminhar pela área acima? *

- ☐ AGRADÁVEL
- ☐ DESAGRADÁVEL
- ☐ SEGURO
- ☐ INSEGURO
- ☐ NÃO FREQUENTO
- ☐ Outros...

ANEXOS

ANEXO I - PARECER DO COMITÊ DE ÉTICA PROFISSIONAL (CEP)



PARECER CONSUBSTANCIADO DO CEP

DADOS DO PROJETO DE PESQUISA

Título da Pesquisa: EFEITOS DOS COMPLEXOS HABITACIONAIS NA VITALIDADE URBANA: O CASO DO BAIRRO PRAIA DAS GAIVOTAS, VILA VELHA-ES

Pesquisador: FERNANDA ROZO MARANHÃO

Área Temática:

Versão: 3

CAAE: 02155618.7.0000.5064

Instituição Proponente: SOC EDUC DO ESP SANTO UNIDADE DE V VELHA ENSINO SUPERIO

Patrocinador Principal: Financiamento Próprio

DADOS DO PARECER

Número do Parecer: 3.134.218

Apresentação do Projeto:

De acordo com Netto (2017), a sociedade contemporânea está presenciando uma transformação ainda silenciosa do contexto urbano das cidades.

Um modelo arquitetônico como unidade absoluta da forma está sendo replicado em áreas urbanas inteiras. São edificações focadas em públicos específicos, funcionalmente e socialmente segregadas das demais, onde o espaço é utilizado como forma de restringir o contato com outras classes sociais. A reprodução dos condomínios isolados, verticalizados e com grandes afastamentos frontais e laterais tendem a fragmentar o espaço urbano pois se desconectam de seus entornos, dificultando a apropriação do pedestre ao espaço público. Caldeira (2011) entende que a violência e o medo têm impulsionado os processos de mudança social nas cidades contemporâneas, gerando novas formas de segregação espacial e discriminação social. Diversos grupos sociais, especialmente das classes mais altas, têm usado o medo da violência e do crime para justificar sua exclusão social, retirando-se dos bairros tradicionais das cidades e recolhendo-se em condomínios residenciais isolados. Tais grupos, por se sentirem ameaçados, optam pelos "enclaves fortificados" para morar, trabalhar, divertir-se e consumir (CALDEIRA, 2011, p. 211). Segundo a autora, o discurso sobre o medo ajuda a reproduzir a sensação de insegurança, mas também incorpora preocupações raciais e étnicas, preconceitos de classe e referências negativas aos menos favorecidos e marginalizados. A pesquisa

Endereço: Avenida Comissário José Dantas de Melo, 21
Bairro: BOA VISTA II **CEP:** 29.102-920
UF: ES **Município:** VILA VELHA
Telefone: (27)3421-2063 **Fax:** (27)3421-2063 **E-mail:** CEP@uvv.br



UNIVERSIDADE
VILA VELHA
ESTAB. 1960

UNIVERSIDADE VILA VELHA -
ES/UVV



Continuação do Parecer: 3.134.218

ainda visa contribuir para a compreensão dos possíveis efeitos da morfologia urbana e a real dimensão da determinação arquitetônica e seus efeitos na vida da cidade.

Resultado que pode contribuir com os próximos processos de revisão da política de uso e ocupação do solo do município. Netto (2016) menciona que o assunto ainda é pouco discutido. Ressalta ainda que o papel do arquiteto-pesquisador é essencial neste processo, no intuito de apontar os efeitos que o ambiente construído causam na cidade – mais especificamente os tipos arquitetônicos isolados aparentemente impostos pelo mercado da construção civil.

Objetivo da Pesquisa:

Objetivo Primário:

O presente trabalho tem como objetivo geral analisar os efeitos que os complexos habitacionais isolados causam na vitalidade urbana do bairro Praia das Gaivotas, município de Vila Velha-ES.

Objetivo Secundário:

Para atingir o objetivo geral, serão necessários os seguintes objetivos específicos: a) Compreender temas como: vitalidade urbana e efeitos da arquitetura, cidades de muros, arquitetura do medo, enclaves fortificados, dentre outros. b) Identificar critérios de análise socioambientais e espaciais que podem influenciar na vitalidade urbana. c) Analisar aspectos da morfologia urbana presentes no entorno dos complexos

habitacionais isolados que podem influenciar na vitalidade urbana do bairro. d) Entender a percepção dos moradores e usuários quanto aos efeitos causados pelos complexos habitacionais isolados no bairro Praia de Gaivotas.

Avaliação dos Riscos e Benefícios:

Riscos:

Se sentir constrangido, ou quem sabe até desconfortável com algumas perguntas que contém o questionário, riscos que serão minimizados através das seguintes providências: supressão da pergunta que causou desconforto. Caso esse procedimento possa gerar algum tipo de constrangimento você não precisa realizá-lo.

Benefícios:

A pesquisa visa contribuir para a compreensão dos possíveis efeitos da morfologia urbana e a real dimensão da determinação arquitetônica e seus efeitos na vida da cidade. Resultado que pode contribuir com os próximos processos de revisão da política de uso e ocupação do solo do município de Vila Velha-ES.

Endereço: Avenida Comissário José Dantas de Melo, 21

Bairro: BOA VISTA II

CEP: 29.102-920

UF: ES

Município: VILA VELHA

Telefone: (27)3421-2063

Fax: (27)3421-2063

E-mail: CEP@uvv.br



UNIVERSIDADE
VILA VELHA
ESTRADA SANTA

UNIVERSIDADE VILA VELHA -
ES/UVV



Continuação do Parecer: 3.134.218

Comentários e Considerações sobre a Pesquisa:

A pesquisa é relevante. A mesma poderá contribuir com o ensino, a pesquisa e a extensão da UVV.

Considerações sobre os Termos de apresentação obrigatória:

Sem considerações

Recomendações:

Sem recomendações

Conclusões ou Pendências e Lista de Inadequações:

Sem pendências

Considerações Finais a critério do CEP:

O Colegiado acata o parecer do relator.

Este parecer foi elaborado baseado nos documentos abaixo relacionados:

Tipo Documento	Arquivo	Postagem	Autor	Situação
Informações Básicas do Projeto	PB_INFORMAÇÕES_BASICAS_DO_PROJETO_1243447.pdf	07/01/2019 15:28:34		Aceito
Projeto Detalhado / Brochura Investigador	PROJETO.pdf	07/01/2019 15:27:43	FERNANDA ROZO MARANHÃO	Aceito
Outros	QUESTIONARIO_MORADORES.pdf	07/01/2019 15:24:18	FERNANDA ROZO MARANHÃO	Aceito
TCLE / Termos de Assentimento / Justificativa de Ausência	TCLE_FERNANDA_ROZO_MARANHAO.doc	07/01/2019 15:23:10	FERNANDA ROZO MARANHÃO	Aceito
Folha de Rosto	FOLHA_DE_ROSTO.pdf	31/10/2018 16:49:09	FERNANDA ROZO MARANHÃO	Aceito

Situação do Parecer:

Aprovado

Necessita Apreciação da CONEP:

Não

Endereço: Avenida Comissário José Dantas de Melo, 21

Bairro: BOA VISTA II **CEP:** 29.102-920

UF: ES **Município:** VILA VELHA

Telefone: (27)3421-2063 **Fax:** (27)3421-2063 **E-mail:** CEP@uvv.br



UNIVERSIDADE
VILA VELHA
ESTADO DO ESPÍRITO SANTO

UNIVERSIDADE VILA VELHA -
ES/UVV



Continuação do Parecer: 3.134.218

VILA VELHA, 06 de Fevereiro de 2019

Assinado por:
Zilma Maria Almeida Cruz
(Coordenador(a))

Endereço: Avenida Comissário José Dantas de Melo, 21
Bairro: BOA VISTA II **CEP:** 29.102-920
UF: ES **Município:** VILA VELHA
Telefone: (27)3421-2063 **Fax:** (27)3421-2063 **E-mail:** CEP@uvv.br

Página 04 de 04

ANEXO II - TERMO DE CONSENTIMENTO LIVRE E ESCLARECIDO (TCLE)

TERMO DE CONSENTIMENTO LIVRE E ESCLARECIDO (TCLE)

“EFEITOS DOS COMPLEXOS HABITACIONAIS NA VITALIDADE URBANA: O CASO DO BAIRRO PRAIA DAS GAIVOTAS, VILA VELHA-ES”

Responsável pela pesquisa: Fernanda Rozo Maranhão.

“Universidade Vila Velha”

Este documento que você está lendo é chamado de Termo de Consentimento Livre e Esclarecido (TCLE). Ele contém explicações sobre o estudo que você está sendo convidado a participar. Antes de decidir se deseja participar (de livre e espontânea vontade) você deverá ler e compreender todo o conteúdo. Ao final, caso decida participar, você será solicitado a assiná-lo e receberá uma via do mesmo. Antes de assinar faça perguntas sobre tudo o que não tiver entendido bem. A equipe deste estudo responderá às suas perguntas a qualquer momento (antes, durante e após o estudo). Sua participação é voluntária, o que significa que você poderá desistir a qualquer momento, retirando seu consentimento, sem que isso lhe traga nenhum prejuízo ou penalidade, bastando para isso entrar em contato com um dos pesquisadores responsáveis.

Essa pesquisa procura analisar os efeitos que os complexos habitacionais isolados causam na vitalidade urbana do bairro Praia das Gaivotas, município de Vila Velha-ES. Caso decida aceitar o convite, você será submetido(a) ao seguinte procedimento: será apresentado um questionário onde informará os meios de transporte e áreas de circulação utilizados nas atividades cotidianas, locais frequentados e seus turnos. Fará também uma análise positiva/negativa da qualidade das calçadas, iluminação, oferta de transporte público, áreas de lazer, comércio e serviços; e marcará no mapa do bairro os locais considerados perigosos.

Os riscos envolvidos com sua participação são: se sentir constrangido, ou quem sabe até desconfortável com algumas perguntas que contém o questionário. Os riscos serão minimizados através das seguintes providências: supressão da pergunta que causou desconforto. Caso esse procedimento possa gerar algum tipo de constrangimento você não precisa realizá-lo.

Você terá os seguintes benefícios ao participar da pesquisa: este estudo visa contribuir para a compreensão dos possíveis efeitos da morfologia urbana e seus efeitos na vida da cidade. Resultado que pode contribuir: sua participação poderá ajudar no maior conhecimento sobre os próximos processos de revisão da política de uso e ocupação do solo do município de Vila Velha-ES.

Todas as informações obtidas serão sigilosas. O material com as suas informações ficará guardado em local seguro sob a responsabilidade de Fernanda Rozo Maranhão com a garantia de manutenção do sigilo e confidencialidade e que será destruído após a pesquisa. A divulgação dos resultados será feita de forma a não identificar os voluntários. Os resultados deste trabalho poderão ser apresentados em encontros ou revistas científicas, entretanto, ele mostrará apenas os resultados obtidos como um todo, sem revelar seu nome, instituição a qual pertence ou qualquer informação que esteja relacionada com sua privacidade.

Conforme previsto pelas normas brasileiras de pesquisa com a participação de seres humanos você não receberá nenhum tipo de compensação financeira pela sua participação neste estudo. Se você tiver algum gasto que seja devido à sua participação na pesquisa, você será ressarcido, caso solicite. Em qualquer momento, se você sofrer algum dano comprovadamente decorrente desta pesquisa, você terá direito a indenização.

Você ficará com uma via deste Termo e toda a dúvida que você tiver a respeito desta pesquisa, poderá perguntar diretamente para Fernanda Rozo Maranhão, telefone (27) 98823-4345, email: fernandarozo@yahoo.com.br.

Dúvidas sobre a pesquisa envolvendo princípios éticos poderão ser questionadas ao **Comitê de Ética em Pesquisa da UVV** localizado Prédio da Reitoria no subsolo: na Rua Comissário José Dantas de Melo, nº 21, Boa Vista, Vila Velha-ES, CEP: 29.102-770, Tel.: (27) 3421-2063, E-mail: CEP@uvv.br. Horário de funcionamento: 2ª a 5ª 07h às 12h e das 13h às 17h e 6ª feira - 07h às 12h e das 13h às 16h. Secretária: Sirlene Gomes Neves. Reclamações e/ou insatisfações relacionadas à participação do paciente na pesquisa poderão ser comunicadas por escrito à Secretaria do CEP/UVV, desde que os reclamantes se identifiquem, sendo que o seu nome será mantido em anonimato.

Consentimento Livre e Esclarecido

Declaro que fui devidamente informado e esclarecido pelo pesquisador sobre a pesquisa “EFEITOS DOS COMPLEXOS HABITACIONAIS NA VITALIDADE URBANA: O CASO DO BAIRRO PRAIA DAS GAIVOTAS, VILA VELHA-ES”, dos procedimentos nela envolvidos, assim como dos possíveis riscos e benefícios decorrentes de minha participação. Foi-me garantido que posso retirar meu consentimento a qualquer momento, sem que isso me traga prejuízo ou penalidade.

Participante (Paciente ou Responsável): (assinatura, nome e CPF)

Pesquisador responsável: (assinatura, nome e CPF)

Pesquisador Participante (assinatura, nome e CPF)