

CAPÍTULO 1



INTRODUÇÃO

Caminhar pela cidade caracteriza uma ação comum da vida urbana, seja pela necessidade de locomoção, para se realizar tarefas diárias como ir trabalhar ou ir à padaria; seja por lazer, para ir a um parque ou exercitar-se. Estima-se que cerca de 24% dos brasileiros tem a caminhada como principal meio de locomoção, sendo o segundo meio de locomoção mais utilizado no país, atrás apenas do transporte coletivo (CNI, 2011). A qualidade dessa caminhada, seja por questão de necessidade ou prazer, é reflexo da estrutura oferecida para tal.

O primeiro contato estabelecido ao caminhar pela cidade é o que percebemos ao nível dos olhos. A percepção da paisagem na escala da velocidade da caminhada, ou seja a 5km/h¹, torna possível o estabelecimento de relações diretas entre o transeunte e o entorno: os detalhes construtivos podem ser vistos, as texturas podem ser sentidas, os obstáculos podem ser percebidos, o interior das lojas pode ser avistado. Ou seja, é onde o pedestre adquire noção da qualidade e dos problemas do espaço construído.

“A boa qualidade ao nível dos olhos deve ser considerada como direito humano básico sempre que as pessoas estejam nas cidades” (GEHL, 2013, p.118). O que o urbanista Gehl trata por “qualidade ao nível dos olhos” está diretamente relacionado ao papel da interface público/privado. Por definição, temos que interface significa, segundo

Holanda, A. (1986, p. 957): “Interconexão entre dois equipamentos que possuem diferentes funções e que não poderiam se conectar diretamente”. Desse modo, podemos ter que a interface no meio urbano é a primeira relação estabelecida entre as diferentes funções do público e do privado, sendo assim a conexão fundamental entre esses diferentes usos, e crucial para a qualidade da vida urbana.

É relevante esclarecer as definições de público e privado no contexto da arquitetura e urbanismo. Segundo Hertzberger e Machado (1996, p. 12), “pública é uma área acessível a todos a qualquer momento; a responsabilidade por sua manutenção é assumida coletivamente. Privada é uma área cujo acesso é determinado por um pequeno grupo ou por uma pessoa, que tem a responsabilidade de mantê-la”, e apesar de genérica a definição é amplamente adotada. Para exemplificar, os espaços públicos estão relacionados às praças e ruas, e os espaços privados às residências e comércios. Contudo, pode-se existir ainda espaços de caráter misto. Isso pode ocorrer quando o uso privado se estende sobre os espaços públicos no desenvolvimento de determinadas atividades: por exemplo, no caso de bares e restaurantes que se apropriam de calçadas com suas mesas e cadeiras, as quais o autor caracteriza como semipúblico ou semiprivado (figura 1-1).

1. Segundo Sammarco (1980), “o andar normal é deslocar-se a uma velocidade de 5,63 km/h (1,56 m/s)” (apud BRUNIEIRA, 1998).



Figura 1-1: Espaços semipúblicos, Alemanha. 2017. Fonte: acervo pessoal.

A promoção da qualidade da caminhada e da vida urbana em geral, por meio da interface público x privado, advém de diversos elementos vivenciados ao nível dos olhos: sinalização orientacional, qualidade das calçadas, áreas de transição, *plinths*² (nível térreo das edificações) ativos, permeabilidade física e visual das fachadas, etc. (figura 1-2). Esses elementos construídos, chamados por Toussaint (2003) de DTSU – *dispositif technique et spatial de l'urbain* – equipam o espaço e remetem à materialização de práticas sociais, traduzindo-se em um conjunto de objetos fabricados, segundo o autor. A fabricação desses dispositivos associada aos usos dos mesmos caracteriza o que Joseph (1998) chama de disposições, ou “arranjos de visibilidade que só tem



Figura 1-2: Fachadas permeáveis e *plinths* ativos, Alemanha. 2015. Fonte: acervo pessoal

pertinência em e por um momento de ação” (JOSEPH, 1998, p.34), ou seja, só possuem significância quando atividades humanas acontecem (figura 1-3). Para Gehl (1987) essas atividades podem ser classificadas em três categorias: necessárias, opcionais e sociais. A primeira relacionada às atividades obrigatórias, incluem ir ao trabalho ou esperar um ônibus; a segunda diz respeito às atividades originárias do desejo de realizá-las, quando como por exemplo uma caminhada para exercitar-se; e por fim as atividades que dependem da presença de outras pessoas para acontecerem tãgem os encontros e conversas entre vizinhos, por exemplo (figura 1-4).



Figura 1-3: Atividades humanas que dão pertinência à dispositivos e disposições, Inglaterra. 2016. Fonte: acervo pessoal.

Dispositivos técnicos, disposições e atividades humanas acontecem e sofrem influência do contexto em que estão inseridos, gerando consequências diretas na vida urbana. Todos de extrema relevância para se ter “urbanidade”, conceito para o qual atribui-se aqui grande importância, uma vez que remete a situações onde pessoas e configuração espacial encontram-se em equilíbrio (JOSEPH, 2002), e graças às quais o “movimento contínuo de pessoas que confere vida ao tecido urbano” (SCOCUGLIA, 2012, p.80) pode vir a acontecer. Assim, se entendemos a interface público/privado como uma articulação entre as dimensões espacial e social, onde a superfície constituída de dispositivos e disposições tem pertinência a partir do momento em que ocorrem atividades humanas, então pode-se dizer que a interface



Figura 1-4: Atividades humanas diversas acontecendo no mesmo espaço urbano, Inglaterra. 2016. Fonte: acervo pessoal.

público x privado possui caráter crucial na urbanidade de um lugar – sobretudo se o pensarmos como um espaço que acolhe as pessoas, com civilidade e cortesia (AGUIAR, 2012).

Segundo Holanda (2013), a construção de uma “cidade sem ombro ou costas – só rostos” fundamenta-se no bom diálogo entre edifícios e rua, na boa interface, proporcionando uma dinâmica urbana ativa. Sua complexidade, dado os diversos elementos que a caracterizam, pode ser melhor entendida quando estes são observados e analisados detalhadamente, bem como de forma associada. Dentre estes elementos, abordar-se-á neste trabalho: a qualidade das calçadas, as áreas de transição público x privado, a permeabilidade física e visual das fachadas, além das

atividades humanas que acontecem nessas interfaces.

Uma breve apresentação dos elementos se faz importante para que a relação das interfaces público x privado à luz do conceito de urbanidade seja melhor compreendida nos recortes em que se inserem – e, por recortes, entende-se aqui trechos espaciais de escolha justificada sobre os quais ter-se-á um olhar detalhado acerca de sua constituição física e atividades sociais. A começar pelas calçadas, essas atuam como palco para que os demais elementos da cidade ao nível dos olhos sejam percebidos, além de terem por função gerar segurança e interação entre as pessoas (JACOBS, 2009), sendo relevantes para a urbanidade como um lugar de trocas, conflitos e interatividades (HOLANDA 2002, apud SCOCUGLIA, 2012, p. 75). No que diz respeito às áreas de transição, Gehl (2013, p.75) as define como “o local onde a cidade encontra as edificações”. Ao nível do pedestre, são as áreas da cidade destinadas aos acessos, à transição entre o privado e o público, tanto de pessoas como de suas atividades. Dois elementos corroboram para a transferência gradual (transição suave)³ entre os dois âmbitos: as atividades desenvolvidas nos níveis térreos das edificações e a permeabilidade, tanto física quanto visual. A presença e associação desses elementos ao longo da caminhada possibilitam, segundo o autor, experiências mais interessantes, dinâmicas e singulares.

Para a cidade de João Pessoa, na qual esse trabalho se debruçará, percebe-se uma pluralidade no que diz respeito aos tipos de interface público x privado existentes, ou seja, em como os dispositivos técnicos e disposições sociais, associados à atividades humanas exercidas sobre eles influenciam e são influenciados por seus contextos. De um lado, as fachadas cegas, os altos muros geram isolamento parcial ou total da paisagem (LIRA, 2014). Um exemplo emblemático do que tem sido recorrente na cidade é a construção de condomínios fechados com seus muros altos “gerando espaços cegos e barreiras às sociabilidades públicas” (HOLANDA, 2003 apud SCOCUGLIA, 2012, p. 78). Uma situação extrema vivenciada em um dos setores do bairro Altiplano, em João Pessoa, reflete as consequências das interfaces público/privado existentes na urbanidade do lugar. As características físicas observadas por Cruz e Trigueiro (2016) influenciam diretamente na atual sociabilidade da área: as poucas portas voltadas para as ruas, as inúmeras fachadas cegas e o mínimo contato entre o público e o privado segregam os moradores da cidade levando à baixa



Figura I-5: Poucas portas voltadas para as ruas e fachadas cegas, Bairro Altiplano, 2018. Fonte: acervo pessoal.

intensidade da urbanidade (figura 1-5). Outros fatores como o programa de necessidades dos condomínios, bem como a pouca destinação de áreas para espaços públicos reforçam essa dinâmica.

Pode-se observar um quadro de baixa urbanidade em bairros completamente diferentes deste citado anteriormente, notadamente em termos de adensamento e renda média: de fato, no bairro de Mangabeira, é possível encontrar lotes fechados por muros, ainda que por vezes com a presença improvisada pelos moradores de comércio nos seus recuos frontais – situação definida por Suassuna et al. (2017) como “sensação de estar em uma cidade ‘fantasma’, sem pessoas, sem vida”, prevalente na caminhada por algumas ruas deste e de outros bairros.

Por outro lado, ao mesmo tempo que quadros de baixa urbanidade são encontrados nesses cenários, percebe também relativa vitalidade e urbanidade em bairros como Mangabeira. Não é difícil perceber a quantidade de pessoas e atividades exercidas, sejam elas necessárias, opcionais ou sociais (figura 1-6), em algumas avenidas do bairro, onde os usos e a permeabilidade das fachadas são mais diversos e maiores, respectivamente: segundo Trigueiro e Santos (2016, p.375) “os vários pontos de acesso aos edifícios comerciais causam um movimento de entra-e-sai que deixa o cenário ainda mais animado”. Esse cenário dá margem à reflexão sobre o quadro de



Figura I-6: Atividades humanas. Bairro Mangabeira, 2013. Fonte: TRIGUEIRO E SANTOS, 2016, p.376.

urbanidade encontrado quando relacionado às situações de encontro, co-presença e apropriação do espaço urbano (TRIGUEIRO, SANTOS, 2016, p.368).



Figura 1-7: Rua com uso único residencial, Bairro Torre. 2018. Fonte: acervo pessoal.

Outras situações vêm sendo observadas na cidade de João Pessoa nos últimos anos, para as quais estudos a respeito do tema podem ser elaborados, face às diferentes intensidades de urbanidade que podem estar atreladas a elas. Uma delas diz respeito ao número crescente da construção de grandes edificações de uso misto em alguns bairros, onde seus níveis térreos têm abrigado usos de comércio e serviço. Outra situação refere-se à remodelação de calçadas em algumas avenidas da cidade como parte de projetos de requalificação de

espaços públicos pela prefeitura, como o Plano de Ação João Pessoa Sustentável (2014).

Essa pluralidade de associação entre dispositivos, disposições e atividades humanas é recorrente também no bairro da Torre, recorte no qual esse trabalho se dedicará. Cenários de fachadas pouco permeáveis, avenidas com usos diversos ou únicos (figura 1-7), a requalificação da calçadas e a inserção de ciclovias na Avenida José Américo de Almeida pelo plano de ação supracitado (figura 1-8), bem como a locação de equipamentos públicos atratores de usuários, caracterizam fortemente o bairro no que tange aos seus tipos de interfaces, vitalidade e urbanidade. Ademais, fatores como a importância histórica e

configuracional do bairro na malha urbana, a desertificação de áreas residenciais em prol de novos comércios e sobretudo serviços, além de sua importância como subcentro para a cidade, associam-se à dinâmica particular do bairro onde visitantes e moradores diversificam as atividades humanas que podem ser encontradas.

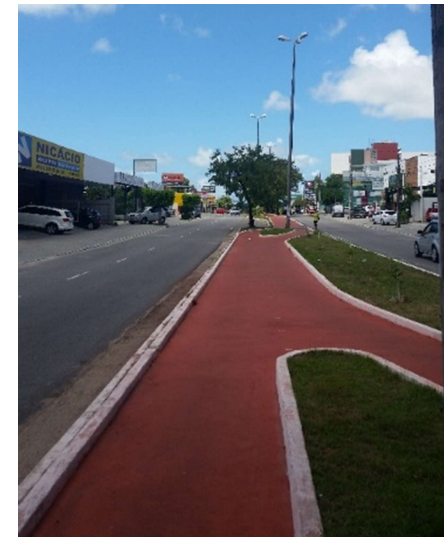


Figura 1-8: Ciclovias implementada na Av. José Américo de Almeida, 2018. Fonte: acervo pessoal.

Dessa forma, nota-se que o bairro caracteriza-se como cenário complexo e interessante por provocar investigações e discussões acerca do tema, além de possibilitar propostas de diretrizes e cenários para buscar mais vitalidade e maior urbanidade na área. Além disso, esse trabalho também visa dar continuidade às pesquisas no bairro da Torre, iniciadas pelo arquiteto Emanuel Lucena em 2017, para o Laboratório de Estudos sobre Cidades, Culturas Contemporâneas e Urbanidades (LECCUR), na UFPB. É com esse intuito que o presente trabalho de conclusão de curso se desenvolverá, ao estudar o papel das interfaces público x privado como influenciadoras diretas na vida urbana, em trechos específicos e diversos do bairro da Torre, na cidade de João Pessoa/PB.

Objeto/Recorte

Este trabalho tem como objeto a interface público x privado no bairro da Torre, em João Pessoa/PB.

Objetivos

O objetivo geral deste trabalho é investigar a constituição e os impactos da interface público x privado no contexto do bairro Torre, em João Pessoa, e gerar propostas de novos cenários para seus espaços.

Para tal, tem-se os seguintes objetivos específicos:

- Compreender o contexto de inserção das interfaces público x privado no recorte espacial estudado, no que diz respeito aos aspectos de uso do solo, gabarito, perfil socioeconômico, etc.;
- Esclarecer as relações provenientes das interfaces público x privado, à luz do conceito de urbanidade;
- Propor cenários para os recortes espaciais delimitados, no intuito de dotá-los de maior vitalidade urbana e urbanidade.

Estrutura do Trabalho

Em um primeiro momento, os principais conceitos são discutidos no Capítulo 2. O Capítulo 3 traz, por sua vez, uma caracterização do bairro Torre, seguido pela explicação da metodologia empregada para o diagnóstico das interfaces (no Capítulo 4 – desde a escolha dos sub recortes a partir do levantamento de hipóteses, à classificação das interfaces e atividades humanas. O Capítulo 5 apresenta os resultados do diagnóstico das interfaces e a discussão das hipóteses. Estudos referenciais constam no Capítulo 6 como subsídio à elaboração dos cenários propostos, apresentados no Capítulo 7.

REFERENCIAL TEÓRICO CONCEITUAL	DIAGNÓSTICO BAIRRO DA TORRE	METODOLOGIA DO DIAGNÓSTICO DAS INTERFACES	DIAGNÓSTICO DAS INTERFACES	DISCUSSÃO DAS HIPÓTESES	ESTUDOS REFERENCIAIS	PROPOSTAS DE CENÁRIOS
		definição dos sub recortes elaboração das hipóteses diagnóstico interfaces diagnóstico atividades e fluxos	definição dos sub recortes diagnóstico interfaces diagnóstico atividades e fluxos			
Capítulo 2	Capítulo 3	Capítulo 4	Capítulo 5	Capítulo 5	Capítulo 6	Capítulo 7

CAPÍTULO 2



INTERFACE E URBANIDADE

As cidades são constituídas de inúmeras mudanças ao longo do tempo, sejam elas de maior ou menor dimensão, constantes ou não, elas buscam sempre atender às demandas dos diferentes interesses da sociedade. Dessa forma, podemos entender a cidade sob duas óticas distintas, porém indissociáveis: a cidade-produto e a cidade-estrutura. A cidade-produto caracteriza-se como resultado das modificações realizadas com base nos interesses dos atores sociais; em contrapartida, a cidade-estrutura age como modeladora das mudanças ao impor condicionantes, influenciando diretamente nas suas alterações (FIGUEIREDO, 2010). É importante salientar que os atores sociais podem exercer uma influência que vai além da escala do indivíduo ou grupo. As diferentes combinações de tipos de relações entre eles dependem de fatores diversos como: economia, cultura e tecnologia (FIGUEIREDO, 2010).

A interface público/privado caracteriza-se como um excelente exemplo da cidade-produto e cidade-estrutura, assim como de seu caráter indissociável. Sob o ponto de vista da cidade como resultado de processos (cidade-produto), as interfaces são consequências de interesses diversos, variando entre econômicos, de privacidade e acessibilidade. Estes são apenas alguns dos tipos de interesses, mas que ficam nítidos quando, por exemplo, comerciantes optam por determinados tipos de vitrines ou ainda quando incorporadoras

preferem construir fachadas ativas em edificações de usos mistos, ambos, na maioria das vezes, visando maior lucro para seus empreendimentos. Também como exemplo tem-se as fachadas cegas de casas e condomínios como resultado de interesses particulares, os quais buscam privacidade e a ideia de segurança, ou ainda a melhoria de acessibilidade de calçadas com a intenção de promover melhor deslocamento para os variados tipos de necessidades locomotoras.

Contudo, para que alterações nas interfaces sejam realizadas visando os diferentes interesses, estas devem ser submetidas às restrições impostas pelas legislações urbanísticas, à morfologia espacial, aos fatores climáticos e também culturais dos contextos em que estão inseridos. Como exemplo, podemos refletir sobre as decisões projetuais de uma fachada comercial sob as normativas da zona urbana a qual está inserida e o tipo edifício a ser adotado. Sua localização torna-se também condicionante quando se pensa tanto nos fatores climáticos e no conforto térmico, quanto na sua inserção na malha urbana e as consequências da sintaxe espacial para o movimento natural de pessoas³. O tipo de dinâmica comercial

³ Segundo Hillier (1993): “em sistemas urbanos, a configuração é o gerador primário dos padrões de movimento de pedestre, e em geral os atratores são ou equalizáveis ou trabalham como multiplicadores no padrão básico estabelecido pela configuração”.

existente no contexto precisa também ser considerado para que o estabelecimento obtenha sucesso. Assim, a partir de um único exemplo (fachada de uso comercial) pode-se ter uma noção da cidade como modeladora de processos (cidade-estrutura) e seu vínculo à cidade-produto.

2.1 O público/privado

Para melhor compreensão do papel das interfaces público/privado na vida urbana, e especificamente dos conceitos de interface e urbanidade abordados neste trabalho, é relevante o esclarecimento do que é entendido como público e privado nesta pesquisa. Para tal, uma abordagem sócio espacial ao longo da história é discorrida nos parágrafos seguintes.

A polaridade público/privado caracteriza-se como um conceito amplo ao tanger diversas esferas sociais. Por muitos anos tratada de forma estática na história, teve nas últimas décadas seu conceito revisto pela historiografia, ao criar possibilidades de inter-relação entre fatos, pessoas e lugares, promovendo o que Matos (1996, p.129) afirma como uma “descentralização dos sujeitos históricos”.

Modificado ao longo da história, no sec. XIX segundo Pierre (1990 apud MATOS 1996) a consistência do conceito de privado se dá como “uma zona de imunidade oferecida ao recolhimento, onde todos

podem abandonar as armas e as defesas das quais convém nos munir ao nos arriscarmos no espaço público”. Nesta época a delimitação dos espaços estava fortemente associada a uma organização social patriarcal, onde espaços privados eram associados à reclusão das atividades femininas, que “a [representava] como vítima de sua própria natureza, ao destacar a maternidade como necessidade, e o espaço privado como *locus* da realização das potencialidades femininas” (MATOS, 1996, p. 130).

Ao longo dos anos, percebe-se surgir, por vezes, uma mescla entre atividades familiares e públicas, além da completa separação entre as duas. Nesse contexto, a autora põe em cheque aspectos sociais, culturais e históricos como passíveis de redefinição, e que devem ser considerados, tendo em vista uma não-polaridade dos âmbitos públicos e privados. Tal observação a leva a refletir sobre a instabilidade do conceito: este varia de acordo com as sociedades, épocas e espaços.

Sobre o que se aplica para as questões urbanas, Hertzberger e Machado (1999) estabelecem uma diferenciação gradativa entre o público e o privado, centrado sobretudo na acessibilidade, apropriação e usuários. Os autores, que associam o público e o privado à tradução espacial do coletivo e individual, trazem em seu livro Lições de

Arquitetura (1999, p. 12) uma breve definição introdutória do conceito.

Para eles:

(...) pública é uma área acessível a todos a qualquer momento; a responsabilidade por sua manutenção é assumida coletivamente. Privada é uma área cujo acesso é determinado por um pequeno grupo ou por uma pessoa, que tem a responsabilidade de mantê-la.

Contudo, as observações dos autores criticam o caráter restritivo da definição, e o enfoque em coletividades e individualidades exageradas. Os conceitos de público e privado são postos em questão e tomados, em termos relativos, como Hertzberger e Machado (1999, p. 13) afirmam:

(...) qualidades espaciais que, diferindo gradualmente, referem-se ao acesso, à responsabilidade, à relação entre a propriedade privada e a supervisão de unidades espaciais específicas.

Ou seja, a definição de um espaço como público ou privado varia de acordo com o uso que é atribuído a esse, por quem é acessado, mantido e visto. O autor traz como exemplo uma sala em relação a um quarto em uma casa, que pode ser entendida como pública ao caracterizar-se como um lugar de acesso e manutenção de todos os moradores da casa, diferentemente do quarto restrito a um morador específico. Não é difícil perceber tal relativização no espaço urbano: no

caso das calçadas de bares e restaurantes, as quais são ocupadas por suas mesas, são exemplos de situação em que espaços originalmente destinados a todos os públicos urbanos, tornam-se restritos a quem utiliza os serviços de tais estabelecimentos.

Nesse contexto, Hertzberger e Machado (1999) põem em questão as “gradações de demarcações territoriais; acompanhadas pela sensação de acesso”, sejam esses estabelecidos por normas ou convenções. Tal pensamento reflete sobre a dualidade público/privado para essas gradações de acessos, onde as áreas semiprivadas e semipúblicas se fazem presentes no cenário urbano de forma sutil. Assim, as zonas híbridas, existentes quando os indivíduos se apropriam de espaços públicos para seus próprios interesses, tornam-se inerentes também à vida urbana.

Ao longo dos anos, numa escala global, ganhou força a produção de edificações autônomas, isoladas da rua, estando essas afastadas umas das outras e com entradas privadas. Tal cenário, para Hertzberger e Machado (1999), gera uma menor coesão entre os espaços e uma maior oposição entre espaços públicos e privados. Perde-se assim a inter-relação entre as construções e o espaço exterior, ou seja, as possibilidades de acessos entre o exterior e o interior tornam-se escassas constituindo fronteiras rígidas de divisão entre o público e o

privado. Hertzberger e Machado (1999, p. 79), no que tange às inter-relações, complementam que:

(...) requer uma organização espacial na qual a forma construída e o espaço exterior (que chamamos de rua) não apenas sejam complementares no sentido espacial e, portanto, guardem uma relação de reciprocidade (...).

Entendendo a relativização dos conceitos de público e privado apresentados acima, abordar-se-á para esta pesquisa sobre interface o que se refere à organização espacial distinguida entre interior e exterior, para a percepção do acesso espacial (figura 2-1). Assim, os elementos arquitetônicos que contribuem para esse processo de apreensão da transição entre os dois âmbitos, junto às demarcações territoriais, administrativas e usos atribuídos a esses, contribuem para a experiência urbana. Hertzberger e Machado (1999, p. 79) sintetizam a relação interface público x privado e vida urbana como:

(...) ao selecionar os meios arquitetônicos adequados, o domínio privado pode tornar-se menos parecido com uma fortaleza e ficar mais acessível, ao passo que, por sua vez, o domínio público, desde que se torne mais sensível às responsabilidades individuais e à proteção pessoal daqueles que estão diretamente envolvidos, pode se tornar mais intensamente usado e portanto mais rico.

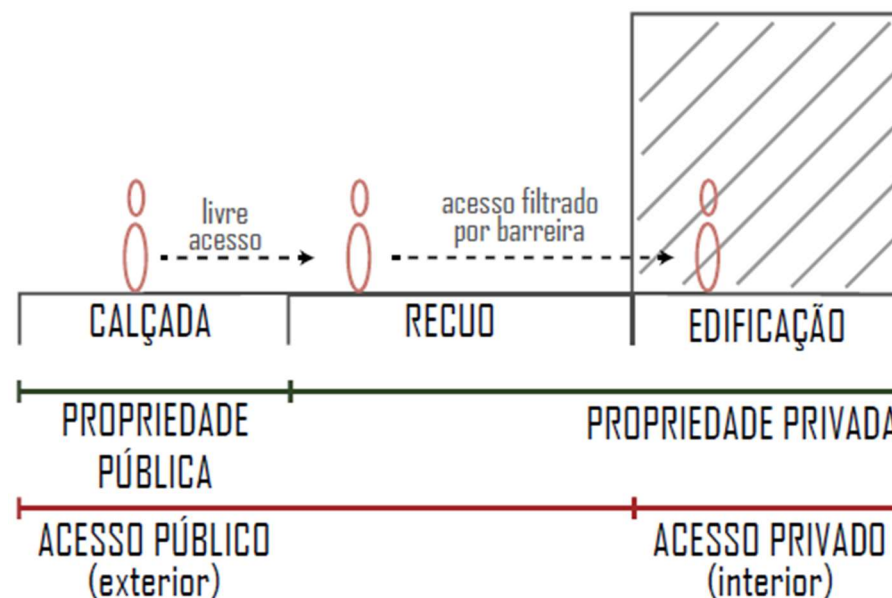


Figura 2-1: Esquema explicativo de público e privado. Fonte: elaborado pela autora.

Dessa forma, as interfaces posicionam-se no contexto urbano tendo como papel articular essas duas esferas, além de, muitas vezes, funcionar como integrador de suas atividades diversas de acordo com os diferentes interesses e apropriações humanas dos espaços.

2.2 A interface

A definição do conceito de interface em que esta caracteriza-se como “elemento de ligação de dois ou mais componentes de um sistema”⁴ ou o “modo como ocorre a *comunicação* entre duas partes distintas e que não podem se conectar diretamente”⁵, nos inicia brevemente à

4 Disponível em < <https://www.infopedia.pt/dicionarios/lingua-portuguesa/interface> > Acesso em: março/2018.

5 Disponível em < <https://www.significados.com.br/interface/> > Acesso em: março/2018.

significação do termo. Contudo, nas cidades, a interface tem sua relevância e origem justificadas pelo contexto urbano, como será abordado a seguir.

O processo de homogeneização das cidades contemporâneas brasileiras tem sido decorrência de dois fatores segundo Netto *et al* (2017): a produção e demanda por edificação. Segundo os autores, para atender a esses fatores, os edifícios giram em torno do perfil dos consumidores (contratantes de projeto), bem como de demandas inconscientes, como as que são justificadas por questões de segurança e *status*. Produção e demanda acabam assim por serem reproduzidos pela cidade, variando de acordo com interesses dos produtores e consumidores. Por consequência, vê-se uma substituição e produção de “edifícios isolados, que se desconectam de seus entornos e do espaço público” (NETTO *et al*, 2017, p. 13). A preocupação por atender às demandas específicas de determinados consumidores, leva à produção de edificações isoladas do contexto, onde a baixa preocupação com os impactos na vida social agrava fatores de segregação, entornos rarefeitos e monofuncionalizados. Segundo os autores afirmam:

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 *et al.*, 2017, p.13).

A reação em cadeia provocada por essa produção isolada do contexto, baseada em interesses individuais, seja por quem produz a cidade (incorporadoras, Estado), seja por quem consome (cidadãos, compradores), ecoa em diversas dimensões muitas vezes sendo desconhecida pelos consumidores e os próprios arquitetos. Netto (2017) adota alguns processos como resultantes da associação de escolhas formais que constituem as cidades, como a *fragmentação da paisagem urbana e as patologias urbanas*⁶.

Reduzida à avaliação das consequências dessa produção arquitetônica, a interconexão entre o produto da demanda desses consumidores e a sociedade se reflete de forma brusca e segregada. A primeira relação estabelecida entre as diferentes funções do público e do privado, a conexão fundamental entre esses diferentes interesses sociais, perde seu caráter social. A relação entre espaço e pessoas, urbanidade e diversidades, por exemplo, se perdem nos “produtos arquitetônicos”, visto que esses ficam submetidos ao atendimento de

demandas, como: riscos de investimento, segurança e estilos de vida voltados ao privado, como trata Netto (2017) no capítulo “A cidade como Resultado: consequências silenciosas das escolhas arquitetônicas”.

Afim de entender melhor a temática, outros estudos visam diferenciar as relações de fatores configuracionais espaciais e dinâmicas sociais. Saboya, Vargas e Netto (2017), em pesquisa realizada na cidade de Florianópolis, discutem a forma de adensamento, tais como os edifícios torre/isolados ou compactos/contínuos (figura 2-1), relacionada ao movimento de pedestres, à copresença e ao potencial de interação dos espaços urbanos. Para eles, estes fatores estão associados a outros padrões urbanos como densidades, aspectos socioeconômicos e culturais, além de infraestrutura urbana. Hipóteses específicas são apontadas também afim de entender “quais características, dentre aquelas que caracterizam um tipo, possuem influência sobre a vitalidade” (SABOYA; VARGAS; NETTO, 2017, p. 53). Os recuos frontais estão negativamente relacionados à vitalidade dos espaços públicos, enquanto a continuidade das fachadas e a permeabilidade entre o público e o privado estão positivamente associados à mesma.

Para Vargas (2017), que trata a forma urbana e o transporte a pé, avaliar o bairro quanto à sua atratividade e qualidades de infraestrutura de circulação é relevante para entender o quanto um ambiente é caminhável. Adotando-se então dois tipos de caminhabilidade, o autor

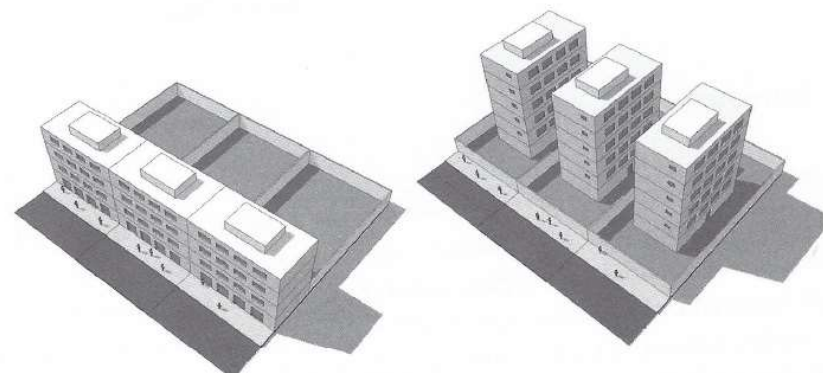


Figura 2-1: Mesmo volume construído em diferentes posições dentro do lote e. Fonte: SABOYA; VARGAS; NETTO, 2017, p. 52.

define como “caminhabilidade tipo 1” a que trata das características urbanas que atraem pessoas até uma área, e a “caminhabilidade tipo 2” como a que diz respeito às características qualitativas dos espaços que recebem essas pessoas. Esta análise ainda considera aspectos de uso dos pavimentos térreos, permeabilidades, recuos laterais e acessibilidade sintática local como variantes responsáveis pela alteração de movimento de pedestres encontrado no recorte em estudo. Assim, Vargas admite que a vitalidade é componente do primeiro tipo de caminhabilidade por compreender a presença de pessoas nas ruas, independente da atividade que esteja exercendo, sejam grupos estáticos ou interagindo.

Portanto, para os autores aqui citados, a problemática do tipo de produção das cidades atuais brasileiras se torna evidente e gera desdobramentos para a vida urbana, podendo levar a efeitos negativos como o esvaziamento de pedestres nas ruas, áreas de baixa caminhabilidade ou socialmente homogêneas. Comumente, a

abordagem das causas com base nas consequências se perde pela ausência da avaliação das implicações das interfaces nos aspectos sociais nas cidades produzidas a partir de interesses individuais.

De forma similar, a produção das cidades, representada pelas interfaces público/privado neste trabalho, se apresenta no recorte em estudo como decorrência de fatores que estão para além da tipologia edilícia. Resultante das demandas de consumidores e produtores urbanos, a conexão entre os âmbitos público e privado (figura 2-3) são também influenciados por fatores econômicos, sociais e de acessibilidade por exemplo. Assim, as interfaces, ao estabelecerem relação direta com os transeuntes, independentemente do tipo de atividade que esses desenvolvem, são responsáveis não apenas pela quantidade de pessoas que utilizam os espaços, mas também pela forma como elas apreendem e utilizam os espaços da cidade.

2.3 A urbanidade

Para a compreensão das consequências da interface público/privado na vida urbana, faz-se necessário também conhecer o conceito de urbanidade e sua relação com o tema em questão. Para Scocuglia (2012), o conceito de urbanidade trata das relações corpo-cidade e ser ação; segundo a autora, o conceito está relacionado aos lugares de

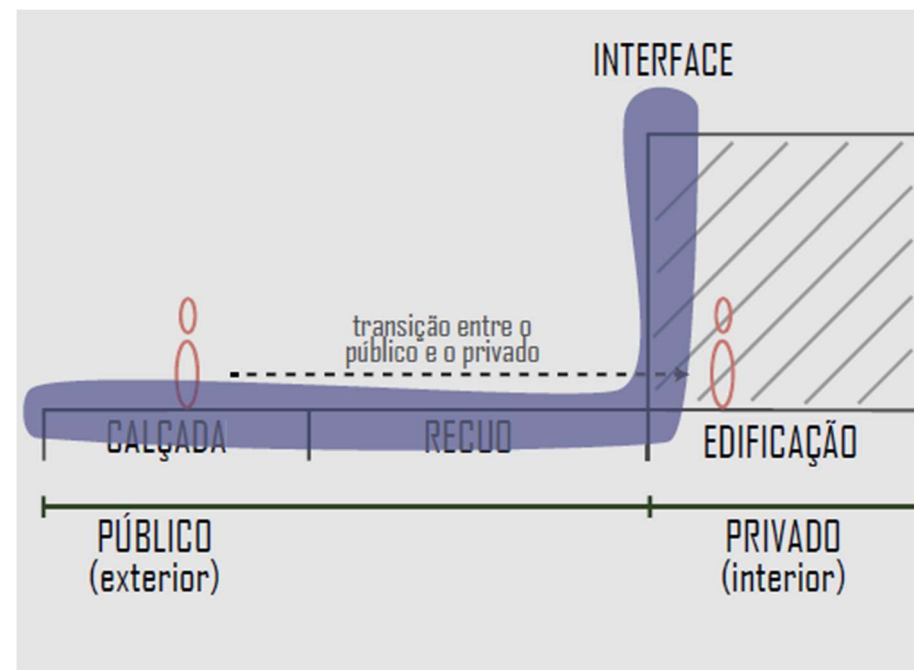


Figura 2-3 Esquema explicativo de interface público/privado. Fonte: elaborado pela autora.

diversidade, às possibilidades de encontros e trocas, ainda que de forma breve, no cotidiano das pessoas.

É relevante diferenciar a urbanidade da vitalidade urbana, ainda que sejam conceitos associados e tendo a presença de pessoas como princípio das suas existências. Para Vargas (2017), a vitalidade urbana pode ser entendida como uma medida quantitativa, onde a animação urbana dada pela presença de pessoas no espaço caracteriza o conceito. Já a urbanidade é entendida pelo autor como uma qualidade do

espaço elaborada a partir de um julgamento sobre a relação entre as pessoas no espaço urbano sob algum padrão de conduta. Estabelecendo uma associação entre os termos, Vargas (2017, p.74) diz que “a urbanidade é uma vitalidade refinada ou, ao contrário, a vitalidade é a urbanidade bruta”, não sendo possível trata-las de forma isolada. Para Aguiar et al (2012), em suma, urbanidade imprime uma qualidade que rege a vida urbana e suas condições.

No entanto, Netto *et al.* (2012) questiona sobre a aparente universalidade que o termo carrega, por ter sua origem no termo urbano, o qual define qualquer cidade ou seu modo de vida. Em seu texto “A Urbanidade como Devir do Urbano” (NETTO, 2013), o autor busca esboçar e aproximar-se do que é urbanidade a partir de diferentes conceitos, que demonstram a diversidade e abrangência do termo. Assim, a urbanidade pode ser tratada ao ter a experiência urbana como resultado de experiências anteriormente vividas pelos usuários, em outros contextos urbanos e com outras pessoas, sendo relativa a cada um. A experiência urbana também pode ser relativa aos diversos grupos sociais e à relação de identidade que eles estabelecem com o espaço. Em uma outra conceituação do termo, o autor traz a cidade como cenário das integrações desses diferentes grupos sociais, além de também ter papel integrador nos conflitos e distanciamentos resultantes das diferenças sociais. Do mesmo modo, as diferentes

urbanidades oriundas dos diferentes contextos estruturais e sociais de cada cidade, tornam-se peça chave para o entendimento de cada urbanidade. Por fim, entendendo-se a existência das diferentes urbanidades, compreender as suas relações no processo de mudança das cidades faz-se necessário, segundo a abordagem de Netto (2013). Logo, abrange-se a ideia de que o contexto das cidades deve ser considerado, assim como as relações interpessoais, sendo elas previamente vivenciadas ou acontecendo no âmbito das cidades em questão.

Trata-se aqui de pensar na cidade como “instrumento de urbanidade”⁷, ou seja, estando a vida social em desenvolvimento com o suporte adequado de uma estrutura físico espacial (TRIGUEIRO; SANTOS, 2016, p.366). Fortemente associada às situações de equilíbrio entre as dimensões sociais e físico-espaciais, segundo Joseph (1998), tais dimensões sociais resultam do fato de um espaço com alta urbanidade oferecer possibilidades para que atividades sociais se desenvolvam. Nesse sentido o elemento chave da urbanidade é ação humana, sem desprende-la de seu contexto espacial.

Sendo assim, pode-se entender a cidade como palco para a experiência humana, onde nesse é possível interação e modificação recíproca entre atores e cenário. Responsáveis por tal interação estão os diversos estímulos presentes ao longo de uma caminhada, sejam eles

elementos construídos ou encontros sociais, onde, como reforça Thibaud (2012 *apud* TRIGUEIRO; SANTOS, 2016.), a constante interação entre pessoas e espaço resulta na transformação do mesmo devido à reação e simultânea ação humana sobre os lugares.

Sob essa perspectiva temos o que Trigueiro e Santos (2016) classificam como urbanidade em escala global, local e escala humana, estando a primeira associada à copresença, na qual inexistente interação necessária, onde os espaços são observados na malha urbana na qual se inserem; e a segunda ao encontro na cidade, onde espaço físico e as condições do seu contexto, dispositivos técnicos e bens urbanos estão ao acesso de todos. Sobre a escala *humana*, esta refere-se aos fenômenos mais íntimos de apropriação e relação social, sendo relevantes as ambiências, indícios de sociabilidade e posturas corporais. Holanda (2010) também classifica a urbanidade em diferentes tipos: a *urbanidade social* e a *urbanidade arquitetônica*, estando a primeira relacionada aos atributos ligados às interações sociais e a segunda aos atributos associados ao lugar. Para o autor, tais atributos relacionam-se diretamente com a variável formalidade/urbanidade⁸. Percebe-se com essas classificações os caracteres físicos e sociais da urbanidade, sendo inerentes e complementares para o entendimento dessa qualidade do espaço.

No que tange aos dispositivos técnicos e espaciais do urbano (DTSU)⁹ supracitados, estes são tratados como indissociáveis de atores sociais segundo Toussaint (2003), que ainda diz que “nenhum objeto existe só: ele é sempre elemento componente associado a outros objetos técnicos”, tendo os funcionamentos dos DTSU dependentes um dos outros. Desta forma esses dispositivos refletem a complexidade das interações humanas, os quais podem ser associados à materialização de um conjunto de práticas sociais, se traduzindo num conjunto de objetos fabricados, segundo o autor. Contudo, faz-se relevante esclarecer que os dispositivos técnicos não podem ser entendidos sem as disposições sociais, ou seja, o porquê de suas disposições no espaço e seu funcionamento com base nas necessidades sociais e suas práticas no espaço, conformando uma associação de fabricações e usos. Em síntese, segundo Toussaint (2003), a lógica que rege os dispositivos e as disposições, nos contextos urbanos em que estão inseridos, é a promoção de autonomia das pessoas para com o espaço, para que a copresença, encontro e apropriação dos objetos às atividades sociais sejam possíveis de acontecer.

Pensar numa urbanidade ideal, que para Trigueiro e Santos (2016, p.366) poderia se traduzir por “bons espaços urbanos com diversidade

8 Contrário de cheios, referente a volumes construídos

9 Do francês: *dispositif technique du space urbain*

de pessoas e interesses ao longo do dia”, torna-se um conceito relativo aos contextos em que ocorrem, aos seus dispositivos técnicos e às disposições sociais, mas que não devem estar desassociados do trio copresença, encontro e apropriação. Desta forma o espaço físico torna-se um fornecedor de boas condições para que essa tríade aconteça (figura 2-4), sendo passível de modificações mas que também tenha papel modificador de uma sociedade.

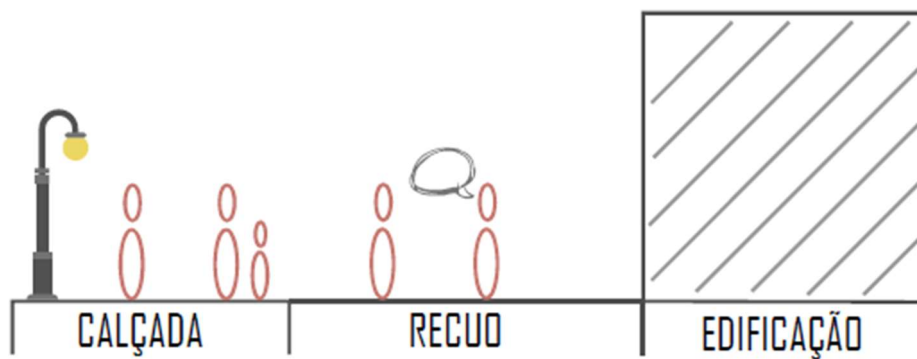


Figura 2-4: Esquema explicativo da urbanidade. Fonte: elaborado pela autora.

CAPÍTULO 3



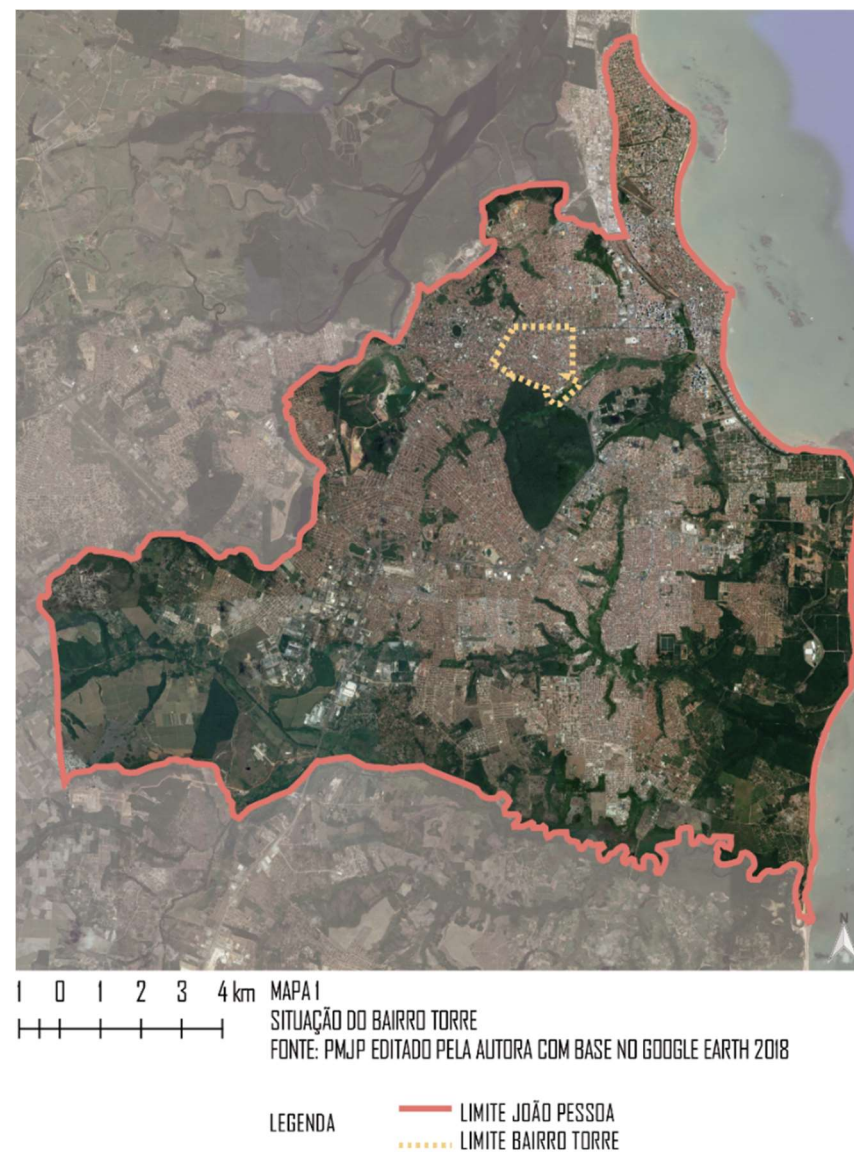
O BAIRRO DA TORRE

Localizado ao centro-norte da cidade de João Pessoa (mapa 1), o Bairro Torre está delimitado pela Av. Presidente Epitácio Pessoa ao norte, pela Av. Dom Pedro II e a Mata do Buraquinho ao sul, pela Av. Expedicionários e o Rio Jaguaribe à leste, e pela Av. Bento da Gama à oeste. Circundado pelos bairros Centro, Jaguaribe, Expedicionários, Castelo Branco e Bairro dos Estados, a Torre (mapa 2) apresenta importantes equipamentos para cidade, bem como é cortado e tangenciado por importantes vias conectoras da mesma.

Sua relevância para a capital não é dada apenas graças às características supracitadas. Sua formação e localização estratégica possuem seu valor histórico na formação da atual João Pessoa. Por muitos anos abrigando uso majoritariamente residencial, hoje acomoda também muitos usos comerciais e de serviço, estando em constante modificação ao longo dos anos, seja em decorrência de investimentos privados ou públicos.

3.1 Contexto Histórico

Às margens do Rio Sanhauá, a cidade de João Pessoa surge em 1585 sob exploração da capitania pelos franceses e índios potiguaras. Inicialmente denominada de Nossa Senhora das Neves, por cerca de um século não apresentou grandes modificações no seu traçado urbano em relação àquele feito na época de sua fundação.



Mapa 1: Situação Torre. Fonte: PMJP editado pela autora com base no Google Earth 2018.



250 0 250 500 750 1000 m



MAPA 2
DELIMITAÇÃO DO BAIRRO DA TORRE
FONTE: PMJP EDITADO PELA AUTORA COM BASE
NO GOOGLE EARTH 2018

LEGENDA

■■■■■ LIMITE BAIRRO TORRE

Cabe então a este trabalho se deter às transformações urbanas a partir do século XIX, quando o transporte e o comércio de produtos agrícolas intensificaram o crescimento demográfico e territorial da cidade, assim como as transformações urbanas. Com a aprovação de leis urbanísticas e a implementação da primeira linha de trem na capital, a partir da segunda metade desse mesmo século, a cidade chegou a ter sua densidade populacional superior à 100 hab./ha em 1910 (QUEIROGA apud PASSOS, 2012), graças à concentração populacional em um pequeno território (figura 3-1). Além disso, a capital da capitania possuía poucos acessos a outros centros urbanos e à orla.

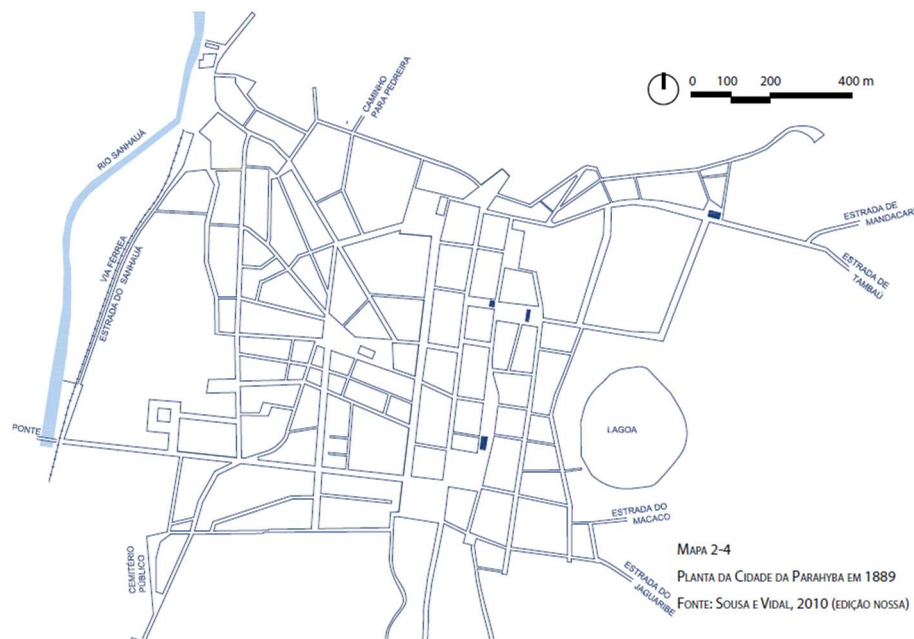


Figura 3-1: Planta da cidade Parahyba em 1923. Fonte: LUCENA, 2017, p. 21.

Assim, no início do século XX iniciam-se inúmeras obras de melhoramentos e ampliação da infraestrutura urbana. No governo de João Lopes Machado, sob influência das reformas feitas por Oswaldo Cruz e Pereira Passos no Rio de Janeiro, foram realizadas obras de iluminação pública, abastecimento de água, abertura de ruas e vias, entre outras. Mas é apenas na década de 1920 que a Lagoa dos Irerês (figura 3-2) recebe obras de drenagem pluvial e urbanização: o projeto de esgotamento sanitário de Saturnino de Brito no Governo de Solon de Lucena. Tal intervenção tornou possível o avanço da cidade para a porção leste.

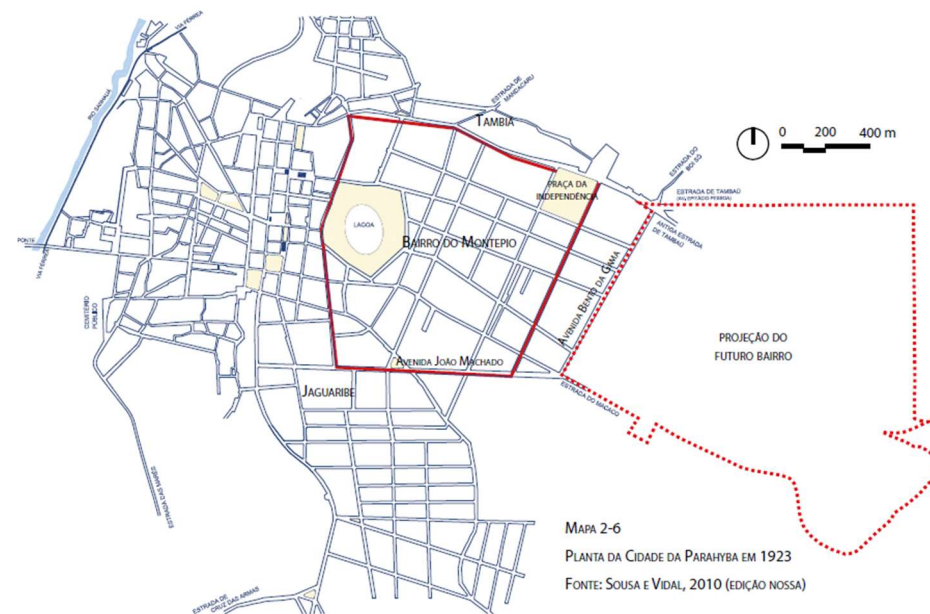


Figura 3-2: Planta da cidade Parahyba em 1923. Fonte: LUCENA, 2017, p. 23.

Na mesma década, a abertura e seguinte estruturação da Av. Epitácio Pessoa, a qual conectava o centro à orla, caracterizou-se como peça chave para o surgimento de novos bairros e loteamentos. Dentre eles o bairro Torre, o qual para Coutinho (2004, p.115) “surgiu como o primeiro ponto de apoio a uma ocupação mais representativa da Av. Epitácio Pessoa”.

A abertura das primeiras ruas e a implantação de uma melhor infraestrutura por Joaquim Torres, ao qual o nome do bairro faz referência, logo proporcionou a instalação dos seus primeiros habitantes, vindos do Sertão, ainda que em humildes casas. Sob essas ocupações espontâneas, o projeto urbanístico de Nestor de Figueiredo é apresentado na década de 1930, contudo apenas seu desenho é devidamente implantado (COUTINHO, 2004, p.116). Seu traçado particular foi pensado de modo a compor uma estrutura, a qual estaria compatibilizada com estruturas pré-existentes, como a atual Av. Júlia Freire e a Av. Epitácio Pessoa. A orientação das vias à sudeste favorecia a ventilação dominante, e seu traçado semicircular proporcionava conexão com a Mata do Buraquinho, segundo o autor (figura 3-3).

Destinado predominantemente à classe média, segundo Silveira (2004, p. 190), o bairro teve um dos primeiros conjuntos habitacionais construídos na cidade, pela FCP (Fundação Casa Popular) nas décadas de 1940 e 1950. Ainda para o autor, o bairro tem sua relevância não

apenas nos aspectos habitacionais, mas também na expansão territorial da cidade nas direções leste e sudeste.

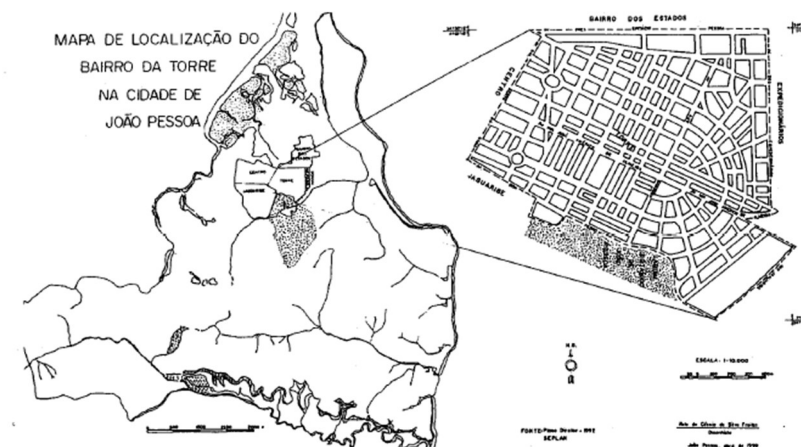
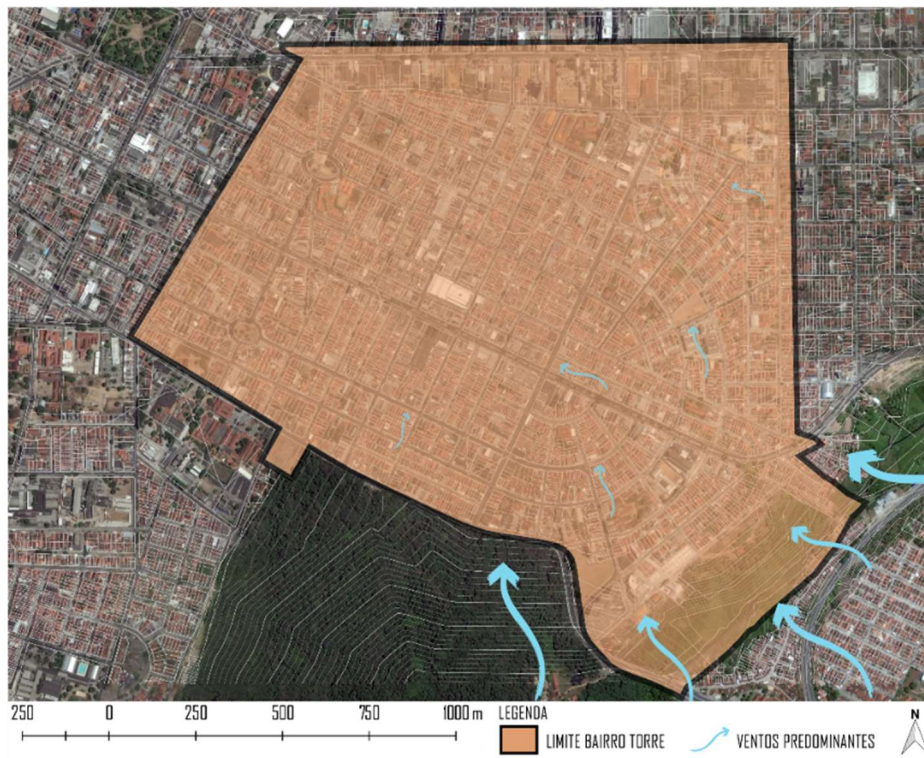


Figura 3-3: Mapa da Torre e sua inserção no município de João Pessoa. Fonte: COUTINHO, 2004, p.112.

3.2 Aspectos Ambientais

A partir da análise das curvas de nível locais percebe-se que o Bairro Torre localiza-se sobre uma grande planalto, no qual tem sua topografia modificada apenas a partir da Av. Dom Pedro II (ao sul), onde uma declividade acentua-se até as margens do Rio Jaguaribe (mapa 3), o qual encontra seu alto curso e jusante no bairro (MARINHO 2011, p.91). Tangenciando o limite sul da Torre está a Mata do Buraquinho, a qual junto ao Parques Arruda Câmara e Louro Pires

Xavier ao norte, caracteriza-se como uma das principais reservas de Mata Atlântica da cidade.



Mapa 3: Topografia e frequência dos ventos. Fonte: PMJP editado pela autora com base no Google Earth 2018.

Além das espécies arbóreas típicas da Mata Atlântica, como os ipês e o pau-brasil, presentes na Mata do Buraquinho, o bairro Torre apresenta em sua extensão, sobretudo, espécies de médio e pequeno porte. A partir do levantamento da localização das árvores no recorte em estudo, percebeu-se uma maior concentração destas nas avenidas Ministro José Américo de Almeida (Beira Rio) e Presidente Epitácio

Pessoa, bem como nas praças do bairro e em suas proximidades. Em contrapartida, avenidas como a Rui Barbosa, Juarez Távora e Nossa Senhora de Fátima apresentam quantidades escassas de vegetação (mapa 4).

Quanto aos aspectos climáticos, a análise da rosa dos ventos (figura 3-4) para a cidade de João Pessoa apresenta ventos predominantemente sudestes. Para melhor aproveitamento desse aspecto, o desenho do bairro no projeto urbanístico de Nestor de Figueiredo, como já mencionado, orienta as vias à sul e sudeste (COUTINHO, 2004) para tal finalidade.

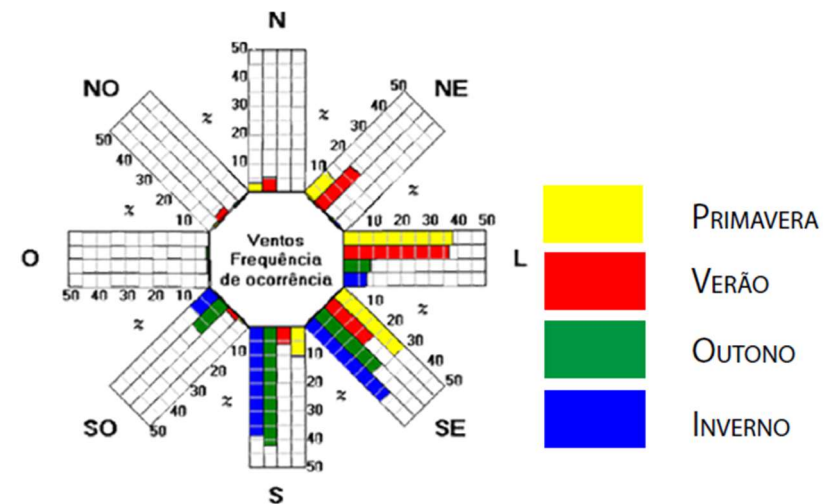


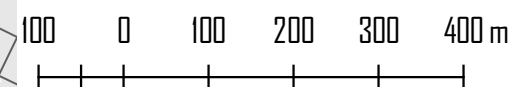
Figura 3-4: Rosa dos Ventos João Pessoa. Fonte: Software Solar.

MAPA 4
MASSA ARBÓREA
FONTE: GOOGLE STREET VIEW.
ELABORADO PELA AUTORA



Legenda

● Árvores



3.3 Zoneamento

Inserido na Macrozona Adensável Prioritária (ZAP), implantada pelo Plano Diretor da cidade em 1992 (e modificado pela Lei Complementar nº 04 de 30 de abril de 1993), o bairro está subdividido em quatro subzonas, sendo elas: zona axial Epitácio Pessoa (ZA1), zona comercial de bairro (ZB), zona institucional e de serviços (ZIS) e zona residencial 2 (ZR2), conforme o mapa 5. Esse subzoneamento estabelece parâmetros que dizem respeito ao edifício no lote, compatíveis com o Código de Urbanismo atual (anexo A). Assim, uso, ocupação e gabaritos dos lotes são determinados por essa legislação. Todas as subzonas existentes no bairro são passíveis de uso residencial ficando restrito por vezes, aspectos de ocupação, gabaritos e recuos (anexo B).

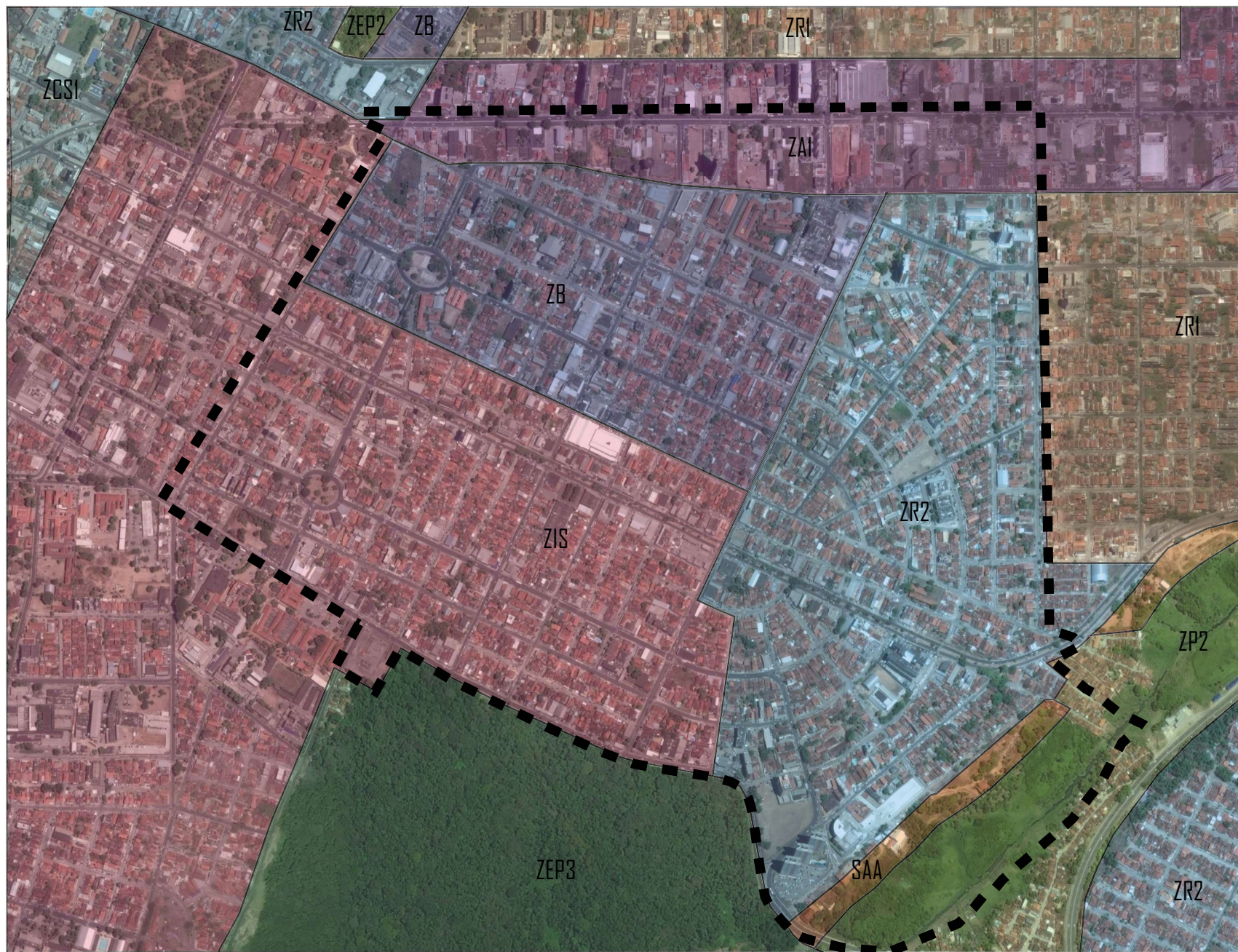
Sendo assim, a zona residencial (ZR2) diferencia-se por abrigar usos de comércio e serviços locais, além do uso institucional local, referente a estabelecimentos educacionais, de lazer ou destinados a cultos religiosos. Para a zona comercial de bairro (ZB) é permitido os usos de serviços especiais, comércios principais (CP) e serviços principais (SP), podendo o CP estar associado ou não ao uso residencial. Tal recomendação é válida também para a zona axial Epitácio Pessoa (ZA1) e a zona institucional de serviço (ZIS). Para essa última é permitido também os usos institucionais regionais e de

comércio atacadista. Por fim, todas as subzonas em questão são passíveis da instalação de indústrias de pequeno porte (IPP) desde que essas classifiquem-se como “microempresas não poluentes em todos os níveis”.

Desta forma, ao passo que o bairro é passível de mistura de usos face à legislação vigente, o que para Sabaoya (2007a) “é amplamente reconhecido como interessante para a cidade, e até mesmo essencial”, o conflito entre algumas atividades é observado por vezes na área. Assim, segundo o autor, mesmo com o controle da localização de atividades que podem causar incômodos nas zonas, a não especificação da locação de certos equipamentos nesse zoneamento funcional pode estar associado à migração de moradores (ver 3.4) que se veem de alguma forma prejudicados pelo intenso fluxo de veículos gerado pela instalação de grandes equipamentos, por exemplo (figura 3-5).



Figura 3-5: Usos residenciais, comerciais e de comédia na mesma rua. Fonte: acervo pessoal.



MAPA 5
 ZONEAMENTO URBANO DO BAIRRO DA TORRE E
 ADJACÊNCIAS
 FONTE: PMJP EDITADO PELA AUTORA COM BASE
 NO GOOGLE EARTH 2018

LEGENDA

- ZONA DE BAIRRO
- ZONA INSTITUCIONAL DE SERVIÇO
- ZONA RESIDENCIAL 1
- ZONA RESIDENCIAL 2
- SETOR DE AMENIZAÇÃO AMBIENTAL
- ZONA DE COMÉRCIO E SERVIÇOS 1
- ZONA AXIAL 1 (EPITÁCIO PESSOA)
- ZONA ESPECIAL DE PROTEÇÃO 2
- ZONA ESPECIAL DE PROTEÇÃO 3
- LIMITE BAIRRO TORRE

3.4 Aspectos Demográficos e Socioeconômicos

Abrangendo uma área de aproximadamente 214,3ha, a Torre tinha em 2010 uma população de 15.193 habitantes, segundo o IBGE, o que representava 2,1% da população urbana residente da cidade de João Pessoa (tabela 1). De perfil predominantemente jovem, a população do bairro pode ser dividida entre crianças (0 a 14 anos) que representam 21,87% (2.442 hab.), jovens (15 a 29 anos) que somam 26,12% (3.970 hab.), e adultos (30 a 59 anos) representando 40,75% (6.190 hab.). Por fim, a população idosa (60 anos ou mais) corresponde a 17% (2591 hab.) da população total do bairro (tabela 2).

IDADE	ANO	
	2000	2010
0 - 14	2,2%	1,5%
15 - 29	2,5%	1,9%
30 – 59	3%	2,1%
60 ou mais	5,3%	3,5%

Tabela 1: População residente da Torre em relação à população residente de João Pessoa. Fonte: Plataforma SIDRA – IBGE, março de 2018.

Percebe-se uma redução em 2% da população, quando a comparamos com o Censo de 2000, onde a quantidade de habitantes era de 17.104, e representava 3% do contingente populacional urbano da cidade. Dentre as principais mudanças desse perfil está a redução no percentual de jovens para as três primeiras faixa etárias, as quais

reduziram em até 34% para a população infantil. Em contrapartida, a população idosa cresceu em 0,4% em relação ao mesmo ano.

IDADE	ANO	
	2000	2010
0 - 14	3.741	2.442
15 - 29	4.526	3.970
30 – 59	6.258	6.190
60 ou mais	2.579	2.591

Tabela 2: População residente da Torre. Fonte: Plataforma SIDRA – IBGE, março de 2018.

Tais variações demonstram um esvaziamento do bairro (figura 3-6), bem como o inicial envelhecimento da população residente, possuindo 50 hab/ha², situando-o abaixo do índice mínimo de 120



Figura 3-6: Comparativo de densidade demográfica por setor censitário (habitante por hectare). Fonte: LUCENA, 2017, p.26.

hab/ha² definido para essa macrozona, de acordo com o Art.14 do Plano Diretor Municipal. Costa Lima (*apud* LUCENA, 2017, p.26) ressalta que essa situação é reflexo do adensamento de bairros circundantes, onde houve a “perda de população nas áreas próximas ao bairro”, segundo o autor (gráfico 1).

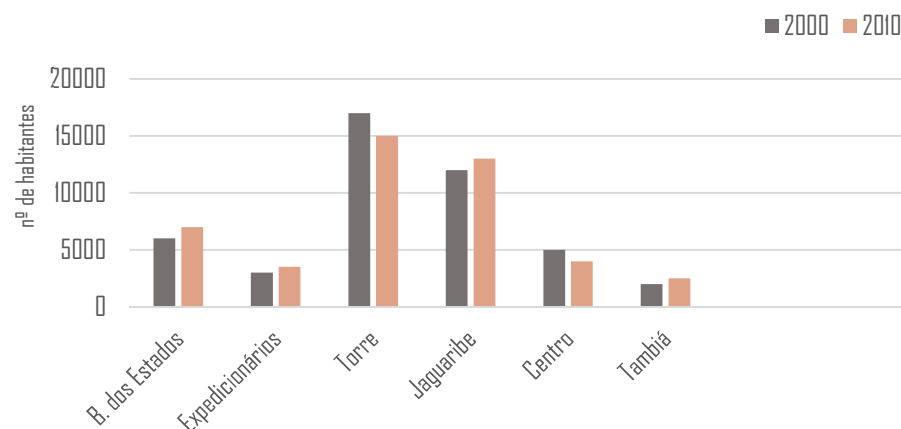


Gráfico 1: População residente no bairro Torre e adjacências, segundo Censo 2000 e 2010. Fonte LUCENA, 2017, editado pela autora.

No que diz respeito aos aspectos socioeconômicos o bairro encontra-se acima da média de João Pessoa com relação ao rendimento nominal médio, caracterizado em R\$ 2.885,05 para o bairro e R\$ 2.637,96 para a cidade segundo o IBGE (2010), sendo considerado como bairro de renda mediana.

Contudo, percebe-se uma distribuição disforme dessa renda quando os setores censitários são analisados a partir da variável do IBGE “domicílios particulares com rendimento nominal mensal

domiciliar per capita”. Nota-se então que a população de maior renda média (rendimento superior a dez salários mínimos) está localizada nas bordas do bairro, próxima aos bairros adjacentes. Enquanto que é predominantemente a existência de domicílios com renda igual ou inferior a três salários mínimos (figura 3-7) nas demais porções do bairro. Existe ainda no bairro um aglomerado subnormal, o que é descrito pelo IBGE (2010) como:

(...) conjunto constituído por 51 ou mais unidades habitacionais caracterizadas por ausência de título de propriedade e pelo menos uma das características [seguintes]: irregularidade das vias de circulação e do tamanho e forma dos lotes e/ou carência de serviços públicos essenciais.

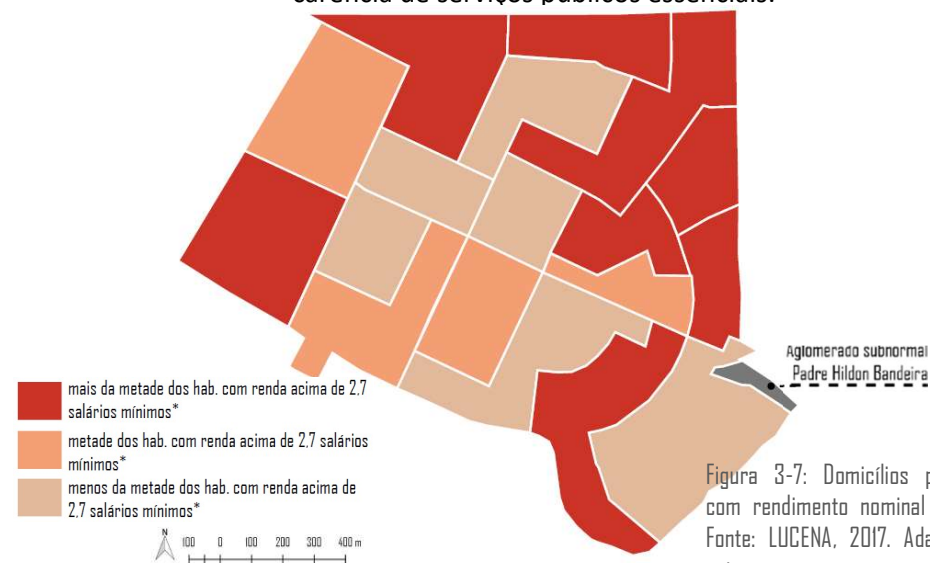


Figura 3-7: Domicílios particulares com rendimento nominal per capita. Fonte: LUCENA, 2017. Adaptado pela autora.

A porção do aglomerado subnormal Comunidade Padre Hildon Bandeira, que consta no bairro da Torre está localizada no extremo sudeste do bairro e tem por característica a maioria da população vivendo abaixo da linha da pobreza, com salários entre 1/8 e 1/2 salário mínimo (gráfico 2). Ademais, verifica-se quanto à pertinência dos domicílios particulares permanentes que cerca de 28,2% destes são alugados ou cedidos, contra 72% que são próprios e quitados, segundo o CENSO 2010.

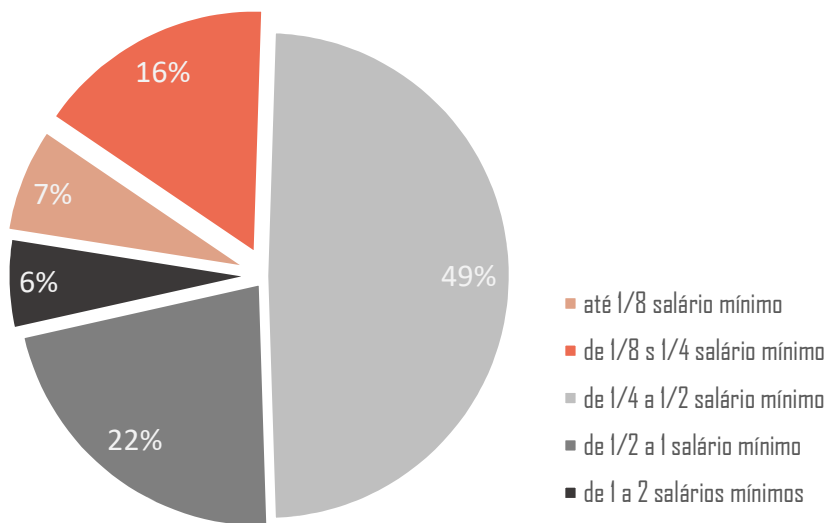


Gráfico 2: Aglomerado subnormal Padre Hildon Bandeira - Domicílios particulares com rendimento nominal per capita. Fonte: LUCENA, 2017, editado pela autora

3.5 Uso do Solo

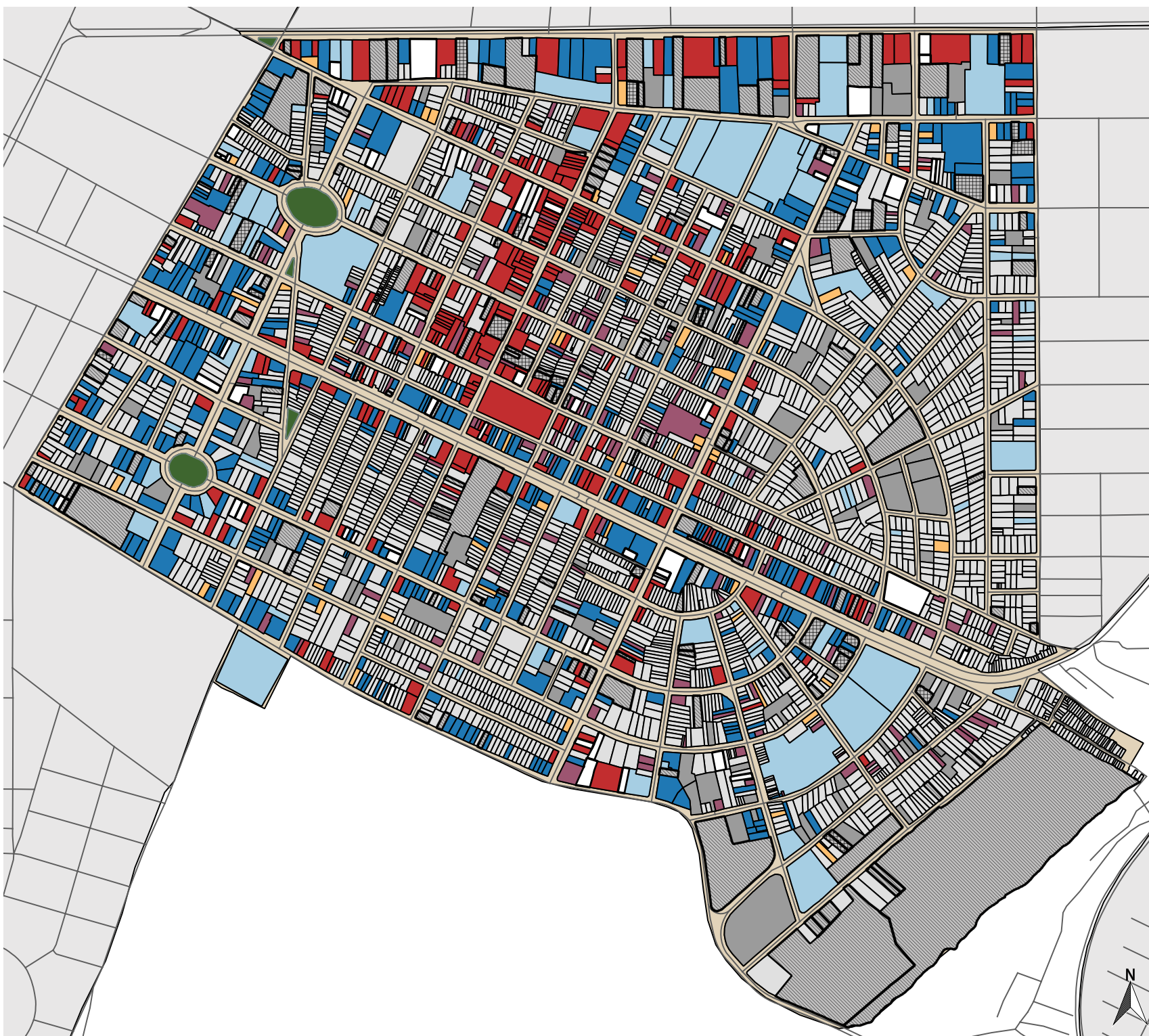
O bairro Torre caracteriza-se como uma região majoritariamente residencial, desde a sua origem até os dias atuais, representando 68%

dos usos, onde 95,9% são residências unifamiliares e 4,1% são multifamiliares, constituídos por edifícios ou vilas (mapa 6).

Contudo o bairro vem sofrendo modificação quanto aos usos desde a expansão da cidade em direção à orla. A região que surge com caráter residencial, passa a receber influências da Avenida Epitácio Pessoa, quando em 1970 torna-se uma área de grande relevância comercial e na prestação de serviços. Dessa forma, nas décadas seguintes a Torre passa a abrigar estabelecimentos de comércio e serviço, afim de atender demandas dos moradores locais e dos novos bairros costeiros, sendo estabelecimentos como supermercados, farmácias, hospitais, concessionárias de veículos, por exemplo, instalados no bairro.

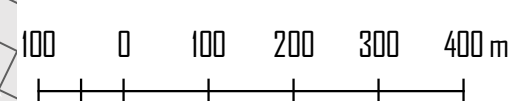
É notória ainda essa transformação nos últimos anos, face à redução demográfica (3.4) e residencial, quando, para esse, comparamos os anos 2016¹⁰ e 2017, onde a porcentagem desse uso reduziu em 4%. Assim, a Torre caracteriza-se como um bairro singular, ao ter suas características originais de ocupação predominando, ainda que esteja em um constante processo de modificação. Silveira (2004, p.190) aborda a temática ao dizer:

MAPA 6
USO DO SOLO
FONTE: LUCENA, 2017. ATUALIZADO PELA AUTORA



Legenda

- Praça
- Uso Residencial Unifamiliar
- Uso Residencial Multifamiliar
- Uso Institucional
- Uso Serviço
- Lote Vazio
- Uso Comedoria
- Uso Misto
- Uso não Identificado
- Estacionamento
- Uso Comercial



Apesar das transformações urbanas ocorridas no bairro da Torre, percebe-se que, apesar de situar-se em espaços contíguos à área central, manteve o uso residencial, com uma certa afirmação de vida quotidiana própria, tanto pela proximidade do centro e pelo incremento da atividade terciária quanto pela permanência e referência histórica.

Atualmente, eixos como a Av. Ministro José Américo de Almeida (Beira Rio), a Av. Rui Barbosa, Av. Epitácio Pessoa, a Av. Barão de Mamanguape e a Av. Juarez Távora abrigam as maiores concentrações de comércios, serviços e usos institucionais. No que diz respeito a esses dois primeiros usos – 19,8% dos usos totais – as atividades mais comuns encontradas nesses eixos, assim como por todo bairro, são oficinas mecânicas, supermercados, clínicas, farmácias, pequenos empresariais e lojas ligadas ao ramo da construção. O bairro conta ainda com importantes equipamentos institucionais, sobretudo, de saúde, sendo eles: a Unidade do PSF Torre II, localizado na Av. Rui Barbosa; o Hospital Alberto Urquiza Wanderly, na Av. Beira Rio; o Hospital Memorial São Francisco, na Av. Rui Barbosa; o Hospital Samaritano, na Av. Santa Júlia; e o Hospital Nossa Senhora das Neves, na rua José Sverino Massa Spinelli, sendo os hospitais de cunho particular. Além destas, instituições educacionais também são contabilizadas na Torre, sendo cinco no total: a Escola Estadual Hildon

Bandeira, a Escola Estadual Professora Antônia Rangel de Farias, ambas na Av. Júlia Freire; a Escola Municipal Cônego Mathias Freire, na Av. Geminiano de Franca; a Escola Estadual Padre Dehon, na Av. Carneiro da Cunha; e a Escola Estadual João José da Costa, na Av. Barão de Mamanguape.

Uma associação pertinente entre os usos de comércio, serviço, e institucional é a característica dos agrupamentos por complementaridade ou de competição, descritas por Saboya (2017). O primeiro diz respeito aos estabelecimentos que tiram proveito não só do fluxo de pedestres gerado por um determinado equipamento, como também da complementaridade existente entre os seus produtos e esse equipamento. Já o segundo, sugere o autor, refere-se à lógica de que a maior oferta de produtos similares atrai uma quantidade maior de possíveis clientes, que buscam comparar preços e modelos no local. À exemplo, tem-se para o bairro o surgimento de clínicas e farmácias nas proximidades de hospitais, ou um aglomerado de oficinas e concessionárias de veículos em determinadas regiões do recorte, caracterizando os dois tipos de agrupamentos supracitados, respectivamente.

No que tange aos vazios urbanos¹¹, esses representam 3,2% do total de usos, aparecendo estacionamentos e lotes de uso não identificado

em menor número, sendo esses caracterizados por imóveis à venda e sem uso definido, consequência da constante transformação do bairro; e aqueles notados sempre adjacentes à grandes centros comerciais ou institucionais. Contudo, totalizando cerca de 6% do uso (vazios urbanos e lotes subutilizado), o bairro ainda está acima dos índices mínimos de baixa densidade construtiva.

3.6 Transporte Público

O serviço de transporte público na Torre é caracterizado pela irrigação do bairro majoritariamente no sentido Centro-Orla, onde a Av. José Américo de Almeida, a Av. Pedro II, a Av. Rui Barbosa (figura 3-8) e Av. Presidente Epitácio Pessoa, bem como a porção leste do bairro recebem os trajetos das linhas de ônibus. Percebe-se assim, com base na plataforma online Ônibus JP¹², uma carência de rotas no sentido transversal aos eixos supracitados (mapa 7). Esse quadro permite estabelecer uma associação entre os setores censitários de baixa densidade demográfica e o escasso serviço de transporte público e vice-versa, visto que este tende a proporcionar maior vitalidade ao local.

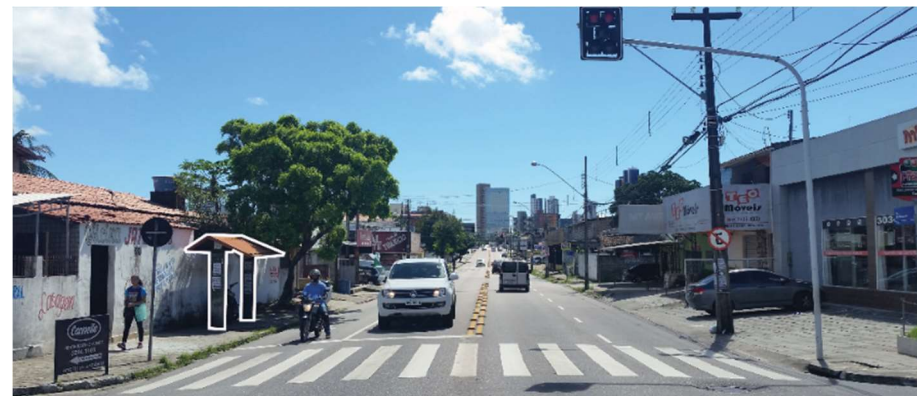


Figura 3-8: Av. Rui Barbosa, um dos principais corredores de transporte coletivo público. Destaque para a parada de ônibus à esquerda. Fonte: acervo pessoal.

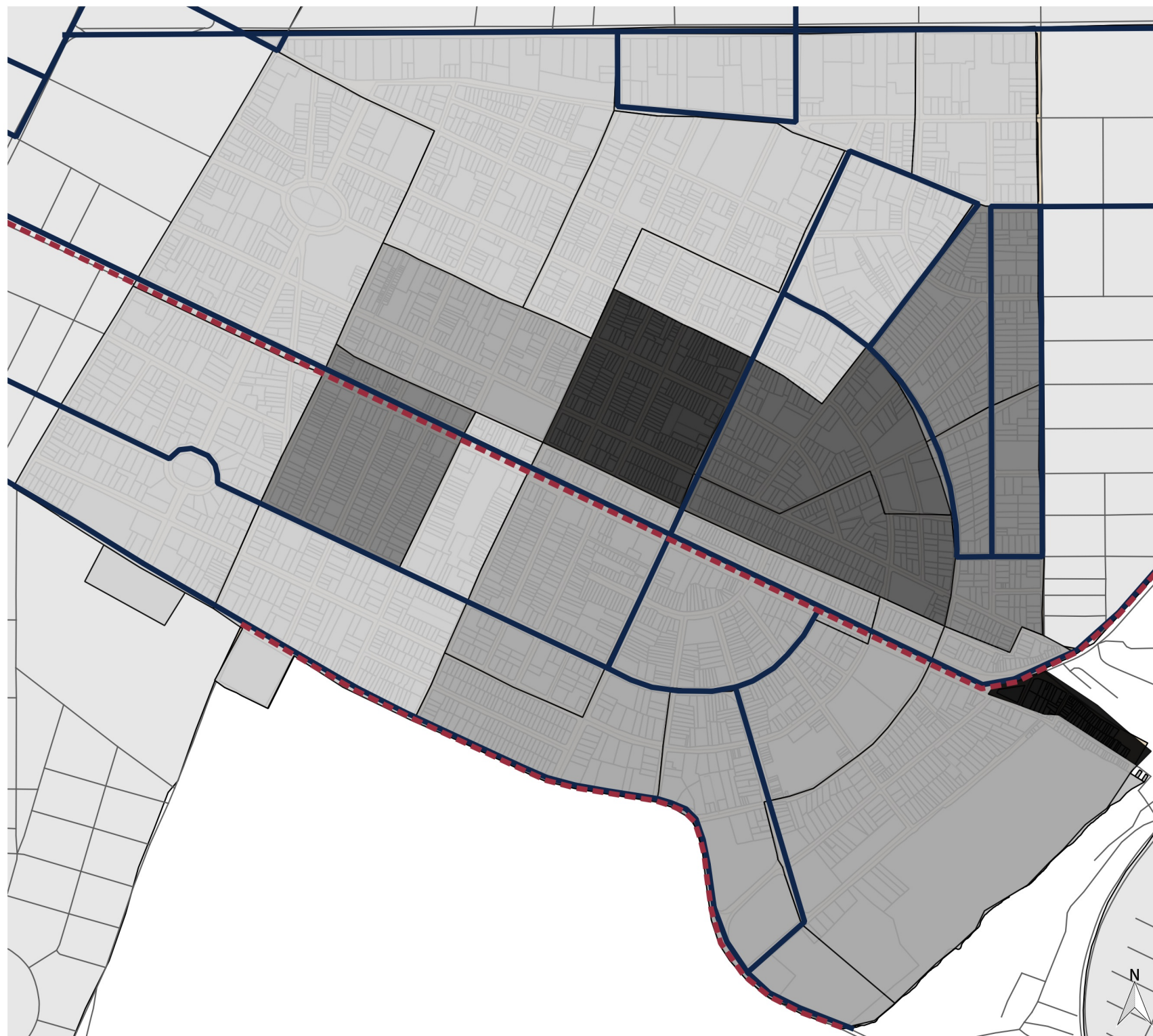
3.7 Gabarito

A análise do mapa de gabarito do bairro revela a predominância das edificações de nível térreo (até 3m de altura), 77% do total, seguidas das de gabarito entre 4m e 6m de altura, caracterizando 13,6% do total, onde a grande maioria destas abriga uso residencial (figura 3-11). Assim, a existência de edificações acima de 2 pavimentos (equivalentes a mais de 7m) é restrita a apenas 3% das edificações totais (mapa 8), na quais as mais altas localizam-se nas proximidades das bordas e na porção leste do bairro onde os lotes têm maiores dimensões.

¹¹ Adota-se como vazio urbano a definição de Clemente (2012): “imóvel fundiário, não qualificado como espaço livre público ou espaço previamente concebido como livre, desprovido de construção e de uso, bem como ao imóvel edificado desprovido de uso – mesmo não estando efetivamente vazio, no sentido etimológico da palavra, que faz referência ao “nada”.

¹² Disponível em <<http://www.onibusjp.com/>> acesso em: março/2018.

MAPA 7
TRANSPORTE PÚBLICO E ROTA CICLÍSTICA
FONTE: ÔNIBUS JP, 2018. EDITADO PELA AUTORA



Legenda

○ Parada de Ônibus

--- Ciclovía

— Trajeto dos Ônibus

Densidade hab/km²

0 - 2512

2512 - 5024

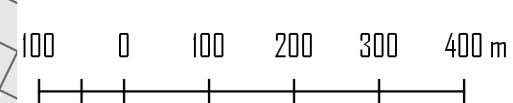
5024 - 7536

7536 - 10049

10049 - 12561

12561 - 15073

15073 - 17585



Acerca desse cenário, Costa e Lima (2014, p. 84 *apud* LUCENA, 2017, p. 48) afirma que um dos motivos para tal é a grande quantidade de lotes pequenos e estreitos no interior do bairro, o que obriga uma negociação com diversos proprietários para compra e remembramento do lote, onde, sobretudo na porção centro-oeste, lotes com menos de 10m de testada são recorrentes, por vezes configurando extensos quarteirões. Apresenta-se comumente, neste caso, fundos de lotes residuais os quais, geralmente, não passaram por intervenções paisagísticas ou projetuais.

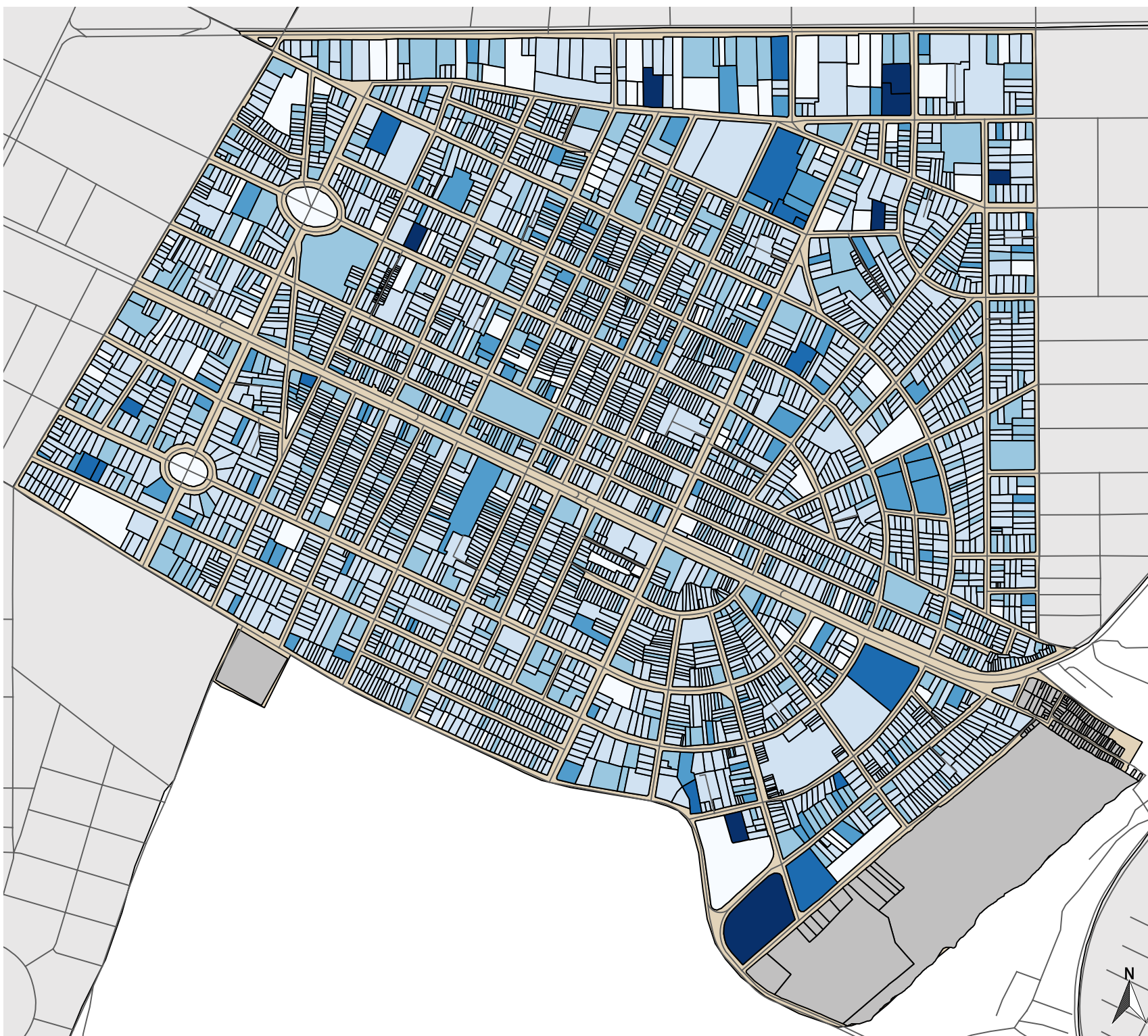


Figura 3-9: Verticalização da porção norte e leste do bairro. Fonte: Google Earth Pro 2018.

A verticalização da porção leste e bordas do bairro (figura 3-9), como já citado, assim como ao longo dos corredores estruturais Epitácio Pessoa, Beira Rio e Avenida Expedicionários pode ser entendida como

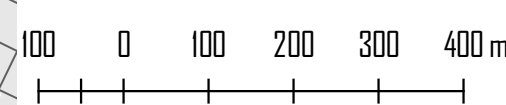
decorrência da reprodução de usos que não têm limite imposto quanto à sua área edificada pelo Código de Urbanismo Municipal, bem como do Decreto Nº 6.499, de 20 de março de 2009, o qual estabelece que o índice de aproveitamento pode ultrapassar o IA básico (1) sendo 4 o limite, para a Zona Adensável Prioritária.

MAPA 8
GABARITO
FONTE: LUCENA, 2017. ATUALIZADO PELA AUTORA



Legenda

- Não Construído
- Até 3m
- Entre 4m e 6m
- Entre 7m e 15m
- Entre 16m e 30m
- Acima de 31m



CAPÍTULO 4



O DIAGNÓSTICO DAS INTERFACES

METODOLOGIA

Intensamente relacionada ao ato de caminhar, a cidade ao nível dos olhos é aquela que acontece na escala do observador, referente ao que é percebido quando se está caminhando. As relações diretas estabelecidas pelo transeunte com o entorno são inerentes à cidade nesse nível. O ato de caminhar promove a ocupação dos espaços, interações e encontros entre pessoas diversas, e a cidade ao nível dos olhos, na escala do pedestre, é onde essas atividades tornam-se possíveis de ocorrer.

A boa qualidade da cidade na pequena escala é tratada por Gehl (2013) como direito humano básico, independente da finalidade com a qual os pedestres caminham. O mesmo ainda afirma que é nessa escala onde a paisagem urbana dos 5km/h permite o encontro das pessoas com a cidade.

Autores como Karssenber e Laven (2012) afirmam que os habitantes das cidades as vivenciam em uma esfera pública, muito mais do que em espaços públicos. Tal afirmação tem como fundamento a ideia de que se torna relevante tudo que está ao nível dos olhos. Ou seja, a experiência em uma cidade ultrapassa as vivências tidas nos espaços vazios destinados ao coletivo, atingindo a todos os elementos da cidade que possam estar presentes ao longo das vivências e suas atividades. A constituição da esfera pública diz aqui respeito ao encontro, ao diálogo e à experiência democrática da

cidade diversa. Dentre os inúmeros dispositivos técnicos e disposições sociais e urbanas que contribuem para a experiência nas cidades, neste trabalho busca-se abordar aqueles diretamente associados às interfaces público/privado.

De início, temos as calçadas como um dos elementos fundamentais desta experiência: esta promove não só a locomoção, mas também possibilita a permanência e caracteriza-se como o meio de acesso aos destinos da caminhada. Também como elemento importante e associado à vivência urbana, a alta permeabilidade proporciona relações amenas entre transeuntes e o ambiente construído, além de tornar o passeio mais interessante à medida que as disposições e características desses elementos se diversificam.

Já as áreas de transição concernem igualmente à relação entre os dois âmbitos espaciais, público e privado, dizendo respeito aos recuos dos lotes, marquises, ou qualquer outra área em que o transeunte possa se transferir de uma esfera a outra de forma gradual. Indissociáveis da permeabilidade, essas áreas graduais de transferência impactam transeuntes da via pública, bem como usuários dos espaços privados.

Considerando ainda que esses elementos apenas têm significância quando atribuídos à atividades humanas, ou seja, a quem experimenta a cidade, é objetivo deste trabalho, diagnosticar e

analisar os tipos de atividades desenvolvidas nos espaços públicos (abordagem qualitativa), bem como a intensidade com que os usuários aparecem nesses contextos (abordagem quantitativa).

Desse modo, o diagnóstico das interfaces público/privado do bairro Torre foi realizada em função dos dispositivos técnicos, disposições sociais e atividades humanas citados, sob a adaptação da metodologia do Safari Urbano para recortes pré-definidos (ver 4.5). Contudo, para que a abordagem metodológica seja melhor compreendida, faz-se necessário, primeiramente, uma maior explanação dos fatores já mencionados para uma melhor compreensão da sua relevância nas interfaces, bem como a observação dos mesmos nos recortes em estudo.

4.1 Calçadas

Atividades humanas universais como: caminhar, parar, sentar, olhar, ouvir e falar, devem acontecer em condições adequadas. Se essas atividades básicas forem passíveis de boa execução, atividades relacionadas acontecerão naturalmente. Essa é a ideia geral de Gehl (2013) para princípios de planejamento urbano para uma cidade ao nível dos olhos. Tais ideias levam a associar essas atividades de locomoção e permanência às calçadas, as quais caracterizam um dos primeiros planos entre o público e o privado, onde as atividades citadas podem ocorrer.

As calçadas, por estarem destinadas a acolher os transeuntes durante seus deslocamentos, possuem fundamental importância para a vivência ao nível dos olhos no meio urbano. Estas tornam-se palco para que os pedestres percebam os demais dispositivos que integram a interface público/privado. Ademais, as calçadas, além de possuírem uma função física, possuem também uma função social, ao gerar segurança, ser cenário para interações entre vizinhos, passantes, ou ainda conflitos de apropriação e usos.

Neste sentido, pode-se afirmar que a calçada não é compreendida somente como espaço físico, geográfico ou ambiental. É também espaço simbólico dada a sua história; espaço de convivencialidade (CRUZ, TRIGUEIRO, 2016), mas também de conflitos entre vizinhos, passantes e ocupantes; e pela demarcação de um território que pode ser público pela localização na espacialidade da cidade, ou privado pela re-funcionalidade que lhe é atribuída, segundo Zattar (2009). Por tais características, é necessária a boa qualidade das mesmas, ausentes de obstáculos e passíveis de uma caminhada contínua e fluida, sendo direito previsto na Lei Municipal Nº 11.101, de 23 de julho de 2007, ao instituir O Estatuto do Pedestre. Contudo, ainda que as calçadas sejam de domínio público, e que fiquem estabelecidas orientações para a ocupação dos passeios pelo Código de Urbanismo de João Pessoa (2011), Subseção IV – Da Construção de

Conservação das Calçadas, a conservação destas permanece a cargo do proprietário, podendo tal responsabilidade ser transferida ao inquilino do imóvel. A fiscalização e consequente multa também ficam explícitas no Código.

Associado à secundarização das obrigações e consequente falta de padronização e fiscalização, um outro fato de escala global é apontado por Gehl (2013): a diminuição da dimensão das calçadas para dar lugar aos automóveis. O autor (GEHL, 2013, p. 122) explica: “com a invasão dos carros, os pedestres foram empurrados, primeiro, contra as fachadas dos prédios e, depois apertados em calçadas cada vez menores” (figura 4-1). Calçadas lotadas são inaceitáveis e são um problema no mundo todo”. Tais cenários se explicitam na cidade de João Pessoa, e também no bairro.



Figura 4-1: Calçadas estreitas em rua prioritária para veículos, Grécia. 2016. Fonte: acervo pessoal.

Torre, como aponta Farias (2015). Este toma como referência a Av. Epitácio, na qual diversas ações precisam ser feitas, ainda que muitas dessas estejam classificadas como em boas condições. Em contrapartida, obras de melhoria e padronização vêm sendo executadas nos últimos anos na orla da cidade e na Avenida José Américo de Almeida, por meio do planos de desenvolvimento da Prefeitura Municipal de João Pessoa (figura 4-2).

Desse modo, para identificação desse dispositivo no recorte, as calçadas estão classificadas em NÃO EXISTENTE, quando essas são ausentes de qualquer tipo de tratamento; CAMINHÁVEL SEM OBSTÁCULOS, quando passíveis de uma caminhada sem obstáculos, fluida; e CAMINHÁVEIS COM OBSTÁCULOS, quando o passeio é passível de caminhada, porém apresenta obstáculos, como rampas de acessos de veículos, raízes erosivas de plantas ou mobiliário urbano mal localizado.



Figura 4-2: Calçadas padronizadas na Av. José Américo de Almeida, 2018. Fonte: acervo pessoal.

4.2 Permeabilidade física e visual

A permeabilidade física e visual pode ser entendida como uma qualidade associada à vida urbana pública apta a garantir ou estreitar a relação física e visual entre as esferas pública e privada: por exemplo, no caso de lojas térreas, a permeabilidade física e visual pode ser assegurada a partir de fachadas abertas, as quais facultam integração parcial entre o público (a rua) e o privado (a loja). Neste sentido, a interface de contato entre o público e o privado, ou seja a transição entre essas duas esferas, esses dois usos, é notadamente estabelecida por uma “superfície porosa”, que será tão mais permeável quanto mais provida for em aberturas (particularmente, no caso de estabelecimentos comerciais). Nesta perspectiva, é possível entender que o contato público/privado pode ocorrer por meio da promoção da visibilidade entre os dois, bem como pelo acesso e transição física adequada entre eles. O conceito pode ser aplicado para as diferentes escalas da cidade, e também para os diferentes usos do solo.

Nesses contextos, a permeabilidade espacial é tratada por Dziura (2009) como referente “ao processo físico, visual ou sociopsicológico de entrar e atravessar um espaço”. Para a autora, a consciência dessa possibilidade do espaço está associada ao conceito. Complementando a ideia da percepção do espaço (e permeabilidades) pelas pessoas, para Dziure (2009) tal ideia constitui-se ainda de modo social por estar

associada também à vitalidade e urbanidade dos espaços. Bentley (1985, p.12) diz que:

Apenas lugares que são acessíveis a pessoas podem oferecer-lhes escolha. A medida em que um ambiente permite às pessoas uma escolha de acesso através dele, de um lugar para outro, é, portanto, uma medida fundamental de sua capacidade de resposta [tradução nossa]

Para Aguiar (1991), a permeabilidade está associada à passagem, no contexto urbano e/ou edifício, onde barreiras (quadras ou paredes) delimitam os caminhos e travessias. Tais passagens transgridem o espaço, criando percursos e estabelecendo a permeabilidade destes lugares, seja por ruas ou corredores.

Bentley (1985) sintetiza a permeabilidade física e visual como a facilidade de adentrar e transitar no espaço e a capacidade do alcance visual desses espaços, respectivamente; ambas revelam sua importância para a vida urbana. O número de aberturas físicas e visuais do público ao privado (e vice-versa) proporciona a possibilidade de um maior número de trocas entre os usuários. Essa lógica, por exemplo, é adotada em shoppings, nos quais o maior objetivo é estabelecer a relação produto x consumidor.

Segundo estudo realizado em Copenhague em 2003 (GEHL, 2013), a permeabilidade pode proporcionar também que outras atividades ocorram, sejam elas de interação com outras pessoas ou relacionadas à permanência (figura 4-3). Por fim, essas atividades acontecem em maior número, segundo Bentley (1985), graças a uma boa permeabilidade física e visual, geradora de um maior número de acessos possíveis.



Figura 4-3: Inúmeras aberturas no nível térreo das edificações, Grécia. 2016. Acervo pessoal.

Compreendendo os conceitos da permeabilidade física e visual, é adotado para essa pesquisa a classificação de Donegan (2016, p.130) por ser mais detalhada e adequada para a área estudada. Assim, os espaços são classificados em CEGO, quando existem divisórias, mas

sem comunicação; PORTAS E JANELAS, quando existem acessos físicos e visuais; JANELAS, quando existem divisórias ou muros baixos, divisórias translúcidas (como grades ou vidros) onde há comunicação visual mas sem portas ou portões; PORTAS, quando portas e portões possibilitam acesso físico, mas sem comunicação visual.

4.3 Áreas de Transição

No que diz respeito às áreas de transição, Gehl (2013, p.75) as define como “o local onde a cidade encontra as edificações”. Ou seja, são os espaços onde encontram-se as vitrines e portas; onde o transeunte pode ver o interior dos edifícios e também pode ser visto. Ao nível do pedestre, são as áreas da cidade destinadas aos acessos, à transição entre o privado e o público, tanto de pessoas como de suas atividades. A permanência também se torna propícia nessas áreas, seja em vias residências, comerciais ou mistas. As agradáveis temperaturas sob marquises, as possibilidades de recostar-se às fachadas ou ainda à boa visibilidade do entorno são alguns dos fatores que oportunizam a permanência.

A “transição suave” descrita pelo autor, pode ser entendida como a possibilidades de transferir-se do público ao privado de forma gradual, e sem grandes barreiras. Nela, “lojas alinhadas, fachadas transparentes, grandes janelas, muitas aberturas e mercadorias

expostas” (GEHL, 2013, p.79) estão presentes. No sentido oposto, as áreas de “transição rígidas” são caracterizadas pelo autor por elementos como: “fachadas de vidro preto, concreto ou alvenaria” (figura 4-4).

A presença de detalhes construtivos diversos, o ritmo dinâmico das



Figura 4-4: Les Arcades na Suíça, caracterizam transições suaves. 2016. Fonte: acervo pessoal.

fachadas ou ainda a presença de jardins e locais de permanência possibilitam, segundo o autor, caminhadas interessantes, visto que há tempo para que estes aspectos sejam vivenciados.

Tais elementos e suas consequências na vida urbana também são relevantes nas áreas residenciais, visto que estas zonas são tidas como

a área externa de maior vitalidade de uma residência para Gehl. Nesse sentido, é possível pensar os recuos frontais, os quais são obrigatórios segundo o Código de Urbanismo de João Pessoa (2001), como potenciais áreas de transição suave quando bem projetados e adaptados tanto à realidade local quanto à uma função social de integração entre público e privado.

Adota-se aqui “áreas de transição” como sendo aquelas referentes aos recuos dos lotes, previstos por lei, e as atividades desenvolvidas nos mesmos. Enquadram-se, nesse conceito, áreas passíveis de permanência, como marquises que proporcionam sombreamento, ou áreas de calçadas destinadas a mesas de bares e restaurantes. Assim, para identificação desse dispositivo no recorte, classificam-se como áreas de transição SUAVE, quando recuos são diretamente acessíveis a partir do espaço público, onde atividades de permanência são possíveis, bem como o fácil acesso visual aos espaços privados; e RÍGIDAS quando esses recuos ainda que diretamente acessíveis a partir do espaço público sejam ocupados com atividades não destinadas às pessoas, como os estacionamentos, ou ainda que dificultem o acesso visual ao espaço privado.

4.4 Atividades Humanas

As atividades humanas no espaço urbano, como já mencionado, caracterizam-se de fundamental importância para a significância dos

dispositivos que equipam o espaço. Assim, a observação da frequência e tipo de usos desses elementos construídos viabiliza a compreensão de suas disposições. Ou seja, entender o par fabricação/uso de modo que se torne claro não apenas o porquê desses dispositivos mas também as consequências que esses têm gerado para a vida urbana.

A presença de pessoas no espaço – a vitalidade urbana definida por Vargas (2017) como uma medida quantitativa – pode ser diretamente associada à urbanidade, funcionando como uma condição para que esta ocorra. A vitalidade pode ser assim pensada quase que como uma urbanidade bruta, como coloca o autor.

Desse modo é diagnosticado nos recortes em estudo a presença de pedestres e bicicletas através dos fluxos classificados como: ALTO quando o fluxo for acima de 31 pessoas/10 min; MODERADO para variações entre 16 e 30 pessoas/10 min; e BAIXO quando menos de 15 pessoas/10 min transitarem na área. Essa classificação é adaptada para o fluxo de veículos e motocicletas, sendo o fluxo ALTO quando acima de 26 automóveis/min transitarem na área, MODERADO para variações entre 10 e 25 automóveis/min; e BAIXO para um fluxo inferior a 9 automóveis/min.

É necessário conhecer também os tipos de atividades exercidas por esses transeuntes; com base nas categorias estabelecidas por Gehl (1987). Para o autor, as atividades humanas consistem entre outros

em “atividades ao ar livre”¹¹, e estão divididas em atividades necessárias, opcionais e as sociais. O primeiro tipo corresponde a atividades que, em algum grau, as pessoas precisam realizar, independente da época do ano e das condições externas espaciais e climáticas; as opcionais acontecem quando existe desejo de realizá-las mediante condições de disponibilidade e condições externas; por fim, as sociais concernem à copresença e são consideradas pelo autor como resultantes das outras atividades, sendo consequência espontânea de pessoas em movimento ou em permanência. Tais atividades estão diretamente relacionadas ao conceito de urbanidade aqui tratado, onde a vida social desenvolve-se com o suporte adequado de uma estrutura físico espacial (TRIGUEIRO; SANTOS, 2016, p.366).

Para a identificação e análise de cada atividade, convém aqui seguir os critérios descritos pelo autor, para o qual as “atividades NECESSÁRIAS” são por exemplo a caminhada para o trabalho, a espera do ônibus; as “atividades OPCIONAIS” compreendem a caminhada para exercitar-se, a contemplação da paisagem, ou a decisão de sentar-se em um banco, fazer compras; enfim, as “atividades SOCIAIS” são exemplificadas por crianças brincando, encontros entre jovens, rodas de conversas na rua, etc.

4.5 Metodologia

A etapa do diagnóstico das interfaces está dividida em três sub etapas. A primeira consiste na escolha dos sub recortes para análise das interfaces; para tal, fizemos uso da sintaxe espacial, aplicando-a em nível de integração no recorte do bairro. A sub etapa seguinte compreendeu a verificação *in loco* dos tipos de interface dos sub recortes; a metodologia de base empregada nesta fase foi o Safari Urbano, o qual foi ajustado e adaptado para a dimensão desse trabalho e realidade dos sub recortes. Por fim, a sub etapa de observação das atividades humanas e fluxos foi realizada nos setores de estudo em diferentes dias, no período da tarde, de modo que a influência da presença da pesquisadora fosse minimamente registrada pelos usuários dos espaços.

4.5.1 Escolha dos sub recortes para análise das interfaces

A escolha dos sub recortes é resultado da elaboração de duas hipóteses baseadas na sintaxe espacial e a teoria do movimento natural, e seus reflexos nas tipologias edilícias. Antes de explanar as hipóteses em questão, faz-se importante entender os estudos de sintaxe espacial, assim como sua relação com a cidade ao nível dos olhos, no que tange aos dispositivos técnicos, disposições e a presença de pessoas na cidade.

Saboya (2007b) define o conceito ao dizer que a “teoria da sintaxe espacial busca descrever a configuração do traçado e as relações entre espaço público e privado através de medidas quantitativas”. Ou seja, entendendo a cidade como um sistema onde as edificações (privado) constituem uma malha de vias (público) que as agrupam, como uma “rede espacial”¹³, a sintaxe entende que os segmentos de conexões dessa rede espacial podem ser analisados quanto às suas interações. Desse modo, Stonor e Parham (2011) afirmam que ao isolar-se essa rede espacial, torna-se possível entender um aspecto fundamental das cidades: a morfologia espacial, enquanto geradora primária de movimento de pedestre – cf. também HILLIER *et al.*, 1993. Pode-se entender que é possível prever padrões de movimento a partir da configuração espacial, mas não é possível determinar as viagens individuais. O autor ainda completa que outros fatores podem potencializar esse movimento, ao dizer que “em geral os atratores são equalizáveis ou trabalham como multiplicadores no padrão básico estabelecido pela configuração”.

O movimento natural de pedestres está fortemente associado à principal medida da análise sintática: a integração. Segundo Hillier *et al* (1993) esta mede o quão “profunda” (distante) ou “rasa” (próxima) uma linha axial¹⁴ está em relação a todas as outras linhas do sistema

¹³ Do inglês “network space”. (STONOR E PARHAM, 2011).

¹⁴ Segundo Hillier e Hanson (1984) linhas axiais são as maiores linhas capazes de cobrir todo o sistema de espaços abertos de um determinado recorte urbano.

Ou seja, quanto mais próximo uma linha em questão estiver das demais dentro de um sistema, mais integrada ela estará; quando mais distante estiver, mais segregada será. A partir de uma profundidade média calculada, Hillier e Hanson (1984) estabelecem parâmetros para a classificação dessas linhas quanto à sua integração: valores superiores a 1,67 são consideradas muito integradas, e inferiores a 1 são tidas como segregadas. Hillier et al (1993) acrescentam que além da promoção de movimento gerado pela configuração espacial, configuração de praças e ruas e como essas estão conectadas, os padrões de movimentação são também responsáveis por aspectos urbanos como o uso do solo, sendo esses posteriores à configuração espacial. As atividades atribuídas às edificações tendem então a instalar-se em vias que lhe favoreçam, como as atividades comerciais que estão geralmente locadas em vias mais integradas, onde naturalmente um grande número de pessoas transitam. Desta forma, os estabelecimentos funcionam como atratores de movimento, ou seja “eles passam a trazer mais pessoas, aumentando exponencialmente a quantidade original trazida pela configuração” (SABOYA, 2007b).

Trigueiro e Medeiros (2003 *apud* DONEGAN, 2016) concluem que “espaços mais rasos apresentam mais movimento potencial, atividades localizam-se no sistema para tirar proveito de tal movimento e por si atraem mais fluxos, e renovações edilícias”. Em seu trabalho sobre os

efeitos da mudança na integração espacial sobre o uso do solo e conservação da arquitetura no centro histórico de Natal (RN) ao longo do tempo, Trigueiro e Medeiros (2003) concluíram que quanto mais integrada uma rua for, mais comércio/serviço serão encontrados, e vice-versa. Além disso, para o caso de estudo, edifícios que abrigam esses usos tendem a ser modificados para além do seu reconhecimento, enquanto que os residenciais tendem a manter-se com suas características originais mais preservadas.

Assim, tomando como base a bibliografia supracitada, as duas hipóteses dessa pesquisa foram pensadas com base na medida de integração das vias da Torre como geradora de padrões de movimentação de transeuntes. Estes norteiam a locação dos usos do solo, os quais tiram proveito do fluxo natural de pessoas existentes, proporcionado pela malha urbana. Consequências diretas nas tipologias arquitetônicas e interfaces público/privado podem assim estar associadas, quando, por exemplo, estabelecimentos comerciais inclinam-se a uma maior permeabilidade física e visual para expor suas mercadorias ao fluxo de pessoas causado pela configuração espacial. Sendo assim, imagina-se que vias mais integradas, tendem a ter uma maior movimentação de pessoas, gerando interfaces mais aprazíveis

(permeáveis e caminháveis, por exemplo) conforme o gráfico 3, e vice-versa: vias mais segregadas, tendem a uma menor movimentação de pedestres, promovendo interfaces menos aprazíveis (baixa permeabilidades e pouco caminháveis, por exemplo) como exposto no gráfico 4.



Gráfico 3: Hipótese 1. Fonte: Elaborado pela autora.



Gráfico 4: Hipótese 2. Fonte: Elaborado pela autora.

Abordados os principais conceitos das sintaxe espacial, é possível pensarmos as teorias de Hillier como uma abordagem na qual a vitalidade e urbanidade partem de uma escala macro para a micro, sendo o sistema como um todo atuante sobre lugares específicos. À guisa de exemplo, o autor afirmou que “lugares não fazem cidade. São as cidades que fazem os lugares” (Hillier, 1997 *apud* TRIGUEIRO; DUTRA, 2016, p. 363). É nesse sentido que seus estudos e teorias são aplicados nessa etapa do trabalho para que, a partir do levantamento das hipóteses, os sub recortes sejam definidos.

No entanto, entendendo a urbanidade como referente às qualidades do espaço público e da arquitetura para a promoção de co-presença, encontro de pessoas, e apropriações do espaço, é que aspectos complementares foram considerados para a escolha dos sub recortes. Parte-se então do que Trigueiro e Dutra (2016) definem como uma análise em “escala global” das urbanidades. Esta refere-se à co-presença, onde não existe interação necessária, sendo aqui observados aspectos que caracterizem a situação do espaço em estudo dentro da malha urbana. Alguns desses aspectos são abordados por Saboya, Vargas e Netto (2017) para estudos de interface, onde os autores apontam quatro fatores morfológicos da vitalidade urbana e possível urbanidade, nos quais os três primeiros podem estar associados à essa “escala global” da urbanidade. Esses dados

correspondem à densidade de pessoas e atividades; às características de localização, proximidades e distâncias a serem percorridas; à cognição sobre oportunidades de interação, qualidade e quantidade disponível de infraestrutura de apoio às atividades relacionadas à vitalidade urbana.

Foram ainda incorporados, à seleção das vias mais integrada e menos integradas, dois outros fatores para a escolha dos sub recortes: o uso do solo e a disponibilidade de transporte público, por entendê-los como relevantes na promoção de fluxo de pessoa e consequente

		subrec. 1	subrec. 2	subrec. 3	subrec.4
Integração	Muito integrado ($rn \geq 2,8$)				
	Integrado ($2,5 < rn \leq 2,7$)				
	Pouco integrado ($1,4 \leq rn \leq 2,4$)				
	Segregado ($rn \leq 1,3$)				
Uso majoritário do solo	Residencial				
	Com./Serv.				
	Institucional				
Transporte público	Presente				
	Pouco presente				
	Inexistente				

Tabela 3: Tabela síntese dos aspectos dos sub recorte. Fonte: Elaborado pela autora.

existência de co-presença nos lugares. Os três critérios foram organizados na seguinte tabela síntese ao lado (tabela 3).

4.5.2 Verificação *in loco* dos tipos de interface dos sub recortes

Definidos os sub recortes a serem analisados, a verificação dos DTSU aqui estudados e a representação do material coletado foram realizados com base na metodologia de análise de calçadas Safari Urbano. A metodologia, que teve como base um estudo desenvolvido nos Estados Unidos e testado na cidade de Nova York, o “Active Design: Shaping the Sidewalk Experience”, foi traduzida e adaptada pela ONG brasileira Cidade Ativa. Tendo como finalidade avaliar qualitativamente as calçadas, são disponibilizadas pela organização fichas de orientação para a obtenção de medidas e qualificações para melhor compreensão dos elementos que caracterizam as calçadas. Nessa metodologia, a análise de aspectos “referentes à segurança, mobiliário urbano, acessibilidade, conectividade, escala do pedestre, complexidade, sustentabilidade” e resiliência climática permitem “identificar oportunidades e desafios para projetos de calçadas”¹⁵.

Optou-se pela utilização deste método, pelo mesmo abordar elementos diversos que abrangem não só as calçadas, mas também as fachadas, ao dividir-se em planos de análise: o plano do piso, o do edifício, o da cobertura e o da via (figura 4-5). Contudo, adaptações

foram necessárias para esta pesquisa, face à complexidade e volume de informações gerados pelos levantamentos em campo propostos pelo Safari. Assim, sendo objetivo da pesquisa estudar as interfaces público/privado, as análises focaram-se nos planos do edifício e do piso, onde foram então aplicadas classificações gerais para as fachadas (ver 4.2) e calçadas (ver 4.1), com base em referências bibliográficas complementares. Durante as visitas a campo, um certo padrão quanto aos elementos componentes das interfaces foi percebido, estando muito associado aos usos dos lotes. Portanto, alguns pontos ao longo dos sub recortes foram escolhidos, com a finalidade de analisar os

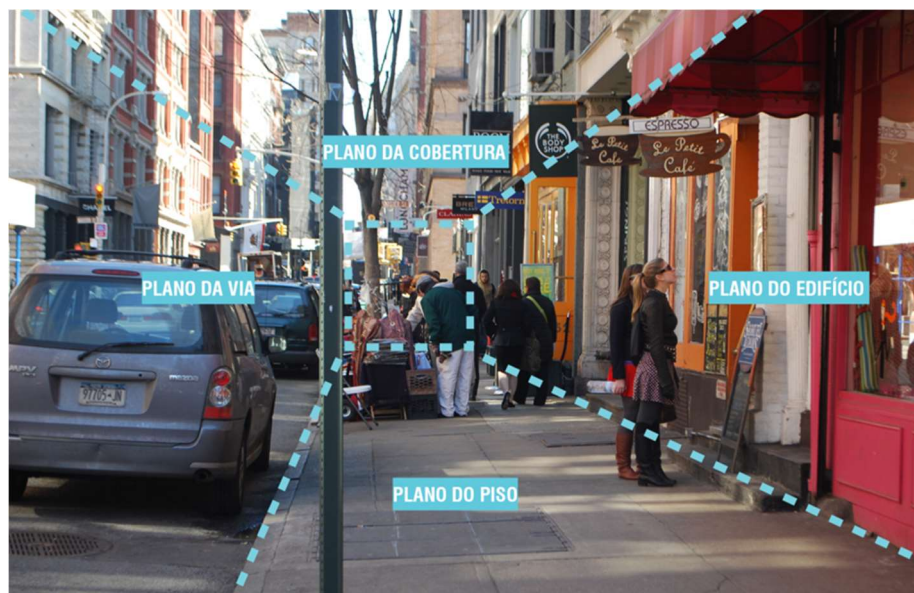


Figura 4-5: Planos de análise do Safari Urbano. Fonte: <http://www.mobilize.org.br/estudos/236/safari-urbano-metodologia-para-avaliacao-de-calcadas-shaping-the-sidewalk-experience.html>. Acesso em: abr./2018

padrões percebidos, não tornando a pesquisa extremamente extensa e repetitiva.

Como modo de apreensão e representação desses elementos das interfaces nos pontos determinados em cada sub recorte, fez-se uso de fotografias sob perspectiva dos transeuntes, bem como demonstração cartográfica de pontos atratores em um raio de 10 min de caminhada. Do mesmo modo, foi possível realizar uma caracterização da via em um quadro síntese (proposto pelo Safari Urbano, anexo C) referente aos seus usos, tipo de via e equipamentos atratores de pessoas em um raio de 500 m. Por fim, tabelas sínteses presentes nas fichas de orientação propostas pelo Safari Urbano (anexo D) foram tomadas como base para cada ponto de observação, a fim detectar aspectos dos elementos das interfaces para complementar o diagnóstico, propiciando a análise qualitativa das mesmas.

4.5.3 Observação das atividades humanas e fluxos

A última sub etapa desse diagnóstico diz respeito aos tipos de atividades humanas (4.4) encontradas nos pontos de análise dos sub recortes, bem como a contagem de fluxos de pedestres e ciclistas, e de automóveis e motocicletas. Para ambas as coletas de dados, visitas a campo foram realizadas no período da tarde (entre 13h e 17h) em dias de semana e fins de semana (apêndice 1), a fim de obter dados

comparativos, visto que a presença de pessoas, assim como o uso dos dispositivos por elas podem variar de acordo com os tipos de uso do solo. As observações dessas atividades visaram interferir o mínimo possível nos cenários estudados, sendo a presença da pesquisadora notada por vezes, mas não afetando as atividades que vinham ocorrendo.

Esse diagnóstico, ainda que não seja preciso quanto aos resultados, dado aos fatores impossíveis de serem precisados, como a definição entre atividades necessárias ou opcionais exercidas por alguns transeuntes, permitiu observar a predominância das atividades durante os dias da semana, assim como situá-las quanto às interfaces que as acolhem.

CAPÍTULO 5



O DIAGNÓSTICO DAS INTERFACES

RESULTADOS

5.1 Os sub recortes

A partir da elaboração do mapa axial da Torre, a integração foi analisada (mapa 9), sendo escolhidas as vias com maiores, menores e valores intermediários de integração, totalizando 4 níveis para tal. Assim, obtiveram-se quatro vias em regiões distintas do bairro: a Av.

Rui Barbosa, a Av. Barão de Mamanguape, a Rua Clemente Rosas e Praças Pedro Gondim e São Gonçalo, e a Rua José Severino Massa Spinelli. Foram considerados também aspectos de uso do solo e transporte público nos sub recortes, sendo os resultados compilados na seguinte tabela síntese:

		subrec. 1 Av. Rui Barbosa	subrec. 2 Av. Barão de Mamanguape	subrec. 3 R. Clemente Rosas e Praças Pedro Gondim e São Gonçalo	subrec. 4 R. José Severino Massa Spinelli
Integração	Muito integrado ($rn \geq 2,8$)	x			
	Integrado ($2,5 \leq rn \leq 2,7$)		x		
	Pouco integrado ($1,4 \leq rn \leq 2,4$)			x	
	Segregado ($rn \leq 1,3$)				x
Uso majoritário do solo	Residencial		x	x	x
	Com./Serv.	x	x	x	
	Institucional				
Transporte público	Presente	x			
	Pouco presente				
	Inexistente		x	x	X

Tabela 4: Tabela síntese dos aspectos dos sub recortes preenchida. Fonte: elaborado pela autora

MAPA 9
 INTEGRAÇÃO RN E USOS DO SOLO
 FONTE: LUCENA, 2017. ATUALIZADO E
 COMPLEMENTADO PELA AUTORA COM BASE
 NO DEPTHMAP



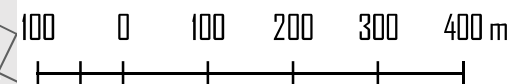
Legenda

Integração rn

- 0.8662 - 1.1478
- 1.1478 - 1.4293
- 1.4293 - 1.7108
- 1.7108 - 1.9924
- 1.9924 - 2.2739
- 2.2739 - 2.5554
- 2.5554 - 2.8369
- 2.8369 - 3.1185

Usos do Solo

- Praça
- Uso Residencial Unifamiliar
- Uso Residencial Multifamiliar
- Uso Institucional
- Uso Serviço
- Lote Vazio
- Uso Comedoria
- Uso Misto
- Uso não Identificado
- Estacionamento
- Uso Comercial



5.2 Diagnóstico das interfaces público/privado

OBS.: As pranchas elaboradas para o diagnóstico das interfaces, discutidas nesta seção, encontram-se em caderno anexo a este volume.

Sub recorte 1 – Avenida Rui Barbosa

O sub recorte 1 foi dividido em três pontos de análise: o primeiro situa-se entre as ruas Nossa Senhora de Fátima e Geminiano da Franca, na porção sul do bairro; já o ponto dois localiza-se entre a Av. Carneiro da Cunha e a Vila José Albino, e por fim o terceiro ponto encontra-se entre as Rua Carlos Gomes e a Av. Dom Moisés Coelho, ao norte do bairro. A via é caracterizada como avenida, onde a velocidade recomenda é de 40km/h nas suas quatro faixas de rolamento.

• Ponto I

O primeiro ponto, próximo da Av. Dom Pedro II, abrange um trecho que possui uso majoritariamente residencial. Contudo alguns comércios, serviços e usos mistos podem ser identificados, como concessionárias, padaria, e pequenas lanchonetes e fiteiros. Quanto ao seu entorno, em uma breve caminhada de 10 min, encontram-se alguns equipamentos atratores de movimento e de relevância para a cidade, a exemplo do Mercado da Torre, Vila Vicentina, Hospital Unimed, além de escolas municipais e igrejas. A região é também bem

irrigada pelo transporte coletivo público, sobretudo nas avenidas Nossa Senhora de Fátima e José Américo de Almeida, além da própria Rui Barbosa.

Quanto às interfaces público x privado, uma baixa permeabilidade visual foi observada no trecho, muito embora os lotes estivessem acessíveis. A presença de portas e janelas (*i.e.* lotes permeáveis físico e visualmente) restringe-se aos usos comerciais e de serviço, como nas concessionárias, salvo algumas residências onde muros baixos e gradis foram encontrados. Além disso, percebe-se uma uniformidade nos materiais das fachadas, as quais geralmente são pintadas ou revestidas com cerâmica ou pedras, com poucos elementos verticais. Nota-se também a escassez de lugares para encostar, como reentrâncias, degraus, marquises, toldos, sendo possível encontra-los apenas nas concessionárias e na frente de uma residência, onde um banco em concreto foi construído por iniciativa privada. Assim, áreas de transição são quase inexistentes, apresentando-se de forma rígida em poucos pontos, por serem destinadas ao estacionamento de veículos.

No que diz respeito às calçadas, a maioria são caminháveis com obstáculos, à exceção de uma calçada em frente a um lote em reforma, a qual aparentemente foi também modificada. É comum ao longo desse primeiro trecho (ponto 1) encontrar vegetação rasteira que

cresce entre a pavimentação das calçadas, bem como a deterioração da mesma, ausentes também de piso tátil sinalização para os pedestres, ou qualquer tipo de canteiro e arborização. Contudo, existe continuidade entre as calçadas, as quais são predominantemente



Figura 5-1: Interfaces público/privado no Ponto 1.

pavimentadas com pedra rachinha, medindo aproximadamente 2m de faixa livre, com pouca presença de degraus ou rampas de acesso, além da presença de iluminação pública em um dos lados da via.

- Ponto 2

O segundo ponto, próximo da Av. José Américo de Almeida, compreende uma área de comércio, serviços e comedoria, além de apresentar alguns lotes vazios. Os usos mais recorrentes dos estabelecimentos são aqueles referentes aos serviços automotivos,

lanchonetes, lojas de móveis, além de pequenos edifícios empresariais. Quanto ao seu entorno imediato, equipamentos atratores de movimento também estão presentes, sendo os principais Hospital Unimed, Escola Municipal Cônego Mathias Freire, Mercado Torre, USF Torre II. Em um raio de 500 m, o transporte coletivo público abrange toda via em estudo, bem como a Av. Juarez Távora, existindo uma parada de ônibus ao lado do ponto de observação.

No que se refere às interfaces público/privado para essa área, as fachadas, de forma geral, se apresentam fisicamente e visualmente permeáveis, a não ser pela extensão de alguns lotes que possuem muros opacos com apenas um acesso físico, ou ainda muro baixo (inferior a 1,20 m) sem acesso físico em um dos lotes vazios. Para os estabelecimentos comerciais e de serviço, vitrines são voltadas para a calçada, ora feitas de vidro transparente, ora sendo completamente abertas, onde por vezes os produtos são expostos nas áreas de transição. Quanto ao revestimento das fachadas, a grande maioria é pintada e diversos estabelecimentos comerciais fazem uso de placas e toldos para identificação dos mesmos.

Assim, torna-se evidente a quantidade de espaços para se abrigar, encostar, auxiliados ainda pelas reentrâncias e degraus existentes. Desse modo, as áreas de transição são em menor número classificadas como suave, visto que as lanchonetes e algumas lojas

reservam seus recuos para o abrigo de mesas para seus clientes, ou exposição de suas mercadorias. Assemelha-se então ao ponto 1, as demais áreas de transição às quais destinam-se ao estacionamento de veículos, quando existentes.

Para as calçadas desse trecho, a maioria apresenta-se como caminhável com obstáculos, salvo as que pertencem aos edifícios empresariais recém construídos ou reformados. Percebe-se o crescimento de vegetação rasteira ao longo da pavimentação das calçadas, bem como a deterioração das mesmas. Estas possuem também inúmeras rampas de acessos de veículos e degraus ao longo de sua extensão, e estreitam-se por vezes, chegando a medir cerca de 1 m nos pontos mais estreitos. Contribuindo para a baixa acessibilidade, é inexistente o piso tátil e sinalização para os pedestres.



Figura 5-2: Interfaces público/privado no Ponto 2.

Encontram-se ainda, nesse ponto, massas arbóreas esporádicas e iluminação pública em um dos lados da via.

• Ponto 3

O último ponto de observação desse sub recorte, localizado próximo à Av. Júlia Freire abrange uma área de uso majoritário de serviços, com a presença do Hospital Memorial São Francisco, clínicas, farmácia e lotes destinados exclusivamente para estacionamentos. Seu entorno imediato é caracterizado pelo uso residencial, bem como por importantes equipamentos como o USF Torre II, o Hospital Samaritano, as Escolas Estaduais Hildon Bandeira e Professora Antônia Rangel de Farias e a Igreja Santa Júlia. Assim, como no ponto 2, o transporte coletivo público abrange toda via em estudo, além da Av. Júlia Freire e a Av. Juarez Távora.

Para as interfaces público/privado desse ponto, as fachadas se apresentam ora fisicamente e visualmente permeáveis, sobretudo nas grandes clínicas, farmácia, lotes de estacionamentos, e no hospital onde salas comerciais funcionam no térreo; ora apenas a presença de acessos físicos são encontrados nos demais estabelecimentos. Percebe-se diversidade quanto às cores, texturas e materiais das fachadas, além da presença constante de placas de identificação dos serviços. Apesar dos muros opacos pouco extensos, e das múltiplas entradas existentes, a maioria dos lotes destinam seus recuos frontais

para estacionamento de carros, classificando suas áreas de transição como rígidas. Além disso a presença de marquises restringem-se ao hospital e a algumas clínicas.

Quanto às calçadas observadas, a maioria está classificada como caminhável com obstáculos, salvo a que fazia uma grande clínica recém construída. É comum a presença de rampas de acesso de carros ou inclinações acentuadas, além do crescimento de vegetação rasteira ao longo da pavimentação das calçadas e deterioração das mesmas. Piso tátil e sinalização para os pedestres, bem como arborização ou mobiliário urbano não foram encontrados nessa área, sendo presente apenas postes de iluminação como dispositivos complementares.



Figura 5-3: Interfaces público/privado no Ponto 3.

Sub recorte 2 – Avenida Barão de Mamanguape

O sub recorte dois foi dividido em dois pontos de análise: o primeiro situa-se entre as avenidas Manoel Deodato e Carneiro da Cunha, próximo ao Mercado da Torre, e o ponto dois localiza-se entre as avenidas Nossa Senhora de Fátima e José Américo de Almeida. A via em estudo é caracterizada como avenida, e a velocidade recomenda é de 40km/h nas suas duas faixas de rolamento, as quais possuem sentido único para a porção sul do bairro.

• Ponto I

O primeiro ponto, próximo ao Mercado da Torre, abrange uma área que possui uso majoritariamente comercial e de serviço. A presença do Mercado, bem como os supermercados, açougues, lojas para animais ou materiais de uso doméstico por exemplo, sobrepõem-se às poucas residências ainda presentes nessa área. Em seu entorno imediato, em um raio de 10 min de caminhada, encontram-se além do comércio, a Escola Estadual de Ensino Fundamental e Médio Professor João José da Costa, bem como paradas de ônibus ao longo da Av. José Américo de Almeida.

Neste trecho, alta permeabilidade física e visual foi percebida, devido às múltiplas aberturas dos estabelecimentos comerciais para a rua, além do uso de materiais transparentes, como vidros ou gradis, em suas vitrines e muros, caracterizando um número relevante de

portas e janelas. Contudo, percebe-se pouca variação quanto aos materiais das fachadas, as quais geralmente são pintadas ou revestidas com material cerâmico. Nota-se ainda a constante presença de placas de sinalização dos estabelecimentos, assim como toldos e marquises, gerando áreas de transição em seus recuos. Entretanto, em grande parte dos lotes, essas áreas são tidas como rígidas, por serem destinadas ao estacionamento de veículos, sendo a cafeteria a única que destina essa área para mesas e cadeiras que atendem aos clientes.

Quanto às calçadas nesse ponto, a maioria apresenta-se como caminhável com obstáculos, ainda que não apresentem degraus e guias rebaixadas para carros, porém com pavimentação degradada e vegetação rasteira ao longo dela. Mobiliários, como postes e placas reduzem a dimensão da faixa livre.



Figura 5-4: Interfaces público/privado no Ponto 1.

Ponto 2

O ponto dois abarca uma área majoritariamente residencial, mas onde também encontram-se pequenos comércios, como borracharias, assistências técnicas, papelaria e casa lotérica. Nesta via apresentam-se também uma concessionária e um antigo supermercado o qual está vazio e tem seu terreno utilizado apenas para estacionamento. No que abrange seu entorno, encontram-se o Mercado da Torre, igrejas e importantes corredores de transporte público coletivo e ciclovias nas avenidas José Américo de Almeida e Dom Pedro II.

No que diz respeito às interfaces público/privado, as fachadas se apresentam de forma pouco permeável visualmente, estando os lotes residenciais restritos, em sua maioria, à utilização de portões opacos para acesso físico. Os lotes para os quais foi percebida permeabilidade visual correspondem àqueles que fazem uso de gradis, como no caso dos estabelecimentos comerciais, ou ainda os poucos que possuem muros baixos (até 1,20 m). Percebe-se também uma uniformidade nos revestimentos das fachadas, as quais são geralmente pintadas ou revestidas com cerâmica, ambos com cores claras, ficando em destaque as cores e placas dos poucos estabelecimentos comerciais.

As áreas de transição caracterizam-se como inexistentes para os lotes residenciais nesse trecho. Diferentemente, para os usos comerciais e de serviço essas são tidas como rígidas por destinarem

seus recuos a estacionamento, e pela ausência de qualquer elemento que possibilite a permanência. Esse cenário difere apenas na Casa Lotérica e restaurante na esquina da rua, nos quais degraus e marquises fornecem abrigo aos transeuntes.

As calçadas nessa área, caracterizam-se como caminhável com obstáculos, devido à deterioração e falta de padrão na pavimentação das mesmas. Contudo, poucos degraus e guias rebaixadas foram encontrados, assim como inclinações transversais e longitudinais não excessivas. Apesar da dimensão satisfatória da faixa livre mínima (1,20 m) e da sinalização pública, não foi encontrado piso tátil, sinalização para os pedestres, nem massas arbóreas ou canteiros de chuva nesse trecho.



Figura 5-5: Interfaces pública/privado no Ponto 2.

Sub recorte 3 – Rua Clemente Rosas e Praças Pedro Gondim e São Gonçalo

O sub recorte três foi subdividido em cinco pontos de análise: os dois primeiros situam-se na porção oeste da Praça Pedro Gondim, o terceiro está na rua Clemente Rosas, entre a Av. José Américo de Almeida e a rua Quintino Bocaiúva, e por fim os pontos quatro e cinco localizam-se nas porções oeste e leste, respectivamente, da Praça São Gonçalo. Todos os trechos analisados localizam-se em vias coletoras, onde a velocidade recomenda é de 40km/h nas suas três faixas de rolamento para as praças, e para as quatro faixas da rua Clemente Rosas.

• Pontos 1 e 2

Os dois primeiros pontos abrangem uma área onde apenas uma edificação multifamiliar é identificada, sendo a maioria dos lotes com uso comercial e de serviço, como por exemplo as clínicas, serviços automotivos, o Sindicato dos Despachantes, a Unimed Intercâmbio, bem como um lote vazio (ausente de uso). No que compreende seu entorno, encontram-se a Unimed, a Federação Espírita Paraibana, o Hemocentro, ao Complexo Psiquiátrico Juliano Moreira e o Sesc/Senac. Em um raio de 10 min de caminhada, localizam-se também dois dos principais corredores de transporte público coletivo e ciclovias do bairro: as avenidas José Américo de Almeida e Dom Pedro II, além da Av. Nossa Sra. De Fátima que atravessa a praça no sentido leste/oeste.

Para as interfaces público/privado desses pontos, estas se apresentam de forma similar no que diz respeito à permeabilidade de suas fachadas. Estas se mostram de forma pouco permeável visualmente, existindo apenas portões de acesso físico na maioria das fachadas, a não ser por dois lotes que apresentam gradis nos seus muros, os quais abrigam usos institucionais. Para o ponto dois é possível ainda identificar fachadas cegas em laterais das edificações e empenas que dividem os lotes, assim como no lote vazio onde nenhum acesso foi identificado. Em ambos os trechos de diagnóstico nota-se uma variedade nos revestimentos das fachadas: gradis, pedras, revestimento cerâmico e pintura em cores diversas e em elementos verticais, como empenas e reentrâncias.

As áreas de transição diferem-se nos dois pontos, no primeiro é inexistente, já para o segundo ela se apresenta de forma rígida por ter seus recuos destinados ao estacionamento de veículos. Para ambos, não foi constatado nenhum elemento que possibilite a permanência, como toldos, marquises ou vegetação arbórea.

Quanto às calçadas dos dois pontos, estas caracterizam-se como caminhável com obstáculos, devido à deterioração e falta de padrão na pavimentação das mesmas, além de inclinação transversal excessiva e guias rebaixadas em alguns lotes. Apesar da dimensão satisfatória das

calçadas, de iluminação, de placas e da sinalização pública, reduzem as faixas livres para o passeio.



Figura 5-6: Interfaces público/privado nos Pontos 1 e 2.

• Ponto 3

O terceiro ponto desse sub recorte compreende uma área onde os usos de serviço e residenciais aparecem em quantidades similares, encontrando-se residências, clínicas, assistências técnicas, o Sindicato dos Motoristas e o Pronto Socorro de Fraturas da Beira Rio. O entorno imediato abrange estabelecimentos da Unimed, e os corredores de transporte público coletivo, as avenidas José Américo de Almeida e a Av. Nossa Sra. De Fátima.

As interfaces público x privado desse trecho são pouco permeáveis visualmente, sendo a maioria categorizadas como portas, por possuírem apenas acesso físico. Em contrapartida, alguns lotes residenciais e um lote de uso serviço dispõem de gradis em seus

portões e muros, sendo classificados como permeáveis físico e visualmente. Apenas uma fachada foi classificada como cega, e corresponde a um lote em obras. Quanto aos revestimentos das fachadas, estes variam quanto às texturas: gradis, pedras, revestimento cerâmico, cobogós e pintura em tons pasteis.



Figura 5-7: Interfaces público/privado no Ponto 3.

As áreas de transição, quando existentes, referem-se aos usos de serviço e institucionais e caracterizam-se como rígidas, como por exemplo na clínica existente, e no Sindicato dos Motoristas onde os recuos são destinados ao estacionamento de veículos. Apesar da inexistência de marquises, toldos, e outros elementos que proporcionam a permanência, existe alguma vegetação arbórea em suas calçadas. Em frente ao Sindicato, as árvores associam-se aos

canteiros em revestimento cerâmico, proporcionando abrigo ao sol e lugar para sentar.

As calçadas nessa área possuem dimensão satisfatória (superior a 1,20 m), porém são classificadas como caminháveis com obstáculos, em consequência da deterioração, dos pequenos desníveis entre os lotes e falta de padrão na sua pavimentação. Apesar da existência de iluminação pública em ambos os lados da via, inexistente piso tátil, sinalização para os pedestres, e canteiros de chuva nesse trecho.

● Pontos 4 e 5

Os dois últimos trechos analisados nesse sub recorte abarcam uma área que se divide em usos de serviço, institucionais e residencial. Sindicatos, restaurantes, Unimed, e um lote sem uso de um lado (ponto 4) contrapõem-se ao outro lado da praça (ponto 5), onde apenas residências ocupam todo um lado da quadra. Em uma caminhada de 10 min é possível encontrar a Federação Espirita Paraibana e o Colégio Lourdinias, como pontos de atração, além das avenidas Epitácio Pessoa e José Américo de Almeida responsáveis por abrigar as únicas paradas de ônibus próximas ao local.

Quanto às interfaces público/privado, elas diferem no quesito permeabilidade de suas fachadas nos dois pontos observados. No ponto 4, a presença majoritária de acessos apenas físicos aos lotes, restringe a permeabilidade visual aos dois lotes de comedoria no fim

da quadra. Já para o ponto 5, as residências se mostram permeáveis físico e visualmente ao apresentarem gradis e muros baixos em suas fachadas. Ambos os trechos apresentam variedade quanto aos revestimentos ao utilizarem gradis, pedras e pintura, bem como heras no muro de um dos lotes no ponto quatro.

Assim como as áreas de transição, inexistem reentrâncias, marquises ou toldos que proporcionem abrigo às intempéries, a não ser pelo canteiro da Unimed, no qual é possível sentar-se, mas sem relevante proteção ao sol e chuva.

As calçadas para os dois trechos estão classificadas como caminháveis com obstáculos, apesar de contínuas e da presença de guias rebaixadas para cadeirantes nas esquinas. Desse modo os obstáculos existem em virtude da degradação da pavimentação e do crescimento de vegetação rasteira entre elas.



Figura 5-8: Interfaces público/privado no Ponto 4.



Figura 5-9: Interfaces público/privado no Ponto 5.

Subrecorte 4 – Rua José Severino Massa Spinelli

O último sub recorte foi dividido em dois pontos de análise. O primeiro localiza-se entre as ruas Tavares Cavalcante e Professor Eliseu Maul, e o segundo entre esta última e a rua Etelvina Macedo de Mendonça, próximo a Av. Dom Pedro II. Esse sub recorte é caracterizado como rua local, onde a velocidade recomendada é de 40km/h nas suas duas faixas de rolamento.

• Ponto I

Esse primeiro ponto compreende uma área majoritariamente residencial, onde apenas casas e alguns pequenos edifícios residenciais constituem a paisagem, variando seu gabarito entre um e três pavimentos. Quanto ao seu entorno imediato, encontram-se

importantes equipamentos para a cidade: Hospitais Unimed, Vila Vicentina, Jardim Botânico, Escola Estadual de Ensino Fundamental e Médio, além do Hospital Nossa Senhora das Neves e da Secretaria de Estado da Educação – Coordenação de Manutenção localizados nessa via. Importantes corredores de transporte público coletivo e ciclovias nas avenidas José Américo de Almeida são percebidos numa caminhada de 10 min.

No que se refere às interfaces público x privado desse trecho, as fachadas se apresentam de forma intercalada quanto às permeabilidades físicas e visuais. Ora com muros opacos e apenas portões para acesso físico, ora com acessos que possibilitam a visão do interior (e vice-versa), seja através de gradis ou muros baixos. As fachadas não variam, contudo, na diversidade de materiais que utilizam: a pintura e o revestimento cerâmico monocromáticos. Foi encontrada apenas uma fachada completamente cega, referente a um lote vazio.

Características como reentrâncias e degraus, bem como a copa de árvores pertencentes a alguns lotes possibilitam a permanência, ainda que áreas de transição sejam inexistentes pela ausência de marquises ou utilização dos recuos frontais para o espaço público.

As calçadas, como brevemente mencionado, apresentam degraus, guias rebaixadas para veículos e inclinações excessivas.

Quando não, estas apresentam vegetação rasteira e deterioração em sua pavimentação, e por essas características são classificadas como caminháveis com obstáculos. Contudo, as mesmas possuem boa largura (cerca de 2 m de faixa livre) e são equipadas com postes de iluminação pública e orelhão. Nenhum piso tátil, sinalização para os pedestres, ou canteiros de chuva foram diagnosticados nesse trecho, sendo massas arbóreas referentes apenas às propriedades privadas.



Figura 5-10: Interfaces público/privado no Ponto 1.

• Ponto 2

O segundo ponto desse sub recorte envolve uma área de residências e serviços, sobressaindo-se o Hospital Nossa Senhora das Neves, a Secretaria de Estado da Educação – Coordenação de Manutenção, algumas clínicas, bem como os estacionamentos que dão suporte a

esses equipamentos. Seu entorno imediato é igualmente caracterizado pelos relevantes equipamentos da área de abrangência do ponto 1, estando esse mais próximo do corredor de transporte coletivo público e ciclovia da Av. Dom Pedro II.

As interfaces público/privado diferem do primeiro ponto ao apresentarem, de um lado, muros opacos extensos (maiores que 30 m), existindo apenas portões de acesso físico, sem permeabilidade visual. Nas fachadas opostas, correspondentes às residências e ao hospital, encontram-se alguns muros baixos, bem como portas e janelas em maior quantidade, tanto pelo uso de gradis, quanto pelas portas de vidro do hospital. É predominante o uso de revestimento cerâmico nas fachadas desse trecho, mas pinturas e vidros também são encontrados nos usos institucionais e de serviços, além das residências.

Devido à presença de serviços e estacionamentos, é comum a existência de placas de identificação dos estabelecimentos, ao contrário de toldos e marquises, que restringem-se a uma lanchonete e ao hospital. Esses últimos proporcionam abrigo e possibilitam a permanência, caracterizando-se como áreas de transição suave. Os demais lotes que fazem uso de seus recuos, os destinam para estacionamento de veículos, constituindo áreas de transição rígidas.

As calçadas dessa área demonstram-se menos acidentadas do que as do ponto um, contudo ainda são bastante presentes os

desníveis e as guias rebaixadas para carros, bem como a deterioração das mesmas e a presença de gelos baixos como obstáculos, salvo os lotes recém reformados/construídos pavimentados por piso intertravado, e sem obstáculos. Apenas um lote foi identificado sem pavimentação (calçada inexistente), referente à Secretaria Estadual.



Figura 5-11: Interfaces público/privado no Ponto 2.

5.3 Diagnóstico das atividades humanas

OBS.: As pranchas elaboradas para o diagnóstico das atividades humanas e fluxos, discutidas nesta seção, encontram-se em caderno anexo a este volume.

Sub recorte I – Avenida Rui Barbosa

Os três pontos de análise para esse sub recorte apresentaram-se de maneiras distintas entre si quanto aos tipos de atividades encontradas para fins e dias de semana. No que diz respeito às tardes da semana, o primeiro trecho apresentou fluxo moderado de pessoas, as quais exerciam sobretudo atividades necessárias associadas à pessoas uniformizadas que iam/vinham do trabalho, por exemplo. Em menor número, pessoas passavam com sacolas, ou conversavam escoradas em carros, caracterizando atividades opcionais e sociais, respectivamente. Já o segundo ponto não apresentou atividades sociais, contudo atividades necessárias similares às observadas no ponto 1 foram percebidas, bem como pessoas que caminhavam até/desde a padaria, por exemplo, exercendo assim atividades opcionais. O último trecho analisado, próximo ao hospital Memorial São Francisco, demonstrou um fluxo intenso de pessoas usuárias dos serviços da região. Foi identificado um grande número de pessoas que

acessava o hospital com sacolas e bolsas, bem como um fluxo considerável de transições entre os estacionamentos e o hospital, além de pessoas que chegavam à farmácia e às outras clínicas, todas caracterizando atividades opcionais. Médicos e funcionários dos estabelecimentos próximos foram notados, porém em menor número, sendo responsáveis pelas atividades necessárias. Apenas alguns pares de pessoas que conversavam em uma área de transição de uma lanchonete constituíram atividades sociais.

Percebeu-se uma variação nos cenários para as tardes do fim de semana. À guisa de exemplo, o ponto 1 apresentou mais da metade do seu alto fluxo de pedestres caracterizado pela atividades opcionais, sobretudo por pessoas que iam/vinham da padaria. Em menor quantidade, pessoas conversavam nas calçadas ou aparentavam voltar do trabalho. No segundo trecho de observação, o fluxo aumentou em relação aos dias de semana, sendo as atividades opcionais e sociais possuindo maior destaque. Essas atividades se deram graças às pessoas que passeavam com cachorro ou com crianças, exercitavam-se ou carregavam sacolas de compras consigo, assim como por pequenos grupos de homens que bebiam e ouviam música em uma das esquinas, e mulheres que conversavam e brincavam com crianças em uma área de transição de uma lanchonete. Para o último ponto observado o fluxo de pessoas reduziu pela metade em relação aos dias

de semana. As formas com que as atividades se apresentaram assemelham-se às tardes da semana, contudo atividades necessárias e sociais foram quase nulas.

Os fluxos de veículos e motocicletas nos três pontos assemelharam-se entre si durante a semana, variando entre 46 e 48 automóveis/min, e no fim de semana, estando entre 23 e 29 automóveis/min. Para esse sub recorte ficou ainda evidente o fluxo relevante de ciclistas, em todos momentos de observação, ora por vendedores ambulantes, ora por pessoas que voltavam do trabalho ou exercitavam-se.



Figura 5-12: Atividades humanas no sub recorte I.

Sub recorte 2 – Avenida Barão de Mamanguape

As atividades encontradas nos dois pontos de análises desse sub recorte assemelham-se quanto à quantidade de transeuntes durante a

semana, caracterizando fluxos intensos. Nos dois pontos foi percebido um número moderado de atividades necessárias, identificados para pessoas que vestiam uniformes ou trajes formais, ou aquelas que vendiam suas mercadorias na rua informalmente. Um grande número de atividades opcionais, onde pessoas com sacolas transitavam e outras repousavam foi contabilizado. Maior número de pessoas foi percebido acessando os supermercados e lotérica, nos pontos 1 e 2, respectivamente. Quanto às atividades sociais, estas se encontraram em número reduzido. Apenas alguns pares de pessoas foram vistos conversando sob marquises e áreas de transição ao longo do período de observação.

Igualmente ao que foi observado nos dias de semana, para o fim de semana, no que diz respeito ao ponto 1, o fluxo de pedestres encontrado foi intenso, diferenciando apenas nos tipos de atividades exercidas. Sobressaíram-se as atividades opcionais, devido ao funcionamento dos supermercados e mercado, favorecendo o grande número de usuários destes. Para este ponto foi notado também um grupo de homens que conversavam e bebiam sob a marquise de uma loja.

Situação parecida foi encontrada no ponto 2 deste sub recorte, onde um grupo de homens conversava e ouvia música sob a marquise de uma loja. Nesse trecho, o fluxo é drasticamente reduzido em relação

aos dias de semana, onde apenas algumas atividades opcionais foram percebidas, como pessoas que passavam com sacolas ou repousavam em degraus das calçadas.

O fluxo de carros, contudo, manteve-se similar no fim e durante a semana, sendo moderado no ponto 1, com cerca de 26 automóveis/min, e baixo no ponto 2, com 15 automóveis/min.



Figura 5-13: Interfaces público/privado no Ponto 2.

Sub recorte 3 – Rua Clemente Rosas e Praças Pedro Gondim e São Gonçalo

As atividades referentes aos dias da semana para os pontos de observação da Praça Pedro Gondim mostraram fluxo moderado, onde as atividades opcionais se sobressaíram às demais. Assim, para esse tipo de atividade, foram identificadas pessoas que passeavam com

cachorro, transitavam com sacolas e um grande número de pessoas que acessavam os estabelecimentos institucionais, como a Unimed e o Conselho Regional dos Despachantes. Esses dois últimos usos foram responsáveis também por grande parte das atividades necessárias, onde pessoas deixavam seus trabalhos e esperavam algum tipo de transporte. As únicas atividades sociais identificadas foram realizadas por um casal que conversava na calçada da praça.

Para o ponto três, a intensidade do fluxo de pessoas se assemelha aos pontos anteriores, entretanto as atividades necessárias apareceram em maior quantidade em relação às outras. Facilmente foram identificados funcionários que saíam do Sindicato dos Motoristas por exemplo, ou que vestiam fardamento de alguma empresa, muitos em direção à Av. José Américo de Almeida. Alguns desses abrigaram-se sob árvores para conversar, caracterizando as únicas atividades sociais no período da visita a campo. As atividades opcionais foram associadas aos demais transeuntes.

Os pontos quatro e cinco foram os que apresentaram maior fluxo de pessoas, sendo o fluxo daquele (ponto 4) quase o dobro deste (ponto 5). Para o quarto ponto, as atividades opcionais constituíram mais de dois terços das atividades totais. Estas variaram entre pessoas que acessavam a Unimed e a pequena lanchonete em frente, além das pessoas que utilizavam a praça e suas calçadas para exercitar-se ou

apreciar a vista. A praça São Gonçalo também foi responsável por abrigar algumas das atividades sociais ao fornecer área de permanência onde um grupo de taxistas conversava, e alguns adolescentes jogavam bola. Pares de pessoas conversando também foram constatados na lanchonete em frente à Unimed. As poucas atividades necessárias identificadas advieram de flanelinhas que olhavam os carros estacionados.

Já para o último ponto não foram identificadas atividades necessárias, e as demais atividades apresentaram-se de forma equilibrada. Tanto as atividades opcionais quanto as sociais estiveram fortemente relacionadas à praça, onde pessoas exercitavam-se, cortavam caminho por ela, transitavam com destino aos estabelecimentos adjacentes, ou apenas contemplavam o movimento a partir de seus portões. Simultaneamente, homens jogavam dominó sobre as mesas da praça, e um grupo de jovens jogava futebol em um campo da mesma.

Situações completamente distintas às da semana foram verificados no fim de semana. Para todos os pontos o fluxo de pessoas foi baixo, onde atividades opcionais e sociais se destacaram. Para as praças o fluxo de pessoas não ultrapassou 8 em 10 minutos, sobressaindo-se o grupo de homens que utilizava o mobiliário da Praça São Gonçalo. Já para a rua Clemente Rosas todas as atividades

identificadas (necessárias e opcionais) aconteceram nas proximidades da Av. José Américo de Almeida

No que diz respeito ao fluxo de veículos e motos, para todos os cinco pontos, ele se caracterizou como alto, chegando a 56 automóveis/min. Em contrapartida, no fim de semana, esse fluxo reduziu para baixo, não chegando a 10 automóveis/min, em média para todos os trechos.



Figura 5-14: Interfaces público/privado no Ponto 3.

Sub recorte 4 – Rua José Severino Massa Spinelli

Para esse sub recorte é possível perceber cenários distintos quanto às atividades das pessoas nos dois pontos analisados. Durante a semana, para o ponto um o fluxo de pessoas é baixo, dividindo-se quase que equilibradamente entre atividades necessárias e opcionais. Nesse período, pessoas que transitam com sacolas, passeiam com cachorros ou sentam-se nas calçadas sob a sombra de árvores foram observadas.

Em contrapartida, o número de transeuntes no segundo ponto caracterizou-se como alto, dividindo-se sobretudo entre atividades necessárias e opcionais, apontadas por um fluxo intenso de médicos, funcionários dos estabelecimentos e pacientes que transitam entre o hospital, as clínicas e os estacionamentos.

Já no fim de semana o quadro difere-se, visto que o primeiro trecho apresenta um fluxo de pessoas entre moderado e alto, sendo as atividades opcionais e sociais as principais responsáveis por esses números. Durante os dez minutos de observação, diversas pessoas encostadas nos muros e reentrâncias observavam a rua, ou caminhavam de uma residência a outra. Um grupo de crianças com bicicletas e conversando, assim como um grupo de homens e pares de vizinhos socializando foram diagnosticados nas calçadas e portões dos lotes.

Diferença também foi vista no segundo trecho, onde o fluxo de pedestres caiu em relação aos dias da semana, e atividades opcionais predominaram. Assim, além das pessoas que acessavam o hospital e a senhora que observava o movimento sobre o muro baixo de sua casa, apenas duas senhoras conversavam sob a marquise do hospital caracterizando as únicas atividades sociais desse trecho.

Quanto ao fluxo de carros e motos este manteve-se baixo para os dois pontos, tanto durante a semana quanto no fim de semana, não ultrapassando 9 automóveis/min para ambos os trechos.

A tabela 5 apresenta uma síntese do diagnóstico das interfaces, atividades humanas e fluxos, ao reunir os dados levantados nos pontos de observação para cada sub recorte.



Figura 5-15: Interfaces público/privado no Ponto 4.

			Sub rec. 1 Av. Rui Barbosa	Sub rec. 2 Av. Barão de Mamanguape	Sub rec. 3 R. Clemente Rosas e Praças Pedro Gondim e São Gonçalo	Sub rec. 4 R. José Severino Massa Spinelli
Dispositivos	Calçadas	Caminhável				
		Caminhável com obstáculos	x	x	x	x
		Calçada inexistente				
	Permeabilidade	Portas	x	x	x	x
		Janelas				
		Portas e Janelas	x	x	x	x
		Fachadas cegas				
	Áreas de transição	Inexistente	x	x	x	x
		Suave	x			
		Rígida	x	x	x	
Atividades humanas		Necessárias				
		Opcionais	x	x	x	x
		Sociais				
Fluxos	Pedestres	Alto		x	x	
		Moderado	x			x
		Baixo				
	Veículos	Alto	x		x	
		Moderado		x		
		Baixo				x

Tabela 5: Quadro síntese do diagnóstico das interfaces, quanto às predominâncias, para os sub recortes. Fonte: elaborado pela autora.

5.4 Discussão das hipóteses

Procura-se aqui pôr à prova as hipóteses inicialmente enunciadas, afim de validarmos ou descartarmos algumas ideias acerca dos sub recortes trabalhado. Vale lembrar quais foram as ideias inicialmente traçadas: na primeira, as ruas mais integradas proporcionam maior movimentação de pedestres e consequentemente interfaces mais aprazíveis. Já a segunda hipótese afirma que ruas menos integradas levam a menor movimentação de pessoas e interfaces menos aprazíveis.

Obs.: Ver mapa 10 anexo ao final deste capítulo.

Sub recorte 1 – Av. Rui Barbosa

O primeiro sub recorte observado nessa pesquisa caracteriza-se como a via mais integrada do bairro (integração $r_n = 3,07$), ou seja a linha axial associada à esta via encontra-se mais próxima (“rasa”) em relação a todas as outras linhas do sistema (a cidade de João Pessoa). Nessa avenida a maioria dos lotes corresponde a usos de comércio e serviço, a exceção de um trecho onde predominam residências. A via é irrigada apenas por uma linha de ônibus, mas que não abrange toda a extensão da avenida.

O primeiro ponto, localizado próximo à Av. José Américo de Almeida, analisado nessa via invalida a hipótese segundo a qual supõe que vias mais integradas levam à maior movimento de pessoa e interfaces mais aprazíveis: de fato, apesar da alta integração, o fluxo de pedestres é baixo em relação aos outros pontos, e as fachadas em geral mostram-se pouco permeáveis visualmente, além de pouco confortáveis para caminhada. Contudo, os pontos 2 e 3 ao longo da Av. Rui Barbosa ratificam a hipótese 1: o alto número de pessoas na rua e a grande quantidade de estabelecimentos de comércio e serviço geram fachadas permeáveis físico e visualmente, áreas de transição, assim como marquises e reentrâncias que permitem o abrigo do transeunte. O pontos 2 e 3 diferem-se apenas quanto às áreas de transição rígidas do terceiro trecho que distanciam o pedestre das fachadas. Por apresentar situação contrária, o segundo trecho apresentou um maior número de pessoas que interagem com o espaço ao abrigar-se ou socializar.

Sub recorte 2 – Av. Barão de Mamanguape

O segundo sub recorte estudado corresponde à segunda via mais integrada do sistema (integração $r_n = 2,71$). O uso do

solo divide-se entre comercial e residencial, dependendo do trecho, e apresenta-se ausente quanto ao fornecimento de transporte coletivo público.

Os dois trechos aqui analisados distinguem-se, não só em características de uso, mas também quanto à comprovação das hipóteses. Tem-se então que o ponto um, localizado próximo ao Mercado da Torre, revalida hipótese 1: o alto fluxo de pessoas, proporcionado pela malha urbana, está associado às interfaces permeáveis físico e visualmente, considerando os inúmeros estabelecimentos de comércio instalados. Para tirar proveito desse movimento, vitrines de lojas e portas do Mercado da Torre, por exemplo, visam expor seus produtos, atraindo mais pessoas e realimentando o ciclo.

Diferentemente, o segundo trecho da via, próximo à Av. José Américo de Almeida apresenta fluxo inferior, a maioria de seus lotes residenciais e inúmeras fachadas permeáveis apenas fisicamente, opondo-se à suposição de que maior integração gera maior fluxo de pessoas e interfaces mais agradáveis. Contudo, dois importantes atratores de movimento, localizados na esquina com a Av. José Américo de Almeida, são responsáveis por um fluxo intenso de pessoas em dias de semana, onde interfaces aprazíveis abrigam

pessoas que ali repousam ou aguardam os serviços desses estabelecimentos.

Sub recorte 3 – Rua Clemente Rosas e Praças Pedro Gondim e São Gonçalo

O terceiro sub recorte desse estudo divide-se em três pontos os quais variam em nível de integração (integração rn entre 1,14 e 2,40), mas que constituem trechos pouco integrados. Seus usos principais equiparam-se entre serviços, instituições e residências, sendo praticamente desprovidos de transporte público.

As praças Pedro Gondim e São Gonçalo identificam-se como os segmentos mais segregados desse sub recorte. Com base no diagnóstico, A Praça Pedro Gondim valida a hipótese 2, ao demonstrar um baixo fluxo de pedestres e interfaces desaprazíveis, caracterizadas por fachadas cegas, baixa permeabilidade e áreas de transição rígidas. A Praça São Gonçalo contudo opõe-se a essa hipótese, ao apresentar significativo fluxo de pessoas atraídas por importantes equipamentos. Assim, as interfaces desses atratores, bem como a dos lotes adjacentes apresentam grande permeabilidade visual e amplas calçadas, seja para residências ou demais estabelecimentos.

Já o ponto intermediário que se configura como o mais integrado dentre os cinco desse sub recorte, mostra-se contrário à hipótese 1, visto que o fluxo de pessoas observado esteve entre baixo e moderado. As características edilícias, no entanto, incluem não apenas áreas de transição rígidas, fachadas e empenas opacas, mas também muros permeáveis visualmente.

Sub recorte 4 – Rua José Severino Massa Spinelli

O último sub recorte analisado constitui a via mais segregada (integração $r_n = 1,23$) entre as quatro e está inserido num contexto residencial, que apresenta porém um estabelecimento institucional de grande porte, estando no entanto desprovido de transporte público.

Assim como sugerido pela hipótese 2, a qual admite que vias mais integradas proporcionam maior fluxo de pessoas e interfaces mais agradáveis, o fluxo de pessoas observado nas visitas a campo foi baixo para o ponto 1, localizado ao lado do Hospital Nossa Sra. Das Neves. Nele, as fachadas também se apresentam de forma mais impermeável e de difícil acessibilidade física. Corroborando a hipótese, atratores de movimento não foram encontrados considerando a

monofuncionalidade dos lotes: todos residenciais. Em contrapartida, ações de permanência e encontros entre os vizinhos foram constantemente identificadas, ao contrário do segundo ponto, onde o movimento de pessoas era de passagem. Esse movimento, detectado em maior número contradiz a hipótese dois, já que um fluxo relevante de pessoas é atraído pelo Hospital Nossa Senhora das Neves, funcionando como um atrator de movimento e também de estabelecimentos de serviços complementares como clínicas, ainda que localizado numa via de baixa integração. Em contrapartida, esse atrator possui fachadas um pouco mais aprazíveis ao apresentar permeabilidade física e visual, bem como áreas de transição suaves.

Os Sub recortes à luz das hipóteses

Em conclusão sobre este exercício de retorno às hipóteses traçadas, entende-se que os sub recortes trabalhados constituem-se diferentemente e apresentam potenciais de integração público x privado igualmente distintos: vias mais integradas podem estar associadas não só ao alto fluxo de pessoas e fachadas aprazíveis, mas também a um baixo número de transeuntes e interfaces menos agradáveis ou

convidativas à permanência. Do mesmo modo, vias menos integradas podem tanto estarem associadas ao baixo fluxo de pessoas e fachadas agradáveis, quanto à maior vitalidade devido à equipamento de uso comercial, de serviço ou institucional. A presença de atividades humanas pode assim estar muitas vezes associadas ao uso do solo e à como esses usos se apresentam quanto às suas fachadas para o espaço público.

MAPA 10
 INTEGRAÇÃO RN, USOS DO SOLO E PONTOS DE
 OBSERVAÇÃO.
 FONTE: LUCENA, 2017. ATUALIZADO E COMPLE-
 MENTADO PELA UTORA COM BASE NO
 DEPTHPMAP



Legenda

○ Sub recortes
 Integração rn

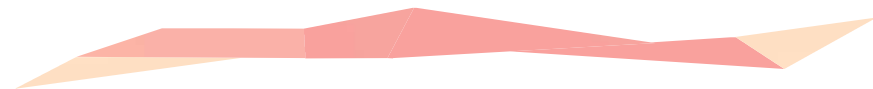
0.8662 - 1.1478
 1.1478 - 1.4293
 1.4293 - 1.7108
 1.7108 - 1.9924
 1.9924 - 2.2739
 2.2739 - 2.5554
 2.5554 - 2.8369
 2.8369 - 3.1185

Usos do Solo

■ Praça
 ■ Uso Residencial Unifamiliar
 ■ Uso Residencial Multifamiliar
 ■ Uso Institucional
 ■ Uso Serviço
 ■ Lote Vazio
 ■ Uso Comedoria
 ■ Uso Misto
 ■ Uso não Identificado
 ■ Estacionamento
 ■ Uso Comercial

100 0 100 200 300 400 m

CAPÍTULO 6



ESTUDOS REFERENCIAIS

Pretende-se aqui abordar brevemente alguns conceitos e/ou experiências de retomada dos espaços públicos, com intervenções notadamente voltadas às interfaces público x privado, e impactos significativos nas atividades humanas e dinâmicas da cidade. Os guias de referência são majoritariamente escritos em língua inglesa: considerando a dificuldade em encontrar os termos associados em português, ou até mesmo à inexistência de alguns desses termos em língua portuguesa, alguns foram mantidos e incorporados ao texto sem tradução.

6.1 Placemaking

GUIA DO ESPAÇO PÚBLICO PARA INSPIRAR E TRANSFORMAR

O guia é baseado nas práticas e princípios da organização sem fins lucrativos nova-iorquina Project for Public Spaces, e tem como objeto auxiliar setores públicos e privados com a contribuição de ideias e práticas para a melhoria dos espaços públicos brasileiros.

Abordado nesse manual, o *placemaking* pode ser entendido como um conceito, onde as funções dos espaços devem ser priorizadas em relação às formas, e também como uma ferramenta prática no processo de melhoria dos espaços.

GUIA DO ESPAÇO PÚBLICO PARA INSPIRAR E TRANSFORMAR

POR JENIFFER HEEMANN
E PAOLA CATIBY SANTIAGO

Foto de Emilien Etienne



Figura 6-1: Capa do Guia do Espaço Público para Inspirar e Transformar. 1999.

Pautado na participação comunitária, o *placemaking* facilita interações culturais, sociais, econômicas, ambientais, ao ir além do desenho urbano e abranger o planejamento, a gestão e a programação de espaços públicos, segundo o guia.

A visão de comunidade é essencial para o processo de *Placemaking*, assim como a compreensão do espaço e das formas como ótimos lugares incentivam conexões sociais e iniciativas bem sucedidas.¹⁶

A Project for Public Spaces avaliou diversos espaços públicos pelo mundo, chegando a quatro qualidades fundamentais de espaços públicos bem sucedidos (gráfico 5):

;

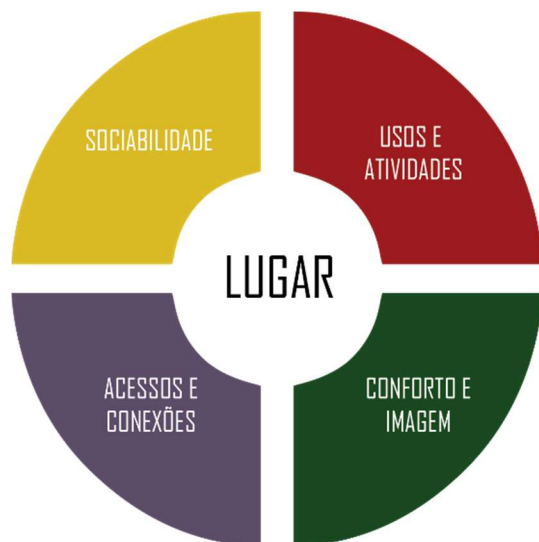


Gráfico 5: Quatro qualidades fundamentais de espaços públicos bem sucedidos. Fonte: Guia do Espaço Público para Inspirar e Transformar adaptado pela autora.

- **Acessível:** pessoas de todas as idades e condições físicas conseguem chegar aos espaços e se locomover neles, são visíveis de longe ou perto, têm alta rotatividade de estacionamentos e presença de transporte público;
- **Ativo:** oferece diferentes atividades e formas das pessoas usarem o espaço, usos diários e noturnos;
- **Confortável:** o espaço tem lugares para sentar, uma vista agradável e outros atributos que o tornem mais convidativo, percepção de segurança e limpeza

- **Sociável:** um lugar onde as pessoas encontrem amigos ou até conheçam novos amigos, existência de pertencimentos ao espaço e entorno pelas pessoas.

Além das qualidades atribuídas aos espaços públicos, o guia ainda traz alguns princípios para a criação de espaços públicos, como “criar um lugar”, “ter uma visão para o espaço”, e “simples, rápido e barato” são alguns deles. Esses, de modo geral, abordam a criação de espaços voltados para as demandas locais existentes, promovendo conforto e identificação por parte das pessoas através de melhorias fáceis e rápidas de serem aplicadas, experimentando possibilidades. É importante também estar aberto a mudanças e flexibilidade de gestão visando atender às transformações das comunidades.

CENTRO ABERTO – EXPERIÊNCIAS NA ESCALA HUMANA, SÃO PAULO, BRA



Figura 6-2: Travessias criadas nos projetos pilotos. Fonte: Caderno Centro Aberto - Experiências na Escala Humana. 2012.

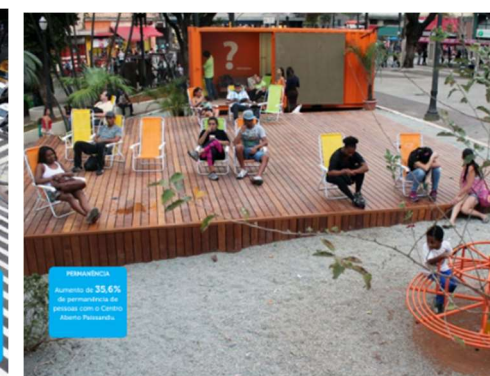


Figura 6-4: Áreas de permanência criadas nos projetos pilotos. Fonte: Caderno Centro Aberto - Experiências na Escala Humana. 2012.

O projeto Centro Aberto, na cidade de São Paulo, é citado no guia como exemplo de aplicação do *placemaking*. Tendo como objetivo transformar os espaços públicos já existentes através da renovação de formas de uso para permitir novas atividades, o projeto contou com a ação de diversos órgãos sociais. A partir do levantamento de dados por meio de entrevista e contagem de pessoas, pontos em potencial para o projeto foram identificados, sendo o Largo São Francisco & Praça do Ouvidor Pacheco e Silva; Largo Paissandu & Avenida São João receberam os primeiros projetos pilotos. Neles foram implantados sinalização, iluminação e arte pública; bancos, vasos e balizadores; serviços públicos como paraciclos e lixeiras containers; intervenções lúdicas, sinalização horizontal, bem como *parklets*, comidas de ruas e centros de informação.

6.2 Urbanismo Tático

TACTICAL URBANIST'S GUIDE TO MATERIALS AND DESIGN

Diversas cidades no mundo estão adotando o urbanismo tático como forma de potencializar a experiência das ruas através do redesenho, e de projetos demonstrativos de pequena escala e efêmeros (aptos a permanecer no espaço por períodos de um a sete dias). Seja por proativismo de moradores insatisfeitos ou por mobilização de ativistas, voluntários e colaboradores, as intervenções compreendem desde extensão de esquinas, criação de faixas



Figura 6-5: Capa e imagens do Tactal Urbanist's Guide to Materials and Design. 2016.

de pedestres ou ciclovias, até projetos pilotos de ruas completas. Em termos gerais, o urbanismo tático trata os projetos curtos e flexíveis para melhorar objetivos a longo prazo para ruas seguras e espaços públicos. Segundo expressa o manual (COLLABORATIVE, 2016)

O Urbanismo Tático é uma abordagem para a construção de vizinhança que usa intervenções e políticas de curto prazo, de baixo custo e dimensionáveis para catalisar mudanças de longo prazo [tradução nossa].

A aplicação do urbanismo tático pode advir de diversos motivos: inspirar ações, experienciar futuras modificações, incentivar a participação da população e encoraja-la a trabalhar em coletividade, assim como coletar dados e disseminar conhecimento. A progressão dos projetos podem seguir uma sequência onde as intervenções variam de um dia a 50 anos, por meio da demonstração, seguida do projeto piloto, desenho provisório e mudanças a longo prazo. Para tal, o manual sugere uma força tarefa colaborativa para apioar as mudanças, sendo os principais agentes a comunidade e políticos, bem como chefes de departamentos públicos locais, além do engajamento de todos que serão afetados pelas melhorias, como os cidadãos e funcionários públicos. A possibilidade de se iniciar com pequenas ações e expectativa de refinamento das propostas com base nas suas performances são também essenciais para a melhoria do espaço.

Como ferramentas para o urbanismo tático, o manual sugere uma paleta de materiais flexíveis para projetos rápidos e testes de ideias, pautados em diferentes funções e prazos de aplicação, sendo eles:

- Elementos de barreiras: cones de tráfego, balizadores, barreiras de plástico, blocos de concreto ou granito, vasos de plantas em materiais diversos;
- Tratamento de superfícies: fitas adesivas, uso de stencil, pintura em spray, acrílica ou tempera, pigmento polimérico cimentício, termoplástico;
- Mobiliário urbano: bancos feitos de pallets, blocos de concreto ou engradados, bancos urbanos, mesas cadeiras, mesas de piquinique, guarda sóis;
- Elementos de paisagismo: grama viva, pequenas e médias plantas e árvores;
- Sinalização: placas *homemade*, avisos informativos e orientacionais, placas de trânsito;

Programação de atividades: exercícios, jogos, arte e música.

ANNY STREET PLAZA, SÃO FRANCISCO, EUA

Como exemplo, o beco Annie Alley ilustra bem a lógica de atuação promovida pelo Urbanismo tático: trata-se de um espaço identificado pelo Yerba Buena Community Benefit District como potencialmente

rica para a implantação de uma praça, a partir do Yerba Buena Street Life Plan. Inicialmente, diversos eventos de um dia ou de fim de semana aconteceram para se obter um *feedback* da população quanto à organização do espaço. O projeto temporário com materiais reversíveis tornou-se permanente e ofereceu diariamente à comunidade atividades como apresentações musicais, *foodtrucks* e eventos de moda. O projeto fez uso de barreiras de concreto nas extremidades da rua; plantas resistentes suspensas; mesas, cadeiras e bancos móveis;



Street Furniture

Stationary concrete benches and movable tables/chairs (spec sheet pages 34 and 63).

Landscape Element

Drought-resistant hanging plants. (spec sheet page 69).

Programming

Regular performances and events.

cartaz com o nome da praça identificando-a como espaço público; por fim, atividades rotativas, como música na hora do almoço e performances noturnas, ajudaram a consolidar a dinâmica local.

6.3 Desenho Urbano

URBAN STREET DESIGN GUIDE

O guia de desenho urbano “Urban Street Design Guide” traz uma visão geral de princípios que cidades estão usando para tornar suas ruas mais seguras e convidativas às pessoas para atividades diversas: compras, caminhadas, etc., ou seja, criando espaços reais para pessoas nas cidades.

Embasado na demanda das cidades em segurança, sustentabilidade, resiliência, multi-modalidade e benefícios econômicos, o guia foca no desenho de ruas urbanas e espaços públicos, ao expor orientações e exemplos acerca de: ruas, elementos de desenho de ruas, estratégias de desenho intercalado, cruzamentos, elementos de desenho de cruzamento e dispositivos de controle. Como referência para essa pesquisa, um maior enfoque foi dado aos seguintes pontos acerca dos tópicos supracitados:

Figura 6-6: Anny Street Plaza, São Francisco, EUA. Fonte: Tactal Urbanist's Guide to Materials and Design. 2016.

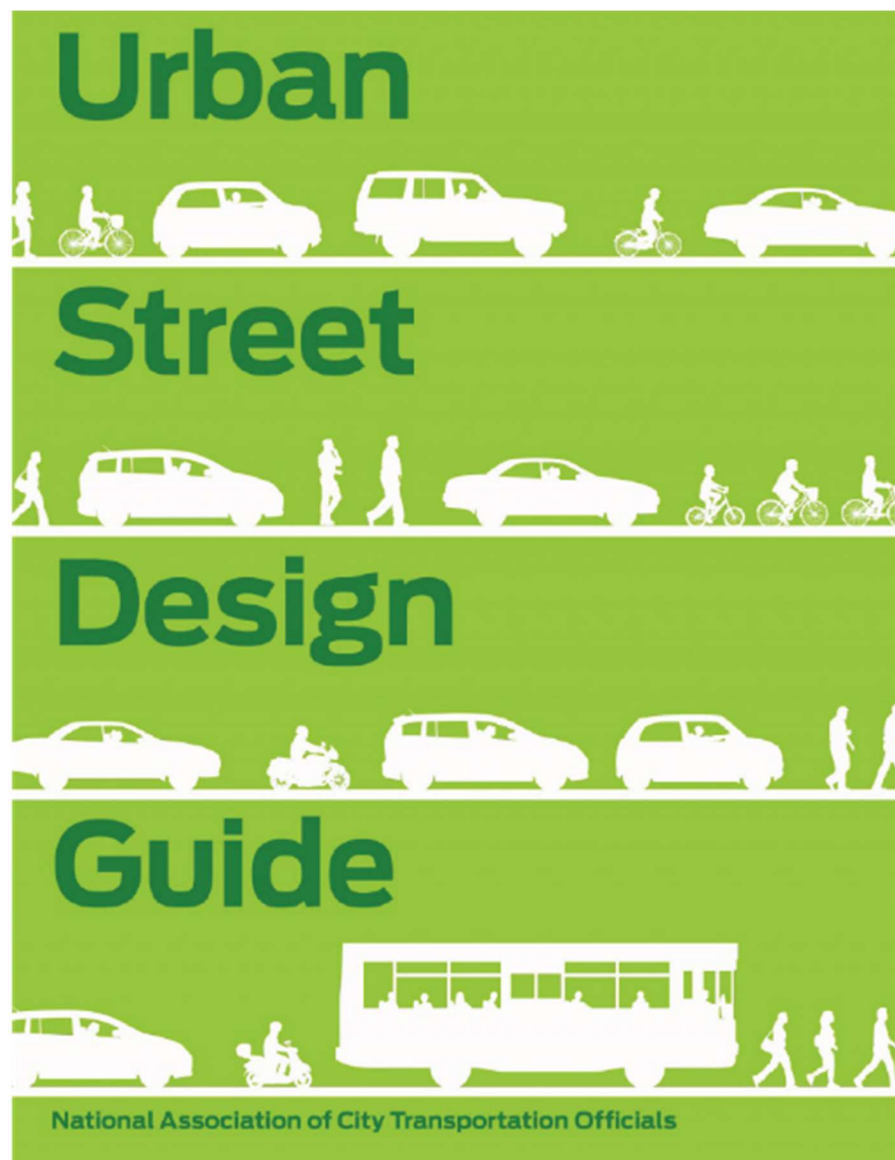


Figura 6-7: Capa do guia Urban Street Design Guide 2014.

- Ruas: ruas de bairro devem ser seguras e convidativas; a extensão de esquinas, elementos verticais de controle de velocidade e facilidades para bicicletas são recomendados;
- Elementos de desenho de ruas: a largura das faixas de rolamento define a velocidade dos veículos ao longo do corredor. Para tal recomenda-se que faixas de ônibus, carros e ciclovias tenham em média 3,50m, 3m e 1,80m, respectivamente. Para calçadas recomenda-se largura média de 5m para que haja espaço para faixas de acesso, passeio, serviço e zona de amortecimento (espaço para *parklets*, paraciclo, extensão de esquinas). As extensões de esquinas reduzem velocidade com o que os carros entram na rua e ampliam a visibilidade, assim devem estar presentes sempre que houver faixas de estacionamento e combinados a jardins de chuva e biovaletas. As extensões de esquinas podem ser aplicadas no meio das quadras como ferramenta de *traffic calming*; são assim chamados de *pinchpoint* e podem estar associados à faixas de travessia em nível, com cerca de 1m de largura e materiais distintos das calçadas;
- Estratégias de desenho intercalado: recomenda-se para que estes tenham elementos verticais, estejam a 1,20m de distância da vaga de estacionamento seguinte, largura média de 1,80m e que seja nivelado à calçada e que tenha acentos e barreiras que o limitem.

TRAVESSIAS DA 6 ½ AVENUE, NOVA IORQUE, EUA

A 6 ½ Avenue em Nova Iorque constitui uma espécie de galeria que conecta uma série de espaços públicos de propriedade privada que

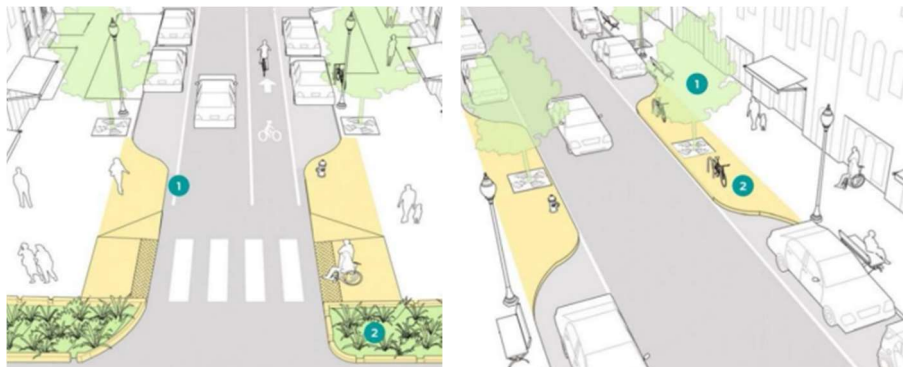


Figura 6-8: Extensões de esquinas (esquerda) e pinchpoints (direita). Fonte: Urban Street Design Guide. 2014..

cortam seis quarteirões de Midtown. A implementação da travessia de pedestres entre esses quarteirões foi feita em 2012 quando o Departamento de Transportes da cidade lançou o projeto com uma lista de melhorias para a criação de “avenida” única para pedestres. Faixa de pedestre, rampas, sinalização de travessia, delimitadores flexíveis e mobiliário urbano foram alguns dos elementos associados ao projeto¹⁷. A travessia e visibilidade das faixas de pedestre foram melhoradas com o uso dos *pinchpoints*.



Figura 6-9: Travessias da 6 ½ Avenue, Nova Iorque, EUA. Fonte: Urban Street Design Guide. 2012.

CAPÍTULO 7



CENÁRIOS

As propostas para os cenários foram pensadas de modo a adotar ideias básicas dos conceitos e estudos referenciais, onde os espaços públicos são planejados como estimulantes à copresença e interações entre pessoas, as quais também estão envolvidas no processo de melhoria desses espaços.

Assim, os cenários criados para pelo menos um ponto de cada sub recorte, têm como principais sugestões ações que partem de iniciativas não só do poder público, mas também do âmbito privado (moradores de uma rua, comunidades, empresas privadas), pautando-se principalmente numa abordagem *bottom-up*. Desse modo, além de espaços públicos vivos, promotores de atividades e encontros diversos como resultado do processo, um ambiente participativo e compartilhado associa-se à sensação de pertinência aos lugares pelos moradores, tornando comunidades (espaços e pessoas) mais saudáveis.

Sendo assim, medidas a curto e longo prazo, de iniciativa pública ou privada foram propostas de modo que intervenções baseadas no urbanismo tático possam funcionar como ideias motivadoras ou testes para futuras mudanças definitivas. Do mesmo modo, alterações de cunho de desenho urbano podem ser originárias de intervenções similares. Nos cenários propostos, alguns redesenhos são sugeridos à fim de, juntamente com alterações tecnicamente simples, promover

interfaces mais aprazíveis geradoras de maior vitalidade urbana e urbanidade, além de tornar as ruas mais seguras para quem nelas transitam.

As intervenções foram então classificadas em relação às qualidades do espaço público bem sucedido para o *placemaking*, segundo o Guia do Espaço Público para Inspirar e Transformar, sendo possível também associá-las a problemas e potencialidades identificadas nos diagnósticos. A tabela 6 sintetiza tais aspectos, qualidades do espaço e exemplos de intervenções.

Os cenários propostos dizem respeito aos pontos de observação dos sub recortes onde foram identificados sobretudo aspectos como copresença e permanência dos moradores, ausência de conexão entre atratores de fluxos e interfaces, bem como fachadas ativas e com usos diversos, e fachadas majoritariamente impermeáveis, em face de lotes monofuncionais. Além disso, os resultados apresentados na discussão das hipóteses (4.7) direcionaram a escolha desses cenários, a fim de que vias integradas mas com pouca vitalidade, ou vias menos integradas mas com importantes atratores de movimento fossem repensadas. Desse modo, as propostas buscaram catalisar as potencialidades e propor soluções para os problemas de todos os sub recortes em ao menos um de seus pontos de observação.

	Problemas/Potencialidades	Exemplos de Intervenções
Sociabilidade	Encontros entre vizinhos; contemplação da rua em determinados dias e horários; grande número de atividades opcionais.	Locação de bancos próximos às fachadas, bem como conjunto de bancos e mobiliários promovendo áreas híbridas; criação de áreas de permanência através de <i>parklets</i> ; delimitação de recuos exclusivos para pessoa.
Usos e Atividades	Pouca diversidade de uso nos lotes; muitas atividades de passagem; ausência de espaços de permanência.	Calçadas largas e sombreadas estimulando usos diversos; bancos sob árvores auxiliando a permanência no espaço.
Conforto e Imagem	Pouca massa arbórea, uniformidade de revestimentos de fachadas, baixa permeabilidade visual.	Uso de cores e heras nos muros; locação de árvores, canteiros e vasos de plantas nas calçadas; adição de mobiliários urbanos e iluminação pública; restrição das áreas de transição para pessoas e mercadorias;
Acessos e conexões	Escassez de faixas de pedestres em alguns pontos; ausência de ciclovias em pontos com demanda relevante do modal, deterioração e falta de padronização de calçadas; escassez de opções de transporte público.	Padronização, nivelamento e setorização de calçadas e, criação de travessias em nível; criação de ciclovias; implementação de faixa exclusiva de ônibus possibilitando maior eficiência de linha existente e futuras linhas possíveis; criação de faixas de estacionamento nas vias liberando as áreas de transição.

Tabela 6: Síntese das qualidades do espaço, problemas/potencialidades e exemplos de intervenções. Fonte: elaborado pela autora.

CENÁRIO I - AVENIDA RUI BARBOSA (SUB REC. I) - PONTO 1

implantação de árvores e canteiros nas faixas de serviço

implementação de faixa exclusiva de ônibus auxilia na eficiência e possibilita ampliações das linhas desse modal

implementação de estacionamento na via libera as áreas de transição

locação de mobiliário urbano, como paraciclos e postes, nas faixas de serviço

uso de heras e cores diversas nas fachadas

implementação de ciclovia para suprir demanda do modal

uso de heras nas fachadas

recuos com uso exclusivo destinado à pessoas (áreas de transição suave)

calçadas sombreadas proporcionando diferentes usos







A Avenida Rui Barbosa constitui um dos sub recortes para o qual cenários foram elaborados para dois pontos de observação (pontos 1 e 2), visto que apesar da proximidade entre eles, esses apresentam aspectos como usos, permeabilidade, tipo de áreas de transição e situações de calçadas opostas. A identificação de atividades sociais, sobretudo aos fins de semana, das atividades opcionais e dos estabelecimentos de comércio, serviço e comedoria, levaram à proposição de dispositivos técnicos e disposições sociais que fomentam tais características locais. Assim, de maneira geral, para os dois pontos no que tange às propostas de desenho urbano, a redução para duas faixas de rolamento possibilitou a criação de uma faixa exclusiva para ônibus, ciclovia e faixa de estacionamento na via, refletindo na redução da velocidade dos carros, na eficiência da linha de transporte público existente e de futuras linhas possíveis, no atendimento da demanda do modal bicicleta e na liberação dos recuos para pedestres em detrimento aos carros. A faixa exclusiva de ônibus nesse trecho, no sentido da Av. Presidente Epitácio Pessoa, possibilitou a relocação do sentido contrário da linha (Av. Dom Pedro II) para a avenida Barão de Mamanguape, como forma de ampliar a irrigação de transporte público no bairro (mapa 10), atualmente concentrada nos grandes corredores. Também para os dois pontos, as calçadas foram padronizadas e setorizadas, possibilitando a locação de mobiliário,

canteiros e arborização. Em ambos os cenários, intervenções táticas, passíveis de participação dos moradores locais, com cores, heras, vasos e bancos juntos às fachadas foram propostas. Diferindo-se então, as áreas de transição presentes em maior número no ponto 2 foram destinadas exclusivamente para pessoas e mercadorias, através de usos de cores similares entre fachadas e recuos, heras, roseiras e iluminação ao nível dos olhos, pisos diferentes e locação de mesas e expositores, além da locação de vasos de plantas como barreiras delimitadoras dessas áreas.



Legenda

- Rota atual da linha 402
- - -> Proposta de acréscimo à rota da linha 402

Mapa II: Proposta de acréscimo à rota de ônibus. Fonte: Elaborado pela autora.

PONTO 2 implementação de ciclovia para suprir demanda do modal

adição de iluminação pública no nível do pedestre

calçadas sombreadas proporcionando diferentes usos

implementação de estacionamento navia liberando as áreas de transição

implementação de faixa exclusiva de ônibus auxilia na eficiência e possibilita ampliações das linhas desse modal

implantação de árvores e canteiros nas faixas de serviço

recuos com uso exclusivo destinado à pessoa (áreas de transição suave)

nivelamento, padronização e setorização das calçadas em faixas de serviço, passeio e acesso por meio de diferentes pisos

acréscimo de iluminação no nível do pedestre





CENÁRIO 2 - AVENIDA BARÃO DE MAMANGUAPE (SUB REC. 2) - PONTO 2

extensão das esquinas provendo
segurança aos pedestres

implementação de
parklet ampliando as áreas
de permanência e delimitado
por barreiras

calçadas largas e
sombreadas proporcionando
diferentes usos

uso vasos e heras na
implantação de vegetação

uso de canteiros e árvores em faixas de
serviço e bolsões para absorção
de águas pluviais

travessia de
pedestres em nível

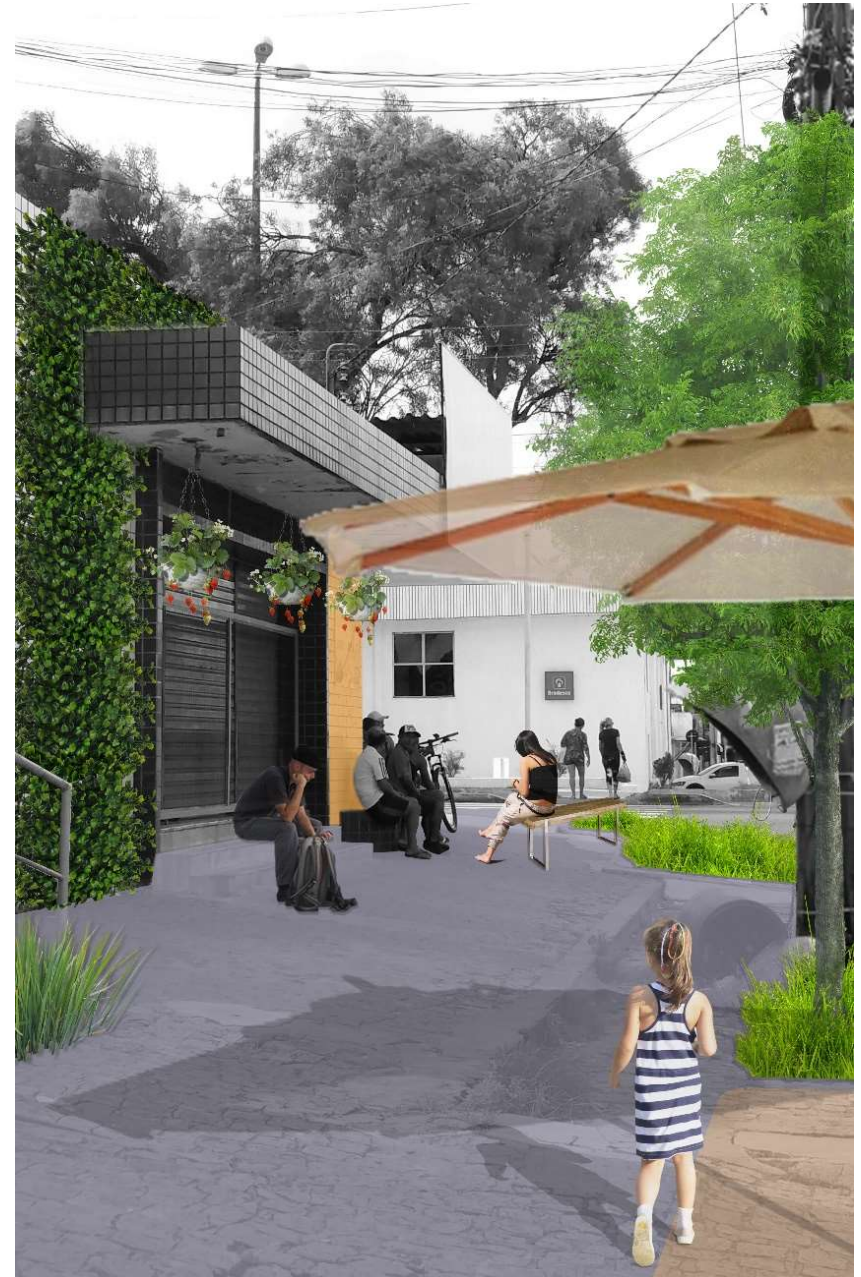
nivelamento e padronização
das calçadas

bancos sob árvores e marquises
contribuindo na promoção de
áreas de permanência



O cenário referente à Avenida Barão de Mamanguape por sua vez, buscou sobretudo dar suporte aos atratores da via (próximos à esquina com a Av. José América de Almeida), onde atividades sociais e opcionais foram identificadas para fins e dias de semana.

Desse modo, além das propostas de redesenho como a criação de bolsões de estacionamento, a extensão das esquinas e a criação da travessia de pedestres em nível, dispositivos para a criação de áreas de permanência foram pensados para catalisar as atividades identificadas. Dentre eles um *parklet*, dispondo de guarda-sóis, barreiras delimitadoras e cadeiras; vegetação arbórea e rasteira promovendo conforto térmico para locação de bancos juntos aos desníveis existentes já utilizados como assentos; e relocação mobiliário urbano para as faixas de serviço. Além dessas propostas que permitem a livre apropriação desses espaços, medidas táticas foram utilizadas para fachadas adjacentes, com o uso de pinturas de cores diversas, heras e vasos de plantas.





CENÁRIO 3 – PRAÇAS PEDRO GONDIM E SÃO GONÇALO (SUB REC. 3) – PONTO 1

criação de bolsões para
travessia ecanteiros em
detrimento à estacionamento

bancos junto às
fachadas promovem
áreas híbridas

uso de heras na
implantação de vegetação

travessia de pedestres em nível

nivelamento e padronização
das calçadas

uso de cores diversas
nas fachadas

calçadas sombreadas
proporcionando diferentes usos

implantação de árvores
nas faixas de serviço





As intervenções propostas para esses dois pontos pautaram-se principalmente em estabelecer conexões entre as praças e as interfaces circundantes. Em ambos os cenários, travessias em nível para pedestres e bolsões adjacentes permitem a segurança dos pedestres bem como comportam canteiros e árvores, importantes para o conforto térmico e drenagem de águas pluviais. O nivelamento e padronização das calçadas, assim como locação de mobiliário urbano (poste e bancos) e canteiros também foram sugeridos.

Na praça Pedro Gondim, onde as atividades humanas foram identificadas em maior quantidade próximas aos atratores, intervenções táticas de pintura, vegetação e bancos junto aos muros visaram amenizar a impermeabilidade visual de um dos lotes, assim como potencializar as reentrâncias e permeabilidade visual da Unimed, normalmente já utilizadas por pessoas que buscam sombreamento e algum encosto. Já na Praça São Gonçalo, onde além do fluxo intenso de pessoas próximo aos atratores, também foi identificado um fluxo relevante dentro da praça, a intervenção proposta visou conectar esse importante equipamento urbano às interfaces permeáveis, porém pouco frequentadas, do ponto 5. Apresentando normalmente gradis e diferentes texturas de revestimentos, as fachadas foram acrescidas de heras, vasos, cores e bancos num estímulo à continuidade da praça, em

estratégias aplicáveis tanto por moradores, quanto por estabelecimentos institucionais da área.

PONTO 5

criação de bolsões para travessia se-
cantes em detrimento à
estacionamentos

adição de iluminação pública
na escala do pedestre junto
às travessias de pedestre

bancos sob árvores na
promoção de áreas
de permanência

travessia de pedestres em nível

calçadas sombreadas
propocionando diferentes usos

uso de heras na
implantação de vegetação

implantação de árvores
e canteiros nos
bolsões para absorção
de águas pluviais





CENÁRIO 4 - RUA JOSÉ SEVERINO MASSA SPINELLI (SUB REC. 4) - PONTO 2

adição de iluminação pública na escala do pedestre

vegetação nas reentrâncias na promoção de conforto térmico para áreas de permanência

ampliação das calçadas e setorização das faixas de serviço e passeio por meio de diferentes pisos

conjunto de bancos na promoção de áreas de permanência

calçadas largas e sombreadas proporcionando diferentes usos

implantação de árvores e canteiros nas faixas de serviço

uso de heras e vasos na implantação de vegetação

bancos junto às fachadas promovem áreas híbridas

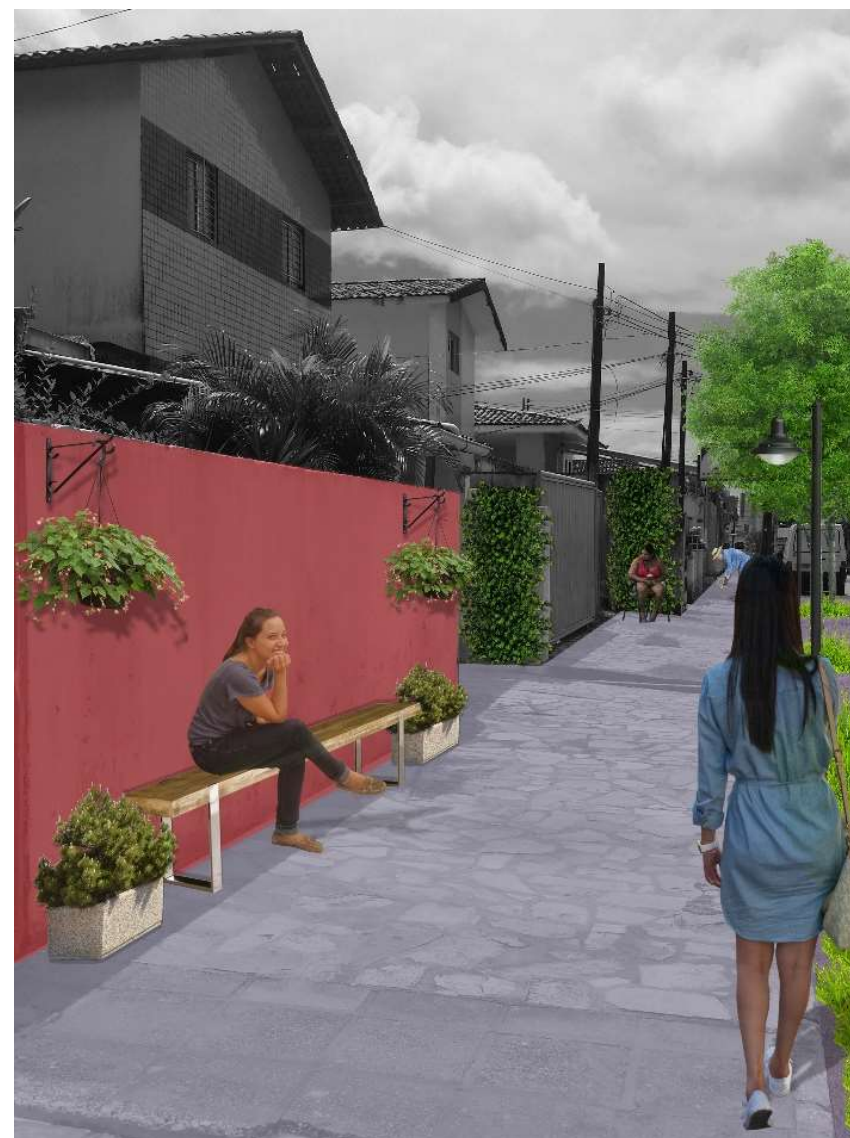
uso de cores diversas nas fachadas



Caracterizando a única via local estudada nessa pesquisa, a rua José Severino Massa Spinelli apresentou no diagnóstico das atividades humanas um grande número de atividades sociais e opcionais, sobretudo no fim de semana, caracterizando forte permanência dos habitantes no ponto 1 de observação. Em contrapartida, o fluxo de veículos foi identificado como baixíssimo para toda a via em dias diversos, o que permitiu a proposição de redução para uma faixa de rolamento em sentido único e a ampliação das calçadas. A padronização e nivelamento dessas possibilitou a setorização e locação de mobiliário, como conjuntos de bancos, iluminação e vegetação nas mesmas.

Assim, apropriações do espaço e usos variados são passíveis de ocorrer considerando o conforto térmico e segurança gerados. Assim como as medidas técnicas de desenho urbano visam dar suporte e estimular a interação entre os vizinhos, intervenções de pintura com cores diversas das fachadas, vasos suspensos e bancos junto aos muros foram propostos como forma de catalisar as atividades diagnosticadas. À exemplo, as zonas híbridas criadas com a locação dos bancos próximos aos muros permitem que o morador faça da calçada uma extensão da sua casa, estimulando sua presença no espaço de transição público x privado; esse tipo de atividade, já existente e observada no setor, é beneficiada por uma estrutura físico espacial adequada. Assim, não

apenas qualidade do espaço, mas também a participação dos moradores nesse processo de modificações promovem identidade dos mesmos com o espaço.



CAPÍTULO 8



CONSIDERAÇÕES FINAIS

III - CONSIDERAÇÕES FINAIS

A pesquisa apresentada nesse documento visa uma abordagem de cidade mais próxima da escala humana, tratando de aspectos vivenciados diretamente e diariamente por seus habitantes. A presença de texturas e aberturas ao nível dos olhos, por exemplo, tornam atividades como a caminhada mais interessantes, contribuindo para a experiência das pessoas no meio urbano.

O foco na interface público/privado surgiu como objeto da pesquisa por entendê-la como aspecto tangível e constante das atividades mais básicas da vida urbana. Tais interfaces são consequências dos diferentes interesses de quem consome e produz a cidade. Entretanto, estas consequências nem sempre são consideradas antes das interfaces serem implementadas, sendo necessário avaliar inicialmente como elas influenciam na vida urbana.

O reflexo das interfaces na vida urbana advém então dos dispositivos técnicos, disposições sociais e atividades humanas que são exercidas sobre elas. A promoção da estrutura físico-espacial por meio da diversificação dos dispositivos técnicos e espaciais do urbano – os DTSU – notadamente, auxilia no estímulo da copresença de pessoas nos espaços, bem como na interação e apropriação social sobre os lugares. Dessa forma, aspectos quantitativos e qualitativos variam a partir desses fatores. Desta forma, vitalidade urbana e urbanidade podem ser então buscados a partir de mudanças espaciais.

Nas cidades brasileiras, a pouca preocupação com os efeitos posteriores à implementação das interfaces resulta em manifestações de urbanidade entravadas, ou até mesmo no desestímulo à urbanidade. Sob esta ótica, o bairro da Torre apresenta também diferentes situações de interfaces público/privado, dentro de contextos específicos. Além da sua relevância histórica para a cidade de João Pessoa, caracteriza-se como importante sub centro e detém uma dinâmica rica no que tange aos usos por atividades e pessoas. A abordagem de diferentes aspectos permitiu compreender a potencialidade do bairro para discussões acerca da vitalidade urbana e urbanidades, bem como no intuito de gerar propostas de cenários que buscassem reforça-las.

Afim de conhecer o contexto no qual as interfaces público/privado do bairro da Torre estão inseridas, aspectos como uso do solo, perfil sócio econômico e legislação urbanística foram analisados. Apesar de ser um bairro majoritariamente residencial, o uso de comércio e serviços são bastante presentes, influenciando não só a Torre como também os bairros adjacentes. Para o diagnóstico das interfaces, a escolha dos recortes a serem observados se deu pela proposição de duas hipóteses baseadas na Teoria do Movimento Natural de Pessoas. Na primeira, as ruas mais integradas proporcionam maior movimentação de pedestres e consequentemente interfaces

mais aprazíveis. A segunda hipótese afirma que ruas menos integradas levam à menor movimentação de pessoas e interfaces menos aprazíveis. A partir das proposições das hipóteses, quatro sub recortes foram analisados de acordo com categorias de presença, tipos de dispositivos técnicos, disposições e atividades humanas. A permeabilidade das fachadas, a qualidade das calçadas e a áreas de transição, bem como atividades de cunho necessário, opcional e social foram observadas igualmente.

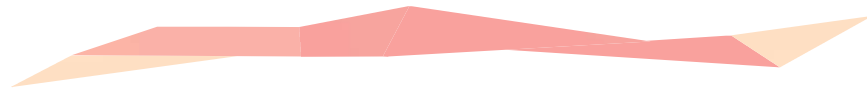
Associando permeabilidades e acessibilidades às pessoas, a interação resultante proporcionou embasamento teórico-prático para a proposição de intervenções. Através de referências que apontam estratégias que se situam além do desenho urbano, como *placemaking* e urbanismo tático, tais intervenções foram apresentadas sob a forma de cenários.

Diante do exposto, acredita-se que a pesquisa alcançou o objetivo de esclarecer a constituição das interfaces público/privado do bairro da Torre, pondo-as à prova diante de um objetivo de redinamização das atividades sociais e humanas nesses espaços ditos “de transição”. A partir do aporte teórico-conceitual, compreensão do contexto do bairro no qual as interfaces estão inseridas e a associação dessa fundamentação aos diagnósticos físico-sociais do objeto, foram

geradas propostas que buscaram ampliar vitalidade e urbanidade do bairro.

Por fim, espera-se que este trabalho estimule a discussão da cidade ao nível dos olhos, considerando os elementos dessa escala e seus reflexos diretos na vida urbana. Do mesmo modo, através dos cenários propostos, espera-se pôr em evidência iniciativas passíveis de aplicação por quem é o principal agente das cidades: as pessoas.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS



SUPORTE BIBLIOGRÁFICO

AGUIAR, D. V. de. **Grid Configuration and Land Use: a Syntactic Study of Porto Alegre**. 1991.

_____. Urbanidade e a qualidade da cidade. In: AGUIAR, D. et al. **Urbanidades**. Rio de Janeiro: Letra & Imagem, 2012. P. 52-68.

AGUIAR, D. et al. **Urbanidades**. Letra e Imagem Editora e Produções LTDA, 2012.

BARACUHY, J. Territórios, Intervenções e Práticas Urbanas: A requalificação do Porto do Capim na cidade de João Pessoa, Estado da Paraíba, Brasil - processos, pesquisa e ação. In: SILVA, Geovany J. A. da; SILVA, Milena Dutra da; SILVEIRA, José Augusto Ribeiro da (Org.). **Lugares e suas Interfaces Intraurbanas: Transformações Urbanas e Periferização**. João Pessoa: Paraíba, 2016. p. 254 - 284.

BENTLEY, I. (Ed.). **Responsive environments: A manual for designers**. Routledge, 1985.

BRUNIEIRA, C. A. V. Análise Biomecânica da Locomoção Humana: andar e correr. **Trein Desp**, v. 3, n. 3, p. 54-61, 1998.

COUTINHO, M. A. F. **Evolução urbana e qualidade de vida: o caso da avenida Epitácio Pessoa**. João Pessoa: UFPB. Dissertação de Mestrado, 2004.

CRUZ, P. C. S.; TRIGUEIRO, M. Urbanidades do Bairro Altiplano Cabo Branco, João Pessoa/PB: verticalização e materialização das cidades brasileiras. In: **ENCONTRO DA ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE PESQUISA E PÓS-GRADUAÇÃO EM ARQUITETURA E URBANISMO**, IV, 2016, Porto Alegre. v. 4.

DONEGAN, L. **Qual é a sua praia**. Arquitetura e sociedade em praias de Natal-RN. Natal, 2016. Tese de Doutorado, UFRN.

DZIURA, G. L. **Permeabilidade espacial e zelo urbanístico no projeto arquitetônico: da Modernidade à Pós-modernidade nos edifícios**

multifuncionais do Eixo Estrutural Sul de Curitiba, 1966-2008. São Paulo, 2009. Tese de Doutorado, FAU-USP.

FARIAS, M. M. A. G. de. **A qualidade das calçadas: um estudo de caso da Av. Epitácio Pessoa – PB**. João Pessoa, 2015. Dissertação de mestrado, UFPB.

FIGUEIREDO, L. Desurbanismo: um manual rápido de destruição de cidades. In: AGUIAR, D. et al. **Urbanidades**. Rio de Janeiro: Folio Digital: Letra e Imagem, p.175- 196, 2012.

GEHL, J. **Cidade para pessoas**. 1ª edição. 2013.

_____. **Life between buildings: using public space**. Island Press, 1987.

HEEMANN, J.; SANTIAGO, P. **Guia do Espaço Público para inspirar e transformar**. Brasil: Conexão Cultural, 1999.

HERTZBERGER, H.; MACHADO, C. E. L. **Lições de arquitetura**. São Paulo, SP: Martins Fontes, 1999.

HILLIER, B. et al. Natural movement: or, configuration and attraction in urban pedestrian movement. In : **Environment and Planning B: planning and design**, v. 20, n. 1, p. 29-66, 1993.

HILLIER, Bill; HANSON, Julianne. **The social logic of space**. Cambridge university press, 1984.

HOLANDA, A. B. de. **Novo dicionário da língua portuguesa**. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, v. 769, 1986.

HOLANDA, F. de. **Os dez mandamentos da arquitetura**. Brasília: FRBH, 2013.

_____. Urbanidade: arquitetônica e social. **ENCONTRO NACIONAL DA ANPARQ**, v. 1, 2010.

JACOBS, J. **Morte e vida de grandes cidades**. 2ª edição – São Paulo, SP. Editora: WMF Martins Fontes, 2009.

JOSEPH, I. Paysages urbains, choses publiques. In: JOSEPH, I. **La ville sans qualités**. Paris: l'Aube, 1998.

KARSSSENBERG, H.; VAN'T HOFF, M. ; LAVEN, J. **The City at the Eye Level**. Holanda: Stipo, 2012.

LIRA, A. H. C. de et al. **Avaliação da qualidade de vida urbana dos condomínios horizontais da cidade de João Pessoa–PB**. 2014. Dissertação de Mestrado, UFPB.

LUCENA, E. Victor P. de. **Bairro da Torre** - Diagnóstico e Proposta para um Planejamento Urbano (mais) Sustentável. João Pessoa. 2017. Trabalho de Conclusão de Curso em Arquitetura e Urbanismo, UFPB.

MARINHO, E. G. do A. **Bases geológicas e geomorfológicas das organizações espaciais no Município de João Pessoa (PB)**. Recife, 2011. Tese de Doutorado, UFPE.

MATOS, M. I. S. de. Na trama urbana: do público, do privado e do íntimo. **Projeto História: Revista do Programa de Estudos Pós-Graduados de História**, v. 13, 1996.

NATIONAL ASSOCIATIONS OF CITY TRANSPORTATION OFFICIALS. **Urban Street Design Guide**. 2014.

NETTO, V. et al. (Org.). **Efeitos da Arquitetura: os impactos da urbanização contemporânea no Brasil**. Brasília: FRBH, 2017.

_____. O que é, afinal, urbanidade? Notas sobre um diálogo tortuoso. In: AGUIAR, D. et al. **Urbanidades**. Rio de Janeiro: Folio Digital: Letra e Imagem, p.11- 27, 2012.

NETTO, V. M. A cidade como resultado: consequências de escolhas arquitetônicas. In: NETTO, V. et al. (Org.). **Efeitos da Arquitetura: os impactos**

da urbanização contemporânea no Brasil. Brasília: FRBH, 2017. Cap. 1, p. 25-49.

_____. A urbanidade como devir do urbano. **EURE (Santiago)**, v. 39, n. 118, p. 233-263, 2013.

NEW YORK CITY. **Department of Transportation. Midtown Mid-Block Crossing**. 2012.

PASSOS, L. A. dos et al. Processo de expansão versus sustentabilidade urbana: reflexão sobre as alternativas de deslocamento na cidade de João Pessoa, PB. **Revista Brasileira de Gestão Urbana**, v. 4, n. 1, p. 47-59, 2017.

PESQUISA, CNI-IBOPE. **Retratos da sociedade brasileira: locomoção urbana**. Brasília: CNI, 2011.

PREFEITURA DE JOÃO PESSOA. **Código de Urbanismo**. Lei nº 6.017 de junho de 1989. João Pessoa, 2001.

_____. **Código de Urbanismo**. Lei nº 6.017 de junho de 1989. Subseção IV – Da Construção de Conservação das Calçadas. João Pessoa, 2001.

_____. **Plano de Ação João Pessoa Sustentável**. João Pessoa, 2014.

_____. **Plano Diretor da cidade de João Pessoa**. Lei complementar nº 3 de dezembro de 1992. João Pessoa. Abr. 1993.

_____. **Estatuto do pedestre**. Lei municipal nº 11.101 de 23 de julho de 2007.

PREFEITURA DE SÃO PAULO. **Centro Aberto** - Experiencias na Escala Humana. São Paulo, 2012.

SABOYA, R. T. de; VARGAS, J. C.; NETTO, V. M. Fatores morfológicos da vitalidade urbana: uma investigação sobre arquitetura e seus efeitos. In: _____. **Efeitos da Arquitetura: os impactos da urbanização contemporânea no Brasil**. Brasília: FRBH, 2017. Cap. 2, p. 51-70.

SCOCUGLIA, J. B. C. (Org.). **Cidade, cultura e urbanidade**. João Pessoa: Editora Universitária da UFPB, 2012.

TOUSSAINT, Jean-Yves. **Projets et usages urbains**. Fabriquer et utiliser les dispositifs techniques et spatiaux de l'urbain. 2003. Tese de Doutorado, Université Lumière-Lyon II.

SILVEIRA, José Augusto Ribeiro da. **Percursos e processos d evolução urbana: o caso da Avenida Epitácio Pessoa na cidade de João Pessoa**. 2004.

SUASSUNA, Marco Antonio. Desenhando a quadra híbrida no cotidiano dos bairros. **Revista Projetar-Projeto e Percepção do Ambiente**, v. 2, n. 2, p. 108-121, 2017.

THE STREET PLANS COLLABORATIVE. **Tactical Urbanist's Guide to Materials and Design**. 2016.

TRIGUEIRO, E.; MEDEIROS, V. Marginal heritage: Studying effects of change in spatial integration over land-use patterns and architectural conservation in the old town centre of Natal, Brazil. In: **INTERNATIONAL SPACE SYNTAX SYMPOSIUM**. 2003.

TRIGUEIRO, M.; SANTOS, M. D. V. dos. Urbanidade Reconquistada? Transformações fisicoespaciais e sociais em Mangabeira, João Pessoa, Estado da Paraíba, Brasil. In: SILVA, Geovany J. A. da; SILVA, Milena Dutra da; SILVEIRA, José Augusto Ribeiro da (Org.). **Lugares e suas Interfaces Intraurbanas: Transformações Urbanas e Periferização**. João Pessoa: Paraíba, 2016. p. 360-387.

VARGAS, J. C. Forma Urbana e transporte a pé: mobilidade, caminhabilidade, vitalidade... In: NETTO, V. et al. (Org.). **Efeitos da Arquitetura: os impactos da urbanização contemporânea no Brasil**. Brasília: FRBH, 2017. Cap. 3, p. 71-89.

ZATTAR, Neuza. Calçadas: espaços públicos ou privados?. **ISSN 1519-4906**, Junho/Julho, p. 73, 2009.

SUPORTE ELETRÔNICO

IBGE. Aglomerados subnormais: informações territoriais. **Censo Demográfico**, 2010 a. Disponível em <www.ibge.gov.br/home/presidencia/.../00000015164811202013480105748802.pdf> Acesso em: fev. 2018.

_____. **Censo demográfico**, 2000. Disponível em <ftp://ftp.ibge.gov.br/Censos/Censos_Demografico_2000/Dados_do_Universo/> Acesso em: fev. 2018.

_____. **Censo demográfico**, 2010. Disponível em <<http://www.ibge.gov.br/home/estatistica/populacao/censo2010/default.shtm>> Acesso em: fev. 2018.

INFOPEDIA, Dicionários Porto editora. Interface. Disponível em <<https://www.infopedia.pt/dicionarios/lingua-portuguesa/interface>> Acesso em: abr. 2018.

CIDADE ATIVA. Safari Urbano. Disponível em <<https://cidadeativa.org/iniciativa/safaris-urbanos/>> Acessado em: abr. 2018

NETTO, V. O que a sintaxe Espacial não é?. **Vitruvius**, 2013. Disponível <<http://mobile.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/14.161/4916>> Acesso: mar. 2018.

MYSSIOR, S. Rodapé urbano na pauta principal. **Blogs Uai**, 2016. Disponível <<http://blogs.uai.com.br/vitaminasurbanas/2016/09/28/rodape-urbano-na-pauta-principal/>> Acesso em: set. 2018.

SABOYA, R. Usos do solo: uma introdução à localização dos usos comerciais. **Urbanidades**, 2017. Disponível <<http://urbanidades.arq.br/2017/02/usos-do-solo-uma-introducao-a-localizacao-dos-usos-comerciais/>> Acesso: mar. 2018.

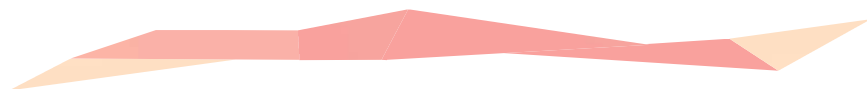
_____. Zoneamento e Plano Diretores. **Urbanidades**, 2007a. Disponível
<<http://urbanidades.arq.br/2007/11/zoneamento-e-planos-diretores/>>
Acesso: mar. 2018.

_____. Sintaxe Espacial. **Urbanidades**, 2007b. Disponível
<<http://urbanidades.arq.br/2007/09/sintaxe-espacial/>> Acesso: mar. 2018.

SIGNIFICADOS. Significado de Interface. Disponível em
<<https://www.significados.com.br/interface/>> Acesso em: abr. 2018.

STONOR, T.; PARHAM, STONOR, E. Introduction to space syntax - theory,
technology and practice. In : Space Syntax Day, 1., 2011, Cambridge.
Disponível em : <http://www.slideboom.com/presentations/292558/Intro-to-Space-Syntax_Day-1> Acesso: abr. 2018.

ANEXOS



ANEXO A - DEFINIÇÕES DO USO DO SOLO

JOÃO PESSOA 2001

efeitos decorrentes da polarização que exercem na vida urbana, se fazem sentir sobremodo no sistema viário, fica instituída a Zona de grandes equipamentos ZGE, prevista na Planta de Zoneamento de Usos do Solo da área Urbana do Município de João Pessoa Anexo 3, desta Lei.

Alterações dos Anexos da Lei 2.102, de 31 de dezembro de 1975

ANEXO 8 – CLASSIFICAÇÃO E CODIFICAÇÃO DOS USOS DO SOLO

(VER TAMBÉM PORTARIAS 02/01 A 08/01 E 047/02)

CLASSIFICAÇÃO E CODIFICAÇÃO DOS USOS DO SOLO		USO RESIDENCIAL
USO	TIPO	CARACTERÍSTICAS
R1	Unifamiliar	Uma habitação por lote
R2	Bifamiliar	Duas habitações por lote (Ver art.187)
R3	Multifamiliar	Três ou mais habitações por lote (Ver art.187)
R4	Multifamiliar	Conjunto residencial horizontal em edificações unifamiliares destinadas a habitação permanente, num mesmo lote, formando um todo harmônico do ponto de vista urbanístico, arquitetônico e paisagístico.
R5	Multifamiliar	Mais de duas habitações por lote agrupadas verticalmente em edificações que tenham altura limitada em 3 (três) pavimentos sendo em todos os casos admitido a solução duplex para o último pavimento.
R6	Multifamiliar	Mais de duas habitações por lote agrupadas verticalmente em edificações que tenham altura limitada em 3 (três) pavimentos considerando-se obrigatório o uso de pilotis.
R7		Habitações para atendimento a programas de realocação de populações de baixa renda cujas características e localização não sejam fixadas pela Prefeitura.

ANEXO 8 – CLASSIFICAÇÃO E CODIFICAÇÃO DOS USOS DO SOLO

Folha 2 - Usos Comerciais, de Prestação de Serviços, Culturais e Recreacionais.

O Uso Comercial abrange:

CL - Comércio Local : atividades de comércio ligadas ao consumo imediato e

Cotidiano como armarinhos, butiques, farmácias, bem como a comercialização de produtos alimentícios em mercearias, padarias, quintanolas, açougues, sorveterias, confeitarias, sendo essas atividades exercidas em uma área edificada de até 50m² (cinquenta metros quadrados).

CB - Comércio de Bairro: atividades de Comércio ligadas ao consumo do bairro, ou seja, a comercialização de produtos alimentícios, artigos de uso pessoal, de uso doméstico, de armarinho, drogarias, floriculturas, livrarias, papelarias, tecidos e brinquedos, bares, sorveterias, lanchonetes, restaurantes, em estabelecimentos com até 250m² (duzentos e cinquenta metros quadrados) da área edificada; casas de ferragens e material de construção com área mínima de 600m² (seiscentos metros quadrados) incluídas as partes do terreno destinadas a estabelecimento e circulação de veículos, carga e descarga e depósitos ao ar livre de mercadorias, sendo limitada a área edificada em até 30% de área do lote.

CP - Comércio Principal: atividades de comércio relacionadas ou não com uso residencial, como as assinaladas na categoria de "Comércio de Bairro" sem limitações de área edificada, além de comercialização de máquinas, aparelhos e artigos de uso doméstico e de escritório, artigos de vidraçaria, joalheria, relojoaria e fotótica, artigos funerários, religiosos, galerias de arte, antiguidades, veículos e acessórios.

CA1 - Comércio Atacadista I: comércio não varejista de produtos relacionados ou não com o uso residencial, incluindo armazém de estocagem, entrepostos de mercadorias, terminais atacadistas, armazéns de frios, frigoríficos, silos, grandes depósitos de material de construção, depósitos de ferro velho, depósitos de madeiras, depósitos de lojas de departamentos, com área de terreno até 1.500,00 m².

CA2 - Comércio Atacadista 2: comércio não varejista com as mesmas características do comércio atacadista I sem limite de área

Os serviços classificam-se em:

SL - Serviços Locais: atividades de serviços ligados ao atendimento imediato, como barbeiro, salão de beleza, alfaiate, costureira, sapateiro, consultório, atividades de profissionais autônomos, armarinhos com área de até 50 m² (cinquenta metros quadrados), firmas individuais.

SB - Serviços de Bairros: atividades de serviços ligados ao atendimento do bairro, como as definidas na categoria de "Serviços locais", sem limitação de área edificadas e serviços diversos de ourivesarias, relojoaria, fototeca, boutique, padaria, sorveteria, consertos de eletrodomésticos, chaveiros, casas lotéricas, escritórios de profissionais liberais, consultórios, clínicas, conservação e reparação de edificações, saunas, lavanderias e tinturarias, academias de ginástica com área edificada até 200m² (duzentos metros quadrados), postos de serviços (lavagem e lubrificação, troca de óleo, borracheira, regulagem eletrônica); postos de abastecimentos com área mínima de 720m² (setecentos e vinte metros quadrados), inclusive as partes do terreno destinadas à circulação, estacionamento de veículos de depósitos de mercadorias ao ar livre, sendo limitada a área edificada em até 30% da área do lote; serviços de estacionamento e guarda de veículos particulares em lotes vagos.

SP - Serviços Principais: atividades de serviços definidos nas categorias “Serviços Locais” e “Serviço de Bairro” sem limitação de área edificada e confecção de clichês, encadernações, cópias, confecções de material de propaganda, hotéis, pensões, restaurantes, casas de diversões; administração de empresas, firmas de consultorias e projetos, corretagem, administração de bens imóveis, seleção de pessoal, agência de trabalho e orientação profissional, processamento de dados, consignações, representação comercial, em comissão, agência de exportação e importação, empresas de comunicação; empresas de publicidades, distribuidores de revistas, jornais, filmes, correios, agência bancária, corretagem de seguros e capitalização, cobranças, cartórios, agências de turismo, serviço de música, gravação, empresas de seguros, crédito, financiamento, investimentos, crédito imobiliário, corretores e distribuidores de títulos e valores, serviços de estacionamento e guarda de veículos particulares em edifícios garagem.

SE - Serviços Especiais: atividades de serviços definidos nas categorias de serviços locais e serviços de bairros, sem limitação de área edificada e serviços principais, além de serviços de locação de máquinas e aparelhos elétricos e não elétricos de uso industrial, agrícola e comercial, reparação de veículos, motores e peças, soldagem, galvanoplastia e operações similares, guarda móveis, garagem de ônibus urbanos e interurbanos.

ANEXO 8 – CLASSIFICAÇÃO E CODIFICAÇÃO DOS USOS DO SOLO

Folha 4 - 0 Uso Institucional

O uso institucional compreende:

IL - Institucional Local: estabelecimentos, espaços ou instalação destinadas à educação, lazer e cultos religiosos, compreendendo escolas infantis, igrejas, áreas de recreação e praças.

IB - Institucional de Bairro: estabelecimentos espaços ou instalações destinadas à educação, lazer, culto religioso, cultura, assistência social, saúde e administração pública, compreendendo as atividades assinaladas na categoria de "Institucional Local", além de escolas fundamentais, associações religiosas, bibliotecas, postos de saúde e puericultura, pronto socorro e laboratórios, com área edificada até 600m² (seiscentos metros quadrados), clubes recreativos, instalações esportivas e praças de esporte, sem limite de área edificada.

IR - Institucional Regional: estabelecimentos espaços de lazer e cultura, culto religiosos, saúde e administração pública, de atendimento regional, compreendendo as atividades definidas na categoria de “Institucional de Bairros”, com limitação de área edificada, além de universidades, cursinhos, estabelecimentos científicos, centros de pesquisas, museus, exposições de arte, estabelecimentos de cultura e difusão artística, associação com fins culturais, associações de classe, grupos políticos, sindicato profissionais, repartições públicas municipais, estaduais e federais, representações estrangeiras, consulados.

Equipamentos urbanos cuja localização depende de estudo específico para cada caso:

- casa de saúde e hospital;
- cemitérios;
- circos e parques de diversão.

ANEXO 8 - CLASSIFICAÇÃO E CODIFICAÇÃO DO SOLO.

Folha 8 - o Uso Industrial

O Uso Industrial compreende:

IPP - Indústria Urbana de Pequeno Porte: manufaturas com área edificada até 250m² (duzentos e cinquenta metros quadrados) que não produzem gases, poeiras, vibrações, ruídos, exaltações nocivas ou incômodas.

IMP - Indústria Urbana de Médio Porte - indústria e manufaturas que cumpram os seguintes requisitos:

a) sejam instaladas em edificações com área até 2.000 m² (dois mil metros quadrados) incluídos em partes do terreno destinados ao estabelecimento de veículos, cuja carga e descarga ou depósito de mercadorias ao ar livre, matérias prima, ou produtos semi-acabados.

b) não produzem gases, poeiras, exaltações nocivas incômodas.

IGP - Indústrias de Grande Porte: atividades industriais que implicam a fixação de padrões específicos referentes à características de ocupação e assessoramento instalados em edificações com área superior a 2.000 m² (dois mil metros quadrados) e que não produzem gases, poeiras e exaltações nocivas ou incômodas.

ANEXO B - DEFINIÇÕES DO USO DO SOLO
JOÃO PESSOA 2001

ZONA RESIDENCIAL 1 (ZR1)							
USOS	LOTE (*)		EDIFICAÇÃO (A)				
PERMITIDOS	ÁREA MÍNIMA	FRENTE MÍNIMA	OCUPAÇ. MÁXIMA	ALTURA MÁXIMA (B)	AFASTAMENTOS		
					FRENTE	LATERAL	FUNDOS
R1	360,00	12.00	50	-	5.00	1.50	3.00
R2 (1)	450,00	15.00	50	2 PV	5.00	1.50	3.00
R3	-	-	50	2 PV	5.00	1.50	3.00
R4	CONDOMÍNIO HORIZONTAL VER ANEXO 09						
R5 (2)	600,00	15.00	40	PL+ 4PV+CB	5.00	4.00	4.00
R5	600,00	15.00	35	4 PV	5.00	4.00	4.00
R6	900,00	20.00	30	-	5.00	4+(h/10)	4+(h/10)
R8 (3)	360.00	12.00	55	PL+ 2PV ou 3 PV	5.00	1.50	3.00
CL=SL(4)	360,00	12.00	50	3 PV	5.00	1.50	3.00
CB=SB	450,00	15.00	50	3 PV	5.00	2.00	3.00
IL	600,00	15.00	50	2 PV	5.00	1.50	3.00
IPP (5)	360,00	12.00	50	2 PV	5.00	1.50	3.00

1) OS ABRIGOS PARA AUTOMÓVEIS, UM PARA CADA UNIDADE, PODERÃO TER RECUO LATERAL = 0,0m.

(2) PODE SER UTILIZADO O SUBSOLO OU SEMI-SUBSOLO (RECUO FRONTAL =2,00M); PODE SER UTILIZADO MEZANINO PARA LAZER COM NO MÁXIMO 30% DA ÁREA FECHADA; EM AMBOS OS CASOS AS ÁREAS NÃO VÃO INCIDIR NO CÁLCULO DO ÍNDICE DE APROVEITAMENTO; PODE OCUPAR O PILOTIS COM CL E SL DESDE QUE ATENDIDOS O NÚMERO DE VAGAS PARA AUTOS.

(3) APENAS NA PRAIA DO BESSA

(4) AS EXIGÊNCIAS SÃO AS MESMAS PARA O USO R1, EM VIRTUDE DESSES USOS OCORREREM SIMULTANEAMENTE.

(5) MICROEMPRESA CLASSIFICADA COMO NÃO POLUENTE EM TODOS OS NÍVEIS.

(A) VER MACROZONEAMENTO QUE ESTABELECE O ÍNDICE DE APROVEITAMENTO MÁXIMO POR ZONA, ARTIGOS 8, 9, 10, 11, 12 E 13 DO PLANO DIRETOR DA CIDADE.

(B) NA ORLA MARÍTIMA VER ARTIGO 25 DO PLANO DIRETOR DA CIDADE.

(*) LOTES APROVADOS ANTES DA LEI Nº 2.102/75 COM DIMENSÕES INFERIORES ÀS EXIGIDAS PARA A ZONA, SERÃO CONSIDERADOS PRÓPRIOS PARA CONSTRUÇÕES DESTINADAS AOS USOS R1, CL E SL.

CLASSIFICAÇÃO DOS USOS: CL/SL ATÉ 450,00 m²
CB/SB ATÉ 1.300,00 m²
CP/SP ACIMA DE 1300,00m²

LEGENDA: SS=SUBSOLO OU SEMI-SUBSOLO; TE=TÉRREO; PL=PILOTIS; MZ=MEZANINO; PV=PAVIMENTO TIPO; CB=COBERTURA; DE=DEMAIS PAVIMENTO.

ZONA AXIAL EPITÁCIO PESSOA (ZA1)							
USOS	LOTE		EDIFICAÇÃO (A)				
PERMITIDOS	ÁREA MÍNIMA	FRENTE MÍNIMA	OCUPAÇ. MÁXIMA	ALTURA MÁXIMA (B)	AFASTAMENTOS		
					FRENTE	LATERAL	FUNDOS
R1	450,00	15.00	50	-	5.00	1.50	3.00
R2	450,00	15.00	50	2 PV	5.00	1.50	3.00
R5 (1)	600,00	20.00	40	PL+ 4PV+CB	5.00	4.00	4.00
R6	900,00	30.00	40	-	6.00	3+(h/10)	3+(h/10)
CB=SB	600.00	20.00	70	PL+ 2PV ou 3 PV	6.00	TE =0.0 DE =2.00	2.00
CP=SP	600,00	30.00	TE+2 =70 DE =40	-	ATÉ 3º=6.0 DE =8.00	TE =0.0 ATÉ 2º= 2.00 DE =3+(h/10)	ATÉ 3º=2.0 DE=3+(h/10)
CP, SP/R6 (2)	600,00	20.00	TE+2 =70 DE =40	-	ATÉ 3º=6.0 DE =8.00	TE =0.0 ATÉ 2º= 2.00 DE =3+(h/10)	ATÉ 3º=2.0 DE=3+(h/10)
IR	600,00	20.00	50	-	5.00	2.00	3.00
IPP (3)	450,00	15.00	50	-	6.00	2.00	3.00

(1) PODE SER UTILIZADO O SUBSOLO OU SEMI-SUBSOLO (RECUO FRONTAL =2,00m); PODE SER UTILIZADO MEZANINO PARA LAZER COM NO MÁXIMO 30% DA ÁREA FECHADA; EM AMBOS OS CASOS AS ÁREAS NÃO VÃO INCIDIR NO CÁLCULO DO ÍNDICE DE APROVEITAMENTO; PODE OCUPAR O PILOTIS COM CL E SL DESDE QUE ATENDIDOS O NÚMERO DE VAGAS PARA AUTOS

(2).SERÁ OBRIGATÓRIO O ANDAR VAZADO (OU PILOTIS GARAGEM) SOBRE O USO COMERCIAL COMO FORMA DE ISOLAMENTO DA ATIVIDADE COMERCIAL E/OU SERVIÇO, DO USO RESIDENCIAL

(3). MICROEMPRESA CLASSIFICADA COMO NÃO POLUENTE EM TODOS OS NÍVEIS

(A) VER MACROZONEAMENTO QUE ESTABELECE O ÍNDICE DE APROVEITAMENTO MÁXIMO POR ZONA, ARTIGOS 8, 9, 10, 11, 12 E 13 DO PLANO DIRETOR DA CIDADE.

(B) NA ORLA MARÍTIMA VER ARTIGO 25 DO PLANO DIRETOR DA CIDADE.

CLASSIFICAÇÃO DOS USOS: CL/SL ATÉ 450,00 m²
CB/SB ATÉ 1.300,00 m²
CP/SP ACIMA DE 1300,00m²

LEGENDA: SS=SUBSOLO OU SEMI-SUBSOLO; TE=TÉRREO; PL=PILOTIS; MZ=MEZANINO; PV=PAVIMENTO TIPO; CB=COBERTURA; DE=DEMAIS PAVIMENTOS

ZONA AXIAL VALENTINA (ZA7)							
USOS	LOTE (*)		EDIFICAÇÃO (A)				
PERMITIDOS	ÁREA MÍNIMA	FRENTE MÍNIMA	OCUPAÇ. MÁXIMA	ALTURA MÁXIMA	AFASTAMENTOS		
					FRENTE	LATERAL	FUNDOS
R1	300,00	10.00	50	-	5.00	1.50	3.00
R2	450,00	15.00	50	2 PV	5.00	1.50	3.00
R5	600,00	15.00	30	4 PV	5.00	3.00	3.00
R5 (1)	600,00	15.00	40	PL+ 4PV + COB	5.00	3.00	3.00
R6	600,00	20.00	40	-	5.00	3+(h/10)	3+(h/10)
CB=SB	450,00	15.00	70	3 PV	5.00	TE =0.0 DE = 2.0	2.00
CP=SP	600,00	20.00	TE + 2 =70 DE =50	-	5.00	TE =0.0 ATÉ 2°=2.0 DE =3+(h/10)	TE =2.0 DE=3+(h/10)
IR	600,00	20.00	50	2 PV	5.00	2.00	3.00
IPP (2)	300,00	10.00	50	2 PV	5.00	1.50	3.00
CA (3)	600,00	20.00	70	2 PV	6.00	3.00	3.00
SE (3)	600,00	20.00	70	2 PV	6.00	3.00	3.00

(1) PODE SER UTILIZADO O SUBSOLO OU SEMI-SUBSOLO (RECUO FRONTAL =2,00m); PODE SER UTILIZADO MEZANINO PARA LAZER COM NO MÁXIMO 30% DA ÁREA FECHADA; EM AMBOS OS CASOS AS ÁREAS NÃO VÃO INCIDIR NO CÁLCULO DO ÍNDICE DE APROVEITAMENTO; PODE OCUPAR O PILOTIS COM CL E SL DESDE QUE ATENDIDOS O NÚMERO DE VAGAS PARA AUTOS

(2). MICROEMPRESA CLASSIFICADA COMO NÃO POLUENTE EM TODOS OS NÍVEIS

(3). NÃO PODEM FAZER FRENTE PARA A AV. FLODOALDO PEIXOTO.

(A) VER MACROZONEAMENTO QUE ESTABELECE O ÍNDICE DE APROVEITAMENTO MÁXIMO POR ZONA, ARTIGOS 8, 9, 10, 11, 12 E 13 DO PLANO DIRETOR DA CIDADE.

(*) LOTES APROVADOS ANTES DA LEI Nº 2.102/75 COM DIMENSÕES INFERIORES ÀS EXIGIDAS PARA A ZONA, SERÃO CONSIDERADOS PRÓPRIOS PARA CONSTRUÇÕES DESTINADAS AOS USOS R1, CL E SL.

LEGENDA: SS=SUBSOLO OU SEMI-SUBSOLO; TE=TÉRREO; PL=PILOTIS; MZ=MEZANINO; PV=PAVIMENTO TIPO; CB=COBERTURA; DE=DEMAIS PAVIMENTOS

ZONA INSTITUCIONAL E DE SERVIÇOS (ZIS)							
USOS	LOTE (*)		EDIFICAÇÃO				
PERMITIDOS	ÁREA MÍNIMA	FRENTE MÍNIMA	OCUPAÇ. MÁXIMA	ALTURA MÁXIMA	AFASTAMENTOS		
					FRENTE	LATERAL	FUNDOS
R1	300,00	10.00	50	-	5.00	1.50	3.00
R2	450,00	15.00	50	2 PV	5.00	1.50	3.00
R4	CONDOMÍNIO HORIZONTAL VER ANEXO 09						
R5	600,00	20.00	30	4 PV	5.00	3.00	3.00
R5 (1)	600,00	20.00	40	PL+ 4PV+CB	5.00	3.00	3.00
R6	900,00	30.00	40	-	5.00	4+(h/10)	4+(h/10)
CB=SB	600,00	20.00	TE + 1 =70 DE =40	3 PV	5.00	TE + 1 =0.0 DE =2.00	3.00
CP=SP	900,00	30.00	TE + 1 =70 DE =40	-	5.00	TE + 1 =0.0 DE =3+(h/10)	TE + 1 =3.0 DE =3+(h/10)
IR	450,00	15.00	50	2 PV	5.00	1.50	3.00
CA	600,00	20.00	70	2 PV	6.00	1.50	3.00
IPP (2)	300,00	10.00	50	2 PV	5.00	1.50	3.00

(1) PODE SER UTILIZADO O SUBSOLO OU SEMI-SUBSOLO (RECUO FRONTAL =2,0M); PODE SER UTILIZADO MEZANINO PARA LAZER COM NO MÁXIMO 30% DA ÁREA FECHADA; EM AMBOS OS CASOS AS ÁREAS NÃO VÃO INCIDIR NO CÁLCULO DO ÍNDICE DE APROVEITAMENTO; PODE OCUPAR O PILOTIS COM CL E SL DESDE QUE ATENDIDOS O NÚMERO DE VAGAS PARA AUTOS.

(2) MICROEMPRESA CLASSIFICADA COMO NÃO POLUENTE EM TODOS OS NÍVEIS.

(*) LOTES APROVADOS ANTES DA LEI Nº 2.102/75 COM DIMENSÕES INFERIORES ÀS EXIGIDAS PARA A ZONA, SERÃO CONSIDERADOS PRÓPRIOS PARA CONSTRUÇÕES DESTINADAS AOS USOS R1, CL E SL.

LEGENDA: SS=SUBSOLO OU SEMI-SUBSOLO; TE=TÉRREO; PL=PILOTIS; MZ=MEZANINO; PV=PAVIMENTO TIPO; CB=COBERTURA; DE=DEMAIS PAVIMENTOS.

ANEXO C - FICHA 9 SAFARI URBANO

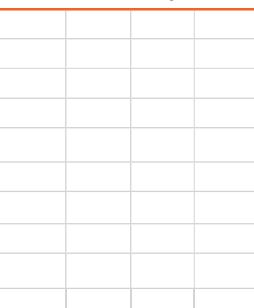
CONTEXTO E PERFIL	CONECTIVIDADE
Tecido Compreenda a densidade e a predominância de uso do solo. 	Pontos de atração Verifique os pontos de atração próximos à sua área. 
Perfil do Usuário Que tipo de pessoa você vê caminhando nesse bairro? 	Características do viário Compreenda o tipo de via próxima a sua calçada. 
Densidade estimada:  Residencial ☐ Uso Misto ☐ Comercial ☐ Industrial ☐ Outros usos relevantes e anotações: _____ _____	Ponto de ônibus/Estação ☐ Escola ☐ Hospital ☐ Parque ☐ Mercado ☐ Outro ☐ especifique: _____ Tipo de via: _____ Rua local ☐ Via coletora ☐ Avenida ☐ Rodovia ☐ # faixas rolamento: _____ Velocidade média: _____
Perfil do Usuário Faixa etária: _____ Etnias: _____ Ocupação: _____ Média número de pessoas/5 min: _____ Média número de ciclistas/5 min: _____ Média número de carros/5 min: _____ Média número de ônibus/5 min: _____	

Descreva o contexto da calçada:

Como é a calçada do outro lado da rua? E as tipologias/escalas/usos das edificações são semelhantes? Ou diferentes? Em que sentido?

QUAL DESSES MELHOR REPRESENTA O CONTEXTO DA SUA CALÇADA?

TECIDO 01



TECIDO 02



TECIDO 03



DESENHE SUA "PLANTA DE CONECTIVIDADE" E LOCALIZE OS PONTOS DE ATRAÇÃO:



10 minutos de caminhada

Planta de Conectividade
Escala aproximada: 1:1000

ENTENDA SUA REDE DE CALÇADAS

Conectividade do bairro e perfil.

Complete este formulário usando mapas, dados e observações da visita de campo

Cidade:

Rua:

Data:

CIDA
DE - A
TIVA

ANEXO D - FICHA 13 SAFARI URBANO

CONECTIVIDADE	Descrição do conceito Para analisar a conectividade da calçada, temos que entender se está conectada com destinos como estações de metrô, paradas de ônibus, equipamentos públicos (hospitais, escolas, parques etc), supermercados. Também é importante entender se está conectada com outras calçadas, e se as interseções com outras vias e calçadas são frequentes, inclusive com o outro lado da rua. Observe também se existe sinalização para pedestres, que indique caminhos e principais destinos do entorno e se há conexão com ciclovias.	Elementos e parâmetros a serem considerados Cheque os ítems observados durante a visita de campo ☐ Calçadas lineares e contínuas ☐ Parques e praças em raio de 500m ☐ Metrô / trem / corredor de ônibus em raio de 500m ☐ Ao menos 2 acessos a edificações distintas ☐ Parada de ônibus em raio de 200m ☐ Quadras têm no máximo 200m ☐ Equipamentos públicos em raio de 500m ☐ Sinalização para pedestre ☐ Poucas guias rebaixadas p/ carros (Max. 5) ☐ Proximidade com ciclovias ☐ Conexão com fruição pública dos lotes ☐ Presença de paraciclos ☐ Faixas de pedestre e sinalização em cruzamentos ☐ Outros: _____	Como avaliar se você selecionou até 2 ítems se você selecionou 3 ou 4 ítems se você selecionou 5 ou 6 ítems se você selecionou entre 7 e 9 ítems se você selecionou mais de 10 ítems
ACESSIBILIDADE	Descrição do conceito Uma calçada acessível pode ser utilizada por diversos tipos de usuários - de diferentes idades e com capacidades distintas para locomoção, visão, audição... Uma calçada acessível é uma calçada inclusiva, que incorpora diretrizes de acessibilidade e desenho universal e torna este espaço igualmente confortável para todos.	Elementos e parâmetros a serem considerados Cheque os ítems observados durante a visita de campo ☐ Faixa livre mínima de 1,20m (0,80 com elementos) ☐ Pavimentação homogênea e sem obstáculos ☐ Rebaixamento das calçadas junto às travessias ☐ Ausência de degraus ☐ Travessia em nível ☐ Sinalização visual: placas para pedestres ☐ Inclinação transversal não excessiva ☐ Sinalização tátil: piso ☐ Inclinação longitudinal não excessiva ☐ Sinalização sonora: semáforos ☐ Poucas guias rebaixadas para carros (Max. 5) ☐ Continuidade da faixa livre (pavimento/nível) ☐ Bueiros e tampas de caixa de inspeção ordenados ☐ Outros: _____	Como avaliar se você selecionou até 2 ítems se você selecionou 3 ou 4 ítems se você selecionou 5 ou 6 ítems se você selecionou entre 7 e 9 ítems se você selecionou mais de 10 ítems
SEGURANÇA	Descrição do conceito Para garantir o uso das calçadas é necessário também que usuários se sintam seguros. A sensação de segurança está muito ligada à iluminação, à noite, mas também depende da presença de outras pessoas, da troca de olhares ("olhos na rua", como diria Jane Jacobs). Mistura de usos do solo, transparência e visibilidade entre espaços públicos e privados, densidade populacional, limpeza e conservação dos espaços e edificações ajudam a construir essa sensação de segurança.	Elementos e parâmetros a serem considerados Cheque os ítems observados durante a visita de campo ☐ Iluminação pública ☐ Limpeza ☐ Iluminação natural adequada ☐ Conservação de espaços e edifícios ☐ Múltiplas entradas (mínimo 5 em 100m) ☐ Vitrines e janelas voltadas para calçada ☐ Diversidade de tipos de acesso (resid./comercial) ☐ Alta densidade populacional ☐ Uso comercial ou residencial no térreo ☐ Grande número de pessoas na calçada ☐ Grades/ muros opacos pouco extensos (max. 30m) ☐ Portões de comércio "transparentes" ☐ Grades/muros com altura máxima de 1,20m ☐ Outros: _____	Como avaliar se você selecionou até 2 ítems se você selecionou 3 ou 4 ítems se você selecionou 5 ou 6 ítems se você selecionou entre 7 e 9 ítems se você selecionou mais de 10 ítems
DIVERSIDADE	Descrição do conceito Proporcionar diversidade é garantir uma "variedade contínua", de usos, elementos arquitetônicos, atividades que podem acontecer na calçada, velocidades que podem ser desempenhadas (correr, andar rápido para chegar ao trabalho, passear tranquilamente, deslocar-se com restrições, para para olhar uma vitrine ou sentar em um café). Essa diversidade garante a variedade de usuários que se sentem convidados a usar a calçada. Dica para avaliar se a calçada é diversa: enquanto caminha, você vê algo novo a cada 5 segundos?	Elementos e parâmetros a serem considerados Cheque os ítems observados durante a visita de campo ☐ Variedade de usos no térreo ☐ Lugares para encostar (reentrâncias/degraus) ☐ Diversidade de tipos de acesso (resid. comercial) ☐ Usos na calçada (cafés/restaurantes) ☐ Fachadas/Lotes estreitos (max. 6m) ☐ Calçada ampla (>5m) ☐ Presença de mobiliário urbano (bancos) ☐ Fachada com diversas cores, texturas, materiais ☐ Variedade de usuários ☐ Usos no recuo frontal ☐ Vendedores de rua / quiosques ☐ Outros: _____	Como avaliar se você selecionou até 2 ítems se você selecionou 3 ou 4 ítems se você selecionou 5 ou 6 ítems se você selecionou 7 ou 8 ítems se você selecionou mais de 9 ítems
ESCALA DO PEDESTRE / COMPLEXIDADE	Descrição do conceito Calçadas atrativas, interessantes, são calçadas também desenhadas na escala de percepção sensorial do pedestre. Longe de serem espaços estáticos, as calçadas são percebidas em movimento - e por isso a complexidade deste ambiente é tão importante. O plano do edifício deve ser atrativo - deve possuir escala adequada a altura do olhar do pedestre, elementos de interesse como vitrines, acessos, detalhes arquitetônicos. Mudanças de textura e cor dão ritmo ao passeio, enquanto mobiliário e elementos como marquises e sinalização aproximam a calçada à escala do pedestre.	Elementos e parâmetros a serem considerados Cheque os ítems observados durante a visita de campo ☐ Altura do térreo: pé-direito < 5m ☐ Muros opacos pouco extensos (max. 30m) ☐ Fachadas/Lotes estreitos (max. 6m) ☐ Múltiplas entradas (mínimo 5 em 100m) ☐ Elementos verticais constantes (a cada 6m) ☐ Presença de mobiliário urbano ☐ Recuos estreitos (Max. 5m) ☐ Usos na calçada (cafés/restaurantes) ☐ Fachada com diversas cores, texturas, materiais ☐ Vitrines e janelas voltadas para calçada ☐ Presença de marquises, toldos ☐ Uso comercial ou residencial no térreo ☐ Presença de sinalização de estabelecimentos ☐ Ausência de garagem no recuo frontal ☐ Outros: _____	Como avaliar se você selecionou até 2 ítems se você selecionou 3 ou 4 ítems se você selecionou 5 ou 6 ítems se você selecionou entre 7 e 9 ítems se você selecionou mais de 10 ítems
SUSTENTABILIDADE/ RESILIÊNCIA CLIMÁTICA	Descrição do conceito Calçadas devem estar adequadas a contextos ambientais locais e devem ser desenhadas para responder às interações e mudanças climáticas. Arborização destes espaços é importante para ajudar a reduzir os efeitos da ilha de calor e garantir o conforto do pedestre. Ao mesmo tempo, canteiros e jardins de chuva podem auxiliar na drenagem de águas pluviais, garantindo segurança para quem caminha. Elementos que protejam usuários da chuva ou insolação, como marquises, são importantes. Avalie também a qualidade/origem dos materiais usados.	Elementos e parâmetros a serem considerados Cheque os ítems observados durante a visita de campo ☐ Arborização (mín. 1 árvore a cada 10m) ☐ Jardins no recuo frontal dos lotes ☐ Jardins de chuva/canteiros nas calçadas ☐ Arborização no recuo frontal ☐ Piso drenante ☐ Toldos/marquises ☐ Grelhas ou canaletas para drenagem ☐ Lixeiras ☐ Outros: _____	Como avaliar se você selecionou até 1 ítem se você selecionou 2 ítems se você selecionou 3 ou 4 ítems se você selecionou 5 ou 6 ítems se você selecionou mais de 7 ítems

APÊNDICES



APÊNDICE I - TABELAS DE CONTAGEM DE FLUXOS DE PESSOAS/BICICLETAS E AUTOMÓVEIS/ MOTOCICLETAS

FLUXO AUTOMÓVEIS E MOTOS /MIN		Fluxo (veic. /min)		Horário	
		Dia da semana	Fim de semana	Dia de semana	Fim de semana
Sub rec. 1 Av. Rui Barbosa	Ponto 1	46	23	15:50	17:00
	Ponto 2	48	29	16:05	17:14
	Ponto 3	48	22	16:20	17:27
Sub rec. 2 Av. Barão de Mamanguape	Ponto 1	27	26	15:45	13:14
	Ponto 2	15	16	15:58	13:29
Sub rec. 3 R. Clemente Rosas e Praças Pedro Gondim e São Gonçalo	Ponto 1 e 2	56	25	16:51	13:43
	Ponto 3	53	7	16:37	13:56
	Ponto 4	28	8	16:10	14:10
	Ponto 5	9	1	16:23	14:21
Sub rec. 4 Rua José Severino Massa Spinelli	Ponto 1	1	2	15:02	16:30
	Ponto 2	9	3	15:15	16:44

FLUXO PESSOAS E BICICLETAS /MIN		Fluxo (pessoas/10 min)		Horário	
		Dia da semana	Fim de semana	Dia de semana	Fim de semana
Sub rec. 1 Av. Rui Barbosa	Ponto 1	18	35	15:50	17:00
	Ponto 2	25	32	16:05	17:14
	Ponto 3	40	20	16:20	17:27
Sub rec. 2 Av. Barão de Mamanguape	Ponto 1	71	67	15:45	13:14
	Ponto 2	54	14	15:58	13:29
Sub rec. 3 R. Clemente Rosas e Praças Pedro Gondim e São Gonçalo	Ponto 1 e 2	29	8	16:51	13:43
	Ponto 3	21	14	16:37	13:56
	Ponto 4	63	2	16:10	14:10
	Ponto 5	35	6	16:23	14:21
Sub rec. 4 Rua José Severino Massa Spinelli	Ponto 1	11	29	15:02	16:30
	Ponto 2	33	28	15:15	16:44

APÊNDICE 2 - PRANCHAS PADRÃO

DIAGNÓSTICO DAS INTERFACES PÚBLICO/PRIVADO

SUB RECORTE X



PONTO DE CAPTURA DE INTERFACE

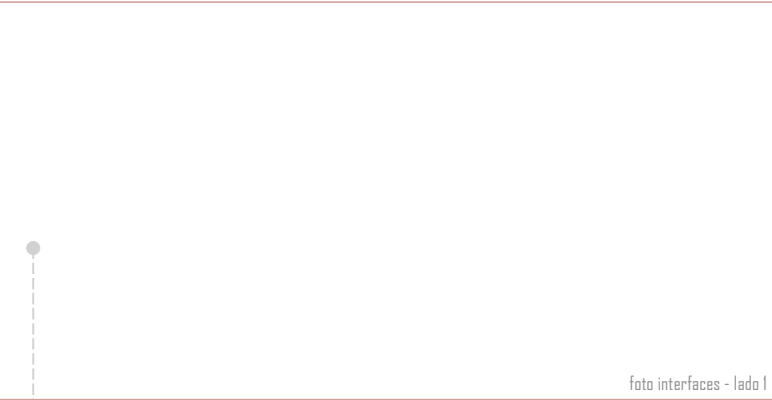


foto interfaces - lado 1



foto 1



foto 2

PERSPECTIVAS DOS TRANSEUNTES



foto interfaces - lado 2



localização dos sub recortes no bairro

- ■ ■ LIMITE BAIRRO TORRE
- PONTOS DE CAPTURA DAS INTERFACES

- ■ ■ SUB RECORTE

LEGENDA

LEGENDA

SITUAÇÃO DAS CALÇADAS

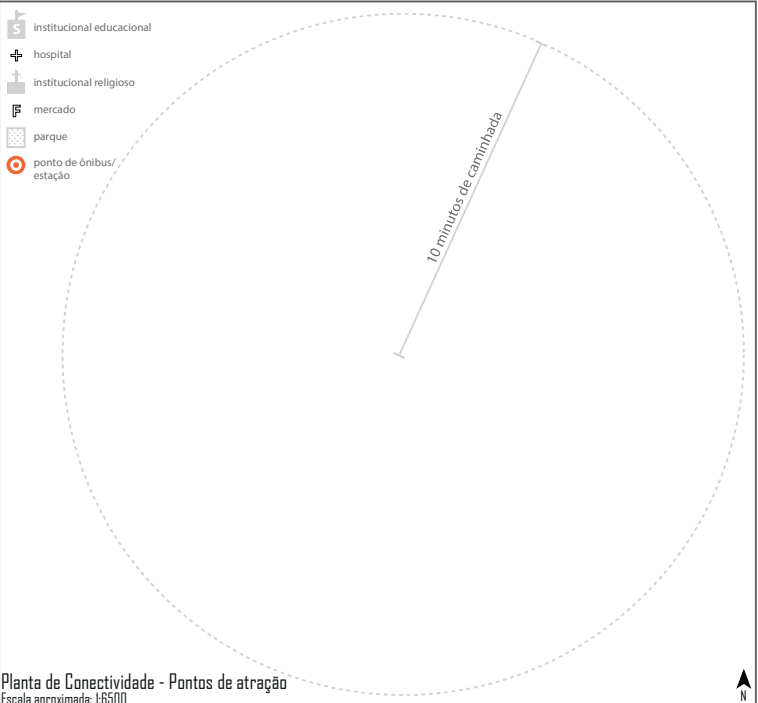
- CAMINHÁVEL COM OBSTÁCULOS
- CAMINHÁVEL SEM OBSTÁCULOS
- INEXISTENTE

PERMEABILIDADE FÍSICA E VISUAL

- PORTAS
- JANELAS
- PORTAS E JANELAS
- MUROS CEGOS

ÁREAS DE TRANSIÇÃO

- SUAVE
- RÍGIDA
- DISPOSITIVOS COMPLEMENTARES
(POSTES, PLACAS, FAIXAS DE PEDESTRES,
MOBILIÁRIO URBANO)
- PLANOS DA INTERFACE PÚBLICO/PRIVADO



Planta de Conectividade - Pontos de atração

Escala aproximada: 1:6500



localização dos pontos de observação nos sub recortes

Tecido Densidade e predominância de uso do solo	Densidade estimada:
☐ Residencial	☐ Uso Misto
☐ Comerc./Serv.	☐ Industrial
Outros usos relevantes:	
Pontos de atração Pontos de atração próximos à sua área (até 500m)	Ponto de ônibus/Estação ☐
	Escola ☐
	Hospital ☐
	Parque ☐
	Mercado ☐
	Outro: ☐
Características do viário Tipo de via próxima a sua calçada	Tipo de via: ☐
	Rua local ☐
	Via coletora ☐
	Avenida ☐
	Rodovia ☐
	# faixas rolamento: ☐
	Velocidade média: ☐

DIAGNÓSTICO ATIVIDADES HUMANAS E FLUXOS
SUB RECORTE X

DIA DE SEMANA (TARDE)

ATIVIDADES HUMANAS

- ATIVIDADES NECESSÁRIAS
- ATIVIDADES OPCIONAIS
- ATIVIDADES SOCIAIS



foto 2



foto 3



foto 4



foto 5

FLUXOS

- AUTOMOVEIS E MOTOCICLETAS
(a cada 1 min)
- ALTO (A PARTI DE 26)
 - MODERADO (ENTRE 10 E 25)
 - BAIXO (ENTRE 0 E 9)

- PESSOAS E BICICLETAS
(a cada 10 min)
- ALTO
 - MODERADO
 - BAIXO

mapa das atividades humanas

mapa dos fluxos de veículos e pessoas

foto 1

localização dos dos pontos de observação das atividades nos sub recortes

LEGENDA

- LIMITE BAIRRO TORRE
- SUB RECORTE
- PONTOS DE CAPTURA DAS INTERFACES
- ÁREA DE ABRANGÊNCIA DO DIAGNÓSTICO

