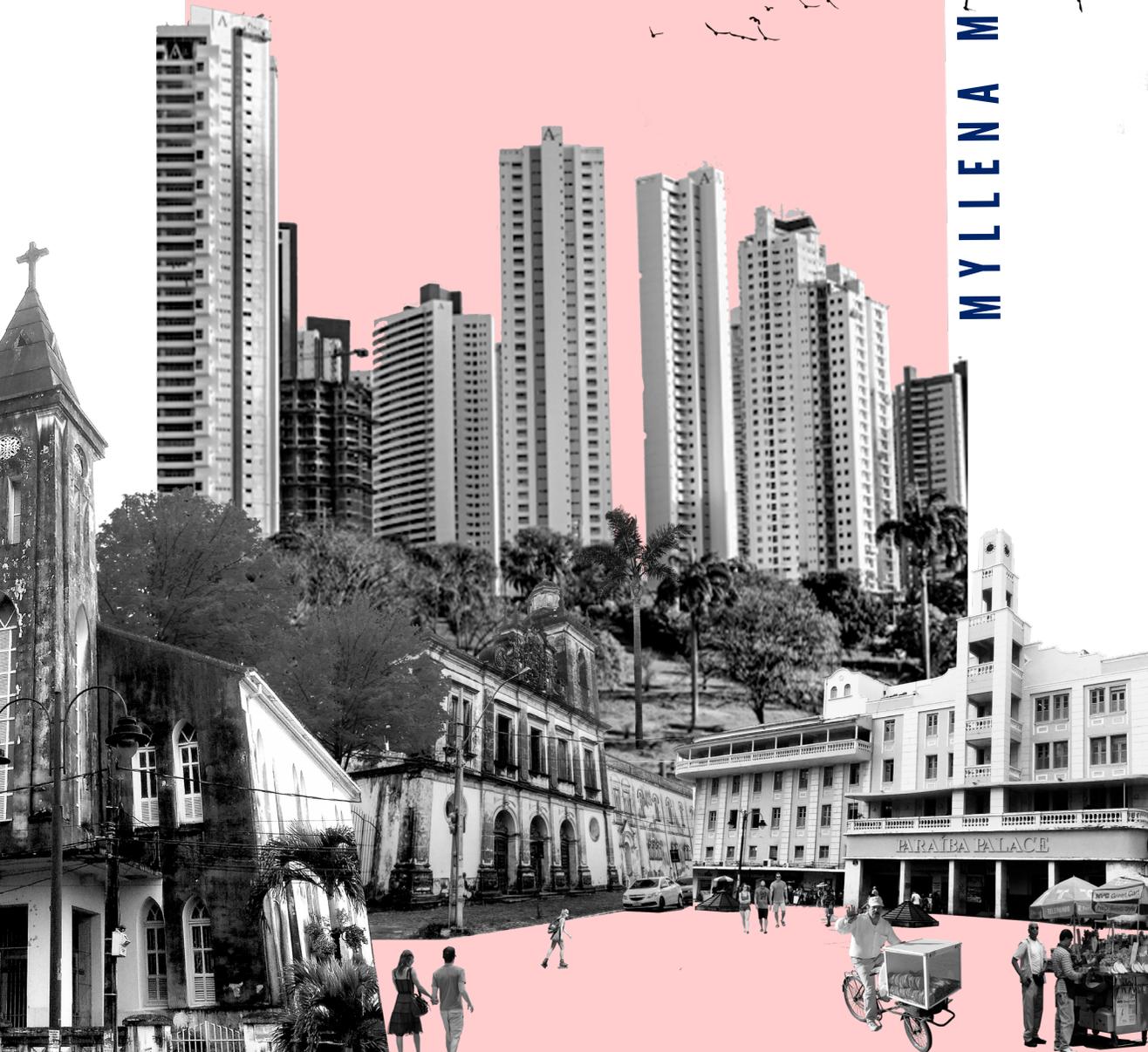


NOTAS SOBRE *URBANIDADE*

MYLENA MELO



Catálogo na publicação
Seção de Catálogo e Classificação

M528n Melo, Myllena Miliann Silva.

Notas sobre urbanidade : um paralelo temporal entre Centro e Altiplano / Myllena Miliann Silva Melo. - João Pessoa, 2019.

174 f. : il.

Orientação: Marcele Trigueiro de Araujo Moraes.
Coorientação: Mauro Normando Macedo Barros Filho.
Dissertação (Mestrado) - UFPB/CT.

1. Urbanismo. 2. Espaço livre público. 3. Centro da cidade - João Pessoa (PB). 4. Altiplano - João Pessoa (PB). I. Moraes, Marcele Trigueiro de Araujo. II. Barros Filho, Mauro Normando Macedo. III. Título.

UFPB/BC

CDU 911.375.5(043)

Notas sobre urbanidade: um paralelo temporal entre o Centro e o Altiplano

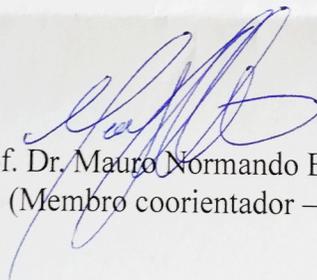
Por

Myllena Miliann Silva Melo

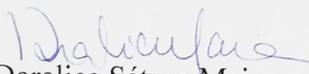
Dissertação aprovada em 30 de agosto de 2019



Prof.ª Dr.ª Marcelle Trigueiro de Araújo Morais
(Orientadora – UFPB)



Prof. Dr. Mauro Normando Barros Filho
(Membro coorientador – UFCG)



Prof.ª Dr.ª Doralice Sátyro Maia
(Membro Interno – UFPB)



Prof.ª Dr.ª Mariana Fialho Bonates
(Membro externo – UFPB)

João Pessoa-PB - 2019



UFPB | UNIVERSIDADE FEDERAL DA PARAÍBA
CT | CENTRO DE TECNOLOGIA
PPGAU | PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM ARQUITETURA E URBANISMO

NOTAS SOBRE URBANIDADE: UM PARALELO TEMPORAL ENTRE O CENTRO E O ALTIPLANO.

MESTRANDA:

MYLLENA MILIANN SILVA MELO

MATRÍCULA:

20171025926

ORIENTADORA:

PROF.^a DR.^a MARCELE TRIGUEIRO DE ARAÚJO MORAIS

COORIENTADOR:

PROF. DR. MAURO NORMANDO MACÊDO

JOÃO PESSOA

AGOSTO DE 2019

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal da Paraíba, na linha de pesquisa: Produção e apropriação do edifício e da cidade, como requisito para obtenção do título de Mestre em Arquitetura e Urbanismo.

AGRADECIMIENTOS

Para mim, esta dissertação foi um evento. Ela rolou sobre mim. Esforcei-me para lhe dar forma e controlá-la, para dar ritmo e fluidez. Fiz o melhor que pude.

Eu gostei do passeio, embora tenha me deixado arfante e em alguns momentos, profundamente tonta. No meio do caminho, caminhei com algumas pessoas, as quais devo muito, mas sem dúvidas, é a Deus que devo a proeza de ter conseguido juntar tantas palavras em frases e ajustar tantos pensamentos complexos de outras pessoas em meus pensamentos. Para ser sincera, a soberania de Deus sobre o mundo se tornou tão clara na minha vida através desse mestrado, que todos os dias que acordava e era imediatamente tomada da profunda realidade de que Ele cerca o meu andar, e o meu deitar; e conhece todos os meus caminhos (Sl 139); e de sua mão graciosa, proveu tudo que eu precisava para executar um trabalho que eu absolutamente não tinha capacidade de fazer. A Ti, ó Deus seja dada toda a glória, pois tuas misericórdias não têm fim e de fato renovam-se a cada manhã (Lm 3).

Devo tudo também a minha mãe, sem dúvidas, foi através dela que Deus me abençoou com amor, zelo, incentivo e possibilidades de fazer coisas que eu não pensaria por mim mesmo ou não colocaria para frente. Nada que eu fale aqui vai ser suficiente para expressar em palavras toda minha gratidão.

À minha irmã Monalisa, por ter carregado minha mochila (carrinho) nos primeiros anos e por toda vida, rs.

À minha orientadora Marcele Trigueiro, pelo exemplo de profissional, pelo esmero e pela delicadeza enquanto pessoa, mas principalmente, pela tranquilidade de sempre, mesmo quando orientando na ponte Brasil-França. É realmente de uma paz e sossego tabalhar com Marcele.

Ao meu coorientador Prof. Dr. Mauro Normando Macêdo Barros Filho, por também me transmitir tanta tranquilidade pela excelência no ofício de orientador. Obrigada Mauro, por sua dedicação. exemplo e esmero em tudo que faz.

RESUMO

Esta pesquisa se interessa pelos Espaços Livres Públicos (ELP) dos bairros Centro e Altiplano, na cidade de João Pessoa, e busca investigar suas configurações espaciais e dinâmicas sociais atuais, à luz do conceito de urbanidade. Os ELP constituem-se como palcos que promovem as relações da esfera social na esfera espacial, congregando uma infinidade de Dispositivos Técnicos e Espaciais do Urbano (DTSU). Dispostos no meio urbano, os elementos que compõem os ELPs servem aos públicos urbanos, sendo orquestrados pelo conjunto de fabricantes e organizações responsáveis por constituir a vida na cidade. Neste sentido, os ELPs são centrais na discussão sobre urbanidade e são considerados “instrumentos de urbanidade” (ibidem). Esta temática tangencia questões relativas ao ambiente construído da cidade, o qual, impulsionado pela iniciativa privada e por sua lógica mercadológica, tem resultado em ambiências urbanas insuficientemente vivas e pouco apreendidas pelos públicos da cidade. Trata-se de uma produção mercantilista de ELPs essencialmente pautada em empreendimentos que aprofundam a racionalização do espaço urbano, também parcialmente responsável pela diluição do espaço público. Tais constatações impulsionam um campo de investigações interessado por medidas e modalidades de ação, capazes de atenuar os efeitos da atual fabricação urbana. A questão da insegurança, do sentir-se inseguro, ou ainda a repercussão destes sentimentos nos padrões de utilização dos ELPs tornam-se ainda objeto desta investigação, uma vez que promovem a desertificação dos espaços, colaborando para sua segregação e/ou subutilização. Assim, esta pesquisa tem por objetivo central investigar os padrões de urbanidade em Espaços Livres Públicos dos bairros Centro e Altiplano, a partir de uma contraposição deste conceito com distintas posturas epistemológicas, assim como, a partir de categorias de análise construídas dentro das dimensões física e social dos objetos.

Palavras-chave: Urbanidade, Espaço Livre Público, Centro, Altiplano.

ABSTRACT

This research is interested in the Public open spaces (POS) of the Downtown and Altiplano districts, in the city of João Pessoa, and seeks to investigate its current spatial configurations and social dynamics, in the light of the concept of urbanity. The POS are constituted as stages that promote the relations of the social sphere in the spatial sphere, “[bringing together] an infinity of Urban Technical and Spatial Devices”. At disposal in the urban environment, the elements that compound the POS serves to the publics, being orchestrated by the set of companies and the organizations responsible for constituting a liveable city. In this sense, the POS are central to the discussion of urbanity and are considered “instruments of urbanity” (ibidem). This theme approaches on issues related to the built environment of the city, which, driven by private initiative and its marketing logic, has resulted in urban environments that are insufficiently alive and poorly understood by city audiences. It is a mercantilist production of POS essentially based on projects that deepen the rationalization of the urban space, also partially responsible for the dilution of the public space. These findings stimulate a field of research interested in measures and modalities of action, capable of mitigating the effects of the current urban fabrication. The question of insecurity or the repercussion of these feelings in the patterns of use of the POS are still the object of this research, since they promote the desertification of the spaces, collaborating for their segregation and / or underutilization. Thus, this research aims to investigate the patterns of urbanity in Public Open Spaces of the downtown and Altiplano neighborhoods, from a contrast of this concept with different epistemological postures, as well as from categories of analysis built within the physical and social dimensions of objects.

Keywords: Urbanity, Public Open Spaces, Historic Center, Altiplano.

LISTA DE FIGURAS

FIGURA 1: Mapa de localização de João Pessoa no Nordeste do Brasil. **FIGURA 2:** Mapa de localização dos Bairros de Estudo na Malha Urbana do Município de João Pessoa. **FIGURA 3:** Processos de desurbanidade em uma cidade. **FIGURA 4:** Exemplo de Isovista Total. **FIGURA 5:** Esquema tipológico **FIGURA 6:** Exemplo de Grafo de Intervisibilidade. **FIGURA 7:** Esquema demonstrativo do Ponto de Observação na Altura dos olhos à 1,60, considerando um adulto de altura média total de 1.72 m. **FIGURA 8:** Esquema demonstrativo de Observação das fachadas a partir da Metodologia modificada do Safari Urbano. **FIGURA 9:** Sub-regiões do Altiplano Cabo Branco. **FIGURA 10:** Mapa de Espacialidade da Densidade na cidade de João Pessoa. **FIGURA 11:** Mapa de Espaços Livres Públicos na cidade de João Pessoa. **FIGURA 12:** Mapa de Espacialidade das Paradas de Ônibus. **FIGURA 13:** Mapa de Espacialidade das Paradas de Ônibus com Raio de Influência de 400m. **FIGURA 14:** Mapa de Espacialização das linhas de ônibus através do tecido urbano. **FIGURA 15:** Mapa de Segmentos - Integração Global na Cidade de João Pessoa e nos Bairros do Centro e do Altiplano. **FIGURA 16:** Mapa de Segmentos - Integração Local na Cidade de João Pessoa e nos Bairros do Centro e do Altiplano. **FIGURA 17:** Mapa de localização da Praça Venâncio Neiva no Centro. **FIGURA 18:** Detalhe dos Pilares, Pavilhão do Chá; 2019. **FIGURA 19:** Pavilhão do Chá; **FIGURA 20:** Pavilhão do Chá. **FIGURA 21:** Coreto; **FIGURA 22:** Vista interna da Praça; **FIGURA 23:** Evento no Pavilhão do Chá; **FIGURA 24:** Mapa de localização da Praça Altiplano, Altiplano. **FIGURA 25:** Playground em Aleveneria; **FIGURA 26:** Arquibancadas que ladeiam as quadras poliesportivas da Praça Altiplano; **FIGURA 27:** Morador se exercitando na praça; **FIGURA 28:** Áreas de Estar da Praça; **FIGURA 29:** Quadra Poliesportiva; **FIGURA 30:** Mapa de Usos do Solo - Raio 400 m, Centro. **FIGURA 31:** Mapa de Usos do Solo - Raio 400 m, Centro. **FIGURA 32:** Tecido Urbano do Centro em 1998,2008,2013. **FIGURA 33:** Tecido Urbano do Altiplano em 1998,2008,2013. **FIGURA 34:** Mapa de Tipologias, Praça Venâncio Neiva e Perímetro de Estudo. **FIGURA 34** Mapa de Tipologias, Praça Altiplano e Perímetro de Estudo. **FIGURA 35** Mapa de Tipologias, Praça Altiplano e Perímetro de Estudo. **FIGURA 36:** Mapa de Conectividade da Praça Venâncio Neiva, Centro. **FIGURA 37:** Mapa de Integração Visual da Praça Venâncio Neiva, Centro. **FIGURA 38:** Mapa de Conectividade, Praça Altiplano. **FIGURA 39:** Mapa de Integração Visual, Praça Altiplano. **FIGURA 40:** Percurso de Entorno, Praça Venâncio Neiva. **FIGURA 41:** Mapa de Atividades, Praça Venâncio Neiva. **FIGURA 42:** Percurso de Entorno, Praça Altiplano. **FIGURA 43:** Atividades nas quadras, Praça Altiplano. **FIGURA 44:** Caminhada, Praça Altiplano.

LISTA DE QUADROS

QUADRO 1: Os papéis da linguagem e do espaço. **QUADRO 2:** Argumentos a favor e obstáculos ao desenvolvimento de Empreendimentos de Uso-Misto.

INTRODUÇÃO: p.3

CAPÍTULO 1:

COMO A URBANIDADE É CONSTRUÍDA? p.15

- 1.1.VITALIDADE, CIVILIDADE NO CONVÍVIO OU ESTRUTURA FÍSICA? p.16
- 1.2.ENTRE ATOS E A- COMUNICAÇÃO QUE OS MEDIA p.32
- 1.3.COSMOVISÃO E INTERDEPENDÊNCIA NA PRÁXIS URBANA p.49

CAPÍTULO 2:

ESTRATÉGIA METODOLÓGICA p.60

- 2.1. SELEÇÃO DOS RECORTES DE ESTUDO p.61
- 2.2. DIAGNÓSTICO DOS ESPAÇOS LIVRES PÚBLICOS ESCOLHIDOS p.63
 - 2.2.1.DIMENSÃO FÍSICA p.63
 - 2.2.2. DIMENSÃO SOCIAL – ALTIPLANO p.77

CAPÍTULO 3:

DOS ESPAÇOS COMPARTILHADOS DO CENTRO AOS ENCLAVES CONSTITUÍDOS DO ALTIPLANO p.81

- 3.1.SELEÇÃO DOS RECORTES DE ESTUDO p.84
 - 3.1.2. ÁREAS ESCOLHIDAS
- 3.2. DIAGNÓSTICOS: PRAÇA VENÂNCIO NEIVA E PRAÇA ALTIPLANO p.101
 - 3.2.1. DIMENSÃO FÍSICA p.101
 - 3.2.2. DIMENSÃO SOCIAL - ALTIPLANO p.124
- 3.3. CONCLUSÕES: VIVA, INTEGRADA E DIVERSA - QUE URBANIDADE É ESSA? p.138

REFERÊNCIAS: p.148

APÊNDICE: p.156

V W T R

O D U

Ç A O



A mutabilidade das cidades se manifesta cotidianamente. De fato, o meio urbano constitui um organismo dinâmico, no qual os espaços raramente podem ser considerados estáticos ou terminados. Segundo Vargas e Castilho (2009), os centros das cidades, em particular, são animados pelo fluxo de pessoas, veículos e mercadorias decorrentes da presença marcante das atividades terciárias, transformando-se não apenas no seu principal referencial simbólico, como também nestes setores em constante modificação.

Historicamente eleitos para abrigar os principais edifícios públicos, administrativos, institucionais e religiosos, os centros urbanos têm sua centralidade fortalecida pela somatória de todas essas atividades, de maneira que o seu significado, por vezes, extrapola os limites geográficos da própria cidade. No entanto, quando a expansão das áreas urbanas começou a intensificar-se, de modo espontâneo ou planejado, essa noção de centro também começou a diluir-se, pelo surgimento de novas centralidades nas cidades expandidas. A esse respeito, Santos (2009) sinaliza, em primeiro lugar, para a mudança da base econômica, que se configurava em centros industriais e atualmente se constitui em centros de consumo, bem como pelo processo de descentralização causado por essa transferência das funções industriais de áreas centrais para a periferia.

Essa mudança da base econômica das atividades produtivas e a conseqüente descentralização de tais atividades econômicas levou à descaracterização física de espaços da cidade, que eram reflexo dos antigos modos de produção e ocupação, implodindo, assim, a antiga centralidade que havia no tecido. Constituíram, desta forma, metrópoles polinucleadas (CARLOS, 1994). Para Vargas e Castilho (*idem*), este processo foi o principal vetor da degradação dos centros urbanos e, nas principais cidades da Europa e da América do Norte, tornou-se objeto de inquietação desde a década de 1950. No caso de João Pessoa, o processo de expansão do centro da cidade aconteceu entre as décadas de 1940 e 1950, consolidando a instalação, a partir de 1970, de seu estado de degradação

(TEIXEIRA, 2014).

Pode-se dizer que há hoje uma profunda especialização de distintas áreas, alimentada pelo processo de reprodução dos espaços urbanos, promovido pelo capital financeiro. Este processo vem acelerando a transformação dos usos de partes das cidades, exercendo grande poder de atração ou repulsão de determinados setores, valorizando ou relegando áreas e, conseqüentemente, causando a substituição de classes de renda em determinados locais de (des) interesse. Em outros termos, trata-se da transformação da cidade em “produto imobiliário”, o qual passa a assegurar essencialmente a realização do lucro:

[...] em pedaços, o espaço torna-se intercambiável a partir de operações que se realizam através e no mercado. Desse modo, o espaço entra no circuito da troca, generalizando-se na sua dimensão de mercadoria. Isso ocorre porque o capital desenvolveu o mundo da mercadoria, criou possibilidades reais para a extensão da propriedade privada no/do espaço, bem como a expansão das atividades econômicas para a sua realização. Realiza-se, assim, ampliando-se a propriedade privada da riqueza sob a forma de propriedade do solo urbano. A predominância do valor de troca, como extensão do mundo da mercadoria, indica a disputa pelo uso dos lugares da metrópole pelas diferentes classes sociais, o que gera conflitos entre indivíduos e usos, na medida em que o processo de reprodução espacial envolve uma sociedade hierarquizada. Embora produzido de forma socializada, o espaço urbano, enquanto trabalho social materializado, é apropriado de forma diferenciada pelo cidadão (CARLOS, 1994, p 28.).

Os promotores imobiliários, incentivam também, uma proliferação de vazios urbanos derivados do seu modo de incorporar áreas da cidade, originado da especulação imobiliária ascendente; esta especulação ora aumenta o espraiamento, através da produção social de habitação, condomínios horizontais fechados, ora intensifica o adensamento e verticalização de áreas, que possuem amenidades e já são valorizadas, através das sucessivas incorporações. Pode-se afirmar que em ambas as situações as classes de maior poder aquisitivo são aquelas com maiores possibilidades

de custear e usufruir desses bens. O que ocorre, então, é a formação de “sítios sociais” (SANTOS, 2009), nos quais, as diferenças de classe determinarão, em certa medida, a localização de amenidades no tecido da cidade bem como a possibilidade de acesso (ir) restrito a estes bens urbanos.

Compreende-se que esta realidade é indistintamente fruto da ação de dois tipos de “coletivos” (LATOURE, 2004): o coletivo dos “fabricantes” e o coletivo dos “públicos”. O primeiro é constituído por representantes políticos, funcionários públicos, arquitetos, artistas, empresários, técnicos, pesquisadores e promove a fabricação e o funcionamento dos Dispositivos Técnicos e Espaciais do Urbano (DSTU) – i.e. os objetos urbanos, a diversidade de artefatos, que são produzidos para a cidade, que a compõem, e que, supostamente, colaboram para seu funcionamento. O segundo coletivo refere-se aos habitantes, cidadãos, usuários, etc. e está intrinsecamente ligado ao uso desses DSTU (TRIGUEIRO, 2012). Neste sentido, os Espaços Livres Públicos (ELP), enquanto DSTU constituem-se como espaços fabricados, mas também como palcos que permitem a realização da esfera social na esfera espacial; os ELP “[congregam] uma infinidade de DSTU, cuja inserção no meio urbano é orquestrada pelos fabricantes e pelo conjunto das organizações que podem, legitimamente, constituir a vida na cidade” (TRIGUEIRO *apud* TOUSSAINT, 2003, p.49). Os ELP são centrais na discussão sobre urbanidade, sendo considerados “instrumentos da urbanidade” (TRIGUEIRO, 2012, p.84), assim como resultam de uma série de inter-relações, vai-e-véns constantes, entre os dois coletivos.

Segundo Lamas (2004), os ELP podem ser identificados como espaços de circulação ou de permanência e socialização. Os espaços de circulação referem-se, sobretudo, a ruas, passeios, vielas e becos, aos lugares que promovem a mobilidade das pessoas e veículos na cidade. Por sua vez, os espaços de permanência são aqueles que permitem o desenvolvimento de atividades que necessitam de apoio físico do local, tais como: descansar, brincar e jogar. Tais espaços são principalmente representados por praças, parques,

campos, jardins, lagos, praias, rios e promenades (QUEIROGA, 2011). É importante ressaltar que os espaços livres de uma cidade são uma categoria mais ampla que inclui as duas categorias abordadas anteriormente, ou seja, “são todos os espaços [predominantemente] descobertos [sem edificação], sejam eles urbanos ou não, vegetados ou pavimentados, públicos ou privados” (QUEIROGA, 2011, p. 27). Os ELP permitem o encontro com o outro, fortalecem as relações coletivas (manifestações populares, comemorações diversas, práticas recreativas, etc.), as trocas fundamentais e o convívio com a diferença e o conflito, permitindo a formação de uma identidade de lugar. Eles constituem, nesta pesquisa, um objeto privilegiado de observação, uma vez que são reflexo, mas também produto (CÔRREA, 2005) dos processos de produção e de apropriação da cidade; eles abarcam informações úteis à compreensão do crescimento desenfreado das cidades e do consequente processo de modernização da coletividade, os quais combinam-se contribuindo para a (re) produção de territórios fragmentados espacial e socialmente.

Sob o prisma do entendimento do que é urbanidade, cuja acepção aqui mobilizada permite a associação entre os dispositivos técnicos (DTSU) presentes no espaço urbano e as disposições sociais dos diferentes públicos em apreendê-los (JOSEPH, 2002; TRIGUEIRO, 2012), pretende-se aqui direcionar particularmente o olhar para espaços fabricados e apropriados por públicos distintos na cidade de João Pessoa. Por um lado, interessam à pesquisa populações que se tornam estigmatizadas em decorrência da ausência de equidade social e, por outro lado, populações que se estabelecem e têm suas redes de conexões urbanas, facultadas por seu poder aquisitivo e, por consequência, pelo “símbolo de status” (GOFFMAN, 1963) agregado aos lugares dos quais se apropriam.

A conceituação de urbanidade tem sido bastante discutida nos últimos anos e apreendida em distintas significações por diferentes teóricos da área. Este trabalho compreende urbanidade, de maneira sintética, como uma característica urbana que evoca uma

“integração social” no espaço que “relaciona e conecta outros sistemas de integração social e intensificação das trocas urbanas e dinâmicas cotidianas em nossos atos e experiência” (NETTO, 2012, p.50). Neste sentido, a partir do entendimento que os ELP são permeados pelas intrínsecas relações existentes entre elementos físicos e sociais, tem-se como pressuposto que as inter-relações estabelecidas entre os públicos e espaços em particular, construídos a partir de premissas urbanas distintas, podem fornecer padrões de urbanidade capazes ou não de contribuir para a apropriação dos mesmos.

A literatura convém associar “melhores” espaços urbanos ao aumento dos usos dos espaços, da “vida entre edifícios” (GEHL, 1987), ao incremento da vitalidade, em outros termos a uma melhor urbanidade. No cerne desta definição, encontra-se a ideia de que a arquitetura teria a capacidade de afetar seus entornos urbanos, influenciando, portanto, o que ocorre nos ELP. Esse pressuposto compreendido como um tipo de “determinismo arquitetônico” (HOLANDA, 2003) destaca os padrões espaciais e as consecutivas expectativas de atos sociais que poderiam emergir neles ou a partir deles. Por enquanto, convém observar o que Netto (2012) comenta: “Tanto a urbanidade não poderia ser induzida pelo espaço apenas como não emergiria em uma condição espacial qualquer. [...] a investigação da urbanidade deve esclarecer o que ocorre entre esses extremos” (NETTO, 2012, p. 27).

Grande parte dos teóricos que, a partir da década de 1960 com maior disseminação, iniciaram seus estudos nessa área, concordam que o padrão de desenvolvimento das cidades nessa época – o modernismo – foi responsável por um enrijecimento do espaço urbano, através de uma inversão da prioridade outrora existente nas cidades de desenho urbano mais tradicional, nas quais, o pedestrianismo se sobrepunha ao uso dos automóveis. De fato, segundo Leme (1999), entre 1950 e 1965 percebeu-se no Brasil a emergência de planos urbanísticos, decorrentes da realidade da migração campo-cidade, da urbanização crescente e do aumento

da área urbana, o que provocou em grande parte a insistência então no desenvolvimento dos meios de mobilidade rápida¹.

Dentro desse contexto, o modernismo erigiu cidades onde a grande escala construtiva impôs um tratamento mais “abrangente” da cidade. Aqui no Brasil, o resultado observado desse tipo de planejamento leva à constatação de que “[o] método não funciona para a paisagem humana e para convidar as pessoas ao espaço da cidade” (*Idem*, 2013, p.196), já que por não haver uma consideração da microescala desde o princípio do processo, muitos dos espaços livres criados são apenas impostos na morfologia da cidade, resultando muitas vezes em espaços desligados de significação para a população.

Além disto, é comum também haver apenas algum tratamento dos espaços remanescentes entre edifícios, que, em sua maioria, não incentivam e nem são dotados de razões para o uso do espaço público por longos períodos. O planejamento é macro, mas o prejuízo é registrado na microescala, nos espaços de transição entre as edificações, nas praças, nas calçadas, nos espaços do cotidiano, onde a prática das relações que animam a cidade estaria ocorrendo. Apesar do objetivo desde trabalho não ser o de levantar uma crítica ao Movimento Moderno propriamente dito, observar os princípios construtivos das cidades a partir dessa época – alinhados a uma perspectiva capitalista que mercantiliza porções da cidade; com a crescente visão do carro como um bem que é uma necessidade básica; além de governos e políticas públicas omissas para a importância da boa qualidade do serviço público de transportes – é fundamental para o entendimento de como alguns desses aspectos ficaram intrincados na cultura arquitetônica e urbanística, de modo a influenciar até os dias atuais a concepção do espaço e o pensamento acerca da cidade. Neste contexto, pode-se dizer

.....

1.Sem dúvidas existem inúmeras contribuições do Movimento Moderno, especialmente na escala do edifício, através da racionalidade construtiva, exibida principalmente através da modulação dos ambientes e do avanço tecnológico dos materiais, essencialmente atrelados à funcionalidade desejada.



que uma forte herança da abordagem tecnocrática modernista encontra-se no modus operandi do coletivo dos fabricantes, que detém em grande parte o poder de tomada de decisões e tende a negligenciar o coletivo dos públicos.

As influências estabelecidas entre espaços públicos e privados – especialmente quando considerado os tipos de espaços públicos formulados para a população de João Pessoa ([Figura 1](#)) –, que podem ou não favorecer maior vitalidade e/ou urbanidade delimitam aqui a problemática de estudo. O atual modo de fabricação urbana tem produzido territórios não apenas “fragmentados” (CÔRREA, 1989), mas também contrastados em suas realizações. Autores convergem no sentido de expor, em uma das extremidades do painel, resultados como aqueles encontrados em bairros elitizados, hiperverticalizados, ou dotados de parcelas urbanas inteiramente muradas; na outra extremidade, apontam para as ocupações irregulares ou mesmo para os tecidos das áreas centrais que, apesar de serem densos e procurados por grande parte da população menos abastada, sofrem processo de esvaziamento e de degradação continuado. Neste sentido, nossa pesquisa se volta para o estudo de dois bairros, o Centro e o Altiplano ([Figura 2](#)), uma vez que se mostram “extremos”, se situados dentro da linha morfológica dual da produção do espaço, tradicional consolidado x contemporâneo verticalizado, assim como dentro das perspectivas de urbanidade(s) que podem produzir. A escolha destes dois bairros justifica-se assim pela possibilidade que eles facultam de investigar vestígios de uma urbanidade passada, de tecido mais compacto e tradicional – o Centro – que reverbera ainda atualmente e ao mesmo tempo sofre com o processo de consolidação de novas centralidades, em contraponto às urbanidades decorrentes dos novos modos de morar, produzidos pelo mercado imobiliário, e aqui representadas pelo bairro Altiplano. Não se trata, por fim, de comparar os dois bairros, mas, antes, de pôr em paralelo suas realidades as quais, por serem distintas, surgem como possibilidade de aproximação formal desta polarização.

Trata-se de temáticas que tangenciam principalmente as questões relativas ao ambiente construído da cidade que, impulsionado pela iniciativa privada e sua lógica mercadológica, pouco se preocupa com a ambiência urbana criada a partir de seus empreendimentos, os quais aprofundam a racionalização do espaço urbano e têm tido sua parte fundamental na diluição do espaço público. A pesquisa busca lançar luz sobre a crescente preferência, de parte de grupos de cidadãos, por áreas privadas de lazer em detrimento das públicas, que surge como resposta aos anseios de uma classe mais abastada, não somente por conforto, mas por uma rejeição do que é “público”, baseado na fala do crime e do medo, que “não apenas produzem certos tipos de interpretações e explicações, habitualmente simplistas e estereotipadas, como também organizam a paisagem urbana e o espaço público, moldando o cenário para as interações sociais que adquirem novo sentido numa cidade que progressivamente vai se cercando de muros” (CALDEIRA, 2003, p. 27).

Nesse cenário moldado pelas dinâmicas de interação na cidade – que vem se configurando desde os anos de 1980 (CALDEIRA, 2003) –, há a consolidação no ambiente construído de “novos estilos de morar” que beneficiam apenas parte da população. Nele, os distintos grupos sociais podem até estar perto fisicamente no espaço da cidade, “mas são separados por muros e tecnologias de segurança, e tendem a não circular ou interagir em áreas comuns” (*Idem*, p. 211). A questão da insegurança ou do sentir-se inseguro e também a forma como este aspecto impulsiona padrões na utilização dos ELP, diminuindo ou inviabilizando a permanência das pessoas em certos espaços, promove a desertificação dos mesmos e, conseqüentemente, colabora para sua degradação e/ou subutilização.

Portanto, esta pesquisa tem como objetivo geral: Investigar os padrões de urbanidade em Espaços Livres Públicos dos bairros Centro e Altiplano, na cidade de João Pessoa (PB). Especificamente, procura-se: (i) Explorar o conceito de urbanidade, tencionando-o à luz de diferentes posturas epistemológicas; (ii) Analisar a distribuição

dos ELP nos dois bairros, relacionando-os às condições ambientais, à compreensão do conceito de segregação, como também às manifestações de apropriação observadas nos mesmos; (iii) Diferenciar o ambiente construído de ambos os bairros e identificar as “boas razões” que os seus diferentes públicos urbanos possuem para morar ou estar em cada um deles.

A possibilidade de investigar os processos de produção, de apropriação, mas também de desvalorização do ELP, que ocorre visivelmente em face da crescente valorização do espaço privado (CARLOS, 1994; FIGUEIREDO, 2012; CALDEIRA, 2013), contribui certamente com a discussão no campo disciplinar da arquitetura e urbanismo, mas não apenas. É capaz também de chamar a atenção para a necessidade de se repensar as atuais modalidades de concepção urbana, as quais têm minimizado as pequenas ligações cotidianas intrínsecas à cidade; estas ligações são promotoras do enriquecimento do tecido urbano e da aproximação e/ou tensionamento das relações humanas, que são por sua vez fundamentais à efervescência de uma vida pública, responsável pela elevação dos níveis de satisfação com a cidade e com a qualidade de vida que ela proporciona.



FIGURA 1: Mapa de localização de João Pessoa no Nordeste do Brasil. **FONTE:** Produzido pela autora.

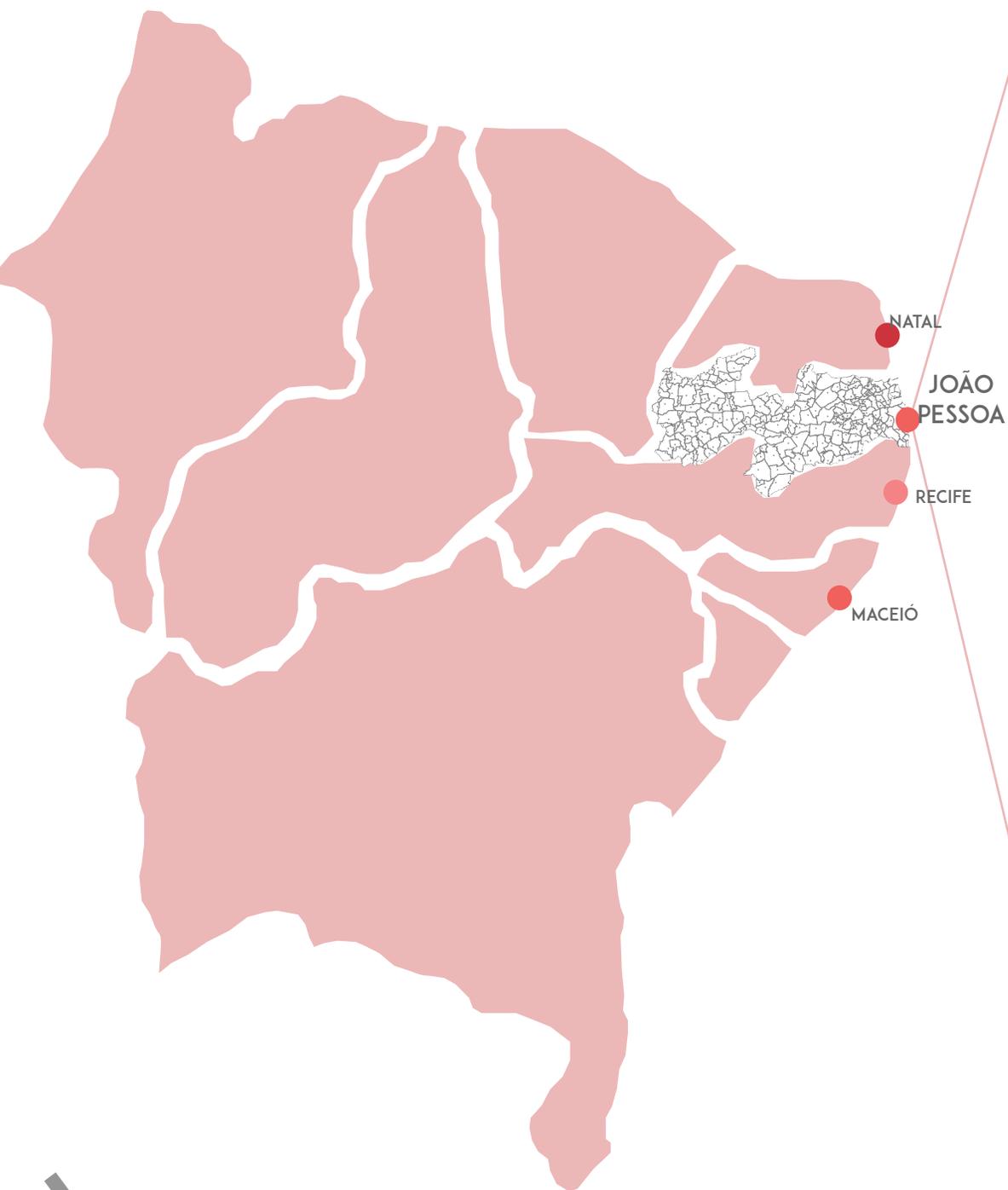


FIGURA 2: Mapa de localização dos Bairros de Estudo na Malha Urbana do Município de João Pessoa. **FONTE:** Produzido pela autora.





COMO

A URBANIDADE É

CONSTRUÍDA?

O ponto de partida deste capítulo é o conceito de Urbanidade, o qual tem sido explorado em suas diversas nuances ao longo dos últimos anos. Trata-se de um conceito que tem se destacado nas discussões sobre o meio urbano, no que diz respeito às transformações do espaço urbano e à relação intrínseca destes com a sociedade que os circunda e deles se utiliza cotidianamente. Para tanto, convém mobilizar primeiramente algumas das diversas definições que o termo Urbanidade ganhou nesse recorte temporal, bem como os conceitos laterais que foram tomados emprestado das diversas áreas epistemológicas afins, especialmente os de base sociológica, que suportam a base significativa de composição dessa definição. Em seguida, procura-se relacionar essas definições, de maneira a interpretar situações sócioespaciais que aparentam mera coincidência, embora denotem uma profunda ligação entre os atos e seus respectivos espaços (NETTO, 2014).

1.1 VITALIDADE, CIVILIDADE NO CONVÍVIO OU ESTRUTURA FÍSICA?

Comumente, há uma miríade conceitual de termos que tentam endereçar realidades urbanas de maneira específica. Não sendo diferente, a urbanidade é um destes termos, que, por sua própria lógica abrangente, tem sido pontualmente relacionada a conceitos como vitalidade, a civilidade no convívio entre os diferentes coletivos da sociedade, bem como a características físicas específicas. Em essência, pode-se argumentar que o termo urbanidade surge num contexto contemporâneo similar àquele apontado décadas atrás por Lefebvre (1966), quando do surgimento de novas terminologias de espaço, fruto da “virada espacial” então tomada pelo campo das ciências sociais.

Processos distintos de ordem espaço-temporais instam por novos conceitos de espaço associados às condições sociais; no caso da urbanidade, distintos aspectos filosóficos referentes ao “viver nas cidades contemporâneas” vêm acoplar-se para enriquecer o “significante” de diversos “significados” (TOMAS *apud* TRIGUEIRO, 2002). E não somente isso, mas também, instam por aqueles que prontamente incorporem estes novos conceitos ao estudo e ao projeto, criando novas diretrizes e perspectivas de ação fundamentadas na realidade contemporânea das práticas urbanas. Portanto, compreendendo aqui a vitalidade – de determinadas porções do tecido citadino – como a capacidade que certos espaços livres públicos têm de manter um ciclo constante de uso, onde os coletivos humanos executam as diversas atividades cotidianas, interagindo com o outro e tendo a cidade como palco concreto de tais interações, para que ocorra essa associação. Nesse sentido, muito embora a vitalidade esteja contida dentro do arcabouço teórico que constitui o conceito de urbanidade, ela não compreende a complexidade da estrutura “espaço-temporal” da experiência da vida no meio urbano, portanto:

“[...] há uma especificidade, um detalhamento no desdobramento do espaço na forma urbana, uma riqueza material que parece canalizar e amparar temporariamente, mas o tempo todo, o fluxo da prática e do vivido. Em ambiente urbano, somos sempre mediados em nossos atos pela materialidade particular das cidades” (NETTO, 2012, p.35).

Por se constituir em uma experiência essencialmente social, a urbanidade nasce ou é inibida a partir da correlação de todos os processos relacionais entre os coletivos de indivíduos, que atuam dentro dos mais distintos locus urbanos; neste sentido, especialmente processos de segregação sócio espacial, mediados por diversos estigmas produzidos dentro do seio de cada um desses grupos e (re) produzidos ao longo do tempo, seriam particularmente hostis à urbanidade. A esse respeito, Netto (2012), considera que:

[A] aproximação do problema da “urbanidade” ao da “integração social” evoca a ideia de urbanidade como resultado e como condição da integração social, simultaneamente; como sua construção, expressão e experiência. Refere-se ao papel das dinâmicas da urbe ao estabelecer condições de relação (mesmo momentâneas) entre pessoas e entre campos sociais – o efeito da urbe sobre o fazer das nossas associações. Tal papel dependeria de espaços urbanos capazes de superar a restrição da interação, por meio do suporte à (i) copresença dos diferentes, sobretudo considerando as diferenças da temporalidade de suas práticas e experiências e a fragilidade do encontro como convergência de atores em circunstâncias espaço-temporais definidas em canais de movimento e lugares de atividade,...; (ii) ao reconhecimento das diferenças e das alteridades na copresença; e (iii) ao potencial de interação entre os diferentes. A produção desses três modos de contato social tem sido um papel histórico da cidade. (NETTO, 2012, p. 45-46)

Aguiar (2012), por sua vez, ao classificar a urbanidade, não descarta a correlação entre a sociedade e o espaço, mas insere aspectos relacionados à civilidade no convívio. Urbanidade seria, portanto, por esse viés, aquele conjunto de boas ou más características de uma cidade e também dos edifícios em menor escala, que promovem atributos de cortesia, polidez e civilidade. Na mão contrária a essa



urbanidade, estariam as situações em que a cidade não acolhe seus usuários, mas evidenciam características de hostilidade às pessoas e ao corpo, manifestando o que Figueiredo (2012) denomina de desurbanidade. Isto é, quando o ambiente urbano tende a impedir totalmente ou restringir “encontros e a copresença entre pessoas de classes ou estilos de vida distintos, separando-as em espaços privados ou semipúblicos, dentro de um sistema probabilístico no qual as pessoas, em suas rotinas, tendem a não usar ou não passar pelos mesmos lugares” (FIGUEIREDO, 2012, p.216).

Sendo assim, se por um lado a cidade é o elemento que simultaneamente funciona como o substrato físico que endossa as possibilidades de “copresença dos diferentes” e suas diferentes experiências, sendo também modificado por essas relações de meio através do tempo, produzindo urbanidade; por outro, podemos questionar até onde espaços da cidade (livres e públicos) seriam capazes de favorecer e/ou impossibilitar/dificultar a realização dessas interações, considerando que todos apresentam “níveis” de restrições físico-espaciais infinitamente diversos? Espaços sem a mínima estrutura física, mas que funcionam como agregadores de diferentes grupos, não seriam dotados de urbanidade? Andrade (2012) sugere esta reflexão em um ensaio, cujo título é “Onde está a urbanidade: em um bairro central de Berlim ou em uma favela carioca?”.

É dentro desse contexto que não se pode afirmar que as urbanidades experimentadas em certos espaços urbanos da cidade contemporânea são fruto unicamente das qualidades física e ambiental dos mesmos; tal afirmação não encontraria aplicabilidade se considerarmos os espaços dotados de quase nenhum aparato físico, mas detentores da vida necessária para manutenção dos usos. É fundamental compreender dessa forma que o espaço pode funcionar como uma “cola” (NETTO, 2014), capaz de agregar coisas de naturezas tão distintas como “atos e espaços”, de modo a produzir, por fim, o fenômeno reconhecido como urbanidade.

Ao relacionar prática e espaço na equação da experiência urbana

e constituição da urbanidade por consequência, é importante somar à discussão o aspecto temporal. Ora, há um ritmo em cada ação executada no cotidiano. A investigação desse aspecto não é nova; Lefebvre (1966) já inseria o critério “tempo” relacionando à mesma ideia de espaço e sociedade integrados no conceito que ele nomeou de “Espaço Social”, no qual o tempo, assim como o espaço, não podem ser compreendidos como fatores puros, materializados separadamente, mas a priori como resultado e também condição da (re)produção da sociedade.

Nestes termos, espaço torna-se um tópico inerentemente mais difícil de se abordar do que forma física por si só, já que espaço é vácuo ao invés de puramente um objeto; sua natureza corporal não é óbvia e não pode ser considerada conhecida da mesma forma que nós consideramos conhecidos objetos em sua totalidade (HILLIER, 2007). Associado ao tempo, espaço nunca será simplesmente o pano de fundo inerte de nossa existência material que reflete nossa cultura e o tipo de nossa sociedade.

É um aspecto chave de como sociedades e cultura são constituídas no mundo real, e, através dessa constituição, estruturadas para nós como realidade “objetiva”. O espaço é mais que um quadro neutro para as formas sociais e culturais. Ele é construído dentro dessas formas. O comportamento humano não simplesmente acontece no espaço, ele tem sua própria forma espacial. Encontrar, congregar, evitar, interagir, habitar, ensinando, comendo, conferindo não são simplesmente atividades que acontecem no espaço, elas são padrões espaciais (HILLIER, 2007, p.19).

Pode-se dizer então que a questão dentro da urbanidade é principalmente de ordem diacrônica. E sendo encarada como tal, deve avaliar as alteridades dispostas em cada realidade como sendo, portanto, resultantes de urbanidades passadas (NETTO, 2012). Se, por um lado, o cotidiano enquanto esfera temporal, surge extremamente estratificado, é verdade também que essa sobreposição é marcadamente controlada pelo espaço. Portanto, o espaço urbano age como referencial capaz de ditar certos atos

inerentes ao cotidiano vivido, porque é dotado de uma sobreposição de significações inerentes à cultura daquela sociedade e tempo ali representados, tornando-se, por fim, o meio pelo qual os públicos urbanos participam em ações e comunicações que se renovam diariamente e também refletem urbanidades passadas, assim como enviam “sinais de urbanidade” ao futuro (*idem*). Sobre a convivência no espaço de diferentes temporalidades, Netto (2012) argumenta:

Percepções são conectadas por memórias impressas no espaço, nas configurações arquitetônico-urbanas nas quais vivemos em nossas cidades, materializada na narrativa das fachadas e arranjos de edifícios que amparam práticas e formas de vida. Atividades desaparecerão, edificações serão substituídas, mas as estruturas urbanas de que fazem parte tenderão a ficar. A forma lentamente mutável dessas estruturas nos fala de urbanidades anteriores, projetadas na durabilidade do espaço (NETTO, 2012, p. 41).

A temporalidade distinta é um aspecto inegável de diferenciação social, na qual, as classes sociais menos abastadas, por não terem acesso à bens tecnológicos ou mesmo por limitação de recursos para sustentar diversas de suas necessidades motoras, acessam e usufruem da cidade em um tempo anterior aos que possuem tais condições de mobilidade (NETTO, 2012). Há um hiato inegável entre o tempo de mobilidade entre as distintas classes sociais, o que pode revelar que “[...] a menor mobilidade [dos grupos sociais menos abastados] pode induzir um efeito de habitar a cidade permanentemente em um tempo anterior em relação às ações de outros grupos no mesmo espaço geográfico” (NETTO, 2012, p.42).

Ao mesmo tempo, o próprio processo de descentralização das metrópoles brasileiras, com o abandono progressivo de seus antigos centros, mudanças de uso e por consequência, a rarefação desses espaços promotores de encontros em detrimento aos novos modos de morar e da vida essencialmente privada, são reflexo das mudanças de morfologia dessas metrópoles, dentro desse contexto diacrônico.

Se a “[...] forma urbana [é] uma espécie de manifestação de

urbanidade petrificada" (KRAFTA, 2012, p.129), e se dentro desse processo ocorreu por um lado uma diversificação da economia urbana e uma enorme expansão da malha citadina e, por outro, funcionou como alavanca para o aprofundamento da degradação das relações de vizinhança, que passam a ser constituídas essencialmente em espaços de uso controlado e a ter uma ordem profundamente atomizada, ou seja um cotidiano extremamente controlado, pode-se afirmar que:

Padrões arquitetônicos recentes estariam implicando na diluição da apropriação do espaço público – um espaço urbano que não expressa a diversidade social da esfera pública, sem o sentido do “público” em seu pleno. E essa diluição significaria uma contradição à essência da urbanidade” (NETTO, 2012, p.29).

Essa abordagem ressalta a antinomia existente dentro da arquitetura e do urbanismo no que se refere ao determinismo arquitetônico. Diversos autores (HILLIER, 2007; NETTO, 2006,2014; GEHL, 1987, 2013; SABOYA *et. al*, 2015) parecem concordar que, tanto na escala do edifício quanto ao longo dos espaços públicos de uma cidade, o tipo de forma arquitetônica construída pode ou não satisfazer as funções para as quais foi projetada; há os que vão adiante e ligam tais conformações a comportamentos antissociais, induzindo até à vulnerabilidade e ao crime (NEWMAN, 1972; SABOYA *et. al*, 2015). Nesse sentido, uma arquitetura que não responde à sua necessidade funcional para o contexto solicitado, por exemplo, estará influenciando negativamente os seus usuários, denotando claramente a base da causalidade que vivenciamos dentro do ambiente construído.

No entanto, pouco se conhece sobre esses efeitos, não se pode nem mesmo afirmar compulsoriamente que os mesmos de fato existem, já que os estudos que buscam endereçar tais questões não são abundantes ou feitos em larga escala na cidade. Muito embora esses efeitos sejam frequentemente acreditados pelo senso comum, como um edifício pode repercutir diretamente nos atos praticados

pela população? Como a grande variedade de fatores que podem causar mal-estar social, pode ser extraída separadamente em bases metodológicas, quando esta infinidade parece estar tão intrinsecamente incorporada nas vidas dos diferentes públicos urbanos?

Semelhantemente, podemos questionar se faria sentido uma cidade cujos edifícios, de diferentes funções, apresentassem tratamento estético iguais. Reconhecemos que parte do efeito inicial da arquitetura sobre os que a observam é, primariamente, visual – dentro dos aspectos cognitivos e psicológicos, geradores de sensações agradáveis ou desagradáveis, de vislumbres do belo, do reconhecimento do feio ou estranho – de maneira que os critérios de funcionalidade atrelados aos de estética corroboram para uma compreensão de que é difícil conceber cidades a partir de um fator tipológico reducionista.

A cultura se torna real no mundo material porque construções podem carregar ideias sociais dentro de seus padrões espaciais. Esta afirmação não reflete forçosamente o determinismo arquitetônico entre espaço e sociedade; antes, ela reconhece que todo espaço é passível de ser fruto de um processo social de alguma natureza. Assim, ao considerar o determinismo arquitetônico, Hillier (2007) ressalta que a questão se aprofunda a partir de duas perspectivas. A primeira delas, remete ao problema metodológico em estabelecer uma forte relação entre arquitetura e qualquer tipo de efeito/causalidade social. Isto é explicitado através de uma associação comum em arquitetura:

A moradia é invariavelmente um processo social e também um produto físico. Tanto os mercados como as burocracias associam as pessoas pobres à moradias precárias, tornando a moradia ruim uma variável dependente em um processo de desvantagem social. Como podemos, então, esperar extrair quaisquer efeitos da arquitetura como uma variável independente, quando o processo social no qual a arquitetura é incorporada já está operando com a arquitetura como uma variável dependente? Em suma, se encontrarmos um projeto arquitetônico ruim associado à desvantagem social, como podemos ter certeza de

que o primeiro está determinando - ou até contribuindo para - o segundo, quando o processo social mais amplo provavelmente já provocou a associação de ambos? [Tradução livre] (HILLIER, 2007, p.138).

A segunda perspectiva indica uma dificuldade muito mais teórica do que metodológica: “edifícios são a criação de um meio físico e espacial”, atesta Hillier (2007, p.138); logo, se acredita-se que esse efeito sobre a mente dos seus usuários realmente existe, precisa-se construir uma cadeia de eventos mentais ou sensoriais que provem (justifiquem) a influência no comportamento humano a partir das edificações, essa investigação até mesmo se aprofunda ao tangenciarmos questões de cunho filosófico.

Associadas, essas duas perspectivas sobre o determinismo arquitetônico levam os mais críticos a discuti-la, alegando que não importa como os ambientes são projetados, já que eles seriam neutros do ponto de vista comportamental – proposta ao nosso ver tão frágil quanto o próprio determinismo arquitetônico.

Assim, é dentro do vazio léxico de tipologias produzidas pela maior parcela do mercado nas últimas décadas que a estética alinhada às intenções de forma-função tem perdido seu espaço a partir do não reconhecimento causal dos efeitos de determinadas tipologias no meio urbano, propagando a massificação de tipologias muito semelhantes entre si e que falham na promoção da urbanidade. Nesse sentido, é importante considerar que:

Pessoas que argumentam contra o determinismo em arquitetura têm uma posição em princípio cuidadosa e inteligente. Contudo, esse cuidado não pode implicar na suspensão completa dos efeitos diferenciados que coisas diferenciadas têm. Do contrário teríamos um mundo onde coisas diferentes, ao terem suspensas as relações diferenciadas e particulares com seus efeitos, passariam: 1) A ter efeitos iguais. Elas perderiam seu sentido, e teríamos um mundo onde as diferenças não importariam, porque coisas diferentes teriam os mesmos resultados. Nossa experiência do mundo seria a de um mundo homogêneo, sem ‘elementos’, sem diferenciação interna. Entretanto, um mundo sem relações de causa-efeito, para desconforto dos ‘pós-estruturalistas’, seria impossível. 2) ou a ter efeitos aleatórios – imprevisíveis. Aqui, a relação aleatória entre

arquitetura e seus efeitos implica em suspender a própria possibilidade de uma relação entre forma e função, isto é, que uma forma pode ser mais apropriada que outra para a funcionalidade de uma atividade, pode 'auxiliar' mais ou menos a atividade. Se não pudéssemos de algum modo antecipar ao menos alguns dos efeitos de projeto (isto é, do edifício construído), perderíamos o sentido como profissionais – seríamos desnecessários. O próprio papel social do arquiteto surge em função da consciência de uma certa causalidade, uma 'causalidade parcial' entre projeto, edifício e seus efeitos, devidamente entendida e controlada pelo arquiteto [Grifo da autora] (NETTO, 2006).

Diversos exemplos refletem o comentado. A própria lógica de mercantilização do ambiente construído é prontamente fruto de uma “causalidade” na qual, ao se privilegiar um determinado modo de vida em detrimento de outros – um modo de vida mais enclausurado, que prioriza o automóvel e de negação do espaço público – é validado pelo coletivo dos produtores e tem seus efeitos refletidos tanto formalmente, quanto socialmente na apropriação das cidades.

Essas relações de causalidade foram muito bem elucidadas por Figueiredo (2012) em “Um manual rápido de destruição das cidades”; em seu texto, fica claro como determinadas decisões em uma cidade, apoiadas por políticas públicas ou que decorrem da ausência das mesmas, levam a ambientes dotados de desurbanidade. O diagrama a seguir (Figura 3) explica o quadro geral de alimentação dos processos de desurbanidade em uma cidade.

Por exemplo, incentivar o uso do automóvel contraria grandemente a vitalidade em trechos de grande tráfego como os de áreas centrais, ao mesmo tempo em que se trata de uma solução recorrente, se considerados os crescentes índices de criminalidade assim como a rejeição à péssima qualidade de transporte público na maioria dessas cidades. Na escala do edifício, por sua vez, a criminalidade tem por efeito a construção de muros mais altos, de torres, assim como a disseminação do ideal do condomínio fechado que, ao mesmo tempo que promete segurança, aumenta a insegurança pela perda da relação de vizinhança. Assim, é prudente atentar

para a argumentação anti-determinista mas também se afastar de modelos que prometam uma fórmula linear entre causa e efeito, já que tudo que se cria pode chegar a ter resultados de causa-efeito muito complexos e imprevisíveis.

"[O] problema tem sido como descrever tanto a ação do social sobre a forma do edifício, quanto a ação do edifício sobre a sociedade" (NETTO, 2006). Sob essa perspectiva, pode-se afirmar que o espaço público é de natureza ambivalente. Ou seja, é "sujeito físico" (TRIGUEIRO *apud* CHARBONNEAU, 2006, p.43), ao passo que atua fisicamente, sendo construído materialmente e também imaterialmente, formado por práticas, gerido a partir de certas determinações; é também "instrumento", ao passo que é um meio de melhoria da qualidade de vida urbana através das trocas sociais e, portanto, essência da urbanidade.

O pensamento desenvolvido até aqui pretende destacar o argumento de que, mesmo dentro desse efeito imprevisível, por vezes, de causa e efeito, entre ambiente construído e espaço público, há uma implicação mútua entre a materialidade constituída ao longo do tempo e as práticas sociais desenvolvidas simultaneamente no emaranhado de atos aleatórios e cotidianos desenvolvidos em sociedade. Tanto é, que parece ser de reconhecimento inconsciente à nossa mais atenta percepção, que, nos espaços públicos, há certas regras de conduta:

Existem [...] práticas sociais que, de acordo com as regras, são aceitáveis em determinados espaços, mas não em todos os espaços; "a primeira dentre elas é esta maneira de ser cidadão, incorporada desde a infância, que consiste em andar na rua sem pular como um cabrito, nem apontar para as pessoas nas calçadas, (...) indivíduos semelhantes aos outros, neutros, anônimos" (PORNON, 1996, *apud* TRIGUEIRO, 2012, p.88).

Isso porque "[...] o ordenamento dos espaços públicos parece valer enquanto expectativa de comportamentos, e os dispositivos técnicos que os espaços públicos reúnem parecem constituir possibilidades concretas de ação". Existem práticas sociais, porém,

que não cabem dentro desta lógica orientada de ação dos espaços públicos. Quando, por exemplo, espaços livres tornam-se passíveis de ocupação para atividades privadas – entulho de obra, lavagem de roupa, produtos expostos por comerciantes, etc. – denotando um extrapolar dos interesses privados em detrimento do coletivo (ANDRADE, 2012, p.197).

Logo, nesse contexto relacional, urbanidade seria uma “negociação continuada de interesses e a convivência de classes sociais diversas no mesmo bairro” (HOLANDA, 2012, p. 169); mas não apenas isso: a relação se aprofunda e passa a compreender não somente os fluxos aleatórios na materialidade citadina, mas também “os elementos humanos que os habitam, com seus valores, afetos e emoções” (RHEINGANTZ, 2012, p.135), de modo que não poderiam ser conformados a teorias ou minimizados em fórmulas ou índices.

O aspecto da “convivência com o Outro”, pertencente a diferentes estratos sociais e colocado como condição à urbanidade por Holanda (2012), configura-se, no entanto, como uma questão que deve ser avaliada com cuidado. Se urbanidade pode também ser entendida “como a capacidade de acolhimento sócio-espacial dos lugares urbanos” (ANDRADE, 2012, p. 192), ela estaria apenas presente em espaços que apresentassem uma coesão social mais acentuada e condições físicas bem específicas que remontam mais a padrões urbanísticos e arquitetônicos de tecidos mais tradicionais, ou mesmo, padrões contemporâneos que não foram totalmente influenciados pela cultura do medo e da insegurança pública, atualmente tão comuns em nossos cenários brasileiros.

Assim sendo, a urbanidade estaria, sob um aspecto sociológico, mais próxima de sociedades mais justas e em lugares onde os índices de qualidade de vida fulguram entre os mais altos. Na mão contrária, estaria longe de realidades mais “sensíveis”, a exemplo de assentamentos informais ou ainda zonas residenciais que propagam tipos arquitetônicos isolados, com baixa legibilidade (ANDRADE, 2012, p. 192). Essa oposição de cenários urbanos se aprofunda para Andrade (2012), quando ela compara a favela da Rocinha e um

Bairro Central de Berlim:

A despeito de se tratar de um bairro da Zona Sul, área nobre da cidade, o percurso é marcado, em maior ou menor grau: (1) pela descontinuidade e má qualidade da pavimentação e do desenho das calçadas; (2) pelo estacionamento ou paradas irregulares de veículos automotores; (3) pela poluição sonora e visual; (4) por trechos com mau cheiro e lixo jogado nas ruas; (5) por fachadas pretensiosas, mas plasticamente medíocres, ou por outras com alguma qualidade estética, mas em mal estado de conservação ou desconfiguradas por adaptações mal planejadas; (6) pela ocupação das calçadas pelo comércio informal; e (7) toda sorte de outras características que reforçariam o argumento de que a urbanidade está mais próxima de Berlim do que do Rio. Mas por qualquer motivo, neste percurso, eu estava sensível para um outro lado da dinâmica urbana carioca que certamente seduz não só a muitos estrangeiros, mas também muitos de nós mesmos: a qualidade da interação sócio-espacial (ANDRADE, 2012, p. 192).

O paralelo germânico / brasileiro, proposto por Andrade (2012), permite refletir sobre uma “urbanidade à brasileira”, e até mesmo sugerir que, ao término, ela não estaria necessariamente fadada ao fracasso e ao descrédito, a menos que tenha como única referência conceitos e valores de urbanidade advindos de realidades europeias e/ou norte-americanas. Seria então a qualidade de interação sócio-espacial, assim como destaca Andrade (2012), a chave para nos aproximarmos de um conceito de urbanidade mais “fiel” à nossa realidade enquanto sociedade?

Parece lógico, a partir daqui, considerar que se decidirmos compreender a experiência urbana a partir do conceito de urbanidade e todos os aspectos intrinsecamente ligados a este, necessitamos perceber o entrelace local, ou seja, na realidade considerada, entre a espacialidade disposta e a rede de relações sociais que surgem temporalmente a partir da infinita trama de encontros aleatórios em uma cidade. De modo que, o produto da análise dessas instâncias, nos daria uma noção dos aspectos que constituem em conjunto a urbanidade.

Além disso, parece necessário ponderar sobre situações extremas e

limites de análises ambivalentes entre atores e ambiente construído, bem como, destes, com a miríade de aspectos que media essa relação. Também, "[...] podemos concordar em evitar fixar bordas nas relações entre sujeitos e objetos e em afirmar a importância do 'entre' no ato coletivo e de uma relacionalidade inerente entre humanos e não humanos"² (NETTO, 2014, p. 134), evitando, portanto, os excessos de neutralidade mútua.

Para tanto, se fosse possível esmiuçar o sentido da urbanidade em sua menor parte constituinte – algo como isolar um quark em um átomo – nossa discussão se tornaria infinita, remeteríamos até mesmo ao sentido primário do que é arquitetura e se tudo à nossa volta poderia ser considerada arquitetura no sentido mais pleno de sua definição. Ou mesmo, irromperíamos em diferentes níveis da relação entre cidade e sociedades, conjecturando aspectos do que Hillier (2007) nomearia como aspectos “configuracionais não discursivos” – do original *configurational non-discursivity* – que seriam responsáveis pela transmissão de cultura através dos artefatos. Essa transmissão, ocorreria não simplesmente pela forma física ou representatividade dos atos nos espaços, mas também pelos aspectos configuracionais entre os meios físico – ambiente construído – e social.

Por exemplo, quando pensamos em edifícios enquanto objetos físicos, constituídos de partes menores também compreendidas como físicas – janelas, degraus, telhados, lajes, colunas, etc. – temos claramente um referencial inconsciente da imagem que esse edifício pode ter. Ou seja, quando pensamos em um tipo específico de edifício, temos atrelada ao pensamento uma imagem de um objeto e, ao mesmo tempo, do complexo de relações espaciais que tal edifício implica. *Idem* para uma escola, um fórum, um estádio de futebol. Segundo Hillier,

Como espaço - e também como formas significativas - os edifícios são configuracionais e, por serem configuracionais, suas propriedades sociais e culturais mais importantes são

.....

2. Elementos não humanos: São os elementos naturais e não construídos. Contrapõe-se aos elementos humanos que os habitam.

não-discursivas. É através da não-discursividade que a natureza social dos edifícios é transmitida, porque é através da configuração que as matérias-primas do espaço e da forma recebem um significado social. O material social dos edifícios, podemos dizer, é o material configuracional, tanto no sentido de que os edifícios são configurações de espaço projetadas para ordenar no espaço pelo menos alguns aspectos das relações sociais, e no sentido de que é através da criação de alguns tipo de configuração na forma do edifício que algo como um 'significado' cultural é transmitido [Tradução Livre] (HILLIER, 2007, p. 31).

Essa associação de ideias não se limita apenas à cognição, afetando também o comportamento pois, ao reconhecer tipos de funções atrelados a modelos de edifícios e tipos de espaços, esperamos encontrá-los dispostos em determinadas configurações. Somos pré-programados por nossas intuições para nos comportarmos de modos apropriados à forma, ao espaço criado, à ambiência (HILLIER, 2007). Isso não quer dizer, que os valores fundamentais da arquitetura – e em escala mais ampla, do espaço urbano – esteja, portanto, na construção puramente baseada em idiosincrasias culturalmente vinculadas que guiam os aspectos “não-discursivos” de cada edifício, mas por referência universal e estudo comparativo geral de formas voltadas para o princípio e não para a idiosincrasia cultural, e através disso para a inovação e não para a reduplicação cultural (*idem*) .

O que claramente aparece como eventos espaço-temporais, moldados na superfície do nosso comportamento, ganha uma dimensão ontológica sob essa ótica e alude ao que Hillier (2007) denominou de “ideias com que se pensa” – ideas-to-think-with (do original) – que estão impregnadas de conhecimento configuracional subjacente, através do qual esses eventos são criados. Notadamente, o propósito desse conhecimento inconsciente, locado abaixo das milhares de camadas de nossa mente, é – mesmo antes de existirem sociedades tão complexas quanto as nossas – mediar a criação, ordenar as conquistas, os avanços em todas as áreas de conhecimento, o que inclui o nosso mundo material – palco e co-autor da urbanidade – e meio propagador destes aspectos

compositores de nossas culturas na vida cotidiana.

Com isto, o conceito de urbanidade toca o horizonte filosófico e se utiliza de ideias de fora do campo das teorias arquitetônica e urbana para evidenciar a profundidade da experiência urbana compreendida dentro das relações humana e material da urbanidade. Talvez seja nesse ponto que, enquanto conhecimento científico, a urbanidade se enfraqueça em certo sentido; não pela falta de teorias contidas dentro dela, mas pela falta da regularidade necessária à análise de um objeto empírico – se compreendida enquanto condição urbana fruto de uma enorme quantidade de fenômenos inter-relacionais – e por consequência, de testes empíricos para tal. Essa é uma tentativa de sujeitar:

[...] aspectos não-discursivos de espaço e forma à análise racional, e estabelecer princípios para guiar o design no campo da escolha, princípios que são necessários agora, já que a orientação cultural não é mais automática. Está em uma tradição vernacular. As teorias arquitetônicas são tanto analíticas quanto sempre dependem de conjecturas sobre como os seres humanos são, mas também são normativas, e dizem como o mundo deveria ser mais fortemente do que dizem como é [Tradução Livre] (HILLIER, 2007, p.16).

Essa aproximação em direção às terras não exploradas do campo ontológico parece ser um esforço necessário na tentativa de compreender mais amplamente a estruturação das teorias de disciplinas amplas como Sociologia e Antropologia e até mesmo a Antropologia Urbana, que oferecem as bases para compreensão de quem somos nós na experiência do Outro mediada pela cidade e no fomento da urbanidade. Este texto pretende ser uma breve jornada pelas lentes com as quais enxergamos o mundo e através das quais atuamos nele.

1.2 ENTRE ATOS E A COMUNICAÇÃO QUE OS MEDIA

A arquitetura foi e – de certa forma ainda é – a principal forma de expressão dos povos, a escrita em pedra dos diversos tipos de sociedade, reflexo de poderes estabelecidos, desde das ordens religiosas aos Estados constituídos. Através da arquitetura, revoluções populares foram vivenciadas e registradas. Quadro das memórias entre eras, a arquitetura é perpetuadora de sentido e estilos, pois é concretizada no espaço e sentida em cada expressão de ser urbano e do ser político comunicativo, que a utiliza enquanto substrato de práticas no meio. Se pudéssemos construir uma história contínua da arquitetura e do planejamento urbano, em certo ponto, muito provavelmente ela estaria profundamente entrelaçada à história do racionalismo. Uma aproximação histórica nos é necessária para investigar essa resposta e alargar nossa perspectiva sobre o surgimento do racionalismo enquanto atributo da forma na arquitetura e no urbanismo, um pouco antes e ao longo do movimento moderno, para traçar um paralelo entre a teoria e a prática de como o ambiente construído evoluiu.

Victor Hugo havia previsto de que o livro mataria o edifício – com a invenção da imprensa – e a arquitetura perderia seu papel semântico em seu clássico literário “Notre Dame de Paris”³, mas seria por volta do século XVIII, que as transformações gerais de pensamento sobre a modernidade colocariam o campo da estética – bem como todas as outras artes visuais – sob os dilemas filosóficos e científicos recém

3. Alude a um dos capítulos do quinto livro da reconhecida obra de Victor Hugo, Notre-Dame De Paris de 1831, na qual, o autor desvia o curso normal de sua narrativa para discutir sobre como a arquitetura morreria por causa do advento da prensa de Guttemberg. “Ceci tuera cela. Le livre tuera l’édifice” (Isto matará aquilo. O livro matará o edifício); no livro, o recorte temporal explorado é o século XV, o cenário sentido é a forma como a imprensa chegou para modificar diversas estruturas da sociedade, principalmente as clericais, mas também como esse despertar da imprensa trouxe consigo um declínio em significação que abalaria as fortes – até então – estruturas da arquitetura: “O livro impresso, o verme roedor do edifício, suga-a e devora-a. Desnuda-se, desfolha-se, definha a olhos vistos. Ela é medíocre, é pobre, é nula. Não exprime mais nada, nem mesmo a lembrança da arte de outro tempo. Reduzida a si mesma, abandonada das outras artes porque o pensamento humano a abandona, ela chama os trabalhadores na falta de

surgidos, de modo que o progresso técnico visado pelos métodos empíricos passa a ser o estatuto de um saber absoluto, único capaz de produzir mudanças.

Anterior a este momento, a arquitetura e por consequência as cidades surgidas de seu aglomerado tinham um papel prático na relação entre os atores e na construção do mundo social tão importante quanto o da linguagem – como genuinamente elucidou Victor Hugo – já que, assim como a linguagem, em sua materialidade, as cidades apresentam e assumem um papel cognitivo e prático, essencial à organização da vida social.

Essa comparação entre elementos de natureza ontológica distinta deve ser acompanhada de uma comparação esclarecedora proposta por Netto (2014) '[cf. *infra*, [Quadro 1](#)]'. Tal comparação é profícua para compreendermos a este ponto que o espaço é "endógeno à prática" e vice-versa, de tal modo que o "significado" é o ponto de conexão entre o social e o espacial (*ibidem*). O que esse significado tem comunicado?

A "modernidade dilacerada" de Habermas parece ter sido constituída a partir desse ponto na história – no qual delineou-se um período de transição, marcado pela polarização que concebe a condição da modernidade como uma oposição ao modelo clássico-acadêmico. Modernidade esta, que seria mais livremente implementada no século seguinte, a partir da autonomia do fazer artístico, que confronta agora diretamente um sistema conservador em decadência da época e possuidora de um conhecimento autorreferente, que correspondia à nascente "cosmovisão", especialmente durante e após a Primeira Guerra Mundial, atrelada ao discurso idealista filosófico prontamente alinhado ao positivismo científico.

As várias teorias da arquitetura que podem ser



artistas. O vidro toma o lugar do vitral. O cortador de pedras sucede o escultor. Adeus toda seiva, toda originalidade, toda vida, toda inteligência. Arrasta-se, lamentável mendicante de ateliê, de cópia em cópia". [Tradução livre] (HUGO, 1831, p.249).

PAPEL ONTOLÓGICO	LINGUAGEM	ESPAÇO
1.CONDIÇÃO	A linguagem oral tem natureza elusiva; escrita; assume fixidez.	O espaço urbanizado é durável e abrangente no suporte à prática.
2.PAPEL INFORMACIONAL	A linguagem endereça coisas, o outro e elementos da própria linguagem na nossa relação com o mundo.	Define campos de possibilidades para atos e para discursos a serem realizados.
3. PAPEL COGNITIVO	Recurso informacional para guiar a prática da interação.	Sistema referencial – informacional, mnemônico – para guiar a prática e a comunicação.
4.POTENCIAL COMO SUPORTE AO SIGNIFICADO	Tem grande potencial para definir significados específicos, e rico papel conotativo.	Tem pouca precisão para definir significados específicos. Ausência de um papel conotativo.
5.LIMITAÇÕES COMO RECURSO COGNITIVO	Enquanto sistema compartilhado por uma comunidade linguística, nunca é produzido ou completamente conhecida por um único indivíduo.	Enquanto sistema compartilhado (“os espaços ao meu alcance”), nunca é produzido ou completamente conhecido por um único indivíduo.
6.PAPEL NA COMUNICAÇÃO	Canal de comunicação efetiva: Meio semiótico para atingir plenamente o processo comunicativo.	Contexto da comunicação: Pano de fundo interpretativo que ampara as interpretações individuais na compreensão mútua na comunicação.
7. PAPEL NA PRODUÇÃO DA PRÁTICA SOCIAL	Sistema de conexão das práticas: Meio para a conectividade dos atos, que produzirá complexos de ações.	Sistemas de conexão das práticas. Meio para a conectividade dos atos, que produzirá complexos de ações.
8. DIMENSÃO DA EXPERIÊNCIA HUMANA	O meio material fluido para endereçar o mundo e o outro, nos processos de associação das nossas práticas e de reprodução social.	O meio material concreto contraponto à abstração e efemeridade da linguagem nos processos de associação das nossas práticas e de reprodução social.

QUADRO 1: Os papéis da linguagem e do espaço. **FONTE:** (Netto, 2014, p. 154), modificado pela autora, 2019.

propriamente chamadas de “humanistas” caracterizam-se por uma oposição dialética: uma oscilação entre a preocupação com a distribuição interna – com o programa e o modo pelo qual ele se concretiza – e a preocupação com a articulação formal de temas ideais -, tal como se manifesta, por exemplo, no significado configuracional do projeto. Essas preocupações foram entendidas como dois polos de uma só e mesma experiência contínua. No interior da prática humanista pré-industrial conseguiu-se preservar um equilíbrio entre eles porque tanto a função como o tipo foram investidos de uma visão idealista da relação entre o homem e o mundo objetivo. (EISENMAN, 2008, p.97).

Em um quadro sucinto e num contexto mundialmente amplo, por um lado, fica claro que a arquitetura moderna estava vinculada ao funcionalismo; em um contexto mais amplo, o próprio processo de depuração formal em voga estava completamente entrelaçado, não somente na ideia de projeto arquitetônico, mas também incorporado em outras artes visuais e a partir de então instrumentalizado, pois se adequava à já estabelecida realidade industrial da época. Por outro lado, já em meados do século XX, era crescente o número de títulos que propunham uma crítica aos modelos arquitetônicos e urbanos propostos pelo movimento moderno. Para citar alguns: “The Death And Life Of Great American Cities” (JACOBS, 1961), “Defensible space” (NEWMAN, 1972), “Responsive Environments - A Manual For Designers” (BENTLEY *et al.*, 1987), “Space Syntax – A Different Urban Perspective” (HILLIER *et al.*, 1987), ou ainda obras contemporâneas, como “O Espaço De Exceção” (HOLANDA, 2002), “Cidade para pessoas” (GEHL, 2013) e “Understanding The Link Between Street Connectivity, Land Use And Pedestrian Flows” (PEPONIS *et al.*, 2015).

O advento da industrialização parece ter rompido a essência desse equilíbrio. Devido à necessidade de compatibilizar problemas de natureza mais complexa, principalmente no que diz respeito ao atendimento a uma clientela de massa, a arquitetura foi se tornando uma arte cada vez mais social ou programática. E a medida que as funções adquiriam maior complexidade, a capacidade de manifestar a forma-tipo pura foi erodindo [...]. Assim, à medida que, em todo o século XIX e boa parte do

século XX, o programa adquiria complexidade, a forma-tipo foi perdendo importância como objetivo realizável e o equilíbrio foi perdendo força enquanto aspecto fundamental de toda teoria (EISENMAN, 2008, p.97).

De lá para cá, a visão de que o modernismo foi um movimento estético, extremamente ligado a princípios abstratos de luz, espaço e ar continuou a permear as principais críticas desses autores, apesar de muitos defensores entenderem que, diante do contexto histórico inserido, o modernismo emergiu principalmente como uma resposta clara às preocupações sociais e aos efeitos da industrialização crescente desde o século XIX e às Grandes Guerras do século XX, que nos legou uma herança de princípios construtivos.

A grande escala construtiva no modernismo – “a paisagem de objetos” (HOLANDA, 2002) – é um dos aspectos mais apontados para o fracasso dos espaços edificados sob estes princípios, onde um tratamento holístico é dado à cidade, que “[é] vista de cima e à distância, de uma perspectiva aérea” (GEHL, 2013, p.195). Os planejamentos que tem esse tipo de abordagem à cidade tratam inicialmente a macro escala, suas regiões e seus bairros, até chegar à microescala do espaço entre as edificações.

O espaço é tratado como se fosse capaz, de modo mais ou menos harmonioso, de ‘organizar’ seus próprios fatores componentes: unidades modulares e planos, a composição e densidade da ocupação, o morfológico (ou o formal) versus os elementos funcionais, aspectos urbanísticos e arquitetônicos e assim por diante. [...] A racionalidade clássica (cartesiana) assim parece dar suporte a várias distinções e divisões espaciais. O zoneamento, por exemplo, o qual é responsável – precisamente – pela fragmentação, quebra e separação sob o arcabouço de uma unidade burocraticamente decretada, é confundido como a capacidade racional para discriminar. A definição de funções e o modo como funções são distribuídas “no solo” se tornam indistinguíveis do tipo de atividade analítica que detecta diferenças. O que está sendo encoberto aqui é uma ordem moral e política: o poder que organiza essas condições, com suas alianças socioeconômicas parece fluir diretamente dos Logos – isto é, de uma aceitação “consensual” do racional. A razão clássica aparentemente passou por

uma degeneração compulsiva em uma racionalidade tecnológica e tecnocrática; este é o momento de sua transformação em seu oposto – no absurdo de uma realidade pulverizada (NETTO, 2014, p. 237).

Argumenta-se que se a cidade tem falhado em gerar encontro e comunicação pública na microescala através de sua arquitetura, isto é, o pleno resultado da cisão entre os espaços público e privado, entre os espaços livre público e construído (NETTO, 2012), através dos recentes padrões arquitetônicos que têm sido disseminados em nossas cidades. Um divórcio que não consegue expressar a diversidade social da esfera pública e, portanto, aprofunda a contradição à essência da urbanidade. E não somente isso: expressa principalmente uma profunda anomia entre as esferas técnicas, legal e econômica, que projetam sobre a cidade ações que (re) produzem o espaço urbano num desacoplamento mútuo entre estes e as pessoas também no processo e, conseqüentemente, no produto urbano (NETTO, 2014). Onde,

Há uma ênfase em modos privados de vida e uma produção arquitetônica focada em nichos específicos de público via táticas de publicidade. Essas táticas incluem, segundo Bauman, a reprodução do medo como política urbana; alimenta-se preconceitos contra alteridades estereotipadas como fontes de risco ou violência, e podem intensificar o senso de renúncia ao público (NETTO, 2008, p. 240).

Tal cisão tem sido, desde meados da década de 1960, associada aos diversos efeitos que distintos tipos de implantações têm sobre a vitalidade dos lugares nas cidades, além de terem sido posteriormente também associadas aos índices de criminalidade (NEWMAN, 1972). Mas que efeitos seriam esses? Considerando a cidade como um conjunto de unidades físicas relacionadas entre si, tais efeitos podem ser identificados inicialmente na escala do objeto arquitetônico no interior da edificação, à medida que o que acontece dentro deles é em gênese propiciado pela configuração interna, desde os encontros à disposição de atividades e a relação entre estas nos cômodos, bem como o possível extrapolar dessas atividades ao

exterior (NETTO, 2014; HILLIER, 2012). Eis aqui nosso ponto focal. Aos externos, em um primeiro nível, fica muito evidente os efeitos visual e cognitivo do edifício, que não poucas vezes têm feito surgir uma fixação à dimensão estética relegando à arquitetura um status menor enquanto “locus e meio ativo do modo como vivemos coletivamente” (NETTO, 2014, p.267). Sem dúvida, assim como ainda pontua Netto (2014), a dimensão visual tem um lugar significativo em nossas experiências e ela tem sido em nossas vidas e cidades um problema notório; basta andar pela maioria de nossas cidades e observar que a maioria delas tem os mesmos problemas, já que dentro de um contexto brasileiro de espraiamento urbano, há ainda grande parte de sua população morando informalmente sem respeitar qualquer lei ou plano urbanístico, sem concurso de arquitetos e engenheiros para a construção de suas casas e por consequência, seus bairros, e principalmente, sem financiamento para o que representa uma gigantesca parte da produção doméstica do espaço urbano, que visivelmente produz um ambiente precário (MARICATO, 2010).

Outros tipos de efeitos referem-se àqueles que a arquitetura detém ao “amparar” atividades sociais externas, a partir das interfaces⁴ público-privadas:

Ao atrair o movimento e amparar os encontros no espaço público e a possibilidade de acessos ao próprio edifício, a forma arquitetônica que também envolve um potencial de trocas sociais e microeconômicas, que se manifesta localmente. As articulações entre o espaço interno da edificação, as atividades que esta abriga e o espaço público e suas dinâmicas próprias, que assim expressam localmente as dinâmicas mais amplas da cidade, consistem na verdade nas pontas visíveis de uma trama de tremenda complexidade (NETTO, 2014, p. 271).

4. Interfaces urbanas, neste trabalho, referem-se às estruturas físicas que delimitam e conformam os “interstícios urbanos e, [...] constituem a membrana de transição entre esses espaços e, por isso, sofrem e desempenham influências em cada um deles, inclusive permitindo ou impedindo, parcial ou totalmente, seu contato e trocas” (PIZARRO, 2014, p.53)

Hillier (2007) combinou, por sua vez, os efeitos dessa relação da interface – arquitetura versus nossos atos no espaço – discutida até agora, com a questão da segurança; uma relação importante que revisita um pouco tópicos estudados por Jacobs (1960) e Newman (1972). A lógica em Hillier (2007) aparece mais complexa do que nos espaços defensáveis de Newman (1972) porque é baseada na coexistência de “estranhos” e “habitantes”, substituindo a concepção estática do espaço por uma baseada em movimento. A ideia por trás dos espaços defensáveis era de que os habitantes em suas habitações tinham de ser colocados, através do projeto arquitetônico, em uma posição que propiciasse a vigilância natural dos espaços que levavam às suas portas, afim de impedir aos possíveis mal-intencionados estranhos, uma espécie de efeito panóptico. Hillier (2007) esclarece ainda, através de resultados de estudos, que é a mistura entre habitantes estáticos e “estranhos” em movimento que determina a fonte da segurança mútua. Em outros termos, em sua visão, ambientes tendem à insegurança e ao estímulo do medo à medida que separam os dois, quebrando a estrutura da comunidade virtual, que é promovida pelo design do espaço. Assim, por exemplo, os:

[...] térreos com comércios e serviços passam a ser lamentavelmente associados à possibilidade de acesso de “qualquer indivíduo”, e os riscos que essa alteridade não programada traz consigo, como evidência de uma diferença indesejável, como risco de violência, sinal de pobreza e dissonância com o status que a edificação e seus públicos específicos buscam afirmar. O que essas visões da arquitetura e da cidade frequentemente carecem é de um entendimento das relações que edifícios e suas atividades guardam entre si, com o espaço urbano e funcionamento da cidade – um entendimento sistêmico (HILLIER, 2007, p. 248).

A crônica sensação de insegurança é assim formada a partir da rejeição do público e da crescente idolatria da vida privada. À parte das relações sociais, ou mesmo das pequenas interferências da esfera pública na privada e vice-versa, que ocorrem cotidianamente, esta sensação tende a isentar cada um do convívio com o Outro, que

não mais confia na “regularidade da solidariedade humana”, como sinaliza Bauman (2009). Além disso, esta postura reflete o estado que o individualismo moderno legou à sociedade (BAUMAN *apud* CASTEL, 2009), no qual o cotidiano que outrora era baseado nos laços entre comunidades solidamente unidas e as corporações – onde havia regras nítidas de proteção mútua – é substituído em grande parte pela “areia movediça da contingência: a insegurança e a ideia de que o perigo está em toda parte [sendo] inerentes a essa sociedade” (BAUMAN, 2009, p. 2):

A ausência de diversidade e a busca da transparência são elas mesmas elementos de um sistema de valores. Formam um paradigma da vida urbana que enfatiza o indivíduo, sua privacidade e sua autonomia com relação aos outros. Mas, paradoxalmente, esta última tende a transformar-se numa heteronomia, pois as funções de segurança, mediação e controle são particularizadas institucionalmente. Daí os poucos olhos, a convicção inexistente, a responsabilidade coletiva abdicada, a escassez de personalidades públicas vocacionais e instancias mediadoras, a falta de vida pública [...] funções que se desenvolvem no rastro da impessoalidade e da segregação. O problema do controle do espaço é crucial nos sistemas redutores da ambiguidade. A recusa da diversidade em favor da pureza funcional exige formas institucionais capazes de exercer profissionalmente as tarefas que antes, ou em outro meio urbano, eram de responsabilidade de todos (NETTO *apud* SANTOS, C. et al. 2014, p. 247).

Assim, o medo do Outro se agrega aos estigmas⁵ fomentados dentro da cidade. Estigma é “um tipo especial de relação entre atributo e estereótipo” (GOFFMAN, 1963, p.4), ou seja um estigma é uma característica diferente, que pode chamar a atenção e

5. A origem da palavra “estigma” remonta aos povos gregos “[...] que tinham bastante conhecimento de recursos visuais, criaram o termo estigma para se referirem a sinais corporais com os quais se procurava evidenciar alguma coisa de extraordinário ou mau sobre o status moral de quem os apresentava. Os sinais eram feitos com cortes ou fogo no corpo e avisavam que o portador era um escravo, um criminoso ou traidor uma pessoa marcada, ritualmente poluída, que devia ser evitada; especialmente em lugares públicos” (GOFFMAN, 1963, p.5).

afastar aqueles com quem os estigmatizados se encontram e que se denominam “normais” (GOFFMAN, 1963); além disso, “a manipulação do estigma é uma ramificação de algo básico na sociedade, ou seja, a estereotipia ou o ‘perfil’ de nossas expectativas normativas em relação à conduta e ao caráter” (*ibidem*, p.81).

Na cidade, o estigma se estabelece em muitas situações sociais como definidor não somente das relações entre os diferentes, mas também de suas possibilidades de espacialidade entre os coletivos. Com isso, “construímos uma teoria do estigma; uma ideologia para explicar a sua inferioridade e dar conta do perigo que ela representa, racionalizando algumas vezes uma animosidade baseada em outras diferenças, tais como as de classe social” (GOFFMAN, 1963, p. 7). A partir disso, utilizamos essa teoria como argumento de uma série de outras decisões que são tomadas no âmbito citadino, tal como às relacionadas à segurança pública que se estendem e interferem no ambiente construído, de modo a levantar justificativas plausíveis, a uma primeira vista para alicerçar determinado modo de vida em detrimento dos demais.

No cerne dessa relação entre os “coletivos” urbanos, sem dúvida, está a discussão gerada sobre segregação produzida pelas sucessivas “produções” e “reproduções” do espaço a partir da lógica capitalista. A noção de segregação por muito tem recebido uma abordagem reducionista (NETTO, 2014), em que a expressão da segregação é apenas fisicamente exposta na espacialidade dos aglomerados urbanos, das periferias e áreas diferenciadas na cidade. Ademais, muito embora se reconheça que esse conceito envolve relações e conflitos de classe, pode-se afirmar que ele é majoritariamente explorado por diversas disciplinas como a geografia, sociologia e até mesmo os estudos urbanos, através da ótica da fragmentação do espaço e, mais usualmente, mapeando áreas socialmente diversificadas para estudos com esse enfoque.

Entretanto, há uma profundidade da segregação que vai além da restrição espacial de interação “sobre alguma forma de contato social entre pessoas que possuem características socialmente



relevantes” (NETTO *apud* FREEMAN, 2014, p.39), e expressa-se em nós mesmos apontando para o fato de que transportamos em nosso corpo traços de idiossincrasias – estigmas – que nos diferenciam e conseqüentemente definem quem somos e pelos quais somos concebidos como diferentes uns dos outros (NETTO, 2014).

É nesse contexto que a segregação passa a abranger não somente a realidade de uma distância espacial experimentada na urbe, como também compreende uma distância social que é assim mediada pelo espaço da cidade, especialmente pelos espaços livres públicos, que servem como o meio de aproximação social, como bem coloca Netto (*id.*):

Nessa condição, ela [a segregação] se impõe sobre os nossos atos na cidade, e tem no corpo sua última e decisiva instancia de efetivação. Ela opera sob a forma de um controle da presença e ausência, impacta a probabilidade do encontro e traz reduções significativas à possibilidades do contato entre os diferentes. Está ativa no momento de nossa participação em situações urbanas, e na definição das pessoas com os quais estabeleceremos relacionamentos. Ela molda o modo como nossas redes sociais de pessoas se formarão. Essas mesmas dinâmicas cotidianas se encarregarão de engendrar e reproduzir configurações no interior líquido do mundo social – um afastamento que moldará ainda socialidades e nossas experiência do Outro (NETTO, 2014, p.67).

Essas informações sociais podem ser transmitidas “por qualquer símbolo particular [que] pode simplesmente confirmar aquilo que outros signos nos dizem sobre o indivíduo, completando a imagem que temos dele de forma redundante e segura” (GOFFMAN, 1963, p. 39); deste modo, certos símbolos podem trazer uma posição de honra ou posição de classe desejada – configurando-se como um “símbolo de status” – e outros de desprestígio, servindo de estigma. Exemplo disso é quando nos referimos a certas regiões ou enclaves dentro da cidade que podem configurar símbolo de status para quem lá vive, e/ou certas regiões que em contraponto, tornam-se estigmas para seus moradores.

Essa abordagem pode esclarecer meios de reconhecer o quanto

certos pontos de uma cidade serão ou não palcos ativos da presença ou da ausência dos diferentes, de modo a traçar padrões de apropriação de distintos grupos dos coletivos na cidade, já que “[...] A proposição de padrões de apropriação depende da possibilidade de encontrar semelhanças na estrutura de movimentação de grupos de atores a qual não será válida para representar a de outros” (NETTO, 2014, p. 78). Isso fica claro quando observamos a mobilidade experimentada por estratos de renda mais alta em comparação aos estratos de menor renda, que alcançam maior mobilidade por investirem mais em suas movimentações.

Logo, padrões de apropriação de atores de menor renda costumam depender da rede de pontos de ônibus e estações de metrô como pontos centrais de sua mobilidade, de modo que “[...] esse padrão de apropriação tende a envolver uma alta densidade de encontros no entorno da residência, da estação de transporte público, dos locais de consumo e trabalho” (*idem*, p. 80). Por outro lado, a apropriação para atores de rendas média e alta envolve principalmente suas preferências de consumo em suas rotinas, permitindo deslocamentos mais amplos (*ibidem*). Tal distinção denota quão complexo pode ser o engendramento da apropriação por parte dos diferentes nos mesmos espaços, já que a formação dessa comunidade virtual vai depender da disposição em gastar com atividades e os distintos modos de transporte utilizados, além de lidar com todos os estigmas práticos encontrados na cidade.

[...]. Se a segregação sobre o corpo e seus critérios velados forem eficientes, uma atividade de grupos de renda mais alta não será facilmente compartilhada por outros grupos – sobretudo ao imporem restrições de acesso em função de custos (NETTO, 2014, p. 83).

Portanto, nessa sequência do raciocínio, não somente a mobilidade é um ponto chave para a diversificação das apropriações nos espaços da cidade, como também uma ruptura com a concepção do espaço segregado, conjunturalmente associado a diversos estigmas, que podem ou não ser confirmados no entrelaçamento

complexo de cotidianos. Assim, “se o espaço urbano é coletiva e historicamente estruturado, então essa estrutura pode ter o efeito de fazer convergir os corpos em mais possibilidades de interação – em mais chances de converter as ‘possibilidades da interação’ em interação de fato” (NETTO, 2014, p.117), promovendo, por consequência, a promoção de uma experiência de cidade – urbanidade – em faixas mais amplas do tecido urbano.

A concentração da aleatoriedade do encontro em certos espaços da cidade aumenta as chances da recursividade nos contatos entre grupos sociais distintos – como em ruas de altas acessibilidade ou centralidade ou em atratores estruturais da movimentação urbana. Mesmo se a frequência dos nossos atos mudar, sua recursividade é capaz de nos levar para os mesmos lugares para realizarmos nossas tarefas diárias.

[...] A característica principal dos espaços acessíveis é justamente permitir a complementaridade das atividades conjuntas, baseadas em distâncias curtas, rapidamente percorráveis. Isso, naturalmente, aumenta as chances do encontro ocorrer. Assim, podemos ver que as probabilidades do encontro são distribuídas em entrelace às estruturas espaciais da cidade (NETTO, 2014, p. 118).

Assim sendo, os atributos do espaço, notadamente os DTSU de maior escala (espaços viários, dispositivos de macro acessibilidade, etc.) ou de menor escala (mobiliário urbano, dispositivos de revestimento, sombreamento, iluminação, etc.), seriam fatores primordiais na convergência de redes socialmente segregadas, para onde a necessidade da construção de um tecido social mais forte torna-se superficial quando é apenas engendrado em termos de relações de produção e interdependência, o que diminui a importância dessa rede de relacionamentos enquanto promotora da copresença de diferentes, tão necessária na construção da urbanidade.

Se, portanto, considerarmos o caráter comunicativo discutido até aqui em diversos âmbitos, perceberemos o entrelaçamento de três condições necessárias a essa teoria que seriam “as interfaces entre diferentes grupos sociais, o encontro e a copresença entre pessoas, e a forma concreta do espaço” (NETTO, 2014, p. 132). Tais

condições facultam interrogar: [1] o que determinaria a interface entre os diferentes grupos?; [2] o que estimularia o encontro e a copresença?; e, por fim, [3] quais seriam os procedimentos capazes de prever a “forma mais coerente” assim como a “semântica” ligada a tal resultado?

Certamente é o que ocorre “entre” essas condições que nos aproximaria de uma melhor compreensão da complexidade das distintas práxis⁶ urbanas no espaço e da racionalidade intrínseca nesse processo. A dificuldade é, no entanto, identificar o conteúdo que media esse entrelaçamento com o que se constrói dos nossos atos no espaço, através dos processos comunicativos que nos rodeiam. É aqui que a teoria socioespacial de Hillier (1987) se afasta da captura de tal aspecto (NETTO, 2014).

Além disso, perscrutar a racionalidade humana nos levaria a investigar as “boas razões”⁷ pelas quais os públicos urbanos tomam certas decisões, ou seja, conhecer os julgamentos de valor por trás de cada decisão. Para isso, seria necessário também se afastar de concepções de mundo holísticas, que olham para a sociedade como uma “estrutura”, dominada por uma “vontade geral” e na contramão se aproximar de teorias que investigam a ação social como resultado de sobreposições de vontades individuais

6. Práxis: Os contextos interpretativos da palavra práxis, definem-na como algo que é uma atividade prática que se opõem à teoria. Também é compreendida nas ciências sociais como um conceito que engloba “o todo da prática da ação humana à atividade mental e corporal, incluindo estados do nosso entendimento das coisas e de nossas emoções. Envolve itens de rotinização do fazer e conteúdos normativos culturalmente definidos – os nexos dos fazeres e dizeres ” (NETTO, 2014, p.136).

7. Boas Razões: Para Boudon, o problema central dos entendimentos sociais seria não reconhecer que o indivíduo pode ter razões pessoais para adotar um sistema de valores ou crenças, não sendo ele assim, um mero ente passivo de determinações causais (CARVALHO, 2010). Dessa forma, os indivíduos fomentam um sistema de boas razões para resolução dos problemas da vida cotidiana, onde “a racionalidade do ator ordinário lembra mais, portanto, a racionalidade que evocam os filósofos da ciência do que aquela da economia neoclássica. O que se trata de maximizar ou otimizar aqui não é uma diferença entre custos e benefícios, mas sim a força de um sistema de argumentos” (BOUDON apud CARVALHO, 2010, p.115).

(BOUDON, 1991). Deste modo, na compreensão de atos no espaço, poderíamos chegar a um estado de análise em que se consideram características que somente são observáveis através de observação direta e não controlada (CARVALHO, 2010).

Por essa ótica e considerando a teoria das boas razões explicitada em Boudon (1991), as ações da prática urbana podem ser compreendidas sob a égide do equilíbrio, sob a qual “as características fundamentais do tecido social seriam a escassez de bens e a necessidade imperativa de estabelecimento de interações estratégicas” (CARVALHO, 2010, p. 113), de modo que “o equilíbrio resultante das interações instrumentais representa a forma pela qual os jogadores ajustam reciprocamente os seus comportamentos para a criação de um regime caracterizado pela satisfação geral de interesses” (*ibidem*). Se assim for, quais seriam as implicações que isto teria na interação entre os atores de nossas cidades? Poderia a urbanidade, nesses termos, ser considerada como um conjunto de ações individuais através do espaço e mediada pelo mesmo?

Por atribuição, a estrutura de interação entre os diferentes na cidade estaria, dessa forma, baseada em relações imprevisíveis de competição, nas quais a confiança interpessoal na regularidade da solidariedade humana teria a possibilidade de nascer em determinados ambientes que fossem capazes de resolver problemas de ação coletiva, “permitindo intercâmbios visíveis em contextos egoístas” (CARVALHO, 2010, p.113), de modo que:

[...] tal estrutura é apenas um resultado de trocas pautadas por interesses pessoais, e só toma alguma forma exclusivamente pelo fato de os agentes não terem controle direto sobre os bens que almejam. Se todos obtivessem suas metas e objetos de modo automático, e controlassem todas as atividades que pudessem satisfazer seus desejos, nem mesmo haveria o que se pode denominar como sistema social (COLEMAN, 1990, p. 29). A teoria da ação definida pela escolha racional não enfoca a perspectiva de as crenças ou fatos sociais resultarem de processos históricos ou estruturais, preferindo ressaltar a relação de desejos pessoais com os limites do ambiente externo, o que leva o indivíduo a determinar uma escala de preferências frente ao contexto de transações que se

apresenta-lhe (CARVALHO, 2010, p. 113).

O que é salutar na escolha racional é exatamente o fato de que esse afastamento de teorias holísticas que evocam causas irracionais – presentes em contextos Marxistas e Durkheimianos, assim como em contextos de tradição Freudiana e Nietzscheana – abre espaço para aspectos cognitivos das ações dos sujeitos que não estão ligados a processos de “interiorização, constrangimento ou falsa consciência, mas a partir de sentimentos de convicção” (CARVALHO, 2010, p.113). Além disso, “o fato de os indivíduos defenderem e justificarem suas crenças em um ambiente social sugere que toda convicção apoia-se em um sistema interativo de razões percebido como consistente” (*ibidem*).

Com isso, o problema das visões utilitaristas da sociedade seria não reconhecer o indivíduo como capaz de ter razões próprias para tomar decisões, não sendo, portanto, apenas um receptor de determinações causais do ambiente. Boudon (1991) destaca dessa forma que se os indivíduos possuem razões, essas razões não são nem puramente subjetivas nem objetivas, já que são fruto de idiosincrasias.

(...) Boudon enfatiza a necessidade de uma epistemologia que observe as razões dos agentes em suas relações sociais. Para o individualismo metodológico ser consistente, as crenças científicas ou ordinárias devem ser compreendidas a partir do sentido que possuem para os agentes. Da mesma forma, o autor critica as teorias da racionalidade utilitarista, derivadas da ciência econômica, que admitem princípios últimos de ação e tratam a realidade das normas e valores como dados prontos, sem a necessidade de serem devidamente explicados e analisados em seu sentido social (BOUDON, 1999a, p. 55). Isso não quer dizer que o agente tenha controle total sobre suas crenças, que podem ser mais ou menos confusas ou encontrarem-se em um nível mais ou menos consciente, mas que elas devem estar fundadas em razões sólidas e coerentes, diretamente articuladas com o ambiente social (CARVALHO, 2010, p.118).

É prudente, dessa forma procurar uma abordagem que não se



posicione nos extremos da relação existente entre os coletivos de atores e o espaço físico, entre causas, efeitos e ações resultantes; Como destaca Netto (2014), deve-se evitar de desconsiderar que diferentes materialidades têm diferentes efeitos, que a própria heterogeneidade da forma urbana tem efeitos distintos nas nossas práticas e que nós, enquanto atores na cena urbana, não podemos ser reduzidos a atores passivos, mas, sim, compreendidos como atores capazes de “superar limitações de seu contexto através de sua ação e comunicação” (NETTO, 2014, p. 134).

1.3 COSMOVISÃO E INTERDEPENDÊNCIA NA PRÁXIS URBANA

No primeiro tópico, aproximamos o conceito de urbanidade, pensado a partir da realidade urbana das cidades contemporâneas brasileiras, relacionando-o essencialmente ao modo de experimentar a cidade e ao substrato físico que permite a experiência. No segundo tópico, discutimos que a urbanidade é uma experiência e, como tal, não surge do substrato físico apenas, nem também apenas das relações dos atores humanos entre si. Antes, ela é produto da relação entre os atores humanos e não-humanos.

Entende-se então que para compreender este “entre” seria por fim necessário investigar a relação entre os diferentes grupos sociais, as possibilidades de encontro e copresença assim como a interface que mede esse entrelaçamento de maneira concreta, além da forma concreta do espaço (NETTO, 2014). Para tanto, propõe-se inicialmente olhar para as cidades “de fora” e “do alto”: um olhar que nos leve a conjecturar as relações que a cidade media tanto em nível pessoal quanto em um nível pessoal-material, considerando-a um corpo físico, um organismo. De fora, diz respeito à observação das cenas com uma certa isenção; do alto refere-se à necessidade de desvendar a hierarquia morfológica que dá suporte à elaboração da urbanidade ou à promoção da desurbanidade, repercutindo no viver nas cidades.

Quem são os atores nesta cena? Classicamente, recorreremos à definição de Corrêa (1989) para nos situar com relação àqueles que (re)produzem o espaço urbano: os proprietários dos meios de produção, os proprietários fundiários, os promotores imobiliários, o Estado e, por fim, os grupos sociais excluídos. Estes, em suas diferentes funções e estruturas, estabelecem relações entre si, de maior ou menor força e abrangência no processo de modificação da cidade. Assim, a realidade urbana está entrelaçada por uma série de funções, que compõem estruturas distintas. Cada função é bem diferente em qualidades e especificidades e todas elas têm coerência;

chamaremos aqui estas funções de “esferas”, apropriando-nos do conceito de “esferas de lei” desenvolvido pelo filósofo Herman Dooyeweerd (1984), para quem esferas correspondem, de maneira simplificada, ao modo como toda realidade é organizada: “as esferas do número e do espaço; a esfera física e a esfera biótica (vida); as esferas psíquicas, lógica, histórica e linguística (isto é, do sentido simbólico, da linguagem); as esferas social e econômica; a esfera da função estética e as esferas da lei, do amor e da fé” (ROOKMAARKER, 2002, p. 22). Cada uma dessas esferas funciona sob uma estrutura que tem sua função estrutural-guia e que difere da função estrutural-guia das outras esferas; assim por exemplo, o Estado é qualificado por sua função jurídica e o mercado por sua função econômica e assim por diante. Além disso, as esferas têm soberania, ou seja, cada esfera não pode interferir nas questões estruturais da outra, de modo que, quando essa fronteira é ultrapassada, é inevitável que uma delas seja prejudicada (ROOKMAARKER, 2002). Claro que o fato de sua soberania da esfera ser clara não as exime de manterem-se relacionadas entre si, em todo tipo de relações externas, lado a lado. Por exemplo, o Estado deve garantir infraestrutura física de qualidade para a cidade e promover os bens culturais comuns à região, assim como a hotelaria, a qual se interessa na promoção de visitas à cidade, chamará atenção de turistas potenciais para isso (ROOKMAARKER, 2002).

Num contexto urbano e seguindo a lógica comentada anteriormente, identifica-se aqui as principais esferas a partir da noção de estrutura e função, bem como a partir dos conceitos explorados por Corrêa (1989) e Carlos (2015). Uma breve descrição da atuação enquanto fabricantes do espaço pelos atores, bem como dos atores não-humanos segue abaixo:

ESFERA ESTADO: Tem um fim amplo de constituir-se em meio para que as sociedades em determinados territórios possam alcançar bens comuns como ordem, segurança, defesa e bem-estar social. Suas funções

podem ser compartimentadas em três funções objetivas: Função legislativa (elaboração de leis); Função Executiva (Administração); Função Judiciária (cumprimento e aplicação das leis).

Dentro de suas funções executivas, sem dúvida, o Estado é um dos principais modificadores do espaço e a esfera que mais se relaciona com as demais, já que, por atribuição funcional, além de regimentar o uso do solo através de diretrizes, ele mesmo não deixa de ser proprietário fundiário, promotor imobiliário, industrial. De modo que, quanto mais largo for o Estado, maior a sua influência tentacular sobre a sociedade nos mais diversos âmbitos. Exemplo disso é que ao investir, por exemplo, nas infraestruturas de rede, enquanto a integração é melhorada por um lado, em contramão, áreas que não recebem o mesmo investimento, tornam-se segregadas (CARLOS, 2015), de modo que o mesmo interfere na apropriação do espaço, “com sua intervenção, um processo de valorização diferencial do solo urbano” (CARLOS, 2015, p.30). Isto pode ser percebido notadamente a partir da disposição de distintas amenidades no tecido urbano, quando o Estado age de maneira “integradora” em projetos comissionados para o estabelecimento de academias, museus, parques e praças e assim por diante. O processo se aprofunda no tempo, de modo que:

Com essas transformações, as funções se especializam no espaço, aprofundando a divisão espacial do trabalho na metrópole, implodindo a antiga centralidade que havia no bairro – no contexto da produção espacial de novas centralidades, que constituem a metrópole polinucleada. Com isso, uma nova frente de investimentos imobiliários vem a reboque do projeto em função das facilidades proporcionadas pela construção de infraestrutura que valoriza o solo, fixando um novo uso. Cria-se, assim, um núcleo na metrópole, com forte poder de atração, com pesados investimentos públicos e privados gerando um deslocamento de atividades que passam a competir com antigos polos econômicos da metrópole, constituindo um

novo polo de atração de investimentos como extensão da centralidade num eixo empresarial da metrópole, associado a um polo de lazer delimitado/definido pela localização de bares, restaurantes, teatros, shoppings, hotéis, ligados a um consumo organizado, programado, produzido e povoado de signos (CARLOS,2015, p. 31).

ESFERA PROPRIETÁRIOS FUNDIÁRIOS: Juntamente com o Estado, esta esfera é responsável pelas maiores modificações no espaço, uma vez que, fundamentalmente, atua “no sentido de obter a maior renda fundiária de suas propriedades, interessando-se em que estas tenham o uso que seja o mais remunerador possível, especialmente uso comercial ou residencial de status” (CÔRREA, 1989, p.16). Nesse sentido, pode até mesmo conseguir, junto ao Estado, a valorização de suas terras através de investimentos suscetíveis em infraestrutura, influenciando por consequência, o processo de espraiamento das cidades, de transformação de terra rural em urbana.

ESFERA PROMOTORES IMOBILIÁRIOS: A esta categoria pertencem não somente os responsáveis por incorporações e financiamentos – que é a transformação de capital-dinheiro em mercadoria – como principalmente os profissionais das áreas técnicas responsáveis por estudos de viabilidade e concepção de projetos à luz das determinações normativas de códigos de obra. A figura do Arquiteto e Urbanista aqui aparece como uma das mais importantes, uma vez que o tipo de projeto pode então determinar a rentabilidade do mesmo. Nesse ponto, muitas vezes ocorre uma usurpação de funções, nas quais, os arquitetos têm perdido espaço para outros técnicos, na tentativa de minoração de custos. Aqui também ficam locados os profissionais das áreas de marketing que são responsáveis por criar campanhas – especialmente para o setor imobiliário de residencial – que representem

e chamem atenção para “novos modos de morar”, pela segurança oferecida, amenidades privadas como espaços livres ou amenidades físicas, como proximidade a praias, aos centros comerciais, etc.

ESFERA DOS GRUPOS SOCIAIS ESTIGMATIZADOS/EXCLUÍDOS:

os grupos sociais estigmatizados são certamente os que mais possuem entraves à modificação do espaço, se consideramos a “formalidade” como ponto de partida; de fato; é na produção de assentamentos informais em áreas públicas ou privadas sem uso que eles efetivamente agem como modeladores, com a distinção bastante peculiar de que, na maioria dos casos, essa produção ocorre aparentemente sem relação com as outras esferas modificadoras – pelo menos, a curto prazo (Côrrea, 1989). Esse relacionamento ocorre, na maioria dos casos, ao longo de anos de estabelecimento do assentamento, onde o mesmo passa por um processo de formalização e integração à malha urbana formal, por agenciamento do Estado. os grupos sociais estigmatizados são certamente os que mais possuem entraves à modificação do espaço, se consideramos a “formalidade” como ponto de partida; de fato; é na produção de assentamentos informais em áreas públicas ou privadas sem uso que eles efetivamente agem como modeladores, com a distinção bastante peculiar de que, na maioria dos casos, essa produção ocorre aparentemente sem relação com as outras esferas modificadoras – pelo menos, a curto prazo (Côrrea, 1989). Esse relacionamento ocorre, na maioria dos casos, ao longo de anos de estabelecimento do assentamento, onde o mesmo passa por um processo de formalização e integração à malha urbana formal, por agenciamento do Estado.

Mesmo que, de forma simplificada, a descrição de cada esfera explicita a sua função guia – a função principal – e ao menos um modo pelo qual cada esfera influencia ou interfere nas funções das demais, em maior ou menor grau. Além disso, como vimos anteriormente, no contexto do racionalismo moderno, instala-se uma crise pautada pela anomia dessas esferas onde:

Sabemos, entretanto, que o que Habermas chama de “projeto inacabado da modernidade” não tinha esse objetivo: ele partia da razão em direção a sua realização plena nas ideias de igualdade, liberdade e realização do potencial do sujeito. A quebra desse projeto em uma modernidade dilacerada significa o caminho da racionalização das práticas e sua quebra em esferas autônomas, movidas por suas próprias lógicas estratégicas, impondo danos a outras esferas. [...] A modernidade sucumbiu a um descarrilhamento (Entgleisung) apresentando patologias como anomia, ceticismo, privatismo e narcisismo, em oposição a valores como a responsabilidade (NETTO, 2014, p. 236).

Processos anômicos, numa visão Durkheimiana, têm por característica principal um “desacoplamento funcional entre sistemas econômico e político, e a isenção progressiva da avaliação de decisões econômicas e produtivas sob o ponto de vista ético” (NETTO, 2014, p. 236); em outros termos, os interesses de cada esfera sobrepõem o equilíbrio e a soberania das esferas do estado ideal de relacionamento entre elas, onde cada uma exerce a função para qual foi designada sem prejudicar a execução de funções e os interesses da outra esfera que é entrelaçada à mesma.

A alternativa a essa crítica seria ignorar a redução que é essa lógica como vetor de transformação urbana. E ignorar uma circularidade: uma lógica circunscrita a um grupo ou campo social terminado por impactar sistemicamente a possibilidade de apropriação de outros grupos, ao ser projetada sobre o espaço urbano na forma de um modelo de urbanização. [...]. Portanto, há redução e imposição de um modelo de espaço – e mesmo de uma forma de vida – sobre todas as demais formas de vida, sobre a vitalidade de áreas inteiras da cidade, e sobre o próprio desempenho urbano, que afetará a todos (NETTO, 2014, p. 249).

Há talvez, em tais processos, uma tentativa frustrada de redimir o meio e a sociedade em suas mazelas através do produto de suas influências. Tanto é que, para Marx, essa racionalização ocorre diretamente dentro da esfera econômica, através dos meios de produção, que somente avançariam à medida que o conhecimento empírico e a melhoria das técnicas produtivas fossem compatibilizadas a uma força de trabalho socialmente útil. Weber, por sua vez, enxerga a racionalização através da ótica das distintas visões de mundo, distintas religiões, poderes, autonomia de sistemas, além do desenvolvimento de uma ciência objetiva, uma moralidade e uma lei universal, diferenciadas por lógicas internas autônomas. Assim sendo,

Temos a progressiva diluição de uma condução da vida amparada por valores e tradições por uma racionalidade livre de contrapontos éticos outrora endógenos ao processo de orientação da ação. Na visão de Weber, ações tornam-se progressivamente justificáveis por seus próprios critérios, livres do reconhecimento das suas implicações em outros campos da prática (NETTO, 2014, p. 235).

“[...] Justificáveis por seus próprios critérios” parece ser o ponto em que retornamos para a pergunta lançada anteriormente, uma vez que, se cada esfera agora denota critérios próprios para tomada de decisões e suas respectivas influências, **o que então determina a interface entre os diferentes grupos nessas diferentes esferas?** Pela concepção já apresentada em Boudon (1991), vimos que a realidade urbana e a sociedade que nela vive são muito complexas e não podem, em virtude disso, serem concebidas de maneira holística, mas enquanto uma “sobreposição” de vontades individuais equilibradas pelas “interações estratégicas”.

Nessa perspectiva, a teoria de escolha racional apresentada em Boudon (1991) não se fixa apenas em fatos históricos ou sociais, nem muito menos a crenças, mas aos desejos pessoais que, quando colocados em cheque diante do ambiente externo, suas características e estigmas presentes levam os indivíduos a atuarem e determinarem suas ações frente ao contexto imediato, levando

em consideração que “o que se trata de maximizar ou otimizar aqui não é uma diferença entre custos e benefícios, mas sim a força de um sistema de argumentos” (CARVALHO, 2010, p. 115).

A necessidade de se afastar de concepções holísticas é principalmente devido ao fato, de que nesse contexto de relações entre esferas, essas abordagens tendem a tratar, por exemplo, instituições como o Estado ou um grupo qualquer – como por exemplo, os promotores imobiliários – como personificados, dotados de vontade e consciência própria, de modo que os atores dentro dessas esferas aparecem como coagidos em suas atitudes determinadas pelo meio social. Além disso, Carvalho (2010) ainda reitera:

Boudon critica, sobretudo, a capacidade explicativa de teorias estruturalistas que se baseiam em entendimentos tautológicos, em que a própria evocação de estruturas sociais coercitivas explicaria comportamentos ou atitudes que, por sua vez, são a única prova de existência dessas mesmas estruturas (CARVALHO, 2010, p.114).

Assim, propõe-se aqui, a partir da concepção racional de tomada de decisões que media a interface entre os diferentes grupos, o termo de “cosmovisão”: “cosmovisões são [de maneira simplificada] universos dentro dos quais as pessoas vivem” (SIRE *apud* MADUREIRA, 2017, p.274); comparada a uma lente de um par de óculos, a cosmovisão é a lente pela qual enxergamos e julgamos a realidade na qual estamos envolvidos (*ibidem*).

Tendo em mente essa definição, é conveniente explicitar que a cosmovisão não é uma teoria científica, nem pode ser apenas considerada uma “construção intelectual” (FREUD *apud* MADUREIRA, 2017, p. 270), já que ela exige um compromisso não apenas intelectual, mas também de “devoção das paixões” (MADUREIRA, 2017, p. 274). É aqui que nasce a “pluralidade social”, que no nosso contexto de esferas que se relacionam, representa uma contínua “luta de antíteses”, ou seja, de constante conflito de cosmovisões e seus respectivos interesses. Eventualmente, em contextos tão

diversos como cidades – ou uma nação –, cosmovisões minoritárias serão dominadas por cosmovisões majoritárias, esta última “que se torna responsável pela relação entre as cosmovisões em conflito” (MADUREIRA, p.278, 2017). Assim sendo:

Cosmovisões minoritárias e comunidades alternativas sempre estão presentes em qualquer sociedade. [...]. Quando a sociedade manifesta uma pluralidade de cosmovisões aparecem problemas. Se não existe uma visão dominante, aquela sociedade se torna uma casa dividida contra si mesma e, inevitavelmente, experimentará uma desintegração cultural. Mas quando há uma posição majoritária, quando uma cosmovisão domina as outras, ela deve lidar com as minorias de algum jeito (WALSH e MIDDLETON *apud* MADUREIRA, 2017, p. 278).

Assim, os atores interagem dentro de cada esfera, a partir de sua própria cosmovisão, construindo um sistema de “boas razões para a resolução dos problemas que a realidade cotidiana impõe” (CARVALHO, 2010, p.115), constituindo um contínuo status de práxis urbana no qual, em contextos anômicos e de menor “coesão social”, é lançada “a hipótese de uma relação de causa e efeito entre qualidade da configuração físico-espacial urbana e qualidade social” (TRIGUEIRO, 2012, p.92), sugerindo uma interdependência entre atos na construção da urbanidade.

Em primeiro lugar, propomos a extensão de um conceito originalmente usado na economia espacial, a complementaridade entre atividades econômicas, e reparti-lo em três: (a) a complementaridade entre atividades localizadas no espaço urbano, mantendo o sentido original do conceito – que, no entanto, se desdobra em (b) a complementaridade das ações entre atores, e (c) a complementaridade das ações dentro da própria rotina de um ator. Todos esses aspectos são originalmente relacionados à divisão espacial do trabalho e ao lugar do ator nessa trama de dependências mútuas. Articuladas, essas três complementaridades formam o cerne da reprodução material urbana e, por extensão, constituem a estrutura da própria vida social (NETTO, 2014, p. 101).

Sendo assim, esse entrelaçamento entre as possíveis consequências de nossos atos na práxis urbana e em sua reprodução espacial, ou seja,

a experiência da relação “entre” atores humanos (os socialmente distintos) e não-humanos – capaz de facultar a urbanidade – estaria diretamente ligado ao leque de possibilidades de trajetórias que os atores enfrentarão no cotidiano. Essas trajetórias seriam consideradas de acordo com a espacialização das atividades, nas quais os atores humanos se empenham de maneira sistematizada a convergirem entre si, estruturando uma vida social, causando a apropriação dos espaços públicos, e ancorados em um relacionamento saudável entre o espaço construído e o privado, em uma relação que não somente permite essas trocas, mas as fortalece, estruturada por fim em uma célula mínima, na vida de cada ator.

ESTRATÉGIA

METODOLÓGICA

Tendo em vista o arcabouço teórico sobre a urbanidade levantado anteriormente em suas dimensões sociais e espaciais que, combinadas, constroem um amplo campo de investigações sobre o tema e a problemática explorada, a abordagem metodológica adotada nesta pesquisa – no intuito de tornar essa análise possível – busca compreender as bases da urbanidade, considerando que “[...] a espacialidade de nossas cidades e sobretudo a heterogeneidade da forma urbana têm efeitos possíveis sobre nossas práticas” (NETTO, 2014, 134). Esse trabalho explora ainda um paralelo entre duas ambiências distintas: o Centro Histórico – e a representação de seus antigos modos de viver petrificados ao longo do tempo e tomados por novas dinâmicas de centros urbanos – e o Altiplano – representativo exemplar das sucessivas interferências de diferentes esferas de poder na cidade e mercantilização do solo urbano, sob o contexto das novas centralidades e a validação de modos de morar que privatizam a vida e estimulam a negação do espaço público, tendo como consequência, uma progressiva negação da cidade enquanto locus da convivência dos diferentes.

Além disso, como esboçado anteriormente “devemos ainda evitar [reduzir o ator] ao mero ‘efeito de redes’, se nossa intenção é [reafirma-lo] como capaz de superar limitações de seu contexto através da sua ação e comunicação” (NETTO, 2014, p. 134), de modo que é necessária uma abordagem que seja capaz de discutir a importância da complexidade material na ambiência urbana, bem como da complexidade social em seus atos.

Assim, para tornar essa análise possível, destacam-se quatro âmbitos, a partir dos quais pretendemos observar o caráter relacional que existe no “entre” da relação humanos / não-humanos, na expectativa de se traçar correlações sobre o que fomenta ou não a urbanidade nos recortes selecionados; para tanto, retivemos categorias de análise, tais quais: Variedade, Morfologia, Configuração, Permeabilidade, que formam assim um aprofundamento referente à dimensão física. Abaixo, encontram-se descrito os procedimentos que compõem

esta estratégia metodológica, em que se faz necessário uma breve explanação sobre as principais categorias observadas e os contextos considerados nesta pesquisa.

2.1 SELEÇÃO DOS RECORTES DE ESTUDO

Através de levantamento de dados cedidos pela Prefeitura Municipal de João Pessoa e disponibilizados em arquivos de shapes, assim como mapas de arruamento e imagens de satélite, inicialmente será levantada a inserção de todos os ELP de ambos os bairros, para posterior seleção de amostra com base nos critérios de:

- **DENSIDADE POPULACIONAL:** Por considerar regiões com demandas maiores de ELP, devido ao maior número de habitantes. Foram construídos mapas, a partir de dados disponibilizados pelo IBGE por setor censitário, tanto para o Centro Histórico, quanto para o Bairro do Altiplano, através do software Qgis. Optamos ainda pela classificação da densidade dividida em três intervalos: “Muito Baixa”, “Baixa”, “Média”, “Alta” e “Muito Alta”. Posteriormente, após os resultados obtidos, foi sobreposta a shapefile dos espaços livres públicos dispostos em ambas as regiões.
- **COBERTURA DA REDE DE TRANSPORTE PÚBLICO:** A observação de padrões de apropriação sem dúvida liga-se fortemente ao acesso das massas aos meios modais de transporte público na cidade. Portanto, considera-se aqui a cobertura da rede de transporte público nos bairros como variável observável de movimentações dos fluxos resultantes da constante interdependência cotidiana dos atores de menor renda nos respectivos bairros estudados. Já que os padrões de apropriação provenientes daqui ressaltam na cidade a dualidade segregação/integração

pelo tecido urbano por estes atores nas situações de consumo e trabalho. Os resultados desse levantamento serão expressos em um mapa da rede de transportes públicos que irriga ambos os bairros.

• **INTEGRAÇÃO (SINTAXE ESPACIAL):** Partindo do pressuposto que espaços mais/menos integrados são mais/menos passíveis de apropriação/adequação às atividades sociais urbanas (Hillier et al., 1983), esta pesquisa considera o entendimento da acessibilidade através da técnica da Sintaxe Espacial (id.), buscando um ELP com grau de integração Médio e Alto. Para esta análise, foi utilizado o Mapa de Segmentos de João Pessoa, construído a partir da shape disponibilizada online pelo Repositório de Mapas Configuracionais do blog Urbanidades, construído por Castro (2013) e atualizado por Donegan (2017). Para tal análise, a medida sintática utilizada foi de Integração Espacial Global, onde se mede a “profundidade”, ou seja a distância topológica de uma linha axial com relação às demais linhas do sistema (BARROS FILHO et al. 2016), também observada na sua escala local, para um raio de 400 m. Assim, compreende-se que quanto mais integrada for uma via, dentro da malha viária, mais acessível ela é. Além disso, a integração foi classificada em cinco níveis, de modo que, em cores mais “quentes”, encontram-se os espaços mais integrados e, nos valores com cores mais “frias”, as menores integrações.

• **DIMENSÃO:** Baseado na noção de que a mobilidade e os sentidos humanos são a base biológica das atividades, do comportamento e da comunicação no espaço (GEHL, 2013), esta pesquisa considera ainda como critério de seleção a dimensão dos ELP considerados, no intuito de ambos os espaços escolhidos tenham dimensões similares e possam ser analisados à luz das possibilidades e limitações

do corpo humano.

2.2 DIAGNÓSTICO DOS ESPAÇOS LIVRES PÚBLICOS ESCOLHIDOS

Após a seleção do recorte dos ELP a serem estudados, a estratégia metodológica de diagnóstico dessas áreas consolidará a ênfase em duas dimensões de atuação, entrelaçadas até aqui: Física e Social. Sendo assim:

2.2.1 DIMENSÃO FÍSICA:

•**VARIEDADE:** Não é recente a ideia que diversidade urbana é uma das forças condutoras da criação de ambientes urbanos mais atrativos e que nos nossos dias remetem a áreas dotadas de vitalidade, urbanidade e dinamismo. Mas, sem dúvida, a necessidade de se utilizar dos usos mistos ao longo da cidade apenas se tornou evidente após a introdução do planejamento modernista das cidades e dos recorrentes problemas advindos de seu excessivo zoneamento de funções.

Contudo, a variedade aqui tratada não se detém apenas à ideia central de usos do solo, mas também às distintas tipologias de edificação, provenientes dos distintos usos, que, por fim, são responsáveis por atrair e promover distintas formas de apropriação, atribuindo a estes diversos significados. Nesta pesquisa, no entanto, o termo Variedade refere-se unicamente a diferentes usos do solo, já que as distintas tipologias e até as distintas práticas urbanas agregadas ao espaço, são observadas nos tópicos seguintes.

Jacobs (1961) sem dúvidas foi pioneira em chamar atenção para este quesito, advogando que a monotonia observada em parcelas da cidade é responsável pela contínua destruição da vida urbana, já que a monotonia influencia diretamente no padrão de locomoção dentro

de bairros e/ou enclaves urbanos, incentivando ou não caminhadas de curta distância e também a diminuição do uso dos automóveis (PEPONIS et al., 2011).

Essa discussão ganhou força inicialmente em contextos nos quais as mudanças urbanas ocorreram mais veementemente em decorrência de reconstruções das cidades no pós-guerra – especialmente cidades por toda Europa – onde claramente havia a intenção de se apontar os excessos da indústria e sugerir certa “ruptura” com o que então se produzia. Mais recentemente, aponta-se para uma “knowledge-based economy” (HOEK, 2008), onde os principais atores dessa mudança são as parcerias público-privadas engajadas no desenvolvimento das cidades (MEYER apud HOEK, 2008, p. 65).

Isso porque há um reconhecimento atualmente de que as dinâmicas urbanas são fomentadas principalmente por uma sociedade emancipada de consumidores individualizados em busca de um estilo de vida inclusivo, o qual, portanto, se afasta do ideal modernista de habitantes que necessitavam de cuidados, higiene e iluminação natural e de uma cidade bem organizada, eficiente, limpa e que se afastasse dos ideais de cidade dos séculos anteriores (HOEK, 2008), que facilmente remetiam a ambientes sujos.

É nesse contexto que emerge recentemente uma concepção de cidade discutida e pensada para ser “compacta”. Nesta concepção, a ideologia do *smart* pode contribuir para diminuir o consumo de energia, aumentar a vitalidade a partir de um incentivo à caminhabilidade em curtas distâncias, conseqüentemente diminuindo o uso de transportes individuais (id., p. 69), aumentando as condições para uma sustentabilidade urbana.

Aqui, a interferência entre esferas fica clara em diversos níveis, já que a construção de um tecido urbano mais

ARGUMENTOS A FAVOR	OBSTÁCULOS
1. Ambientes funcionalmente diversos criam vitalidade e convenientemente acomodam um amplo espectro de atividades humanas.	1. Devido ao desempenho econômico, diferentes abordagens para áreas de trabalho e desenvolvimento habitacional são necessárias, resultando em uma segregação geográfica.
2. Uso Misto entre residências e locais de trabalho organiza o relógio humano de maneira mais eficiente, resultando em ambientes mais controlados, eficientes e seguros.	2. Uma única pessoa ou entidade comercial ou corporativa raramente tem conhecimento de desenvolvimento com relação a diferentes funções e programas.
3. Misturar trabalho e moradia pode aumentar muito o potencial de amenidades tanto da perspectiva dos consumidores quanto dos empreendedores.	3. Desenvolvedores, consumidores e usuários finais sempre temem que outras atividades prejudiquem os valores imobiliários de suas propriedades. O uso misto é visto como um risco.
4. Diferentes funções levam a diferentes tipos de edificações resultando em uma maior diferenciação espacial, diversidade e riqueza [arquitetônica].	4. Os agentes responsáveis pela formulação de políticas públicas, têm medo de introduzir o uso misto como princípio, pois é mais difícil controlar e gerenciar seu desenvolvimento.
5. Uso Misto leva a uma otimização do uso do solo para estradas, espaços públicos e estacionamentos para áreas de trabalhadores e residenciais, tanto durante o dia como durante a noite.	5. Os remanescentes modernistas da cidade funcional que levam à segregação prevalecem nos processos de desenvolvimento urbano.
6. Potencialmente, ambientes com uso misto em altas densidades [...] aumentam o potencial para o transporte público, contribuindo assim para a sustentabilidade urbana.	6. Os documentos legais de planejamento não são capazes de lidar adequadamente com as categorias do mix de funções. Uma descrição de instrumentação está faltando.
7. Áreas de uso misto fornecem flexibilidade nas estratégias de desenvolvimento, uma vez que habitação e escritórios podem ser trocados devido às demandas do mercado.	7. A perspectiva do uso misto ser relacionada ao ator, pois ao fazer planos, os diferentes atores envolvidos discutem diferentes coisas em diferentes escalas.

QUADRO 2: Argumentos a favor e obstáculos ao desenvolvimento de Empreendimentos de Uso-Misto. **FONTE:** HOEK (2008), modificado pela autora, 2019.

misto é um produto de diversos atores (agentes) e da interação entre suas funções e consecutivamente reflexo da economia das leis dispostas, da administração, tecnologia, cultura e principalmente da política. Aliás, por causa da complexidade das relações conflitantes entre essas esferas que o fomentam, o uso misto é entendido assim, como fruto de um processo cíclico que se aprimora ou retrocede ao longo do tempo.

O **Quadro 2** '[cf. *supra*, **Quadro 2**]', que aparece originalmente em Hoek (2008), enumera argumentos em favor assim como aponta os obstáculos enfrentados nas relações entre as esferas, na tentativa de compor áreas urbanas mais diversas e, por consequência, mais vivas.

A variedade aqui é compreendida como um dos pontos-chaves na leitura de qualquer padrão de urbanidade, visto que é a partir da ideia central de diversidade de usos do solo, que se pode prever a possibilidade de um ambiente urbano predisposto à convivência dos diferentes. Assim, especificamente na construção dos mapas de uso do solo, foram consideradas as seguintes categorias: Comercial, Residencial, Misto (Comercial + Residencial), Institucional, Praça e Vazio.

Para o levantamento dos dados necessários ao Mapa de Usos do Solo, foram feitas visitas in loco, bem como o uso das imagens de satélite disponíveis no Google Earth, para posterior construção da base no software Qgis.

•ANÁLISE MORFOLÓGICA:

As tentativas de estudar a forma urbana a partir de suas unidades constitutivas são elementares e antigas, havendo diversos métodos de isolamento das "parcelas". Assim sendo, um trabalho sistemático sobre a forma urbana das regiões estudadas tem um intuito basilar de fazer uma leitura, de investigar e compreender a estrutura da cidade já

construída e da cidade em construção.

Por isso, “a leitura metódica da forma da cidade deve ir além dos tecidos consolidados e que mais facilmente compreendemos; [...] [ela] pode e deve ser realizada nos fenômenos emergentes, ajudando à compreensão de tecidos não estabilizados” (COELHO, 2007, p. 14).

Este trabalho, portanto, considera que a morfologia, enquanto categoria de estudo, não se sobrepõe à configuração, já que “estuda o tecido urbano e seus elementos construídos, através de sua evolução, transformações, inter-relações e dos processos sociais que os geraram” (DEL RIO, 1990, p. 71), ou ainda, “é o estudo da forma do meio urbano nas suas partes físicas exteriores, ou elementos morfológicos e na sua produção e transformação no tempo” (LAMAS, 2004, p.38).

Além disso, também se apoia nas técnicas de reconhecimento empregadas por Nolli (1748), por serem valiosas na identificação de relações entre domínios públicos, semi-público e privado, além de distâncias, acessibilidade e relações entre cheios e vazios.

As análises da forma urbana, empreendidas nos recortes de estudo⁸, mobilizaram inicialmente levantamentos aéreos feitos através de satélites, disponibilizados pela PMJP, dos o perímetros de estudos dos anos de 1998, 2008 e 2013. Com isso, pode-se observar a produção do tecido urbano e sua consequente evolução ao longo do tempo. Este trabalho, no entanto, não pretende mobilizar a dimensão histórica, mas simplesmente temporal.

Além disso, construiu-se um Mapa de Tipologias das áreas



8. O perímetro de estudo aqui considerado se refere as interfaces das quadras com visada direta para o ELP escolhido, ou seja, apenas a face de quadra que está direcionada para o ELP ou aquelas que possuem campo de visão aberto para o mesmo, determinado a partir da visão serial (Cullen, 1961). Segundo (Pizarro, 2014) Interfaces urbanas são as estruturas que definem os “interstícios urbanos”, ou seja, o dentro e o fora, o cheio de o vazio, o público do privado.

selecionadas, que teve por objetivo observar a constituição fundiária do lote, bem como os aspectos relativos à interação público-privado, onde foram consideradas as

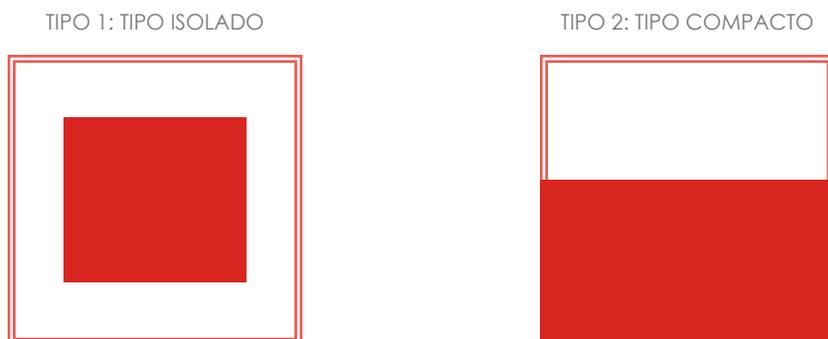


FIGURA 4: Esquema tipológico **FONTE:** Produzido pela autora.

tipologias descritas por Saboya (2015), caracterizadas segundo a posição do edifício no lote em (Figura 4):

1. TIPO ISOLADO: Apresenta uma menor relação visual com a rua, por possuir afastamentos laterais e frontais e apresentar o fechamento do lote feito por muros ou grades, tendo, portanto, menor relação com o espaço público;

2. TIPO COMPACTO: É uma tipologia de lote aberto, já que seu posicionamento no lote não permite afastamentos laterais e frontais, sem grades ou muros, apresentando dessa forma, maior relação visual com a rua e, portanto, maior número de portas voltadas para a rua, fortalecendo a dinâmica público-privado;

3. TIPO HÍBRIDO: Por fim, o tipo híbrido é resultante das combinações intermediárias entre o tipo Isolado e o Compacto, assim, é possível, por exemplo, existir uma combinação de casa com muro baixo e grades que permitam um pouco da visibilidade e relação com a ambiência pública e não necessariamente ser um lote totalmente aberto, como na tipologia compacta.

Com o fim dos levantamentos *in loco* dentro de cada aspecto morfológico considerado aqui, mapas serão construídos utilizando um software aberto de GIS (Geographic Information System), denominado QGIS (QuantumGis), aliado às imagens de satélite disponibilizadas no Google Earth.

•CONFIGURAÇÃO:

A configuração refere-se ao modo como espaços da cidade se estruturam: trata-se daquilo que contém o espaço público, a “rede espacial” de ruas, avenidas, etc. (AGUIAR, 2012). Foi também compreendido anteriormente como sendo aspectos dotados de legibilidade em Lynch (1960) e em Bentley (1986), como por exemplo a capacidade que partes da cidade têm de serem reconhecidas e estruturadas de forma coerente. Ao enxergar essa relação do espaço urbano como algo formado por vias de movimentos interconectados e por “vácuos” entre os objetos construídos, nos aproximamos do que Hillier et. al. (1983) nomeia como Sintaxe Espacial. A sintaxe espacial ocupa-se exatamente de uma abordagem configuracional do espaço, considerando cada elemento da via individualmente, onde tem por intenção prover uma descrição generalizada da estrutura espacial e de sua hierarquia de conectividade, sem evocar informações sobre, por exemplo, a variedade de usos da área, permeabilidade visual ou quaisquer outros critérios que possam influenciar na escolha e/ou permanência dos atores no espaço. Assim, por isolar a variável configuracional, a Sintaxe Espacial é escolhida aqui como parte dessa estratégia metodológica para posterior análise com as outras variáveis.

As estruturas básicas para a análise sintática são os espaços convexos e as linhas axiais: Espaço convexo é um espaço onde nenhuma linha entre seus pontos cruza seu perímetro. Um espaço côncavo, por sua vez, tem de ser dividido no menor número possível de espaços convexos. Em nível de escala urbana, no entanto, a sintaxe espacial considera o movimento como a função genérica dos espaços de rua e portanto, expressa esses espaços nas linhas mais longas acessíveis que cobrem todos os espaços convexos em um mapa, ou seja, em linhas axiais ou “linhas de visão” (AL SAYED et al., 2014).

Duas medidas principais são avaliadas: a primeira, “*integration*” – integração –, descreve quão acessível cada linha de rua é a partir de todas as outras partes da rede, com base no número de mudanças de direção; a segunda, “*choice*” – escolha –, mostra quantos “*shortest paths*”, menores caminhos em extensão ou poucas mudanças de direção, existem entre todos os pares de origens e destinos dentro de cada espaço.

O padrão de uso dos espaços pelas pessoas ou “comunidade virtual” – comunidade local e visitantes – assim como definido em Hillier et al. (1983) é entendido como um produto de como a organização global do espaço poderá atuar como um meio através do qual cidades e áreas urbanas podem tornar-se capazes de “gerar, sustentar e controlar os padrões de movimentos de pessoas” (HILLIER apud AGUIAR, 2012, p.67); neste sentido, o lugar e a forma como os edifícios estão distribuídos é importante, mas estão atrelados por Hillier et al. (1983) a uma dimensão global:

O modo como o espaço se posiciona com relação ao entorno é um determinante mais importante. Urbanidade e a comunidade virtual são produtos da escala maior de organização do espaço, que é, o desenho global. [...] Hillier sugere que essa escala global ou arranjo global

do espaço atua, sendo determinante no modo como o espaço é apropriado pelas pessoas. Ele vê o espaço como um fundo ativo para a ação humana, e assim responsável pela presença ou não ali de pessoas, a dita vitalidade do espaço público (AGUIAR, 2012, p.68).

Para os propósitos desse trabalho, no entanto, é válido destacarmos outra metodologia de análise que compõe a Sintaxe Espacial: Os Grafos De Visibilidade – do Inglês Visibility Graph Analysis (VGA) – que diferentemente do abordado até aqui detém-se não em análises das métricas, baseadas em linhas axiais, mas em Isovistas, calculando métricas referentes a campos visuais.

Isovistas são, segundo Benedikt (1979), a área de um ambiente que é visível de um determinado ponto, representado por um polígono fechado, de modo que possui propriedades geométricas como área e perímetro. Al-Sayed et al. (2014) destaca que, devido a essa característica, é possível abordar questões relacionadas à cognição espacial, que pode ser uma ferramenta auxiliar na compreensão da acessibilidade e prever potenciais de movimento das regiões estudadas.

A Análise de Grafos de [VGA] é um método que permite analisar os potenciais de visibilidade de pontos no espaço aberto ou de um conjunto de espaços abertos (locais com permeabilidade visual). Diferente da Isovista, que é uma análise a partir de um ponto, as relações visuais no VGA são interpartes, ou seja, um espaço em relação ao outro (entre todos os pontos do espaço estudado).

De acordo com Al-Sayed et al. (2014), a ideia do VGA era de reproduzir uma representação espacial semelhante à exposta por Hillier e Hanson (1984). Assim, Turner et al. (2001) elaboraram um grafo que conecta todos os pontos visíveis entre si, no qual cada ponto é um nó e a intervisibilidade (a visibilidade entre esses pontos) é a condição para haver a ligação de um nó para o outro. Em outras palavras, a visualização mútua entre pontos no espaço é a condição para se criar um grafo de visibilidade (CASTRO, 2017).



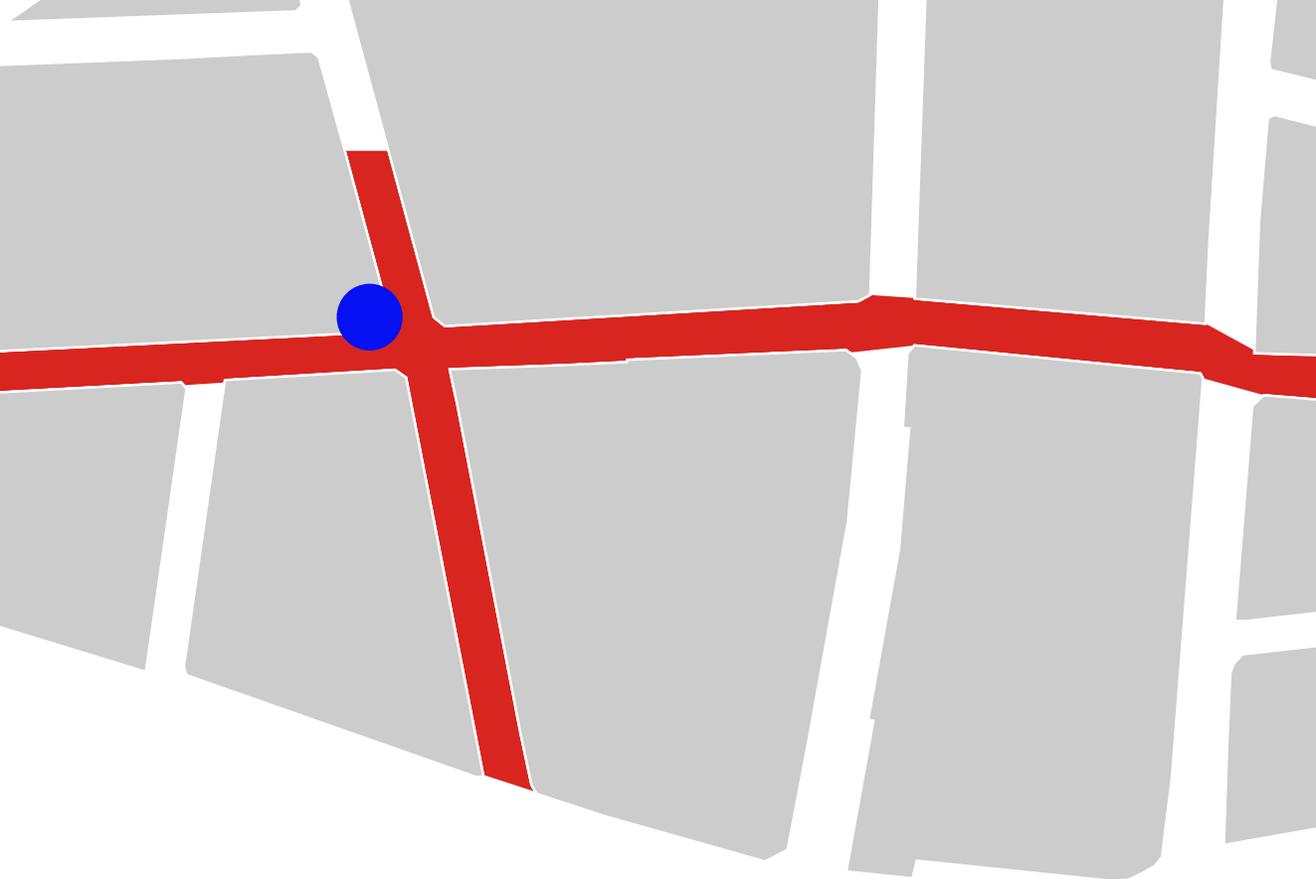


FIGURA 5: Exemplo de Isovista Total **FONTE:** Produzido pela autora.

As Isovistas podem ser classificadas tanto de acordo com ângulo de abertura do campo visual quanto de acordo com a altura do mesmo. Assim, quanto ao ângulo de abertura do campo visual, temos a Isovista Total – com ângulo do campo visual de 360° (Figura 5) – e a Isovista Parcial – com os ângulos de campo visual entre 90° , 120° e 180° . Quanto à altura do campo de visão, as Isovistas podem ser na altura dos olhos (*Eye-Sovists*) – levando-se em consideração apenas as barreiras à altura dos olhos, como por exemplo, os quarteirões – e as Isovistas na altura dos joelhos (*Knee-sovists*) – que, por sua vez, consideram barreiras ao movimento dispositivos como canteiros, corpos d'água, mobiliário urbano, etc.

Assim, este procedimento trata da descrição do aspecto configuracional dos recortes de estudo, através do método da Sintaxe Espacial, chamado *Visibility Graph Analysis* (VGA). Enquanto um desenvolvimento recente

das Isovistas (BENEDICKT, 1979), as análises de VGA são um meio de estudar não apenas o ambiente, mas também a experiência visual do mesmo através da intervisibilidade,

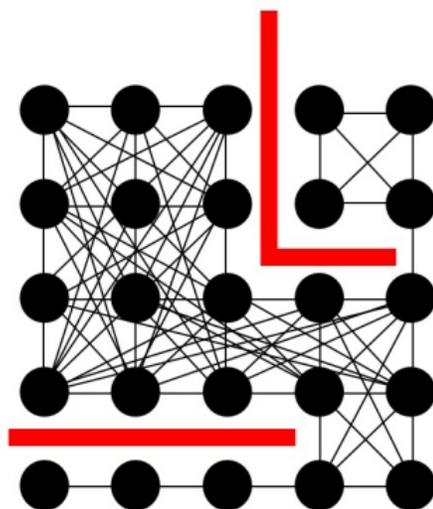


FIGURA 6: Exemplo de Grafo de Inter-visibilidade. **FONTE:** (Castro, 2017). Disponível em:<https://aredeurbana.com/2017/09/11/analise-de-isovistas-e-grafos-de-visibility-parte-1-conceitos-medidas-e-aplicacoes/>. Acesso: Março de 2019.

ou seja, a visualização mútua entre os pontos no espaço (Figura 6).

Para tanto, esta pesquisa recorreu à construção de “grafos de visibilidade” para cada recorte de estudo, através do programa DepthmapX, considerando apenas a *Eye-Isovist* (Isovista na Altura dos olhos), referentes às barreiras ao campo de visão, como quarteirões, edifícios e etc. As medidas consideradas para avaliar as relações visuais entre os nós das Isovistas foram a “Conectividade” e a “Integração”: a Conectividade mede a quantidade de nós que intervisualizam ao mesmo tempo, ou seja, que se conectam visualmente, sem barreiras; e a integração, por sua vez, calcula o comprimento médio do menor caminho para todos os nós do grafo. O apelo conceitual das Isovistas faz sentido aqui por estas serem intuitivamente atrativas em descrever o espaço “de dentro para fora”, demonstrando propriedades que podem ser relacionadas à percepção

espacial tanto com relação a largura como em relação a profundidade – não apenas linearmente, como ocorre em análises sintáticas axiais e de segmentos –, movimento e uso dos espaços.

Para o processamento dos dados no Depthmap, foi preciso estabelecer um plano de corte que é localizado à altura dos olhos de um observador em cada área de estudo. Como ambas as áreas não possuem desníveis, considera-se aqui que o observador posicionado no nível 0 dos espaços, determina a localização do Ponto de Observação (PO) a uma altura de 1,60 m (Figura 7) – considerando aqui que a altura média de um brasileiro é de 1,72 m⁹. Além disso, devido a escala local da análise, foi determinado uma grade de 2x2 m.

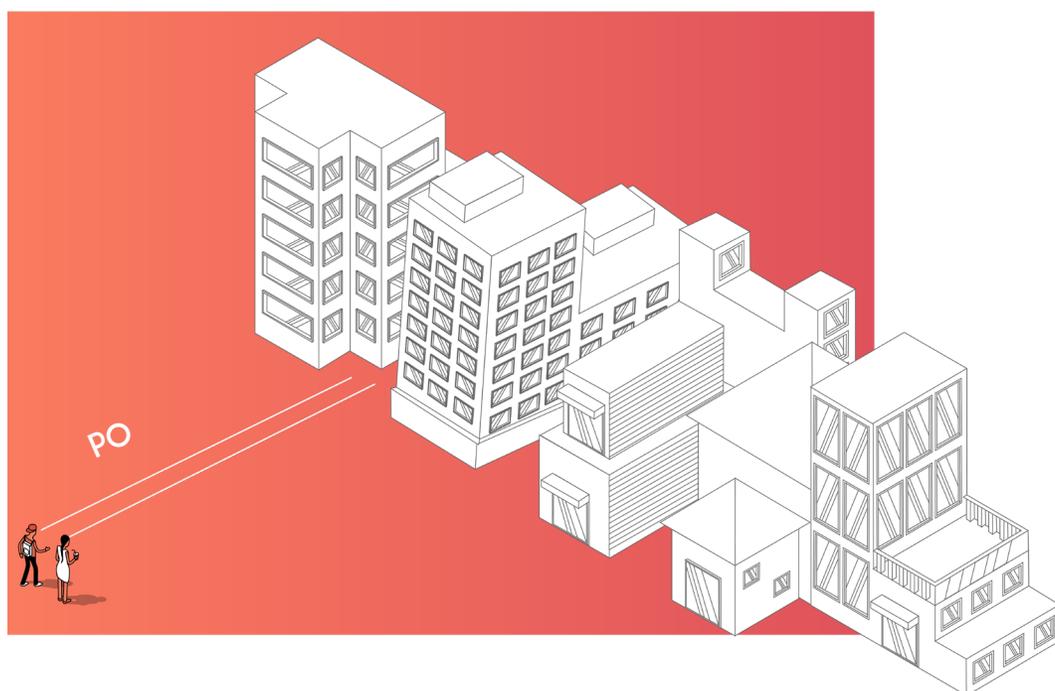


FIGURA 7: Esquema demonstrativo do Ponto de Observação na Altura dos olhos à 1,60, considerando um adulto de altura média total de 1.72 m. **FONTE:** Produzido pela autora.

9. Estimativa realizada a partir da Pesquisa de Orçamentos Familiares do IBGE.

•PERMEABILIDADE:

Como explanado anteriormente, o conceito de interface público-privado que é aqui compreendido como estruturas físicas que delimitam e são capazes de congregam e sustentar ou não atividades no espaço público (PIZARRO, 2014).

Se consideramos que o principal objetivo para manter regiões da cidade como vivas e atrativas é dota-las de motivos para permanência (GEHL, 2013), a permeabilidade das interfaces se torna uma das questões principais na relação entre atores humanos e não-humanos, a partir da qual a experiência do aparato físico é intensificada ou reduzida, seja pelas “zonas de transição suave” – térreos com comunicação para a rua, como, por exemplo, lojas, vitrines, onde há boas razões para permanecer – seja pelas “zonas de transição rígida” – onde o transeunte não encontra aparato para nenhuma de suas atividades, sendo forçado a caminhar por enormes planos de fachadas cegas (GEHL, 2013) – regiões que são na maioria das vezes associadas à maior sensação de insegurança.

A utilização de térreos por usos dos mais diversos e por residências, de uma maneira que proporcione maior relação com o público, é fruto da complexa equação de esferas e suas interferências entre si, na construção de uma ambiência urbana mais propícia à apropriação. Por exemplo, para um promotor imobiliário, um térreo é essencialmente parte de seu prédio – e não parte constituinte de uma relação de maior importância com a rua e, por adjacência, com a cidade (KARSSENBERG et al., 2015).

Outrossim, é comum associar-se à ideia de térreos mais vivos ao uso misto – residencial e comercial; comercial e empresarial – quando, em tese, o que deveria ocorrer é uma

apropriação mais consciente para as funções necessárias em porções distintas do tecido, inclusive para residências, o que corroboraria para o acesso democrático à cidade por parte de todos os cidadãos.

Toda essa complexidade que tangencia as relações observáveis entre os diferentes usos de térreos e as fachadas de interface suave ou rígida chama atenção para o papel dos arquitetos que, sob a visão mercadológica, “são mais focados em desenhar prédios, ao invés de criar boas ruas” (KARSSENBERG et al., 2015, p.19).

Para isso, esta pesquisa estrutura-se sob uma base fundamentalmente quanti-qualitativa e divide-se em duas sessões: Para a avaliação da relação de permeabilidade entre a interface público-privado, optou-se pela utilização de um Método inspirado no Safari Urbano, desenvolvido pelo Departamento de Planejamento Urbano da Cidade de Nova York, e publicado originalmente sob o título “Active Design – Shaping the Sidewalk Experience”. Aqui, de todo aparato metodológico do Safari Urbano (que compreende muitos aspectos), foram selecionados para esta pesquisa apenas os aspectos relativos às Fachadas, que visa observar a relação público-privada, a partir da divisão dos planos de análise do contexto urbano em: o plano do edifício, o plano da via e o plano de cobertura (Figura 8), através de fotografias das interfaces que circundam o espaço de estudo. Aliado a isto, será construído Mapas de Atividades, através do Método de Static Snapshot proposto por Al Sayed et al. (2014), que consiste em mapear, em intervalos consistentes durante o dia e em planta-baixa, os principais padrões de atividades e os comportamentos peculiares nas respectivas áreas, no intuito de jogar luz sobre o vínculo das interfaces e das atividades que elas dão suporte.

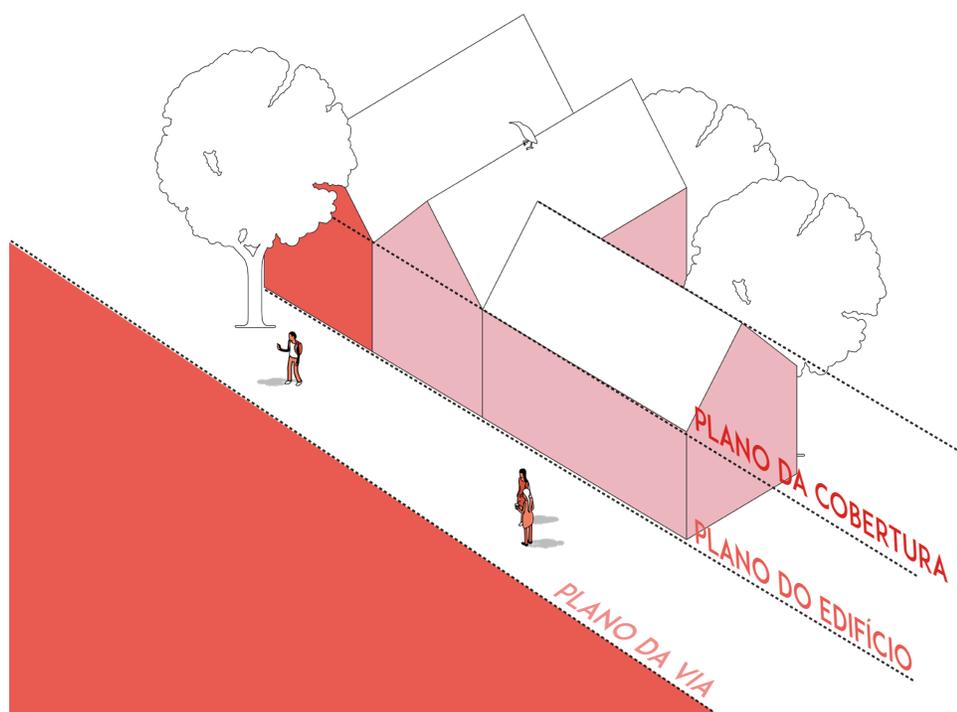


FIGURA 8: Esquema demonstrativo de Observação das fachadas a partir da Metodologia modificada do Safari Urbano. **FONTE:** Produzido pela autora.

2.2.2 DIMENSÃO SOCIAL - ALTIPLANO

Nessa estratégia metodológica, por sua vez, não se pressupõe que a análise da sociedade seja realizada segundo uma visão atomista, mas que se destaque a relação entre as ações do contexto social, em relação ao espaço público, de modo que tal ação seja compreendida racionalmente. Para isso, esta etapa direciona-se especificamente a coletar informações sobre as dinâmicas das práticas sociais operadas, unicamente no bairro do Altiplano – devido à clara tendência de negação do público em detrimento do privado –, através de entrevistas semiestruturadas de caráter qualitativo.

A entrevista semiestruturada aqui consistiu em um roteiro de perguntas abertas, focadas em compreender um fenômeno em uma população específica, onde há flexibilização na sequência

da apresentação das perguntas ao entrevistado, como também a possibilidade dada ao pesquisador de usufruir de liberdade para realizar perguntas complementares e assim compreender melhor a(s) realidade(s) em pauta (MANZINI, 2012).

O roteiro de entrevista [cf. Apêndice 1 – Roteiros de entrevistas] semiestruturadas foi desenvolvido para endereçar aos moradores as questões dentro dos seguintes âmbitos: Mobilidade “Macro”; Mobilidade “Intra”; Avaliação Dos Serviços E Ambiências Do Bairro; Lazer no Bairro. A partir destes temas, foram formuladas questões que procuram identificar o individualismo (BOUDON, 1991) de cada ator impregnado no discurso e corporificado em suas práticas no espaço, através dele e em relação ao Outro. Para isso, faz-se necessário trazer à superfície as razões adequadas, pelas quais os indivíduos cognitivamente respondem às demandas da realidade cotidiana e urbana, na expectativa de jogar luz sobre o que ocorre “entre” as relações espaciais e sociais, que é a base prerrogativa para a urbanidade.

No total, foram realizadas 11 entrevistas semiestruturadas com moradores do Altiplano. As entrevistas foram realizadas com auxílio de um gravador, para posterior transcrição das mesmas. O conteúdo, obtido sob uma abordagem qualitativa indutiva, passou por transcrição sistemática, levando em consideração a Metodologia de Análise de Conteúdo, onde, segundo a classificação de Laswell (apud MORAES, 1999), algumas questões iniciais devem ser consideradas. Para efeitos dessa pesquisa, as questões consideradas foram: “1. Quem fala?; 2. Para dizer o que? 3. De que modo?; 4. Com que resultados?” (LASWELL apud MORAES, 1999).

Assim, ao investigar o “1. Quem fala?”, busca-se conhecer quem emite a mensagem através de seu “universo semântico”, valores, etc., no intuito de fazer inferências do texto sobre o emissor da mensagem. De semelhante modo, ao se observar em “2. Para dizer o quê?”, o receptor focaliza a mensagem puramente, em palavras, argumentos e ideias, nela expressos. Por sua vez, quando se direciona ao “3. De que modo?”, procura-se observar não apenas a estrutura

da linguagem, que são finalmente alinhadas ao “4. Com que resultados? ”, onde o pesquisador descreve os resultados efetivos da comunicação, que podem ou não, terem resultado diretamente do modo como ele foi proferido (MORAES, 1999).

Simultaneamente, procedeu-se à análise do conteúdo seguindo as etapas descritas em Moraes (1999) que são: 1. Preparação das informações; 2. Unitarização ou transformação do conteúdo em unidades; 3. Categorização ou classificação das unidades em categorias; 4. Descrição; 5. Interpretação”.



**DOS ESPAÇOS
COMPARTILHADOS DO
CENTRO AOS ENCLAVES
CONSTITUÍDOS DO
ALTIPLANO**

João Pessoa é sem dúvidas mais uma capital no cenário nacional – especialmente entre as capitais nordestinas – que assistiu ao movimento em que áreas centrais – anteriormente pujantes, vivas – tornaram-se sinônimo de abandono, descaracterização do seu patrimônio histórico, insegurança e de um êxodo massivo de seus moradores em direção à áreas mais periféricas no tecido – e consequente desvalorização imobiliária. Por volta dos anos 80, consolidaram-se novas centralidades na cidade e os Bairros de Tambaú e do Cabo Branco foram pioneiros neste processo (ANDRADE, 2007; FERNANDES, 2013; SILVA, 2016).

No processo de perda de sua importância enquanto Centro econômico e morfológico (SILVA, 2016), o Centro também perdeu sua efervescência social, onde existia, até o século XIX, uma relativa convivência de pessoas de distintas classes sociais (TINEM, 2006), que paulatinamente – especialmente nos espaços livres públicos consolidados já nesta época – foi dispersada. Atualmente, segundo o Censo de 2010 do IBGE, o Centro tem uma população de 3.644 habitantes, na qual, 56.81% de mulheres e 43.19% de homens. A taxa proporcional de domicílios ocupados é de 79.1%, com uma média de 3 moradores por domicílio.

Além disso, o modelo de espraiamento urbano da cidade, com inserções de conjunto habitacionais pela CEHAP (Companhia Estadual de Habitação Popular) – principalmente com a construção do projeto habitacional Mangabeira – em locais desconectados do seu núcleo original (SILVA *apud* SILVA, 2016, p.50) incentivou a proliferação de vazios urbanos e a disposição de infraestruturas ao longo de áreas que foram rapidamente valorizadas.

Surgia também na cidade – como efeito do crescente ‘boom’ da verticalização vindo de outras partes do país – um efervescente debate sobre a ocupação da orla da cidade, culminando após 1988 – quando a Constituição Federal promulga a Zona Costeira como “patrimônio ambiental, cultural, paisagístico, histórico e ecológico” – na aprovação da Constituição Estadual que regulamentou o limite de altura de quatro pavimentos partindo da orla em escalonamento



(Fernandes, 2013).

O simultâneo movimento de ocupação da região costeira, alcançou em décadas recentes a região do Bairro Altiplano. Nos últimos anos, este tem sido, de maneira proeminente, um dos bairros que mais atraiu atenção dos promotores imobiliários e das instituições governamentais, os quais promoveram e ainda promovem concessões, em prol de transformações radicais em sua paisagem original, conformando-o às novas dinâmicas do morar oferecidas pelo mercado imobiliário às classes sociais mais abastadas. Segundo os dados do último Censo de 2010 do IBGE, o Altiplano conta com uma população de 5.233 habitantes, onde 53.01% é composta por mulheres e 46.99% de homens. Contando com 91.5% de domicílios ocupados, por uma média de 3.6% de moradores por domicílio.

Com isso, um lado, podemos distinguir o Centro¹⁰ em termos de suas funcionalidades sazonais, identificando, ao longo de um dia, a existência praticamente de dois Centros antigos: um primeiro, que, ao nascer do sol, ainda exibe em grande parte do seu tecido a reminiscente vitalidade de outras épocas e, outro, que, ao entardecer, dispõe de silêncio noturno, ruas desertas e comércios fechados.

No que concerne ao Altiplano, observamos um exemplar de profícuo contraste, em que as constantes relações baseadas em alteridades, denotam as poucas interações realizadas nesse bairro que é essencialmente residencial e onde há a crescente valorização nos últimos anos, de modos de vida segregantes, especialmente tipificados como “enclaves fortificados”; para Caldeira (2013), trata-se de espaços privatizados, extremamente monitorados, essencialmente destinados ao uso residencial, locais de consumo

10. Centro: Neste trabalho, compreendemos as dinâmicas do Bairro do Centro como um todo. No entanto, como nossa pesquisa focaliza os Espaços Livres Públicos especificamente do Centro, grande parte destes, localizam-se dentro da poligonal delimitada pelo IPHAEP - Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico do Estado da Paraíba, a partir do Decreto Estadual 25.158, de 28/06/2004, denominada também de Centro Antigo, uma “área que agrega cerca de 1800 edificações e localiza-se ao noroeste do município, às margens do Rio Sanhauá, um dos oito rios tributários que formam o estuário do Rio Paraíba” (SILVA, 2013, p.3).

e lazer que atraem públicos mais inclinados ao usufruto da esfera privada ou que experimentam mais raramente a esfera pública tradicional. Esta dinâmica recente tem transformado o Altiplano em um bairro onde a função social do espaço livre público tem sido negligenciada em detrimento de grandes grupos que já chegaram até mesmo a privatizar espaços públicos para fins privados (MEDEIROS, 2018).

Segundo Cruz (2012), há nitidamente uma divisão do bairro em três regiões tipologicamente distintas (Figura 9): Altiplano Nobre – residências uni e multifamiliares de alto padrão construtivo –, conjunto do Altiplano – residências uni e multifamiliares de padrão construtivo médio – e comunidades do Altiplano – habitações informais

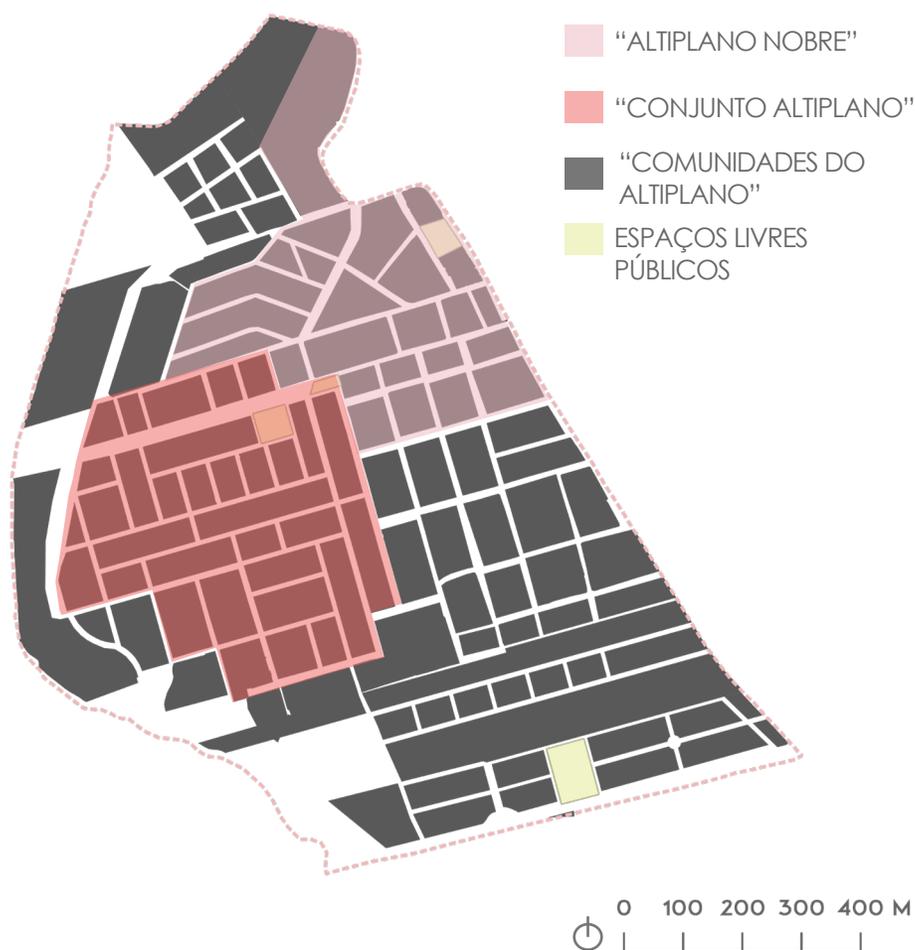


FIGURA 9: Sub-regiões do Altiplano Cabo Branco. **FONTE:** Adaptado a partir de Medeiros (2018).

resultantes de invasões e irregulares, de baixo padrão construtivo assim veiculadas pelo mercado imobiliário e categorizadas pela Caixa Econômica Federal (2014)" (CRUZ, 2012, p. 27). Assim, a ambiência vivenciada e por consequência, as tentativas de caminhada no bairro, são afetadas especialmente pela relação público – privado experimentada em cada um desses trechos que é bastante distinta.

A partir daqui, são sistematizados os resultados do método de escolha das áreas de estudo dentro desses dois bairros de interesse, segundo os diversos critérios expostos até aqui. Não há, nesta pesquisa, propósito em comparar objetos de estudo de realidades tão distintas; antes, interessa-nos observar o fio condutor da urbanidade em situações que, por serem opostas, têm potencial para formalizar e caracterizar as diferentes situações que polarizam os padrões de urbanidade da cidade contemporânea brasileira.

3.1 SELEÇÃO DOS RECORTES DE ESTUDO

Considerando os critérios elencados no método desta pesquisa, foram observados quatro critérios, no intuito de proceder com a observação das dinâmicas urbanas que mediam o “entre” atos da Urbanidade.

• DENSIDADE POPULACIONAL

A [Figura 10](#) exibe como é espacializada a densidade populacional de João Pessoa, nos setores censitários que a compoem e nos bairros do Centro e Altiplano especificamente. É perceptível que os bairros com setores censitários de densidade mais elevada são justamente aqueles que foram construídos quando o Centro começou seu processo de decadência, tais quais Mangabeira, Jardim Cidade Universitária e Valentira. Além disso, ao comparar a espacialidade dos Espaços Livres Públicos na malha ([Figura 11](#)), podemos perceber também, que a grande maioria localiza-se em áreas de baixa

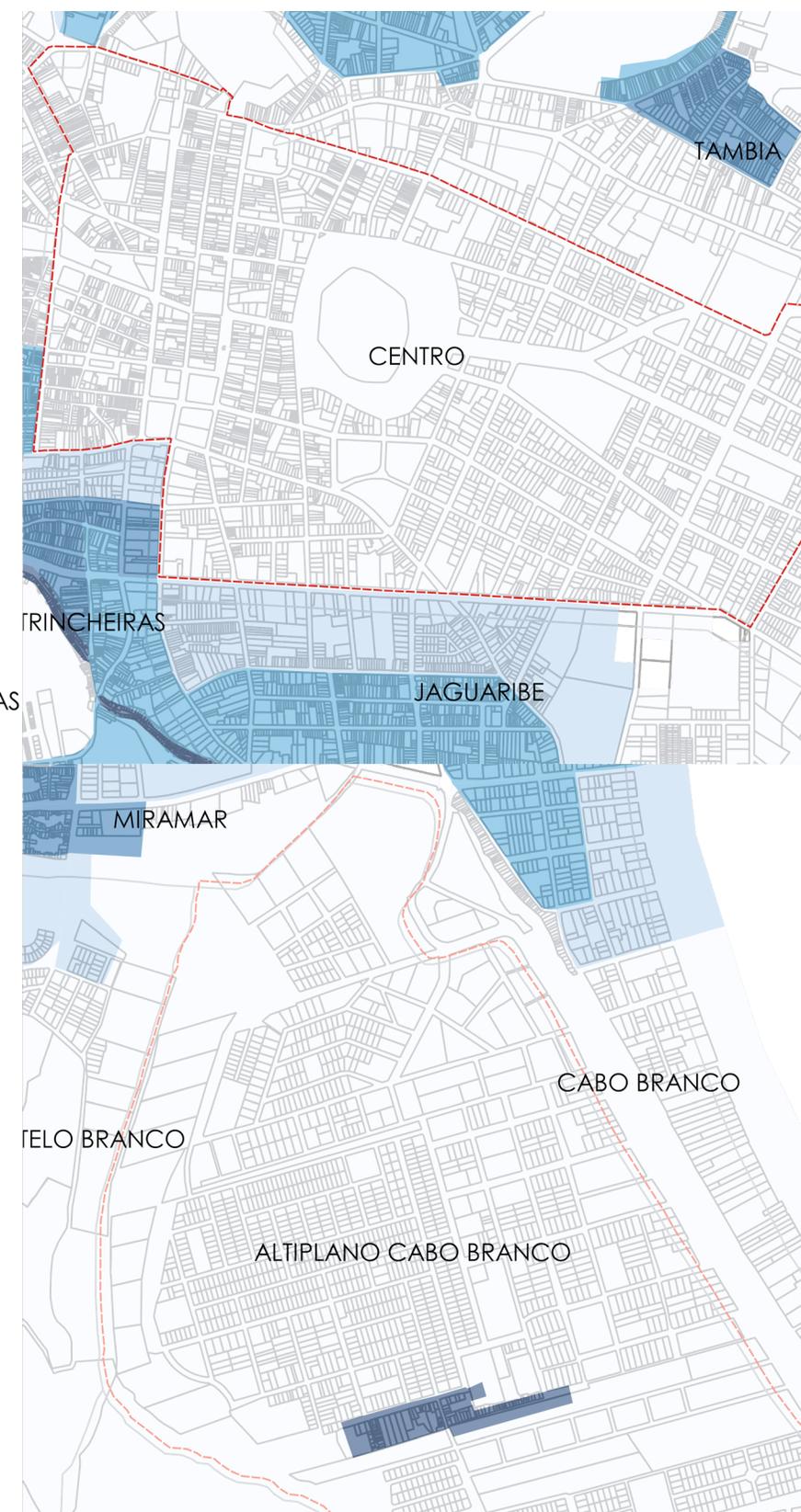
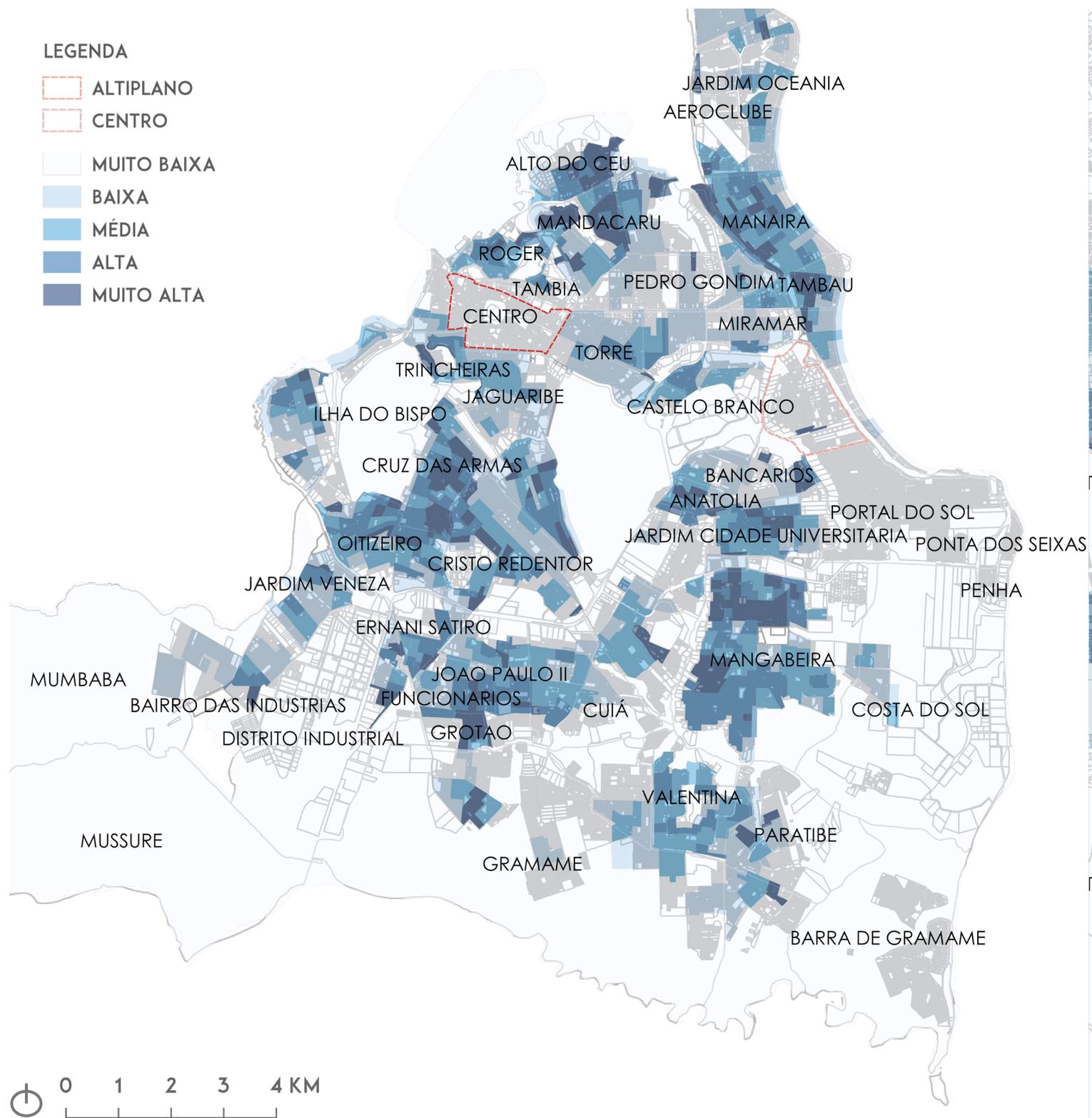


FIGURA 10: Mapa de Espacialidade da Densidade na cidade de João Pessoa.
FONTE: Produzido pela autora.



0 1 2 3 4 KM

FIGURA 11: Mapa de Espaços Livres Públicos na cidade de João Pessoa. **FONTE:** Produzido pela autora.

densidade o que evidencia que as maiores populações não são atingidas pela cobertura dos ELP. Nesta direção, o Altiplano detém apenas dois ELP. No Centro, exclusivamente, situação é invertida, uma vez que o bairro apresenta baixa densidade populacional e uma maior quantidade total de ELP consolidados.

• COBERTURA DA REDE DE TRANSPORTE PÚBLICO

Ao se observar puramente a cobertura dos abrigos de ônibus em relação a cidade como um todo, podemos ter a falsa impressão de que a malha viária da cidade de João Pessoa é suficientemente coberta pela rede de transporte público e de que os bairros são vastamente integrados entre si. O que ocorre, na realidade, é que apesar de existirem inúmeras paradas de ônibus (Figura 12) e de seus raios de influência (Figura 13) – traçados aqui com 400 m – aparentemente satisfazerem todo o sistema, a conexão entre-bairros se dá basicamente em razão da proximidade entre os bairros ou destes serem parte do trajeto intermediário que conduz ao destino final da maioria das linhas (Figura 14) que cobrem a cidade: o Centro e o Terminal de Integração localizado no Varadouro.

Se, por um lado, todas as linhas levam ao Centro – especialmente ao Parque da Lagoa Sólon de Lucena – apenas duas linhas transitam em porções esparças do Bairro do Altiplano. Isso denota que o próprio sistema de transporte público dificulta as possibilidades de interação entre os públicos de distintas regiões da cidade e especialmente entre os públicos de cada um dos referidos bairros com os demais – não necessariamente entre si. . Isto porque o espaço intraurbano mantém distintas relações de acessibilidade com as diversas partes constituintes, que se relacionam entre si na malha (Castro et. Al., 2016), de modo a demarcar visivelmente profundos processos de segregação socioespacial. Neste sentido,

“A cidade [acaba sendo] estruturada pelo potencial de deslocamento das pessoas, enquanto elementos constituintes da força de trabalho ou consumidoras. Nesse sentido, a acessibilidade¹¹ é o valor mais importante da



● PARADAS DE ÔNIBUS



FIGURA 12: Mapa de Espacialidade das Paradas de Ônibus. **FONTE:** Produzido pela autora, a partir de arquivos da PMJP.



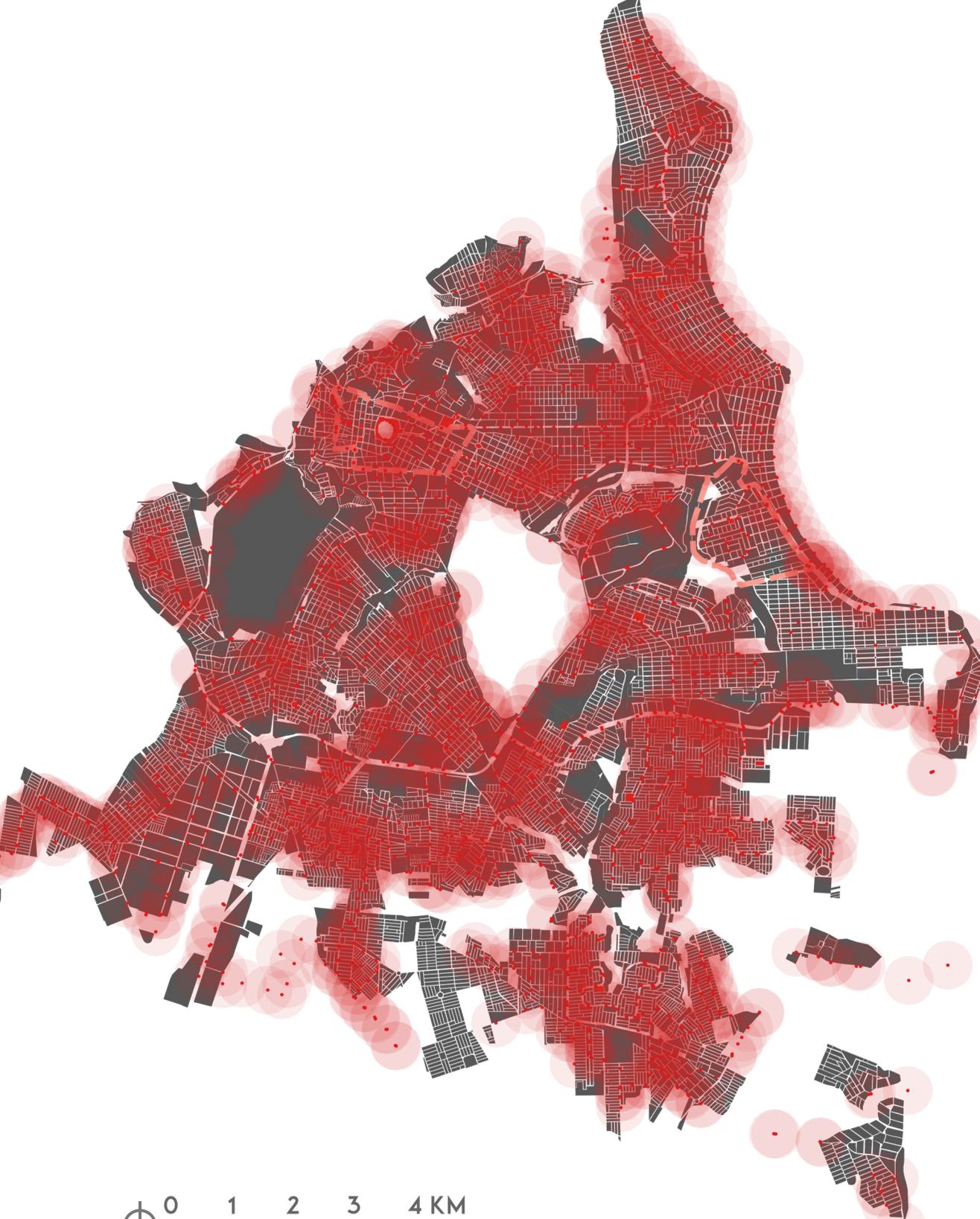


FIGURA 13: Mapa de Espacialidade das Paradas de Ônibus com Raio de Influência de 400m. **FONTE:** Produzido pela autora.



FIGURA 14: Mapa de Espacialização das linhas de ônibus através do tecido urbano.
FONTE: Produzido pela autora, a partir de arquivos da PMJP.

Além disso, uma característica importante que pode ser destacada é que o núcleo integrador da cidade possui três eixos principais, conectados pela BR-230. Essa observação torna-se importante, à medida que, ao investigarmos os núcleos estruturantes, percebemos com maior facilidade os espaços segregados – análise esta que contribui para a compreensão das desigualdades de distribuição da forma urbana e para a fomentação dos encontros entre os diferentes públicos (*Idem*).

Colocado de uma maneira simples:

“A eficiência dos espaços livres públicos possui uma relação direta com a morfologia urbana, uma vez que o arranjo desses elementos na estrutura urbana pode facilitar ou dificultar o potencial de deslocamento das pessoas na cidade (HILLIER; HANSON, 1984). Dessa forma, a medida de acessibilidade é uma das principais variáveis da eficiência dos espaços livres públicos urbanos. (CASTRO, 2016, P. 127)

Para este tópico de seleção de espaços nos Bairros do Centro e Altiplano, foram levadas em consideração regiões que fossem mais integradas à tecido urbano. A uma primeira vista isto nos levou a considerar, no Centro, os espaços da Praça da Independência, da Praça João Pessoa e da Praça Venâncio Neiva, todos bastante integrados tanto globalmente quanto localmente. No Altiplano, por sua vez, pela escassez dos espaços livres consolidados e por estes não apresentarem muita diferença entre os níveis de integração de maneira geral, nenhum objeto de estudo foi claramente ressaltado, tanto em um nível global quanto em nível local.

FIGURA 15: Mapa de Segmentos - Integração Global na Cidade de João Pessoa e nos Bairros do Centro e do Altiplano. **FONTE:** Produzido pela autora.

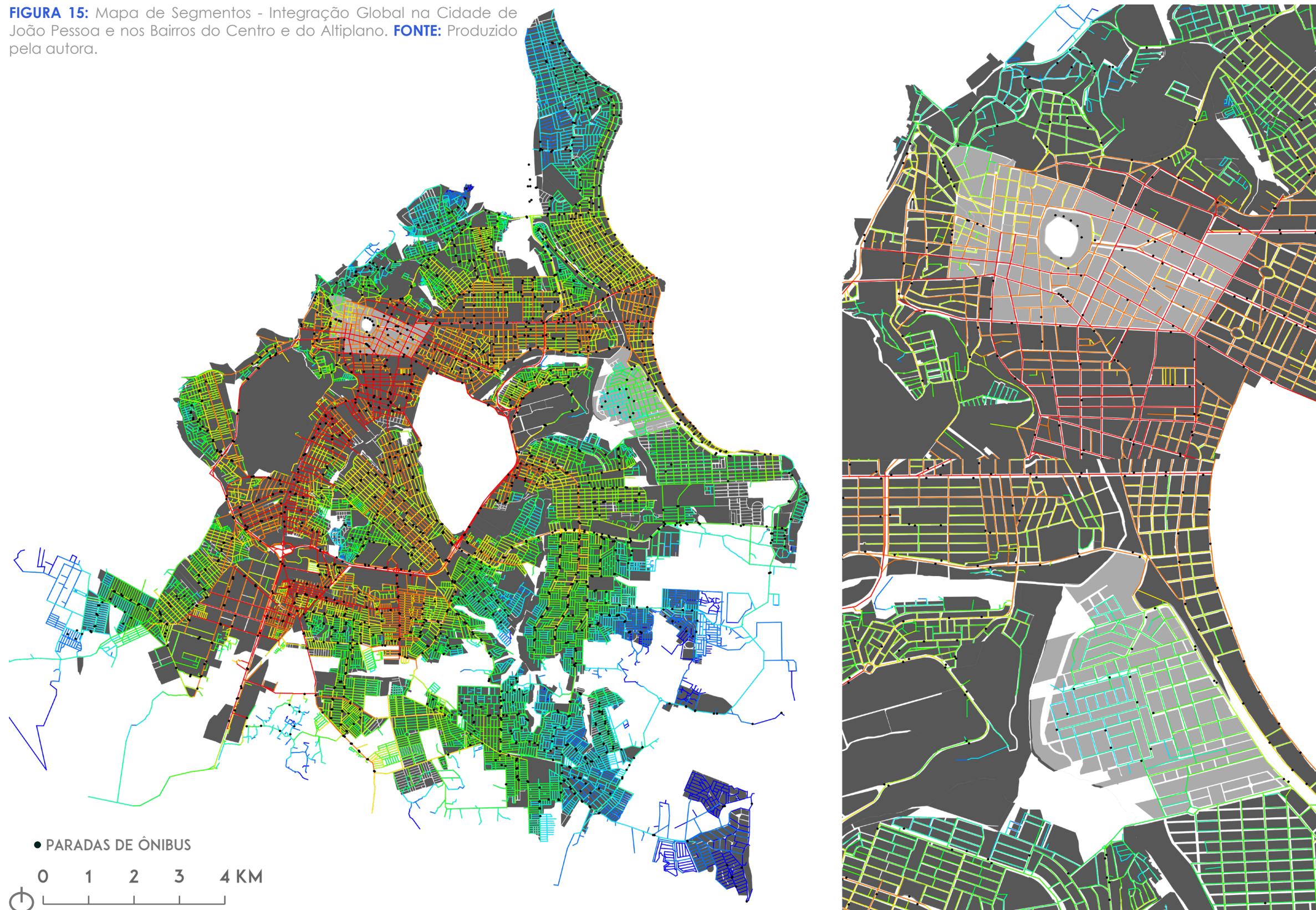
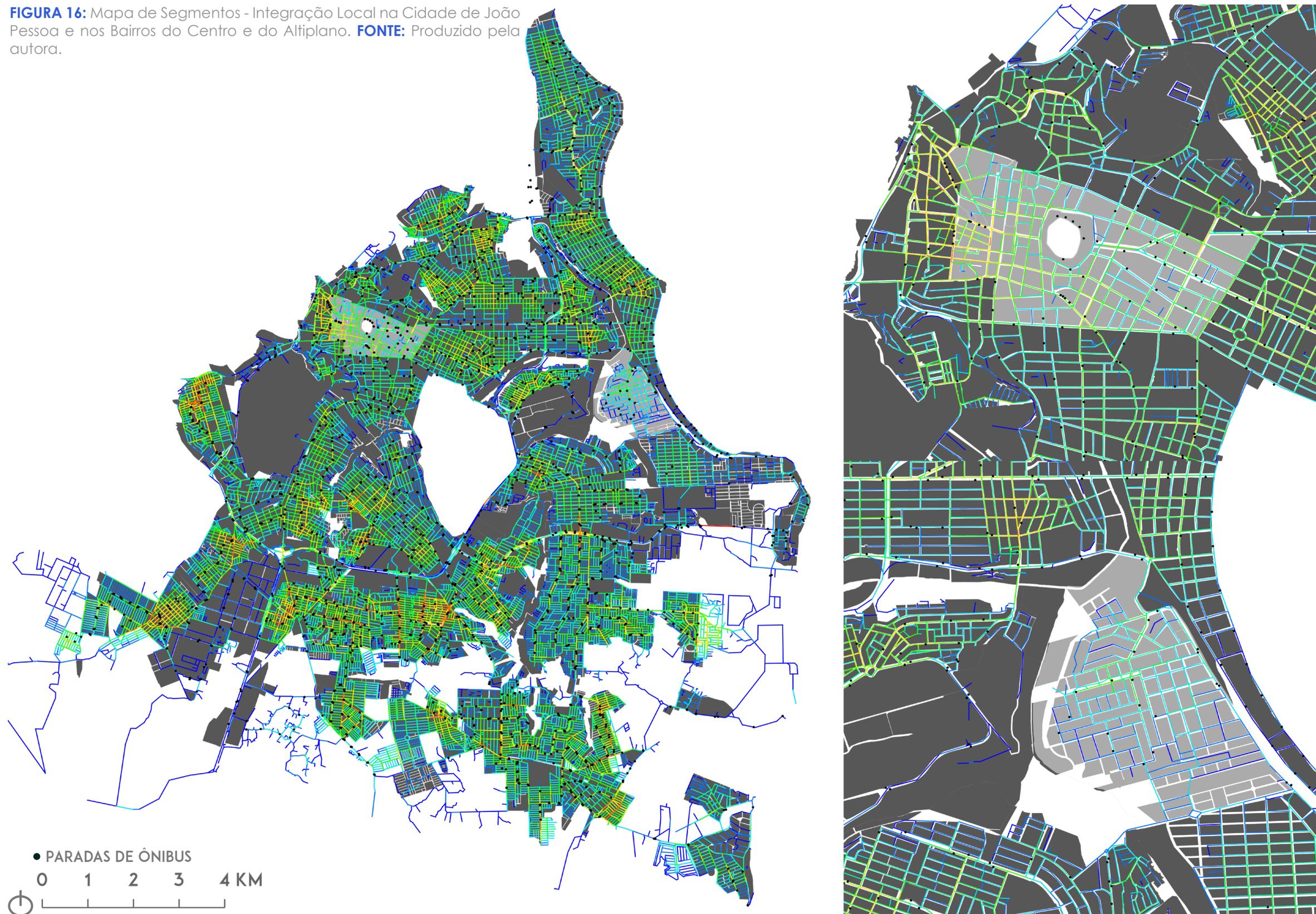


FIGURA 16: Mapa de Segmentos - Integração Local na Cidade de João Pessoa e nos Bairros do Centro e do Altiplano. **FONTE:** Produzido pela autora.



• DIMENSÃO:

A dimensão também foi um dos critérios que justifica a escolha das áreas de estudo, já que, com base no que comenta Gehl (2013), a cognição humana com respeito a esse critério tem profunda influência na percepção do outro e do espaço, onde, a dimensão de um ELP adequado aos sentidos humanos não ultrapassaria a dimensão de 100x100 m.

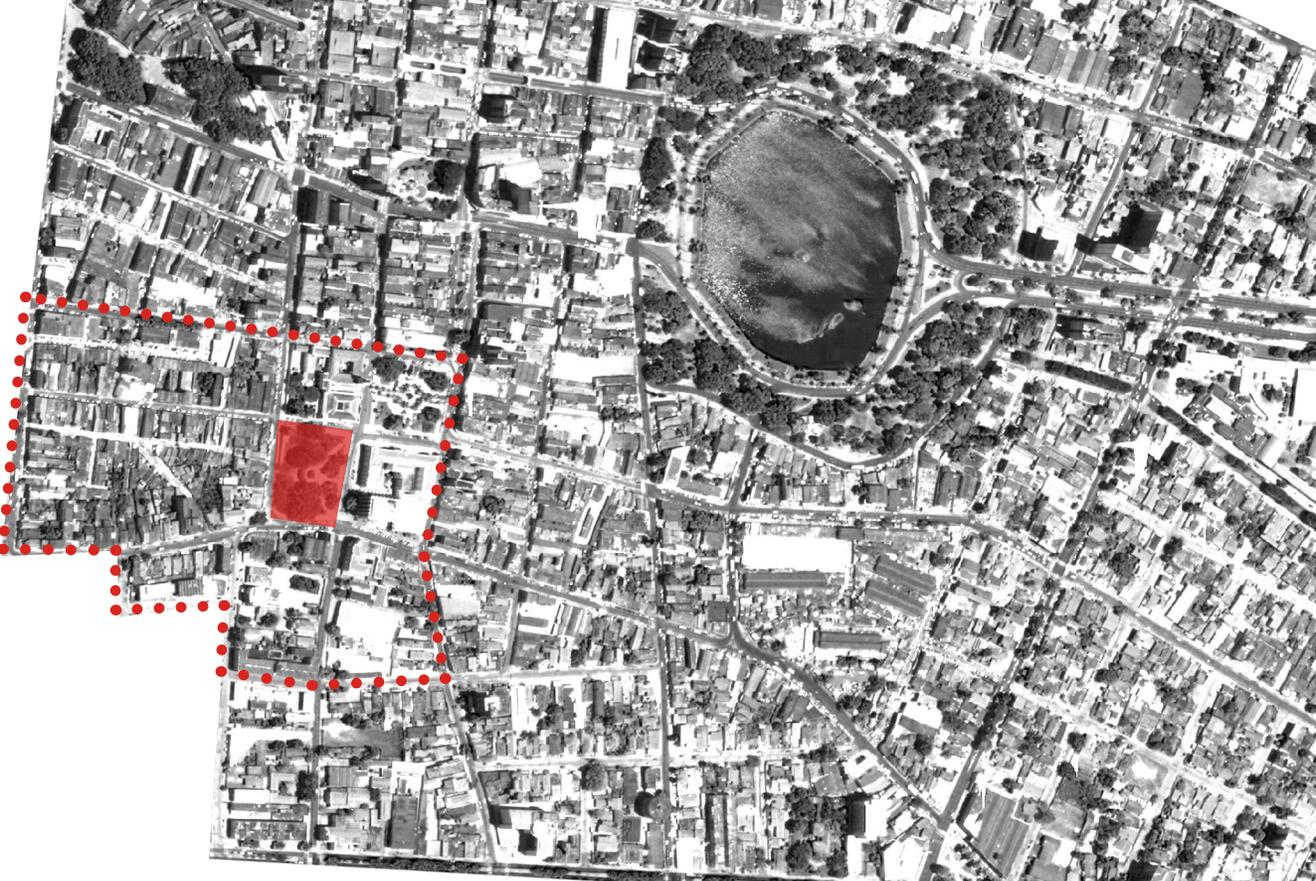
A premissa aqui é, portanto, que a dimensão física do ELP, pode interferir diametralmente na apropriação por parte da população, especialmente em contextos, onde criminalidade e segurança são utilizados como argumentos para não apropriação de tais espaços; além disso, o campo visual e o contato indireto com outros transeuntes, permite assim, uma visão geral do que acontece.

Neste sentido, a Praça da Independência foi descartada, por possuir uma área muito maior do que os outros ELP considerados tanto dentro do Centro, como em relação ao Altiplano, onde a Praça Altiplano, um dos únicos espaços livres públicos considerados no Bairro do Altiplano tem uma área significativamente inferior.

3.1.2 ÁREAS ESCOLHIDAS:

Considerando todos os critérios explanados nos tópicos anteriores dentro dos dois bairros de interesse para esta pesquisa, os espaços escolhidos foram, respectivamente, a Praça Venâncio Neiva – no Centro – e a Praça Altiplano – no Altiplano. Uma breve descrição das áreas segue abaixo:

• **PRAÇA VENÂNCIO NEIVA – CENTRO:** Em meio a um contexto de remodelação da cidade, embelezamento, saneamento e da ampliação dos espaços livres públicos, para melhor receber população e valorizar a circulação, no início do século XX, a Praça Venâncio Neiva (Figuras 17 a 23) é então inaugurada no ano de 1917 (Silva e Filha, 2012), projeto do arquiteto Paschoal Fiorillo.



📍 ■ PRAÇA VENÂNCIO NEIVA - CENTRO. ●●● PERÍMETRO DE ESTUDO.

FIGURA 17: Mapa de localização da Praça Venâncio Neiva no Centro. **FONTE:** Produzido pela autora, a partir de Imagens cedidas pela PMJP, 2019.

Em maiores ou menores proporções, as cidades brasileiras vão ser alvo de reformas que tinham por meta adequá-las a este novo discurso. Em João Pessoa, diante de tais prerrogativas, o então Pátio do Palácio, no recorte temporal correspondente ao governo de Camilo de Holanda (1917), recebe ajardinamento e modelagem arquitetônica que propunha a inserção de um coreto na fachada noroeste e uma fonte central, que em 1929 foi substituída pelo pavilhão que deu ao lugar o pseudônimo de Pavilhão do Chá, no governo de João Pessoa. (Silva e Filha, 2012, p. 8)

Originalmente o espaço foi concebido e destinava-se à prática de patinação e era bem utilizado, segundo testifica a historiografia local, por um grande número de pessoas que ocupavam suas tardes de domingo e feriados a correr sobre os patins. Posteriormente, o governador João Pessoa, demoliu o rink de patinação e o substituiu um pavilhão central, em estilo oriental (Cabral 1988^a)¹² para o serviço dos chás das cinco, um costume tipicamente britânico¹³ sendo adotado na capital do Estado. É a partir deste momento que a praça passa a mais proeminentemente se tornar conhecida como

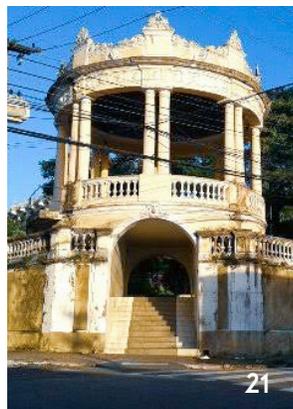


FIGURA 18: Detalhe dos Pilares, Pavilhão do Chá; **FONTE:** Arquivo Pessoal, 2019. **FIGURA 19:** Pavilhão do Chá; **FONTE:** Arquivo Pessoal. **FIGURA 20:** Pavilhão do Chá, **FONTE:** Flirk, Acesso: Março 2019. **FIGURA 21:** Coreto; **FONTE:** Tripadvisor, 2019. **FIGURA 22:** Vista interna da Praça; **FONTE:** Arquivo Pessoal, 2019. **FIGURA 23:** Evento no Pavilhão do Chá; **FONTE:** G1, Acesso: Março 2019.

12. Citado pelos “Anais da Sociedade Brasileira de Pesquisa Histórica de 1989” disponível em: <http://www.de.ufpb.br/~ronei/JoaoPessoa/pracavenancio.html>
13. A Paraíba na primeira república. [S.l.]: Estado da Paraíba, Secretaria da Educação e Cultura. 1982. 244 páginas.

“Pavilhão do Chá”, mesmo tendo o nome de outro governante do Estado.

A praça possui dois lados corridos de balaustradas em cimento armado que partem do coreto, de forma circular, localizado na fachada noroeste, no qual 16 colunas dóricas são agrupadas duas a duas, tendo uma área em torno de 6035 m². Além disso, os canteiros e as plantas – acácias, flamboyants, palmeiras – datam de 1917, porém, a praça sofreu modificações no decorrer dos anos.

Atualmente, a praça ainda se constitui um local de estar e passeio consolidado no centro da cidade. Por suas qualidades ambientais e por ser rodeada por prédios institucionais, a praça reúne públicos distintos e congrega ao longo do dia atividades como passeio, descanso, contemplação, atividades comerciais de ambulantes e etc.

• **PRAÇA ALTIPLANO - ALTIPLANO:** Quase inexistentes, são as informações sobre a Praça Altiplano (Figura 24 a 29) nos meios formais de informação. O logradouro localiza-se entre as Ruas José Rufino, Israel Meira Lima e Rui Tavares da Costa. Pela disposição de mobiliário urbano e traçado, trata-se de uma praça destinada essencialmente ao lazer e descanso da população de entorno, já que possui parte do seu espaço destinado a uma quadra poliesportiva e a mobiliários infantis, contando assim, com uma área em torno de 5475 m².

Interessante é notar, que apesar de se encontrar em uma das áreas com um dos maiores investimentos em infraestrutura da cidade, nos últimos anos, em decorrência ao massivo investimento da iniciativa privada na construção de condomínios verticais na região, a Praça Altiplano é visivelmente um bem público abandonado.

Mais recentemente, em 2018, no entanto, no prolongamento da Rua José Rufino, um pequeno espaço público recebeu investimentos públicos e uma requalificação, contando com playground, áreas de convivência e caminhada. O espaço também recebeu nova iluminação em LED nesta intervenção, calçadas com rampas de acessibilidade, estacionamentos e pavimentação do entorno.

Dentro desse contexto, o mais interessante a se destacar não é a



  PRAÇA ALTIPLANO - ALTIPLANO.  PERÍMETRO DE ESTUDO.

FIGURA 24: Mapa de localização da Praça Altiplano, Altiplano. **FONTE:** Google Earth, 2017.

revitalização do espaço público no bairro em si, mas o descolamento entre o discurso abaixo transcrito – discurso do prefeito da cidade de João Pessoa, em ocasião da inauguração da revitalização da praça e o fato de que os ELP do bairro Altiplano permanecem visivelmente abandonados, o que nos dá indício de uma possível práxis da vida cotidiana enfraquecida e pouco expressiva, aparentemente servindo a outros propósitos alheios aos que fundamentam a função social primeira de um logradouro: ser promotor da convivência entre os moradores.

“A obra de mais uma praça se insere dentro de um grande projeto que vem sendo desenvolvido desde 2013, onde estamos fazendo com que os moradores voltem a viver a cidade, ou seja, saiam de suas casas para ocupar os espaços públicos. Isso tem feito João Pessoa ser reconhecida em pesquisa da Revista Exame como a melhor cidade para se viver no Nordeste, o que

diz muito sobre o trabalho que realizamos, porque ele é voltado para as pessoas”, declarou o prefeito. Fonte: “Prefeito entrega nova Praça Francisco de Assis Carvalho no Altiplano” Disponível em:<< <http://www.joaopessoa.pb.gov.br/prefeito-entrega-nova-praca-francisco-de-assis-carvalho-no-altiplano/>>>. Acesso em: Julho, 2019).



FIGURA 25: Playground em Aleveneria; **FIGURA 26:** Arquibancadas que ladeiam as quadras poliesportivas da Praça Altiplano; **FIGURA 27:** Morador se exercitando na praça; **FIGURA 28:** Áreas de Estar da Praça; **FIGURA 29:** Quadra Poliesportiva; **FONTE:** Arquivo Pessoal, 2019.

3.2 DIAGNÓSTICOS: PRAÇA VENÂNCIO NEIVA E PRAÇA ALTIPLANO

3.2.1. DIMENSÃO FÍSICA

• VARIEDADE

Se há uma realidade dentro da nossa área de estudo central – como já comentado anteriormente – é sua capacidade de dissolver-se em atmosferas diferentes entre dia e noite. Por causa disso, considerando a distância caminhável de 400 m do entorno da Praça Venâncio Neiva (Figura 30), encontra-se grande quantidade e diversidade de serviços: entre eles, 39,45% são lojas que comercializam mercadorias das mais diversas, especialmente de vestimentas e mobiliários gerais para casa; quase 1/3 – o que equivale a 27,90% - dos edifícios nas proximidades à sudeste são residenciais, essa porção no entanto, já cobre uma parte do bairro do Varadouro, que não raro confunde-se em delimitação com o Centro; os serviços, equivalem por sua vez a 17,60% e localizam-se na porção mais sudeste da área estudada, a partir do trecho com ligação direta ao Parque Sólon de Lucena – outros usos podem ser visto no mapa da Figura 30.

Na escala da rua, em relação ao entorno da Praça Venâncio Neiva, os usos variam de acordo com as porções descritas acima, já que, a praça funciona como um epicentro para a região. Especialmente para os usos institucionais do entorno imediato, que são também diversificados a citar: O tribunal de justiça da Paraíba, um anexo administrativo do tribunal de contas do Estado, a Câmara Municipal, o Ministério do trabalho, escolas, etc.

O uso residencial no Centro antigo foi quase completamente disperso. Descartado principalmente pelas classes médias e alta da população, o que contribuiu essencialmente para subutilização de imóveis e a progressiva descaracterização, já que, os usos que permaneceram não foram compatíveis com o valor histórico e arquitetônico ali presentes (Silva, 2016).

Por sua vez, essencialmente residencial, o Altiplano (Figura 31) é um bairro dentro de João Pessoa procurado e conhecido por esse

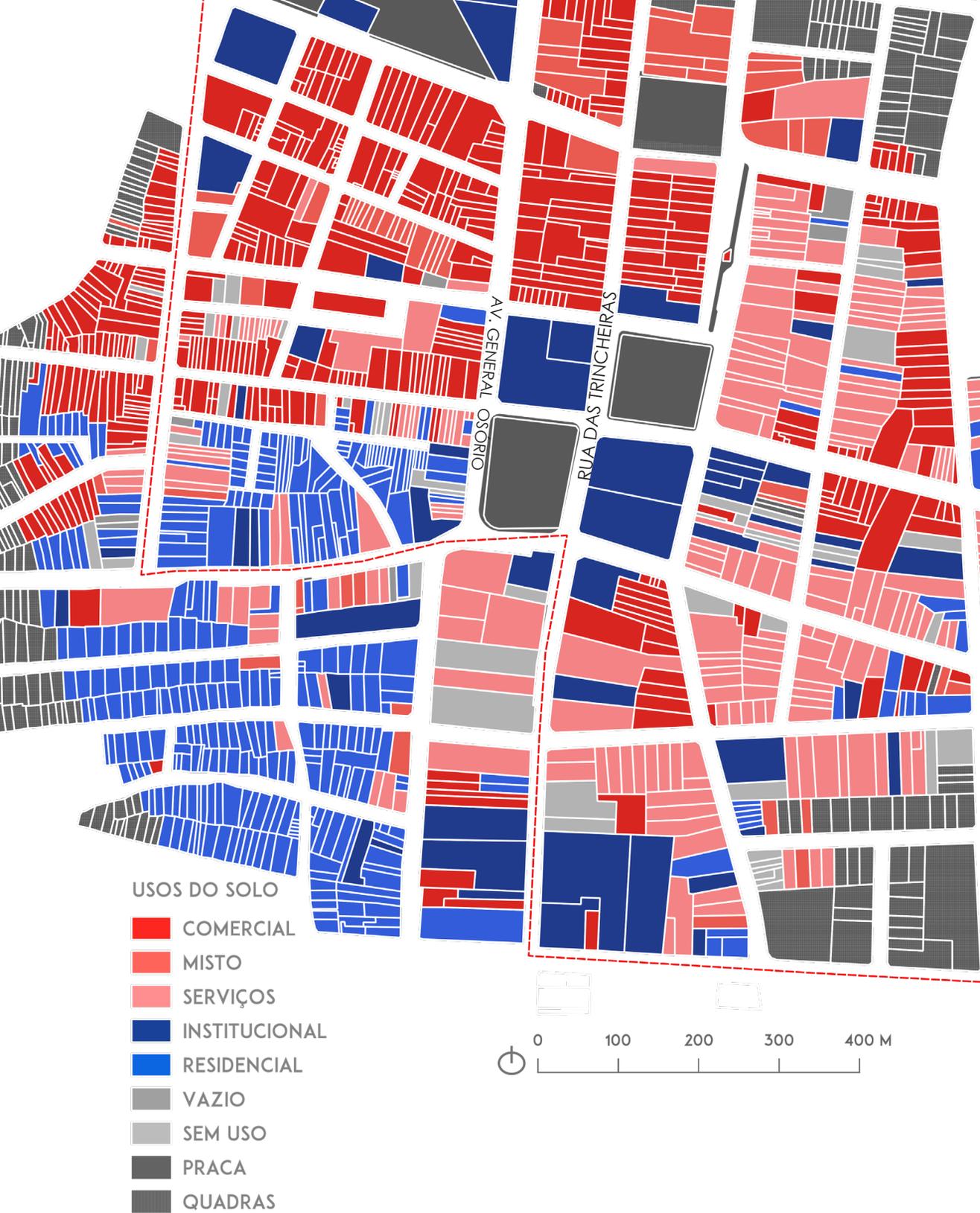
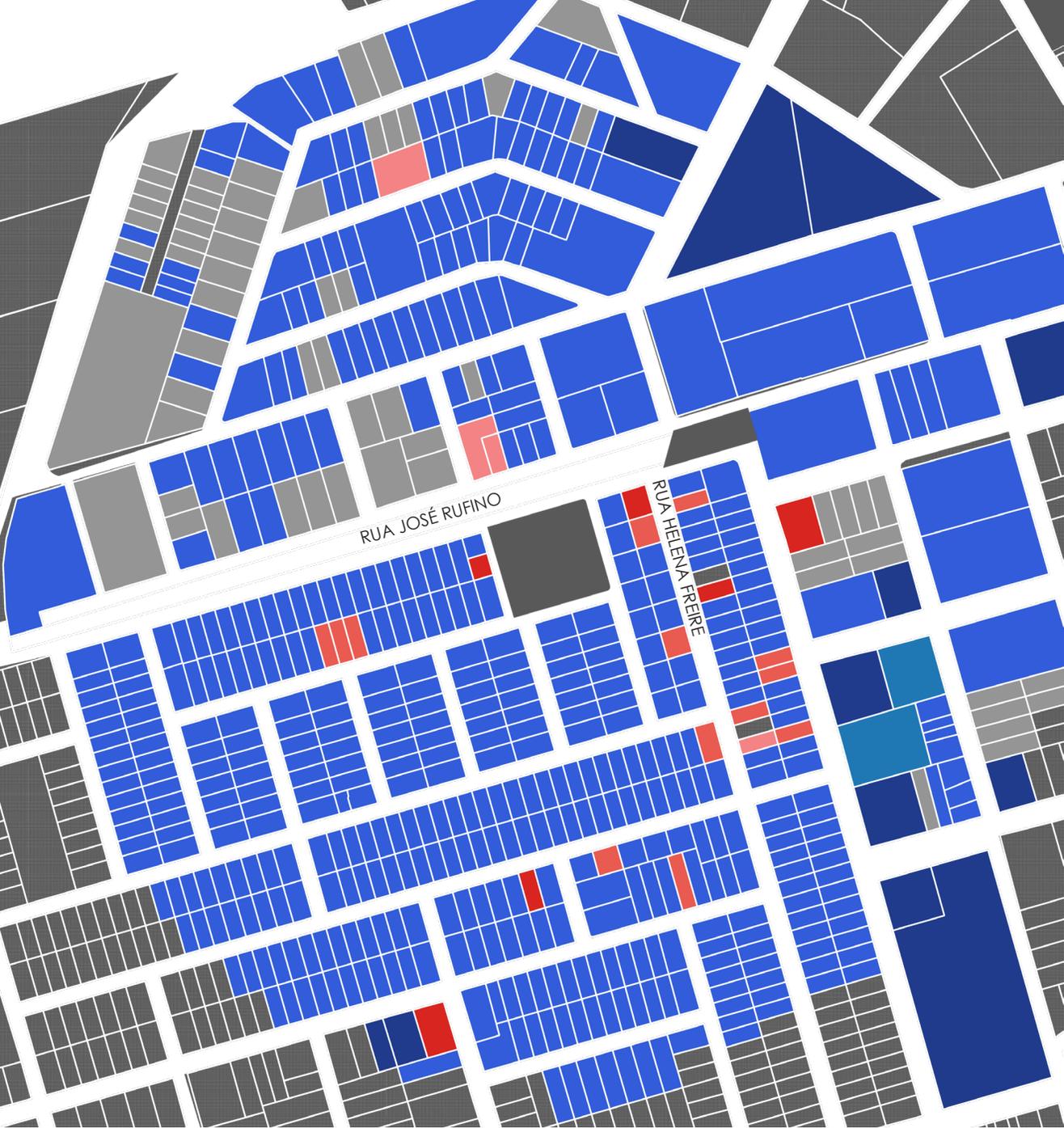


FIGURA 30: Mapa de Usos do Solo - Raio 400 m, Centro. **FONTE:** Produzido pela autora.



- COMERCIAL
- MISTO
- SERVIÇOS
- INSTITUCIONAL
- RELIGIOSO
- RESIDENCIAL
- VAZIOS
- QUADRAS



FIGURA 31: Mapa de Usos do Solo - Raio 400 m, Centro. **FONTE:** Produzido pela autora.

caráter. Parte do que envolve a experiência de se viver no bairro é saber que eventualmente, todos os outros tipos de necessidades e serviços diários, podem ser supridos pelos serviços arredores, que estão para além do bairro, ou até mesmo privativos.

Isso fica bastante claro quando se observa o percentual dos usos do solo dentro da região selecionada. Na qual, 83,89% são residenciais, 0,80% – apesar de quase inexistentes – são comerciais, além de 2,25% que são mistos.

• ANÁLISE MORFOLÓGICA

Por se tratar de uma porção do tecido urbano, constituído no final do século XVI e do início do século XVII (SILVA e FILHA *apud* AZEVEDO, 2012, p. 5), a conformação da cidade em lotes coloniais, especialmente no entorno da praça – especialmente na Rua nova, que hoje corresponde à Rua General Osório – que ainda é parte do que se denomina “cidade alta”¹⁴, percebe-se que o tecido central permanece em sua maioria consolidado (Figura 32) e grande parte dos lotes pode ser definido como sendo do tipo compacto, que é uma tipologia de lote aberto, em que não se tem recuos laterais e frontais, não possuindo grades ou muros, o que efetivamente, representa uma maior relação com a rua – maior quantidade de portas e janelas voltadas para a via – e por consequência, um fortalecimento da relação público-privada.

Gehl (2013) nomeia essas porções de tecido onde há uma intensa relação com a vida pública de “Zonas de Transição Suaves”, tais zonas são responsáveis pelas relações espontâneas que animam a cidade, já que há o que se ver e boas razões para o pedestre diminuir o passo e até mesmo parar (GEHL, 2013).

Dentro da poligonal de estudo, 72,95% representam os lotes compactos, seguidos de 25,6% para os híbridos (Figura 34) [cf. *infra*].

14. Cidade baixa é uma delimitação que corresponde ao Bairro do Varadouro, enquanto que cidade alta, compoe o que é delimitado como parte do Centro Histórico de João Pessoa.

1998



2008



2013



FIGURA 32: Tecido Urbano do Centro em 1998,2008,2013. **FONTE:** Imagens de satélite cedidas pela PMJP.

1998



2008



2013



FIGURA 33: Tecido Urbano do Altiplano em 1998,2008,2013. **FONTE:** Imagens de satélite cedidas pela PMJP.

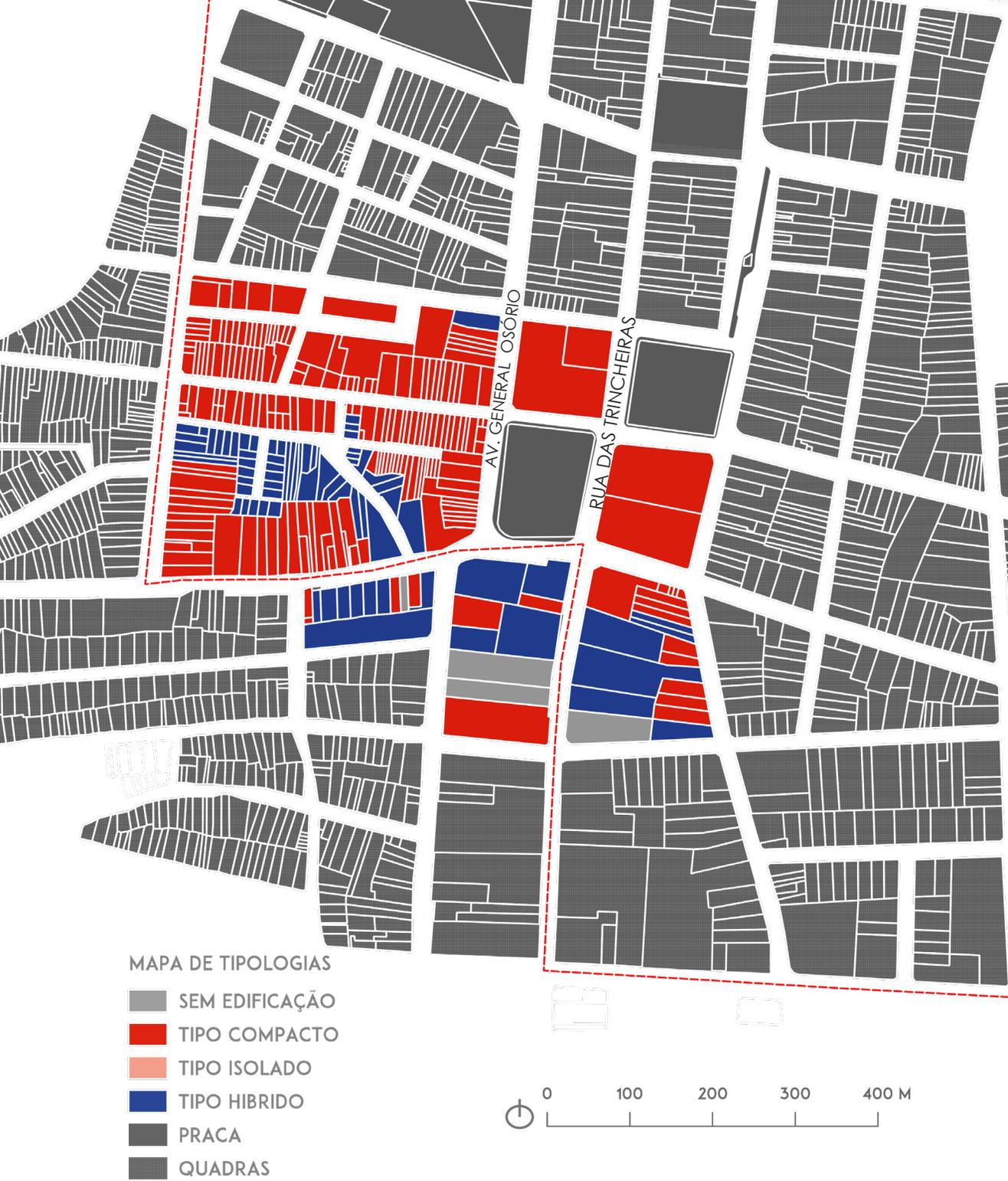


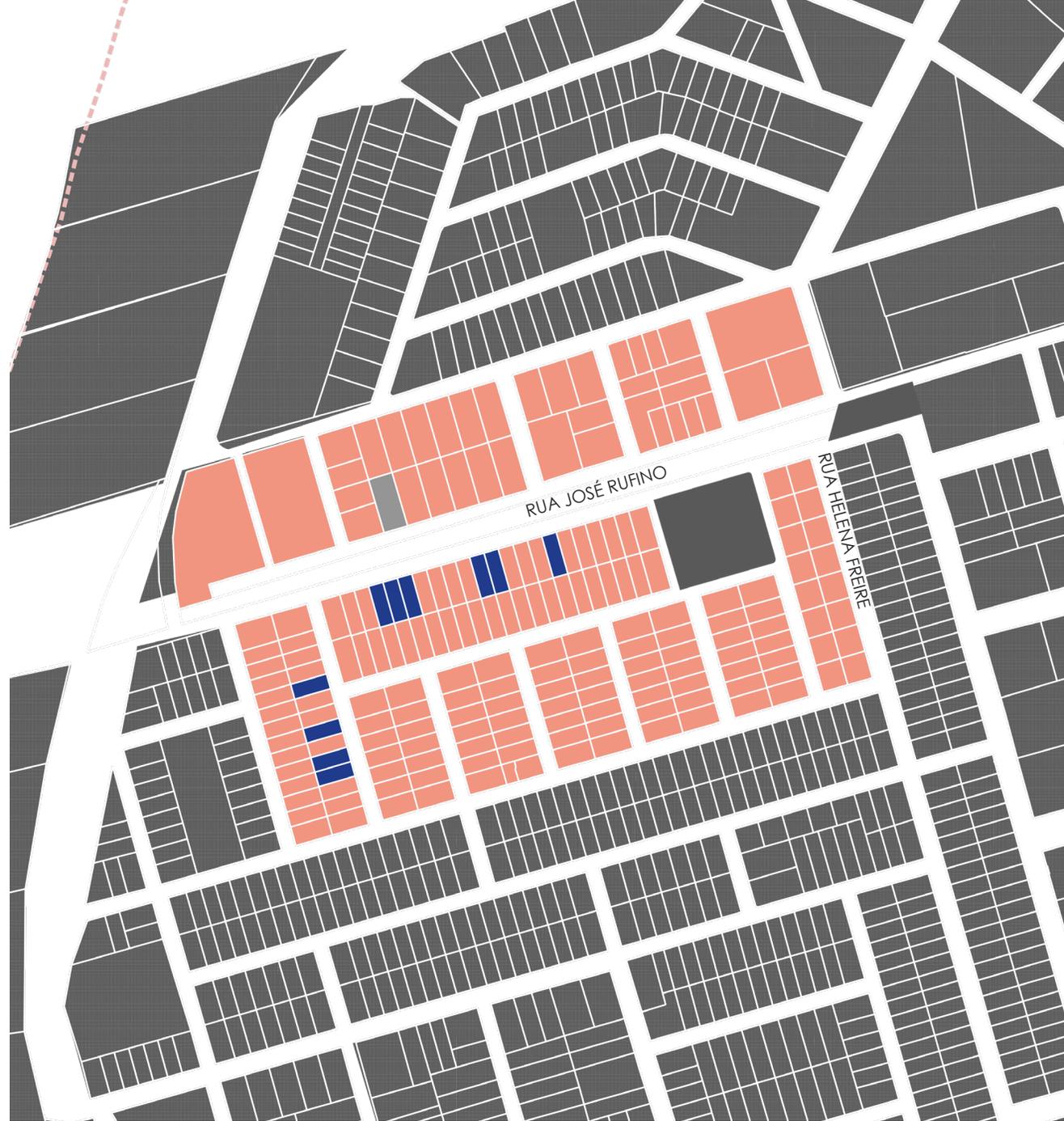
FIGURA 34: Mapa de Tipologias, Praça Venâncio Neiva e Perímetro de Estudo.
FONTE: Produzido pela autora.

Por ser de uma conformação bem mais recente que a do Centro, o Altiplano possui poucas semelhanças morfológicas com os antigos modos de se pensar /construir cidades, além de ter sofrido significativas modificações como bem aponta Medeiros (2018), principalmente entre os recortes de 2008 e 2013 onde houve um boom imobiliário (Medeiros, 2018, p. 64) (Figura 33) [cf.supra] . Isso fica claro, quando o se encontra um percentual tão alto como 94,4% de tipologias isoladas em uma região majoritariamente residencial e 5,05% de lotes híbridos (Figura 35). Portanto, apresentando pouca – ou nenhuma – relação visual com rua, já que, possuem afastamentos laterais e frontais, assim como também fechamentos feitos por muros e grades.

Considerando então o bairro como um todo, e especialmente os trechos que são reconhecidos como parte do “Altiplano Nobre”, há uma manutenção do mesmo tipo de tipologias isoladas, especialmente nos edifícios. Em contraposição à conformação anterior, tais tipologias constituem “Zonas de Transição Rígidas” (GEHL, 2013), onde os pisos térreos são fechados, sem possibilidades de relações com a esfera privada e nesse árido cenário, o transeunte é obrigado a caminhar por extensos planos de fachadas cegas.

São esses os lugares nas cidades que frequentemente são apontados como os mais perigosos para se percorrer a pé ao entardecer ou, até mesmo, em plena luz do dia, onde é comum caminhar paralelamente e com total proximidade do tráfego de vias de alta velocidade.





MAPA DE TIPOLOGIAS

- SEM EDIFICAÇÃO
- TIPO COMPACTO
- TIPO ISOLADO
- TIPO HÍBRIDO
- QUADRAS



FIGURA 35 Mapa de Tipologias, Praça Altiplano e Perímetro de Estudo. **FONTE:** Produzido pela autora.

• CONFIGURAÇÃO

A capacidade de perceber o espaço pela visão é definida como visibilidade (MICHAELIS *apud* JUNIOR et al, 2018). Como já comentado, o espaço é o “vácuo delimitado” pelo arranjo de objetos que o delimitam tanto no em um edifício – através de paredes, portas e móveis – quanto no espaço urbano – através das próprias edificações, muros, grades, vegetação, entre outros. Desse modo, ao dispormos esses elementos delimitando o espaço, criamos por consequência “um sistema de barreiras visuais que facilita ou restringe nossa visão e, conseqüentemente, as possibilidades de interação visual e social no espaço” (JUNIOR et al., 2018, p. 3).

As relações visuais explícitas através dos grafos de análise de visibilidade, denotam dessa forma (Figura 36), no que se refere à porção do entorno da Praça Venâncio Neiva, que as regiões que possuem maior conectividade, ou seja, a região que possui maior quantidade de pontos que se intervisualizam ao mesmo tempo – sem barreiras –, localizam-se nas extremidades da Praça, em conexão direta com as ruas que a circundam; especialmente, na ligação diagonal que existe com a Praça João Pessoa.

Ao se observar o VGA para a integração (Figura 37), que por sua vez, exibe as regiões que detém os nós mais integrados – através do menor caminho para todos os outros nós do grafo – estando estes localizadas de forma bastante acentuada não só nas extremidades das praças – analogamente como para a medida de conectividade – mas também principalmente no encontro da Avenida General Osório com a Rua Índio Piragibe.

Além disso, a relação entre a Praça Venâncio e a Praça João Pessoa também se fortalece a medida que uma linha diagonal de integração pode ser facilmente traçada entre ambas, especialmente pela disposição – quase que proposital – de ambas nessa porção do tecido.

Para a Praça Altiplano, em virtude do tecido urbano – uma malha ortogonal, composta majoritariamente por ruas longas – as isovistas

assumem uma forma alongada com perímetros grandes. Assim, o trecho de maior Conectividade (Figura 38) se inicia na Rua Helena Freire – onde há a “Praça do Quiosque” recém qualificada pela PMJP – se estendendo até as imediações da Praça Altiplano, porção voltada para a Rua José Rufino. Toda extensão de terra entre as ruas Rui Costa e José Rufino também se encontram com Conectividade entre Alta e Média.

Com relação à Integração (Figura 39), essa faixa entre a Rua Helena Freire, Rua José Rufino e Rui Costa também permanecem variando entre Integração Alta e Média. A correlação que se pode fazer a esse ponto com o cotidiano do bairro refere-se ao fato de que este é uns dos trechos que recebe o fluxo diário de maior intensidade, – especialmente nos horários de pico – por se tratar de uma das vias mais utilizadas como meio de entrada-saída do bairro.

Observar a espacialidade da Conectividade e da Integração nesses grafos de visibilidade, pode talvez ser a chave para compreensão de alguns processos sociais que ocorrem em ambos os objetos de estudo. O papel da interface, explicitado no tópico anterior e por todo trabalho, é sem dúvida uma das características mais extensivamente exploradas ao longo dos anos associada ao uso do espaço público e a manutenção de certa vitalidade; no entanto, isto não deve ser considerado, ao menos nos objetos de estudo, como um aspecto capaz de sustentar as relações sociais na escala da rua.

Nesse sentido as discussões sobre relações de visibilidade (campo visível no espaço) encapsuladas neste tópico e tratadas sob uma abordagem qualitativa, consideram que, espaços de maior nível de visibilidade são mais utilizados pelos usuários e conseqüentemente podem até ser menos suscetíveis ao crime (HILLIER *apud* JUNIOR, 2004) – abordagem essa que ainda é uma lacuna no campo dos estudos urbanos. Na mão contrária, criminosos parecem preferir campos visuais menores (JUNIOR et al., 2018), já que as distâncias sociais são menores e com isso a liberdade de atuação aumenta.



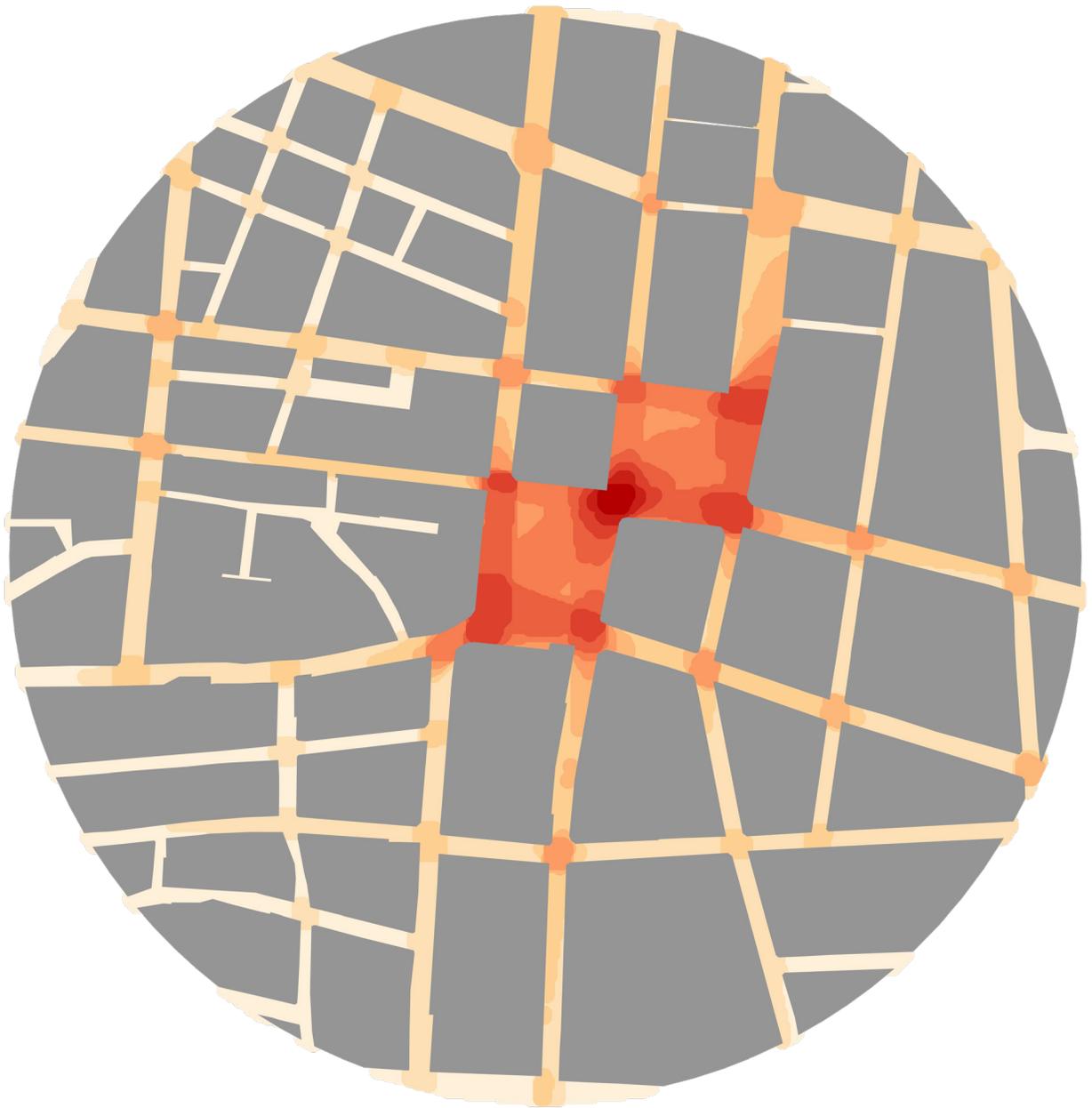


FIGURA 36: Mapa de Conectividade da Praça Venâncio Neiva, Centro. **FONTE:** Produzido pela autora.

3. DOS ESPAÇOS COMPARTILHADOS DO CENTRO AOS ENCLAVES CONSTITUÍDOS DO ALTIPLANO



FIGURA 37: Mapa de Integração Visual da Praça Venâncio Neiva, Centro. **FONTE:** Produzido pela autora.

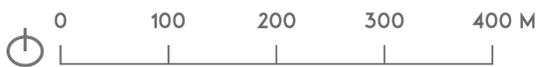


FIGURA 38: Mapa de Conectividade, Praça Altiplano. **FONTE:** Produzido pela autora.

3. DOS ESPAÇOS COMPARTILHADOS DO CENTRO AOS ENCLAVES CONSTITUÍDOS DO ALTIPLANO

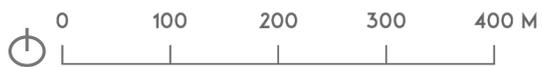


FIGURA 39: Mapa de Integração Visual, Praça Altiplano. **FONTE:** Produzido pela autora.

• PERMEABILIDADE

Com relação à permeabilidade na Praça Venâncio Neiva e entorno imediato, a ideia de que ruas bem usadas atraem interesse dos moradores locais e visitantes e que, de certo modo, essa copresença eleva a sensação de segurança, pode de algum modo – mesmo inconscientemente – estar presente na mente da maioria das pessoas. Essas ruas bem usadas permitem uma mescla natural entre os diferentes estilos de vida pública e privada, permitindo contatos informais, afastando-se do isolamento total, imposto por comunidades mais fechadas (Figura 40 [transição de 1 a 12, cf. *infra*]).

Contudo, o planejamento urbano da cidade leva a criação zonas intensamente monofuncionais, que automaticamente criam bairros menos diversos e dinâmicos. Essa realidade é bem clara em ambos os objetos de estudo.

Se tomarmos por exemplo a porção central, notadamente teremos um vislumbre desse dinamismo e dessa vitalidade urbana reminescente de outras épocas. Os usos – como discutidos no tópico de variedade – que mais estimulam esse dinamismo são aqueles observáveis em relação à Praça, bem como aqueles institucionais do entorno, podendo-se assim facilmente constatar que a presença de usuários na praça e especialmente a presença de pessoas nas imediações é sazonal, sendo possível encontrar a praça esvaziada em alguns momentos do dia, sobretudo nas primeiras horas da manhã e à noite, assim como um aumento de atividades com certa diversidade de atividades e formas de apropriação (Figura 41).

Considerando ainda essa relação entre o espaço e o indivíduo que o utiliza, é válido destacar que muito embora não haja ligação direta entre uso e aparato físico, para a Praça, os equipamentos e a conformação dos mesmos determinam de certo modo o caráter mais contemplativo e a experiência do espaço, envoltos nas dinâmicas relações do entorno.

Essas relações são facilmente perceptíveis e vivenciadas pela

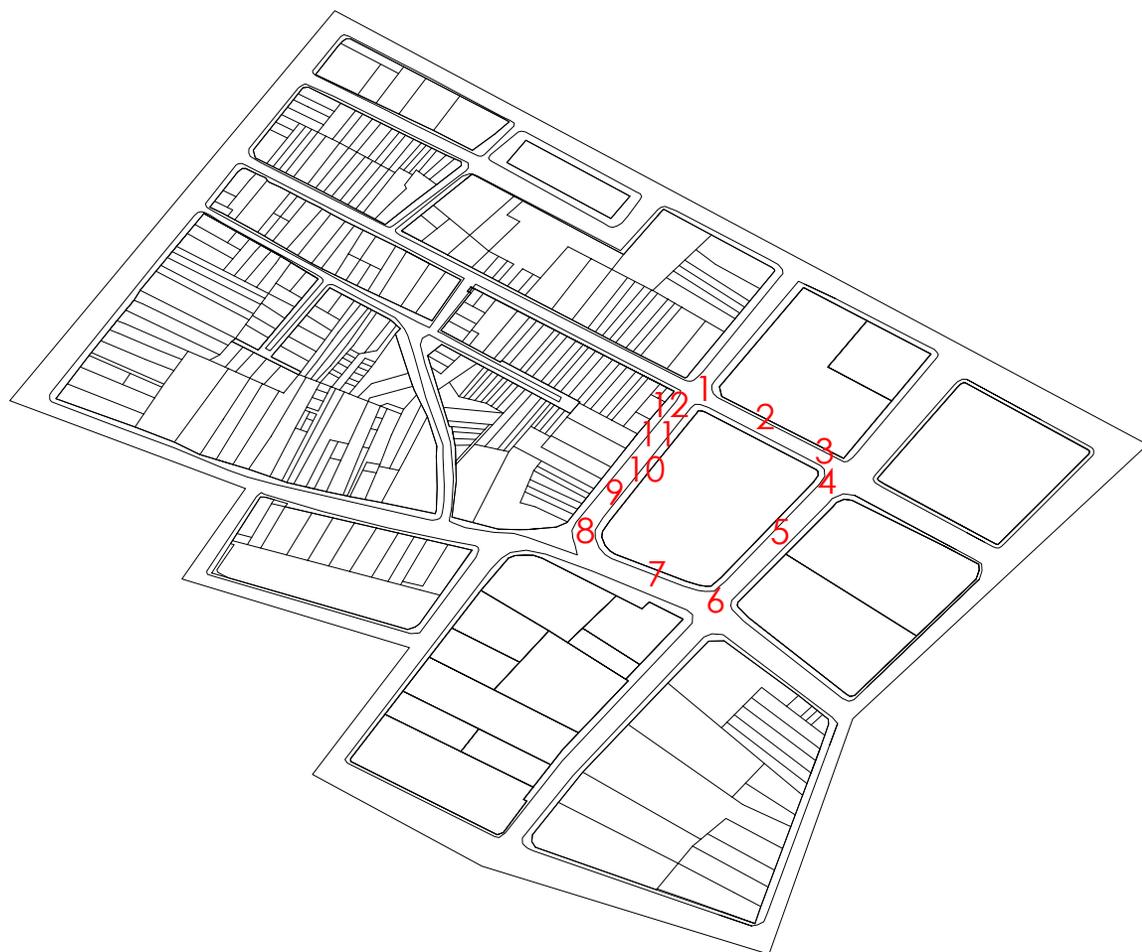
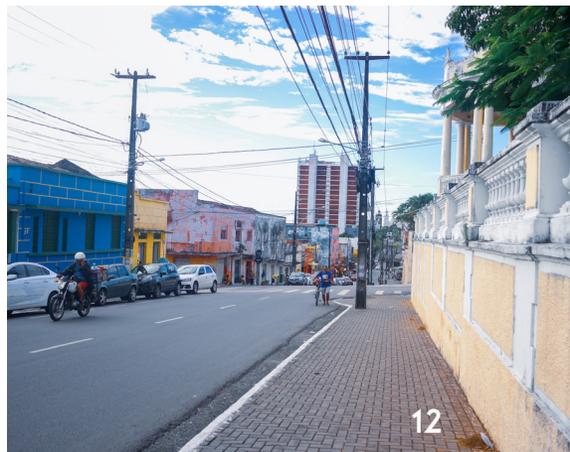


FIGURA 40: Percurso de Entorno, Praça Venâncio Neiva. **FONTE:** Produzido pela autora.







maior interação entre as interfaces do privado com o público. Constantemente se observa pessoas saindo ou chegando, se encontrando, conversando, parando e ficando na praça por um tempo.

Enquanto que no entorno da Praça Venâncio Neiva essas relações entre público-privado repercutem na manutenção de certa vitalidade na região, para a Praça Altiplano (Figura 42, [transição de 1 a 12, cf. *infra*]) essa realidade não se concretiza. A monofuncionalidade local, faz com que as pessoas não permaneçam nas ruas, apenas passem por elas. Além disso, a Praça Altiplano em si, apesar de conter equipamentos públicos como uma quadra poliesportiva

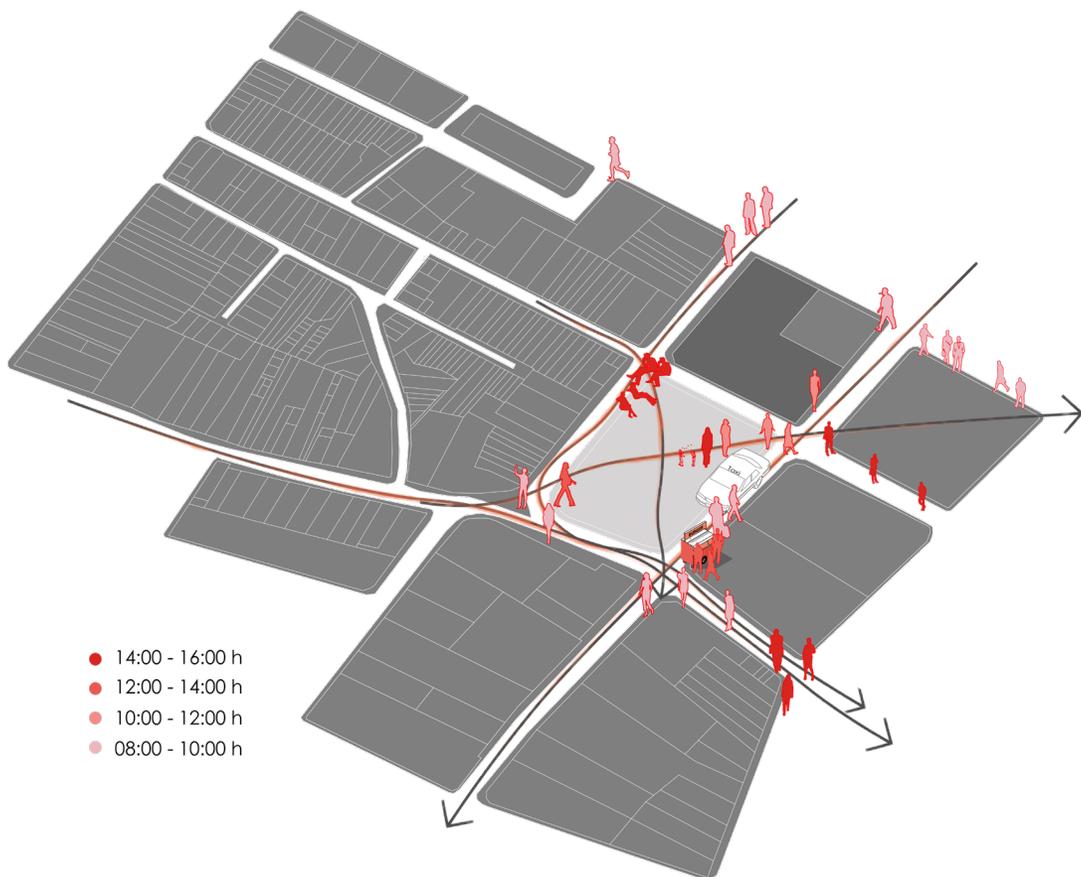


FIGURA 41: Mapa de Atividades, Praça Venâncio Neiva. **FONTE:** Produzido pela autora.

e alguns mobiliários de playground, não consegue efetivamente atrair e sustentar um uso constante por parte dos seus moradores ou visitantes.

Isso se torna mais evidente quando se observa as condições de abandono em que a Praça Altiplano se encontra. Basicamente, os principais fluxos não são diretamente ligados a Praça ou a nenhum equipamento nela presente, mas apenas de moradores, os quais na maioria transitam de carro em suas imediações, saindo ou chegando em casa, de modo que, há poucos registros de atividades diversas na Praça em si (Figura 42, [transição de 1 a 12, cf. *infra*]), apenas eventualmente – durante o tempo de levantamentos e observações – foi visto por duas vezes alguns moradores utilizando a Praça para brincar de bola, na quadra e caminhar, realizando o percurso de seu perímetro (Figura 43 e 44, [cf. *infra*]).

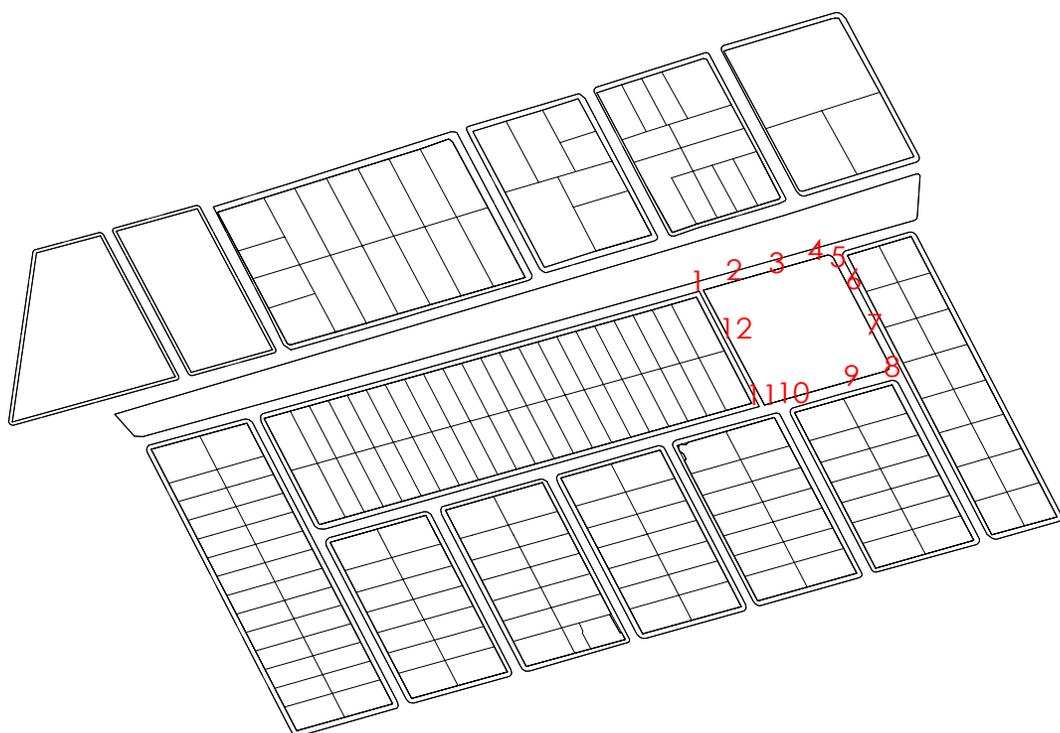


FIGURA 42: Percurso de Entorno, Praça Altiplano. **FONTE:** Produzido pela autora.



FIGURA 43: Atividades nas quadras, Praça Altiplano. **FONTE:** Arquivo Pessoal.



FIGURA 43: Caminhada, Praça Altiplano. **FONTE:** Arquivo Pessoal.





3.2.1. DIMENSÃO SOCIAL - ALTIPLANO

É perceptível que o espaço público, no Altiplano, é preterido; em algumas atividades sociais, determinados públicos usuários desta área preferem optar por outras modalidades de interação sócio espacial, notadamente a partir do momento que se deslocam em veículos particulares ou preferem estar em áreas privativas residenciais. Quem são esses públicos exatamente e por que razões eles tendem a negar as possibilidades de uso do espaço público? As narrativas contidas nesse tópico tentam jogar luz sobre os discursos e as “boas razões” para essa negação, diante da expressa realidade de que o boa parte desse bairro experimenta, ou seja, a antítese do que seria uma vida compartilhada na cidade e da urbanidade.

O perfil de entrevistados no bairro – ao todo onze, onde sete são do sexo feminino e quatro são do sexo masculino – foi de uma faixa específica da população de interesse. Todos os entrevistados foram adultos, pertencentes a faixa etária entre 36 e 71 anos, todos com níveis de escolaridade mínimo entre graduação até doutorado.

As entrevistas foram realizadas no mês de junho e julho, a medida que os entrevistados mostravam disponibilidade em receber a entrevistada em suas residências ou disponibilidade de receber em locais públicos e/ou de trabalho.

Importante é ainda salientar que todos os entrevistados são relativamente de moradia recente no bairro, chegados ao bairro à medida que os investimentos em empreendimentos imobiliários de luxo eram incrementados – algo que se intensificou no período pós 2011 (MEDEIROS, 2018, p. 41) – especialmente localizados no Altiplano “Nobre” ou em condomínios horizontais nas imediações, não ultrapassando o tempo de moradia de cinco anos.

A descrição deste segmento da sociedade “altiplanense” mostra uma face da relação entre grupos estigmatizados na cidade. Já que, dentro da cidade, existem naturalmente “comunidades residenciais desenvolvidas, étnicas, raciais ou religiosas, com uma alta concentração de pessoas tribalmente estigmatizadas [...]”

(GOFFMAN, 1963, p. 23), que podem ser identificados a partir de hábitos comuns que possuem e da respectiva espacialização desses hábitos no espaço da cidade. Tais hábitos, para qualquer um dos diferentes grupos em uma cidade – e especificamente para os que convivem na espacialidade do nosso caso de estudo – baseiam-se nas funções entendidas como triviais de trabalhar, divertir-se, comprar, estudar e tornam-se centrais na criação de padrões de movimento e interação no bairro (Figueiredo, 2012).

Assim, toda atividade cultural e todas as decisões – desde a área econômica, ética e nas áreas mais pessoais do indivíduo – são tomadas com o propósito de satisfazer eudemonicamente¹⁵ o indivíduo; no que condiz aos dilemas urbanos, há uma busca intensa em maximizar a autopreservação em relação à realidade que cerca este grupo, o que continuamente minimiza a convivência com o Outro. Esta tomada de decisões está arraigada em argumentações, que partem de estigmas, ao passo que também tratam de maximizar “confortos”, que os permitem vastamente interferir nos outros modos de viver e se especializar no território da cidade (GOFFMAN, 1963; ELIAS, 2000; CALDEIRA, 2003).

Essas “informações sociais” são carregadas por nós em nossos cotidianos e são a primeira informação que o Outro tem a nosso respeito em um primeiro contato, transmitidas através da corporificação de atos recebidos por todos aqueles que de imediato os recebem,

15. Eudemonismo: É uma corrente filosófica que enxerga numa vida plenamente feliz o fim de todas as coisas, tanto no âmbito individual quanto no âmbito coletivo. O princípio e fundamento dos valores morais é julgado sob o prisma de que todas as ações que conduzam o homem à felicidade são eticamente positivas.

16. A estigmatização social não deve ser relacionada ao preconceito individual que algumas pessoas demonstram em direção às outras: “Atualmente, há uma tendência a discutir o problema da estigmatização social como se ele fosse uma simples questão de pessoas que demonstram, individualmente, um desapeço acentuado por outras pessoas como indivíduos. Um modo conhecido de conceituar esse tipo de observação é classificá-la como preconceito. Entretanto, isso equivale a discernir apenas no plano individual algo que não pode ser entendido sem que se o perceba, ao mesmo tempo, no nível do grupo. Na atualidade, é comum não se distinguir a estigmatização grupal e o preconceito individual e não relacioná-los entre si.” (ELIAS, 2000, p.23)

assim como bem explica Goffman (1963). Não necessariamente referem-se a características negativas¹⁶, mas podem se referir também a símbolos de prestígio que diferenciam o indivíduo diante da sociedade considerada (ELIAS, 2000). Isso fica claro quando até mesmo observamos como a porção mais verticalizada do Altiplano é denominada comumente como “Altiplano Nobre” – como já mencionado anteriormente – já que “[...] até hoje, o termo “nobre” preserva o duplo sentido de categoria social elevada e de atitude humana altamente valorizada, como na expressão ‘gesto nobre’” (ELIAS, 2000, p.19).

Todas essas questões tornam-se mais claras na medida em que se confrontam diferentes discursos na parcela entrevistada; muitos dos discursos se descolam das práticas que são relatadas, uma vez que observamos em paralelo o modo segundo o qual se especializa o dia a dia de tais pessoas, não apenas no Bairro mas também na cidade de João Pessoa.

Cita-se a seguir alguns trechos das entrevistas que destacam os adjetivos que mais se utilizaram para definir as motivações. Os entrevistados foram numerados de 1 ao 11 no intuito de manter em sigilo suas identidades. Além disso, as frases entre colchetes são complementações das frases dos entrevistados; nos permitimos certas complementações do contexto da fala, estritamente quando esta explicação era necessária; não houve, no entanto, qualquer prejuízo ou distorção da opinião dos entrevistados. Seguindo lógica similar, optamos por suprimir trechos de repetição: estes estão indicados pelo uso de reticências entre colchetes.

As opiniões são explicitadas seguindo a ordem de questionamentos do próprio roteiro de entrevista que é dividida em blocos – “Escolha do bairro como lugar de moradia”; “Mobilidade “macro””; “Mobilidade ‘intra’ ”; “Avaliação de serviços e ambiências do bairro”; e por fim, “Lazer no bairro” – sendo mobilizadas, para tal, as opiniões que mais

.....

17. O questionário completo para simples conferência se encontra nos anexos deste trabalho.

se destacaram entre os entrevistados.

Inicialmente¹⁷, optou-se por questionar as razões para a escolha do bairro como local de moradia, bem como, mais especificamente, as vantagens e desvantagens de se morar no Altiplano. Tal aspecto revela a superfície das “boas razões” à medida que adentramos em especificidades do “morar” no bairro.

A maioria das narrativas abaixo transcritas, parece partir de um lugar ideal, quase que perfeito de bairro, no qual, os entrevistados – a partir da linguagem que empregam – chegam a confundir os limites entre o bairro e o prédio em si, como se toda a experiência de bairro fosse de fato criada e moldada dentro do perímetro de seus respectivos condomínios. Contudo, ao passo em que adentramos a discussão de outros temas mais específicos, a quase perfeita ambiência do bairro como um todo, também do bairro enquanto parte de um todo maior, da cidade, começou a ser desconstruída, surgindo os (im)perceptíveis defeitos e desconfortos.

Parece pertinente mencionar, que todos os entrevistados citaram a boa arquitetura e o partido arquitetônico em si, como razões para escolherem o bairro como local de moradia e como aspecto relevante ao conforto. Nesse quesito, ainda também foram muito citados a área dos apartamentos e os dispositivos técnicos que cada empreendimento possuía individualmente, tais como as áreas livres, academia, piscinas, áreas de estar, salas de reuniões, salão de festas, entre tantos outros. Outras questões podem ser observadas a seguir:

ENTREVISTADA 1: “A logística, um bairro confortável e seguro. As vantagens, são: [...], a questão do conforto, bem próximo do nosso ambiente de trabalho; é um bairro que oferece uma boa infraestrutura e a questão também de estar próximo a escola dos meus filhos..., e as desvantagens [pensativa]...pra ser bem sincera, é um bairro que cada vez mais tem suprido minhas necessidades, em termos de desvantagem, para ter uma bem acentuada, não me vem nenhuma a cabeça, nenhuma bem significativa... estou bem satisfeita em morar aqui. [...] O Altiplano transmite a sensação dos bairros de antigamente sabe?! , um sentimento de segurança de vizinhança, você pode

ir à escola a pé, você pode caminhar nas proximidades e encontrar conhecidos, porque aqui todo mundo se conhece”

ENTREVISTADA 2: “Atualmente, eu digo a você que eu só vejo vantagens. Não é o espaço da casa [referindo-se a uma grande casa na qual morou, mencionada anteriormente para fins de comparação entre o m² entre a casa e do apartamento] ,mas em termos de espaço, de conforto, de vista, temos uma vista muito bonita aqui, tem um clima muito agradável também, sempre muito ventilado...o prédio em si é muito bom [...] então dentro desse aspecto de conforto e qualidade de vida, não temos o que reclamar. [...] E uma coisa que eu tinha medo quando fui me mudar, tinha muito medo de dividir espaço com outras pessoas, mas aqui nesse prédio funciona quase como uma família, com raríssimas exceções é claro, sempre tem... um mais arisco, mais contestador, mas eu acho que no geral o prédio funciona muito bem.”

ENTREVISTADO 3: “O conforto, o tamanho do apartamento é satisfatório, segurança, serviços de modo geral; [...] Desvantagem...deixa eu apontar uma desvantagem que é crucial...é com relação ao meio ambiente sobretudo... esse nosso vizinho aí, nosso coleguinha ai da frente [apontando para o Pátio Altiplano], ele diariamente liga um motogerador, três horas por dia.”

ENTREVISTADA 4: “No caso, seria uma área de lazer melhor para meus filhos brincarem, realmente, eu morava em Manaíra, mas achava que o prédio que eu morava não tinha área de lazer nenhuma, não tinha verde, não tinha brinquedo, não tinha coisa nenhuma...eles teriam que brincar na rua...então eu procurei um prédio que tivesse área de lazer...e o curioso é que eles nunca desceram e nunca brincaram lá, quem desce sou eu e meu marido.[...] Hoje em dia eu só vejo vantagens [em morar no Altiplano] [...] para mim hoje é perfeito” [grifo nosso]. [...] O meu prédio não é alto...é baixo, só tem doze andares, e assim, acho um prédio bem diferenciado dali, porque é bem familiar mesmo, o resto, por serem prédios muito altos, aí tem muita gente...acaba que ninguém quase se conhece, então no nosso prédio todo mundo se conhece...é muito familiar...”

ENTREVISTADO 11: “O local na cidade, o apartamento que escolhi, os prédios são modernos...a arquitetura. ”

Essas quatro transcrições refletem um sentimento idílico quase generalizado que paira sobre a maioria dos moradores questionados.

O mais distinto a se notar são os adjetivos “familiar” e “perfeito”, onde essa visão do prédio parece confundir-se de modo claro com a noção de bairro como um todo. Os problemas que existem muro afora, parecem ser esquecidos – partindo do princípio de que no “entre” muros há uma estrutura que normalmente seria promovida por uma cidade de relações de vizinhança, espaços verdes, mobiliários urbanos – passando-se a viver uma situação “urbana” ideal privatizada.

Contudo, ao se restabelecer um pouco da noção de bairro, que está inserido em uma cidade, todos os moradores questionados apontaram que o bairro é muito mal conectado com as outras partes de João Pessoa. As transcrições abaixo referem-se a opiniões sobre Mobilidade “Macro”, onde solicitamos notadamente a avaliação do morador sobre a capacidade do bairro de facilitar as conexões com outras regiões da cidade.

ENTREVISTADA 2: “O trânsito complica nos horários de entrada e saída dos expedientes. Não acho que seja um problema do Altiplano não, é da cidade inteira. Então o problema pior que eu acho é o de mobilidade. [...] É tanto que muitas vezes eu tenho escolhido trabalhar online com meu laboratório, liberando os laudos de casa, porque a gente fica meio preso no bairro, um pouco refém do bairro por causa do problema de circulação, mas eu não acho que isso seja só o Altiplano não, é um problema geral.”

ENTREVISTADA 9: “O principal meio é o carro. Até por que né...o ônibus passa um a cada 40 minutos, a frota é muito velha e o ônibus é único e exclusivo do Altiplano, apenas liga do Altiplano ao Centro, ele não acessa a Avenida Epitácio Pessoa, ele não acessa outros bairros... então, meus filhos vão pra faculdade de carro, porque não tem outro acesso... essa falta de acessibilidade realmente é bem complicada...”

No comentado pela Entrevistada 9 há uma percepção interessante e essencial à noção de acessibilidade dos atores na cidade. Há uma



18. Integrado: Integrado aqui não está relacionado com o Terminal de Integração localizado no Bairro do Varadouro, já que, a este bairro e ao Centro, as duas linhas que cobrem o bairro do Altiplano estão conectadas.

nítida exclusão dos moradores do Bairro em relação ao transporte público integrado¹⁸ que claramente é uma chave na proposição de uma conexão entre as estruturas de movimentação de diferentes grupos sociais na cidade de/para diferentes localidades. Talvez haja uma ideia subtendida na mentalidade do poder público de que grande parte da população do Altiplano se locomova de carro, desconsiderando as diversas faces dessa desintegração, especialmente no que concerne aos atores de menor renda.

Trazendo essa noção de mobilidade para dentro do bairro, discutimos com os moradores sobre Mobilidade “Intra”, ou seja, sobre modalidades de locomoção dentro do bairro. A narrativa da insegurança começa a aparecer nos discursos da grande maioria dos entrevistados, quando admitem que muitas vezes realizam curtos percursos de carro, dentro do bairro, como forma de uma segurança preventiva.

Quando questionados sobre a facilidade de locomoção no bairro, a absoluta maioria dos moradores admitiram que, diante do fato de que realizam os percursos dentro do bairro de carro, não estariam aptos a opinar sobre as eventuais grandes dificuldades. Há, no entanto, outra visão e os relatos transcritos abaixo indicam que, diferentemente da maioria, dão conta de uma realidade diferente, onde moradores admitem que fazem trajetos a pé e de que não se sentem fragilizados pela sensação de insegurança que há no discurso da maioria dos entrevistados:

ENTREVISTADO 6: “Alguns trajetos eu faço a pé e outros eu faço de carro. Padaria eu vou a pé, a farmácia, as vezes eu vou a pé, tem uma soverteria que eu vou a pé...essa é a única quem em 100% das vezes eu vou a pé. A pé eu acho bom, as calçadas são boas, de carro eu acho ótimo.”

ENTREVISTADO 8: “Eu faço trajetos a pé, eu corro, dia sim, dia não...”

A noção da falta de insegurança para esse grupo de atores parece vir principalmente de um discurso “externo” às suas realidades,



notadamente aquele proveniente do acesso a notícias e jornais; este discurso externo parece, por sua vez, estar arraigado em percepções mais amplas acerca de outros lugares considerados mais “inseguros” que o Altiplano (LAFOSSE, 2018). Esse dado é tão relevante que a maioria dos entrevistados, apesar de toda prudência adotada, avalia a segurança no bairro como relativamente boa na maioria dos casos – especialmente no caso da Entrevistada 4, que é carioca, nascida e criada no Rio de Janeiro, e para quem a discussão torna-se irrelevante, se comparada àquela do Rio, onde a insegurança está diretamente ligada a crimes violentos na cidade.

ENTREVISTADA 1: “Acho que é boa [a segurança], ótima para mim seria se fosse perfeita, se nunca tivesse ouvido falar nada, mas já escutei...apesar de muito pouco, então boa. Também, eu fico na dúvida se coloco pouca ou muita influência [nos trajetos pelos bairro], por que pra mim conta mais a comodidade [do carro], meus filhos por exemplo transitam bastante [a pé] para ir até o shopping, mas de qualquer forma, coloca muita influência porque não é toda hora que eu me sinto segura ou confio de deixar eles irem a pé. Filhos sozinhos indo ao shopping ou casa de amigos vizinhos, eu deixo eles irem [andando].”

ENTREVISTADA 4: “Olha, eu avalio excelente, eu nunca vi nenhum problema, apesar de já ter ouvido falar de assaltos de celular, eu não vi, não aconteceu com ninguém da minha família... também ando pouco a pé né...mas o pouco a pé que eu ando, eu nunca vi nada... então eu diria que é bom... apesar de que eu também morei em Manaíra e andava um pouco mais a pé e também nunca vi nada e todo mundo diz que Manaíra é super perigoso... mas é porque eu vim do Rio [de Janeiro], então você tem que entender que pra gente...a nossa visão é completamente diferente[...].”

ENTREVISTADA 5: “Eu ainda fico com receio de assalto, o que é uma desvantagem, de vez em quando temos notícias de assaltos nas portarias dos prédios, de dizer...”- ah, é um bairro seguro” não! Eu não sinto segurança 100%... De forma geral eu acho ruim... não chega a ser péssima, porque os prédios que estão tomando a frente na questão da segurança, então a gente vê um esforço muito grande dos prédios com relação a monitoramento, de segurança... eu soube até que, em alguns condomínios, os gerentes dos prédios têm um grupo de whatsapp para coordenar essa questão de segurança... é como

se fosse um condomínio maior de segurança... eles estão contratando segurança [privada] de uma forma mais ampla para o bairro[...].”

ENTREVISTADO 6: “Rapaz, se eu for pensar na segurança do bairro em si, eu diria que é regular, mas quando eu comparo de modo geral com a cidade toda, eu digo que é boa, por que é mais seguro dos que os outros.”

ENTREVISTADA 9: “Eu não vejo policiamento no bairro, então se for pra falar assim de inibir... eu não... aliás... a gente não se sente segura em canto nenhum no Brasil né, então assim... isso para mim, em relação ao meu bairro, a minha cidade, ao meu Estado, ao meu país... você não se sentir livre pra ir e vir que é um direito básico, a pé... porque eu posso querer, eu quero caminhar... por exemplo, meu marido vai correr, ele corre sem nada... é apenas o short, a camiseta, o tênis... porque ele tem medo de ser assaltado, então... eu não vejo policiamento, então para mim é ruim[...].”

Discussões teóricas envolvendo violência urbana são cheias de teorias, linguagens e simbolismos sobre a construção ou destruição da ordem (CALDEIRA, 2003). Essa questão é explícita quando há um reconhecimento por parte dos entrevistados de uma noção de que há segurança onde especificamente há policiamento por parte da Polícia Municipal ou por seguranças privados contratados pelos próprios condomínios. A noção de que sem policiamento ou sem seguranças privados não se tem segurança é fortemente presente e contribui para a retroalimentação dos discursos sobre o porquê da utilização unicamente do carro ou da rejeição dos espaços de uso público.

Evocamos ainda a questão da infraestrutura do bairro (água, luz, esgoto, pavimentação, etc.) e parece haver uma comum opinião de que as infraestruturas fornecidas pelos setores privados no bairro, especialmente relacionado à pavimentação e iluminação nas ruas do Altiplano Nobre, suprem a demanda necessária. Contudo, por outro lado, há contínuos relatos de que as regiões que não são contempladas com esses investimentos não têm pavimentação, ou são regiões de baixa luminosidade, apontadas como regiões do bairro que são evitadas à noite e, por consequência, aumentam a

insegurança sentida.

O trecho transcrito abaixo, entretanto, denota uma profunda insatisfação até mesmo com os serviços prestados pelas grandes construtoras que atuam no bairro do altiplano, especificamente na região do Altiplano “Nobre”.

ENTREVISTADO 8: “É um problema, [...], que eu venho inclusive falando muito, eu sei que você não vai querer escrever isso aí, mas se quiser, pode escrever e dizer que fui eu que falei... Os prédios que são construídos, dizem né, eu não sei se é verdade, de que o escoamento pluvial ou a água que não é esgoto, ela tem que ir pra rua mesmo... se você anda ali na Abelardo Guimarães, você passa na frente dos edifícios e vai ver que tem umas bocas [de lobo] enormes, que a água do jardim, vai pra rua...você tá botando água na rua, qual é o problema de sair no esgoto também, já que tudo vai acabar indo pra o esgoto?? Ninguém junta essa água... porque se juntasse essa água, eu não diria nada... vai pra rua e o que é que acontece? Tá destruindo o asfalto...o problema é que, sabe onde é a Alliance ali, aquele prédio de esquina... que o asfalto tá todo descascado, todo esburacado... e ninguém resolve mais aquele problema... a prefeitura, porque já resolveu várias vezes, e a Alliance que joga água na rua e que também não vai ajeitar; e o usuário, que sou eu, que tem de pagar por isso, eu não tenho nada a ver com isso... eu acho que isso tem de ser feito, eu acho que isso tem que ser revisto esse escoamento dessa água em todo prédio, um prédio com 60 andares, jogando água na rua cara?!! Isso você não vê em canto nenhum...”-Não, mais é porque aqui é assim mesmo” Ora, que aqui NADA cara... vá procurar como é que se faz em Chicago, como se faz em Nova York, como se faz em Tóquio, porque que tem que ser aqui que tem que jogar água na rua e a água destruir o asfalto da rua? Mas infelizmente cara, o pessoal gosta de andar no buraco... é uma situação que eu não sei... é uma falta de respeito, um absurdo, a prefeitura não liga mais... o engenheiro que fez o projeto de escoamento, fez na parte de cima, e aí a água junta, pra depois escoar... olha cara, eu não sou arquiteto, eu não sou engenheiro, mas eu não sou burro!!!! Eu sou um cara leigo, que tô vendo o defeito... e quando o leigo vê o defeito, é porque o problema é grave.”

Esse trecho parece denotar com mais força, que o fato de que a grande maioria dos moradores entrevistados classificam a infraestrutura do Altiplano Nobre como boa, baseia-se em uma

comparação local da realidade da cidade. O Entrevistado 8, estava totalmente exaltado por sua profunda indignação, amparando sua argumentação na realidade de países desenvolvidos.

No último bloco de questões sobre o Lazer no Bairro, as perguntas são especificamente sobre as opções, a qualidade e a frequência de uso dessas áreas por esses moradores. Não é de se estranhar que, massivamente, todos os entrevistados tenham respondido que a qualidade de tais áreas no bairro é entre péssima e regular, além de totalmente insuficientes. Talvez seja um pouco irônico, o fato de que muitos dos entrevistados no início da entrevista ao serem questionados sobre as razões que os trouxeram ao bairro mencionaram as áreas verdes e amenidades do prédio em si.

A série de transcrições abaixo parece denotar o crescimento do individualismo nos diversos âmbitos de atuação dos atores retroalimentando o círculo vicioso de descaso com o que é público e do abandono da identificação com o que é “nosso” e não apenas com o que é “meu” (FIGUEIREDO, 2012) na criação de um espaço edificado completamente hostil (LEITÃO, 2009).

ENTREVISTADA 1: “Em referência a essas daqui [praças] não, não sei se você já viu ali no Bessa, que tem umas praças bem amplas para a pessoa andar, e eu tenho um filho de 2 anos que ainda usa carrinho, então, não é que eu seria assídua assim, mas eu acho que iria.”

ENTREVISTADA 2: “Lazer público, de praças públicas é zero. Ali é um exemplo [apontando para prédio na sua vista] o prédio se apropriou de metade da praça pública para fazer um estacionamento. É um absurdo! Esse aqui do lado é outro... quando foram construir [...], que é a Tour Geneve, a TWS, que é uma empresa suíça, conseguiu a autorização da prefeitura e o direito de usar aquela casa [referindo-se à casa e ao terreno, onde hoje é o Celeiro Cultural no Altiplano], para fazer o showroom da empresa, no momento em que cessasse o uso, eles derrubariam aquela casa, que era uma casa antiga que eles reformaram, e deixariam uma praça no lugar, não foi o que aconteceu... [...] houve uma grande briga no ministério público, tv... mas não resolveu....e o que a prefeitura fez? Fez uma coisa boa, mas não é uma praça pública... transformou ali [o Celeiro] em um mercado diferenciado de artesanato...Eu digo diferenciado por que tem obras que vão de Miguel dos

Santos - que você não pode comparar a uma bonequinha de pano que você pode comprar. Não tô desmerecendo a qualidade do artesanato... eu acho até que a gente precisa ter um artesanato de qualidade em João Pessoa, para mostrar né, essas obras bonitas dos nossos artistas... mas eles disseram que isso é uma praça pública... uma praça pública cercada, com grades, com portões e no fim de semana você não pode entrar... então isso não é praça pública, isso é um jardim privado do artesanato... então não existe praça pública, aqui criança não tem direito de ficar... não tem nem como passear no bairro porque não tem lazer público, o lazer aqui são os restaurantes... mas assim... lazer público, não existe! É ZERO!! E quando eles criam um lazer, é privado...na descida do altiplano, tem uma área grande ali que eles colocaram uns brinquedos infláveis, [e é temporário (voz do esposo ao fundo)].”

ENTREVISTADA 4: “Eu acho que não tem nada, eu acho péssimo, na verdade eu acho que falta tudo, porque tudo que a gente precisa fazer é fora...tem que sair de lá...tem o shopping, mas o que eu vejo de bom naquele shopping? Alimentação... cabeleleiro, academia... mas pra criança, para diversão em si, eu acho que não tem nada, ai você tem que sair...”

ENTREVISTADA 5: “Eu não vejo isso não... o que a gente vê é que o lazer está nos condomínios, até porque a gente não tem segurança... mas você não vê uma praça bacana com aquele “chamariz” [...] Eu sinto falta... mas não sei nem como funcionaria isso, mas assim, essa parte eu sinto falta... [...] porque meu pai mora no Bessa, perto da praça do caju, menina, é muito bacana...”

ENTREVISTADO 6: “Tem uma pracinha ali do lado que não é boa, mas dá pra ir... tá bem cansada ela, mas dá pra ir... outro dia eu fui com meu filho ali... eu joga futevôlei nessa praça... eu faço uso frequentemente dela...”

ENTREVISTADA 7: “O problema das praças aqui é o que... o povo não tem educação para ter praça... então não adianta você fazer uma praça, ai vem todo mundo... criança fica em pé no balanço, se seu filho quebra algo você não tem responsabilidade de consertar... quem paga é o Estado, é a Prefeitura... as pessoas que cuidam não tem o interesse de fazer uma cota entre os moradores, porque dizem “não! isso é obrigação do Estado!” E é, de fato é... mas como não tem, porque tá todo mundo quebrando, as pessoas que moram no bairro deveriam se unir... e cada um pagar dez reais... numa taxa dada a alguém do prédio porque ninguém quer dar à Prefeitura porque de fato roubam... é meio caótico essas coisas de

manutenção de bens públicos, eu não vejo nenhuma praça bem cuidada.”

ENTREVISTADA 9: “A pracinha mesmo, por exemplo, foi uma parceria público-privada para melhorar a pracinha, porque a pracinha estava toda jogada... eu sou uma pessoa que fui moradora do conjunto e voltei depois de 30 anos e aquela pracinha só está arrumada porque foi a iniciativa privada, pra você vê como nosso setor público é....”

Da extensa argumentação aqui exposta em torno do não uso dos espaços ou da negação da própria rua por percepção de insegurança, os entrevistados manifestam a raiz de uma mentalidade que não é nova, mas rapidamente tem se arraigado no imaginário, discursos e narrativas urbanas sobre o espaço público, seu uso e seus dilemas. Todos esses aspectos, presentes nos trechos transcritos, parecem mais uma vez reafirmar o que Leitão (2009) destaca em dois aspectos centrais sobre a formação da paisagem social brasileira:

“O primeiro é que a paisagem social brasileira, para usar uma expressão tão cara ao celebrado mestre de Santo Antônio de Apipucos, se constituiu em torno da casa, do espaço privado, portanto. O segundo aspecto, consequência direta dessa escolha socioambiental, é que nessa mesma paisagem não havia lugar para o não familiar, donde possivelmente deriva o processo de profunda negação da rua, o espaço público por excelência, na cidade brasileira _ da colônia aos nossos dias. É a partir desses aspectos que se trabalha, [...], com a hipótese de que o modo como se organizou a vida urbana no Brasil produziu, espacial e psiquicamente, um ambiente urbanístico de exclusão, claramente hostil, portanto” (LEITÃO, 2009, p.1).

Além disso, é notável, nas falas dos entrevistados aqui transcrita, que a negação do público não está apenas ligada aos espaços da cidade ou a lugares de caráter público, mas ao descrédito generalizado das instituições públicas – tanto em nível Municipal quanto em nível Estadual – e ao modo como estes setores das governanças lidam e gerenciam os espaços de uso comum na cidade. Ao ponto de

serviços promovidos pela iniciativa privada, até mesmo nos setores de iluminação pública ou pavimentação como bem destacam as Entrevistadas 5 e 9.

Ao mesmo tempo, é possível perceber nestes trechos que os entrevistados reconhecem o vilipêndio – por parte das iniciativas privadas – da noção de valor do que é bem público. Há aqui, um claro exemplo de interferência entre as esferas, à medida que o setor público, falho em fornecer necessidades básicas em setores estruturais, abre margem para a atuação da iniciativa privada, que apenas supre àqueles que podem pagar, às custas do direito coletivo. São exemplos claros com as diversas privatizações de praças públicas para fins privativos como estacionamento ou em situações como a do Celeiro Cultural, exemplificados pela Entrevistada 2.

Não há nada novo sob o céu das cidades brasileiras, nem da cidade de João Pessoa. A primazia do privado em detrimento do público, também chega ao extremo quando perguntamos sobre lazer ou lugares no bairro de convivência: os entrevistados, majoritariamente, citam o Shopping Pátio Altiplano. Se, em um contexto geral de cidade, o shopping center já se traduz em “espaços-bloco” (LEITÃO, 2009), que disponibilizam toda uma gama de serviços e lojas comerciais, de maneira que, mesmo privados, por terem uso coletivo, ganharam no Brasil em grande parte as características dos condomínios, à medida que faz uma seleção “natural” daqueles que frequentarão tais espaços. Nessa perspectiva, não somente são mais um instrumento de segregação social na cidade, mas tomam do espaço público uma de suas principais características: a do espaço como ponto de encontro, sem, no entanto, promover a mistura social que é necessária a um espaço para ser considerada de uso plenamente público e integrado.

Dessa forma, o Pátio Altiplano pode ser considerado um ponto de encontro, mas se considerado à luz das questões de segregação, pode-se afirmar que ele apresenta-se diferente até mesmo dos outros

3.3 CONCLUSÕES: VIVA, INTEGRADA E DIVERSA - QUE URBANIDADE É ESSA?

Convém, agora, relembrar um questionamento do começo desta discussão: Seria então a qualidade de interação sócio espacial, assim como destaca Andrade (2012), a chave para nos aproximarmos de um conceito de urbanidade mais “fiel” à nossa realidade enquanto sociedade? Na resposta a essa pergunta, temos de nos concentrar especialmente nos fatores listados até aqui – variedade, morfologia, configuração, permeabilidade – como participantes dessa relação contínua em nossas cidades. A influência desses fatores é grande, precisamente porque são positivados na colaboração social, que ocorre cotidianamente nas relações interindividuais.

Questionemos ainda acerca destas categorias: Como uma mesma propriedade – como a Urbanidade – pode ser considerada como base para o estudo de cidades tão díspares no mundo? E, para estudos de caso como o Centro e do Altiplano, sendo tão distintos espacialmente? Estes questionamentos são postos tendo em vista que o aparato espacial não é capaz de isolado, induzir a urbanidade, assim como esta não surgiria de uma condição espacial qualquer (NETTO, 2014).

Se entendemos que a urbanidade surge no que ocorre “entre” as relações que mediam a interação social e espacial, a urbanidade está ligada à experiência especificamente individual do espaço considerado e não a uma ideia geral de urbanidade (NETTO, 2014; AGUIAR, 2012). Esta colocação sugere que não haveria como considerar a urbanidade como única; antes, a urbanidade seria definida em termos de experiência plural, ou seja de urbanidades e não mais de urbanidade (*Idem*).

Além disso, o termo “experiência” – e sua semântica – remete à aproximação de urbanidades individuais, as quais poderiam nesta lógica ser boas ou ruins, imprimindo desta maneira conceitualmente um juízo de valor (SCRUTON, 2009), um gosto individual, acerca de

uma propriedade pertencente mais amplamente à cidade – e por consequência aos seus espaços livres públicos –, como superior a outras propriedades urbanas menores. Assim, por exemplo, a vitalidade presente em certos ELP está incluída na urbanidade, mas não poderia assim, ser considerada como formas de urbanidade isoladamente (NETTO, 2012; RHEINGANTZ, 2012).

Ainda, se as urbanidades são as experiências plurais do indivíduo na cidade, essas experiências promovem interações. Por produzir interações, formam distintos padrões de interação, nos mais distintos espaços, podendo estes serem também “bons” ou “ruins” segundo a percepção dos que os qualificam (BOUDON, 1991).

Além disso, uma vez que é natural que os padrões variem, advindos das mais diversas experiências, para efeito de conceituação, como pode a experiência de uma pessoa servir de critério para aferir a urbanidade que outra pessoa vivencia? Como é possível dizer, por exemplo, que a urbanidade no Centro é superior ou inferior à urbanidade no Altiplano, se juízos desta ordem refletem apenas a percepção e estão arraigados na cosmovisão daqueles que os fazem? O que validaria o próprio conceito de urbanidade se esta propriedade é considerada à luz de infinitas cosmovisões individuais na e da cidade?

Argumenta-se que a definição da urbanidade não pode estar amparada na experiência individual, já que ao descrever uma cidade – porções da cidade, espaços livres públicos – como detentora de urbanidade, estamos descrevendo a cidade e não o nosso estado mental em relação a esta. Neste sentido, o produto da urbanidade poderia ser uma experiência – seja ela “boa” ou “má” – a qual amontoadas a outras diversas experiências seria transcrita no espaço através de múltiplos fluxos, responsáveis a deixar rastros, registros, do que ela, a experiência, é de fato.

Se assim for, podemos encontrar diversos espaços que têm vitalidade, mas nenhum aparato físico que justifique tal padrão de interação, assim como, na mão contrária, podemos ter áreas dotadas de diversidade – tipológica ou de usos – e excelentes condições

espaços em detrato, de espaço homogêneo e fixo e de opções de
poter interações, e de formas padronizadas. Assim, "A experiência da
segurança é o resultado da interação entre os múltiplos e diversos saberes
dentro da vida da cidade, que se dá de forma integrada e não fragmentada, e que se dá
na interação e segregação da sociedade e de seus agentes" (LEÃO, 2006, p. 36).
características" (NETTO et al., 2012, p.36).

Nesse sentido, avançamos que se a urbanidade está enraizada na
interação sócio espacial, é difícil compreendê-la nos termos segundo
os quais Krafft (2012) a denomina. Para o autor, a urbanidade
simplesmente "é"; ela sempre está presente, mesmo quando não
há pessoas, "já que o padrão de comportamento verificado em
cada lugar é em si a manifestação de urbanidade própria do lugar,
nem mais nem menos" (*Idem*, 2012, p.117). Isto sem dúvidas nos leva
a um conceito construído sobre platitudes. Se ela simplesmente é,
se não faz diferença a interação e os padrões de uso ao longo do
tempo, não haveria razões para, portanto, nem mesmo considerá-la
enquanto propriedade de uma cidade.

Por esse encadeamento, se desejamos compreender o conceito
de urbanidade – de uma urbanidade plena – refletida na nossa
experiência urbana, é preciso reconhecer as forças de segregação
e os agentes/atores responsáveis por colocar em risco a reprodução
dessa experiência social que a molda, produzindo em sua antítese, a
desurbanidade (FIGUEIREDO, 2012), que inclui as socialidades hostis,
os espaços de repressão, a violência e a degradação do humano
(NETTO et. Al., 2012).

Parece haver, portanto, intrincado nesse pensamento sobre
urbanidade, a concepção de que esta estimula e ressalta um
comportamento pré-concebido, uma projeção de códigos de
conduta aceitáveis sobre o espaço urbano, de modo que, a
urbanidade estaria ligada expressamente a relações de cortesia,
delicadeza, polidez e civilidade (AGUIAR, 2014) por parte dos atores,
em direção aos "dispositivo[s] de socialização particular, que seria
próprio ao meio urbano e que teria efeitos ou consequências diretas
no tipo de práticas e de relações sociais, nos comportamentos ou nas

condutas de civilidade e de incivilidade" (JOSEPH *apud* TRIGUEIRO, 2012, p. 84).

Neste sentido, a partir dos resultados colhidos, partindo da estratégia metodológica descrita nesta pesquisa, percebe-se que há nas áreas de estudo uma contínua projeção de códigos da esfera privada no urbano, o que estimula a dissolução da própria urbanidade.

Esta proposição apoia-se na percepção de que, mesmo a conformação do tecido central – especialmente na Praça Venâncio Neiva, sendo tradicional e essencialmente mais voltada para o pedestre e para o estar, o permanecer – e a cotidiana reprodução das experiências urbanas entrelaçadas pelos mais distintos fluxos que o alimentam parecem não contribuir para a mistura social necessária à urbanidade (FIGUEIREDO, 2012; ANDRADE, 2012; RHEINGANTZ, 2012). Em outro extremo, o próprio espaço da praça Altiplano – e a ambiência na qual ela se insere – parece expressamente informar o segregar e a desurbanidade como partes aceitáveis de regras ajustadas em um novo contexto, e que justificam as “boas razões”, validando o estilo de vida mediado naquela porção da cidade.

Seria o Centro – mais especificamente, a praça Venâncio Neiva e entorno estudado – o símbolo de uma urbanidade petrificada (KRAFTA, 2014)? Mesmo esta praça central de João Pessoa ainda detendo certas qualidades urbanas, como vitalidade, integração, variedade de usos e, até mesmo, uma relação público-privado mais estabelecida.

Seria o Altiplano – a Praça Altiplano e entorno estudado do Altiplano “Nobre” – mais um símbolo concreto da validação de um estilo de vida totalmente voltado para a domesticidade, para a vida privada em enclaves fortificados, que se constituem como ilhas de amenidades voltadas para si em meio ao “caos” urbano, no qual elas não só se inserem, como também contribuem para a retroalimentação do próprio processo “caótico”, por que não dizer, “anômico” de desurbanidade? (CALDEIRA, 2003; LEITÃO, 2009; NETTO, 2014).

Parece necessário reafirmar que não há como compreender a urbanidade no Brasil, nem em nossa cidade, se nos detivermos único



e exclusivamente no exemplo, e na “sombra” que ele projeta, de uma urbanidade europeia ou norte-americana, uma vez que os problemas urbanos aqui enfrentados parecem ser reminiscentes à época na qual nem mesmo existia este conceito. Neste âmbito, é interessante notar que “o ambiente urbano no Brasil se constituiu inteiramente em torno da casa [...], em especial do sobrado que, na cidade então nascente, assumiu plenamente as funções, reais e simbólicas, da casa-grande brasileira” (LEITÃO, 2009, p. 1).

Assim, Leitão (2009) também argumenta que enquanto nascedouro dos mais diversos vínculos de relações sociais, a casa-grande era experienciada não apenas como sua função óbvia de morar, mas também como “o antigo bloco, partido em muitas especializações — residência, igreja, colégio, botica, hospital, hotel, banco” (FREYRE *apud* LEITÃO, 2009, p.2). Além disso, posteriormente, no sobrado:

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

Deste modo, embora se argumente que a distância entre o público e o privado se aprofundou contemporaneamente, esse processo não é recente; antes, ele parece ter evoluído, estando alicerçado num pensamento de distinção social, que é profundamente enraizado na mentalidade da sociedade brasileira, refletindo também na concepção espacial da esfera privada brasileira, desde a casa-grande, passando pelos sobrados, até aos enclaves fortificados dos nossos dias.

Talvez o Centro e o Altiplano só exibam diferentes estágios do mesmo processo de desurbanidade em voga. É sob essa perspectiva que se considera que nem mesmo a conformação espacial e a maior relação público-privada, em suas zonas de transição suaves, podem ser apontadas à semelhança dos ensinamentos largamente consolidados por diversos teóricos (JACOBS, 1961; GEHL, 2013) acerca da relação entre a interface privada e o uso do espaço público. Ao dizer isso, não se nega a imediata sensação de segurança promovida pela copresença de outras pessoas na rua, apenas destaca-se que mesmo com fachadas ativas, a Praça Venâncio Neiva e seu entorno possuem pessoas indo e vindo em suas rotinas diárias, mas não necessariamente permanecendo nesses espaços de transição, que estão além da Praça.

Ao mesmo tempo, talvez a criação de complexos condominiais, tendência de nossa época – contexto ao qual, nossa área de estudo pertence –, seja apenas o reflexo da antiga pretensa de fidalguia à semelhança do que significava morar em sobrados (LEITÃO, 2009), e nesse sentido, a arquitetura e o urbanismo por extensão, – a arquitetura da verticalização, principalmente, que se distancia da rua – apenas evidenciam o lugar social dos moradores e a nítida fratura existente na urbanidade deste setor específico, que integra uma cidade contemporânea do Nordeste brasileiro.

Não há como negar que, assim, a rua brasileira foi concebida e perpetuada como lugar de passagem: isto ocorreu “à sombra da herança cultural da casa-grande, [e] a cidade brasileira produziu, e continua a fazê-lo, um espaço de exclusão, centrado no espaço privado, com todas as consequências sociourbanísticas decorrentes desse fato, mesmo que disso não pareça se dar conta, ainda, a sociedade brasileira” (LEITÃO, 2009, p. 5).

Ao tentar reelaborar, de maneira simplificada, a principal ideia defendida nesta pesquisa, avançaríamos que a urbanidade, a experiência genuína nos ambientes urbanos que resulta dela, é dada através do encontro com o Outro – e não necessariamente da interação – do encontro com desconhecidos, representantes

de diferentes classes sociais, raça ou mesmo origem étnica, muito embora, não necessariamente havendo participação nos estilos de vida um dos outros.

Se considerarmos os objetos de estudo observados, podemos seguramente afirmar que este “entrelaçamento sólido” entre distintos grupos sociais não ocorre; poderíamos indicar, como já comentado anteriormente, que o próprio sistema de transporte público é moldado de uma maneira que mantém acesa a luz dos correntes processos de segregações, sendo responsável neste sentido por segregar também, ao direcionar os fluxos de maneira desintegrada na cidade, partindo sempre do sentido bairro-Centro-Varadouro e, muito raramente, no sentido bairro-bairro.

Parece que, nesse emaranhado de fluxos de classes sociais que não se cruzam, a urbanidade à brasileira surgiria dependente de um outro fator, estando relacionada como bem coloca Holanda (2014) a uma “negociação continuada de interesses”. Assim, uma possibilidade de quebra na homogeneidade desses fluxos de interação cotidiana da desurbanidade que nos cerca, talvez fosse a interdependência entre os atores dos diferentes estratos, a partir de um vínculo duplo (ELIAS, 2000).

O conceito parece englobar de forma unitária todos os problemas da crise urbana e se colocar como resposta, onde nenhuma questão fica aberta. A urbanidade talvez possa ser, nesse contexto, considerada essa propriedade elevada – quase idílica – de uma cidade em que a combinação entre fatores como variedade, boas configurações, diversidades tipológicas e uma sociedade mais coesa e menos segregada produziria uma cidade viva, integrada e diversa, onde estar na companhia do Outro, do diferente de si, na companhia daquele que possui estigmas, não desperta a rejeição do status de coletividade enquanto cidade, e por consequência a negação do que é público; pelo contrário, esta rica disposição social promoveria uma vida que seria naturalmente voltada à compreensão e ao respeito dessas diferenças nas ágoras atuais, despertando um prazer na experiência urbana cotidiana capaz de manter uma

constância de interações e padrões no espaço. Na mão contrária, poderíamos conjecturar que, em lugares de pouca interação ou onde processos de desurbanidade estão em curso avançado, quiçá em fase cristalizada, a única possibilidade de sobrevivência para a urbanidade repousaria na quebra relações das relações de hostilidade e incivilidade, a partir de relações de interdependência entre os atores que sustentam as práticas cotidianas no local e expressam isso nas mais distintas temporalidades.

***REFERÊNCIAS
BIBLIOGRÁFICAS***

AGUIAR, D. Urbanidade e a qualidade da cidade. Disponível em: <http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/12.141/4221>, 2012. Acessado em maio de 2016.

AGUIAR, D; NETTO, Vinicius M., organizadores. Urbanidades. Rio De Janeiro: Folio Digital, 2012.

AGUIAR, Douglas. Urbanidade e a qualidade da cidade. In: AGUIAR, D; NETTO, Vinicius M., organizadores. Urbanidades. Rio De Janeiro: Folio Digital, p.61-80, 2012.

AL-SAYED, K.; TURNER, A.; HILLIER, B.; IIDA, S.; Penn, A. Space Syntax Methodology. 4th Edition. London: Bartlett School of Architecture, Univeristy College London, 2014.

ANDRADE, Luciana. Onde está a urbanidade: em um bairro central de Berlim ou em uma favela carioca? In: AGUIAR, D; NETTO, Vinicius M., organizadores. Urbanidades. Rio De Janeiro: Folio Digital, p.189-208, 2012.

ANDRADE, Paulo Augusto Falconi de. Metamorfose dos centros urbanos: uma análise das transformações na centralidade de João Pessoa – PB, 1970 – 2006. João Pessoa, 2007.

BAUMAN, Z. (2009) Confiança e Medo na Cidade. Zahar: São Paulo.

BENEDIKT, M.L. To Take Hold of Space: Isovists and Isovist Fields. Environment and Planning B, v.6, p. 47-65, 1979.

BENTLEY, I.; ALCOCK, A.; Murrain, P.; MCGLYNN, S.; & SMITH, G. Responsive Environments – A manual for designers. Oxford: Architectural Press – Elsevier, 1987.

BOUDON, R. (1991). Individualisme et holisme dans les Sciences Sociales. In: BIRNBAUM, P. & LECA, J. (dirs.). Sur l'individualisme. Paris: Fondation Nationale des Sciences.

CALDEIRA, Teresa Pires do Rio. Cidade de Muros: Crime, Cidadania e Segregação em São Paulo / Teresa Pires do Rio Caldeira, Tradução de Frank de Oliveira e Henrique Monteiro – São Paulo, Ed. 34/Edusp 2000.

CARLOS, A. F. A. A (re)produção do espaço urbano. São Paulo: Edusp, 1994. 270p.



CARVALHO, Bruno Sciberras de. Individualismo Metodológico, Racionalidade E Ação Instrumental: A Proposta Cognitiva De Raymond Boudon. Revista De Sociologia e Política V. 18, Nº 37: 111-123, Outubro, 2010.

CASTRO, Alexandre. Sintaxe Espacial e a Análise Angular de Segmentos, Parte 1: Conceitos e Medidas. Disponível em: <https://aredeurbana.wordpress.com/2016/05/24/sintaxeespacial-e-a-analise-angular-de-segmentos-parte-1-conceitos-e-medidas/>. Acessado em: Novembro de 2018.

COELHO, Carlos Dias (coord.). Os elementos urbanos / João Pedro Costa... [et al.] ; Carlos Dias. - 2ª ed. - Lisboa : Argumentum, 2015. - 207. (Cadernos de morfologia urbana. Estudos da cidade portuguesa ; 1). - ISBN 978-972-8479-79-4.

COLQUHOUN, Alan. Modernidade e tradição clássica: ensaios sobre arquitetura. 1980-1987. São Paulo: Cosac & Naify, 2004.

CORRÊA, R. L. O Espaço Urbano. São Paulo: Editora Ática, 1991.

CRUZ, P. C. e S. Das cores das ruas: Um estudo sobre as urbanidades do bairro do Altiplano Cabo Branco JP/PB. Universidade Federal da Paraíba (UFPB), 2015.

Del Rio, Vicente. Introdução ao Desenho Urbano no processo do Planejamento. São Paulo: Pini, 1990.

EISENMAN, Peter. "O pós-funcionalismo". In: Uma Nova Agenda para a Arquitetura. P. 99.

ELIAS, Norbert, 1897-1990. Os estabelecidos e os outsiders: sociologia das relações de poder a partir de uma pequena comunidade/Norbert Elias e John L. Scotson; tradução, Vera Ribeiro, Rio de Janeiro: Jorge Zahar Ed., 2000.

FERNANDES, Maria A. M.. A (re)produção do espaço urbano no Bairro Altiplano, João Pessoa-PB: estratégias, iniciativas e interesses dos agentes que produzem a cidade. Universidade Federal de João Pessoa (UFPB), 2013.

FIGUEIREDO, Lucas. Desurbanismo: um manual rápido de destruição de cidades. In: AGUIAR, D; NETTO, Vinicius M., organizadores. Urbanidades. Rio De Janeiro: Folio Digital, p.209-234,



2012.

GEHL, J. Cidade Para Pessoas. Tradução: Anita di Marco. 2 ° edição. São Paulo: Perspectiva, 2013.

GEHL, J. Life Between Buildings. English Translation: Jo Koch. 1° edição. New York: Van Nostrand Reinhold Company, 1987.

GOFFMAN, Erving. Estigma: notas sobre a manipulação da identidade deteriorada. Tradução de Mathias Lambert. Rio de Janeiro: LTC, 1988.

HILLIER, B. et al. Natural movement: or, configuration and attraction in urban pedestrian movement. In : Environment and Planning B: planning and

HILLIER, B., HANSON, J., PEONIS, J., Hudson, J., & BURDETT, R. Space Syntax - A Different Urban Perspective. AJ, 47-63, 1983.

HILLIER, B.; HANSON, J. The Social Logic of Space. Cambridge: Cambridge University Press, 1984.

HOLANDA et al. Arquitetura e Urbanidade. São Paulo: Pro editores, 2003.

HOLANDA, Frederico. Urbanidade: Arquitetônica e Social. In: AGUIAR, D; NETTO, Vinicius M., organizadores. Urbanidades. Rio De Janeiro: Folio Digital, p.163-188, 2012.

JACOBS, J. The Death and Life of Great American Cities. New York: Random House, 1992.

JUNIOR, Silvio Pereira B. de Melo; SILVA, Robson Canuto da. Aplicability of 2D and 3D isovists and visibility graph analysis for evaluating urban vulnerability to crime: the case of Boa Viagem, in Recife. Sigradi, 2018.

KARSSENBERG, H., LAVEN J., GLASER, M. & HOFF, M. The City at The Eye Level – Lessons For Street Plinths. Delft, the Netherlands: Eburon Academic Publishers, 2016.

KRAFTA, Romulo. Impressões digitais da urbanidade. In: AGUIAR, D; NETTO, Vinicius M., organizadores. Urbanidades. Rio De Janeiro: Folio Digital, p.81-113, 2012.

LAFOSSÉ, Daria. Mercantilisation De L Espace Public Sur Le Quartier De L'altiplano -João Pessoa, Brésil - De Quelle Maniere Le



Contexte Politico-Societal Bresilien Conduit A La Privatisation Des Espaces Publics ? Insa Lyon, 2018.

LAMAS, José M. R. G. Morfologia Urbana e Desenho da Cidade. Ed. Fundação Calouste Gulbenkian e Fundação para a Ciência e Tecnologia, 3a ed., 2004.

LATOUR, B. Politiques de la nature. Comment faire entrer les sciences en démocratie. Paris: Éd. La Découverte, 2004. 390 p.

LEITÃO, Lúcia. Quando o ambiente é hostil. Recife, 2009. Disponível em: www.observatoriodorecife.org.br/site/wp.../artigo_ambiente-hostil_lucia-leitao.pdf. Acesso em: junho 2019.

LEME, M. C. da S. A formação do pensamento urbanístico no Brasil: 1895-1965. In Urbanismo no Brasil: 1895-1965. São Paulo: Studio Nobel/Fauusp/Fupam, 1999.

LYNCH, Kevin. A Imagem da Cidade. São Paulo: Martins Fontes, 1980.

MADUREIRA, Jonas. Inteligência Humilhada. Ed. Vida Nova, 2017.

MANZINI, Eduardo José. Uso da entrevista em dissertações e teses produzidas em um programa de pós-graduação em educação. Revista Percurso. Maringá, v.4, n. 2, p.149-171, 2012. Disponível em: <http://periodicos.uem.br/ojs/index.php/Percurso/article/view/18577> Acesso em: Janeiro 2019.

MARICATO, Ermínia. O Estatuto da cidade periférica. In: CARVALHO, C. S; ROSSBACH, A.,orgs. O Estatuto da Cidade: comentado. São Paulo: Ministério das Cidades : Aliança das Cidades, 2010.120 p.: il.

MEDEIROS, Thuany Guedes. Nos bastidores da cidade: A relação entre atores na fabricação do Altiplano "Nobre", em João Pessoa-Pb. Universidade Federal da Paraíba (UFPB), 2018.

MORAES, Roque. Análise de conteúdo. Revista Educação, Porto Alegre, v. 22, n. 37, p. 732, 1999. Disponível em: http://cliente.argo.com.br/~mgos/analise_de_conteudo_moraes.html#_ftnref1 Acesso em: Janeiro de 2019.

NETTO, Vinicius M. Cidade & sociedade: as tramas da prática

e seus espaços. Vinicius M. Netto. Porto Alegre: Sulina, 2014. 431p. (Coleção Espaço e Urbanidade)

NETTO, Vinicius M. O efeito da arquitetura: impactos sociais, econômicos e ambientais de diferentes configurações de quarteirão, 2006. Disponível em: <http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/07.079/290>. Acessado em: Novembro de 2018.

PEPONIS, J.; FENG, C.; GREEN, D.; HAYNIE D.; KIM, S. H.; & SHENG, Q. Syntax and Parametric Analysis of Superblock Patterns. The Journal of Space Syntax, Pp. 109-141. 2015, October 26.

PIZARRO, Eduardo Pimentel. Interstícios e Interfaces Urbanos Como Oportunidades Latentes. O Caso da Favela de Paraisópolis – São Paulo. 370 p. – São Paulo, 2014.

População - 2013 – Disponível em: [População.net.br](http://Populacao.net.br). Acesso em: Janeiro, 2019.

QUEIROGA, E. F. Sistemas De Espaços Livres E Esfera Pública Em Metrôpoles Brasileiras. RESGATE - Vol. XIX. Janeiro - Junho de 2011. p. 25-35.

ROOKMARKER, Hans, R. Filosofia E Estética / Hans R. Rookmaarker, tradução William Campos da Cruz – Brasília, DF: Editora Monergismo 2018.

SABOYA, Renato T. Segurança nas cidades: Jane Jacobs e os Olhos da Rua. Disponível em: <http://urbanidades.arq.br/2010/02/seguranca-nas-cidades-jane-jacobs-e-os-olhosda-rua/>. Acessado em: Janeiro de 2019.

SABOYA, Renato T; NETTO, V. M.; VARGAS, J. C. Fatores Morfológicos da Vitalidade Urbana. Uma Investigação Sobre o Tipo Arquitetônico e Seus Efeitos. Disponível em: <http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/15.180/5554>. Acessado em: Janeiro de 2017.

SANTOS, M. A Urbanização Brasileira. São Paulo: Editora Da Universidade De São Paulo, 2009.

SANTOS, M. A Urbanização Brasileira. São Paulo: Editora Da Universidade De São Paulo, 2009.

SCRUTON, Roger. Beauty: A very short introduction. Oxford

University Press, 2009.

SILVA, Anne; FILHA, Dra. Maria Moura. Salve-se “o que” puder!. Departamento de Arquitetura e Urbanismo (UFPB). 2012.

SILVA, Eudes Raony. Centro Antigo De João Pessoa: Forma, Uso E Patrimônio Edificado. Natal, RN, 2016.

SOUZA, M. L. A B C do desenvolvimento urbano. Rio De Janeiro: Bertrand Brasil, 2010.

TINEM, Nelci (org.). Fronteiras, Marcos e Sinais. Leituras das Ruas de João Pessoa. João Pessoa: UFPB, 2006.

TRIGUEIRO, M. Pacificação da Cidade: A Urbanidade Legitimada: O Caso Dos Espaços Públicos Do Grand Ensemble Les Minguettes, Em Lyon. In: AGUIAR, D; NETTO, Vinicius M., organizadores. Urbanidades. Rio De Janeiro: Folio Digital, p.81-113, 2012.

TURNER, A. Depthmap 4: A Researcher's Handbook. London: Bartlett School of Graduate Studies, University College London, 2004.

TURNER, A. Depthmap 4: A Researcher's Handbook. London: Bartlett School of Graduate Studies, University College London, 2004. University press, 1984.

TURNER, A.; DOXA, M.; O'SULLIVAN, D.; PENN, A. From Isovists to Visibility Graphs: A Methodology for the Analysis of Architectural Space". Environment and Planning B, n.28, v.1, p.103-121, 2001.

APÊNDICE

ENTREVISTA SEMI-ESTRUTURADA – MORADORES ALTIPLANO

Entrevista nº:	Data:	Hora:	Idade:	Sexo:	Duração da Entrevista

ESCOLARIDADE :

- Sem Estudo
- Fundamental Incompleto
- Fundamental Completo
- Médio Incompleto
- Médio Completo
- Superior Incompleto
- Superior Completo

ESCOLHA DO BAIRRO COMO LUGAR DE MORADIA

Quanto tempo mora no Bairro?

Que razões o trouxe até aqui?

Qual as vantagens e desvantagens que você enxerga em morar no Altiplano?

MOBILIDADE “MACRO”

Você precisa sair e retornar ao bairro com frequência, se deslocando para outras regiões (da cidade)?

Qual é o principal meio de transporte que você utiliza nessas situações?
 A pé Bicicleta Transporte Público Carro

Como você avalia a capacidade do bairro de facilitar essas saídas e chegadas (ou seja a acessibilidade entre o bairro e as outras regiões)?
 Péssimo Ruim Regular Bom Ótimo
 Qual a principal dificuldade?

AVALIAÇÃO DE SERVIÇOS E AMBIÊNCIAS DO BAIRRO

Como você avalia a segurança no bairro?
 Péssima Ruim Regular Boa Ótima
 Porquê?

A sensação de insegurança tem alguma influência na determinação desses percursos que você realiza no Bairro?
 Nenhuma Pouca Influência Muita Influência
 Você poderia dar um exemplo de como influencia?

ENTREVISTA SEMI-ESTRUTURADA – MORADORES ALTIPLANO

Como você avalia a infraestrutura do Bairro (Água, luz, esgoto, pavimentação, etc.)?

() Péssimo () Ruim () Regular () Bom () Ótimo

Como você avalia os serviços no bairro (postos de saúde, escola, consertos, xerox, etc.)?

() Péssimo () Ruim () Regular () Bom () Ótimo

De que tipo de serviço você sente falta?

Como você avalia o comércio no bairro (lojas, farmácia, restaurantes, padaria, etc.)?

() Péssimo () Ruim () Regular () Bom () Ótimo

De que tipo de serviço você sente falta?

Qual sua opinião sobre a qualidade das ruas e calçadas do bairro?

() Péssima () Ruim () Regular () Boa () Ótima

LAZER NO BAIRRO

Como você avalia as opções de lazer no bairro (praças, distrações para crianças, esportes, etc.)?

() Péssimo () Ruim () Regular () Bom () Ótimo

Ha algum tipo de lazer de que sente falta?

Ha opções no bairro que lhe agradam?

Você acha suficiente a quantidade e a qualidade de espaços públicos no bairro?

() Sim () Não

Com que frequência na semana você faz uso dessas amenidades de que o bairro dispõe?

() Nunca () Raramente () Eventualmente () Frequentemente

Com que frequência você prefere utilizar espaços de lazer de outros bairros (ex. praia, praças, parques)?

() Nunca () Raramente () Eventualmente () Frequentemente

Qual bairro de preferência?

Por qual razão esse bairro é escolhido?

Através dos anos, você consegue identificar melhorias no bairro Altiplano?

Se sim, quais?

Há algo que você acredite que piorou o bairro?

Se sim, o que?