

**UNIVERSIDADE FEDERAL DE SÃO CARLOS**  
CENTRO DE CIÊNCIAS EXATAS E DE TECNOLOGIA  
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM ENGENHARIA URBANA

URBANIDADE E VITALIDADE NOS ESPAÇOS PÚBLICOS  
EM NOVAS ÁREAS RESIDENCIAIS VERTICALIZADAS  
Estudo de casos em Londrina - PR e Ribeirão Preto - SP

JULIANA CARDOSO ESTEVES

São Carlos  
2022



**UNIVERSIDADE FEDERAL DE SÃO CARLOS**  
CENTRO DE CIÊNCIAS EXATAS E DE TECNOLOGIA  
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM ENGENHARIA URBANA

**URBANIDADE E VITALIDADE NOS ESPAÇOS PÚBLICOS  
EM NOVAS ÁREAS RESIDENCIAIS VERTICALIZADAS**  
Estudo de casos em Londrina - PR e Ribeirão Preto - SP

**JULIANA CARDOSO ESTEVES**

Tese apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Engenharia Urbana da Universidade Federal de São Carlos, como parte dos requisitos para obtenção do título de doutora em Engenharia Urbana.

Orientadora: Prof.<sup>a</sup> Dr.<sup>a</sup> Carolina Maria Pozzi de Castro

São Carlos  
2022

Cardoso Esteves, Juliana

Urbanidade e vitalidade nos espaços públicos em novas áreas residenciais verticalizadas : Estudo de casos em Londrina - PR e Ribeirão Preto - SP / Juliana Cardoso Esteves -- 2022.  
366f.

Tese de Doutorado - Universidade Federal de São Carlos, campus São Carlos, São Carlos

Orientador (a): Carolina Maria Pozzi de Castro

Banca Examinadora: Carolina Maria Pozzi de Castro,

Luciana Marcia Gonçalves, Manoel Antonio Lopes

Rodrigues Alves, Milena Kanashiro, Rose Elaine Borges

de Mélo

Bibliografia

1. Planejamento urbano . 2. Cidade contemporânea. 3. Espaços públicos. I. Cardoso Esteves, Juliana. II. Título.

Ficha catalográfica desenvolvida pela Secretaria Geral de Informática (SIn)

DADOS FORNECIDOS PELO AUTOR

Bibliotecário responsável: Ronildo Santos Prado - CRB/8 7325



**UNIVERSIDADE FEDERAL DE SÃO CARLOS**

Centro de Ciências Exatas e de Tecnologia  
Programa de Pós-Graduação em Engenharia Urbana

---

**Folha de Aprovação**

---

Defesa de Tese de Doutorado da candidata Juliana Cardoso Esteves, realizada em 28/03/2022.

**Comissão Julgadora:**

Profa. Dra. Carolina Maria Pozzi de Castro (UFABC)

Profa. Dra. Luciana Marcia Gonçalves (UFSCar)

Prof. Dr. Manoel Antonio Lopes Rodrigues Alves (USP)

Profa. Dra. Milena Kanashiro (UEL)

Profa. Dra. Rose Elaine Borges de Melo (UNAERP)

O presente trabalho foi realizado com apoio da Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior - Brasil (CAPES) - Código de Financiamento 001.

O Relatório de Defesa assinado pelos membros da Comissão Julgadora encontra-se arquivado junto ao Programa de Pós-Graduação em Engenharia Urbana.



Aos meus filhos Manoela e Leonardo



## AGRADECIMENTOS

À Prof. Carolina, que generosamente me acolheu nesta jornada, por sua orientação, dedicação e palavras de incentivo quando precisei.

Aos professores Manoel Alves e Luciana Gonçalves pelas contribuições na banca de qualificação, livros emprestados e apoio em outros momentos ao longo do desenvolvimento desta tese.

Às professoras Milena Kanashiro e Rose de Melo pelas importantes observações e reflexões propostas na banca de defesa da tese.

Ao Alex, secretário do PPGEU, por toda sua atenção e paciência em atender minhas dúvidas e angústias ao longo dos últimos anos.

Aos professores Ioanni Delsante e Patricia Tzortzopoulus pela recepção e carinho na Universidade de Huddersfield.

Aos Professores do PPGEU pelo conhecimento compartilhado.

Aos colegas de pesquisa: Poliana, Guilherme, Milton, Thais, Christian pelo companheirismo e discussões do grupo.

À Isabella Gomes e Lauani Antunes, que me auxiliaram no levantamento de campo e na elaboração dos mapas temáticos.

À Danielle Carvalho, que me auxiliou no tratamento estatístico dos dados coletados e elaboração dos gráficos.

Aos muito amigos, colegas, familiares e pessoas do bem que me ajudaram na divulgação do questionário aos seus contatos.

Aos entrevistados, que dispuseram de seu tempo, para refletir sobre os espaços públicos de suas cidades.

Ao Márcio, por não ter me deixado desistir e pela ajuda com minhas crises conceituais e formais no decorrer do desenvolvimento da tese.

Aos meus pequenos, Manu e Léo, que tiveram que dividir a mãe com o computador e um monte de anotações sem entender muito o porquê ao longo de quase dois anos em que nos isolamos em casa, mas que foram a razão para eu continuar.

À Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior (CAPES) pelo apoio financeiro a esta pesquisa.



## RESUMO

Os projetos dos condomínios residenciais voltados às classes média e alta costumam privilegiar o interior do edifício e o desenho de suas fachadas, mas poucos consideram sua relação e integração com o espaço público e as pessoas que o utilizam, que também não têm obtido a devida atenção dos gestores urbanos, visto que a adaptação da cidade ao automóvel absorveu grande parte dos investimentos. Este trabalho teve como objetivo analisar como a configuração do ambiente construído, através de seus elementos morfológicos, tipologias arquitetônicas e práticas socioespaciais, interfere na vitalidade e urbanidade das cidades, especialmente dos espaços públicos de áreas verticalizadas. O método de pesquisa adotado foi o estudo de casos múltiplos em áreas recentemente verticalizadas em cidades de médio porte, e se deu em três fases: desenvolvimento dos instrumentos de pesquisa (fichas de observação, questionários, entrevistas, mapas temáticos) e dos critérios de análise, tendo como base a literatura estudada; levantamento de dados nas cidades de Londrina – PR e Ribeirão Preto – SP e sistematização e análise dos dados coletados. Para verificar os principais atributos da vitalidade e urbanidade nos espaços estudados, foram adotadas duas dimensões de análise: física, em que foram avaliadas as questões da forma urbana, e social, em que se verificou a relação do usuário com o espaço urbano. Do ponto de vista da literatura, a tese contribui com a articulação dos conceitos de urbanidade e vitalidade. A análise dos dados e resultados da pesquisa evidenciaram que a forma urbana tem papel essencial no desenvolvimento da vitalidade e da urbanidade nos espaços públicos das cidades, pois interferem diretamente no uso dos espaços e na percepção dos usuários. Contudo, esta está diretamente ligada às vivências, necessidades específicas e identidades culturais de cada indivíduo. Os estudos de caso confirmaram a hipótese central da pesquisa: uma mesma tipologia verticalizada, disposta no sítio urbano com diferentes arranjos espaciais geram diferentes qualidades urbanas, com repercussão nas percepções estéticas, espaciais, de mobilidade e segurança, produzindo espaços públicos com vitalidade e urbanidade diversos.

**Palavras-chave:** Desenho urbano. Cidade. Praças e parques. Verticalização. Vitalidade urbana.



## ABSTRACT

The projects of residential condominiums aimed at the middle and upper classes tend to privilege the interior of the building and the design of its facades, but few consider its relationship and integration with the public space and the people who use it, who have also not received due attention. of urban managers, since the adaptation of the city to the car absorbed a large part of the investments. This work aimed to analyze how the configuration of the built environment, through its morphological elements, architectural typologies, and socio-spatial practices, interferes with the vitality and urbanity of cities, especially public spaces in vertical areas. The research method adopted was the study of multiple cases in recently verticalized areas in medium-sized cities and took place in three phases: development of research instruments (observation sheets, questionnaires, interviews, thematic maps) and analysis criteria, based on the studied literature; data collection in the cities of Londrina – PR and Ribeirão Preto – SP and systematization and analysis of the data collected. To verify the main attributes of vitality and urbanity in the spaces studied, two dimensions of analysis were adopted: physical, in which questions of urban form were evaluated, and social, in which the relationship between the user and the urban space was verified. From the literature point of view, the thesis contributes to the articulation of the concepts of urbanity and urban vitality. The analysis of data and research results showed that urban form plays an essential role in the development of vitality and urbanity in public spaces in cities, as they directly interfere in the use of spaces and in the perception of users. However, this is directly linked to the experiences, specific needs, and cultural identities of each one. The case studies demonstrated the central hypothesis of the research: the same vertical typology, arranged in the urban site with different spatial arrangements, generate different urban qualities, with repercussions on aesthetic, spatial, mobility and safety perception, creating public spaces with different vitality and urbanity.

**Keywords:** Urban design. Cities. Urban squares and parks. Verticalization. Urban vitality.



## LISTA DE FIGURAS

Figura 1 – Vista panorâmica da Av. João Fiúsa, Ribeirão Preto .....	32
Figura 2 – Vista da Gleba Palhano e Lago Igapó, Londrina .....	32
Figura 3 – Problemas da pesquisa.....	35
Figura 4 – Etapas da investigação empírica.....	38
Figura 5 – Dimensões de análise da pesquisa .....	40
Figura 6 - Estrutura da tese .....	43
Figura 7 – Projeto original do Plano Cerdá para Barcelona .....	47
Figura 8 – Dimensões de desempenho, Lynch 1985.....	49
Figura 9 – Vantagens e desvantagens de baixa e alta densidade .....	56
Figura 10 – Configuração espacial e seus efeitos sobre o desempenho urbano .....	59
Figura 11 – Desenvolvimento da vida urbana de 1880 a 2005 .....	63
Figura 12 – Componentes do senso de pertencimento .....	69
Figura 13 – Instruções de política para promover um senso de lugar urbano .....	70
Figura 14 – The Place Diagram – PPS.....	73
Figura 15 - Comportamento do pedestre diante do nível térreo nas ruas principais ....	82
Figura 16 - Atividades por hora em frente ao nível térreo nas ruas principais .....	82
Figura 17 – Tipos de ocupação do lote.....	83
Figura 18 – Esquema da esfera pública.....	86
Figura 19 - Mercado informal, Buenos Aires, Bairro Boca .....	91
Figura 20 - Fundo de empresa, no meio do tecido urbano, São Carlos .....	91
Figura 21 – Fatores que influenciam na vitalidade.....	93
Figura 22 – Fatores que influenciam na percepção da urbanidade .....	100
Figura 23 - Vitalidade e Urbanidade.....	101
Figura 24 – Esquema de construção de um boxplot.....	114
Figura 25 – Delimitação das áreas de estudo.....	117
Figura 26 – Gleba Palhano, Londrina/PR .....	125
Figura 27 – Londrina, 1955 .....	127
Figura 28 – Município de Londrina/PR .....	130
Figura 29 – Mapa de zoneamento urbano - Londrina/PR, Agosto 2014 .....	134
Figura 30 – Mapa índice da área de estudo em Londrina/PR .....	137
Figura 31 - Localização das áreas verdes – Gleba Palhano .....	139
Figura 32 – Aterro do Igapó, domingo no final de tarde, agosto de 2021 .....	141

Figura 33 - Praça dos Pioneiros, junho de 2021 .....	141
Figura 34 – Praça na Rua Toshio Imai, outubro de 2021 .....	141
Figura 35 – Praça Pé Vermelho .....	143
Figura 36 – Terreno destinado à Praça Saulo Correia Ribeiro, Rua Eurico Hummig... 143	
Figura 37 – Praça Prefeito Goichi.....	143
Figura 38 – Espaço na Rua Bento Munhoz da Rocha Neto – comércio de açaí .....	145
Figura 39 - Praça Guilherme Massaro .....	145
Figura 40- Praça Madre Leônia .....	145
Figura 41- Praça Tóquio.....	145
Figura 42 - Praça Guanabara .....	145
Figura 43 – Ponte dos Guarda-Chuvas .....	146
Figura 44 – Uso do solo – Gleba Palhano .....	147
Figura 45 – Vista aérea da Gleba Palhano.....	149
Figura 46 – Altura das edificações – Gleba Palhano.....	150
Figura 47 – Gleba Palhano, 2006.....	153
Figura 48 – Gleba Palhano 2011 .....	153
Figura 49 – Gleba Palhano, 2016.....	154
Figura 50 – Gleba Palhano, 2022.....	154
Figura 51 – Foto aérea de trecho da Gleba Palhano, 2021 .....	156
Figura 52 – Fachadas de condomínios residenciais na Gleba Palhano .....	158
Figura 53 - Rua João Huss, esquina com Rua Eurico Hummig, 2020.....	159
Figura 54 - Rua Caracas, esquina com Rua Heitor Astrogildo Lopes, 2019.....	159
Figura 55 – Mapa de mobilidade urbana- Gleba Palhano .....	161
Figura 56 – Ciclovia no Lago Igapó.....	163
Figura 57 – Modelo das calçadas de Londrina/PR .....	165
Figura 58 – Calçadas na Gleba Palhano.....	166
Figura 59 – Mapa de Conforto e Segurança - Gleba Palhano .....	169
Figura 60 – Mapa dos elementos atratores e singulares - Gleba Palhano .....	177
Figura 61 – Uso na Praça Pé Vermelho .....	180
Figura 62 – Uso no Aterro do Lago Igapó.....	180
Figura 63 – Percurso realizado na Gleba Palhano .....	186
Figura 64 - Trecho 1 do percurso 4, R, Jerusalém.....	190
Figura 65 - Trecho 2 do percurso 2, R. João Huss .....	190
Figura 66 - Trecho 3 do percurso 1, R. Eurico Hummig .....	190

Figura 67 - Trecho 5 do percurso 4, R. José Monteiro de Mello .....	190
Figura 68 - Trecho 6 do percurso 4, R. João Huss .....	190
Figura 69 - Trecho 7 do percurso 1, Av. Ayrton Senna .....	190
Figura 70 – Vista aérea da Avenida Professor João Fiúsa, 2012.....	197
Figura 71 – Ribeirão Preto, 1957 .....	198
Figura 72 – Município de Ribeirão Preto/SP .....	200
Figura 73 – Representação gráfica de uma UOP.....	203
Figura 74 – Mapa índice da área de estudo - Ribeirão Preto/SP .....	207
Figura 75 – Mapa com indicação das glebas resultantes do projeto de arruamento proposto pela Associação das Ursulinas, no Subsetor Sul-4 de Ribeirão Preto .....	209
Figura 76 – Mapa com delimitação dos loteamentos e condomínios do Subsetor Sul - 7 e Ribeirão Preto.....	209
Figura 77 – Av. João Fiúsa e Av. Presidente Vargas, 1997.....	210
Figura 78 – Recorte do Mapa de Áreas especiais - Lei complementar n. 2157/2007 – Ribeirão Preto .....	211
Figura 79 – Localização das áreas verdes- Setor Sul .....	213
Figura 80 – Praça Arthur Furlan de Lazzari de Souza.....	216
Figura 81 – Praça Palhaço Piolin .....	216
Figura 82 – Praça Paisagista Marcos Villela Lemos .....	216
Figura 83 – Praça Omilton Visconde .....	216
Figura 84 – Praça Mateus Nader Nemer .....	218
Figura 85 – Praça André Rivalta de Barros.....	218
Figura 86 – Praça Nicolau Antonio Calanche .....	219
Figura 87 – Praça Miguel Darahem .....	219
Figura 88 – Praça Augusto Aparecido Mazza .....	219
Figura 89 – Praça Jornalista Fernando Brisolia de Oliveira.....	219
Figura 90 – Praça dos Cachorros .....	220
Figura 91 – Pico dos Patos.....	220
Figura 92 – Parque Municipal Dr. Luís Carlos Raya, 2021 .....	221
Figura 93 – Parque Uber Sul.....	221
Figura 94 – Colégio Santa Úrsula .....	222
Figura 95 – Uso do solo - Setor Sul.....	223
Figura 96 – Perfil dos edifícios na Avenida João Fiúsa .....	224
Figura 97 – Perfil dos edifícios na Rua do Professor (esquina com Rua Claudio Scodro) .....	224

Figura 98 – Altura das edificações - Setor Sul.....	225
Figura 99 – Setor Sul de Ribeirão Preto, final da década de 1990.....	228
Figura 100 – Setor Sul de Ribeirão Preto, 2012 .....	228
Figura 101 – Imagem de satélite do Setor Sul, 2010.....	229
Figura 102 – Imagem de satélite do Setor Sul, 2021 .....	229
Figura 103 – Foto aérea de trecho do Setor Sul, 2021 .....	230
Figura 104 – Área verde em frente a condomínio da Av. João Fiúsa.....	231
Figura 105 – Fachada de condomínios residenciais na Av. Prof. João Fiúsa .....	234
Figura 106 – Av. Prof. João Fiúsa, altura do número 1700 (2021).....	235
Figura 107 – Av. Prof. João Fiúsa, altura do número 2400 (2021).....	235
Figura 108 – Rua do Professor, altura do número 600 (2017).....	235
Figura 109 – Mapa de mobilidade urbana – Setor Sul .....	237
Figura 110 – Ponto de ônibus da Av. João Fiúsa, na altura do Colégio Santa Úrsula (2021) .....	239
Figura 111 – Modelo das calçadas de Ribeirão Preto/SP .....	241
Figura 112 – Calçadas na Rua Chile (à esquerda) e na Rua do Professor (à direita)....	242
Figura 113 – Mapa de Conforto e Segurança - Setor Sul.....	245
Figura 114 – Mapa dos elementos atratores e singulares – Setor Sul.....	253
Figura 115 – Praça da Bicicleta, domingo pela manhã.....	256
Figura 116 - Parque Uber Sul, sábado à tarde .....	256
Figura 117 - Parque Dr. Luís Carlos Raya, sábado à tarde .....	256
Figura 118 – Percurso realizado no Setor Sul .....	261
Figura 119 - Trecho 1 do percurso 3, Rua Chile.....	264
Figura 120 - Trecho 2 do percurso 3, Rua Chile.....	264
Figura 121 - Trecho 3 do percurso 1, Av. João Fiúsa .....	264
Figura 122 - Trecho 4 do percurso 1, R. Manoel Aché.....	264
Figura 123 - Trecho 5 do percurso 3, Rua do Professor .....	264
Figura 124 - Trecho 6 do percurso 1, Rua Chile.....	264

## LISTA DE QUADROS

Quadro 1 – Coleta de dados para os estudos de caso .....	37
Quadro 2 – Elementos morfológicos do espaço público .....	53
Quadro 3 – Elementos para um ambiente responsivo .....	70
Quadro 4 – Indicadores de um bom espaço público .....	71
Quadro 5 – Diretrizes para grandes espaços públicos .....	72
Quadro 6 – Características dos espaços físicos de sucesso .....	75
Quadro 7 – Indicativos dos direitos e responsabilidades do espaço público .....	75
Quadro 8 – Quadro conceitual PSSS .....	76
Quadro 9 - Variáveis do PSI .....	77
Quadro 10 – Dimensões e itens avaliados no CSI Index .....	79
Quadro 11 – Tipos de fachadas .....	81
Quadro 12 - Dimensões da urbanidade.....	95
Quadro 13 – Parâmetros de urbanidade .....	96
Quadro 14 – Método Morpho: critérios, variáveis e fontes .....	98
Quadro 15 – Princípios resumidos para alcançar a urbanidade .....	99
Quadro 16 - Categoria Forma e ambiente construído .....	105
Quadro 17 - Categoria Acessos e conexões.....	105
Quadro 18 - Categoria Usos e atividades .....	106
Quadro 19 - Categoria Conforto e imagem.....	106
Quadro 20 – Atributos selecionados, Instrumentos de pesquisa e Fontes de dados... ..	110
Quadro 21 – Relação dos entrevistados em Londrina .....	124
Quadro 22 – Relação dos entrevistados em Ribeirão Preto .....	124
Quadro 23 - Infraestrutura e equipamentos das praças e parques – Gleba Palhano ..	140
Quadro 24 – Infraestrutura e equipamentos das praças e parques – Setor Sul .....	214
Quadro 25 - Classificação dos aspectos qualidade dos espaços públicos; beleza das edificações; outros moradores (comunidade local); boa localização e segurança contra violência .....	301
Quadro 26 – Classificação dos aspectos acessibilidade física; opções de comércio e serviço; oferta de espaço e lazer; mobiliário urbano e arborização .....	301
Quadro 27 – Síntese dos atributos avaliados: relação entre referencial teórico e pesquisa empírica.....	304

## LISTA DE TABELAS

Tabela 1 – Distribuição dos edifícios por empreendedor – Gleba Palhano.....	151
Tabela 2 – Distribuição dos edifícios por ano de conclusão – Gleba Palhano.....	152
Tabela 3 – Satisfação quanto à conexão com outros bairros – Gleba Palhano.....	162
Tabela 4 – Satisfação quanto à mobilidade - Gleba Palhano.....	162
Tabela 5 – Satisfação quanto à segurança física contra o tráfego - Gleba Palhano.....	163
Tabela 6 – Satisfação quanto à manutenção do piso nas calçadas – Gleba Palhano..	166
Tabela 7 – Satisfação quanto à acessibilidade física nas ruas e praças - Gleba Palhano .....	166
Tabela 8 – Satisfação quanto à segurança nas ruas durante o dia – Gleba Palhano ...	170
Tabela 9 – Satisfação quanto à segurança nas ruas durante a noite - Gleba Palhano .	170
Tabela 10 – Satisfação quanto à adequação do mobiliário urbano – Gleba Palhano .	172
Tabela 11 – Satisfação quanto aos abrigos contra sol e chuva – Gleba Palhano .....	172
Tabela 12 – Satisfação quanto à arborização nas calçadas e praças – Gleba Palhano	172
Tabela 13 – Satisfação quanto à arquitetura das edificações do bairro - Gleba Palhano .....	174
Tabela 14 – Satisfação quanto à altura média das edificações - Gleba Palhano.....	174
Tabela 15 – Satisfação quanto à oferta de espaços de lazer - Gleba Palhano .....	178
Tabela 16 – Satisfação quanto à oferta de comércio e serviços - Gleba Palhano .....	178
Tabela 17 – Ausência de equipamentos de lazer ou opções de serviço - Gleba Palhano .....	178
Tabela 18 – Satisfação quanto aos demais moradores - Gleba Palhano.....	183
Tabela 19 – Satisfação quanto aos espaços públicos do bairro - Gleba Palhano.....	195
Tabela 20 – Distribuição dos edifícios por empreendedor – Setor Sul .....	227
Tabela 21 – Distribuição dos edifícios por ano de conclusão – Setor Sul .....	227
Tabela 22 – Satisfação quanto à conexão com outros bairros – Setor Sul .....	238
Tabela 23 – Satisfação quanto à mobilidade – Setor Sul.....	238
Tabela 24 – Satisfação quanto à segurança física contra o tráfego - Setor Sul .....	239
Tabela 25 – Satisfação quanto à manutenção do piso das calçadas - Setor Sul.....	243
Tabela 26 – Satisfação quanto à acessibilidade física nas ruas e praças - Setor Sul....	243
Tabela 27 – Satisfação quanto à segurança nas ruas durante o dia - Setor Sul .....	246
Tabela 28 – Satisfação quanto à segurança nas ruas durante a noite - Setor Sul .....	246
Tabela 29 – Satisfação quanto aos abrigos contra sol e chuva – Setor Sul .....	248
Tabela 30 – Satisfação quanto à arborização nas calçadas e praças - Setor Sul .....	248

Tabela 31 – Satisfação quanto à adequação do mobiliário urbano - Setor Sul .....	248
Tabela 32 – Satisfação quanto à arquitetura das edificações do bairro - Setor Sul .....	249
Tabela 33 – Satisfação quanto à altura média das edificações – Setor Sul .....	249
Tabela 34 – Satisfação quanto à oferta de espaços de lazer – Setor Sul .....	254
Tabela 35 – Satisfação quanto à oferta de comércio e serviços - Setor Sul .....	254
Tabela 36 – Ausência de equipamentos de lazer ou opções de serviço - Setor Sul ...	254
Tabela 37 – Satisfação quanto aos outros moradores - Setor Sul .....	258
Tabela 38 – Satisfação quanto aos espaços públicos do bairro – Setor Sul .....	267
Tabela 39 – Estatísticas descritivas da variável Pavimentos por cidade e geral .....	274
Tabela 40 – Estatísticas descritivas da variável Unidades/Pavimento por cidade e geral .....	276
Tabela 41 – Distribuição dos condomínios pela relação com o entorno .....	282
Tabela 42 – Estado de conservação das calçadas .....	287
Tabela 43 – Presença de obstáculos nas calçadas .....	287
Tabela 44 – Avaliação geral das áreas de estudo .....	300

## LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1 - Quantidade de pavimentos totais dos edifícios residenciais – Gleba Palhano .....	151
Gráfico 2 - Quantidade de pavimentos-tipo – Gleba Palhano .....	156
Gráfico 3 - Área privativa dos apartamentos-tipo - Gleba Palhano .....	156
Gráfico 4 – Presença de vidro nas fachadas em relação ao ano de conclusão dos condomínios- Gleba Palhano.....	158
Gráfico 5 – Presença de gradil nas fachadas em relação ao ano de conclusão dos condomínios – Gleba Palhano .....	158
Gráfico 6 - Quantidade de pavimentos totais dos edifícios residenciais - Setor Sul....	226
Gráfico 7 - Quantidade de pavimentos-tipo - Setor Sul .....	232
Gráfico 8 - Área privativa dos apartamentos-tipo - Setor Sul .....	232
Gráfico 9 - Presença de vidro nas fachadas em relação ao ano de conclusão dos condomínios – Setor Sul .....	233
Gráfico 10 - Presença de gradil nas fachadas em relação ao ano de conclusão dos condomínios – Setor Sul .....	233
Gráfico 11 – Permeabilidade das fachadas em relação com os empreendedores responsáveis – Setor Sul.....	233
Gráfico 12 - Ano de conclusão dos condomínios.....	273
Gráfico 13 – Distribuição da variável Pavimentos Tipo.....	275
Gráfico 14 - Distribuição da variável Unidades habitacionais.....	275
Gráfico 15 – Distribuição da variável Área Apto. Tipo (em m <sup>2</sup> ).....	276
Gráfico 16 - Dispersão entre quantidade de torres e de unidades habitacionais no edifício .....	277
Gráfico 17 – Dispersão entre quantidade de pavimentos totais e de unidades habitacionais no edifício.....	278
Gráfico 18 – Dispersão entre as variáveis Pavimento tipo e Acessos de veículos.....	279
Gráfico 19 – Condomínios segundo a presença ou não de gradil.....	280
Gráfico 20 – Condomínios segundo a presença ou não de vidro.....	280
Gráfico 21 – Presença de gradil segundo a presença ou não de vidro na fachada dos edifícios.....	281
Gráfico 22 – Relação dos edifícios com o entorno segundo a presença ou não de muro .....	282
Gráfico 23 - Relação dos edifícios com o entorno segundo a presença ou não de gradil .....	283

Gráfico 24 – Relação dos edifícios com o entorno segundo a presença ou não de vidro .....	283
Gráfico 25 – Satisfação com a mobilidade .....	285
Gráfico 26 - Satisfação com a conexão com outras regiões da cidade .....	286
Gráfico 27 - Satisfação com a acessibilidade física nas ruas e praças .....	288
Gráfico 28 – Satisfação com a manutenção do piso das calçadas .....	288
Gráfico 29 – Satisfação com a segurança física contra tráfego .....	289
Gráfico 30 – Satisfação com a segurança (contra a violência) nas ruas durante o dia	291
Gráfico 31 – Satisfação com a segurança (contra violência) nas ruas durante a noite	291
Gráfico 32 – Satisfação com a adequação do mobiliário urbano para suas necessidades .....	292
Gráfico 33 - Satisfação com os abrigos contra sol de chuva .....	292
Gráfico 34 – Satisfação com a arborização nas calçadas e praças .....	293
Gráfico 35 – Satisfação com a arquitetura das edificações .....	294
Gráfico 36 – Satisfação com a altura média das edificações .....	294
Gráfico 37 – Satisfação com a oferta dos espaços de lazer .....	296
Gráfico 38 – Satisfação com a oferta de comércio e serviços .....	296
Gráfico 39 – Sentimento de falta de equipamentos de lazer e/ou serviço no bairro ..	297
Gráfico 40 – Satisfação com os outros moradores .....	299



# SUMÁRIO

<b>1</b>	<b>INTRODUÇÃO.....</b>	<b>25</b>
1.1	MOTIVAÇÃO E JUSTIFICATIVA .....	30
1.2	QUESTÕES DA PESQUISA .....	34
1.3	OBJETIVOS E HIPÓTESE.....	35
1.4	FUNDAMENTAÇÃO METODOLÓGICA.....	36
1.5	ESTRUTURA DA TESE .....	41
<b>2</b>	<b>ESPAÇOS PÚBLICOS NAS CIDADES CONTEMPORÂNEAS.....</b>	<b>45</b>
2.1	DESENHO E FORMA DA CIDADE CONTEMPORÂNEA .....	46
2.1.1	<i>Morfologia urbana e forma da cidade.....</i>	<i>46</i>
2.1.2	<i>Tipologias arquitetônicas.....</i>	<i>57</i>
2.2	CARACTERIZAÇÃO DOS ESPAÇOS PÚBLICOS .....	62
2.2.1	<i>Atributos dos espaços públicos .....</i>	<i>68</i>
2.2.2	<i>Escala do usuário no espaço urbano .....</i>	<i>80</i>
2.3	CONDIÇÕES PARA URBANIDADE E VITALIDADE .....	88
2.3.1	<i>Vitalidade.....</i>	<i>89</i>
2.3.2	<i>Urbanidade.....</i>	<i>93</i>
2.3.3	<i>Vitalidade e urbanidade .....</i>	<i>100</i>
<b>3</b>	<b>DETALHAMENTO DA METODOLOGIA .....</b>	<b>103</b>
3.1	DEFINIÇÃO DOS CRITÉRIOS DE ANÁLISE.....	104
3.2	DETALHAMENTO DOS INSTRUMENTOS DE PESQUISA.....	111
3.2.1	<i>Fichas de observação.....</i>	<i>112</i>
3.2.2	<i>Mapas.....</i>	<i>117</i>
3.2.3	<i>Questionário .....</i>	<i>119</i>
3.2.4	<i>Entrevistas .....</i>	<i>123</i>
<b>4</b>	<b>GLEBA PALHANO, LONDRINA.....</b>	<b>125</b>
4.1	DIMENSÃO FÍSICA DA GLEBA PALHANO.....	132
4.1.1	<i>Forma e ambiente construído.....</i>	<i>135</i>
4.1.2	<i>Acessos e conexões.....</i>	<i>160</i>
4.2	DIMENSÃO SOCIAL DA GLEBA PALHANO.....	167
4.2.1	<i>Conforto e imagem .....</i>	<i>168</i>
4.2.2	<i>Usos e atividades .....</i>	<i>176</i>
4.3	PERCURSOS PROGRAMADOS .....	186
4.4	CONSIDERAÇÕES SOBRE O CAPÍTULO 4.....	194
<b>5</b>	<b>SETOR SUL, RIBEIRÃO PRETO.....</b>	<b>197</b>
5.1	DIMENSÃO FÍSICA DO SETOR SUL .....	204
5.1.1	<i>Forma e ambiente construído.....</i>	<i>206</i>
5.1.2	<i>Acessos e conexões.....</i>	<i>236</i>
5.2	DIMENSÃO SOCIAL DO SETOR SUL .....	244

5.2.1	<i>Conforto e imagem</i> .....	244
5.2.2	<i>Usos e atividades</i> .....	251
5.3	PERCURSOS PROGRAMADOS .....	259
5.4	CONSIDERAÇÕES SOBRE O CAPÍTULO 5 .....	266
<b>6</b>	<b>ANÁLISES COMPARATIVAS E RESULTADOS</b> .....	<b>269</b>
6.1	DIMENSÃO FÍSICA.....	270
6.1.1	<i>Forma e ambiente construído</i> .....	270
6.1.2	<i>Acessos e conexões</i> .....	285
6.2	DIMENSÃO SOCIAL.....	290
6.2.1	<i>Conforto e imagem</i> .....	290
6.2.2	<i>Usos e atividades</i> .....	295
6.3	CLASSIFICAÇÃO DE ATRIBUTOS PELOS USUÁRIOS.....	299
6.4	ACHADOS DA PESQUISA.....	302
<b>7</b>	<b>CONSIDERAÇÕES FINAIS</b> .....	<b>309</b>
	<b>REFERÊNCIAS</b> .....	<b>315</b>
	<b>Apêndice A – Questionário Aplicado</b> .....	<b>329</b>
	<b>Apêndice B – Roteiro da Entrevista Semiestruturada</b> .....	<b>333</b>
	<b>Apêndice C – Ficha de Observação dos Edifícios</b> .....	<b>335</b>
	<b>Apêndice D – Ficha de Observação das Praças e Parques</b> .....	<b>337</b>
	<b>Apêndice E – Ficha de Observação para os Percursos Programados</b> .....	<b>339</b>
	<b>Apêndice F – Lista dos Condomínios Residenciais Integrantes do Levantamento de Londrina/Pr</b> .....	<b>341</b>
	<b>Apêndice G – Lista dos Condomínios Residenciais Integrantes do Levantamento de Ribeirão Preto/Sp</b> .....	<b>345</b>
	<b>Apêndice H – Valores P obtidos na Aplicação do Teste Exato de Fisher para Análise dos Edifícios</b> .....	<b>347</b>
	<b>Apêndice I – Dados dos Edifícios em Relação ao Ano de Conclusão</b> .....	<b>349</b>
	<b>Apêndice J – Quadro com Informações das Visitas às Praças - Londrina/Pr</b> .....	<b>351</b>
	<b>Apêndice K – Quadro com Informações das Visitas às Praças - Ribeirão Preto/Sp</b> .....	<b>353</b>
	<b>Apêndice L – Quadro com Informações dos Percursos Programados de Londrina/Pr</b> .....	<b>355</b>
	<b>Apêndice M – Quadro com Informações dos Percursos Programados de Ribeirão Preto/Sp</b> .....	<b>356</b>
	<b>Apêndice N – Perfil dos Respondentes do Questionário Aplicado em Londrina e Ribeirão Preto</b> .....	<b>357</b>
	<b>Apêndice O – Questões referentes ao Isolamento Social</b> .....	<b>361</b>

## 1 INTRODUÇÃO

Durante a primeira metade do século XX, as cidades passam a desenvolver-se sob as influências do urbanismo moderno, que privilegiou os carros e a expansão urbana em detrimento da escala humana. Já na segunda metade do século, foi predominante no desenvolvimento imobiliário o espraiamento urbano, havendo uma “inversão da relação entre o centro antigo e sua periferia” (PANERAI, 2006, p. 13). Com isso, a periferia das cidades passa a abrigar a maior parte da população, tanto em grandes cidades quanto nas de médio e pequeno porte. Esse processo de urbanização muitas vezes é caracterizado pela baixa densidade, conectando as pessoas e serviços por meio de carros ou caminhões, com produtos imobiliários como habitação, escritórios, indústria e varejo segregados uns dos outros. Esse padrão foi transformado em fórmula de desenvolvimento bem-sucedido pelos grandes promotores e investidores imobiliários e pelos órgãos governamentais. Em decorrência, hoje muitas cidades são hostis aos pedestres, onde as relações entre espaço público e privado perderam-se ou são muito frágeis.

Dentro desse cenário, o centro das cidades se densifica, enquanto surgem bairros periféricos, modificando o traçado urbano e criando eixos de expansão para diversas regiões dos municípios. Muitas vezes, esses novos bairros não têm uma boa conectividade em termos de transporte e mobilidade com outras partes da cidade, o que acaba causando problemas para seus moradores e conseqüentemente para a cidade. Juntamente ao crescimento das periferias, ocorre muitas vezes a segregação urbana, que distancia pessoas de alto poder aquisitivo em regiões privilegiadas, enquanto a população de baixa renda limita-se a regiões mais afastadas e menos providas de serviços básicos e espaços públicos de qualidade.

Impulsionado pela insegurança dos grandes centros e pela privatização da segurança, surge um novo padrão de segregação urbana, com base no que Caldeira (2011) denomina de “criação de enclaves fortificados”, transformando as relações dos espaços particulares com a cidade e o público. Esses novos espaços privatizados, fechados e monitorados são destinados a moradia, lazer, trabalho e consumo. É um padrão que atende àqueles que temem a heterogeneidade social dos bairros mais antigos, preferindo áreas com acesso controlado, ainda que com áreas de uso coletivo (CALDEIRA, 2011), mas também atende a uma população que se sente insegura em viver em bairros sem monitoramento e com mais problemas de criminalidade.

Dessa forma, no final dos anos 1970, se popularizam nas grandes cidades brasileiras os condomínios verticais, que até hoje são um dos principais produtos imobiliários no mercado. Simultaneamente, os condomínios horizontais se tornaram desejo de moradia da classe média e alta, em busca de segurança, comodidade e conforto. Outro modelo bem comum nas últimas décadas são os condomínios clube, conjunto de edifícios residenciais verticais que cria para seus moradores diversas facilidades e conveniências de lazer e serviços, excluindo-os ainda mais do convívio com a cidade.

Os condomínios residenciais dão a sensação de segurança para seus condôminos, mas, em contrapartida, podem contribuir para cidades inseguras, com quarteirões todos murados, calçadas desertas e interrupção do tecido urbano. Além de gerar mais desigualdade social, concentram ainda mais pessoas da mesma classe, contribuindo para a divisão da cidade em nichos (OLIVEIRA, 2016). Muitos desses condomínios apresentam diversos serviços e facilidades para seus moradores, como academias, salões de beleza, piscinas, até mesmo pequenos mercados, o que contribui para o maior isolamento das pessoas em seus “casulos”.

Atualmente, os condomínios residenciais de tipologia vertical predominantes para classe média e alta privilegiam os espaços internos das edificações e o desenho de suas fachadas, mas poucos consideram sua relação com o espaço público e as pessoas que circulam em frente a seus imóveis. Pelo contrário, muitas vezes propositadamente se fecham dentro de seus lotes, evitando qualquer contato visual entre exterior e interior do lote.

Dessa forma, as cidades e seus espaços públicos perdem importância na escolha de moradia, pois, encantados com as facilidades e serviços oferecidos dentro do próprio condomínio, muitos moradores tomam pouco conhecimento do desenho do bairro onde irão morar e dos espaços pelos quais se deslocarão. Ao mesmo tempo, muitos desejam o status de morar no local “da moda”, e diversos lançamentos imobiliários atraem para novas edificações e novos bairros que se constituem.

Visto que a primazia do automóvel absorveu grande parte dos investimentos públicos, os espaços públicos não obtiveram a devida atenção dos gestores urbanos. O espaço público é cenário da fragmentação urbana, reflexo de uma cidade com propriedades sociais estabelecidas pelo marketing e não por uma ação social orientada.

As cidades buscam superar a crise fiscal por meio da privatização e outras políticas de austeridade, trazendo contradições na prática. Podemos citar concessões de redes de infraestrutura urbana e de planos de mobilidade e privatização da administração de parques. Grande parte das praças e parques com melhores infraestrutura e maior intensidade de uso são mantidos por empresas ou associações – e não pelos municípios – que, em troca, realizam marketing dessa ação.

Hannah Arendt (2007) destaca que os espaços públicos são os locais de conexão do cidadão com o mundo, locais para realização das atividades sociais, enquanto os espaços privados são locais para as atividades íntimas, onde a pessoa pratica suas necessidades vitais básicas, busca por sua sobrevivência. Assim, os espaços públicos são desencadeadores do papel político, democrático, do nosso entendimento como sociedade, locais de trocas e manifestações, de conexão com o outro.

Os espaços públicos por excelência são as ruas, calçadas, praças e parques, por onde as pessoas se locomovem para seus locais de destino, a trabalho ou lazer, onde se encontram para realizar atividades esportivas, de convivência, culturais, políticas. Entretanto, devido às condições existentes, como obstáculos, poluição, riscos de acidente, abandono, falta de segurança, é comum no Brasil a procura pelos espaços privados de domínio público, como galerias e shopping centers, como locais de encontro e lazer, o que acaba por sitiar as funções cultural e social da cidade como fórum político e social para os cidadãos.

Há nas cidades locais amplamente utilizados pela população e outros praticamente abandonados, sem uso. Alguns espaços da cidade são atrativos, fazendo com que as pessoas queiram permanecer por mais tempo, seja por sua infraestrutura e equipamentos, por sua localização, paisagem ou pela presença de outras pessoas. Ao mesmo tempo, muitos espaços nas cidades que se tornam apenas locais de passagem ou até mesmo são evitados, trazendo muitas vezes insegurança, seja por falta de manutenção, por questão de desenho urbano ou mesmo por questões culturais no bairro. Também há espaços deficientes, com poucos elementos atrativos, mas que são muito utilizados, e outros bem cuidados e desenhados, mas que não têm o uso esperado.

Naturalmente, as pessoas buscam locais com maior vitalidade – aqueles com maior quantidade de pessoas, mais interação, diversidade e intensidade de usos – e urbanidade – que pode ser entendida como uma condição da cidade, dos espaços

construídos, cuja qualidade está associada à presença e ao comportamento das pessoas, que ali se sentem acolhidas<sup>1</sup>. Em espaços assim, as pessoas se sentem confortáveis e convidadas a permanecer. Eles possibilitam a realização de diversas atividades e o encontro com outras pessoas. Para que isso ocorra, são necessárias uma boa forma urbana e a presença do usuário.

Em decorrência desses fatos, hoje se verificam movimentos em todo o mundo em busca de pequenas ou grandes mudanças na vida nas cidades, promovidos por empresas privadas, grupos empresariais ou comunitários. Diante de necessidades não atendidas, pessoas acabam se unindo em busca de reivindicações de melhorias para seus bairros e cidades, organizando-se em movimentos sociais. Observam-se na última década o surgimento de diversos grupos organizados pela sociedade em busca de promoção de espaços mais interessantes, que contemplem as demandas básicas da sua comunidade. Alguns exemplos disso são adoção ou requalificação de praças e parques públicos, adoção de hortas comunitárias, proposição de atividades diversificadas em praças e parques e criação de espaços de vivência e lazer.

Assim, fica clara a importância dos espaços de convívio social, especialmente os locais públicos, acessíveis para todos, para a promoção de qualidade de vida. Novos bairros são constituídos e nem sempre é dada a devida atenção aos espaços públicos, mesmo em bairros voltados para classes média e alta.

Muitos desses problemas apontados são comuns tanto em grandes cidades como em cidades de médio porte. Nas últimas décadas, observou-se uma grande mudança na morfologia das cidades médias, nas implantações e especialmente na paisagem urbana. Essas cidades possuem algumas características marcantes como: exercem papel de elo urbano-regional e papel estratégico na rede urbana brasileira; estão aglomeradas no espaço urbano e podem estar articuladas a um espaço regional.

Nas cidades de médio porte brasileiras, os condomínios horizontais de casas expandiram-se significativamente nas últimas décadas, e, na maioria dos casos, esses novos conjuntos urbanos situam-se afastados do centro da cidade e de seu núcleo central, isolando essa população do centro e criando diversos problemas urbanos, como

---

<sup>1</sup> Os conceitos de vitalidade e urbanidade serão detalhados no Capítulo 2.

o espraiamento, custos de infraestrutura, vazios urbanos, especulação imobiliária, entre outros.

Após a década de 1990, começaram a ser implantados shopping centers em locais estratégicos, grande parte das vezes em áreas periféricas, tornando-se vetores de desenvolvimento da região e do eixo de acesso ao empreendimento. Muito comumente, estão também associados à instalação de loteamentos residenciais fechados, universidades privadas ou rede hoteleira. Verifica-se, portanto, com a expansão da malha urbana, aumento da complexidade e das diferenças sociais e econômicas, fragmentação das cidades, entre outros (SILVA, 2014).

Dessa forma, surgem nessas cidades novas centralidades, com um padrão de verticalização em determinados eixos das cidades com características bem marcantes, com implantação isolada no lote, muitos pavimentos, pouca integração com o espaço público. São edifícios com grande apelo comercial a um modo de viver exclusivo, em localização dita privilegiada e amenidades oferecidas dentro do próprio condomínio em detrimento do relacionamento com a cidade.

Muitas vezes seguindo padrões de grande porte, as cidades médias passam por processos de transformações muito rápidos. Dentro de uma ou duas décadas, toda uma área pode transformar-se de vazio urbano a região altamente valorizada, com padrões construtivos bem definidos e de grande apelo comercial.

É neste contexto que se insere esta tese, que tem como objeto os espaços públicos em áreas recentemente verticalizadas em cidades de médio porte. Visto que os condomínios de tipologia vertical são um dos principais produtos do mercado imobiliário, indagou-se sobre quais os anseios e necessidades do público desse modelo de moradia. Ao buscar opção de investimento e segurança em regiões de expansão urbana, há preocupação com o bairro em que vão morar e seus espaços públicos? Estando em regiões altamente privilegiadas de investimentos, pode-se verificar a presença de vitalidade e urbanidade em seus espaços públicos? Regiões com predominância de edifícios verticais proporcionam vivências distintas aos seus usuários em relação a bairros onde predomina a tipologia horizontal?

## 1.1 MOTIVAÇÃO E JUSTIFICATIVA

A escolha pelo estudo do espaço público nesta tese se deu nas minhas primeiras leituras de Jan Gehl e sua obra “Cidade para as pessoas” (2013). Desde a graduação, já havia me encantado com as teorias de Kevin Lynch e Lamas em meio aos trabalhos de urbanismo na Universidade Estadual de Londrina, sob orientação dos professores Fausto Lima, meu grande Mestre, e da professora Denise Januzzi. Foi nesses trabalhos que fui descobrindo a cidade por onde residiria por dez anos e me encantando pela forma de ver a cidade e seus elementos constituintes, especialmente pelos espaços por onde tanto caminhei.

Afastei-me um pouco do Urbanismo durante um período da minha vida em que fiquei mais voltada às instituições públicas, especialmente às universidades, mas retomo neste trabalho meu amor à cidade e seus aspectos que tanto me intrigam. Foi um longo trajeto até aqui, com muitas mudanças de objetos e focos, muitas conversas com o Professor Ricardo Siloto; um filho que se apressou mais do que previsto, adiando minha entrada no programa de doutorado; aulas como professora substituta no DeCiv – UFSCar em 2017 e 2018 e o reencontro com a Professora Carolina em 2017, que generosamente me apoiou e acolheu nesta jornada.

Igualmente importante foi minha participação no Projeto Highrise entre 2017 e 2018, sob orientação do professor Manoel Alves no IAU – USP, em que pude participar de discussões muito ricas e profundas, que vieram a me influenciar e contribuir enormemente na condução deste trabalho, no que diz respeito aos processos metodológicos e ao referencial bibliográfico.

Ainda, apesar de diversos trabalhos na área de Arquitetura e Urbanismo e Geografia terem como objeto Ribeirão Preto (ABREU, 2016; DE MELO, 2017; SILVA, 2008; ZAMBONI, 2018) e Londrina (ABREU, 2016; AMORIN, 2015; AUDIBERT, 2018; CASARIL, 2008; MAUA et al, 2017; OURA, 2006; PASSOS, 2017; SILVA, 2014), a maioria tem como foco principal o mercado e produção imobiliária, seus agentes e forma de desenvolvimento desses novos bairros e vetores de desenvolvimento. Pouco trabalhos tratam do espaço público e da configuração dos edifícios em relação à cidade. Portanto, a tese busca contribuir dentro do escopo do Desenho Urbano, voltada à configuração e uso dos espaços públicos, tendo como foco os conceitos de vitalidade e urbanidade

A escolha dessas cidades atribui-se à importância delas nos estados em que se inserem e pelo fato de as áreas de estudo serem regiões recentemente urbanizadas, como menos de três décadas de sua conformação como regiões altamente valorizadas e desejadas por muitos. Além disso, morei em Londrina por dez anos, podendo acompanhar o início da constituição da “Gleba”, como é denominada por seus moradores, e moro a uma distância próxima de Ribeirão Preto e tenho acompanhado parte do desenvolvimento da “Fiúsa”.

Dessa forma, a tese aborda a problemática de duas cidades médias com muitas das características aqui expostas: **Ribeirão Preto** – SP e **Londrina** – PR, com população estimada em 2020 pelo IBGE de 711.825 e 575.377 habitantes, respectivamente. São cidades polos nas regiões em que estão inseridas, apresentam um mercado imobiliário muito forte e vivenciam um momento de transformação acentuada em suas estruturas internas, com grande peso na atuação dos agentes imobiliários e na produção imobiliária, o que vem constituindo uma morfologia desigual, segregada e dispersa das cidades.

Nas décadas de 1970 e 1980, as duas cidades já tinham uma grande importância no mercado imobiliário e fundiário, verificada no padrão segregado de ocupação da cidade, privilegiando-se o uso vertical nas áreas centrais para população de renda mais elevada, enquanto na periferia se estendiam os conjuntos habitacionais de baixa e média renda (ABREU, 2019). Pode-se observar, nesse período, a criação de vazios urbanos, uma forma urbana dispersa, com pouca integração espacial.

Depois dos anos 1980 e 1990, há um aumento dos loteamentos em direção às periferias, com setores de moradia para camadas de médio e alto poder aquisitivo. No mesmo sentido às periferias, instalam-se conjuntos habitacionais ou mesmo ocupações irregulares para população de baixa renda. “Ocorre, então, a consolidação de uma periferia rica e uma periferia pobre, enquanto que a área central pode tornar-se, em alguns casos, empobrecida ou gentrificada” (SILVA, 2015, p. 243)

Durante as últimas três décadas, tanto a cidade de Londrina como Ribeirão Preto apresentaram grandes mudanças na sua estrutura urbana, seguindo a tendência, de que fala Abreu (2019), à ruptura da unidade espacial construída até a década de 1990, que levou ao aumento da segmentação espacial e social, refletida nas formas de uso e apropriação das cidades.

*Figura 1 – Vista panorâmica da Av. João Fiúsa, Ribeirão Preto*



Foto: Mailson Pignata.

*Figura 2 – Vista da Gleba Palhano e Lago Igapó, Londrina*



Foto: Aro Pires.

Nas duas cidades, a produção imobiliária é crescente em regiões vetores, com mercado direcionado a um público com alto poder aquisitivo, grandes condomínios verticais e horizontais residenciais e os condomínios clube. Em Londrina, a região que vem sofrendo maior valorização imobiliária desde os anos 2000 é a Gleba Palhano (Figura 1), na porção sudoeste do município, com condomínios verticais, enquanto em Ribeirão Preto observa-se o aumento de condomínios horizontais e verticais de luxo em direção à zona sul da cidade a partir dos anos 1980 (ABREU, 2016), especialmente ao longo da Avenida João Fiúsa (Figura 2).

Até os anos 1990, a Gleba Palhano era um vazio urbano e no início dos anos 2000 iniciava seu processo de verticalização, impulsionado pela construção do Shopping Catuaí e toda infraestrutura dele derivada. Atualmente, os edifícios residenciais verticais dominam a paisagem, constituindo uma área com altíssima densidade, onde encontramos edifícios com mais de 30 pavimentos. O bairro está localizado ao lado do lago Igapó, um cartão postal da cidade, onde há área para caminhadas, esportes, canoagem, sendo um grande atrativo para região.

Em Ribeirão Preto, o setor sul vem se consagrando como maior vetor de crescimento da população de alta renda. Na região predominam os loteamentos e condomínios residenciais de tipologia horizontal, de diversas dimensões e padrões construtivos, mas todos voltados à classe média alta e alta. Em contraste a esse padrão, foram construídos nas últimas décadas condomínios de alto padrão de tipologia vertical no alinhamento da Avenida Professor João Fiúsa, importante via no eixo sul, que integra diversos setores. Mais recentemente, outros condomínios verticais vêm sendo construídos fora do eixo da Avenida mas próximo, seguindo o alto padrão, com o mesmo apelo às vantagens de se viver no setor sul e, em alguns casos, à proximidade dos parques da região.

Devido à demanda dos moradores desses condomínios verticais, as regiões são bem servidas de comércio e serviços, o que leva mais pessoas a utilizarem os espaços dessas regiões das cidades. Assim, os utilizadores desse espaço são os moradores, os prestadores de serviço e pessoas que trabalham na região, totalizando uma grande quantidade de usuários para seus espaços públicos, que, apesar de estarem em áreas privilegiadas da cidade em questão de infraestrutura e investimentos, nem sempre desfrutam de qualidade nesse uso. Para que haja vitalidade, é necessário que pessoas

utilizem os espaços, mas, para isso, eles precisam ser atraentes, ter boa forma urbana, diversidade de usos. E, para que haja urbanidade, além de vitalidade, as pessoas precisam sentir-se convidadas a estar fazendo parte de um espaço da cidade que lhe pertence.

## 1.2 QUESTÕES DA PESQUISA

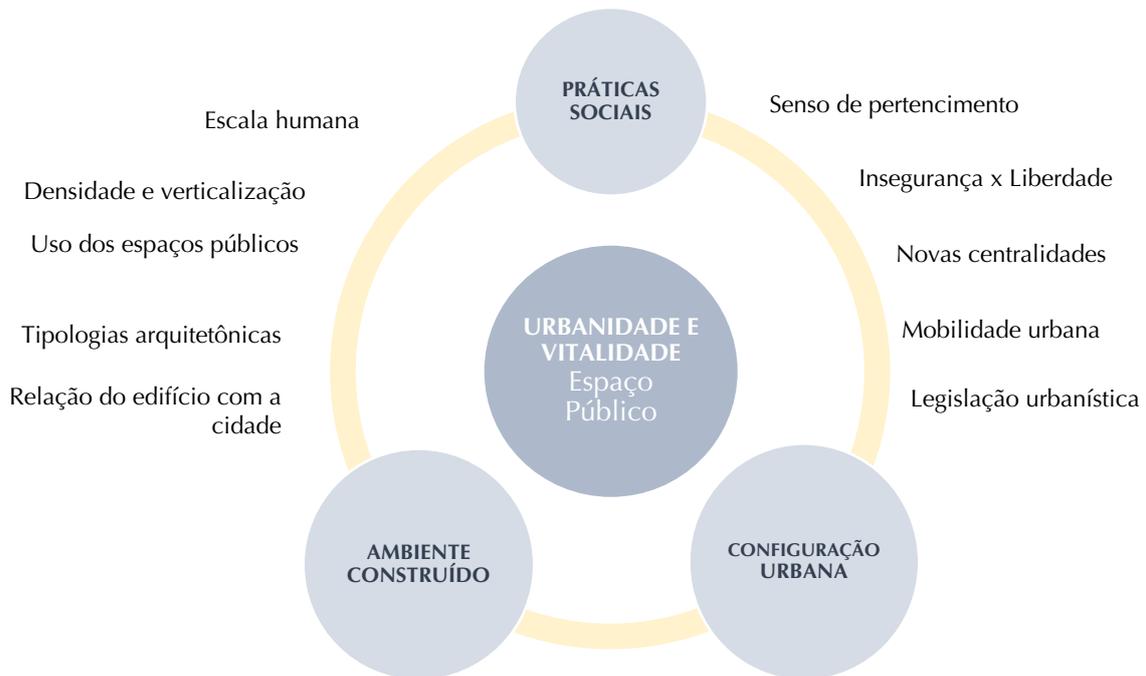
Diante desse cenário de novas regiões verticalizadas em cidades de médio porte, investigou-se quais elementos contribuem para a geração de urbanidade e ocorrência da vitalidade no espaço público e quais características são importantes para eles. As áreas selecionadas para realização dos estudos em Londrina e Ribeirão Preto são recentes, constituídas nas últimas três décadas, compostas prioritariamente por condomínios residenciais verticais, com alta densidade e que geraram uma nova centralidade nas cidades. Entretanto, enquanto a Gleba Palhano em Londrina concentra seus edifícios verticais em um perímetro mais compacto, com todas as quadras exclusivamente com prédios altos, os edifícios verticais do setor sul em Ribeirão Preto estão dispostos de numa forma linear na malha urbana, distribuindo-se em uma área maior.

O ponto de partida de estudo foram o desenho da cidade e os elementos morfológicos dos espaços públicos, tais como: tipos de uso, tipologias arquitetônicas dos edifícios, densidades construtivas, permeabilidade visual, verticalização, mobilidade urbana entre outras variáveis detalhadas no Capítulo 3 desta tese. Além disso, estudaram-se os fatores que orientaram e direcionaram o crescimento e o desenvolvimento dessas cidades nas últimas três décadas e os condicionantes impostos pelos instrumentos de regulação urbana e edilícia (Plano Diretor, Códigos de Obras, Estatuto da Cidade).

Outro ponto central da pesquisa é a utilização dos espaços públicos. Não há vitalidade e urbanidade sem pessoas utilizando os espaços, mas, para que isso ocorra, é necessário que haja, além da necessidade, o interesse de uso das áreas públicas, como calçadas, praças e parques. Para isso, o desenho da cidade deve ser gentil com os usuários, garantindo segurança física e percebida, interesse, conforto, pertencimento de uma comunidade. Alguns aspectos importantes nesse sentido são: escala humana, senso de pertencimento, sentimento de segurança ou insegurança, sensação de liberdade, relação entre os edifícios e a cidade.

Assim, tendo como ponto focal o estudo dos espaços públicos, associados à vitalidade e à urbanidade, a Figura 3 ilustra os principais aspectos tratados na pesquisa. Foram abordadas as questões de configuração física dos espaços urbanos e os usos e práticas sociais, permitindo a avaliação correta dos princípios da vitalidade e urbanidade.

Figura 3 – Problemas da pesquisa



Fonte: Elaborado pela autora.

Diante do exposto, as principais questões que a pesquisa buscou responder são:

- a) Como a configuração urbana de uma região interfere na vitalidade dos seus espaços públicos?
- b) Como os elementos morfológicos do espaço público e as práticas socioespaciais interferem na condição de urbanidade?
- c) Quais são os elementos mais importantes para os usuários na constituição dos espaços públicos?
- d) A mesma tipologia arquitetônica pode gerar espaços com vitalidade e urbanidade distintas?

### 1.3 OBJETIVOS E HIPÓTESE

A pesquisa tem como **objetivo principal**: analisar como a configuração do ambiente construído, através de seus elementos morfológicos e as práticas

socioespaciais, interfere para o estabelecimento de espaços públicos com maior vitalidade e urbanidade.

Os **objetivos específicos** eram: a) avaliar como os usuários de áreas verticalizadas em cidades de médio porte avaliam seus espaços públicos e identificar quais características são mais importantes na opinião deles; b) elaborar uma metodologia para análise morfológica de espaços públicos, tendo como foco a vitalidade e a urbanidade.

Tinha-se como **hipótese** que a percepção da vitalidade e da urbanidade nos espaços públicos é influenciada pela relação entre a forma urbana e as práticas socioespaciais, pois áreas com mesma tipologia arquitetônica, mas configuração urbana distinta, podem criar espaços públicos com urbanidade e vitalidade diversos.

#### 1.4 FUNDAMENTAÇÃO METODOLÓGICA

Gil (2002) define pesquisa como um procedimento racional, estruturado e sistêmico para investigar problemas científicos e tecnológicos, determinados e objetivos. Partindo dessa definição, esta pesquisa buscou investigar como os elementos morfológicos da cidade interferem na vivência na esfera pública, especialmente na vitalidade, na urbanidade e na qualidade dos espaços públicos, em áreas com predominância de edifícios verticais em cidades de médio porte. Foi adotada metodologia de estudos de caso exploratórios nas cidades de Ribeirão Preto – SP e Londrina – PR.

Yin (2005) afirma que “o estudo de caso é a estratégia escolhida ao se experimentar acontecimentos contemporâneos, mas quando não se podem manipular comportamentos relevantes” (p. 27). Além de utilizar diversas técnicas comuns aos historiadores, o estudo de caso acrescenta duas fontes de evidência: observação direta dos acontecimentos estudados e questionários e entrevistas com pessoas envolvidas. Assim, deve-se lidar com diversas fontes de evidência (documentos, artefatos, entrevistas e observações). Com esse intuito, o desenvolvimento do trabalho está estruturado em fundamentação teórica, investigação empírica e análise de dados e sistematização dos resultados.

Na **fundamentação teórica**, os principais temas abordados na pesquisa são: desenho urbano, urbanidade, vitalidade, escala humana, morfologia urbana, espaços

públicos. Alguns autores são icônicos para este trabalho, como Jane Jacobs, Jan Gehl, Kevin Lynch, Henri Lefebvre, Philippe Panerai, José Lamas, assim como autores contemporâneos como Douglas Aguiar, Vitor Oliveira, Vinícius Netto, Richard Sennet, Mathew Carmona, John Montgomery, Julio Arroyo. Com a revisão bibliográfica se verificou o estado da arte do tema da pesquisa e sistematizaram-se métodos e critérios que auxiliaram na formulação da metodologia para realização dos estudos de caso.

A **investigação empírica** foi realizada por meio de casos múltiplos, seguindo a lógica de replicação e análise de um conjunto de variáveis comuns em situações distintas. Verificou-se em dois casos reais a relação dos usuários com os espaços públicos e como o desenho da cidade interfere na geração de urbanidade e na vitalidade urbana, contribuindo para ampliação dos conhecimentos na área de pesquisa e incrementando o estado da arte acerca do tema tratado.

Dada amplitude de possibilidades do estudo em cidades, foram utilizadas diversas técnicas e fontes de evidências para o levantamento dos dados e análise, listadas no Quadro 1, a fim de obter uma maior gama de informações sobre o objeto de estudo, possibilitando correlações mais significativas e o alcance dos objetivos da pesquisa.

*Quadro 1 – Coleta de dados para os estudos de caso*

<b>Técnicas e fontes de evidência</b>	<b>Finalidade</b>
Revisão bibliográfica	Conhecer o estado da arte dos temas estudados, obter referências de outros estudos nas mesmas áreas de estudo e formular os instrumentos de pesquisa.
Observação direta Contagem Mapeamento Fotografias	Obter dados como densidade, uso do solo, tipologias, permeabilidade, aberturas, acessibilidades, conectividades, manutenção dos espaços, quantidade de pessoas utilizando os espaços, locais com maior ou menor uso, entre outros.
Análise documental – Legislação urbanísticas (municipal, estadual e federal)	Identificar quais as limitações e condicionantes são impostos ao desenho da cidade e regras e limitações no uso dos espaços pela legislação urbana.
Aplicação de questionários estruturados aos usuários do espaço urbano, escolhidos aleatoriamente	Entender como as pessoas usam e qualificam os espaços públicos selecionados.
Entrevista semiestruturadas com moradores das áreas de pesquisa	Identificar como os usuários dos espaços estudados os percebem e que fatores têm maior importância na escolha dos espaços frequentados.

Fonte: Elaborado pela autora.

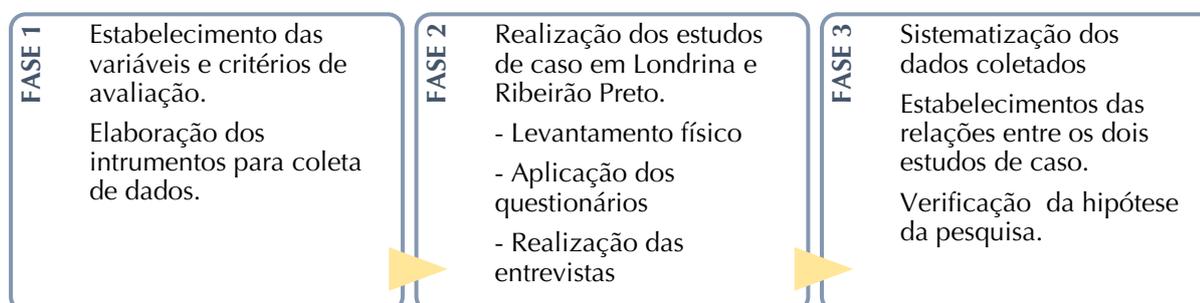
A investigação empírica foi realizada em três fases, ilustradas na Figura 4. Na primeira fase, foram estabelecidas as variáveis analíticas e critérios para verificação dos

elementos caracterizadores da vitalidade, da urbanidade e da qualidade dos espaços públicos, assim como elaborados os instrumentos para coleta de dados e de sua sistematização. O Capítulo 3 será dedicado ao detalhamento da seleção dos atributos de análise dos espaços públicos, ao desenvolvimento dos instrumentos de pesquisa e aos meios de análise dos resultados obtidos após a aplicação dos instrumentos.

Na segunda fase, foram realizados os estudos de caso nas cidades selecionadas com foco na vitalidade e na urbanidade nos espaços públicos. Nessa etapa, foram realizadas visitas técnicas para levantamento de diversos aspectos das ruas, praças e parques nas regiões delimitadas para estudo. Também foram aplicados questionários com usuários das regiões estudadas e realizadas entrevistas para aprofundamento de alguns temas com pessoas com o mesmo perfil. Tanto os questionários como as entrevistas foram realizados de forma remota, em razão do distanciamento social imposto pelo período de pandemia. Para o questionário, foi utilizado o *Google Forms* e para as entrevistas, o *Google Meet*.

Num terceiro momento, foi realizada a sistematização dos dados de forma individual para análise de cada um dos casos. Posteriormente, foram realizadas comparações entre as duas cidades, visando identificar similaridades e diferenças. Por fim, realizou-se uma leitura transversal e crítica com o objetivo de verificar a hipótese da pesquisa, colocando em perspectiva quais elementos do desenho dos espaços públicos e práticas socioespaciais implicam no desenvolvimento de espaços com maior vitalidade e urbanidade.

Figura 4 – Etapas da investigação empírica



Fonte: Elaborado pela autora.

Quanto à **análise de dados**, estabeleceram-se escalas e dimensões de análise adequados ao objeto de estudo.

Baseado em Horacio Capel, Arroyo (2015) sugere três dimensões para o estudo da contemporaneidade: física, social e cultural. A dimensão física aborda a cidade como ordenamento material de espaços habitáveis, a *urbs*. A dimensão social envolve as práticas pessoais, estruturadas e estruturantes, que definem a forma como se utiliza a *urbs*, variável entre a institucionalidade e a transgressão, a *civitas*. Por fim, a dimensão cultural é aquela mental e difusa que integra conceitos, simbologias, narrativas pessoais, expectativas sobre a cidade, a *polis*. De forma similar, Brandão e Brandão (2018) sugerem que a abordagem do espaço físico deve ser multidimensional, e sua interpretação uma prática colaborativa. Para avaliar o espaço público de forma global, deve-se avaliar os valores sociais, econômicos, ambientais e culturais dos sistemas urbanos.

Zenker et al. (2013) citam três formas para estudar a percepção do usuário em relação às cidades. A primeira é pela forma da cidade, por meio de uma metodologia qualitativa com grupos focais e entrevistas. A segunda é com a medição de atributos do espaço com a utilização de questionários abordando diversos fatores. E o terceiro é um método misto, com uma escala multidimensional, análise de conexões e mapas conceituais. Os métodos qualitativos permitem uma amplitude de resultados, mas dificultam a comparação e associações quando se tem mais de um universo. Ao mesmo tempo, a utilização de questionários fechados pode direcionar os resultados para os atributos selecionados.

Lamas (2000, p. 7), por sua vez propõe três dimensões espaciais para os estudos morfológicos da cidade: a) dimensão setorial – escala da rua, que é a menor unidade ou porção do espaço urbano com forma própria; b) dimensão urbana – escala do bairro e c) dimensão territorial – escala da cidade. Tricart, em seu “Curso de Geografia Humana”, também trabalha com três escalas de análise: a) da rua ou “parte da rua”, b) do bairro e c) da cidade inteira. Tal configuração é retomada por Rossi (2001): escala da rua, escala do bairro, formado pelo conjunto de quarteirões com características comuns, e escala da cidade, considerada como conjunto de bairros.

Dadas as limitações da pesquisa, abordamos as escalas da rua e do bairro. Assim, os elementos morfológicos analisados na dimensão setorial (escala da rua) foram: edifícios (fachadas e planos marginais), calçadas, desenho do solo e mobiliário urbano, e na dimensão urbana (escala do bairro): praças, quarteirões e áreas verdes.

A classificação das dimensões de análise do espaço público baseou-se naquela apresentada por Arroyo (2016). Foram adotadas a abordagem de duas dessas dimensões: aspectos sociais – civitas: que inclui práticas socioespaciais, disputas pelo espaço e aspectos físicos e – urbs: que abrange espaço público, nível da rua e espacialidade urbana. A Figura 5 ilustra as dimensões de análise adotadas com suas principais características, exploradas e detalhadas ao longo do trabalho.

Figura 5 – Dimensões de análise da pesquisa



Fonte: Elaborado pela autora.

A avaliação da dimensão física foi realizada a partir das fichas de observação, levantamento fotográfico e análise de mapas. A dimensão social, por sua vez, foi abordada por meio da realização dos percursos programados, questionários e entrevistas com os usuários das áreas de estudo.

Após o levantamento de dados e realização de questionários e entrevistas, foi realizada a **sistematização dos resultados**, por meio de planilhas, gráficos e mapas temáticos. Foram efetuadas avaliações qualitativa e quantitativa dos itens da pesquisa, interpretados os dados de forma sistemática e confrontadas as hipóteses com a bibliografia e a metodologia aplicadas. Foram realizados análise individual de cada caso

e cruzamento das informações, buscando especificidades, similaridades e diferenças dos casos.

A sistematização visa registrar as experiências estudadas, apontar para limitações e trabalhos futuros e apresentar contribuições do conhecimento teórico e prático gerado. Após análise do material, foram elencados os principais aspectos de vitalidade e urbanidade presentes nos estudos de caso para que se possam estabelecer diretrizes para seu alcance em cidades de médio porte.

## 1.5 ESTRUTURA DA TESE

Esta tese está estruturada em sete capítulos. A primeira parte é composta pela **introdução** do trabalho, em que são apresentados os principais problemas que contextualizam as questões de pesquisa, os objetivos e a hipótese da tese e os métodos adotados para obtenção dos resultados.

O referencial teórico, que auxiliou no desenvolvimento das questões, objetivos e metodologias de pesquisa, está contido no **Capítulo 2**. A primeira parte desse capítulo é dedicada à discussão da configuração das cidades, abordando os conceitos de desenho urbano, morfologia urbana e tipologias arquitetônicas e analisando como a forma urbana e seus elementos morfológicos caracterizam as cidades e seus espaços públicos. Em seguida, caracterizam-se os espaços públicos e investiga-se de que forma pode-se avaliar sua qualidade, vitalidade e urbanidade. Além disso, o capítulo estuda como o homem se relaciona com esse espaço, de que forma o vivencia e que fatores interferem na qualidade desses espaços e na percepção pelo cidadão. Também serão definidos os conceitos de vitalidade e urbanidade, que, juntamente ao referencial teórico do capítulo, embasaram a definição dos critérios de análise dos espaços pesquisados e a elaboração dos instrumentos de pesquisa.

Em seguida, apresentam-se os estudos de caso, organizados em três capítulos: um com o detalhamento da metodologia e outros dois para cada uma das cidades onde foram realizados os estudos.

No **Capítulo 3** é detalhada a metodologia para os estudos de caso, em que são descritos os processos e critérios para seleção dos atributos que foram utilizados para verificação da qualidade dos espaços públicos e da percepção da urbanidade e da vitalidade pelo usuário. São descritos os instrumentos utilizados em campo, como as

fichas de observação, as questões dos questionários, o roteiro de entrevista com usuários dos espaços e mapas adotados para análise dos casos.

Os **Capítulos 4 e 5** descrevem os estudos de caso realizados nas cidades de Londrina-PR e Ribeirão Preto-SP, respectivamente. Cada um desses capítulos traz um breve histórico da formação das cidades e apresenta os principais instrumentos urbanísticos responsáveis pela configuração das regiões escolhidas para estudo. Posteriormente são descritas as características dos espaços obtidas por meio de levantamentos físicos, percursos, questionários, entrevistas e mapas. Os capítulos estruturam-se em duas partes, uma dedicada à dimensão física e outra à dimensão social, seguidas das considerações sobre cada um dos casos que contribuíram para as análises realizadas no capítulo seguinte.

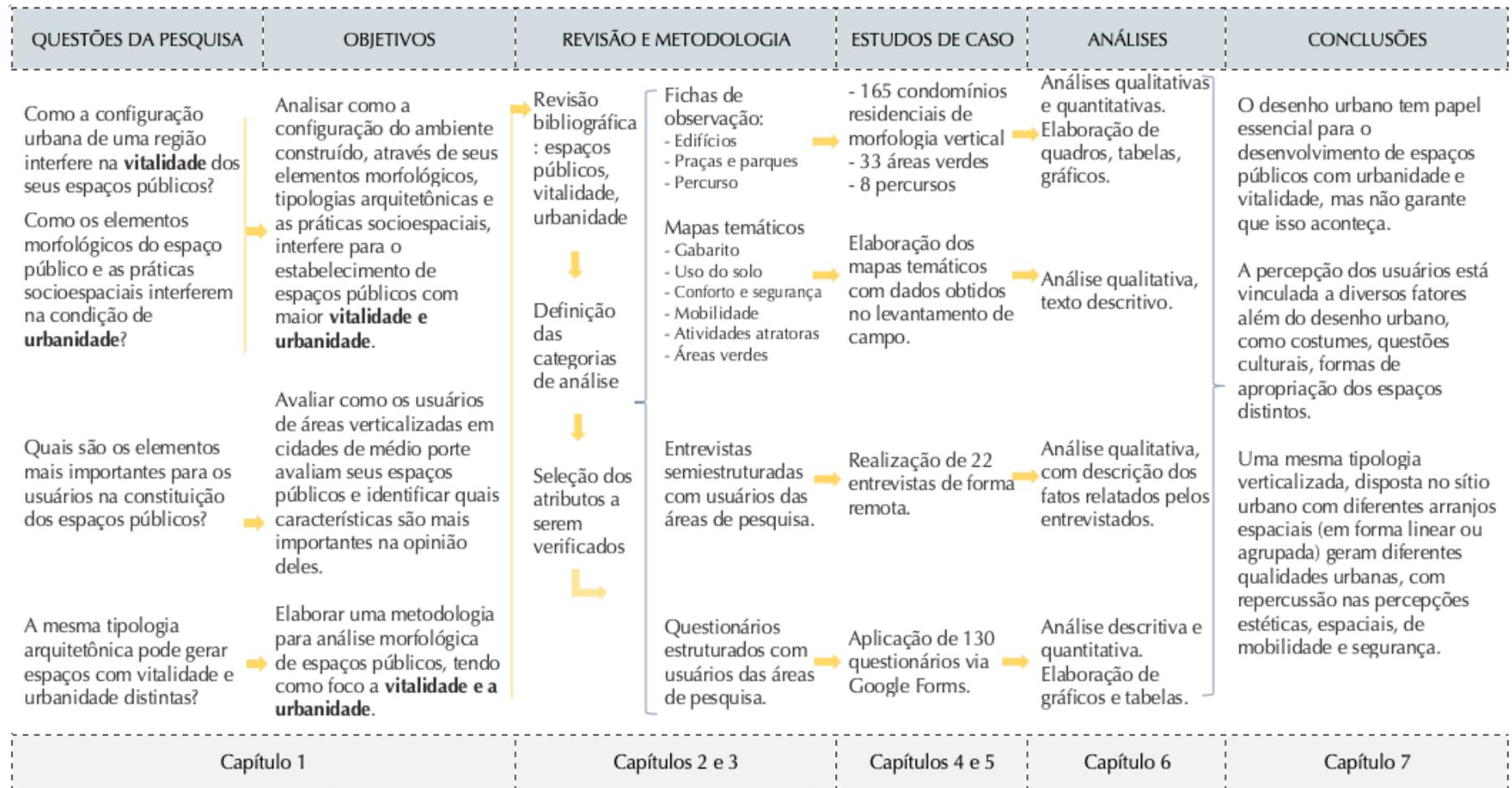
O **Capítulo 6** apresenta análises comparativas entre os dois estudos de caso, descreve os resultados alcançados e os principais achados da pesquisa. Da mesma forma que os capítulos anteriores, organiza as análises em dimensão física e social. Como síntese do capítulo é apresentado um quadro correlacionando as principais recomendações apontadas pelo referencial teórico no que diz respeito à urbanidade e vitalidade com as situações reais verificadas pelo estudo empírico.

No **Capítulo 7** oferecem-se as conclusões e considerações finais, apontando as limitações e contribuições do trabalho e possibilidades futuras de pesquisa.

Por fim, são listadas as referências bibliográficas e apêndices com o material desenvolvido durante a pesquisa.

A Figura 6 traz a síntese dos elementos estruturadores da tese, elencando as questões da pesquisa, objetivos principais e específicos, o processo metodológico desenvolvido e suas etapas, análise dos dados e considerações finais. Nele é possível compreender o encadeamento das etapas de pesquisa e ter a visão geral da composição desta tese. Na parte inferior da figura estão indicados quais capítulos abordam cada um dos tópicos pontuados no esquema.

Figura 6 - Estrutura da tese



Fonte: Elaborado pela autora.



## 2 ESPAÇOS PÚBLICOS NAS CIDADES CONTEMPORÂNEAS

Desde o início do Cristianismo, pode-se dar dois diferentes significados ao termo cidade. Um refere-se ao espaço físico, ao ambiente construído e outro ao comportamento, crenças e vivências do homem nesse espaço. Os franceses possuem termos específicos para essas duas concepções: *ville* e *cit *. Apesar de hoje já n  fazermos essa distin o na linguagem,   importante observar essas diferenças (SENNET, 2018). Fustel de Coulange (2019) define a cidade (*cit *) como a associa o política e religiosa de famílias e tribos e a urbe (*ville*) como o local para reuniões, o santuário da sociedade romana. Arendt (2007) estuda a *cit *, a maneira como as pessoas se comportam nas cidades, as atividades humanas, a *vita activa*, que engloba três atividades humanas essenciais: labor, trabalho e a o.

Este capítulo se ocupa da cidade e se constitui de três se es, dedicadas a diferentes aspectos do referencial teórico que embasaram os conceitos e aspectos da cidade abordados na tese.

A primeira se o se dedica aos conceitos referentes ao desenho das cidades, tendo a morfologia urbana como modelo de estudo da forma urbana e seus elementos morfológicos, e discorre sobre as tipologias arquitetônicas, que compõem a paisagem urbana.

A segunda se o   dedicada ao estudo dos espaços públicos e da escala do usuário nesses ambientes. São apresentadas diversas características que um bom espaço público deve ter para que atenda as necessidades dos usuários. Também são apresentados estudos sobre fatores que interferem na percep o do espaço urbano pelo usuário, como usos e atividades, fachadas, tipos de ocupa o no lote.

A terceira se o dedica-se aos conceitos de vitalidade e urbanidade, destacando os principais aspectos para que essas condi es sejam verificadas nas cidades e que nortearam o estabelecimento da metodologia e dos instrumentos de pesquisa.

## 2.1 DESENHO E FORMA DA CIDADE CONTEMPORÂNEA

O Desenho Urbano é uma área específica de atuação do Urbanismo, que lida com o processo de dar forma e função a conjuntos de estruturas, bairros inteiros ou à cidade em geral, um “campo disciplinar que trata a dimensão físico-espacial e sistemas de atividades que interagem com a população através de vivências, percepções e ações cotidianas” (DEL RIO, 1990, p. 54). Para Lamas (2000), o desenho urbano exige o aprofundamento em duas áreas de conhecimento: o processo e formação das cidades, com seu caráter histórico e cultural, e a reflexão sobre a forma urbana, enquanto corpo e materialização da cidade, que influencia a maneira como nos comunicamos com a cidade. Assim, o estudo da morfologia urbana se faz primordial para constituição de uma boa arquitetura. Esta seção dedica-se aos estudos de morfologia urbana, da forma da cidade e das tipologias arquitetônicas.

### 2.1.1 Morfologia urbana e forma da cidade

Podemos analisar a cidade como um organismo vivo, que vive em constante processo de modificação. Lamas (2000) distingue duas formas da evolução urbana: uma relacionada ao desenvolvimento urbano e ao conjunto de processos que conduzem ao crescimento das cidades, por meio de expansões ou alterações de seu interior, e outra relacionada à reutilização de partes da cidade, por meio de políticas de recuperação, reabilitação ou restauro de áreas urbanas.

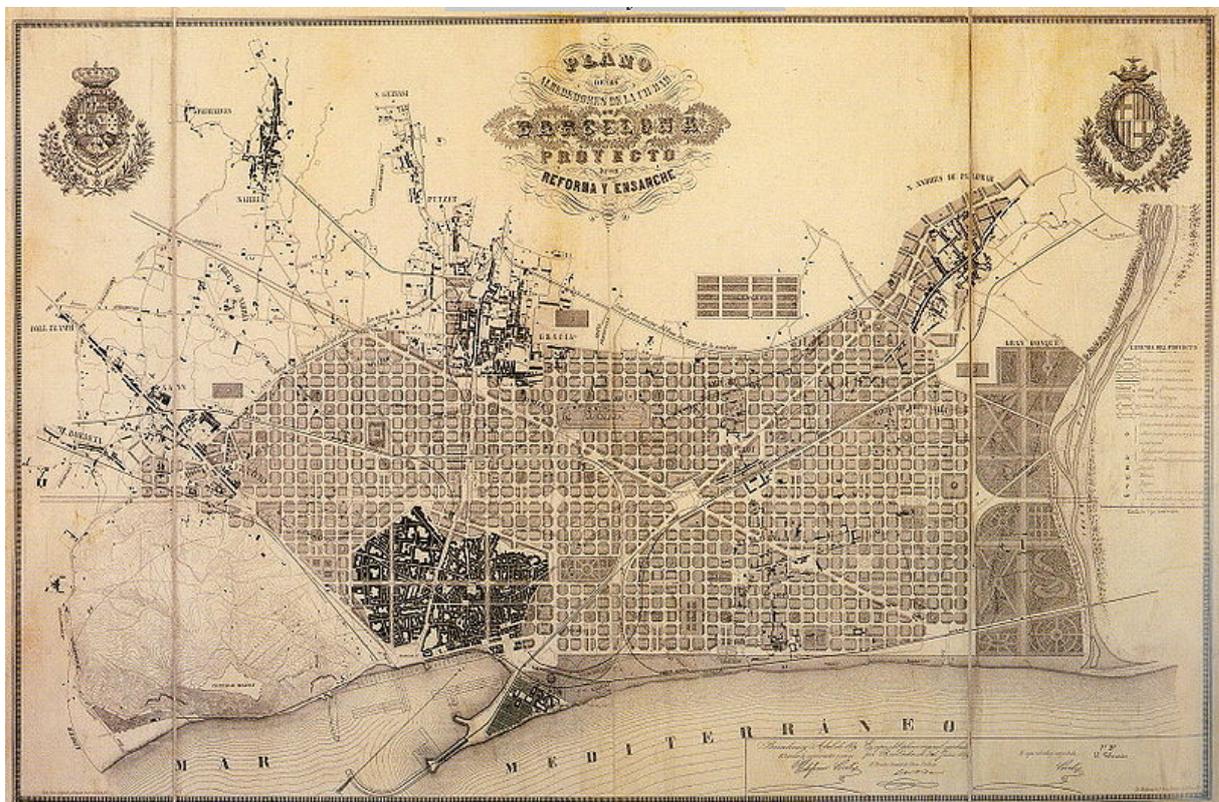
Segundo o pensamento de Lamas (2000), a forma urbana entende o meio urbano como arquitetura, como um “conjunto de objetos arquitetônicos ligados entre si por relações espaciais”, sendo a arquitetura compreendida como parte da cidade. Nesse sentido, o autor elenca alguns aspectos que podem ser considerados na leitura da forma urbana: *aspectos quantitativos*, como densidade, fluxos, volumetria, perfis; *aspectos de organização funcional*, como a atividade humana e a utilização das áreas ou edifícios, ou, mais resumidamente, o uso do solo; *aspectos qualitativos*, ligados ao conforto, e *aspectos figurativos*, que se materializam através da comunicação estética.

Um outro aspecto importante no entendimento da forma urbana é a relação entre forma e conteúdo. Como afirma Lefebvre (2001, p. 91), “não há forma sem conteúdo. Não há conteúdo sem forma”. A forma só tem realidade nos conteúdos e, no

entanto, separa-se deles, tem uma existência mental e outra social. Mentalmente, aborda a simultaneidade dos acontecimentos, percepções, elementos de um conjunto; socialmente, aborda o encontro e a reunião daquilo que existe nos arredores, no entorno (bens e produtos, atos e atividades, riquezas) e a sociedade urbana como lugar socialmente privilegiado, como sentido das atividades, como encontro da obra e do produto.

Quando pensamos em forma urbana, nos remetemos ao desenho da malha, na geometria dos loteamentos e arruamentos. Sennett (2018) classifica três formas de malha urbana: *ortogonal*, como nas antigas cidades romanas; cidade *celular*, como união dos pátios internos, foco de desenvolvimento; *grelha constitutiva*, com sistema de blocos repetidos, de mesma dimensão, sem um eixo central, como Barcelona de Cerdá. O autor destaca que a vida social é facilitada por duas dessas formas: a malha de pátios e a *grelha ortogonal*, que concentram atividades nos cruzamentos das ruas. Já a *grelha constitutiva* apresenta obstáculos para a criação de espaços mais sociáveis.

Figura 7 – Projeto original do Plano Cerdá para Barcelona



Fonte: Museu d'Historia de la Ciutat, Barcelona.

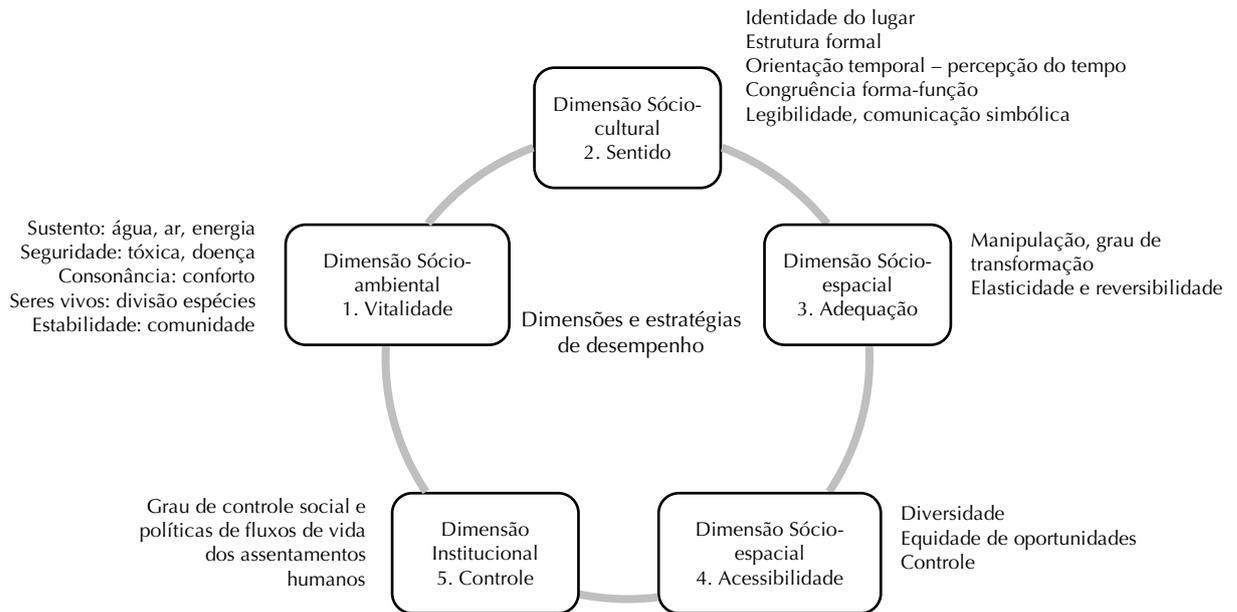
Cerdá propõe um corte diagonal nas extremidades das quadras, a princípio para atender melhor à velocidade dos automóveis, mas que foi fundamental para o traçado. Esses espaços criados nas esquinas tornaram-se locais para sociabilidade, permitindo cenas de encontro de vizinhos, de proximidade entre os moradores da cidade. Cerdá pretendia construir uma cidade para todos, sem distinções, servindo a grelha como espaço de igualdade e sociabilidade (SENNETT, 2018).

No início do século XIX, os urbanistas passam a questionar a simplicidade da malha ortogonal e dos quarteirões constitutivos e iniciam um processo de transformação desse desenho, buscando reequilibrar o peso tão desigual dado às ruas e aos bulevares. Especialmente os urbanistas da Escola de Chicago buscavam separar forma e função, numa visão mecanicista da cidade (SENNETT, 2018).

O homem sempre buscou um modelo ideal de cidade, e muitos filósofos têm na cidade antiga uma referência para a cidade moderna. Tendo como principal representante Le Corbusier, o Modernismo buscou reduzir a sociedade urbana em funções básicas em busca do modelo ideal. Um projeto icônico do início do século XIX é o *Plan Voisin* de Le Corbusier para o bairro de Marais em Paris. Como solução para aumentar a densidade e levar luz aos conjuntos habitacionais, Le Corbusier projeta altos edifícios construídos em concreto, com formato de X, isolados uns dos outros, liberando o térreo para espaços abertos e de uso comum, mas pré-definidos em projeto. Para Sennett (2018), “o *Plan Voisin* nega a *cit * em nome da *ville*” (p. 90).

Kevin Lynch (1985), um dos principais teóricos da forma urbana, estabelece três estratégias para se avaliar o desempenho de uma cidade no livro “A boa forma da cidade”: a) estabelecer as relações entre a forma e os fins: regularidades comuns a todo assentamento; b) descrever a forma espacial de um lugar: atitudes e espaços cognitivo-grupo social e c) ter consciência de que é necessário estabelecer padrões de rendimento ou de desempenho, ou seja, generalizar. Adicionalmente, o autor sugere cinco “dimensões de performance” para a avaliação de espaços urbanos, no sentido do melhor atendimento às necessidades humanas: vitalidade, sentido/senso, adequação à escala/congruência, acesso e controle (LYNCH apud FALCOSKI, 1997), ilustrados na Figura 8.

Figura 8 – Dimensões de desempenho, Lynch 1985



Fonte: Adaptado de Falcoski (1997).

Para Lynch, a **vitalidade**<sup>2</sup> é o grau no qual a forma do assentamento suporta suas funções vitais e necessidades biológicas e, sobretudo, garante a sobrevivência da espécie. É um critério antropocêntrico, ainda que se possa admitir que o ambiente oferece suporte para outras espécies e que o bem-estar humano muitas vezes depende dessa relação e da presença de uma diversidade de espécies animais e vegetais. São subdimensões e conexões com as formas concretas: a) sustento: a adequação dos processos de água, ar, alimentos, energia e desejos; b) seguridade: ausência de tóxicos ambientais, enfermidades, perigos; c) consonância: o grau de ajuste entre o entorno e requisitos humanos de temperatura interna, ritmo corporal, input sensorial, função corporal; d) outros seres vivos: o grau do entorno em relação à saúde e à diversidade genética de espécies úteis e e) estabilidade: presente/futura da comunidade ecológica.

Quanto às “dimensões de performance” de Lynch, **sentido** é a medida na qual um assentamento pode ser claramente percebido e mentalmente diferenciado e estruturado no tempo e espaço por seus residentes, a forma como essa estrutura mental

<sup>2</sup> Kevin Lynch estabelece cinco dimensões para avaliação de desempenhos das cidades, sendo uma delas a dimensão de vitalidade, que, para o autor, está voltada para um aspecto mais ambiental, diferente do conceito adotado na tese (detalhado no Capítulo 3).

se conecta com seus valores e conceitos – adequação entre o ambiente, as capacidades sensoriais e mentais da população e sua construção cultural.

A **adequação à escala** é a compatibilidade das formas e capacidades dos espaços, canais e equipamentos, com o padrão e quantidade de ações que as pessoas usualmente realizam.

**Acesso** é a capacidade de acessar outras pessoas, atividades, recursos, serviços, informação ou lugares, incluindo a quantidade e diversidade de elementos que podem ser acessados.

E **controle** é o grau no qual o uso e o acesso aos espaços e atividades, e a sua criação, reparo, modificação e administração são controlados por aqueles que usam, trabalham ou residem no local.

Por fim, o autor estabelece dois metacritérios, incluídos nas dimensões de desempenho: eficácia e justiça. A eficácia avalia os custos e benefícios sociais incidentes, de produzir, operar e manter um assentamento para qualquer grau das dimensões ambientais anteriores. A justiça, por sua vez, avalia a forma com que os benefícios e custos ambientais se distribuem entre as pessoas, segundo algum princípio concreto, como a equidade, a necessidade, o valor, a possibilidade de pagar ou o esforço realizado. Em suma, a eficácia equilibra as ganâncias entre valores e a justiça equilibra a ganância entre as pessoas. Dessa forma, as cinco dimensões de desempenho e os dois metacritérios representam as medidas inclusivas da qualidade de um assentamento para Lynch (apud FALCOSKI, 1997).

Outros aspectos importantes a serem analisados são o crescimento e o desenvolvimento urbano, com suas direções e limitações. Panerai (2006) define dois elementos reguladores no crescimento das cidades: linhas de crescimento e polos de crescimento. A linha de crescimento refere-se ao suporte do crescimento que acontece segundo uma direção, como uma estrada, córrego, canal, ferrovia, autoestrada ou eixo monumental. Pode, portanto, ser constituída por elementos naturais ou artificiais (projetada), mas sempre inscrita em um sítio físico, com suas características geográficas e físicas. Já o polo de crescimento é ao mesmo tempo a origem e a referência desse crescimento, “organizando a constituição do tecido e os crescimentos secundários”. Independente da causa ou origem, “o polo de crescimento está marcado no tecido como um lugar singular, um local de concentração que indica a acumulação histórica, o valor

comercial, a carga simbólica” (PANERAI, 2006). O crescimento urbano deve ser compreendido através da combinação de numerosas linhas e direções segundo processos complexos que podem ser decompostos pelo exame de esquemas elementares. Um polo pode originar um crescimento multidirecional desdobrado por várias linhas, assim como uma linha principal pode se dividir formando ramos equivalentes ou diferenciados.

Outro elemento abordado pelo autor é o limite de crescimento, um obstáculo ao crescimento linear, um ponto de parada ou um acidente que impede a extensão, que atua como tal por um período, até que seja ultrapassado ou mesmo torne-se polo. Em alguns casos, o limite é o ponto de partida de um crescimento oposto, como em uma estação ferroviária ou rodoviária externa à aglomeração, que atrai o crescimento em sua direção, ao mesmo tempo que o impede, contribuindo para um crescimento no sentido contrário. Já barreira ao crescimento pode ser constituída por um obstáculo geográfico, como relevo, cursos d’água, lago, floresta, ou um obstáculo construído, como uma muralha, fosso, canal, estrada, rodovia, linha de alta tensão, grande propriedade etc.

Podemos então analisar o desenho e a forma das cidades sob diferentes aspectos, seja pelo desenho da malha urbana quanto pelas formas de crescimento e de desenvolvimento. O estudo da forma urbana é conteúdo da **morfologia urbana**, definida por Lamas (2000, p. 38) como “estudo da forma do meio urbano nas suas partes físicas exteriores, ou elementos morfológicos, e na sua produção e transformação no tempo”. Esse estudo não se ocupa do processo de urbanização e do conjunto dos fenômenos sociais, econômicos e outros vetores da urbanização. Estes elementos convergem na morfologia como explicação da produção da forma, mas não como objeto de estudo.

Rego e Menegetti (2011) por sua vez, indicam como base da morfologia “a ideia de que a organização do tecido da cidade em diferentes períodos e o seu desenvolvimento não são aleatórios, mas seguem leis que a morfologia urbana trata de identificar” (p. 124). Logo, mesmo que condicionada por fatores culturais, econômicos, sociais e políticos, a formação física da cidade tem sua própria dinâmica. Os elementos que constituem o tecido da cidade (edificações, ruas, quadras, lotes, praças, parques, monumentos) devem ser considerados como organismos em constante atividade, e “o modo como cada um desses elementos urbanos se cristalizou e conforma o tecido da

cidade é efetivamente o objeto da morfologia urbana” (REGO; MENEGETTI, 2011, p. 125).

Portanto, um estudo de morfologia urbana ocupa-se da divisão do meio urbano em partes (elementos morfológicos) e da articulação destas entre si e com o conjunto que elas definem, ou seja, os lugares que constituem o espaço urbano. Isso remete para a necessidade de identificação e clarificação dos elementos morfológicos, seja pela leitura e análise do espaço ou à sua concepção e produção. (LAMAS, 2000)

Para Panerai (2006), os elementos que constituem o tecido urbano são: a rede de vias, os parcelamentos fundiários e as edificações. Lamas (2000) tem uma abordagem mais ampla e apresenta como elementos estruturadores da paisagem: solo, edifício, lote, quarteirão, fachada, logradouro, traçado, praça, monumento, vegetação e mobiliário urbano, sistematizados e descritos no Quadro 2.

Dessa forma, ao analisarmos os elementos morfológicos de determinado espaço, podemos estabelecer suas relações e entender como essa paisagem se desenvolve. É necessário definir quais elementos são determinantes e mais significativos em cada estudo dependendo dos objetivos almejados para uma análise mais coerente e completa dos casos.

Um dos principais determinantes na forma das cidades são os instrumentos urbanísticos, que direcionam possibilidades e limitações no desenvolvimento de novos projetos de arruamentos, loteamentos, códigos construtivos. Os instrumentos tradicionais de planejamento têm como principais objetivos restringir as possibilidades de ocupação do espaço e estipular locais para implantação de novos empreendimentos urbanos, definindo um novo desenho para a cidade com a delimitação de seus perímetros.

O zoneamento é o principal instrumento de planejamento utilizado nas cidades brasileiras. Seus principais mecanismos são: permissão para usos e atividades e limitação de tamanho e área construída dos lotes e edificações. Uma das grandes dificuldades do zoneamento destacada por Netto e Saboya (2010) é como “absorver espacialmente a complexidade da relação entre práticas espaciais e sua demanda por localização e suporte arquitetônico”.

Os planos diretores por vezes tentam orientar o crescimento das cidades, criam áreas de uso exclusivamente residencial ou comercial, áreas de uso misto, direcionam as dinâmicas e acessibilidade nas ruas e melhor distribuição de atividades. São um

conjunto de regras que se aplicam verticalmente e de forma genérica a diversos processos de produção e apropriação espacial.

*Quadro 2 – Elementos morfológicos do espaço urbano*

1. **Solo** – o pavimento
2. **Edifícios** – o elemento mínimo. “A tipologia edificada determina a forma urbana, e a forma urbana é condicionadora da tipologia edificada, numa relação dialética” (p. 86)
3. **Lote** – a parcela fundiária. “O lote é um princípio essencial da relação dos edifícios com o terreno. A urbanização implica parcelamento, quer subdividindo os parcelamentos rurais quer impondo nova divisão cadastral” (p.86). A forma do lote condiciona a forma dos edifícios e conseqüentemente na forma da cidade.
4. **Quarteirão**. “O quarteirão é um contínuo de edifícios agrupados entre si em anel, ou sistema fechado e separado dos demais; é o espaço delimitado pelo cruzamento de três ou mais vias e subdivisível em parcelas de cadastro (lotes) para construção de edifícios” (p. 88). “O quarteirão agrega e organiza também os outros elementos da estrutura urbana: o lote, o edifício, o traçado e a rua, e as relações que estabelecem com os espaços públicos, semipúblicos e privados”.
5. **Fachada** – o plano marginal. “Na cidade tradicional, a relação do edifício com o espaço urbano vai processar-se pela fachada” (p.94). Sua importância decorre da posição hierarquizada que o lote ocupa no quarteirão. Expressam as características distributivas (programas, funções, organização), o tipo edificado, as características e linguagem arquitetônica (o estilo, a expressão estética, a época), em suma, um conjunto de elementos que irão moldar a imagem da cidade. É através das fachadas dos edifícios (e dos seus volumes) que se definem os espaços urbanos.
6. **Rua**. Constitui o espaço privado do lote não ocupado por construção, “separado do espaço público pelos contínuos edificados” (p. 98). Na cidade tradicional, o logradouro foi o resíduo ou resultado de loteamentos e da forma geométrica da ocupação dos lotes. O autor não considera o logradouro um elemento morfológico autônomo, mas como um elemento residual.
7. **Traçado – a rua**. É um elemento facilmente identificável na forma da cidade ou no gesto de projetar, regulando a disposição dos edifícios e quarteirões, e ligando os vários espaços e partes da cidade.
8. **Praça**. Elemento morfológico das cidades ocidentais, distingue-se de outros espaços resultantes de alargamento ou confluência do traçado de vias, ou pela organização espacial ou consequência de desenho. “A praça é um lugar intencional do encontro, de permanência, dos acontecimentos, de práticas sociais, de manifestações de vida urbana e comunitária e de prestígio, e, conseqüentemente, de funções estruturantes e arquitetura significativas” (p. 102). Elemento de permanência nas cidades.
9. **Monumento**. Fato urbano singular, o monumento é um “elemento morfológico individualizado pela sua presença, configuração e posicionamento na cidade e pelo seu significado” (p. 104). O monumento apresenta um papel muito importante no desenho da cidade, transformando o local em pólo estruturante da cidade. A ausência de monumentos em algumas cidades representa, de certa forma, o vazio de significados das estruturas e “o vazio cultural das gestões urbanísticas contemporâneas” (p. 104).
10. **Árvore e vegetação**. As estruturas verdes constituem elementos identificáveis na estrutura urbana, “caracterizam a imagem da cidade; tem individualidade própria; desempenham funções precisas: são elementos de composição e do desenho urbano; servem para organizar, definir e conter espaços” (p. 106).
11. **Mobiliário urbano**. Constituído por elementos móveis, situa-se na dimensão setorial, na escala da rua.

Fonte: Elaborado pela autora com dados de Lamas (2000).

Netto e Saboya (2010) apontam algumas direções para o planejamento atual e os requerimentos de sustentabilidade: orientação sistêmica, baseada em análise e monitoramento; zoneamentos mais sensíveis; forma urbana, limiars de densificação e definição de tipologias com previsão de impactos; mobilidade e redes de ruas sustentáveis e integração de subsistemas urbanos em estratégias de desenvolvimento e monitoramento constante.

Borja (2006) destaca que aspectos importantes para o urbanismo hoje são: criar âmbitos de segurança, proximidade das relações, ambientes agradáveis, com cidadania e qualidade do entorno. Defende o desenvolvimento de atividade econômica no espaço público, visto que os movimentos de atividades que acontecem nos térreos das edificações podem ser responsáveis pela animação urbana. É de grande importância que os instrumentos de regulação estimulem e gerem condições para a criação de uma boa relação entre os térreos e os espaços públicos para gerar mais movimento e variedade de atividades, estimulando o uso e relações entre as pessoas.

Alguns novos instrumentos urbanísticos vêm tentando aumentar a flexibilidade e a sensibilidade na gestão do espaço urbano. Tendo boas experiências internacionais como referência, as parcerias público-privadas (PPPs) são uma das possibilidades disponíveis aos governos para a oferta de infraestruturas econômicas e sociais à população, integrando o governo e o setor privado. Segundo o Ministério do Planejamento, Desenvolvimento e Gestão (BRASIL, 2004), uma das principais características das parcerias público-privadas é a adequada divisão dos riscos contratuais entre o poder público e o parceiro privado, a qual incentiva a inovação, a eficiência, o uso em nível ótimo dos ativos vinculados ao projeto e a gestão orientada à satisfação dos usuários.

Essas parcerias foram regulamentadas pela Lei 11.079, de 30/12/2004, que define PPP como “contrato administrativo de concessão, na modalidade patrocinada ou administrativa”, e têm como característica a vigência de longo prazo, já que os contratos variam entre 5 e 35 anos. É possível combinar remuneração tarifária com pagamento de contraprestações públicas (BRASIL, 2004).

Outro instrumento, regulamentado no Estatuto da Cidade (BRASIL, 2001), são as operações urbanas consorciadas, que visam requalificar áreas das cidades ou implantar e/ou ampliar redes de infraestrutura urbana por meio de intervenções pontuais, sob a

coordenação do poder público, mas envolvendo a iniciativa privada, moradores, usuários. Pode ser visto como um plano urbanístico em escala local, permitindo o tratamento individualizado para a área de intervenção de elementos como altura das edificações, densidades, relações entre espaço público privado etc.

Um outro instrumento, que vem sendo utilizado principalmente nos EUA, é o *form-based codes* (FBC), que tem como focos a tipologia das edificações e sua relação com o espaço público, visando a escala do pedestre e a caminhabilidade. Além de estabelecer índices máximos, como gabaritos e afastamentos, definem tipos aceitáveis para cada região da cidade, tentando priorizar a proximidade entre as edificações e a rua, interior e exterior, criando áreas amigáveis para os pedestres, entre outros (NETTO; SABOYA, 2010).

O modelo dos FBC requer participação da comunidade e discussões para criar soluções de consenso, enquanto em períodos históricos anteriores tais decisões eram dadas como certas, e muitos aspectos da forma urbana eram ditados por tecnologias e outras restrições. É um método de regulação do desenvolvimento para alcançar uma forma urbana específica, criando um espaço público previsível, principalmente por controle – forma física, menor foco no uso do solo, relação entre as fachadas e o espaço público, forma e volume dos edifícios em relação aos outros, escala, tipos de ruas. São elaborados para criar uma visão da comunidade, com base em formas urbanísticas já testadas há tempos (TALEN, 2009).

Os instrumentos urbanísticos também estabelecem parâmetros e limitações para as tipologias arquitetônicas possíveis, recuos, coeficientes de aproveitamento, densidade demográfica, entre outros. Assim, permitem o desenho de edifícios isolados ou alinhados aos lotes, a disseminação de condomínios fechados, separados do tecido urbano, promovendo o isolamento e a insegurança gerados por esse tipo de construção, mas também podendo guiar para projetos mais eficientes, mais agregadores, mais sociais, áreas com maior adensamento, outras mais esparsas, áreas de preservação, outras de maior desenvolvimento.

Muitos urbanistas defendem o modelo de cidade compacta, na maior parte das vezes mais verticalizada, com maior densidade urbana e diferentes centralidades, privilegiando o transporte coletivo. Esse modelo exige o uso eficiente dos instrumentos urbanísticos e um planejamento urbano integrado, promovendo a compactação onde já

há infraestrutura robusta e evitando a expansão para as periferias, com menor integração com o restante da cidade.

A densidade é um fator de importância indiscutível junto aos instrumentos de planejamento urbanístico. Entendida primeiramente como a relação entre a quantidade de habitantes em uma unidade de terra, ou quantidade de habitações em determinada área urbana, servirá de instrumento de apoio à tomada de decisões pelos planejadores urbanos, direcionando forma e extensão de determinada área da cidade, ou como ferramenta de avaliação de eficiência e performance de trechos urbanos. Áreas com maior densidade supõem um melhor aproveitamento da infraestrutura urbana, garantindo a maximização dos investimentos públicos em serviço, transporte, instalações. Por outro lado, podem sobrecarregar as redes de infraestrutura e serviços urbanos, e até mesmo influenciar no aumento do valor da terra (ACIOLY; DAVIDSON, 1998). A Figura 9 ilustra as principais vantagens e desvantagens das diferentes densidades.

Figura 9 – Vantagens e desvantagens de baixa e alta densidade



Fonte: Adaptado de Acioly; Davidson (1998).

O fato é que em grande parte das cidades médias e grandes coexistem os dois padrões. Há áreas centrais mais adensadas, enquanto as periferias em geral possuem uma densidade mais baixa. Ao mesmo tempo, surgem regiões de expansão urbana geradoras de urbanização que criam novas centralidades e conseqüentemente maior adensamento em locais com melhor infraestrutura, serviços e lazer, tanto em áreas mais centrais como em outras, afastadas do centro.

### **2.1.2 Tipologias arquitetônicas**

Não é possível desvincular o ambiente urbano da forma construída, do resultado dos tipos arquitetônicos, da implantação no lote, das alturas médias, do padrão construtivo, entre outros. Dessa forma, enquanto a morfologia urbana é o estudo da forma das cidades, a tipologia construtiva pode ser definida como o estudo dos tipos de construção. Como observa Pereira (2012), “ambas as disciplinas estudam duas ordens de fatores homogêneos; além disso, os tipos construtivos que se concretizam nos edifícios são o que constitui fisicamente a cidade”.

Quatremère de Quincy, em 1825, define tipo e introduz o conceito ao campo disciplinar da Arquitetura. Além disso, o autor faz distinção entre tipo e modelo. Tipo tem origem do grego *typos*, que significa matriz, impressão, molde, enquanto modelo é proveniente do latim *modellum*, que corresponde à cópia literal, com conotações empíricas, físicas e miméticas. Assim, “o tipo é a ideia por trás da aparência individual do edifício, uma forma ideal, geradora de infinitas possibilidades, da qual muitos edifícios dissimilares podem derivar. Distingue-se do modelo, objeto específico que pode ser copiado identicamente” (PEREIRA, 2012).

Jean-Nicolas-Louis Durand entende que a tipologia arquitetônica tem um caráter operativo, passando a ser uma catalogação de protótipos com usos e ofícios conhecidos. Seu modelo de composição arquitetônica pressupõe três etapas: descrição dos elementos de arquitetura, traçado das formas gerais de associação de elementos e estudo dos modelos exemplares (PEREIRA, 2012).

A tipologia arquitetônica de Paris, por exemplo, relaciona-se com a modalidade de parcelamento, garantindo flexibilidade e adaptabilidade às irregularidades dos lotes. Os imóveis são tratados como um conjunto, pois, embora o pátio interno aceitasse irregularidades em sua forma, a linha da fachada é regular e alinhada à rua, obedecendo

a uma geometria rígida e gerando uma ampla unidade urbana, espacialmente pela manutenção do mesmo gabarito das edificações (PEREIRA, 2012).

Para Aldo Rossi (2001), o tipo é constituído de acordo com as necessidades e aspirações de beleza das diferentes sociedades e ligado à sua forma e ao seu modo de vida. O tipo é constante, com características de necessidade. Em sua obra “Arquitetura da cidade”, Rossi critica o funcionalismo da Arquitetura Moderna. O Movimento Moderno quebra com as noções de tipo e tipologia, já que defende a individualidade de cada projeto arquitetônico e a relação de causa e efeito entre forma e função. O tipo é reduzido a um esquema distributivo, a diagramas de fluxos, diminuindo sua autonomia.

As premissas funcionalistas da Carta de Atenas, os postulados dos CIAM, as propostas de Le Corbusier levaram o Movimento Moderno a transformações significativas nas tipologias dos lotes, bairros e edifícios e na morfologia da nova cidade. O Modernismo nega a cidade tradicional, suas formas de organização do espaço urbano, e assim não estabelece conexões com a cidade anterior (LAMAS, 2000).

Lamas (2000) denomina como *Urbanística operacional* o período no qual foram construídos os grandes conjuntos habitacionais modernos. A necessidade de fornecer habitação com condições de higiene e salubridade para muitas pessoas foi um dos maiores desafios da época. Surgiram com as construções dos conjuntos habitacionais novas tipologias construtivas: o bloco, a torre, o conjunto. Enquanto na cidade tradicional o alojamento e o edifício eram determinados pelo lote e pela forma urbana existente, na cidade modernista serão o alojamento e as tipologias (edifício, bloco, torre) que determinarão uma nova forma urbana.

O projeto *La ville radieuse*, de 1933, de Le Corbusier, prevê o aumento da densidade populacional, melhoria da circulação e aumento dos espaços públicos. Destinado à classe média, com unidades habitacionais padronizadas, teria na construção de torres altas a liberação de grande parte do terreno. Para Hall (1995, p. 281), “o pecado de Le Corbusier e dos corbusianos está, não em seus projetos, mas na leviana arrogância com que foram impostos a uma gente que não podia arcar com eles e de quem, com uma pitada apenas de reflexão, jamais se esperaria tal coisa”.

A tipologia dos edifícios isolados da Arquitetura Moderna encanta pela estética e pela técnica, e foi amplamente disseminada por todo o mundo por muitos anos, mas não pode ser analisada isolada do contexto da cidade. “O discurso arquitetônico

pressupõe a relação dos edifícios com o espaço urbano e o seu enquadramento numa estrutura” (LAMAS, 2000, p. 307). Sennett (2018) também destaca que não podemos ler os edifícios isoladamente, pois existe uma dinâmica própria das formas urbanas, na maneira como os edifícios se relacionam um com os outros, com os espaços abertos, a natureza, a infraestrutura urbana.

Figura 10 ilustra como as configurações espaciais interferem no desempenho urbano, dada a influência mútua entre o desenho das edificações e as tipologias arquitetônicas sobre o comportamento dos conjuntos urbanos e seus impactos sobre as dinâmicas sociais, microeconômicas e ambientais retroativos na cidade.

Figura 10 – Configuração espacial e seus efeitos sobre o desempenho urbano



Fonte: NETTO; SABOYA, 2010.

Em reação à Arquitetura Moderna, busca-se o retorno às tradições da cidade antiga. Além de certo incômodo com os as grandes alturas dos edifícios, também surgem estudos sobre densidade, em formas mais eficientes de edifícios, que atendam a fatores econômicos e racionais de construção. Destacam-se os trabalhos de Kevin Lynch, Jane Jacobs, Gordon Cullen nessa época, dando maior ênfase às questões sociológicas, individuais, da imagem da cidade para seus ocupantes. Também na década de 1970 destacam-se os trabalhos de Aldo Rossi, Aymonino, Robert Krier<sup>3</sup>, entre outros, numa visão crítica da Arquitetura que se vinha produzindo (LAMAS, 2000).

<sup>3</sup> Aldo Rossi escreve *L'architettura della città* em 1966. Carlo Aymonino escreve em 1973 *L'Abitazione Razionale: Atti de Congressi CIAM 1929-30*. Robert Krier escreve em 1975 *L'Espaca de la Ville* sobre morfologias urbanas tradicionais.

No início da década 1970 começa a surgir o que alguns teóricos denominam de Arquitetura Pós-Moderna, ligada a movimentos filosóficos e estéticos em oposição à Arquitetura Moderna. O movimento pós-moderno reage à visão monótona do modernismo e sua padronização mundial. Nega as referências e valores tradicionais da Arquitetura. Para Frampton (2000, p. 372), o Pós-Modernismo é “uma reação compreensível às pressões da modernização social, e, portanto, [...] uma fuga à tendência da vida contemporânea a ser totalmente dominada pelos valores do complexo industrial-científico”. Entretanto, são poucos os indícios de que a sociedade deseja livrar-se dos “benefícios fundamentais da modernização”. Nesse novo momento, as carcaças dos edifícios tornam-se essenciais, mas não se voltam para si mesmas. Além disso, as relações dos edifícios com as cidades são ignoradas em muitos projetos (FRAMPTON, 2000).

Apesar de diversas críticas, a Arquitetura Moderna no Brasil, representada principalmente por Lúcio Costa, “serviu para estabelecer entre nós um grande sentido do social e uma unidade de propósitos, por meio da qual foi possível estabelecer, paradoxalmente com o princípio de negação do repertório histórico e da criação de formas novas, uma expressão de identidade” (DEL RIO; GALLO, 2000).

Assim, tanto na arquitetura quanto no urbanismo, foi possível estabelecer uma identidade que, embora referenciando-se no ideário internacional, soube ser idiossincrática no caso brasileiro, expressando seus valores seguros e coletivamente assumidos, ao contrário da atual cultura pós-moderna que, com sua dispersão e diversidade de pontos de vista, gera uma constante crise de valores e de identidade. Muito provavelmente, o estabelecimento e fortalecimento dos elementos locais de identidade seja uma das maneiras mais efetivas de atenuar os efeitos perversos dessa nossa contemporânea cultura globalizada, e para tanto será oportuno não negligenciarmos o legado modernista, perseguindo o que há de mais fecundo em seu projeto inacabado (DEL RIO; GALLO, 2000).

Referindo-se às cidades brasileiras, Landim (2004) discorre que a partir dos anos 1980 a paisagem urbana se transforma, condicionada pela expansão urbana e o adensamento de áreas já ocupadas. Desse modo, há uma expansão dos bairros para elites, já dotados de infraestrutura, ao mesmo tempo que surgem grandes casas imersas em jardins, em paralelo aos casarios mais modestos para os trabalhadores, térreos ou assobradados, muitas vezes com ocupação total do lote. As áreas centrais verticalizadas

são adensadas, e surgem novos edifícios altos em outras regiões já ocupadas pela classe média e alta.

Já na última década do século XX, proliferam-se os condomínios horizontais fechados como local de moradia para as elites. Crescem novas regiões das cidades e os espaços de exclusão, em que “a classe dominante se isola em uma área murada, com guaritas, distante de toda problemática urbana dos tempos atuais” (LANDIM, 2004, p. 75). Simultaneamente, a verticalização se expande para além da área central, em bairros de classe média-alta, em que as pessoas optam por viver em um espaço menor, mas servido de áreas coletivas de lazer como playground, salão para festas, piscina, churrasqueira, salas de ginástica. Na sequência, surgem avenidas com grande concentração de serviços, lazer, recreação, educação, enquanto o centro antigo ainda se destina ao comércio popular.

A morfologia urbana reflete, em cada momento, as formas de uso do solo e do espaço urbano, as quais correspondem a novos perfis socioeconômicos e às aspirações da sociedade. Por sua vez, a arquitetura reflete os padrões de consumo e de hábitos da classe média, isto é, os modismos divulgados a partir dos anos 50 e 60 pelo rádio e posteriormente pela TV, e ainda o repertório existente em revistas de decoração, os quais são fornecidos pelo mercado imobiliário e/ou pela indústria da construção civil, e essa arquitetura está sempre vinculada a padrões urbanísticos socialmente generalizados. (LANDIM, 2004, p. 77).

Hoje, observam-se muitos edifícios verticais individualistas, com pouca relação com o entorno, gerando uma monotonia na paisagem. Os tipos arquitetônicos predominantes nas nossas cidades privilegiam o desenho e o desempenho dos espaços internos das edificações e o desenho de suas fachadas, mas consideram pouco sua relação com o espaço público. As pessoas cada vez mais se voltam para seu interior, abstendo-se do convívio com a cidade.

Esse padrão é comum não só em grandes cidades, mas também em cidades menores, como nos estudos de casos que serão apresentados. Fachadas envidraçadas, pés direitos altos, cores neutras e paisagismo muito bem executado criam uma pintura na paisagem urbana que enche os olhos de muitos que desejam morar em um desses exemplares, se afastando da possibilidade de convivialidade com a cidade.

## 2.2 CARACTERIZAÇÃO DOS ESPAÇOS PÚBLICOS

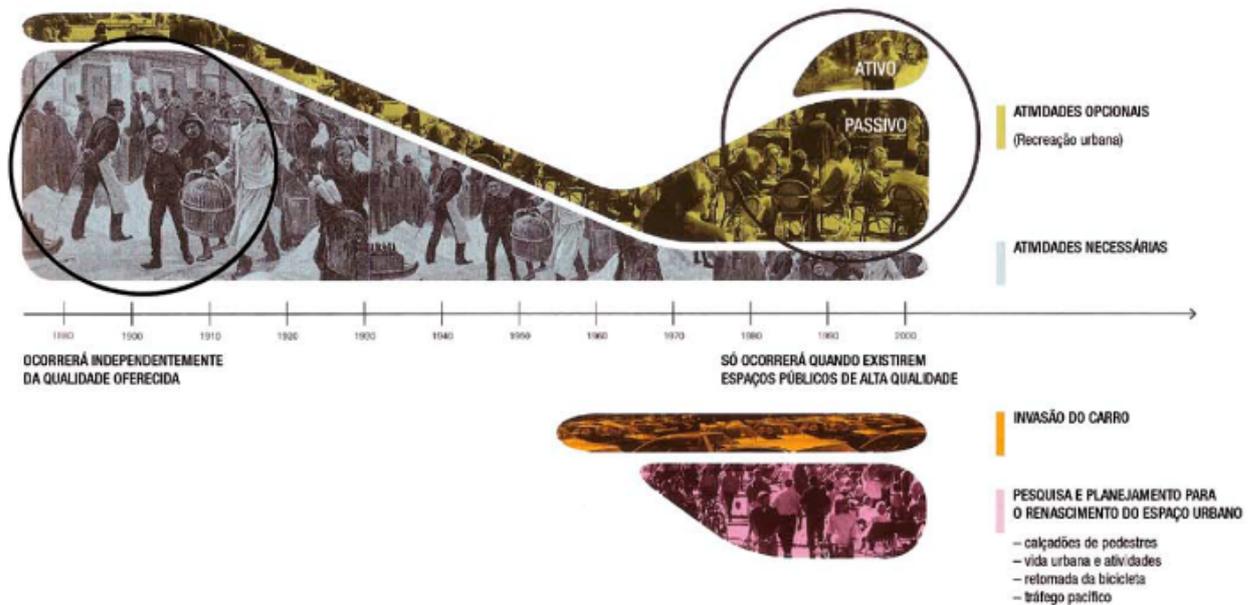
Na década de 1960, surgem as primeiras críticas sobre a qualidade do ambiente urbano que vinha sendo produzido, tanto pelo poder público quanto pela iniciativa privada. As principais críticas da época eram sobre o impacto que os empreendimentos tinham sobre o meio ambiente e a vida das comunidades, e se questionava se os espaços urbanos e arquitetura que vinham sendo construídos tinham de fato qualidade. Outra questão que começa a ser discutida é de que forma os aspectos da forma urbana influenciam os fenômenos sociais. Começa-se a perceber que o modo como se desenvolve a cidade interfere diretamente no modo como utilizamos os espaços públicos, na sensação de segurança ou insegurança que sentimos em determinados locais, na possibilidade de participação em movimentos políticos, momentos de ócio e lazer que praças e parques podem nos proporcionar, entre outros.

Diversas atividades cotidianas acontecem principalmente nos espaços públicos das cidades, locais onde todos os cidadãos se encontram, e que desempenham diversas funções como: áreas de recreação e lazer, embelezamento do espaço urbano, áreas de “respiro” junto a um ambiente urbano com maior densidade, áreas de interação e convívio social entre diferentes agentes da cidade. Encontramos, entretanto, espaços onde as pessoas sentem-se acolhidas, seguras, com diversidade de usos e pessoas, e outros espaços onde predominam a insegurança e medo, às vezes o abandono de certos trechos da cidade. Além disso, os tipos arquitetônicos predominantes nas cidades privilegiam o desenho e desempenho dos espaços internos das edificações e o desenho de suas fachadas, mas poucos consideram sua relação com o espaço público (ESTEVES; CASTRO, 2019).

Entre as atividades vivenciadas nas cidades estão o ato de ir trabalhar, ir à escola, esperar pelo ônibus, comprar mercadorias, que são essenciais no nosso cotidiano, assim como caminhar em um calçadão, ficar em pé e apreciar a cidade e as paisagens. Além disso, existem as atividades sociais como ida ao mercado, festas de rua, encontros, desfiles e manifestações públicas (GEHL, 2003). Para a maioria dessas atividades, utilizam-se os espaços públicos das cidades, ou para deslocamento ou como local de destino para encontro, lazer. A Figura 11 ilustra como as atividades da vida no meio urbano foram se modificando ao longo dos anos. No final do século XIX, o espaço

público era utilizado predominantemente para atividades necessárias, enquanto no início do século XXI, o uso maior é para atividades de recreação e lazer.

Figura 11 – Desenvolvimento da vida urbana de 1880 a 2005



Fonte: GEHL et al., 2006.

A discussão de Lefebvre (2001) acerca do direito à cidade, é quase sempre associada ao direito ao espaço público. O autor afirma que “o direito à cidade se manifesta como forma superior dos direitos: direito à liberdade, à industrialização na socialização, ao habitat e ao habitar. O direito à obra (à atividade participante) e o direito à apropriação (bem distinto ao direito à propriedade) estão implicados no direito à cidade” (p. 134).

Serpa (2016) discorre sobre a forma como alguns autores percebem o espaço público. Hannah Arendt (2007) vê o espaço público como local de ação política e manifestações, enquanto Jürgen Habermas o entende como “espaço do agir comunicacional”, para uso livre e público da razão. Já Walter Benjamin, percebe que a vivência (*Erlebnis*) e a experiência (*Erfahrung*) são extremamente importantes e indissociáveis, enquanto Henri Lefebvre destaca as práticas espaciais, as representações do espaço e os espaços de representação.

Para Arendt (2007), o termo “público” pode denotar dois fenômenos correlatos, mas distintos: a aparência e aquilo que pode ser visto e ouvido por todos; e a esfera pública, aquilo que é comum para todos. Apesar de vivermos num mesmo mundo e cada

pessoa atuar de forma distinta nele, temos um objetivo em comum. Quando pensamos somente nos nossos interesses, acaba esse mundo comum e a essência do público. A esfera pública, “espaço potencial da aparência entre os homens que falam e agem” (p. 68), será mantida pelo poder, gerado pela convivência indispensável entre os homens.

Para Moroni e Chiodelli (2014), o espaço público é considerado crucial principalmente porque é ele que garante a dimensão política da vida na cidade, em particular porque fornece um palco para discussão sobre assuntos públicos e cívicos, organização de debates, manifestações, protestos. Essa propensão política é considerada a mais distinta característica da humanidade. Para os autores, o espaço público desempenha diversas funções, entre vitalidade, sociabilidade e política, que hoje não são desempenhadas exclusivamente nos espaços físicos (públicos), mas também em ambientes virtuais.

À medida que as tecnologias avançam, surgem novas formas de comunicação, troca de informações, discussões, até contestações. A internet é um novo espaço de interação entre as pessoas (MORONI; CHIODELLI, 2014). Entretanto, o modelo de interação pessoal, face a face, não perdeu sua importância e pode ser realizada nos espaços públicos de nossas cidades.

Os espaços públicos nunca foram totalmente inclusivos. Historicamente, quando o espaço público desempenhava um papel ativo na vida cotidiana, alguns grupos eram impedidos de participar. No entanto, a ideia de um espaço público inclusivo e acessível é um ideal desejado, mesmo que ele nunca seja totalmente aberto a todos e consiga suportar todas as atividades e comportamentos. Mehta (2014) elenca dois aspectos para um espaço público ser acessível: capacidade de chegarmos ao espaço e capacidade de entrar e utilizá-lo. O primeiro trata-se da distribuição desses espaços, proximidade e conectividade com outras partes da cidade e o segundo à sua disponibilidade e infraestrutura.

Para Arroyo (2016), um edifício ou um espaço urbano projetado para ser público deve reunir atributos de escala (física e de prestação de serviços), imagem (simbolismo e singularidade), função (institucional), destinatários (usuários), tipo de uso (coletivo) e apropriação espontânea (aceitação da população). Assim, o caráter urbano da arquitetura, seja de domínio público ou privado, é reforçado quando as relações entre localização e implantação estão presentes. Dessa forma, a arquitetura pública urbana

constitui focos de centralidade diferenciada ao longo de bairros e distritos, que formam o tecido conectado da cidade. Eles explicam-se por sua conotação como locais de memória, elementos de identidade e de referência.

Para Arroyo (2016), o espaço público na cidade moderna consolidada configura-se como o sistema de espaços físicos com duas funções principais: circulação (sistema viário) e recreação (espaços verdes), junto às funções remanescentes da cidade tradicional, como comércio e celebração. Esses espaços externos são contemplados com equipamentos de uso público ou privado, como serviços de educação, saúde, segurança. Assim, o espaço público integra-se à cidade pelas áreas urbanas externas e de livre circulação e por seus edifícios institucionais. É nesse modelo de cidade que as formas de produção do capitalismo industrial moldam um conceito de cidadania política, social e cultural. É dele que surge o conceito de espaço público como âmbito de representações de classes e expressão do conflito social, explicando o conceito de totalidade da população com sentido democrático, como propriedade do Estado, coletivo por seu uso compartilhado e superior pelo significado da cidadania e suas representações simbólicas.

Observa-se recentemente o ressurgimento do interesse pelo espaço público e pela vida urbana. Ainda que se observe a preferência de muitas pessoas pela vida em regiões periféricas, outras desejam uma vida em regiões mais centrais, consolidadas. Pessoas que moram longe do centro comercial da cidade procuram ter as mesmas facilidades das que moram na área central, como fácil acesso, diversidade de serviços, uso misto do solo. Novos espaços públicos estão surgindo em todo mundo, e as antigas tipologias, se adaptando às novas necessidades contemporâneas (MEHTA, 2014).

Quando analisamos o espaço público, não se pode dissociar forma e conteúdo, como os aspectos que “dão ‘concretude’ à esfera pública urbana e aqueles de cunho mais abstrato, que denunciam seu caráter intersubjetivo e a necessidade de uma abordagem fenomenológica do problema” (SERPA, 2016, p. 15). Atualmente, a vida pública ocorre tanto em espaços públicos como em ambientes privados. No entanto, os espaços públicos existem em ambientes urbanos e a vida pública acontece neles (MEHTA, 2014).

Panerai (2006, p. 79) define espaço público como a “totalidade de vias: ruas e vielas, bulevares e avenidas, largos e praças, passeios e esplanadas, cais e pontes, mas também rios e canais, margens e praias. Esse conjunto organiza-se em rede a fim de

permitir a distribuição e a circulação”. Para o autor, a análise do espaço físico pode ser feita sob diversos pontos de vista: como espaço específico, apreciável em si mesmo e analisado com as categorias específicas da arquitetura; como um sistema local que organiza o tecido; ou como um sistema global que constitui o arcabouço da forma urbana.

Da mesma forma, Arroyo (2016) entende o espaço público composto por espaços físicos externos, caracterizados por praças e ruas, e edifícios públicos de livre acesso e circulação dos cidadãos, como escolas, teatros, edifícios de saúde. Dessa forma, “o sentido da cidade é gerar um espaço público virtuoso, de relacionamento das pessoas entre si e com as coisas materiais da cidade e as mensagens resultantes desse ambiente” (p. 65). O autor elenca como principais atributos do espaço público urbano: ser geral (incluindo todos e suas respectivas práticas), comum (de todos, domínio público, conceito de cidadania) e superior (sobre todos, impondo-se aos cidadãos). A negação e atenuação desses atributos podem colocar em risco a integridade do espaço público e da cidade, fato especialmente crítico quando a superioridade é posta em crise, quando o interesse privado prevalece sobre o público.

Outra questão que merece destaque é o fato de os espaços públicos terem um papel importante de revitalização de grandes áreas urbanas, tanto residenciais como comerciais. Diversas cidades observam a revalorização de áreas antes degradadas que sofreram processos de revitalização ou requalificação urbana. Projetar espaços públicos de qualidade é de máxima importância, pois eles oferecem enormes benefícios econômicos, sociais e ambientais para suas localidades e comunidades.

Os parques públicos têm um papel importante para valorização imobiliária nas cidades, sendo capazes muitas vezes de transformar bairros degradados e decadentes em novos polos de lazer. Em grandes cidades, os parques buscam ter grande impacto na paisagem urbana, podendo ser vistos como monumentos, contribuindo para a valorização da área onde estão inseridos. Muitos deles são projetados por arquitetos de renome, incrementando os bairros de classe média, mas distantes da população que habita a periferia (SERPA, 2016).

Serpa (2016) estudou parques públicos nas cidades de Salvador e Paris e relata que as semelhanças encontradas são inúmeras. Nos dois casos, a maioria dos usuários desses parques é composta de classe média, turistas e população que reside próxima ao

parque. O autor destaca que as relações de vizinhança são influenciadas pela densidade populacional da região em que se reside, pelo nível econômico, pela distância entre as unidades habitacionais, e principalmente pela classe social e econômica. Assim, em bairros mais populares, as relações entre moradores são mais fortes do que em bairros de classe média ou alta. O autor discorre sobre os fenômenos do turismo e espetacularização gerados por obras em praças e parques, em espaços reinventados pela reutilização de áreas do passado, focados no consumo de equipamentos culturais, que obviamente não é acessível para todas as pessoas.

Aspa Gospodini (2010) estuda a relação que o desenho urbano e a forma física de um lugar apresentam com o turismo urbano. O autor utiliza o exemplo do *Guggenheim Museum of Modern Art* de Frank Gehry em Bilbao para ilustrar como um complexo de edifícios e espaços livres urbanos pode contribuir para a geração de maior número de pessoas e visitantes no espaço, por meio de desenho urbano e da morfologia do espaço urbano o do turismo urbano. O autor sugere que essa estratégia seja adotada em cidades pequenas na Europa, que precisem de um impulso em sua economia, visto que esse tipo de intervenção trará mais serviços, pessoas e renda.

Outra questão a ser discutida é a privatização dos espaços públicos. Podemos pensar na privatização de espaços de algumas maneiras. Uma, com sentido mais literal, segundo a qual o poder público passa para um setor privado a administração de certo bem público. Outra, como apresenta Serpa (2016), da construção de espaços públicos para um grupo específico, já que os conceitos geográficos de distância e acessibilidade colocam em questão a esfera pública, o espaço público na cidade contemporânea.

Serpa (2016) também apresenta um exemplo de como as classes populares podem privatizar um espaço público. O autor conta do conjunto habitacional do BNH José Bonifácio no bairro de Itaquera na região leste de São Paulo, onde moram mais de 250 mil pessoas. Algumas áreas destinadas ao espaço público foram privatizadas com a construção de muros, seguindo um padrão de classes sociais mais altas, isolando as casas nos lotes e transformando os espaços livres do conjunto. O autor afirma que isso ocorre em diversas cidades no país, sem distinção de classes, e exemplifica com um caso ocorrido em Salvador, onde alguns terrenos de certo condomínio residencial foram ocupados com playground e áreas de lazer para uso exclusivo dos moradores. Da mesma forma, algumas escolas ampliaram suas áreas úteis, construindo seus muros para fora da

linha de divisa do lote. Ao mesmo tempo, a cidade de Salvador apresenta mais de 350 assentamentos espontâneos, desprovidos de infraestrutura formal da cidade.

Serpa (2016) apresenta um estudo realizado pela Universidade Federal da Bahia (UFBA) apontando tendências comuns nos espaços públicos em bairros de urbanização popular de Salvador. Destacam-se: formação e consolidação de centralidades intrabairros; maior diversificação de comércio e dos serviços nas áreas consolidadas como centralidade; urbanização espontânea crescente dos espaços livres de edificação de uso coletivo; carência de áreas livres e de lazer, com a concentração dos usuários nas poucas áreas consolidadas como praças e largos nos centros dos bairros. Dessa forma, a privatização de ruas e acessos acaba restringindo o movimento de pedestres e transforma muitas áreas em deserto.

Dessa forma, observa-se a privatização do espaço público em diversas situações, seja em pequenos espaços cuidados por comunidades locais, seja em grandes praças e parques municipais. Verifica-se em muitas cidades a falta de cuidado e manutenção dos espaços públicos pelos órgãos municipais e agentes dos setores terciários assumindo tal responsabilidade, para sua autopromoção ou por melhor engajamento com a comunidade e seu público-alvo. Certamente, o poder público tem como responsabilidade orientar esse processo e criar programas que conduzam essas ações de forma conveniente ao município e seus moradores.

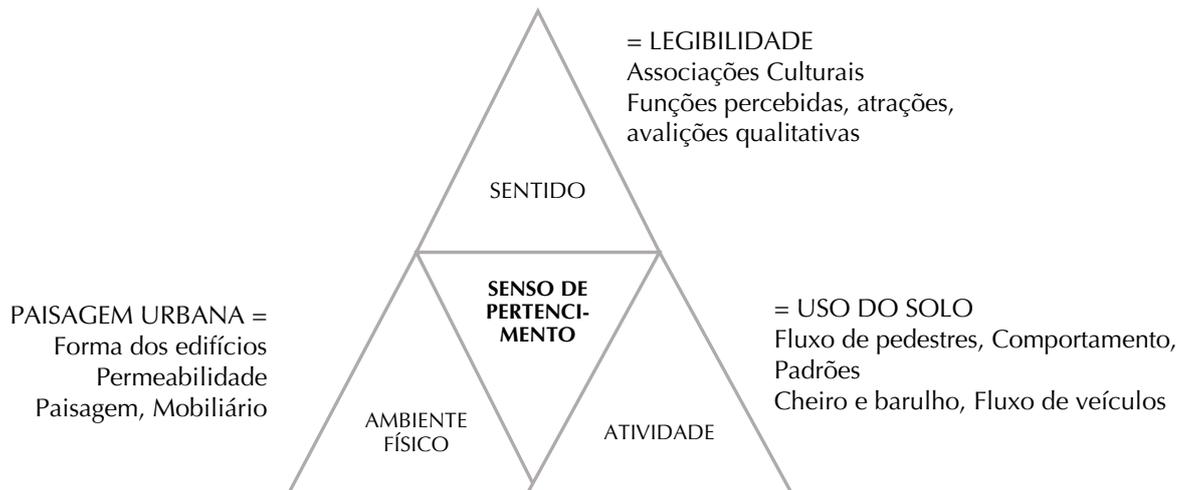
### **2.2.1 Atributos dos espaços públicos**

Diversos autores e instituições públicas ou privadas que trabalham com estudo ou gerenciamento dos espaços públicos buscam estabelecer guias, modelos e critérios para avaliar a qualidade desses espaços. Alguns apresentam modelos conceituais de avaliação do ambiente urbano, enquanto outros apresentam pesquisas aplicadas. Nesta seção serão apresentadas algumas dessas referências, em busca da definição de critérios e atributos que tenham maior representatividade ou importância na base conceitual deste trabalho.

Do ponto de vista conceitual, destacamos os trabalhos de Montgomery (1998), Bently et al. (2005), Gehl et al. (2006), da *American Planning Association* e do *Project for Public Spaces*.

Para Montgomery (1998), os espaços urbanos de sucesso devem combinar três elementos essenciais de qualidade: espaço físico (forma), experiência sensorial (imagem) e atividades. O autor elabora um modelo de elementos formadores do senso de pertencimento a um lugar a partir do esquema de Punter (1991), ilustrado na Figura 12, que se divide em três elementos-chave: sentido, atividade e ambiente físico.

Figura 12 – Componentes do senso de pertencimento

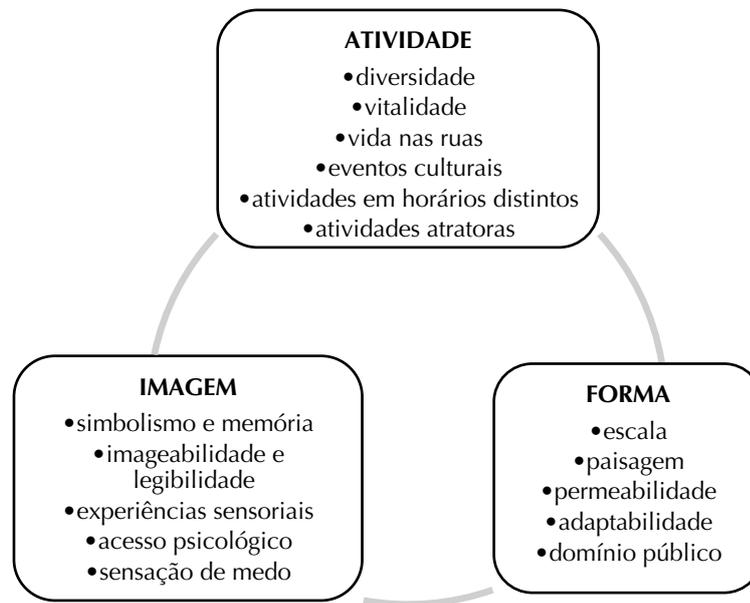


Fonte: Punter (1991) apud Montgomery (1998).

Montgomery (1998) amplia o esquema de Punter referente ao senso de pertencimento, organizando os elementos em três grandes temas: atividade, forma e imagem, ilustrada na Figura 13. No campo atividade, ao autor lista itens como: diversidade, vitalidade, vida nas ruas, atividades culturais, eventos, tradições, fluxo, horas de abertura, atividades atratoras. No campo forma, aparecem: escala, permeabilidade, paisagem, movimento, pontos de referência, flexibilidade, domínio público. Já o campo imagem é caracterizado por: simbolismo e memória, imageabilidade e legibilidade, experiências sensoriais, conhecimento, receptividade, acesso psicológico, medo.

Bently et al. (2005), no guia *Responsive environments: A manual for designers*, elencam sete elementos-chave que um edifício ou espaço público deve possuir para tornar-se responsivo: permeabilidade; variedade; legibilidade; robustez; adequação visual; riqueza; personalização. Como responsivo, os autores entendem os ambientes democráticos, que enriqueçam as oportunidades e maximizem escolhas aos usuários. O Quadro 3 busca sintetizar os sete elementos de análise propostos pelos autores.

Figura 13 – Instruções de política para promover um senso de lugar urbano



Fonte: Elaborada pela autora com dados de Montgomery (1998).

Quadro 3 – Elementos para um ambiente responsivo

1. Permeabilidade: número de caminhos oferecidos pelo espaço
2. Variedade: diversidade de usos disponíveis
3. Legibilidade: facilidade como as pessoas percebem as oportunidades oferecidas pelo local e conhecem o layout do espaço
4. Robustez: uso de um local para diferentes propósitos
5. Adequação visual: percepção visual que as pessoas têm das opções disponíveis
6. Riqueza: escolha das experiências sensoriais
7. Personalização: quanto um local pode ser adaptado e personalizado pelas pessoas.

Fonte: Adaptado de Bently et al. (2005).

O *Human Cities* é uma organização europeia que busca integrar o centro urbano em direção a um processo interdisciplinar para uma vida sustentável melhor nas cidades. O grupo trabalha com artefatos e criações espontâneas que são vistas e percebidas em seus usos, cenários vivos e em suas complexas perspectivas urbanas. Utilizam a metodologia da *Jan Gehl Architects*, baseada no princípio de que as pessoas são a prioridade do espaço público no processo de planejamento das cidades. Assim, entendem que o espaço público deve ser um local para todos, incluindo qualidades e benefícios exclusivos de um ambiente urbano específico, aberto a uma variedade de atividades e oportunidades.

Os urbanistas dinamarqueses Jan Gehl, Lars Gemzøe e Sia Karnaes listaram 12 pontos que permitem diagnosticar se um lugar se classifica ou não como um bom espaço público. Esses critérios foram agrupados em 3 grandes eixos que se referem à proteção, ao conforto e ao prazer, ilustrados no Quadro 4.

Quadro 4 – Indicadores de um bom espaço público

PROTEÇÃO	Proteção contra o tráfego - segurança para o pedestre - sem motivo para temer o tráfego	Segurança nos espaços públicos - circulação de pessoas - espaços que tenham vida de dia e de noite - boa iluminação	Proteção contra experiências sensoriais desagradáveis - abrigo do vento, chuva e sol - áreas verdes que amenizam altas temperaturas, poluição e barulho
CONFORTO	Espaços para caminhar - fachadas interessantes - ausência de obstáculos - superfícies regulares - acessibilidade a todos	Espaços de permanência - locais públicos agradáveis para permanecer - fachadas e paisagens interessantes para contemplar	Ter onde sentar - mobiliário público direcionado às atrações - passagem de pessoas, vista - locais para descansar
	Possibilidade de observar - vistas e paisagens que não estejam escondidas	Oportunidade de conversar - baixos níveis de ruído - mobiliário urbano que convide à interação entre as pessoas	Locais para se exercitar - equipamentos públicos para prática de esportes - entretenimento e atividades na rua de dia, de noite, no verão e no inverno
PRAZER	Escala humana - prédios e espaços projetados para a escala humana – a cidade vista da perspectiva dos olhos das pessoas	Possibilidade de aproveitar o clima - locais para aproveitar cada estação, de acordo com o clima e topografia de cada cidade	Boa experiência sensorial - árvores, plantas e cursos d'água acessíveis - mobiliário urbano feito com bons materiais - design e acabamento de qualidade

Fonte: Gehl et al. (2006).

Para a APA – *American Planning Association*, um grande espaço público deve apresentar características como: promover o contato humano e atividades sociais; ser seguro, acolhedor e flexível aos seus usuários; possuir recursos de design e arquitetura interessantes visualmente; promover o envolvimento da comunidade; refletir a cultura ou história local; relacionar-se bem com usos fronteiraços; estar bem conservado e ter um caráter único ou especial, conforme diretrizes apontadas no Quadro 5.

Quadro 5 – Diretrizes para grandes espaços públicos

**1 Recursos e elementos** (nem todos podem ser aplicáveis)

- 1.1 Quais recursos de paisagem estão presentes? Como eles contribuem para a natureza única ou especial do espaço?
- 1.2 Como o espaço acomoda pedestres ou outras pessoas cujo acesso ao espaço é por transporte, bicicleta ou outros meios? O espaço é acolhedor para pessoas com deficiência física ou outras pessoas com necessidades especiais?
- 1.3 O espaço acomoda várias atividades?
- 1.4 Qual é o objetivo da comunidade ao redor?
- 1.5 Como o espaço utiliza a topografia, vistas ou geografia existentes? Fornece experiências visuais interessantes, vistas ou outras qualidades?
- 1.6 Como os murais ou outra arte pública são incorporados ao espaço?

**2 Atividades e Sociabilidade**

- 2.1 Quais atividades tornam o espaço atraente para as pessoas e estimulam a interação social? (Comércio, entretenimento ou performances, recreativas ou esportivas, culturais, mercados ou vendas, exposições, feiras, festivais, eventos especiais etc.)
- 2.2 O espaço proporciona uma sensação de conforto e segurança para as pessoas que coletam e usam o espaço? O espaço oferece uma atmosfera amigável e acolhedora?
- 2.3 Como as pessoas interagem umas com as outras? O espaço incentiva a comunicação ou interação entre estranhos?
- 2.4 Como esse local incentiva o uso por uma seção transversal diversificada do público?

**3 Qualidades únicas e características**

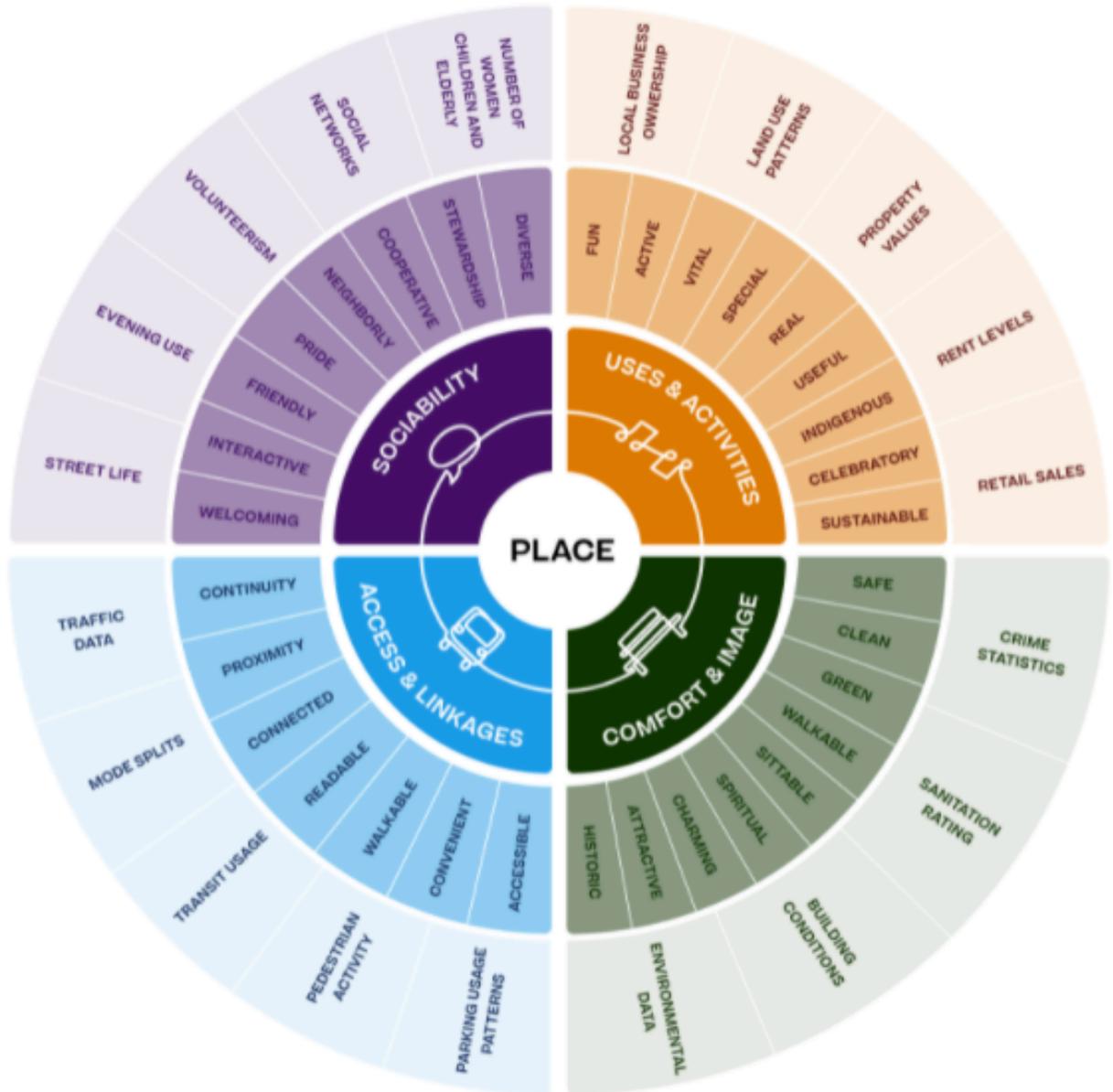
- 3.1 O que destaca esse espaço público? O que o torna extraordinário ou memorável?
- 3.2 Existe variedade, uma sensação de capricho ou uma atmosfera de descoberta ou surpresa agradável?
- 3.3 Existe compromisso em manter o espaço e mantê-lo um espaço utilizável ao longo do tempo? O público tem um senso de propriedade sobre o espaço? Como isso mudou com o tempo?
- 3.4 Existe um senso de importância sobre o espaço? Quais características ou qualidades contribuem para isso?
- 3.5 Qual é a história do espaço e como ela é lembrada ou transmitida de uma geração para a seguinte?
- 3.6 O espaço serve como um local de inspiração ou contemplação, ou é considerado sagrado?
- 3.7 O que há no espaço que contribui para um senso de comunidade?
- 3.8 O que torna este espaço especial e digno de ser designado como um grande espaço?

Fonte: Adaptado de APA.

Originado pelo trabalho de William H. Whyte, *o Project for Public Spaces* (PPS), fundado em 1975, é uma organização sem fins lucrativos de planejamento, projetos e organização institucional dedicado a ajudar as pessoas a criar e manter espaços públicos e construir comunidades mais fortes. Após avaliar milhares de espaços públicos em todo o mundo, a PPS percebeu que, para obter sucesso, eles geralmente compartilham quatro qualidades: são acessíveis; as pessoas estão envolvidas em atividades nesses espaços; o espaço é confortável e visualmente agradável e é um lugar sociável, onde os residentes

se encontram e levam as pessoas quando elas os vêm visitar. Na visão do grupo, a comunidade é a especialista e deve direcionar os projetos de seus espaços.

Figura 14 – The Place Diagram – PPS



Fonte: PPS (2019).

O PPS desenvolveu o *The Place Diagram* (Figura 14) como uma ferramenta para ajudar as pessoas a avaliarem qualquer lugar público. O diagrama é estruturado em quatro atributos-chave: sociabilidade; usos e atividades; acessos e ligações e conforto em imagem. Cada um desses atributos é desmembrado em atributos intangíveis e

atributos mensuráveis. Os primeiros referem-se às qualidades percebidas pelos usuários, e os segundos, aos dados passíveis de quantificação.

Além disso, o PPS elenca dicas para melhorar os espaços públicos, entre elas: converter as ruas em calçadas; criar parques e praças públicas com múltiplas funções; projetar edifícios que sirvam como rede de conexões entre bairros distintos; reinventar as organizações comunitárias; criar programas integrados para os espaços públicos; começar com projetos pequenos para experimentar alternativas.

Alguns trabalhos lidam com metodologias aplicadas, como o de Carmona (2019); Brandão e Brandão (2018) com o *Public Space's Service System* (PSSS); Metha (2014), com o *Public Space Index* (PSI) e Zenker et al. (2013) com o *Citizen Satisfaction Index* (CSI), que serão descritos na sequência.

Carmona (2019) relata os resultados de uma pesquisa realizada na cidade de Londres para propor um conjunto de regras para elaboração de projetos para espaços públicos, relacionadas às considerações críticas de planejamento para o desenvolvimento e regeneração do espaço público e às considerações para avaliação da qualidade do desenho dos espaços. O estudo mapeou espaços públicos novos e regenerados, construídos entre 1980 e 2012 em toda cidade de Londres, o que envolveu 130 casos. Os estudos de caso coletaram 70 narrativas, 650 entrevistas com usuários, observações, análise morfológica e documentos relevantes. A pesquisa sugeriu três fatores importantes a considerar: quais os processos pelos quais os espaços públicos envolvem como planejamento e que outras formas de regulação interagem com eles; tipos de espaços que devem ser fornecidos e onde e como os direitos e responsabilidades dos espaços públicos devem ser salvaguardados a longo prazo. Essas considerações relacionam-se ao “processo” e reforçam o argumento de que é vital o processo de design bem desenvolvido para se obterem os resultados desejados. O trabalho conclui que os espaços de sucesso possuem dez características marcantes, listadas no Quadro 6. O manual também orienta as melhores maneiras de alcançar os atributos desejáveis.

Carmona (2019) ainda elenca diversos indicativos referentes aos direitos e responsabilidades dos usuários dos espaços públicos e responsabilidades dos proprietários e gerentes dos espaços urbanos, apresentados no Quadro 7.

### Quadro 6 – Características dos espaços físicos de sucesso

1. Envolvente (de natureza formal ou informal)
2. Diversificado (evitando o tamanho único)
3. Gratuito (com direitos e responsabilidades seguros)
4. Delineado (claramente público em seu uso)
5. Engajado (projetado para usos ativos)
6. Significativo (incorporando comodidades e recursos notáveis)
7. Social (incentivando o engajamento social)
8. Equilibrado (entre tráfego e pedestres)
9. Confortável (trazendo segurança e relaxamento)
10. Robusto (adaptável e distinto diante mudanças)

Fonte: Elaborado pela autora com dados de Carmona (2019).

### Quadro 7 – Indicativos dos direitos e responsabilidades do espaço público

Todos os usuários do espaço público têm o direito de:

- circular livremente
- descansar e relaxar sem ser incomodados por outros
- usar o espaço público sem a imposição de pequenos controles locais, a menos que cuidadosamente justificados, por exemplo, beber, fumar, andar de bicicleta, patinar e passear com cães
- coletar dinheiro para instituições de caridade registradas
- tirar fotografias
- acesso a comércio (se for concedida uma licença pública)
- demonstrar opiniões pacificamente e fazer campanha politicamente

Os usuários do espaço público têm a responsabilidade de:

- respeitar os direitos dos outros de conduzir seus negócios sem obstáculos e sem serem incomodados
- respeitar a propriedade pública e privada
- agir de forma civil e segura em todos os momentos
- evitar lixo
- manter a paz.

Proprietários e gerentes de espaço público têm a responsabilidade de:

- respeitar e proteger os direitos de todos os usuários, incluindo a privacidade
- tratar todos os usuários de maneira equitativa e inclusiva
- manter espaços seguros dentro do contexto das ações de qualquer pessoa razoável
- manter espaços limpos e bem conservados
- manter espaços abertos e irrestritos em todos os momentos (ou de outra forma, de acordo com as estipulações regulamentares).

Fonte: Elaborado pela autora com dados de Carmona (2019).

Outro exemplo aplicado foi desenvolvido por uma equipe interdisciplinar das Universidades de Lisboa, Porto e Barcelona: “Valor de serviço do espaço público como sistema urbano – PSSS (*Public Space’s Service System*), que visa propor novos conceitos

e ferramentas para identificar problemas sistemáticos dos espaços públicos e desenvolver seu potencial de serviço (Brandão, 2018).

O grupo entende que, para interpretar o espaço público, deve-se considerar as interações dos componentes e fatores geradores de lugares comuns, fundadores da urbanidade como: o sistema, o serviço, os atores e o valor. Assim, o trabalho tanto foca em elementos materiais e mensuráveis do espaço público como integra questões tangíveis e intangíveis, aceitando as dependências contextuais e relativas aos seus intervenientes. Entendem que a produção do espaço físico é constituída de elementos físicos (*hardware*) e relacionais (*software*). Dessa forma, o quadro conceitual do PSSS baseia-se em quatro questões, descritas no Quadro 8.

Quadro 8 – Quadro conceitual PSSS

SISTEMA	Como se relaciona este espaço público com outros espaços?
SERVIÇO	Para que serve este espaço público e o que oferece aos usuários?
ATORES	Quem são os atores neste espaço público e quais suas necessidades?
VALOR	Que tipos de valor podemos encontrar neste espaço público?

Fonte: Brandão (2018).

Brandão e Brandão (2018) apontam como principais utilidades do método PSSS: compreensão das dinâmicas de utilização de um espaço público, permitindo perceber o que funciona e o que não funciona e por que é mais ou menos usado; identificação do que é necessário para melhorar o espaço público, permitindo delinear soluções ou recomendações e definir estratégias; criação de condições para o diálogo entre diferentes atores e interesses, identificando necessidades e desejos, e apoio ao planejamento e à gestão dos espaços públicos.

O método pode ser utilizado em qualquer espaço público, seja de menor escala, como uma rua ou uma praça, ou de maior dimensão, como a malha urbana de um bairro ou um conjunto de parques. Entretanto, o objetivo central do método é a noção de sistema de espaço público, podendo ser incluídos espaços em uso ou em desenvolvimento, seja na vertente física ou de significado e interação.

Mehta (2014) também propõe um método para avaliação do espaço público denominado *public space index* (PSI), ou índice do espaço público, composto por 42 a 45 variáveis para avaliar as cinco dimensões do espaço público propostas: inclusividade,

atividades significativas, prazer, conforto e segurança. O método pode ser utilizado para ruas, praças e parques urbanos em bairros de regiões de uso misto. Além dos espaços, o índice também inclui os objetos e artefatos neles presentes, assim como os edifícios do entorno imediato que ajudam a definir os limites do espaço estudado.

Quadro 9 - Variáveis do PSI

ASPECTOS DO ESPAÇO PÚBLICO	VARIÁVEIS
Inclusividade	Presença de pessoas de idades diferentes; presença de pessoas de gêneros diferentes; presença de pessoas de classes sociais diferentes; presença de pessoas com diversas habilidades físicas; controle de entrada (portões ou cercas); diversidade de atividades e comportamento; presença de câmera de vigilância, seguranças; violação da intimidade e privacidade; percepção de abertura e acessibilidade; capacidade do usuário de participar de atividades e eventos no espaço.
Atividades significativas	Presença da comunidade; diversidade de atividades e comportamento; flexibilidade do espaço para atender às necessidades dos usuários; disponibilidade de serviços de alimentação no entorno; variedade de serviços disponíveis no entorno; possibilidade de adequação do design e layout do espaço às atividades e comportamentos; percepção da utilidade de serviços e outros usos.
Conforto	Locais para sentar-se sem pagamento de taxas ou serviços; assentos fornecidos por empresas; outros mobiliários e artefatos no espaço; conforto climático no local (abrigo e sombra); elementos com design que desencorajam seu uso; condições físicas que facilitem a manutenção; incômodo sonoro proveniente do tráfego local.
Segurança	Conexão física e visual e acesso a espaços e ruas adjacentes; boa iluminação noturna; percepção de segurança através de câmeras, vigias, guias, promovendo segurança; percepção de segurança durante o dia; percepção de segurança durante a noite; percepção de segurança em relação ao tráfego.
Prazer (ruas)	Presença de arquitetura e paisagem memoráveis (imageabilidade); senso de enclausuramento percebido; permeabilidade das fachadas dos edifícios do entorno; personalização dos edifícios das ruas adjacentes; articulação e variedade dos recursos arquitetônicos das fachadas das ruas adjacentes; densidade dos elementos nas calçadas/ruas promovendo complexidade; atração exercida pelo espaço; interesse no espaço percebido.
Prazer (praças, parques e quadras isoladas)	Presença de arquitetura e paisagem memoráveis (imageabilidade); senso de enclausuramento percebido; variedade de espaços secundários; densidade dos elementos no espaço promovendo complexidade sensorial; elementos que atuam como pontos focais; conexões físicas e visuais e abertura/acesso a ruas e espaços adjacentes; poder de atração do espaço; percepção do interesse no espaço.
Prazer (praças, parques e quadras anexos)	Presença de arquitetura e paisagem memoráveis (imageabilidade); senso de enclausuramento percebido; variedade de espaços secundários; densidade dos elementos no espaço promovendo complexidade sensorial; elementos que atuam como pontos focais; conexões físicas e visuais e abertura/acesso a ruas e espaços adjacentes; permeabilidade das fachadas dos edifícios do entorno; personalização dos edifícios das ruas adjacentes; articulação e variedade dos recursos arquitetônicos das fachadas das ruas adjacentes; atração exercida pelo espaço; interesse no espaço percebido.

Fonte: Adaptado de Mehta (2014).

Quanto à *inclusividade*, o PSI mede a inclusão do espaço público na região, classificando como o espaço é acessível para indivíduos e grupos variados de pessoas e como ele suporta atividades e comportamentos distintos. As *atividades significativas*

referem-se à capacidade dos lugares de atender a reuniões da comunidade, layout e design adequado para apoiar atividades e comportamento, à quantidade de empresas que oferecem comidas e bebidas e variedades de uso e negócios no entorno. O índice mede a *segurança* verificando a sensação de segurança das pessoas no espaço em diferentes momentos do dia, a adequação das condições físicas e de manutenção do espaço, sensação de segurança com a presença ou ausência de dispositivos de vigilância e segurança. A variável *conforto* refere-se aos efeitos físicos e ambientais do espaço físico, assim, alguns dos fatores avaliados são condições microclimáticas favoráveis, luz natural, mobiliário adequado, largura das calçadas, sombra, abrigo. O PSI mede o nível fisiológico de conforto que o espaço público pode fornecer aos seus usuários. Já o *prazer* é mensurado através da classificação da imaginação, qualidade espacial, complexidade sensorial e atratividade do espaço público. Assim, o PSI mensura e captura tanto o uso como a percepção do usuário em relação ao espaço público.

Para elaboração e aprimoramento do índice, foram utilizadas observações estruturadas e semiestruturadas em diferentes momentos do dia, semana a ano em diferentes cidades dos Estados Unidos, entre elas Boston, Cambridge e Tampa. Também foram realizadas entrevistas com os usuários dos espaços.

Um outro índice para determinação da satisfação do usuário, intitulado *Citizen Satisfaction Index – CSI*, é apresentado por Zenker; Petersen e Aholt (2013). O método, composto por 21 questões, propõe quatro dimensões para avaliação: urbanidade e diversidade; natureza e lazer (recreação); oportunidades de emprego e custo-benefício. A dimensão intitulada urbanidade e diversidade, que vai ao encontro do objeto de estudo desta pesquisa, é composta por sete itens: diversidade de atividades culturais (teatro etc.); oferta e variedade para compras; diversidade de cultura e subcultura; energia e atmosfera da cidade; disponibilidade de serviços variados; imagem urbana da cidade; abertura e tolerância nas partes da cidade. Esses e os demais itens estão ilustrados no Quadro 10.

Os autores atribuem pesos diferenciados para os itens para depois compor um resultado através das correlações entre eles e comentam que alguns itens que constavam na primeira lista foram suprimidos por não terem sido mencionados nas entrevistas. A dimensão que mais impacta a satisfação dos usuários é urbanidade e diversidade, seguida de natureza e lazer. Também consideram que o modelo com quatro dimensões se mostrou satisfatório e que o modelo pode ser utilizado pelas cidades como um guia

de gestão voltado ao cidadão, de acordo com os resultados obtidos (ZENKER; PETERSEN; AHOLT, 2013).

Quadro 10 – Dimensões e itens avaliados no CSI Index

DIMENSÕES	ITENS
Urbanidade e diversidade	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ diversidade de atividades culturais (teatro etc.)</li> <li>▪ oferta e variedade para compras</li> <li>▪ diversidade de cultura e subcultura</li> <li>▪ energia e atmosfera da cidade</li> <li>▪ disponibilidade de serviços variados</li> <li>▪ imagem urbana da cidade</li> <li>▪ abertura e tolerância nas partes da cidade</li> </ul>
Natureza e lazer	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ abundância de áreas verdes e natureza</li> <li>▪ qualidade do meio ambiente (baixa poluição)</li> <li>▪ quantidade de parques e espaços abertos</li> <li>▪ diversidade de atividades ao ar livre, tranquilidade do lugar</li> <li>▪ limpeza da cidade</li> <li>▪ acesso a fontes de água</li> </ul>
Oportunidades de emprego	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ média dos salários</li> <li>▪ bons trabalhos e oportunidade de promoção</li> <li>▪ crescimento da economia de regiões específicas</li> <li>▪ network profissional na cidade</li> </ul>
Custo-benefício	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ mercado imobiliário</li> <li>▪ custo de vida</li> <li>▪ disponibilidade e casas e apartamentos</li> </ul>

Fonte: Adaptado de Zenker et al (2013).

Alguns desses trabalhos foram utilizados na metodologia desenvolvida para avaliação dos espaços públicos nos estudos de caso desta tese: Montgomery (1998), o manual do PPS, Carmona (2019), Metha (2014) com o PSI e Zenker et al. (2013) com o CSI, que será detalhado no capítulo 3.

Em resumo, Montgomery (1998) divide seu esquema de senso de lugar em atividade, imagem e forma; Carmona (2019) estabelece dez características para os espaços de sucesso: envolvente, diversificado, gratuito, delineado, significativo, social, equilibrado, confortável e robusto; o PPS organiza seu *Place Diagram* em: usos e atividades, conforto e imagem, acessos e conexões e sociabilidade; o PSI apresenta como variáveis para seu índice: inclusividade, atividade, significado, conforto, segurança e prazer, e o CSI: urbanidade e diversidade, natureza e lazer, oportunidade de emprego e custo-benefício. São referências importantes para definir critérios para avaliação da vitalidade e urbanidade dos espaços públicos, pois são variáveis complementares aos

apresentados pelos autores, sendo que alguns referenciam-se diretamente a vitalidade ou a urbanidade como características desejadas em seus modelos.

### **2.2.2 Escala do usuário no espaço urbano**

Nesta seção, vamos abordar a questão da relação do homem com o espaço urbano e o ambiente construído, a escala do pedestre que vive e se locomove pela cidade.

Peñalosa (2015) apresenta como maiores desafios atuais nas cidades congestionamentos de automóveis, mudanças climáticas, crise econômica, crise na saúde pública, crescimento da população e o fato de vivermos mais. Esses desafios devem ser transformados em oportunidade de mudança em busca de um melhor ambiente construído e mobilidade urbana. Lembra que todos somos pedestres e que toda viagem se inicia e termina caminhando, daí a importância das calçadas em nossas cidades.

Ruas e calçadas são os principais locais públicos da cidade e, portanto, têm papel vital. A sensação de segurança em uma cidade está diretamente ligada à sensação que as pessoas têm nas calçadas. “A calçada em si não é nada. É uma abstração. Ela só significa alguma coisa junto com os edifícios e os outros usos limítrofes a ela ou a calçadas próximas” (JACOBS, 2011, p. 29). Assim, é vital que, além de calçadas confortáveis e bem desenhadas, a cidade tenha um ambiente construído que traga conforto e segurança ao caminhar, que estimule o caminhar, e não a vontade de locomover-se somente por automóveis.

Gehl (2013) afirma que, nos centros urbanos, quanto maior o número de vias, mais as pessoas se sentem convidadas a se locomover em automóveis. Já se houver melhores condições para os ciclistas, mais pessoas sentir-se-ão convidadas a pedalar, e, por fim, melhores condições para os pedestres reforçarão não só a circulação a pé, como a vida na cidade.

Uma melhor caminhabilidade traz benefícios para a saúde da população, para o meio ambiente, para a mobilidade urbana. E a regra no planejamento das cidades deveria ser: “Pedestres em primeiro lugar”. Peñalosa (2015) ressalta que caminhar e pedalar são o único modo de mobilidade individual para a maioria das pessoas, e o

único modo de mobilidade para todas as crianças e jovens de todo o mundo. Portanto, deveria ser um direito das pessoas uma mobilidade segura e agradável por esses meios.

Outro elemento importante para os pedestres são as fachadas dos edifícios, pois elas são determinantes para a relação dos edifícios com os transeuntes de uma rua. Lamas (2000) afirma que “na cidade tradicional, a relação do edifício com o espaço urbano vai processar-se pela fachada”, e que sua importância decorre da posição hierarquizada que o lote ocupa no quarteirão. Gehl (2013) classifica os tipos de fachadas (térreo das edificações) em cinco tipos: ativo, convidativo, misto, monótono e inativo, exemplificados no Quadro 11.

*Quadro 11 – Tipos de fachadas*

TIPO DE FACHADA	CARACTERÍSTICAS
A – Ativo	Pequenas unidades, muitas portas (15-20 portas a cada 100m); ampla variedade de funções; nenhuma unidade cega e poucas unidades passivas; muitos detalhes no relevo da fachada; predominância de articulação vertical da fachada; bons detalhes e materiais.
B – Convidativo	Unidades relativamente pequenas (10-14 portas a cada 100m); alguma variação de funções; poucas unidades cegas e passivas; relevo na fachada; muitos detalhes
C – Misto	Unidades grandes e pequenas (6-10 portas a cada 100m); modesta variação de funções; algumas unidades passivas e cegas; relevo modesto na fachada; poucos detalhes.
D – Monótono	Grandes unidades, poucas aberturas (2-5 portas a cada 100m); variação de função quase inexistente; muitas unidades cegas ou desinteressantes; poucos detalhes (ou nenhum).
E – Inativo	Grandes unidades, poucas (ou sem) portas (0-2 portas a cada 100m); nenhuma variação visível de função; unidades passivas ou cegas; fachadas uniformes, nenhum detalhe, nada para se ver.

Fonte: Gehl (2013).

Nesta linha, Gehl et al. (2006) apresentam um estudo, realizado em ruas comerciais com aproximadamente 100m de extensão de Copenhagen em 2003, que explorou a conexão entre conteúdo, transparência e desenho dos pisos térreos, extensão e natureza das atividades e permanência dos pedestres ao longo da rua. Foram analisados dois tipos de fachadas: A – com muitas aberturas e permeabilidade visual e uso misto e E – fachadas uniformes, com pouca ou nenhuma função e fachadas cegas. Os resultados, ilustrados nas Figura 15 e Figura 16, demonstraram que as pessoas caminham em ritmo acelerado em frente às fachadas fechadas ou sem interesse, mas caminham em ritmo mais lento em frente às fachadas mais atrativas. Enquanto 75% das pessoas passando em frente às fachadas do tipo A viraram-se para elas, apenas 21% se comportaram assim em

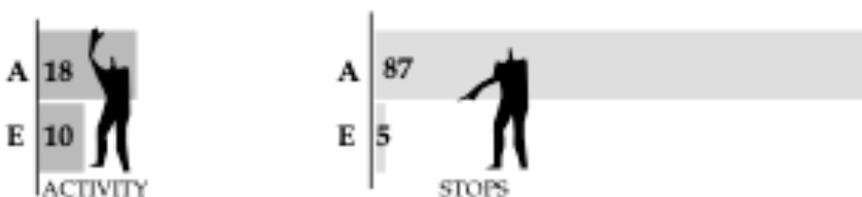
frente às fachadas do tipo E. Da mesma forma, 25% pararam em frente às fachadas do tipo A, contra 1% em frente às fachadas do tipo E. Observou-se que o número de paradas e outras atividades é sete vezes maior na frente de fachadas ativas e não passivas. Além disso, o ritmo mais lento dos pedestres passando pelos segmentos de rua ativos gera um aumento adicional de 13% no nível de atividade total.

Figura 15 - Comportamento do pedestre diante do nível térreo nas ruas principais



Fonte: Gehl et al., 2006.

Figura 16 - Atividades por hora em frente ao nível térreo nas ruas principais



Fonte: Gehl et al., 2006.

Gehl et. al (2006) também descrevem algumas diretrizes para o desenvolvimento do projeto: respeitar as linhas da fachada; estabelecer funções no térreo que convidam o público (lojas, cafés, restaurantes e outros componentes ativos); garantir um mínimo de 10 portas por 100 m de fachada, a fim de criar vida e variação na altura dos olhos; garantir uma altura mínima do piso térreo de 4 m para fornecer espaço para atividades públicas; definir requisitos de design para fachadas, como variação, nichos, detalhes e verticalidade.

Karsenberg e Laven (2015) também apontam que se os visitantes têm suas expectativas atendidas em determinado local, eles permanecem ali até três vezes mais tempo, além de gastarem mais dinheiro do que em outro estabelecimento menos interessante. Ainda afirmam que apesar do andar térreo ocupar somente 10% de um prédio, ele é responsável por 90% da experiência do entorno.

No contexto nacional, Saboya et al. (2015), integrantes de uma pesquisa realizada nas cidades de Porto Alegre, Florianópolis e Rio de Janeiro para estudar a vitalidade urbana, classificaram a ocupação das edificações nos lotes em três tipos: *isoladas*, com afastamentos laterais e frontais, com grades ou muros, menor relação visual com a rua e menor número de portas voltadas para a rua; *híbridas*, com mistura de tipos construtivos, e *compactas /contínuas*, sem afastamentos laterais e frontais, sem grades ou muros, maior relação visual com a rua e maior número de portas voltadas para a rua, como exemplificado na Figura 17.

Figura 17 – Tipos de ocupação do lote



Tipos 3 e 1 – Mesmo volume construído em diferentes posições dentro do lote e com diferentes relações com a rua.

Tipo 2 - Híbrido

Fonte: SABOYA et al., 2015.

A pesquisa constatou que, em ruas com ocupação contínua, há um movimento até três vezes maior de pedestres do que em bairros com desenho isolado e demonstrou numericamente que prédios que abrigam pequenos comércios no térreo têm maior movimento de pedestres. Um maior número de aberturas, com janelas e portas, pode aumentar a vitalidade urbana, pois conecta as atividades comerciais e de serviço que acontecem na rua, fazendo com que as pessoas se sintam mais seguras. (SABOYA et al., 2015)

A questão da segurança, real ou intuitiva, é um fator muito importante no comportamento das pessoas, que não se sentem à vontade em ruas pouco movimentadas, com grandes fachadas contínuas, sem abertura ou visibilidade para o interior das edificações. Jane Jacobs (2011) já falava dos “olhos da rua”<sup>4</sup>, da necessária

<sup>4</sup> Os “olhos da rua” são as pessoas que circulam pelos espaços públicos ou que os contemplam de dentro de suas casas ou locais de trabalho, atuando como vigilantes.

presença do movimento constante de pedestres e da delimitação de espaço público e privado como condições de segurança. Para a autora, a manutenção da segurança não decorre apenas da ação de policiais, mas também do movimento das pessoas e seu comportamento. Os edifícios devem permitir contato visual entre interior e exterior para que os “olhos da rua” possam atuar. Em edifícios com grandes fachadas, cegas esse contato não é possível.

Newman (1996) também aponta como condições de segurança a permeabilidade visual, a proximidade dos prédios com as ruas e o movimento de pedestres, locais ou estranhos, que mantêm o controle visual e comportamental nas ruas. O autor estuda como os tipos arquitetônicos residenciais mais comuns possibilitam o controle dos espaços. Nas unidades unifamiliares, há um grande controle, e nos conjuntos residenciais de baixa densidade (até três pavimentos), o controle do espaço ainda é grande. Já em edifícios verticais mais altos, com acesso de diversas famílias e funcionários, a segurança pode ficar mais comprometida.

Vivian (2012) realizou um estudo na cidade de Florianópolis em que analisa a influência do desenho urbano e da visibilidade visual sobre a segurança nas cidades. A pesquisa constatou que o tipo de uso do solo tem maior influência na ocorrência de crimes do que a visibilidade entre espaço público (exterior) e o espaço privado (interior), e que as áreas comerciais estão mais sujeitas à violência que áreas predominantemente residenciais. Um dos problemas dos espaços exclusivamente comerciais é o esvaziamento noturno por conta de os estabelecimentos estarem fechados nesse período e haver conseqüentemente menor circulação de pessoas.

Jacobs (2011) afirma que a ordem pública, a tranquilidade nas ruas e calçadas, não é mantida por policiais, mas pela “rede intrincada, quase inconsciente, de controles e padrões de comportamento espontâneos presentes em meio ao próprio povo e por ele aplicados” (p. 32). A autora enfatiza que ruas com constante movimento de pessoas e comércio não dão oportunidade à violência urbana, e elenca três características principais para uma rua segura, que atrai pessoas: nitidez na separação entre espaço público e espaço privado; presença de “olhos” nas ruas, dos proprietários e moradores locais, através da permeabilidade das fachadas, e presença de usuários transitando ininterruptamente.

Assim, para Jacobs (2011), o movimento nas calçadas, seus moradores, os transeuntes são a alma para a segurança na cidade. Para haver vigilância em uma rua, são necessários estabelecimentos e locais públicos ao longo das calçadas, especialmente espaços públicos que são utilizados no período da noite, que darão motivos para as pessoas utilizarem as calçadas.

Cabe então uma especial atenção aos térreos das edificações e os espaços de transição entre edifício e calçada. Karsenberg et al. (2015) têm como objeto de estudo o *plinth*, termo que em holandês significa rodapé, mas também pode descrever o andar térreo de uma edificação. Uma das questões trabalhadas pelo grupo é “como podemos criar um ambiente térreo agradável para o usuário, que seja flexível para os próximos anos, adaptável para usos múltiplos, agradável para os olhos, e tudo isso com poucos recursos financeiros” (p. 10).

O andar térreo de um edifício é a parte crucial para relação deste com a cidade ao nível dos olhos. É possível termos térreos interessantes em edifícios frios, assim como belos edifícios com térreos sem conexões com os pedestres, como no caso de muros cegos e fachadas totalmente impermeáveis. Essa parte do edifício é essencial para a relação das pessoas com a cidade e suas calçadas.

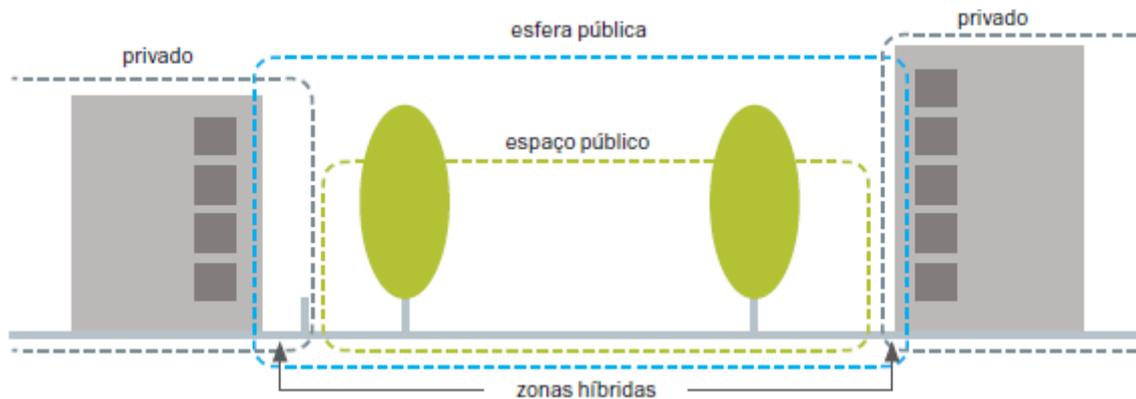
Muitos dos prédios não foram construídos levando-se em consideração sua relação com a esfera pública, meio pelo qual os moradores experienciam suas cidades, termo que inclui além do espaço público as fachadas dos prédios, como exemplificado na Figura 18. Podem-se citar como exemplos shoppings centers, escolas, complexos multifuncionais, centros de especialidades, áreas de escritórios. Nesses casos, destaca-se muito mais a preocupação com o acesso por automóveis do que a relação com a cidade.

Karsenberg e Laven (2015) defendem que os novos térreos deverão atender a diversas e novas funções. Não só comércio, mas opções de locais para *co-working*, comércio criativo, lojas *pop-up*<sup>5</sup>, além de serviços. Para que isso ocorra, é necessária a criação de espaços e serviços privatizados, que possibilitem outros usos, particulares ou em grupo, atraindo mais pessoas e vida aos térreos e à esfera pública.

---

<sup>5</sup> Estrutura comercial instalada de forma temporária, com o objetivo de chamar a atenção dos consumidores por um período específico. Geralmente, esse tipo de estabelecimento busca atrair olhares com ações e produtos exclusivos, em locais estratégicos.

Figura 18 – Esquema da esfera pública



Fonte: Karssberg et al., 2015.

Um outro conceito importante a ser tratado é o de espaços de transição, definidos por Gehl (2013) como locais onde a cidade e as edificações se encontram. O autor afirma que os andares mais baixos dos edifícios têm papel fundamental na vida no espaço urbano. Esses espaços limitam o campo visual e definem o espaço individual, podendo ser vistos como locais de troca entre interior e exterior, ou como zonas de permanência, já que são locais onde se pode observar o movimento da cidade e das pessoas que nela transitam. Mas para que esses espaços sejam interessantes, não devem parecer monótonos, como muitas áreas fechadas, mas sim com escala e ritmos interessantes, transparência, apelo aos muitos sentidos, textura e detalhes, diversidade de funções, ritmo de fachadas verticais.

Pode-se observar nos trabalhos de Jacobs (2011), Gehl (2013) e Karssberg et al. (2015) que as ruas e calçadas são os principais locais públicos da cidade<sup>6</sup>, tendo, portanto, um papel vital para ela. Isoladamente, a calçada não tem muito significado, precisa ser vista em conjunto com os edifícios e outros elementos limítrofes a ela. E o andar térreo de um prédio é a parte crucial para a cidade ao nível do usuário.

<sup>6</sup> Apesar da característica de espaço público, as calçadas no Brasil não são tratadas como tal, ficando a cargo do proprietário do lote sua execução e manutenção, sem a fiscalização necessária dos órgãos públicos na maioria dos casos. Assim, existem muitos problemas com desníveis, materiais inadequados para o passeio público, arborização não adequada para vias, sujeira, entre outros fatores que comprometem a qualidade e segurança desses espaços para os pedestres.

## Percepção dos espaços urbanos

Um aspecto fundamental para a escala do pedestre é entender como percebem os espaços urbanos. Kevin Lynch (1997), em seu livro “A imagem da cidade”, estuda três grandes cidades norte-americanas a fim de identificar quais elementos os pedestres usam para formular a estrutura e a imagem da cidade. Uma imagem nítida tem um importante papel social, dando a seus habitantes segurança emocional, elevando a intensidade da experiência humana. Segundo Lynch (1997), a qualidade do ambiente urbano está diretamente ligada à sua clareza, à facilidade que as pessoas têm de se orientar e deslocar de um local ao outro, sentindo-se seguro por saber onde está, não confundindo um local com outro.

Sua teoria está fundamentada em três qualidades urbanas: legibilidade, estrutura e identidade e imageabilidade, e pontua dez elementos importantes para a obtenção de formas com qualidade na cidade: singularidade ou clareza da figura-plano de fundo; simplicidade da forma; continuidade; predomínio; clareza de junção; diferenciação direcional; alcance visual; consciência do movimento; séries temporais e normas e significados.

Em sua pesquisa, as pessoas eram questionadas sobre: sua percepção da cidade, como estruturavam a imagem que tinham da cidade e como se localizavam naquele espaço. As entrevistas apontam cinco elementos principais: caminhos (ruas, avenidas, canais, rios); limites (barreiras e elementos lineares como muros e orlas); distrito (setores da cidade relacionados com outras áreas); pontos nodais (junções de dois ou mais caminhos); marcos (pontos focais como obeliscos, esculturas, elementos naturais, mais eficientes quando vistos a distância). Para Panerai (2006), o modelo de Lynch de análise visual dos elementos da paisagem ainda fornece a melhor ferramenta para uma análise global por sua simplicidade. Sua definição para paisagem urbana é:

algo a ser visto e lembrado, um conjunto de elementos do qual esperamos que nos dê prazer. Olhar para as cidades pode dar um prazer especial, por mais comum que possa ser o panorama. Como obra arquitetônica, a cidade é uma construção no espaço, mas uma construção de grande escala; uma coisa só percebida no decorrer de longos períodos de tempo. (LYNCH, 1997, p. 1).

Em seu tratado de estética urbanística “A Paisagem Urbana”, Gordon Cullen (1978) explica que a paisagem urbana é percebida através de duas atitudes

complementares: uma objetiva, percebida através dos sentidos e da lógica, e outra subjetiva, apreendida através dos sentidos humanos ao vivenciar os espaços urbanos. Assim o entendimento dos espaços está condicionado à forma como estabelecemos contato com o mundo que nos rodeia, fato fundamental para avaliar um espaço público e determinar suas qualidades.

Existem inúmeras maneiras conhecidas de criar ambientes urbanos mais humanos, interessantes e seguros. Portanto, é essencial o papel dos planejadores urbanos, arquitetos e urbanistas na construção de edifícios e cidades que contribuam para a legibilidade da cidade, escala adequada aos usuários dos espaços urbanos, ao pedestre, e não somente ao automóvel.

### 2.3 CONDIÇÕES PARA URBANIDADE E VITALIDADE

Esta seção é dedicada à discussão de dois conceitos importantes para avaliar se os espaços da cidade atendem aos desejos e necessidades de seus usuários: vitalidade e urbanidade.

Alguns autores são emblemáticos quando falamos sobre urbanidade e vitalidade das cidades e sobre a influência que os espaços construídos podem ter sobre a vida nas ruas das cidades. Entre eles podemos citar Jane Jacobs, Kevin Lynch, Jan Gehl e suas respectivas obras simbólicas – *Morte e vida de grandes cidades* (1961), *Imagem da cidade* (1960) e *Cidades para as pessoas* (2010), que relatam as experiências que as pessoas vivenciam nas cidades.

Subjacentes aos conceitos de vitalidade e urbanidade estão os termos cidade e urbano. Para Lefebvre (2011), enquanto a *cidade* é entendida como objeto espacial, dado prático sensível, a projeção da sociedade sobre um espaço físico, o *urbano* é a afirmação da forma social, composta de relações a serem concebidas, construídas ou reconstruídas pelo pensamento. Em resumo, a cidade é a realidade presente, o urbano, a realidade social.

Para Arroyo (2016), participam do dispositivo urbano: *formações materiais tangíveis* (traçados viários, grupos de edifícios, redes e infraestrutura), *práticas socioespaciais e dinâmicas* (ações cotidianas, atividades pessoais, organizadas ou espontâneas) e *manifestações intangíveis* (narrativa, informações, mensagens, ideologias,

sistemas normativos e expectativas). Assim, o modo como essas relações são estabelecidas determinam a especificidades de cada cidade.

### **2.3.1 Vitalidade**

Uma das autoras precursoras a estudar e discutir as questões de vitalidade é Jane Jacobs, que tem como umas de suas principais críticas a Arquitetura funcionalista do Movimento Modernista. Para ela, a vitalidade urbana está voltada para as interações sociais, diversidades de usos e para a “qualidade vibrante dos lugares”. Dessa forma, o incentivo à diversidade de usos pode contribuir para o combate da “praga da monotonia”, resultante do planejamento setorizado e monofuncional, e promover segurança, atratividade e interação entre as pessoas. Os principais fundamentos de revitalização de áreas urbanas de baixa vitalidade e integração de franjas e bordas para a autora são: promoção da diversidade através de um diagnóstico das carências de usos principais, tamanho das quadras, distribuição etária e tipos de edifícios.

Da mesma forma, Montgomery (1998) relaciona vitalidade com diversidade, afirmando que as áreas urbanas mais animadas e interessantes tendem a ser locais de variedade complexa, com atividades comerciais de pequena escala, economia local, serviços, redes de fornecedores e compradores. Defende que devem ser dadas oportunidades para que ocorram atividades em diversos horários do dia, privilegiar usos noturnos e ocupação dos espaços externos dos estabelecimentos nesses horários especiais, ou seja, o espaço público deve ser multifuncional para permitir maior vitalidade, e não ficar limitado ao período comercial.

O autor afirma que a vitalidade “é o que distingue áreas urbanas de sucesso das outras” (1998, p. 97). Ele refere-se ao número de pessoas dentro e ao redor das ruas em diferentes momentos do dia e da noite, número de eventos culturais e celebrações ao longo do ano, presença de atividades de rua. Ressalta que lugares de sucesso parecem ter seu próprio ritmo, uma força vital, mas que muitos locais antes cheios de vida encontram-se hoje monótonos e inertes.

Lynch (1985), por sua vez, associa a vitalidade de um ambiente à sua capacidade de dar suporte à saúde (inclusive mental) e ao bom funcionamento biológico dos indivíduos, assim como a sobrevivência da espécie. Em seu livro “A imagem da cidade”,

o autor procura elementos-chave através dos quais os indivíduos formam a imagem da cidade.

Koury (2015) define vitalidade urbana como o conjunto de qualidades de um assentamento no qual as pessoas apreciam estar, geralmente concentrador de múltiplas atividades e relações econômicas. Já Netto et al. (2012) afirmam que vitalidade é o “conjunto de condições encontradas em espaços em que há intensa presença de pessoas nas ruas, grupos em interação e trocas macroeconômicas” (p. 262), e que os principais fatores para gerar vitalidade são: densidade de atividades e forma urbana, e interatividade e inovação.

Jan Gehl (2013), que trabalha com o conceito de cidades para as pessoas, diz que a cidade viva é um conceito relativo, pois para ele o que importa não é o número de pessoas utilizando o espaço físico, mas sim se determinado espaço é convidativo e popular, tornando-se um espaço com significado. Além disso, a cidade viva precisa de diversidade de usos, como atividades sociais e lazer, espaços de permanência, gerando uma vida urbana variada e complexa, tendo os espaços públicos um papel essencial de convívio de qualidade. A Figura 19 ilustra uma situação com diversas pessoas utilizando o espaço público em uma situação de comércio informal na cidade de Buenos Aires, que permite a vivência do espaço e troca entre as pessoas.

A vitalidade (ou condição de animação) pode ser aferida através da copresença de pessoas no espaço público, o que Hillier (1983) denomina como comunidade virtual, que pode ser considerado um dos indícios básicos da condição de urbanidade. No mesmo sentido, Saboya et al (2015) entendem a vitalidade como “socialidade representada pelo movimento de pedestres, copresença e potencial e interações nos espaços públicos; e vida microeconômica, representada pela presença de atividades não-residenciais nos edifícios” (p. 3). Assim, “a dimensão das intensidades de fenômenos como a copresença é certamente tão relevante quanto a dimensão hermenêutica das trocas sociais e suas motivações. A primeira é condição para a vida social emergir plenamente, em sua diversidade” (NETTO et al, 2012, p. 264).

Maciel e Zampieri (2018) estudam o fenômeno da copresença em dois loteamentos residenciais dispersos em Santa Maria – RS por meio de modelagem por sintaxe espacial, coleta da quantidade de pessoas e de coeficientes de correlação entre copresença e variáveis sintáticas. Compreendendo copresença como o conjunto de

peças juntas em determinado espaço, o estudo indicou padrões distintos nos dois loteamentos, mas revelou que a modelagem angular com raio menor apresenta melhor desempenho que o axial nesse contexto, ou seja, menores distâncias nos desenhos das quadras são mais interessantes do que morfologias com quadras extensas, com poucas opções de circulação para os pedestres. Assim, a percepção que os usuários têm nos ambientes urbanos é fundamental para que os utilizem, pois precisam ter domínio do espaço para se sentirem confortáveis e seguros.

Da mesma forma, Saboya desenvolveu em seu blog *Urbanidades* alguns textos descrevendo condições importantes para a vitalidade urbana, entre elas: densidade (proporção entre espaços edificados e espaços livres); proximidades e distâncias na malha de ruas; características da relação da edificação com o espaço público (permeabilidade do espaço público e privado); permeabilidade visual (interface entre espaço edificado e espaço aberto público), itens que reforçam as ideias cunhadas por Jacobs (2011).

*Figura 19 - Mercado informal, Buenos Aires, Bairro Boca*



Foto da autora, 2011.

*Figura 20 - Fundo de empresa, no meio do tecido urbano, São Carlos*

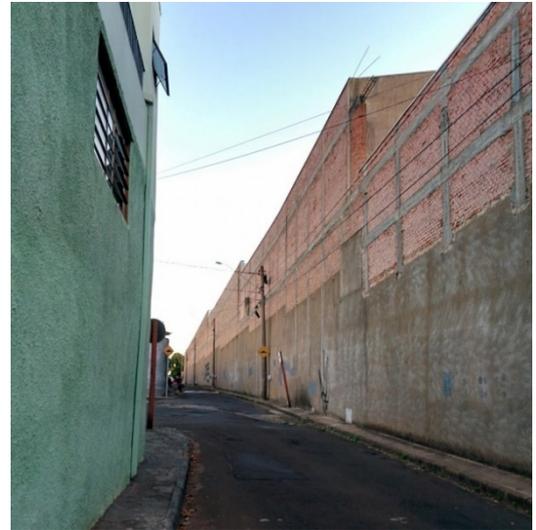


Foto de Lucas Barco, 2018.

Alguns elementos importantes para a vitalidade para Jacobs (2011), Gehl (2013) e Karssenbergl e Laven (2015) são: a quantidade de janelas e aberturas das edificações, permeabilidade visual entre calçada e interior da edificação, comprimentos das quadras e fachadas, uso misto das edificações. Esses fatores podem influenciar positivamente ou negativamente na sensação de segurança dos pedestres e no tempo de permanência em

determinadas partes da cidade. A Figura 20 ilustra uma rua de fluxo intenso de automóveis da cidade de São Carlos, mas com uma tipologia que afasta os pedestres. A extensa e intimidadora fachada de uma fábrica de tapetes, no centro da cidade, não permite nenhuma interatividade com o espaço público, impossibilitando às pessoas circularem com tranquilidade nesse trecho da rua.

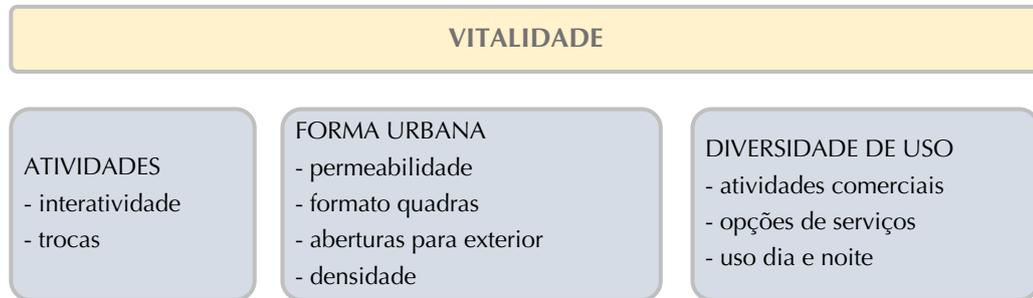
Apesar de alguns dos trabalhos da área buscarem uma abordagem empírica da percepção da vitalidade, são poucos os estudos que verdadeiramente conseguiram medir os atributos defendidos pelos principais autores. De Nadai et al. (2016) buscaram medir o uso misto do solo; pequenos blocos que possibilitem o convívio das pessoas; diversidade dos edifícios; boa concentração de pessoas e edifícios, propostos por Jacobs. Para tal, os autores utilizaram dados obtidos através dos aparelhos de celular para medir a “vida nas cidades” em seis cidades italianas. Coletaram do censo populacional italiano informações sobre o uso da terra e dados sociodemográficos, e utilizaram o *Open Street Map* para mensurar as atividades humanas. O estudo sugeriu que os quatro princípios de Jacobs para vitalidade urbana aplicam-se nas cidades estudadas e que elas possuem concentrações altas de escritórios, prestação de serviços a distâncias caminháveis, ruas pequenas e edifícios históricos. Concluíram que vitalidade e diversidade estão intensamente ligadas, como sugerido por Jacobs. Os autores ainda destacam como o uso dos dados obtidos através de smart phones, mídias sociais e plataformas participativas podem contribuir para validar teorias urbanas consolidadas no campo teórico, mas pouco exploradas empiricamente.

Para Montgomery (1998), é possível gerar mais vitalidade para determinados períodos, com eventos e atividades, mas, ao longo prazo, a vitalidade urbana só será alcançada com uma diversidade complexa de usos primários do solo e atividades, principalmente econômicas. Assim, combinações de atividades e usos são a chave para espaços urbanos de sucesso.

Portanto, constata-se três grandes fatores responsáveis pela vitalidade de um espaço, ilustrados na Figura 21. O primeiro refere-se à quantidade de pessoas utilizando os espaços, suas trocas e interações. O segundo define-se pela forma urbana, desenho dos edifícios, permeabilidade visual entre edifícios e calçadas, formato das quadras e número de aberturas (portas e janelas) voltadas para o exterior. Por fim, destaca-se a

diversidade de usos, tanto de tipos de uso como comércio e serviços, como a possibilidade de os espaços serem utilizados em diferentes períodos do dia.

Figura 21 – Fatores que influenciam na vitalidade



Fonte: Elaborado pela autora.

### 2.3.2 Urbanidade

Outro termo muito vezes associado à vitalidade é o de urbanidade. Enquanto o primeiro está diretamente associado à quantidade de pessoas utilizando determinado local, o segundo está mais voltado à relação do indivíduo com a paisagem urbana e configuração dos espaços, como a cidade acolhe os cidadãos, se há qualidade da forma urbana.

Lefebvre (2001) utiliza o termo *urbano* para falar da característica intrínseca da cidade:

O “urbano” não pode ser definido nem como apegado a uma morfologia material (na prática, no prático-sensível) nem como algo que se pode separar dela. Não é uma essência atemporal, nem um sistema entre os sistemas ou acima de outros sistemas. É uma forma mental e social, a forma da simultaneidade, da reunião, da convergência, do encontro (ou antes, dos encontros). É uma *qualidade* que nasce de *quantidade* (espaços, objetos, produtos) [...]. Enquanto lugar do desejo e ligação dos tempos, o urbano poderia se apresentar como *significante* cujos *significados* procuramos nesse instante (isto é, as “realidades” prático-sensíveis que permitem realizar esse significante no espaço, como uma base morfológica e material adequada. (LEFEBVRE, 2001, p. 86-87, grifos do autor).

Temos a cidade como nossa “segunda casa”, e é nela que experimentamos a urbanidade, condição vinculada ao espaço público, onde as situações são compartilhadas por distintos habitantes, na maioria das vezes estranhos. Dessa forma, Aguiar (2012) destaca que não há urbanidade sem espaço público.

Assim, a urbanidade emerge da cidade e do urbano, da forma como cada pessoa a sente, percebe ou até mesmo a ignora depende da vivência individual de cada um, de sua cultura, história e sensibilidade. Uma situação agradável para determinado conjunto de pessoas pode incomodar a outros. Certo grupo mais conservador pode se sentir mais confortável dentro de um condomínio fechado do que num parque central, enquanto para outros a mesma situação pode parecer artificial e causar desconforto.

Aguiar (2012, p. 75) conclui que a urbanidade “é uma condição sinérgica, uma resultante ou ainda, se quisermos, uma ‘qualidade-mãe’, includente de outras tantas”. O autor entende que “a componente global da urbanidade reside na condição de posicionamento de cada um dos espaços da cidade relativizada ao todo maior onde esse espaço, essa situação, se insere” (Ibidem). Assim, onde há urbanidade, há naturalmente pessoas, apesar de a urbanidade ser uma característica da cidade e não das pessoas e poder ser entendida como um tipo de espacialidade. Reforça que encontramos a urbanidade de diferentes modos e graus, tanto em situações urbanas formais, como na Esplanada do Ministério em Brasília e suas rígidas regras geométricas, quanto numa situação informal, como na favela da Rocinha. Também são comuns espaços cheios de urbanidade durante o dia, mas inóspitos fora do horário comercial, como ruas e bairros estritamente comerciais.

Aguiar (2012) define urbanidade enquanto “modo como os espaços da cidade acolhem as pessoas. Espaços com urbanidade são espaços hospitaleiros” (p. 61), e o oposto seriam os espaços inóspitos ou de baixa urbanidade. Para o autor, a urbanidade é composta por algo que vem da cidade, da rua, do edifício e que é apropriado, em maior ou menor grau, pelo corpo, individual e coletivo, é o “modo de apropriação da situação pelas pessoas, seja na escala do edifício, seja na escala da cidade” (Ibidem). Já Netto (2013) afirma que “a urbanidade se refere à possibilidade do convívio”.

Netto (2012, p. 45) entende a urbanidade “como resultado e como condição da integração social, simultaneamente; como sua construção, expressão e experiência”, como a dinâmica das relações estabelecidas entre as pessoas e os campos sociais. Para que isso ocorra, são necessários três modos de contato social: copresença dos diferentes; reconhecimento das diferenças e das alteridades na copresença; e o potencial de interação entre os diferentes. Assim, a urbanidade pode ser compreendida sob três dimensões: fenomenológica, da copresença e do encontro; comunicativa, da interação

entre os atores; e ontológica, das conexões das ações no espaço, ilustradas no Quadro 12.

Quadro 12 - Dimensões da urbanidade

DIMENSÃO	SOCIAL	ESPACIAL
Fenomenológica	Co-presença Encontro	A rua, espaços públicos Lugares, do reconhecimento dos diferentes
Comunicativa	Atores em interação	O lugar As modalidades A arquitetura
Ontológica	Cognição Conexões e referências Ato-espaco-ato	A rede de espaços públicos, lugares e edificações

Fonte: Netto, 2012.

Alves (2014, p. 479) ressalta que “urbanidades requalificam o espaço urbano e o tornam centro de disputas, tanto para a consolidação de identidades distintas quanto para a reivindicação da visibilidade pública das diferenças (do reconhecimento político do diferente)”. Mas essa mesma urbanidade está submetida e condicionada a processos de produção do espaço urbano, que apresentam dois aspectos característicos: sua extensão, tanto na amplitude quanto no tensionamento de seus limites, e sua naturalização, incorporados ao imaginário urbano e na vida cotidiana.

Hillier (1983 apud AGUIAR, 2012) aponta três pilares da urbanidade: condição de rede (o modo como os edifícios estão distribuídos em torno de determinados lugares é importante, mas essa forma não pode reproduzir urbanidade); comunidade virtual (grupos heterogêneos que ocupam os espaços públicos das cidades como uma comunidade que não existe como realidade, mas sim como potência ou faculdade); arquitetura, escala local (modo como o espaço público é constituído).

Em seu blog *Urbanidades*, Renato Saboya (2011) aponta algumas dimensões da urbanidade: a) muitas pessoas utilizando os espaços públicos, especialmente calçadas, parques, praças; b) diversidade de perfis, interesses, atividades, idades, classes sociais; c) alta interação entre os espaços abertos públicos e os espaços fechados; d) diversidade de modos de transporte e deslocamentos; e) pessoas interagindo em grupos e f) traços da vida cotidiana.

Já Holanda (2003) aponta como urbanidade uma condição simultânea ao espaço físico e ao comportamento humano, que se caracteriza pela minimização de

espaços abertos em prol dos ocupados, na densidade de edificações, na existência de maior número de portas para os locais públicos e minimização dos espaços segregados.

A vitalidade pode estar incluída dentro da urbanidade, sendo entendida como a quantidade maior ou menor de pessoas nos espaços públicos, um dos aspectos primordiais da urbanidade.

Chakur (2018, p. 48) sintetiza que a urbanidade é “sinônimo de civilidade nas relações interpessoais sob qualquer condição de ser urbano e é condicionada quantitativamente e qualitativamente por atributos parametrizáveis que possibilitam investigar seu gradiente de intensidade”. A Urbanidade ao longo do tempo é marcada pelas relações interpessoais no espaço público de uso coletivo, que dão significado ao indivíduo e ao espaço urbano. Baseado em autores como Jan Gehl, Jane Jacobs, Vinicius Netto, Richard Rogers, o autor estabelece cinco critérios para analisar a urbanidade: diversidade, densidade, compacidade, segurança e qualidade física do espaço (Quadro 13). Com base neles e na matriz de urbanidade, o autor avalia como os instrumentos urbanísticos do Plano Diretor de 2014 do município de São Paulo contribuem para a geração de urbanidade.

Quadro 13 – Parâmetros de urbanidade

PARÂMETRO DA URBANIDADE	
Denominação	Descrição e Indicador
Diversidade	Define, como positiva, a mescla de pessoas de classes sociais diferentes ocupando um espaço urbano de uso coletivo e diversificado, composto por usos integrados e diferentes e morfologicamente distintos. Indicadores: Uso misto, mescla de atividades principais e secundárias, extensão das quadras $\leq 150m$ , variedade tipológica, de gabarito e recuos, variedade de valores de imóveis.
Densidade	Define a probabilidade de encontro e variação do número de pessoas diferentes ocupando o espaço urbano público de uso coletivo. Indicador: alta densidade
Compacidade	Define o grau de proximidade entre pessoas e atividades de uma cidade Indicador: alta densidade próxima às estações de transporte coletivo
Qualidade física do espaço	Define o grau de atratividade dos espaços públicos de uso coletivo. Indicadores nas quadras e ruas: dimensão adequada das calçadas, fluidez do percurso do pedestre e ciclista, ampliação da calçada para abrigar mesas, área de estar, comércio temporário, extensão de muros, espaços de transição convidativos, proximidade de praças ou parques, proximidade de ciclovia e ciclofaixa. Indicador nos espaços de lazer: complexidade, centralidade, insolação, parque com dimensão não muito extensa.

Fonte: Adaptado de Chakur (2018).

Para Oliveira e Medeiros (2016), deve-se reconhecer que a urbanidade pode tanto resultar de situações planejadas como de contribuições não planejadas. Em termos operacionais, pressupõe-se que a maneira como as ruas, parcelas e edifícios de uma área são combinados de acordo com determinado padrão pode gerar um gradiente contínuo de área rural para urbana.

Vitor Oliveira propõe, em 2013, o método MORPHO para investigação morfológica e prática de planejamento. Segundo Oliveira e Silva (2013), essa metodologia de avaliação para investigação morfológica dá enfoque nos elementos fundamentais da forma urbana que constituem as cidades, como as ruas, quarteirões, lotes e edifícios, que estão presentes nas cidades em qualquer local do mundo. Assim, a metodologia concentra-se nesses elementos e em seus padrões de combinação, enquadrados no conceito de urbanidade, entendido através de duas dimensões: uma social e outra espacial, fornecida pelos principais elementos morfológicos. “Sustenta-se que, de um modo geral, um elevado grau de urbanidade deverá corresponder a elevados níveis de acessibilidade, densidade, diversidade e continuidade espacial dos elementos rua, parcela e edifício” (OLIVEIRA; SILVA, 2013, p. 32).

O modelo tem como referência os trabalhos de Conzen e os pesquisadores de Birmingham como Whitehand e Larkham, além dos trabalhos de Hillier sobre sintaxe espacial. O modelo não visa um manual de “boa forma urbana”, mas sim identificar as diferenças da estrutura e formas urbanas, que podem ser verificadas tanto dentro de uma mesma cidade ou em relação a municípios distintos. Dessa forma, o método propõe sete critérios de análise: acessibilidade das ruas, densidade das parcelas, época da construção dos edifícios, dimensão dos quarteirões, alinhamento dos edifícios, relação entre altura do edifício e largura das ruas e função (uso) dos edifícios. O Quadro 14 ilustra os critérios, variáveis e fontes de informação propostos pelo método.

A aplicação da metodologia inclui três etapas diferentes (ou quatro, se usadas na prática de planejamento).

A primeira etapa envolve a consideração de sua adequação para uma área urbana específica e tipo de estudo. Nesse caso, devem ser considerados os objetivos do processo de avaliação, técnicas que serão aplicadas, disponibilidade dos dados cartográficos e estatísticos que permitam uma caracterização morfológica completa (OLIVEIRA; MEDEIROS, 2016).

Quadro 14 – Método Morpho: critérios, variáveis e fontes

Critério	Variável	Fonte
C1 – Acessibilidade das ruas	Duas modalidades sintáticas: - integração global - integração local	Cartografia – mapa axial
C2 – Densidade das parcelas	Número de parcelas por quarteirão	Cartografia e informação estática
C3 – Época da construção dos edifícios	Número de edifícios anteriores a X/ número total de edifícios (por quadra)	Cartografia e informação estática
C4 – Dimensão dos quarteirões	Área dos quarteirões	Cartografia
C5 – Alinhamento dos edifícios	Comprimento do alinhamento dominante / comprimento da frente edificada	Cartografia
C6 – Relação entre altura do edifício e largura das ruas	Altura dos edifícios (média de altura dos dois lados da rua / Largura da rua)	Cartografia e informação estatística (Google Earth)
C7 – Função dos edifícios	Número de edifícios com uso misto / número total de edifícios (por quadra)	Cartografia e informação estatística

Fonte: Oliveira; Silva (2013).

O segundo passo corresponde à avaliação das sete medidas presentes no Quadro 14. Depois de avaliar cada medida isoladamente, o Morpho avalia as medidas como um todo, oferecendo uma leitura global do território em análise, bem como das suas diferentes partes, o que envolve a produção de várias tabelas e mapas, expressando os diferentes graus de urbanidade em diferentes partes do território. Caso a pesquisa seja utilizada na prática de planejamento, a última etapa deve ser uma proposta para utilização dos resultados (OLIVEIRA; MEDEIROS, 2016).

Montgomery (1998) propõe uma lista de 25 princípios essenciais para o alcance da urbanidade, listados no Quadro 15 e subdivididos em três categorias: atividade, imagem e forma. A atividade é entendida como produto resultante da vitalidade e da diversidade. A imagem refere-se à combinação da identidade com a forma como o local é percebido. E a forma deve permitir que as atividades ocorram, promovendo a vitalidade dos espaços.

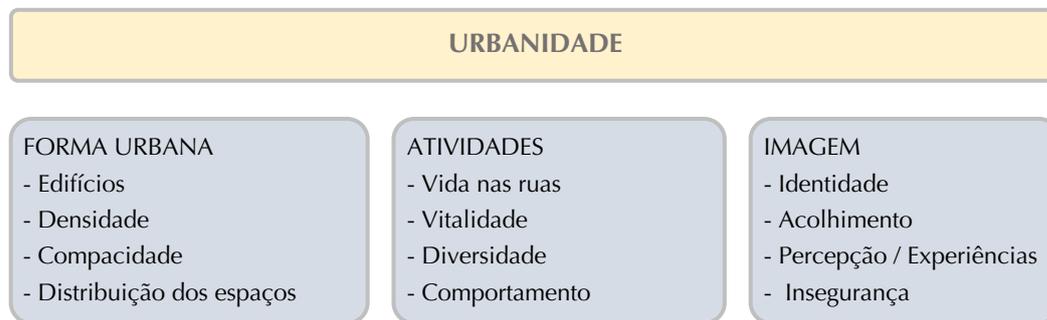
Quadro 15 – Princípios resumidos para alcançar a urbanidade

ATIVIDADE	Princípio 1	Gerar fluxos e vitalidade de pedestres
	Princípio 2	Semear atratores de pessoas
	Princípio 3	Alcançar uma diversidade de usos primários e secundários
	Princípio 4	Desenvolver uma densidade populacional
	Princípio 5	Variar o horário de funcionamento e estimular a economia da noite
	Princípio 6	Promover a vida nas ruas e a observação de pessoas
	Princípio 7	Crescimento de uma economia refinada
IMAGEM	Princípio 8	Legibilidade
	Princípio 9	Imageabilidade
	Princípio 10	Simbolismo e memória
	Princípio 11	Acesso psicológico
	Princípio 12	Receptividade
	Princípio 13	Conhecimento
FORMA	Princípio 14	Alcançar a intensidade do desenvolvimento
	Princípio 15	Zoneamento para uso misto
	Princípio 16	Construir para pequena escala
	Princípio 17	Adaptabilidade do estoque construído
	Princípio 18	Escala
	Princípio 19	Bloqueios da cidade e permeabilidade
	Princípio 20	Ruas: contato, visibilidade e granulação horizontal
	Princípio 21	Domínio público
	Princípio 22	Movimento
	Princípio 23	Espaço verde e espaço aquático
	Princípio 24	Marcos, estimulação visual e atenção aos detalhes
	Princípio 25	Estilo arquitetônico como imagem

Fonte: Montgomery (1998).

Diante do exposto, a Figura 22 busca sistematizar os principais fatores que influenciam na percepção da urbanidade, segundo os principais autores apresentados. Pode-se conceber a urbanidade segundo três aspectos: forma da cidade, atividades e imagem que as pessoas criam em relação aos espaços vivenciados. Quanto à forma urbana, serão consideradas características do espaço construído como densidade, compacidade, qualidade de distribuição e organização dos espaços na cidade. Também são essenciais as atividades realizadas nesses espaços da cidade como quantidade de pessoas nas ruas, a diversidade e comportamento dos sujeitos, além da própria vitalidade. Enfim, o último grupo de atributos refere-se à imagem que os usuários fazem desse espaço através da interpretação da forma urbana e seus edifícios, da forma como se sentem seguros, acolhidos pela cidade, enfim, por suas experiências vivenciadas no espaço urbano.

Figura 22 – Fatores que influenciam na percepção da urbanidade



Fonte: Elaborado pela autora,

Entende-se, portanto, como urbanidade uma condição da cidade, do espaço construído, onde se associa a qualidade desses espaços à presença e comportamento das pessoas, onde seus usuários possam vir a sentir positivamente fatores tais como conforto, segurança, entre outras condições e atributos de acolhimento.

### 2.3.3 Vitalidade e urbanidade

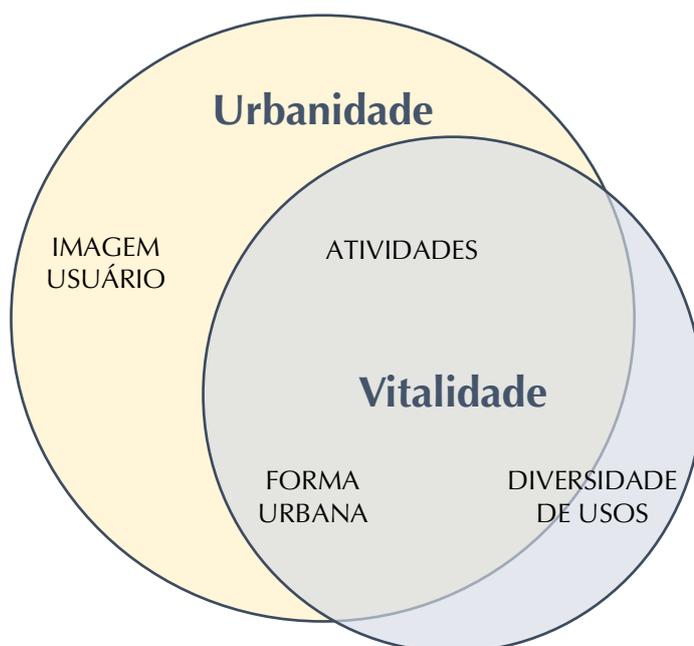
O tema ainda traz algumas diferenças de conceitos e diversas abordagens, dependendo da linha de pesquisa adotada. Alguns autores tratam o tema pelo âmbito do desenho da cidade, da tipologia dos edifícios, ruas e quadras, enquanto outros se aprofundam mais na percepção que o usuário tem da cidade, no uso mais especificamente.

De forma geral, pode-se concluir que o conceito de vitalidade trata da presença de pessoas nos espaços públicos e da utilização dos espaços tanto para execução de determinadas atividades como contemplação e lazer, enquanto a urbanidade remete à qualidade do desenho da cidade e suas formas urbanas, mais especificamente ao modo como a cidade oferece acolhida às pessoas. Os conceitos de urbanidade e vitalidade são complementares, sendo que a urbanidade pode abranger a vitalidade.

A Figura 23 ilustra os principais componentes que interferem na vitalidade e urbanidade de um espaço urbano, sob o ponto de vista desta tese. Observa-se que para a ocorrência da vitalidade são essenciais a forma urbana, as atividades e a diversidade de usos, fatores que estão englobados dentro da percepção da urbanidade, que, além desses fatores, também necessita da vivência e experiência do usuário. Enquanto a forma urbana será analisada dentro da dimensão física de análise, as atividades, usos e imagem

do usuário enquadrar-se na dimensão social de análise. Dessa forma, a pesquisa trata de forma integrada os dois conceitos, visto suas similaridades, para realização dos estudos de caso, com uma metodologia desenvolvida para averiguar tais aspectos que serão detalhados no capítulo 3, na sequência.

*Figura 23 - Vitalidade e Urbanidade*



Fonte: Elaborado pela autora.

Apesar de esses temas serem discutidos desde a década de 1960, observamos ainda hoje a urgência da implementação de ações e políticas públicas por cidades com mais urbanidade e vitalidade. Dada sua importância face às discussões sobre a produção do espaço urbano nas cidades contemporâneas, destaco a relevância da elaboração de um quadro geral sobre o tema.

Outras questões que merecem atenção são: de que forma nos apropriamos do conceito de vitalidade e urbanidade? Como os gestores do espaço urbano podem contribuir para a construção de cidades com mais vitalidade e maior urbanidade? Quais são os condicionantes geradores de vitalidade sob os quais temos controle e o que podemos melhorar?

Os instrumentos urbanísticos são elementos-chave nesse contexto, podendo contribuir de forma negativa ou positiva nessas questões. Através dos planos diretores e códigos construtivos podem-se direcionar o crescimento da cidade e as formas construtivas, de maneira a contribuir com cidades com maior vitalidade e urbanidade.

Em muitas cidades de médio porte observa-se um padrão construtivo voltado às classes média e alta que vem sendo construído, com regiões verticalizadas, com edifícios com tipologia isolada, voltados para as atividades internas do condomínio em detrimento do convívio com a cidade, e condomínios residenciais de tipologia horizontal nas regiões mais periféricas, isolados na malha urbana. São, portanto, duas formas de utilização do espaço segregadoras, que muitas vezes negam sua relação com a cidade.

Em decorrência, os espaços públicos dessas regiões acabam não recebendo a atenção merecida, apesar de, na maioria das vezes, ainda possuírem melhores condições de equipamentos e manutenção do que os espaços em outras áreas da cidade, por estarem regiões mais valorizadas.

Apesar das áreas verticalizadas aumentarem a densidade populacional nas regiões em que estão inseridas, não garantem o uso mais significativo dos seus espaços públicos, trazendo vitalidade ou urbanidade. O uso do automóvel como principal opção de deslocamento para muitos, também contribui para falta de uso dos espaços públicos das cidades, levando o cidadão ao seu local de destino ou a espaços de maior controle, como regiões com oferta de serviços especializados, shopping centers e até mesmo parques municipais.

### 3 DETALHAMENTO DA METODOLOGIA

No capítulo 2, apresentei os conceitos principais desta tese e o referencial teórico selecionado para o desenvolvimento dos instrumentos de pesquisa e defini na introdução questões que norteiam este trabalho. Este capítulo destina-se ao detalhamento da metodologia que foi utilizada para realização dos estudos de caso.

A partir do interesse sobre o modo como a configuração urbana de uma região interfere na vitalidade dos seus espaços públicos e os elementos morfológicos do espaço público e as práticas socioespaciais interferem na condição de urbanidade, propus-me a analisar como a configuração do ambiente construído, através de seus elementos morfológicos e tipologias arquitetônicas e as práticas socioespaciais interferem no estabelecimento de espaços públicos com maior vitalidade e urbanidade.

Para isso, pareceu relevante avaliar como os usuários de áreas verticalizadas em cidades de médio porte avaliam seus espaços públicos e quais características são mais importantes na opinião deles.

Por fim, investiguei se a mesma tipologia arquitetônica, disposta no tecido urbano de forma diferente, pode gerar espaços com urbanidade e vitalidade distintos.

Durante a realização do estudo, elaborei uma metodologia para análise morfológica de espaços públicos tendo como foco a vitalidade e urbanidade, que pode ser utilizada em outros espaços, com os devidos ajustes dependendo do objetivo e o objeto de estudo.

Vale recordar que a **hipótese** que se buscou esclarecer era: a percepção da vitalidade e urbanidade nos espaços públicos é influenciada pela relação entre a forma urbana e as práticas socioespaciais, pois áreas com mesma tipologia arquitetônica, mas configuração urbana distinta, podem criar espaços públicos com urbanidade e vitalidade diversas.

A seleção dos atributos foi baseada nas referências bibliográficas que abordam as questões da vitalidade, da urbanidade e da qualidade dos espaços públicos. Utilizaram-se como instrumentos de pesquisa fichas de edificação, ficha de entorno, questionário e entrevista e mapas temáticos.

### 3.1 DEFINIÇÃO DOS CRITÉRIOS DE ANÁLISE

Selecionei nove referências para definição de uma lista prévia de aspectos mais importantes para caracterização e avaliação dos espaços públicos, relacionados à vitalidade e à urbanidade.

As referências adotadas foram: os livros *A cidade para as pessoas* de Jan Gehl (2013), *A imagem da cidade* de Kevin Lynch (1997), *Morte e vida de grandes cidades* da Jane Jacobs (2011), *A cidade ao nível dos olhos* de Karsberg, Laven, Glaser e Van't Hoff (2015). Os artigos *Making a city: Urbanity, vitality and urban design* de John Montgomery (1998), *Principles for public space design, planning to do better* de Matthew Carmona (2019), *Evaluating Public Spaces* de Vikas Mehta (2014), *The Citizen satisfaction index (CSI)*, de Zenker et al. (2013) e o manual do *Project for Public Spaces*.

Os 54 atributos foram sistematizados em quatro categorias: forma e ambiente construído; acessos e conexões; usos e atividade; conforto e imagem, apresentadas nos Quadros 16, 17, 18 e 19, que também mostram a incidência de cada conceito. Dado que os autores usam termos específicos, às vezes um pouco distinto um dos outros, e na maioria dos casos em inglês, fiz uma aproximação de termos, destacando quais são os mais significativos.

O Quadro 16 trata da categoria sobre a **forma e ambiente construído**, que aborda as questões da arquitetura e espaço construído. Dos 15 itens listados, foram selecionados 4: uso misto do solo; escala do pedestre; permeabilidade das fachadas, que foram os com maior incidência, e tipologia dos edifícios.

No Quadro 17 apresenta-se a categoria **acessos e conexões**, que trata as questões de mobilidade e acessibilidade física. Dos 10 itens listados, selecionei 4: conectividade; caminhabilidade; acessibilidade e presença de intermodais de transporte.

Quadro 16 - Categoria Forma e ambiente construído

FORMA E AMBIENTE CONSTRUÍDO	ATRIBUTOS	Gehl	Lynch	Jacobs	Karsberg	Montgomery	Carmona	Mehta	CSI	PPS	Total (de 9)
	Tipologia dos edifícios	♦			♦						2
	Uso misto do solo	♦		♦				♦		♦	4
	Escala do pedestre	♦		♦		♦		♦			4
	Compacidade			♦		♦					2
	Permeabilidade das fachadas		♦	♦		♦		♦			4
	Bloqueio da cidade e permeabilidade					♦		♦			2
	Paisagem urbana				♦			♦			2
	Desenvolvimento intenso					♦			♦		2
	Construções de pequena escala				♦	♦					2
	Contato visual e escala horizontal			♦		♦		♦			3
	Espaço verde e espaço aquático					♦			♦		2
	Marcos, estimulação visual e atenção aos detalhes					♦		♦			2
	Estilo arquitetônico como imagem					♦		♦			2
	Flexibilidade				♦	♦	♦				3
	Preocupação com os térreos			♦	♦						2

Fonte: Elaborado pela autora.

Quadro 17 - Categoria Acessos e conexões

ACESSOS E CONEXÕES	ATRIBUTOS	Gehl	Lynch	Jacobs	Karsberg	Montgomery	Carmona	Mehta	CSI	PPS	Total (de 9)
	Proximidade									♦	1
	Continuidade				♦			♦		♦	3
	Conectividade	♦			♦			♦	♦	♦	5
	Caminhabilidade	♦			♦					♦	3
	Conveniência							♦		♦	2
	Acessível	♦								♦	2
	Presença de intermodais de transporte	♦								♦	2
	Uso do transporte público									♦	1
	Tipos de estacionamento				♦					♦	2
	Proteção contra tráfego e acidentes	♦									1

Fonte: Elaborado pela autora.

Quadro 18 - Categoria Usos e atividades

USOS / ATIVIDADES	ATRIBUTOS									Total (de 9)
	Gehl	Lynch	Jacobs	Karsberg	Montgomery	Carmona	Mehta	CSI	PPS	
Vida nas ruas e fluxo de pedestres	♦		♦	♦	♦				♦	5
Número de crianças, mulheres e idosos			♦				♦		♦	3
Uso noturno	♦		♦		♦		♦		♦	5
Diversidade de usos primários e secundários		♦	♦	♦	♦	♦	♦	♦	♦	8
Densidade populacional			♦	♦	♦					3
Conexões sociais	♦		♦		♦	♦				4
Atividades atratoras			♦		♦			♦		3
Negócios locais			♦		♦		♦	♦	♦	5
Sentimento de pertencimento			♦		♦		♦		♦	4
Valores dos imóveis								♦	♦	2
Valores dos aluguéis								♦	♦	2
Vendas no varejo									♦	1
Gratuidade						♦				1

Fonte: Elaborado pela autora.

Quadro 19 - Categoria Conforto e imagem

CONFORTO E IMAGEM	ATRIBUTOS									Total (de 9)
	Gehl	Lynch	Jacobs	Karsberg	Montgomery	Carmona	Mehta	CSI	PPS	
Convidativo / Atraente						♦	♦		♦	3
Confortável	♦			♦	♦	♦	♦			5
Receptivo / Amigável	♦				♦		♦	♦	♦	5
Acessível	♦					♦	♦		♦	4
Legibilidade / Imageabilidade		♦		♦	♦		♦	♦		5
Simbolismo e memória		♦			♦				♦	3
Segurança	♦		♦		♦		♦		♦	5
Estatísticas de crime									♦	1
Limpeza								♦		1
Mobiliário urbano básico	♦						♦			2
Playground e equipamentos para práticas esportivas	♦									1
Lugares para sentar e permanecer	♦			♦					♦	3
Experiências sensoriais positivas	♦			♦	♦		♦	♦		5
Condições bioclimáticas agradáveis	♦			♦			♦	♦		5
Cobertura vegetal	♦			♦						2
Facilidade de estacionamento				♦						1

Fonte: Elaborado pela autora.

O Quadro 18 refere-se aos atributos relativos aos **usos e atividades** dos espaços. Entre os 13 itens listados, os que tiveram maior incidência entre os autores foram: vida nas ruas e fluxo de pedestres; uso noturno; diversidade de usos primários e secundários; negócios locais<sup>7</sup>, com mais de cinco incidências cada. Dados os objetivos do trabalho, além desses itens, adotei mais três: número de crianças, mulheres e idosos; conexões sociais e sentimento de pertencimento, totalizando seis atributos para a categoria.

Quanto à categoria **conforto e imagem**, demonstrada no Quadro 19, foram selecionados dos trabalhos de referências 16 atributos, dos quais destacaram-se 7: conforto; receptivo/amigável; acessível; legibilidade/imageabilidade; segurança; experiências sensoriais positivas; condições bioclimáticas agradáveis. Desses, excluí o item acessibilidade, por ser muito próximo à legibilidade, e acrescentei: lugares para sentar-se e permanecer, por julgar importante dentro do cenário de estudo.

Assim, foram adotados das listas 4 atributos na categoria forma e ambiente construído, 4 em acessos e conexões, 6 em usos e atividades e 7 em conforto e imagem, totalizando **21 atributos** que foram empregados na elaboração dos instrumentos de pesquisa utilizados nos estudos de caso, visando o alcance dos objetivos do trabalho. A seguir segue a lista dos 21 itens selecionados, com uma breve descrição do significado de cada um.

#### Forma e ambiente construído

- a) **Uso misto do solo:** existência de mais de um tipo de atividade no local, como residência, comércio, serviços;
- b) **Escala do pedestre:** combinação da relação entre altura do edifício e largura da rua, distância relativa, permeabilidade, sensação de grandeza ou intimidade do espaço;
- c) **Tipologia dos edifícios:** análise das tipologias arquitetônicas presentes na área de estudo, sua implantação e soluções de fechamento adotadas e
- d) **Permeabilidade das fachadas:** grau de permeabilidade visual entre o pedestre e o interior do lote, ou seja, quanto o pedestre consegue enxergar dentro do lote.

---

<sup>7</sup> O item negócios locais refere-se a empresas que utilizam suprimentos e serviços de pessoas da região. Ele não foi incluído na listagem de atributos pela falta de acesso às informações detalhadas das empresas no raio de estudo.

Elementos analisados: muros, gradil, vidro, vegetação, ou seja, o fechamento do lote no alinhamento com a rua.

#### Acessos e conexões

- a) **Conectividade:** facilidade de se deslocar do local para outras áreas da cidade, pela presença de mais de um modal de transporte e pelas características físicas do local, como ausência de barreiras que dificultem a transposição para outra área adjacente;
- b) **Presença de intermodais de transporte:** verificação das opções de transporte acessíveis para a população no local;
- c) **Caminhabilidade:** espaços para caminhar, ausência de obstáculos e superfícies regulares no piso e
- d) **Acessibilidade:** espaços adaptados a idosos, crianças e pessoas com deficiência.

#### Usos e atividades:

- a) **Vida nas ruas e fluxo de pedestres:** quantidade de pessoas que estão se locomovendo de um ponto ao outro, ou pessoas permanecendo nos espaços públicos;
- b) **Número de crianças, mulheres e idosos:** presença de crianças, mulheres e idosos no local e período observado;
- c) **Uso noturno:** uso dos espaços públicos no período após as 18h;
- d) **Diversidade de usos primários e secundários:** os usos primários são aqueles que levam as pessoas a locais específicos, que as atraem para determinada atividade; os usos secundários são de empresas e serviços que atendem aos locais de uso primário;
- e) **Conexões sociais:** comportamento das pessoas, especificamente quanto às relações sociais entre elas, como encontros, conversas, eventos e
- f) **Sentimento de pertencimento:** relação das pessoas com a cidade, sentimento de que aquele local lhes pertence e por isso devem utilizar e cuidar dele.

#### Conforto e imagem

- a) **Confortável:** espaço onde as pessoas sintam-se confortáveis, relaxadas e onde tenham oportunidade de permanecer com qualidade;
- b) **Receptivo/Amigável:** local atraente, onde as pessoas queiram permanecer;
- c) **Lugares para sentar-se e permanecer:** mobiliário confortável e atraente para se sentar, dispostos de forma a favorecer conversas, e locais interessantes para permanecer em pé;
- d) **Experiências sensoriais positivas:** presença de vegetação, água, utilização de materiais adequados aos espaços, vistas atraentes, baixo nível de ruído;
- e) **Condições bioclimáticas agradáveis:** proteção contra chuva e vento, presença de espaços sombreados;
- f) **Legibilidade/Imageabilidade:** locais com ausência de obstáculos visuais, facilidade de entendimento do espaço e
- g) **Segurança:** presença de dispositivos de segurança e estatísticas baixas de crime na região de estudo, além da percepção detectada pelos usuários.

Os atributos selecionados orientaram o desenvolvimento dos instrumentos utilizados na execução dos estudos de caso: fichas de observação, mapas temáticos, percursos, questionários e entrevistas. Analisei com que instrumento cada um dos atributos podia ser mais bem verificado, delineando as técnicas de levantamento da pesquisa.

Após a aplicação dos instrumentos junto aos estudos de caso, percebi que alguns atributos de uma mesma categoria eram similares, assim como outros indicadores se mostraram menos relevantes dentro do escopo dos estudos de caso. Essa necessidade se fez mais evidente durante a análise dos casos. Adicionei dois atributos nas categorias forma e ambiente construído: distribuição dos espaços; densidade e verticalização, e agrupei diversos atributos nas quatro categorias. Por fim, após a aplicação dos instrumentos, sintetizei os 21 atributos iniciais em 12, para que a análise dos estudos de caso tivesse mais consistência.

O Quadro 20 demonstra as quatro categorias de análise, os 21 atributos utilizados para formulação dos instrumentos, os 12 atributos consolidados após a realização dos estudos de caso e técnicas de levantamento utilizados para verificação de cada um.

Quadro 20 – Atributos selecionados, Instrumentos de pesquisa e Fontes de dados

CATEGORIAS	ATRIBUTOS SELECIONADOS DA REVISÃO	ATRIBUTOS CONSOLIDADOS NA APLICAÇÃO DOS INSTRUMENTOS	INSTRUMENTOS	TÉCNICA DE LEVANTAMENTO
<b>USOS E ATIVIDADES</b>	1. Vida nas ruas e fluxo de pedestres	1. Vida nas ruas	Percurso e Mapa de atividades	Observação e Contagem
	2. Número de crianças, mulheres e idosos		Percurso e Fichas das Praças	Observação e Contagem
	3. Uso noturno	2. Diversidade de usos	Percurso e Mapa de atividades	Observação
	4. Diversidade de usos primários e secundários		Mapa de uso do solo	Observação
	5. Conexões sociais	3. Interações	Entrevistas e Percurso	Observação e Declaração do usuário
	6. Sentimento de pertencimento		Entrevista	Declaração do usuário
<b>CONFORTO E IMAGEM</b>	7. Confortável	4. Conforto	Questionário, Percurso e Mapa de Conforto e Segurança	Observação e Declaração do usuário
	8. Receptivo/amigável		Entrevistas e Percurso	Observação e Declaração do usuário
	9. Lugares para sentar-se e permanecer		Mapa Conforto e Segurança, Ficha das Praças	Observação
	10. Experiências sensoriais positivas		Percurso e Questionário	Observação Declaração do usuário
	11. Condições bioclimáticas agradáveis	5. Imagem	Percurso e Questionário	Observação e Declaração do usuário
	12. Legibilidade/ imageabilidade		Ficha da Edificação, Percurso, Entrevistas	Observação e Declaração do usuário
	13. Segurança	6. Segurança	Ficha da Edificação, Mapa de Conforto e Segurança, Questionário	Observação Declaração do usuário
<b>FORMA E AMBIENTE CONSTRUÍDO</b>		7. Distribuição dos espaços	Mapas	Observação
	14. Uso misto do solo	8. Uso do solo	Mapa de uso do solo	Observação
		9. Densidade e Verticalização	Mapa de Gabarito e Fichas dos Edifícios	Observação e levantamento de informações dos edifícios
	15. Escala do pedestre	10. Tipologia dos edifícios	Ficha dos Edifícios, Percurso e Mapa de Gabarito	Observação
	16. Tipologia dos edifícios		Ficha do edifício	Observação
	17. Permeabilidade das fachadas		Ficha do edifício	Observação
<b>ACESSOS E CONEXÕES</b>	18. Conectividade	11. Conectividade e intermodais de transporte	Mapa de Mobilidade e Questionário	Observação Declaração do usuário
	19. Presença de intermodais de transporte		Mapa de Mobilidade	Observação
	20. Caminhabilidade	12. Acessibilidade e caminhabilidade	Percurso e Questionário	Observação Declaração do usuário
	21. Acessibilidade		Percurso, Ficha dos Edifícios, Questionário	Observação Declaração do usuário

Fonte: Elaborado pela autora.

### 3.2 DETALHAMENTO DOS INSTRUMENTOS DE PESQUISA

Nesta seção são apresentados os instrumentos de pesquisa elaborados, com a descrição dos atributos abordados em cada um deles. Além dos atributos selecionados, foram verificados outros fatores que interferem na avaliação e interpretação dos estudos de casos. Os questionários, roteiro de entrevista e modelos de fichas utilizados encontram-se no Apêndice.

Dadas as limitações impostas pelo período de pandemia que perdurou por toda fase da pesquisa empírica, impedindo viagens e permanência em outras cidades pela pesquisadora, contei com a participação de duas pesquisadoras de campo: Isabella Nascimento Gomes, arquiteta e urbanista em Londrina, e Lauani Antunes da Costa Eduardo, aluna de Arquitetura e Urbanismo em Ribeirão Preto, ambas indicadas por colegas professores das universidades locais, para aplicação dos instrumentos de observação *in loco*. Para que os dados fossem coletados da forma esperada, foram realizadas pelo menos uma reunião semanal individual com cada pesquisadora e outra em grupo ao longo de todo o período do levantamento físico, para orientações, esclarecimento de dúvidas e ajustes necessários nos instrumentos. As pesquisadoras também auxiliaram na elaboração dos mapas da pesquisa.

Antes de iniciarmos o levantamento *in loco*, exploramos diversas informações disponíveis no *Google Maps*, para que tivéssemos menos tempo de exposição no local, dadas as circunstâncias sanitárias da época. Por meio das fotos aéreas de satélite e da ferramenta *street view*, coletamos remotamente informações como tipologia dos edifícios, tipos de fachadas, uso do solo, dados de mobilidade, entre outros. Isso permitiu um conhecimento prévio da área de estudo, facilitando o direcionamento da pesquisa presencial.

Para as análises dos dados obtidos com o levantamento dos condomínios residenciais e dos questionários aplicados, contei com a assessoria da estatística Danielle Carvalho, que realizou as análises descritivas, testes de associação, correlações possíveis e me auxiliou na elaboração das tabelas e gráficos resultantes desse material.

### 3.2.1 Fichas de observação

Para que o levantamento de dados em campo fosse realizado de forma mais organizada e produtiva, foram desenvolvidas fichas com as informações que deveriam ser observadas e anotadas. Criaram-se três modelos de fichas de levantamento: Ficha dos edifícios, Ficha das praças e parques e Ficha de percurso, que serão detalhadas a seguir.

#### Ficha dos edifícios

Para elaboração da ficha de observação dos edifícios, foram utilizados como referência os modelos desenvolvidos pela pesquisa da Fapesp intitulada *High-rise living and the inclusive city*, da qual participei durante o ano de 2018 e início de 2019, auxiliando no desenvolvimento dos instrumentos. O projeto de pesquisa é desenvolvido pelo Instituto de Arquitetura e Urbanismo de São Carlos (IAU-USP) em parceria com a *Université Lyon*, coordenado pelos Professores Manoel Rodrigues Alves e Christian Montés<sup>8</sup>.

A ficha dos edifícios tem como objetivo levantar os principais dados referentes aos edifícios da área de estudo. Nela, foram estabelecidas grupos de informações, tais como: padrão do empreendimento, morfologia, segurança, acessibilidade, além das informações referentes às construtoras, data de conclusão dos edifícios e endereço.

Para definir o padrão dos empreendimentos, foram verificados: número de torres, número de pavimentos por torre e número de unidades por pavimento. Quanto à morfologia, levantamos: tipologia arquitetônica, a relação do edifício com o espaço urbano (permeabilidade visual) e os elementos de fechamento das fachadas. Quanto à segurança, verificamos quais mecanismos de segurança havia em cada empreendimento. Para a questão de acessibilidade, verificaram-se a quantidade de acessos para pessoas e carros e as condições das calçadas, como largura, manutenção, presença ou não de obstáculos. Dessa forma, os conjuntos de dados sobre os edifícios contêm 29 variáveis, de natureza qualitativa e quantitativa.

Os dados referentes aos edifícios foram obtidos através de diversas fontes, como construtoras (através de sites e contatos por e-mail), trabalhos acadêmicos, sites de cadastro imobiliário locais, fichas de observação, fotografias.

---

<sup>8</sup> Cf. <https://highriseproject.net/the-project>. Acesso em: 28 jan. 2022.

Optou-se por uma análise estatística dos dados dos edifícios, pois a quantidade de condomínios residenciais é bem alta, assim como a de atributos verificados para cada condomínio. Foram analisados os dados de 68 condomínios residenciais em Ribeirão Preto – SP e 97 em Londrina – PR. Esses números representam a amostra total dos edifícios residenciais de tipologia vertical das quadras que foram selecionadas para o levantamento. Vale destacar que também foram observados em Londrina alguns edifícios de uso misto ou comercial, totalizando 106 edifícios, mas para análise geral foram selecionados somente os de uso residencial, mantendo o padrão nos dois casos. O mapa com a localização das quadras estudadas encontra-se nos capítulos dedicados a cada cidade.

Os seis itens de vigilância e segurança (câmera, porteiro, guardas, serpentina, cerca elétrica e sensor de movimento) foram verificados individualmente para cada um dos edifícios, mas, para análise geral, adotou-se uma variável total desses itens. Tais variáveis indicam se o edifício possui ou não o item de segurança em questão, já a variável total de itens de segurança indica quantos destes itens o edifício possui.

As respostas das variáveis “ano de conclusão” foram agrupadas por faixas de cinco anos cada, e os empreendedores com apenas um edifício foram agrupados em um grupo intitulado “outros” de modo a reduzir o número de categorias.

Os bancos de dados foram combinados após sua estruturação por cidade de forma a criar outro geral, contendo 165 observações de 29 variáveis. Nesse banco de dados, foi criada a variável cidade, que indica se o edifício está localizado em Londrina ou Ribeirão Preto para avaliação geral e individual.

Para as variáveis categóricas<sup>9</sup> foram construídas tabelas contendo a frequência e o percentual das categorias possíveis, além de gráficos de barras. Já para as variáveis contínuas<sup>10</sup> foram calculados o mínimo, máximo, mediana, média, 1º e 3º quartis, desvio padrão e variância amostrais, além da construção de histogramas e *boxplots*, quando adequado. O 1º quartil de uma variável é uma estatística que indica que 25% das observações possuem valor igual ou menor que o observado nela. Similarmente, o 3º

---

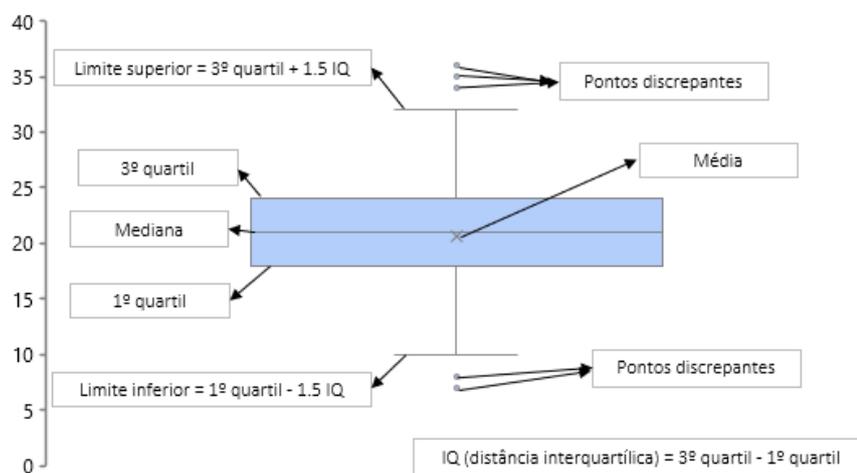
<sup>9</sup> As variáveis categóricas contêm um número finito de categorias ou grupos distintos. Os dados categóricos podem não ter uma ordem lógica.

<sup>10</sup> As variáveis contínuas são variáveis numéricas que têm um número infinito de valores entre dois valores quaisquer.

quartil indica que 75% das observações possuem valor igual ou menor que o observado. Por sua vez, o *boxplot* ou gráfico de caixas é um gráfico construído a partir dos valores do primeiro, segundo e terceiro quartis, além dos limitantes superior e inferior dos dados. Esse tipo de gráfico também mostra os pontos discrepantes (chamados de *outliers*) observados nos dados. A caixa presente no gráfico representa 50% das observações, que estão concentradas entre o 1º e 3º quartis. A

Figura 24 mostra o que significa cada elemento em um *boxplot* (MORETTIN; BUSSAB, 1984).

Figura 24 – Esquema de construção de um *boxplot*



Fonte: Adaptado de Morettin e Bussab (1984).

Em um segundo momento, foi aplicado o Teste Exato de Fisher com o intuito de verificar se há associação entre as variáveis categóricas (AGRESTI, 2007). Optou-se por tal teste já que a quantidade de observações nos bancos de dados impossibilita a aplicação de um teste assintótico. Para as variáveis nas quais o valor p obtido no teste foi inferior a 5%, indicando assim que há associação entre elas, foram construídos gráficos de barras. Já para as variáveis contínuas foram calculadas as correlações e construídos gráficos de dispersão para todas as combinações possíveis de duas variáveis.

É importante citar que foram necessários alguns ajustes nos dados para viabilizar as análises. Alguns condomínios apresentaram mais de uma área informada na variável área do pavimento tipo. Para contornar tal problema, optou-se por utilizar a área mínima informada nos casos em que a proporção de unidades não era conhecida, de modo a analisar os dados de forma mais conservadora. Em outras palavras, para lidar com os

casos em que duas áreas foram informadas, considerou-se como área das unidades a menor área de modo a não superestimar as análises.

Por fim, foram construídos gráficos de dispersão entre ano de conclusão e as variáveis contínuas, de modo a identificar tendências nos dados e realizada uma análise entre as variáveis relação com o entorno vs. muro, gradil e vidro. As análises foram realizadas utilizando o *software Microsoft Excel 365* (MICROSOFT CORPORATION, 2018) e *R Studio* (R CORE TEAM, 2019). O nível de significância adotado em todos os testes foi de 5%. Todas as análises foram realizadas por cidade e geral, considerado ambas as cidades.

### Ficha das Praças e Parques

Para o levantamento das praças e parques, criamos também uma ficha para verificação das principais atividades encontradas (atividade física, lazer, passeio com animais, passeio com crianças, alimentação) e caracterização do público predominante (mulheres, homens, idosos, crianças, jovens). Para essas duas categorias, estabelecemos três padrões de resposta: não observado, pouco ou bastante.

Também verificamos quais equipamentos existiam em cada um desses locais, tais como: locais para sentar-se, pista de caminhada, ciclovia, equipamentos de ginástica, playground infantil, serviço de alimentação, sinal aberto de wi-fi, iluminação pública e câmeras de monitoramento. Da mesma forma, levantamos questões de acessibilidade física, como existência de rampas de acesso, sinalização tátil no piso e estado de conservação das calçadas.

Foi realizada pelo menos uma visita em cada uma das praças ou parques da área de estudo. No dia da visita foi anotado como estava o clima (temperatura e condições gerais), pois ele tem interferência direta sobre o uso de espaços abertos. Para as praças com maior movimento de cada uma das cidades, foram realizadas visitas tanto em dias de semana como no final de semana.

Os dados coletados foram sistematizados em quadros contendo as informações verificadas nos locais, permitindo ter uma visão geral e individual de cada um dos espaços em todos os aspectos verificados.

Essas informações foram analisadas de forma descritiva no texto, destacando as principais características verificadas em cada local estudado.

### Ficha do Percurso

A fim de analisar como as calçadas e ruas são utilizadas pelas pessoas, foi estabelecido um percurso com cerca de um quilômetro em cada uma das cidades para verificar as principais características de uso desses trechos. Os percursos foram realizados em um dia da semana (entre terça e quinta-feira) e no domingo, nos períodos do início da manhã e final da tarde. Assim foi possível comparar como esses comportamentos diferem em um dia de meio da semana e em um final de semana. No momento do percurso, foram anotados aspectos de clima e de conforto térmico (odor, arborização e sombreamento) e acústico (ruído).

Ao estabelecer os percursos, iniciamos o trajeto em uma das principais praças da área, passando por avenidas e ruas internas do bairro. Dessa forma, puderam-se verificar as diferenças de trechos em avenidas com maior movimento de automóveis e pedestres e ruas de uso mais local dos moradores. Os trechos escolhidos estão em áreas já consolidadas e ocupadas dos bairros.

Nas calçadas, buscamos relacionar as principais atividades com os sujeitos. Assim, fizemos uma contagem estimada por usuário (idosos, adultos, jovens e crianças) para cada atividade encontrada: deslocamento, esportes, lazer, passeio com animais, passeio com crianças, alimentação e consumo nos quatro momentos de realização dos percursos.

Quanto às atividades nas ruas, verificamos a intensidade de circulação de pessoas, automóveis, motocicletas e ciclistas e a ocorrência de carros estacionados. Também foram feitas anotações em relação às travessias ao longo da quadra e nas esquinas, visando identificar dificuldades que os pedestres podem encontrar em determinados trechos, exemplificando o que acontece em diversos trechos do bairro. Outros itens verificados foram a presença de *food trucks* nos trechos do percurso e eventuais conflitos de uso nas ruas ou calçadas.

Assim como a ficha de praças e parques, os dados coletados durante os percursos foram organizados em quadros para facilitar a descrição e comparação das informações encontradas durante os percursos realizados.

### 3.2.2 Mapas

Para realização do levantamento físico e confecção dos mapas, foram estabelecidas duas áreas distintas para cada caso. Conforme ilustrado na Figura 25, primeiramente, foi delimitado um raio de 1,2km (circunferência externa azul) e depois definida uma área um pouco menor, onde a concentração dos condomínios verticais residenciais é maior, para a qual foi dada maior atenção (área pontilhada em vermelho). Apesar de muitos autores utilizarem o raio de 1km como base de análise de conectividade de uma área urbana, optamos por estender para 1,2km pois as áreas de concentração dos condomínios eram extensas, e, nos dois casos, nessa dimensão seria possível incluir a localização de dois shopping centers, que tiveram papel determinante na expansão e na urbanização dos bairros estudados.

Figura 25 – Delimitação das áreas de estudo



\* Mapa sem escala.

Fonte: Elaborada pela autora.

Dessa forma, para a área do raio de 1,2 km, foram levantadas as questões referentes a mobilidade urbana, atividades atratoras e espaços verdes e de domínio público. Para a área do recorte, foram avaliados os usos, gabaritos e questões referentes a conforto e segurança. Na sequência, segue a descrição de cada um dos mapas.

Os mapas produzidos foram analisados de forma descritiva ao longo do texto e inseridos dentro das categorias analisadas a fim de ilustrar os dados coletados de cada um dos casos.

#### Mapa de gabarito

Para o mapa de gabarito, foram estabelecidos 5 padrões de altura: até dois pavimentos; de 3 a 7 pavimentos; de 8 a 15 pavimentos; de 16 a 30 pavimentos; acima de 31 pavimentos, esse último incluindo os edifícios classificados como arranha-céus. Dessa forma, pode-se perceber de que forma ocorre a maior ou menor concentração dos edifícios verticais para que posteriormente fossem escolhidas as quadras nas quais os edifícios seriam analisados em maior profundidade, através da Ficha da Edificação.

#### Mapa de uso do solo

Ainda dentro da área do recorte, foram levantados os usos do solo. As categorias adotadas foram: residencial, uso misto, comercial, serviços (considerando instituições privadas), institucional (para serviços de entidades públicas ou filantrópicas) e industrial. Também foram destacados os lotes vazios ou em construção, além das áreas verdes.

#### Mapa de conforto e segurança

Foi elaborado um mapa para ilustração dos itens de segurança e questões relacionadas ao conforto ambiental para as quadras dos edifícios analisados. Foi avaliada a presença de seis mecanismos particulares de vigilância e segurança: câmeras, portaria, guardas, instalação de serpentina, cerca elétrica e sensor de movimento. Quanto ao conforto, foram avaliados o nível de sombreamento proveniente da vegetação e mobiliário urbano.

#### Mapa de mobilidade

O mapa de mobilidade foi elaborado para a área maior (raio de 1,2km) para ilustrar os principais elementos do sistema viário das regiões estudadas, tais como: pontos de ônibus, ciclovias ou ciclofaixas, barreiras urbanas (lagos, vias expressas, fundos de vale), além das principais vias de circulação de veículos.

### Mapa de atividades atratoras

Também para a área maior, foi desenvolvido um mapa onde foram pontuadas as principais atividades e elementos que geram maior fluxo de pessoas, tais como: áreas verdes; equipamentos educacionais, de cultura e de saúde; centros comerciais; áreas de lazer e de alimentação e shopping centers. Além dessas atividades, buscou-se pontuar os locais com presença de *food trucks*, que também atrai bastante movimento de pedestres.

### Mapas das áreas verdes e de domínio público

Por fim, o mapa de áreas verdes destaca todas as praças, parques e fundos de vale nas regiões pesquisadas, a fim de facilitar a localização desses espaços para os quais foi realizada a aplicação das fichas de levantamento específica. Também se destacam nesses mapas os shopping centers, considerados de domínio público.

### **3.2.3 Questionário**

O questionário foi desenvolvido para avaliar a opinião dos usuários dos espaços públicos nas áreas de estudo para melhor entendimento de questões objetivas e subjetivas que emergem da percepção do usuário. Devido ao momento de pandemia em que se realizou a pesquisa empírica, o questionário foi realizado de forma remota através de formulário no Google Forms.

Para aplicação do questionário e das entrevistas, o projeto passou pela aprovação junto ao Comitê de Ética em Pesquisa da UFSCar (CAAE: 44816221.9.0000.5504). Foram apresentados os instrumentos a serem utilizados: questionário e entrevista, bem como o Termo de Consentimento Livre e Esclarecido (TCLE) que os participantes deveriam conhecer e, se fosse o caso, declarar-se de acordo antes de iniciarem sua participação. Damos início ao processo em 19 de março de 2021 e obtivemos aprovação em 02 de julho de 2021. O Comitê orientou que todos os contatos deveriam ocorrer de forma não-presencial, tanto no recrutamento e na seleção dos participantes como na aplicação dos instrumentos de pesquisa. Tal restrição limitou de forma importante as formas de abordagem e de adesão aos questionários, impactando na quantidade de respostas obtidas nas duas cidades.

Impossibilitados de utilizar uma abordagem presencial, buscamos por meio de diversas maneiras o contato com moradores ou usuários da região, a fim de obter respostas dos questionários. Entramos em contato por telefone com diversos condomínios para os quais encontramos o número de telefone, contato com amigos e conhecidos que moram nas cidades pesquisadas, colegas universitários, divulgação por meio de mídias sociais como Facebook e Instagram, e-mail para contatos diversos. Em Londrina, conseguimos também conversar com o ConGP, associação de condomínios residenciais e comerciais da Gleba Palhano, que informou que repassaria o link do questionário aos síndicos dos condomínios, pedindo o encaminhamento aos moradores.

Começamos a divulgação dos questionários no início de julho de 2021, que ficaram abertos para respostas até a primeira semana de outubro de 2021, totalizando três meses para a coleta das informações. Ao final de julho, tínhamos pra Ribeirão Preto e Londrina 40 e 57 respostas, ao final de agosto 53 e 70, e no início de outubro 54 e 76 respostas respectivamente.

A taxa de retorno dos questionários foi muito abaixo do esperado. Como ele foi distribuído por diversas pessoas, não foi possível calcular um valor que corresponda a um percentual de respostas obtidas, mas foram contatadas milhares de pessoas em ambas as cidades por meio de e-mail, redes sociais, grupos de WhatsApp, telefone. O fato de o formulário solicitar um e-mail para envio do TCLE ao respondente foi um dos fatores apontados para não participarem, por suspeita de informar endereço eletrônico ou qualquer outro dado pessoal. Também pelo fato do acesso das questões se dar através de um link trouxe muita desconfiança por parte das pessoas, que desconfiaram de se tratar de algum vírus, golpe ou site mal-intencionado. Outro ponto que pode ter colaborado para a baixa adesão nas respostas é o fato de o questionário ser um pouco longo, tomando de 5-10 minutos para o preenchimento das questões.

Cabe destacar que uma das questões pedia que o respondente classificasse de um a cinco os itens que considera mais importante no bairro, sendo um o item mais importante e cinco o menos importante. Muitas pessoas relataram dificuldade com essa questão, que exigia no formulário apenas um valor para cada um dos itens analisados. Se a questão não estivesse respondida de forma correta, o formulário não avançava para a página seguinte. Por conta disso, modificamos a forma de preenchimento dessa questão, deixando em aberto os valores, assim o respondente poderia atribuir o mesmo

valor para mais de um item, visando que os formulários fossem finalizados e não interrompidos por falta de entendimento da questão.

Na primeira página do formulário, foi apresentado o TCLE, aprovado pelo Comitê de Ética em Pesquisa, descrevendo os objetivos, principais riscos na participação e contato da universidade e da pesquisadora. O respondente deveria indicar se entendeu e se aceitaria participar da pesquisa ou não. Em seguida, foi coletado um e-mail dos respondentes para o envio de uma cópia idêntica do Termo e das questões.

A primeira seção do questionário refere-se à identificação do respondente, como gênero, faixa etária, grau de escolaridade, relação com o bairro. Em seguida, buscou-se entender que atividades costuma praticar com regularidade, tais como passear, passear com crianças ou animais de estimação, práticas esportivas, compras, alimentação... Também foi questionada a importância dada para elementos de um bairro e de uma rua, com os valores: importante, indiferente e sem importância.

A terceira seção avaliava o bairro e seus espaços públicos. Nela estavam listados diversos itens estudados na pesquisa para o respondente classificar quanto a sua satisfação: muito insatisfeito, insatisfeito, satisfeito ou muito satisfeito. Também era solicitado que classificasse por ordem de importância alguns itens listados em relação ao bairro avaliado. Na mesma seção, questionava-se se a pessoa estava satisfeita com os espaços públicos do bairro e com que frequência os utilizava.

Foram inseridas no final duas questões referentes ao período de isolamento social. As questões referiam-se às mudanças de hábitos durante a pandemia quanto ao uso dos espaços públicos.

Por fim, foi inserido um campo aberto para observações e questionado se o respondente teria disponibilidade e interesse para participar de uma entrevista on-line para aprofundamento dos temas tratados no questionário. Dessa forma, pudemos entrar em contato com as pessoas que assinalaram interesse para realização da entrevista semiestruturada.

Foram analisados dois bancos de dados, um relativo à cidade de Londrina, contendo 76 observações, e outro relativo à cidade de Ribeirão Preto, que com 54 observações. Ambos os conjuntos de dados contêm as mesmas 50 variáveis, de natureza qualitativa, com informações relacionadas ao questionário aplicado, com o intuito de coletar informações acerca das opiniões sobre os espaços públicos das áreas de estudo.

Para analisar as variáveis em que o entrevistado poderia selecionar apenas uma resposta, foram construídas tabelas contendo a frequência e o percentual das categorias possíveis, por cidade e geral, além de gráficos de barras. Tais variáveis foram chamadas de *regulares*.

Para analisar a questão 6, que consiste em uma questão em que o entrevistado poderia selecionar mais de uma resposta, foram utilizadas duas abordagens: na primeira, foi contada, para cada alternativa possível, a quantidade de entrevistados que a selecionaram. Assim foi possível gerar tabelas e gráficos de frequência da quantidade de vezes que cada alternativa foi selecionada. Na segunda abordagem, foram contadas quantas alternativas cada entrevistado selecionou, gerando assim uma variável contínua que indica o número de atividades que cada entrevistado pratica no bairro em que vive. Para tal variável, foram calculadas as medidas descritivas, tais como mediana e variância, geral e por cidade.

Para analisar as questões 11 e 12, em que o entrevistado deveria atribuir um valor diferente de acordo com a importância de cada aspecto em sua opinião pessoal, foram filtradas as respostas em desacordo com o que foi pedido, assim, casos em que o entrevistado atribuiu o mesmo valor para mais de um item foram desconsiderados das análises. Com os dados restantes, foram geradas tabelas de frequência e gráficos de barras. Ao final da análise das duas questões, os itens abordados em cada uma delas foram classificados da seguinte maneira: começando pela nota 1, o aspecto com a maior frequência de votos em tal nota foi alocado na posição que ela representa. Em caso de empate, o aspecto com o menor número de votos na nota seguinte era alocado na posição. As variáveis relacionadas as questões 6, 11 e 12 foram chamadas de *não regulares* para facilitar a organização das informações.

Após essa etapa, foi aplicado o Teste Exato de Fisher em combinações de variáveis de interesse com o intuito de verificar se havia associação entre as variáveis categóricas (AGRESTI, 2007). Optou-se por tal teste já que a quantidade de observações nos bancos de dados impossibilitava a aplicação de um teste assintótico. Para alguns dos testes nos quais o valor p obtido foi inferior a 5%, indicando assim que há associação entre as variáveis, foram construídos gráficos de barras.

As análises foram realizadas utilizando o *software Microsoft Excel 365* (MICROSOFT CORPORATION, 2018) e *R Studio* (R CORE TEAM, 2019). O nível de

significância adotado em todos os testes foi de 5%. Todas as análises foram realizadas por cidade e geral, considerado ambas as cidades.

#### **3.2.4 Entrevistas**

Como já mencionado, no final do questionário foi perguntado se o respondente teria disponibilidade para participar de uma entrevista agendada. Para os que responderam positivamente, fizemos contato pelo e-mail cadastrado no formulário confirmando o interesse. Foram feitos pelo menos dois contatos com todos esses interessados, mas nem todos responderam. Para os que retornaram a mensagem, foi enviado o Termo de Consentimento Livre e Esclarecido explicando as condicionantes da entrevista, e, após o consentimento, agendada uma entrevista pelo Google Meet. Com exceção de um caso, todos os entrevistados na pesquisa responderam ao questionário anteriormente. As entrevistas tiveram duração média de 40 minutos, foram realizadas com a gravação consentida de áudio e imagem. Dois entrevistados optaram por não participar com sua imagem, mas somente com o áudio.

As entrevistas foram estruturadas em seis seções, visando complementar as informações já abordadas no questionário. Antes de iniciar as questões, perguntamos há quanto tempo o entrevistado morava ou frequentava o bairro, em que região estava e motivo que o levou a morar no bairro (quando moradores). Assim as seções foram: práticas e atividades; conforto; segurança (acessibilidade e contra crimes); sentimento de pertencimento; relação dos edifícios com a cidade e hábitos na pandemia. Para cada um desses temas foram estipuladas duas ou três questões para orientar a condução da entrevista. Ao final, foi questionado qual maior ponto positivo e maior ponto negativo do bairro.

Foram realizadas 21 entrevistas, sendo 11 relativos à cidade de Londrina e 10 à cidade de Ribeirão Preto. Catorze dos entrevistados foram mulheres, 7 de cada cidade, de diferentes faixas etárias. Foram 4 homens em Londrina e 3 em Ribeirão Preto. Os Quadros Quadro 21 e Quadro 22 resumem o perfil dos entrevistados e informam a legenda que será atribuída a cada item: gênero, idade, tempo ao longo do qual utiliza o bairro, formação ou atuação profissional e com quem mora.

Quadro 21 – Relação dos entrevistados em Londrina

Legenda	Gênero	Idade	Tempo que mora no bairro	Formação / Atuação profissional	Com quem mora
A	Feminino	27	4 anos	Arquiteta e aluna de Engenharia	Mãe
B	Feminino	25	15 anos	Arquiteta e aluna de Psicologia	Pais
C	Feminino	60	9 anos	Professora universitária	Marido
D	Masculino	-	15 anos	Dentista	Mulher e filhos
E	Masculino	61	7 anos	Funcionário público estadual	Mulher
F	Feminino	50	17 anos	Médica	Marido e filhas
G	Feminino	43	1,5 anos	Professora universitária	Marido e filha
H	Masculino	57	1,3 anos	Professor universitário	Mulher e filhos
I	Feminino	41	3 anos	Setor vendas	Marido
J	Masculino	46	12 anos	Professor universitário	Companheiro
K	Feminino	22	1,5 anos	Aluna de Arquitetura	Pais

Fonte: Elaborado pela autora.

Quadro 22 – Relação dos entrevistados em Ribeirão Preto

Legenda	Gênero	Idade	Tempo que mora no bairro	Formação / Atuação profissional	Com quem mora
L	Feminino	79	8 anos	Aposentada	Sozinha
M	Feminino	-	Desde criança	Professora universitária	Marido
N	Masculino	26	5 anos	Sociólogo	Pais e irmã
O	Masculino	30	5 anos	Engenheiro Civil	Mulher
P	Feminino	59	3 anos	Enfermeira aposentada	-
Q	Feminino	40	5 anos	Não informado	Marido e filhos
R	Feminino	29	Trabalha há 6 anos no bairro	Arquiteta	-
S	Feminino	-	-	Arquiteta	Família do namorado
T	Feminino	28	Frequenta o bairro semanalmente	Ciências Ambientais	Família
U	Masculino	-	12 anos	Professor universitário	Mulher e filhos

Fonte: Elaborado pela autora.

Após a finalização das entrevistas, elas foram transcritas individualmente e posteriormente os arquivos excluídos do Drive, como estabelecido junto ao Comitê de Ética em Pesquisa. Foi mantida uma cópia sob minha guarda para arquivo.

Após a transcrição das entrevistas, as respostas foram organizadas pelos temas abordados. As informações obtidas com os entrevistados serviram de embasamento para reforçar os dados das entrevistas e para ilustrar temas apresentados, demonstrando a visão dos usuários dos espaços estudados.

Assim, as abordagens ficaram limitadas, sendo necessário realizar adaptações e ajustes, especialmente por ter o fator humano como ponto essencial na pesquisa, responsável pela presença da vitalidade e urbanidade nos espaços públicos das cidades.

## 4 GLEBA PALHANO, LONDRINA

*Figura 26 – Gleba Palhano, Londrina/PR*



Foto: Wilson Vieira.

Londrina está localizada na região norte do Paraná, sendo a segunda cidade mais populosa do estado, com 575.377 pessoas na estimativa do IBGE para 2020 (IBGE, 2020). No Censo de 2010, foram contabilizadas 506.701 pessoas, sendo 493.520 em área urbana e 13.184 em área rural. Com uma área territorial de 1.652,569 km<sup>2</sup> (dados para 2020), a cidade tem densidade demográfica de 306,52 hab/km<sup>2</sup>, bem mais esparsa que Ribeirão Preto. A escolarização das crianças de 6 a 14 anos é de 97,3% (dados de 2010), IDHM<sup>11</sup> de 0,778 (2010) e o PIB per capita em 2018 era de R\$ 35.383,29 (IBGE, 2021).

A colonização de Londrina teve início com a criação da Companhia de Terras Norte do Paraná, subsidiária da empresa inglesa Paraná Plantations Ltda., responsável pelo impulso inicial ao processo de desenvolvimento da região. Sem intervenção do Estado, a Companhia parcelou seus terrenos em pequenos lotes, possibilitando aos trabalhadores locais o acesso à propriedade. Esse fato, associado à produção cafeeira da

---

<sup>11</sup> Índice de Desenvolvimento Humano Municipal, composto por indicadores de três dimensões: longevidade, educação e renda. O município brasileiro com maior IDHM em 2013 era São Caetano do Sul/SP com 0,86, e o menor, Melgaço/PA com 0,41. (ATLAS..., 2013).

época, contribuiu para a expansão dos núcleos urbanos e o aparecimento de classes médias rurais. Em 1929, Londrina era o primeiro posto avançado do projeto inglês e, em 1934, foi elevada à categoria de cidade, recebendo seu nome em homenagem à capital inglesa (LONDRINA, 2019).

A primeira década após sua fundação foi marcada pelo fortalecimento do setor comercial e pela ida de empresas paulistas para a região. No final dos anos 1940, surgiram as preocupações com o desenvolvimento urbano, quando foi elaborado um plano urbanístico já com definições de uso do solo. Em função da produção cafeeira, principalmente, Londrina emergiu no cenário nacional nos anos 50, quando ocorreu uma grande expansão urbana, com a população passando de 20.000 para 75.000 habitantes, quase metade na área rural. Nos anos 60, surgiram os primeiros conjuntos habitacionais, localizados a uma distância de 6 a 7 km do centro da cidade. Na década de 70, a população da cidade era de 230.000 habitantes, e, na década de 80, as ações de planejamento urbano tomaram mais força com a retirada da ferrovia do centro, a criação de vias expressas e a instalação do terminal urbano de transporte coletivo no centro da cidade.

O traçado urbano original era em quadriláteros de 100 metros, no modelo de tabuleiros de xadrez, com lotes com 12 a 15 metros de testada e 30 a 40m de profundidade. Seguiu um padrão rígido, com a parte central em formato de elipse, onde localizava-se a Catedral. As ruas tinham 9 metros de largura, no sentido Leste-Oeste ou Norte-Sul e funcionavam em dois sentidos. Essa configuração original previa uma população de 30.000 habitantes e baixa densidade. Era prevista instalação de setor de serviços – como escola, lojas e parques. As primeiras construções eram em madeira, que dominaram a paisagem até a década de 1950. A oferta de madeira era grande, e o sistema construtivo, mais rápido. As primeiras construções em alvenaria datam da década de 1930 (CASTELNOU NETO, 2000).

Enquanto a década de 1930 foi considerada a “fase do pioneirismo”, a década de 1940 foi a “fase de desenvolvimento comercial”, com o fortalecimento do comércio em Londrina. Foram construídos grandes casarões e os primeiros sobrados em alvenaria com estilo eclético. A Avenida Higienópolis, local de moradia da burguesia da cidade, buscava trazer o estilo de São Paulo para o interior do Paraná. Já na década de 1950, o Paraná passou a ser o maior produtor cafeeiro, e Londrina entrou em uma “fase de

expansão urbana”, ainda inspirada pelo modelo paulista com bases racionalistas. Iniciou-se o processo de verticalização da cidade. Nesse período, foi fundada a Sociedade de Amigos de Londrina, responsável por obras modernistas na cidade da autoria de João B. Vilanova Artigas e Carlos Cascaldi, das quais destacam-se: Estação Rodoviária Municipal, Cine Ouro Verde, Edifício Autolon, Casa da Criança (CASTELNOU NETO, 2000).

*Figura 27 – Londrina, 1955*



Fonte IBGE.

Havia um desejo da elite londrinense pela construção de um clube náutico na cidade, inspirado na experiência de Belo Horizonte com a Pampulha. Em 1957, iniciou-se a busca de um local adequado para a implantação de um lago e a criação do iate clube. Em abril de 1958, começaram as obras da barragem e em 1959 foi inaugurado o Lago Igapó, em comemoração aos 25 anos no município de Londrina. Posteriormente, Roberto Burle Marx fez o projeto paisagístico do lago, prevendo instalação de diversos equipamentos de lazer, mas somente parte foi executada. O iate clube foi construído numa parceria público-privada. Foram inundadas cerca de 30 propriedades, numa área com cerca de 725,000m<sup>2</sup>, o que acabou bloqueando o crescimento de favelas que vinham se instalando naquela região. Uma margem foi reservada para a propriedade privada, e outra, para uso público (CASTELNOU NETO, 2000).

O Lago Igapó é hoje um conjunto de lagos, sendo a mais importante área de lazer da cidade. De origem tupi, o nome Igapó significa lugar alagadiço, transbordamento de rios. Com mais de 4.500m de extensão, a nascente do ribeirão Cambé encontra-se no bairro Parque Ney Braga, a partir de onde inicia-se o Parque Linear do Ribeirão Cambé, compreendendo o conjunto de quatro lagos e um aterro.

O processo de verticalização em Londrina iniciou-se na década de 1950. Casaril<sup>12</sup> (2008) relata que, entre 1950 e 1959, foram construídos 17 edifícios com 4 pavimentos ou mais, sendo a maioria de uso comercial e misto e apenas 3 de uso residencial. Todos esses edifícios localizavam-se na região central da cidade.

Entre 1950 e 1960, a população passou de 70.000 para 140.000 habitantes, impulsionada pelo processo de industrialização. Na década de 1960, 57% da população passou a morar em área urbana. Durante o período, foram construídos 45 edifícios com quatro ou mais pavimentos, destacando-se o Edifício Adma Caram, com 22 pavimentos, e o Edifício Cinzia, com 24 pavimentos, o mais alto construído na década. Predominaram nesse período os edifícios de 4 pavimentos, representando 46,67, seguidos dos edifícios com 9 a 14 pavimentos, 28,89% dos 45 edifícios construídos no período. A maioria dos edifícios eram de uso residencial (21), seguidos dos de uso misto (15) e comerciais (9).

Casaril (2008) aponta que, na década de 1970, foram construídos 137 edifícios com mais de 4 pavimentos, ainda predominantes (34,30%), seguidos dos edifícios com 9 a 14 pavimentos (29,93%), edifícios com 5 a 8 pavimentos (21,17%) e edifícios com mais de 15 pavimentos (14,6%). Desses 137 edifícios, 101 são de uso residencial, 22 de uso misto e 14 de uso comercial. Oura (2006), por sua vez, analisa o período de 1969 a 1983, considerando esse o período responsável pela mudança na silhueta da cidade, dado que os edifícios altos passaram a se concentrar na região central, mas também destaca que nesse período outros bairros, como Higienópolis e Quebec, começaram a se verticalizar.

Enquanto a região central se adensa e se verticaliza, a região norte é ocupada pelos primeiros conjuntos habitacionais, financiados pelo Banco Nacional da Habitação

---

<sup>12</sup> Casaril (2008) utilizou os dados do Corpo de Bombeiros (2005), Secretaria de Cadastro Imobiliário da Prefeitura Municipal de Londrina (2005-2006), Lista Editel de Londrina e Região (2005-2006) e Classificados de Imóveis da Folha de Londrina (2006-2007). O autor analisa a verticalização de Londrina por décadas (1950 a 2000).

(BNH), distantes de 6 a 7 km do centro da cidade, contribuindo com a valorização dos vazios urbanos, dado que cerca de 60% dos lotes eram vazios. Na zona sul da cidade, é implantado o câmpus da Universidade Estadual de Londrina (UEL) e as obras de asfaltamento da PR-445.

Casari (2008) destaca a década de 1980 como de maior importância na intensificação da verticalização urbana de Londrina, em decorrência do número de edifícios construídos na época – muitos no sistema de condomínio –, da atuação de diversos órgãos públicos na construção de conjuntos habitacionais verticais e da diversidade arquitetônica. Nesse período, foram construídos 801 edifícios com 4 ou mais pavimentos, sendo 348 de 4 pavimentos, 243 de 5 a 8 pavimentos, 127 de 9 a 14 pavimentos e 83 com 15 ou mais pavimentos, totalizando 2.046.247,76m<sup>2</sup> de área construída.

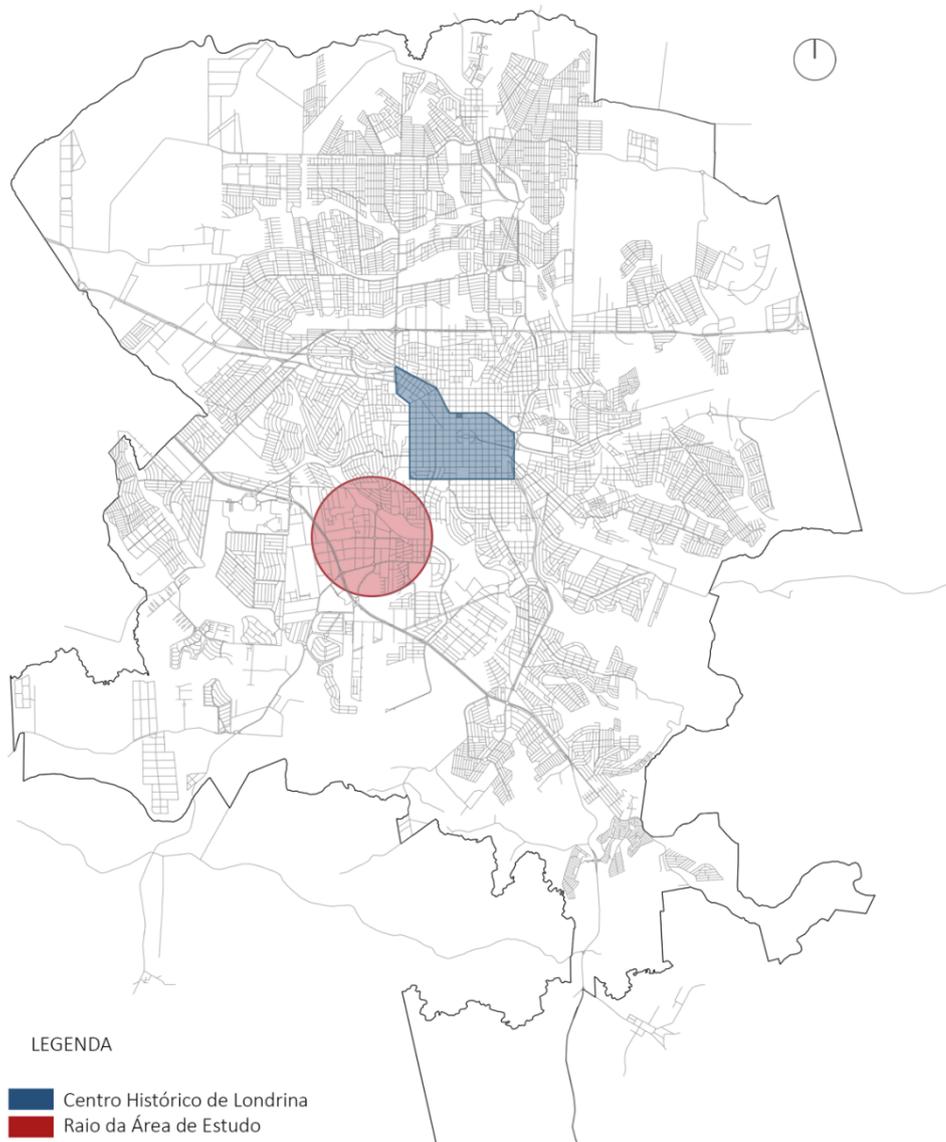
Na década de 1990, o autor computa a construção de 559 edifícios com 4 pavimentos ou mais, sendo 265 com 4 pavimentos, 120 com 5 a 8 pavimentos, 93 com 9 a 4 e 81 com mais de 15 pavimentos, com destaque para o ano de 1991, que concentrou 38,64% das construções. Desses 559 edifícios, 495 são de uso residencial, 46 de uso comercial e 18 de uso misto. Nesse período, surgiram edifícios bem altos, direcionados para população de maior poder aquisitivo, ainda na área central da cidade.

Passos (2007) relata que, no ano de 1970, a cidade possuía 36 edifícios com mais de quatro pavimentos, passando esse número para 1670 no ano 2000, sendo que a segunda metade da década de 1980 foi a que apresentou maior construção de edifícios. Esses edifícios foram construídos entre 1970 e 2000 por 514 agentes diferentes, considerando somente a propriedade dos empreendimentos, 258 classificados como condomínios residenciais e 256 como investidores, construtoras e incorporadoras. A autora destaca a importância da atuação das construtoras e incorporadoras nesse período, sendo responsáveis por 41,98% dos edifícios construídos na década de 1970, 44,30% na década de 1980 e 50,5% da década de 1990.

Oura (2006), que também analisa a verticalização do município de Londrina, classifica o período de 1984 a 1997 como “expansão centro-bairro”. A autora atribui esse novo comportamento à Lei 3706 de 1984 (LONDRINA, 1984), que ampliou espaços para verticalização para outras regiões até então com baixo coeficiente de aproveitamento. Eram regiões ainda próximas ao centro, mas começava nesse período

uma certa dispersão dos edifícios verticais. Foram construídos 496 novos prédios, sendo 282 localizados no centro da cidade e o restante em novos bairros.

Figura 28 – Município de Londrina/PR



Mapa sem escala.

Fonte: Elaborado pela autora.<sup>13</sup>

A partir de 1998, a zona sul passou a atrair a maior parte dos investimentos, especialmente o Bairro Guanabara e a Gleba Palhano, grande filão do mercado imobiliário, dada a proximidade ao centro, ao Lago Igapó II, ao Shopping Catuaí e aos grandes lotes remanescentes na área. Também em 1998 foi aprovada a Lei nº 7484

<sup>13</sup> Os mapas de Londrina foram elaborados com o mapa base do IPPUL e dados coletados na pesquisa. As imagens foram tratadas por Isabella Gomes.

(LONDRINA, 1998), que ampliou a zona de expansão urbana e o perímetro do município, incluindo a região da Gleba Palhano no primeiro grupo (OURA, 2006). Em 2008, foi estabelecido o novo plano diretor do município, com novas leis de parcelamento, uso e ocupação do solo, direcionando novos eixos de expansão, especialmente a Gleba Palhano, como área de verticalização voltada a classes de maior poder aquisitivo.

Em 1993, foi criado o Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Londrina (IPPUL), como órgão da administração municipal, sendo responsável pelo gerenciamento do desenvolvimento urbano, da legislação urbanística, das obras municipais e do desenvolvimento do plano diretor e do plano de mobilidade.

O primeiro plano diretor foi desenvolvido na década de 90, época em que as áreas residenciais se estendiam por toda a cidade, destacando-se na região central edifícios para classe média e alta, e na região norte conjuntos habitacionais financiados pelo BNH (LONDRINA, 2019). Assim como em outras cidades com forte economia e de médio porte, Londrina observou junto à expansão de seu território a proliferação de condomínios residenciais de morfologia de casas ou apartamentos.

Em 2008, foi promulgada a Lei nº 10.637 (LONDRINA, 2008), que aprova a revisão do plano diretor de 1998 (Lei nº 7.482 de 20 de julho de 1998) e estabelece o plano diretor participativo do município de Londrina, que incorpora as diretrizes do Estatuto da Cidade (Lei Federal nº 10.257, de 10 de julho de 2001). Integram o plano diretor as leis específicas aprovadas entre 2011 e 2015: Perímetro Urbano (LONDRINA, 1998); Zoneamento de Uso e Ocupação do Solo Urbano (LONDRINA, 2015); Parcelamento do Solo Urbano (LONDRINA, 2012); Preservação do Patrimônio Cultural (LONDRINA, 2011); Sistema Viário (LONDRINA, 2015); Código de Obras e Edificações (LONDRINA, 2011); Código de Posturas (LONDRINA, 2011) e Código Ambiental (LONDRINA, 2012).

Em 2017, foi iniciado o processo para revisão do plano diretor 2018 – 2028. Sob a coordenação do IPPUL, foram realizadas audiências públicas com a população e representantes das secretarias municipais. Em fevereiro de 2020, foram divulgados os resultados da primeira audiência. Ao longo de 2020, foram realizadas diversas oficinas de qualificação para debate dos temas em revisão.

No início de 2022, foi instituída a Lei nº 13.339/2022 (LONDRINA, 2022), aprovando a revisão da Lei nº 10.637/2008 (LONDRINA, 2008), que institui o Plano Diretor Participativo do Município de Londrina (PDPML), denominado a partir de então Plano Diretor do Município de Londrina (PDML). Integram o PDML as leis específicas que já faziam parte do plano diretor anterior, mas algumas dela passam por processo final de revisão, com previsão de publicação ao longo de 2022.

#### **4.1 DIMENSÃO FÍSICA DA GLEBA PALHANO**

A Gleba Palhano está localizada na porção sudoeste do município de Londrina e teve um processo conflituoso de urbanização, só passando a pertencer legalmente ao município em 1970, com o parcelamento em chácaras para regularização da área até então sem documentação legal junto ao município.

Audibert (2018) relata que a Fazenda Palhano, assim como outras regiões do norte do Paraná, foi demarcada pelo agrimensor Mábio Gonçalves Palhano, antes da fundação do município, a pedido do governo do estado. O agrimensor adquiriu da Câmara Municipal de São Jerônimo a área para instalar sua propriedade agrícola, denominada “Fazenda Mábio Palhano” em março de 1929, ligada ao distrito de Jataí. No mesmo ano, a Companhia Melhoramentos Norte do Paraná (CNTN) inicia o processo de fundação de Londrina. A fazenda tinha 750 alqueires, incluindo as áreas onde seriam instalados o Shopping Catuaí, a Universidade Estadual de Londrina, indo até a margem direita do Ribeirão Cambezinho, onde foi instalado o Lago Igapó. Os irmãos Edson e Joaquim Palhano, também agrimensores, somariam 400 alqueires à área da fazenda, totalizando 1.150 alqueires.

Já nas décadas de 1920/30, era observada a divisão da Fazenda Palhano em cinco glebas, que, apesar de não oficiais, aparecem em documentos da Secretaria Municipal de Obras e Pavimentação para identificação dos lotes. Grande parte foi vendida para as famílias Gonzaga de Oliveira e Nakamura, incluindo a área da UEL, que foi doada ao estado pelas duas famílias, totalizando uma área de 17 alqueires (sendo 12 alqueires da primeira e 5 da segunda). Entre 1950 e 1970, a maioria das chácaras foi vendida para investimento de capital ou áreas de lazer, sem o interesse em investimentos em infraestrutura. Ao final da década de 1960, alguns loteamentos urbanos foram

aprovados com participação ativa da Prefeitura, especialmente próximos ao Lago (Jardim Lima Azevedo em 1969 e Jardim Maringá em 1970), na região que foi inundada anos após para formação da represa (AUDIBERT, 2018).

Instituída em 1957, a Lei 133 de Prestes Maia é a primeira lei de ordenação do território urbano e rural de Londrina, regulando parcelamento e parâmetros de uso e ocupação do solo. Após o início da vigência da Lei Federal nº 6766/1979 (BRASIL, 1979), o município decreta a Lei 3792 de 1985 (LONDRINA, 1985), estabelecendo que lotes superiores a 30.000,00m<sup>2</sup> devem destinar pelo menos 20% de sua área a arruamento e 6% a áreas livres na zona urbana ou 10% na zona suburbana, além de doar áreas para edifícios ou serviços públicos municipais.

Até o final da década de 1960, não havia registros oficiais das divisões da área da Fazenda Palhano perante a prefeitura do município de Londrina, o que impedia aprovação das subdivisões dos lotes e documentação para os adquirentes. Além disso, a concessão inicial da terra foi registrada na Comarca de Tibagi, pois na época não existia o Cartório de Registro de Imóveis em Jataí ou Londrina. Diante dos fatos, a administração de Londrina decidiu pela promulgação da Lei Municipal nº 1.794/1970 (LONDRINA, 1970), que visava “aceitar o parcelamento da sub-divisão da Fazenda Palhano, já efetuada por seu primitivo proprietário, independentemente de seu enquadramento à legislação vigente”, regularizando então o parcelamento existente e dispensando das exigências de arruamento, zoneamento, loteamento e outras normas urbanísticas.

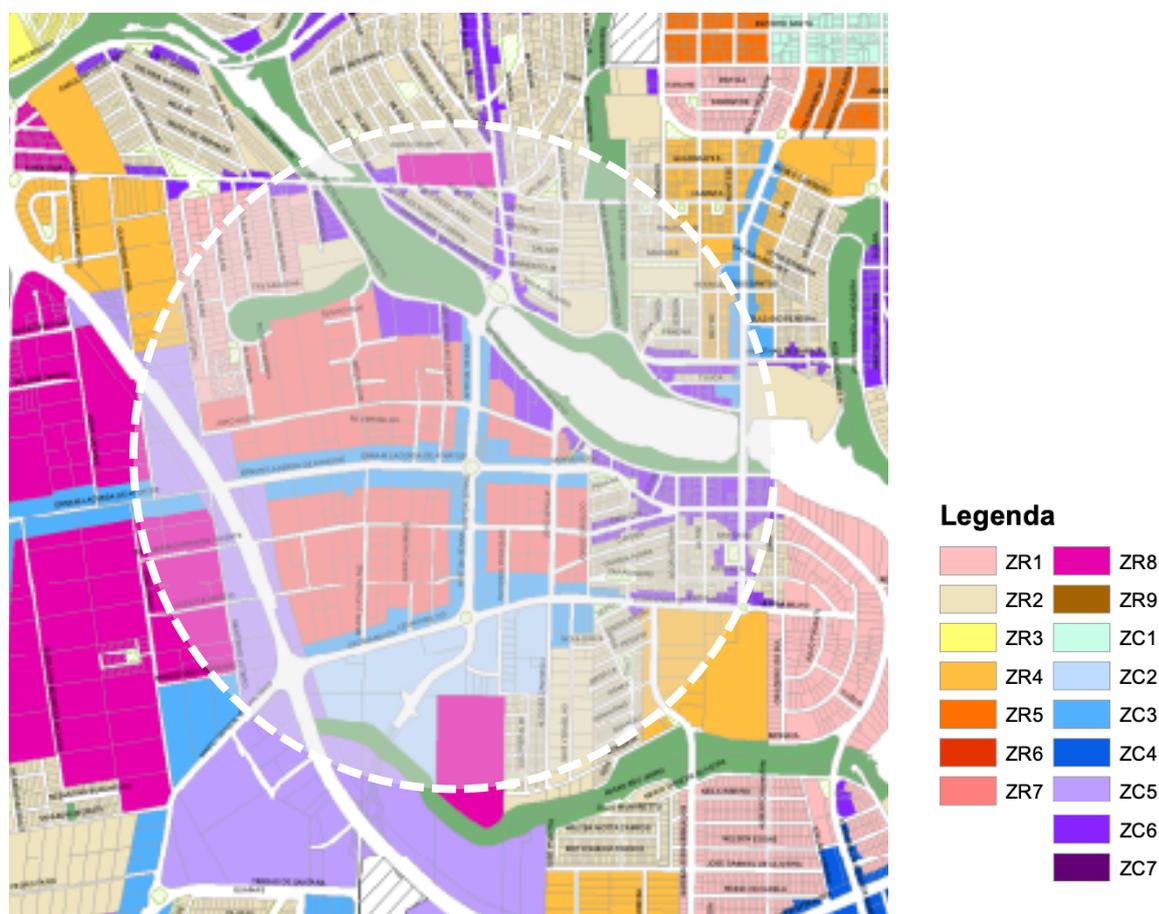
A legislação permitiu a aprovação de 311 lotes entre 5.535m<sup>2</sup> e 242.000m<sup>2</sup>, além da porção remanescente onde se situava a sede da Fazenda Palhano. Entretanto, a maioria dos que se localizavam na região norte da Gleba Palhano, mais próximas ao Lago Igapó, tinham aproximadamente 25.000 m<sup>2</sup> cada. Dentro da antiga fazenda, foram aprovados grandes loteamentos urbanos: Alphaville, Royal Golf, Terras de Santana II, com tipologia horizontal. Enquanto isso, a região ao norte continuou composta por chácaras até o início da década de 2000, quando incorporadores e construtoras locais passaram a adquiri-las (AUDIBERT, 2018). Importante destacar que essa regularização diferiu de outros processos do município e liberou os proprietários da doação de áreas públicas, arruamento e infraestrutura, o que fica evidenciado na forma urbana da cidade.

O Catuaí Shopping Center foi inaugurado em 1990. Erigido pela Construtora Khouri, de capital local, posteriormente foi adquirido pela BR Malls, do Rio de Janeiro.

Ele foi um dos grandes responsáveis pela expansão territorial em direção sudeste no município. Nos arredores do shopping, instalaram-se universidades privadas, loteamentos fechados e hotéis. Em 2000, foi realizada a abertura da Avenida João Wyclif, facilitando o acesso do centro ao Shopping Catuaí e contribuindo com a expansão da Gleba Palhano.

A região onde a área de estudo está inserida está classificada no Plano Diretor do Município de Londrina de 2008 e no Mapa de Uso e Ocupação do solo como ZR7 – Zona Residencial 7 nos meios de quadra e como ZC3 e ZC5 – Zona Comercial 3 e 5 nos lotes voltados para as vias estruturais do bairro, como pode ser observado na Figura 29.

Figura 29 – Mapa de zoneamento urbano - Londrina/PR, Agosto 2014



Fonte: Londrina, 2013.

Nas especificações da ZR7, são permitidos: uso residencial unifamiliar; residencial multifamiliar horizontal isolada, horizontal em vilas e multifamiliar vertical; nas vias estruturais e coletoras: comércio e serviços. Os lotes devem ter medida mínima

de 2.000,00 m<sup>2</sup>, com taxa de ocupação máxima de 80% da área livre do terreno e 50% nos demais pavimentos. O coeficiente de aproveitamento básico é igual a 2, podendo chegar a 3,5 com a aplicação da outorga onerosa do direito de construir (LONDRINA, 2015).

A ZC3 é destinada especialmente às atividades de comércio e prestação de serviços regionais intraurbanos, mas também permite uso residencial unifamiliar ou multifamiliar e uso misto. Está localizada ao longo dos corredores viários estruturais e arteriais. A ZC5 visa estimular a concentração de comércio de grande porte e de serviços de interesse regional, principalmente ao longo de rodovias. Os lotes mínimos da área são de 1.000,00m<sup>2</sup>.

Vem sendo discutida ao longo do processo de revisão do plano diretor a possibilidade de unificar algumas zonas residenciais e integrar alguns coeficientes urbanísticos. Pela proposta da equipe técnica do IPPUL, responsável pela Lei de Uso e Ocupação do Solo (LONDRINA, 2020), a hoje ZR-7, área verticalizada da Gleba Palhano, passaria de ser denominada ZR-6, com coeficientes e padrões construtivos semelhantes a outras regiões de alta densidade do município. A ZR-6 seria denominada: zona residencial de alta densidade de qualificação.

#### **4.1.1 Forma e ambiente construído**

A região então intitulada Gleba Palhano inicia-se como região nobre da cidade, dadas as estratégias de marketing e o apelo da beleza “natural” do Lago Igapó. Apesar de os condomínios horizontais abrangerem parte do bairro Palhano e do bairro Guanabara, a população do município reconhece como “Gleba Palhano” a parte verticalizada entre o Lago Igapó II e a Avenida Madre Leônia Milito. É essa a região de estudo desta tese.

A Figura 30 abrange uma área de 4km de extensão no sentido Leste-Oeste e norte-sul, e ilustra referências importantes na urbanização da Gleba Palhano como a Universidade Estadual de Londrina, o Shopping Catuaí, Lago Igapó I e II. Também estão indicadas as principais vias de acesso ao bairro: Rodovia PR 445; Avenida Higienópolis; Avenida Madre Leônia Milito e Avenida Ayrton Senna, prolongamento da Avenida Maringá, principal via no sentido norte-sul na área de estudo. Na imagem também está em destaque o recorte da área de estudo, o raio de 1,2km de diâmetro, as quadras para

quais foram realizados os levantamentos e o trecho onde realizamos os percursos programados, que serão descritos neste capítulo. A área do recorte delimitada para estudo possui 35 quadras; dessas, 26 foram selecionadas para o levantamento dos edifícios, como pode ser verificado na Figura 30.

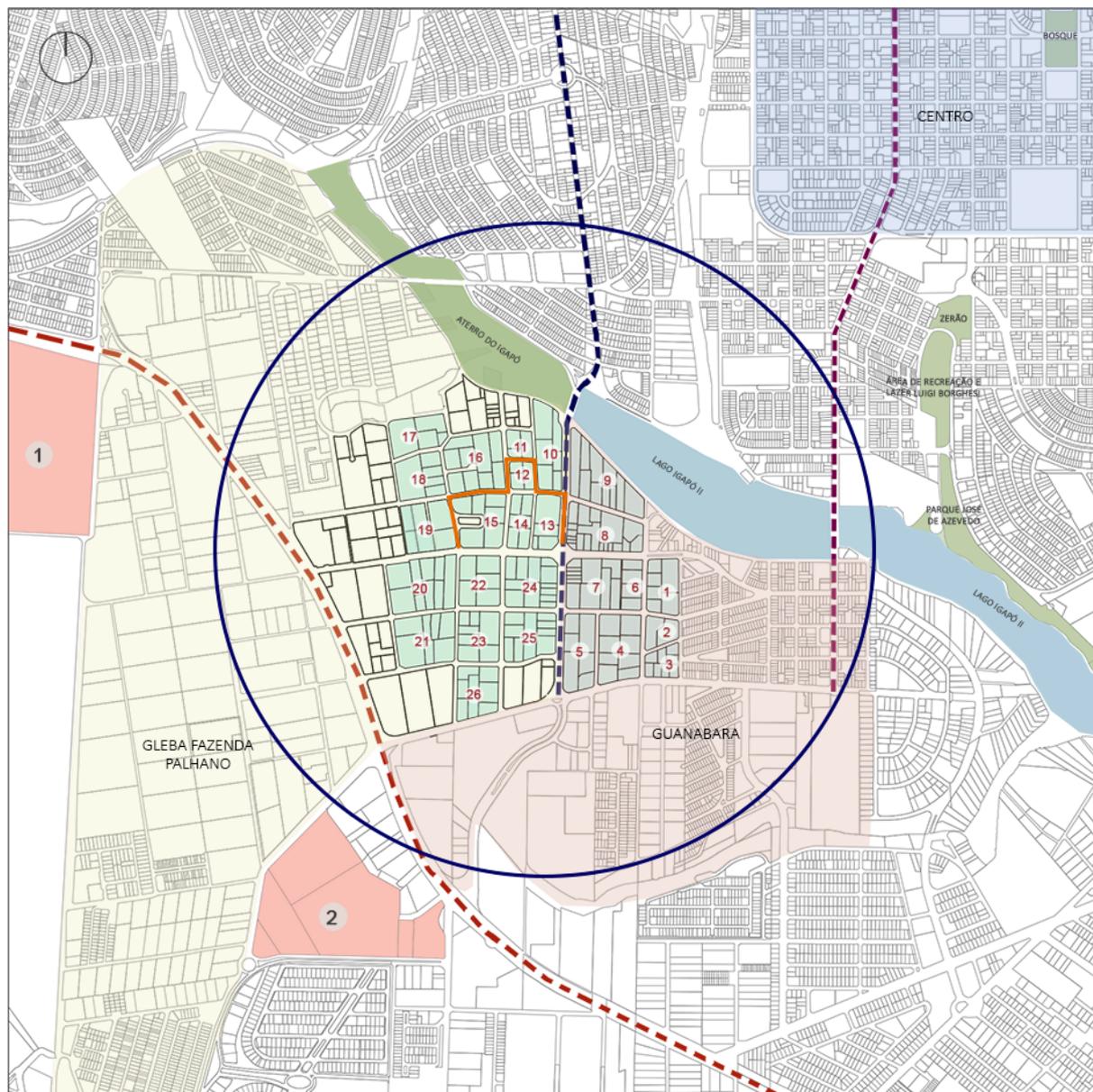
É possível observar na imagem que a área denominada popularmente como Gleba Palhano abrange dois bairros: Guanabara e Gleba Fazenda Palhano, regiões destacadas em laranja e amarelo no mapa, respectivamente.

#### 4.1.1.1 Distribuição dos espaços

Como relatado no início deste capítulo, a Gleba Palhano teve um processo de aprovação bastante particular. A regularização dos lotes ocorreu somente em 1970, quando o município aceitou o parcelamento já existente pela Lei Municipal nº 1794/1970 (LONDRINA, 1970), eximindo os loteadores das exigências das leis de parcelamento do solo municipais e federais. Dessa forma, não foram reservados lotes para áreas verdes e institucionais, assim como não foi respeitada largura mínima de vias de circulação. O resultado é um desenho que se diferencia dos bairros adjacentes pela maior extensão das quadras, antigamente chácaras; pouca integração à malha urbana e escassez de áreas verdes no interior do bairro.

A região possui grandes barreiras urbanas que delimitam toda porção norte-nordeste do bairro: o Lago Igapó II, o Aterro do Lago Igapó e um fundo de vale na divisão com a Colina Verde. Ao mesmo tempo, são grandes chamarizes como atrações de lazer, dificultam o acesso entre bairro e centro da cidade, visto que há somente três vias para transposição desses espaços: Avenida Higienópolis a leste, Avenida Ayrton Senna, no centro do bairro, e Avenida Prefeito Faria Lima, ao norte. A oeste, encontra-se a Rodovia PR 445, e, ao sul, a Avenida Madre Leônia Milito, principal via de acesso ao Shopping Catuaí.

Figura 30 – Mapa índice da área de estudo em Londrina/PR



#### LEGENDA

- Rodovia PR 445
- Av. Ayrton Senna e Av. Maringá
- Av. Higienópolis
- Raio de 1,2km
- Percurso

- Parques
- Quadras que abrangem o levantamento de edifícios
- 01 Universidade Estadual de Londrina
- 02 Shopping Catuaí

Escala 1/25.000

Fonte: Autora.

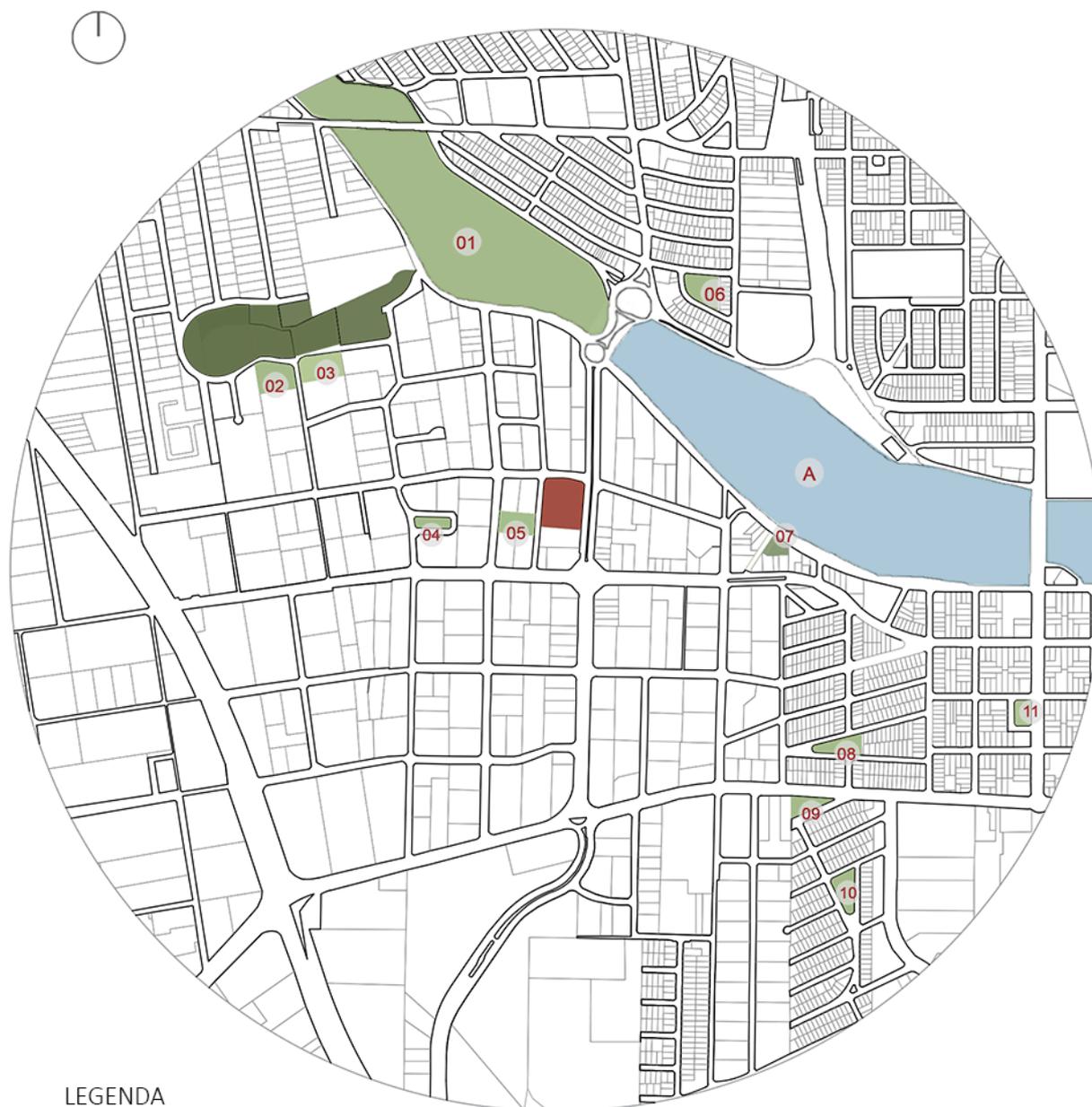
Em 2016, foi inaugurado o Shopping Aurora, localizado na esquina da Avenida Ayrton Senna e Rua João Huss, tornando-se um importante espaço de comércio e serviços no bairro, com opções de alimentação, lazer, supermercado, academia, lojas, entre outros. Além de atender os moradores e trabalhadores do bairro, o shopping atrai pessoas de outras regiões da cidade.

Como já mencionado, pelas condições em que o parcelamento da Gleba Palhano foi regularizado junto à prefeitura municipal de Londrina, não foram exigidas doações de áreas públicas, institucionais ou para vias de circulação nos moldes exigidos pelas leis vigentes na época. Os espaços livres existentes hoje no interior do bairro são fruto de negociações entre incorporadores e o IPPUL durante o processo de aprovação dos novos empreendimentos. Como exemplos, a Praça Pé Vermelho e a Praça dos Pioneiros, doadas e executadas pela Plaenge Empreendimentos, e que hoje são de domínio público, mas mantidas pela Associação de Moradores do Alto da Palhano.

O município de Londrina possui um programa denominado Programa Boa Praça em associação com a Companhia Municipal de Trânsito e Urbanização (CMTU), que permite que empresas, associações ou iniciativas individuais assumam a manutenção de determinadas áreas públicas como praças e rotatórias, podendo em troca explorar a publicidade nesses locais. Ao assumir esse compromisso, o responsável deve se responsabilizar por capinar, roçar o mato, plantar flores e pintar o meio fio da área “adotada”. Muitos incorporados imobiliários do município assumem espaços na região tanto pela possibilidade de marketing como para maior valorização dos seus empreendimentos.

Dentro do raio de estudo localizamos 11 áreas verdes, sendo 7 praças, 3 espaços destinados a praças e áreas verdes ainda não consolidados e o Aterro do Lago Igapó. Desses, somente 4 estão inseridos dentro do perímetro de estudo, em meio aos edifícios verticais: Praça dos Pioneiros, Praça Pé Vermelho, uma praça recentemente executada pela construtora Plaenge em frente à Praça dos Pioneiros e outra área destinada a praça, mas ainda em processos de aprovação e urbanização, que correspondem aos números 2, 4, 3 e 5 da Figura 31, respectivamente. As outras 5 praças (identificadas na legenda com os números 6 a 11) encontram-se nos bairros adjacentes, como Arco Íris, Guanabara e Cláudia, na porção ao sul, e Jardim Montreal, ao norte.

Figura 31 - Localização das áreas verdes – Gleba Palhano



LEGENDA

- |  |  |
|--|--|
| <b>01</b> Aterro do Lago Igapó                   | <b>08</b> Praça Guilherme Massaro          |
| <b>02</b> Praça dos Pioneiros                    | <b>09</b> Praça Madre Lêonia               |
| <b>03</b> Praça na Rua Toshio Imai               | <b>10</b> Praça Tóquio (Virgílio Magro)    |
| <b>04</b> Praça Pé Vermelho                      | <b>11</b> Praça Guanabara                  |
| <b>05</b> Terreno na Rua Eurico Hummig           | <b>A</b> Ribeirão do Cambé (Lago Igapó II) |
| <b>06</b> Praça Prefeito Goichi                  | Fundo de vale                              |
| <b>07</b> Área na Rua Bento Munhoz da Rocha Neto | Shopping Aurora                            |

Escala 1/15.000.

Fonte: Autora.

Realizamos o levantamento de todos os espaços identificados na Figura 31, com exceção do terreno na Rua Eurico Hummig (número 5) pois ainda não se encontra urbanizado. Em todos verificamos questões referentes a equipamento e infraestrutura, acessibilidade (existência de rampas, sinalização tátil do piso e condições das calçadas), bem como as principais atividades praticadas nos espaços e o público que frequentava cada um dos locais.

Entre os equipamentos verificados estão: locais para sentar-se; pistas de caminhada e corrida; ciclofaixa ou ciclovia; equipamentos para ginástica; playground infantil; serviço de alimentação, e, quanto à infraestrutura: sinal aberto de wi-fi; iluminação pública e câmeras de monitoramento. Como pode ser observado no Quadro 23, a maioria das praças possui locais para sentar e iluminação pública, mas os outros itens foram poucas vezes encontrados.

Quadro 23 - Infraestrutura e equipamentos das praças e parques – Gleba Palhano

	LUGAR PARA SENTAR-SE	PISTA DE CAMINHADA	CICLOVIA, CICLOFAIXA	EQUIPAMENTO DE GINÁSTICA	PLAYGROUND INFANTIL	SERVIÇO ALIMENTAÇÃO	WI-FI ABERTO	ILUMINAÇÃO PÚBLICA	CÂMERAS DE MONITORAMENTO
1. Aterro do Lago Igapó	NÃO	<b>SIM</b>	<b>SIM</b>	NÃO	<b>SIM</b>	<b>SIM</b>	NÃO	<b>SIM</b>	NÃO
2. Praça dos Pioneiros	<b>SIM</b>	<b>SIM</b>	NÃO	NÃO	NÃO	NÃO	NÃO	<b>SIM</b>	<b>SIM</b>
3. Praça Rua Toshio Imai	<b>SIM</b>	<b>SIM</b>	NÃO	NÃO	NÃO	NÃO	NÃO	<b>SIM</b>	NÃO
3. Praça Pé Vermelho	<b>SIM</b>	NÃO	NÃO	NÃO	NÃO	NÃO	NÃO	<b>SIM</b>	<b>SIM</b>
6. Praça Prefeito Goichi	NÃO	NÃO	NÃO	NÃO	NÃO	NÃO	NÃO	NÃO	NÃO
7. Área R. Bento Munhoz da Rocha Neto	<b>SIM</b>	NÃO	NÃO	NÃO	<b>SIM</b>	<b>SIM</b>	NÃO	<b>SIM</b>	<b>SIM</b>
8. Praça Guilherme Massaro	<b>SIM</b>	NÃO	NÃO	NÃO	NÃO	NÃO	NÃO	<b>SIM</b>	NÃO
9. Praça Madre Leônia	<b>SIM</b>	NÃO	NÃO	NÃO	NÃO	<b>SIM</b>	NÃO	<b>SIM</b>	NÃO
10. Praça Tóquio	<b>SIM</b>	NÃO	NÃO	<b>SIM</b>	<b>SIM</b>	NÃO	NÃO	<b>SIM</b>	NÃO
11. Praça Guanabara	<b>SIM</b>	NÃO	NÃO	NÃO	NÃO	<b>SIM</b>	NÃO	<b>SIM</b>	NÃO

Fonte: Autora.

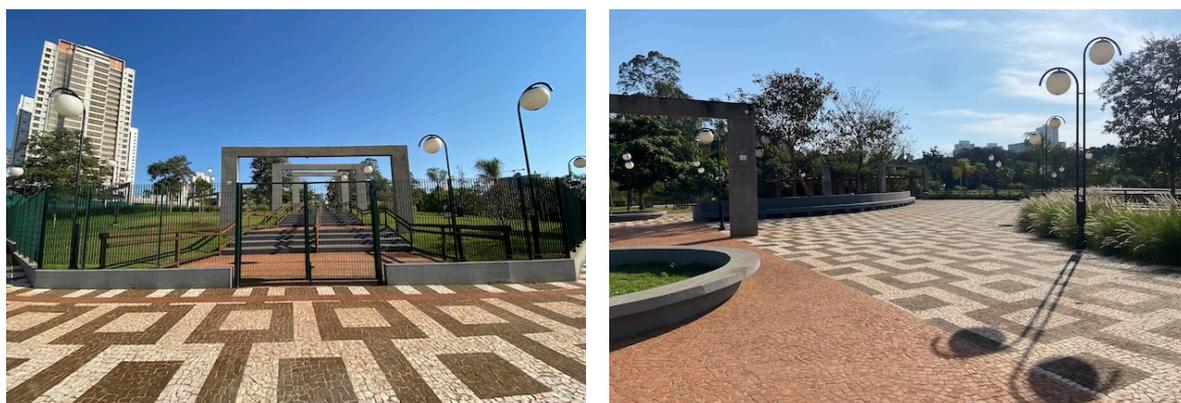
Após o represamento dos Lagos Igapó I e II, a região onde hoje está localizado o **Aterro do Lago Igapó** tornou-se um brejo. Na década de 1980, durante a abertura da Avenida Leste-Oeste, grande parte do material de entulho foi depositado na área, criando uma solução para o problema do brejo e dos caramujos que se proliferavam na região, causando doenças no bairro. As obras foram finalizadas em 1988, mas somente em 1999 foi criado o Parque Ecológico Miguel Arrabal, após tentativa de privatização da área para lazer e diversão.

*Figura 32 – Aterro do Igapó, domingo no final de tarde, agosto de 2021*



Fotos: Isabella Gomes.

*Figura 33 - Praça dos Pioneiros, junho de 2021*



Fotos: Isabella Gomes,

*Figura 34 – Praça na Rua Toshio Imai, outubro de 2021*



Fotos: Isabella Gomes

Com a ocupação da Gleba, a partir dos anos 2000, o movimento do Aterro aumentou muito. Hoje são praticados diversos esportes, como futebol, vôlei de praia, *beach tennis*, muitas famílias vão passear com crianças e animais de estimação, além da presença de *food trucks* aos finais de semana. O movimento maior acontece aos finais de tarde e finais de semana, gerado pela população de diversas partes da cidade, que vão até o Aterro fazer piquenique, brincar com crianças ou animais de estimação, praticar esportes, comer algo nos *food trucks*.

A **Praça dos Pioneiros**, assim como a Praça Pé Vermelho, foi implementada pela Construtora Plaenge e é mantida pela Associação Alto da Palhano. Sua execução foi concluída em 2015, mas ficou fechada até o início de 2021, quando foi aberta ao público, por decisão judicial. A praça possui um gradil por toda sua extensão, mas se mantém aberta ao público. No espaço são encontrados locais para sentar-se, pista de caminhada, câmeras de monitoramento e iluminação pública, mas não existem equipamentos para atividades esportivas ou playground infantil. Segundo informações do Google Maps<sup>14</sup>, o horário de maior movimento na Praça é no final da tarde e início da noite nos dias de semana. Alguns entrevistados relataram que há grupos que se reúnem no início da noite na Praça para realização de atividades esportivas.

No final de 2021, em frente à Praça dos Pioneiros, na Rua Toshio Imai, foi executada e doada pela Plaenge uma pequena praça, com bancos, pistas para caminhada, iluminação, vegetação, itens de acessibilidade física como rampas e piso tátil. Durante as visitas realizadas no local, pudemos observar pessoas em momentos de lazer, passeio com animais e algumas famílias com crianças, sendo a maioria dos frequentadores mulheres. A praça está identificada com o número 3 na Figura 31.

A **Praça Pé Vermelho** fica localizada na Alameda Pé Vermelho, em meio a diversos condomínios residenciais verticais que se voltam para a Praça. Por sua posição na quadra, ela atende prioritariamente aos moradores desses edifícios no seu entorno imediato e a outros localizados a uma pequena distância. A praça de 2.625m<sup>2</sup> foi construída pela Construtora Plaenge, responsável por cinco dos seis condomínios na quadra que a circunda, e é mantida pela Associação Alto da Palhano.

---

<sup>14</sup> O aplicativo do *Google Maps* mostra o movimento em tempo real de diversos locais na cidade e faz uma estimativa de movimento através do uso de aparelhos celulares dotados de GPS para os dias da semana, baseada na média dos históricos.

Quanto à sua infraestrutura, a praça possui local para sentar-se, iluminação e câmeras de segurança, mas não possui pistas para caminhadas, ciclofaixas, playground nem serviços de alimentação. Apesar de possuir pouquíssimos equipamentos, ela é bastante frequentada pela população local, principalmente por pessoas passeando com seus animais de estimação e crianças pequenas acompanhadas por seus cuidadores.

*Figura 35 – Praça Pé Vermelho*



Foto: Autora.

*Figura 36 – Terreno destinado à Praça Saulo Correia Ribeiro, Rua Eurico Hummig*



Foto: Micaela Orikasa.

*Figura 37 – Praça Prefeito Goichi*



Foto: Isabella Gomes

Um terreno localizado na **Rua Eurico Hummig**, entre as ruas João Huss e Ernani Lacerda de Athayde, vem sendo cuidado pelos moradores do bairro, especialmente pela Associação do Alto da Palhano. O terreno de aproximadamente 5 mil m<sup>2</sup> foi doado à prefeitura municipal de Londrina, na condição de que seria destinado a uma praça pública. O acordo prevê que os incorporadores ou a Associação de Moradores assumam os custos da obra. O IPPUL elaborou um projeto para a praça, que não foi aceito pela

Associação, alegando ter valor muito elevado. Segundo reportagem da Folha de Londrina<sup>15</sup>, a ideia atual da Associação é transformar o espaço em uma “Praça Pet” e aguardam autorização do IPPUL para continuação do projeto, que informou que a área é elegível à adoção pela população e que o nome do espaço é Praça “Saulo Correia Ribeiro”. Hoje no local podem ser observadas diversas mudas de árvores frutíferas plantadas, calçadas nas duas extremidades da área e uma passagem pavimentada para pedestres.

A **Praça Prefeito Goichi** fica do lado oposto do Lago Igapó para quem mora na Gleba Palhano, na Rua Nova Orleans. A praça não possui equipamentos, mobiliários ou acessibilidade física, somente vegetação. Em visita ao local, observamos apenas movimento de poucas pessoas passeando com seus animais de estimação.

Há uma outra área verde na **Rua Bento Munhoz da Rocha Neto**, onde hoje encontra-se instalada uma loja onde se vende creme de açaí para consumo no local. O terreno é uma área de servidão da Sanepar, que está sendo utilizada de forma irregular pelo estabelecimento comercial. No espaço há diversos locais para sentar-se, playground infantil, uma pequena horta comunitária, além do serviço de alimentação. O espaço é bastante frequentado, especialmente por jovens e adultos. Ao lado, há uma área verde destinada à criação de uma praça, mas o projeto ainda não foi executado.

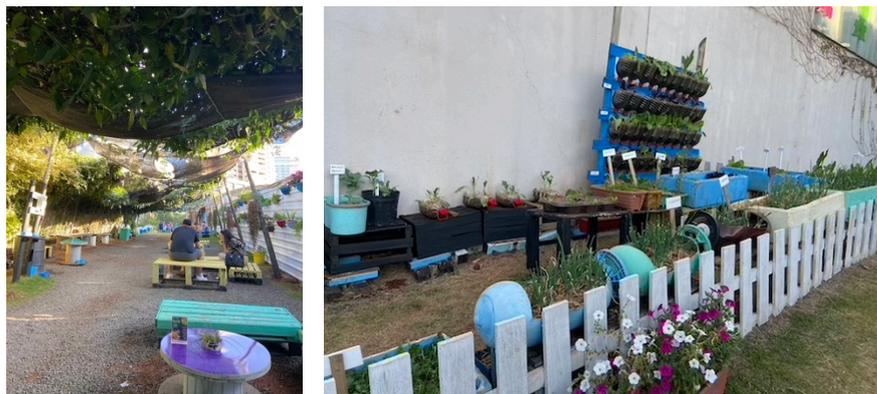
A **Praça Guilherme Massaro** encontra-se no bairro Arco Íris, a leste da Gleba Palhano. A praça possui bancos de concreto, lixeiras, iluminação e uma quadra poliesportiva, mas as calçadas e nos equipamentos da quadra encontram-se em mau estado de conservação. Não encontramos pessoas utilizando o espaço no momento da nossa visita.

A **Praça Madre Leônia** está localizada no Bairro Cláudia. Não possui equipamentos de ginástica ou playground infantil, mas atrai a população principalmente pela oferta de serviços de alimentação e como espaços de lazer, sendo utilizada mais por adultos. Possui uma boa arborização, rampas de acesso a cadeirantes, boa condição das calçadas.

---

<sup>15</sup> Disponível em <<https://www.folhadelondrina.com.br/cidades/um-pomar-em-crescimento-na-gleba-palhano-3102516e.html>> Acesso em 18/10/2021.

*Figura 38 – Espaço na Rua Bento Munhoz da Rocha Neto – comércio de açai*



Fotos: Isabella Gomes.

*Figura 39 - Praça Guilherme Massaro*



Foto: Isabella Gomes

*Figura 40- Praça Madre Leônia*



Foto: Isabella Gomes

*Figura 41- Praça Tóquio*



Foto: Isabella Gomes

*Figura 42 - Praça Guanabara*



Foto: Isabella Gomes

A Praça Virgílio Magro, conhecida como **Praça Tóquio**, está localizada na Rua Tóquio, ao sul da Avenida Madre Leônia Milito, próxima aos condomínios residenciais Quinta de Boa Vista. O espaço possui playground infantil, equipamentos de ginástica, espaços para sentar-se e iluminação pública. Há pouca arborização e as calçadas precisam de manutenção do piso em vários trechos. O maior movimento de pessoas verificado foi de crianças brincando, pessoas em momento de lazer ou realizando práticas de atividades físicas.

A **Praça Guanabara** fica localizada na Avenida Higienópolis, em frente ao Mercado Municipal Guanabara. Apesar da posição privilegiada, não é muito utilizada pela população. Possui somente locais para sentar-se e serviço de alimentação por *food trucks* no local. Não possui rampas de acesso a cadeira de rodas nem piso tátil e as calçadas necessitam de manutenção.

Em maio de 2021, foi inaugurada a Ponte dos Guarda-Chuvas, espaço adotado pela empresa Brandt Brasil por meio do Projeto Boa Praça da prefeitura municipal de Londrina<sup>16</sup>. A ponte fica localizada no Lago Igapó II, onde foram instalados cerca de 50 guarda-chuvas, criando um cartão postal da cidade. Ao longo dos meses, os guarda-chuvas vêm sendo substituídos e, por meio da escolha de suas cores, a instalação vem participando de campanhas nacionais como Outubro Rosa e Novembro Azul de conscientização ao câncer de mama e de próstata, respectivamente.

Figura 43 – Ponte dos Guarda-Chuvas

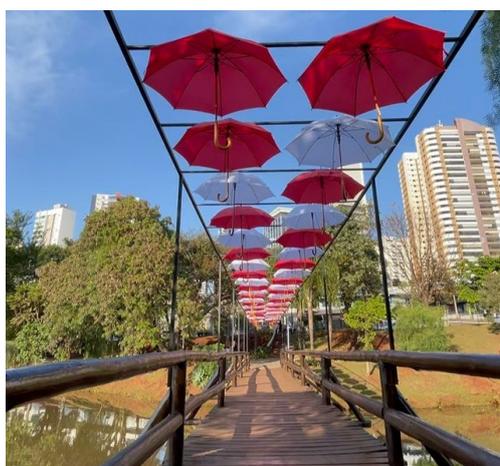


Foto: Aro Pires.

---

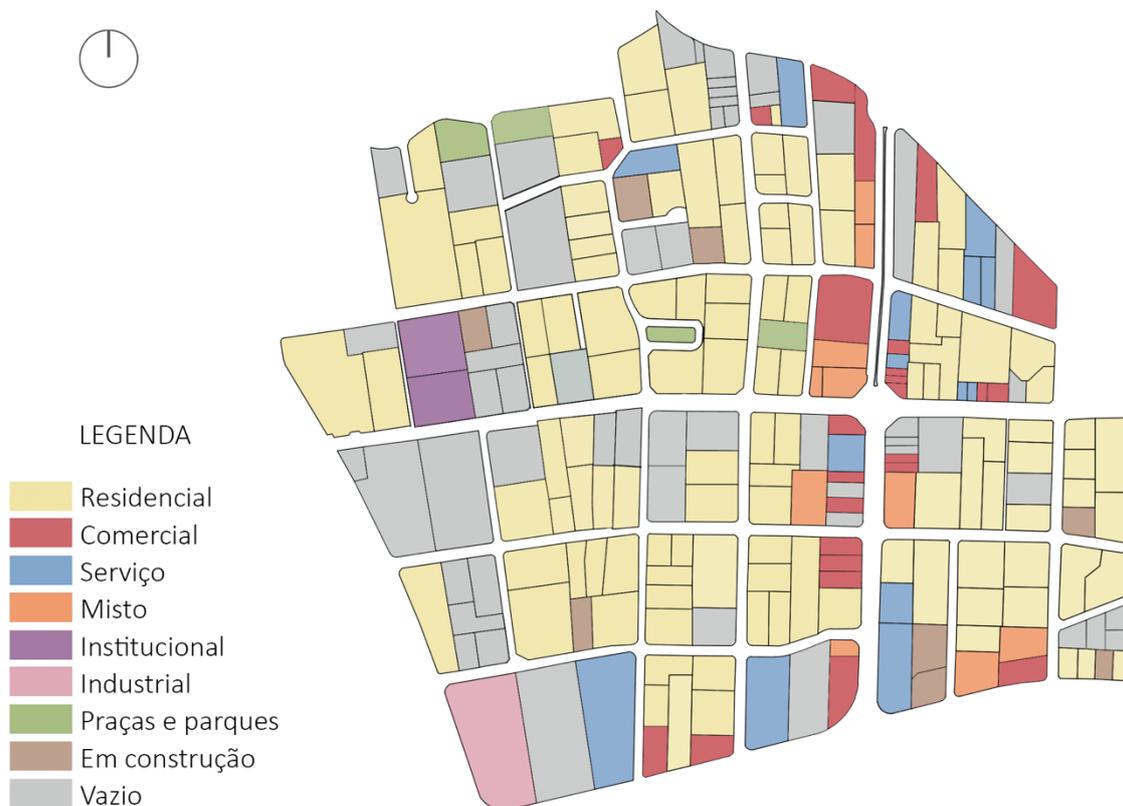
<sup>16</sup> Disponível em <<https://www.folhadelondrina.com.br/cidades/ponte-do-lago-igapo-ganha-guarda-chuvas-coloridos-3083950e.html>> Acesso em 14/11/2021

Ao longo de 2021, foram realizadas melhorias no Lago II, tais como: recuperação da calçada no trecho da Avenida Higienópolis, mudança de mobiliário, troca dos paralelepípedos de concreto por floreiras nas vias de circulação ao redor do lago, pintura no piso, instalação de novas luminárias de LED. As melhorias têm contribuído para a qualidade do espaço, mas ainda há bastante conflito de uso do espaço entre pedestres, ciclistas, pessoas praticando esportes e até mesmo pessoas em veículos motorizados.

#### 4.1.1.2 Uso do solo

Dentro da área do recorte do estudo, predomina o uso residencial, com edifícios de tipologia vertical. Apesar da grande quantidade de prédios finalizados, ainda são encontrados diversos terrenos vazios e outros em obras, como pode ser verificado na Figura 44. Existem no bairro poucos lotes com antigas casas térreas – das antigas fazendas – que ainda resistem à nova urbanização da região.

Figura 44 – Uso do solo – Gleba Palhano



Escala 1/12.500

Fonte: Autora.

Ao longo da Avenida Ayrton Senna, predominam os usos misto, serviços e comercial, assim como nos lotes voltados para a Avenida Madre Leônia Milito, ao sul, que é a via principal em direção ao Shopping Catuaí e à Rodovia PR 445. Na área, ainda verificamos um lote com indústria (COPRALON – Comercial de Produtos Alimentícios Londrina) e outro institucional, pertencente à Associação dos Empregados da Embrapa (AEE Embrapa Soja). Quanto aos espaços públicos, foram então descritas as praças que estão inseridas dentro da área de recorte do estudo: Praça Pé Vermelho, Praça dos Pioneiros, já consolidadas e administradas pela Associação dos Moradores do Alto da Palhano, e outras duas áreas ainda em fase de urbanização: a Praça em frente à Praça dos Pioneiros, construída pela Construtora Plaenge, e a área verde na Rua Eurico Huming, para a qual há intenção de criação de um espaço dedicado aos animais de estimação.

Na seção 4.2.2, dedicada aos usos e atividades da área de estudo, detalharemos as questões referentes aos principais usos encontrados, tendo em vista as atividades e elementos que atraem movimento de pessoas.

#### 4.1.1.3 Densidade e Verticalização

O Art. 3 da LUOS de Londrina classifica a densidade demográfica em três categorias: baixa (até 100 habitantes por hectare); média (de 101 a 400 habitantes por hectare) e alta (acima de 400 habitantes por hectare). A meta do município, apresentada nas discussões de revisão do plano diretor, é ter regiões da cidade com densidade de aproximadamente 500 habitantes por hectare. Para manter o alto potencial construtivo, propõem-se dimensões mínimas de lote menores, taxas de ocupação maiores e coeficiente de aproveitamento maior. A região da Gleba Palhano, junto ao centro da cidade, é um dos maiores eixos de verticalização e de alto adensamento demográfico da cidade.

Figura 45 – Vista aérea da Gleba Palhano



Foto: Wilson Vieira.

Observa-se na Figura 46 que a maior parte dos edifícios com menor altura (até 7 pavimentos) encontra-se nos eixos comerciais, na Avenida Ayrton Senna, na Avenida Madre Leônia Milito e nos lotes localizados na Rua Bento Munhoz da Rocha Neto, em frente ao Lago Igapó. A grande maioria dos edifícios possui entre 16 e 30 pavimentos, mas cabe destacar a existência de alguns edifícios com mais de 31 pavimentos, que podem ser classificados como arranha-céus.

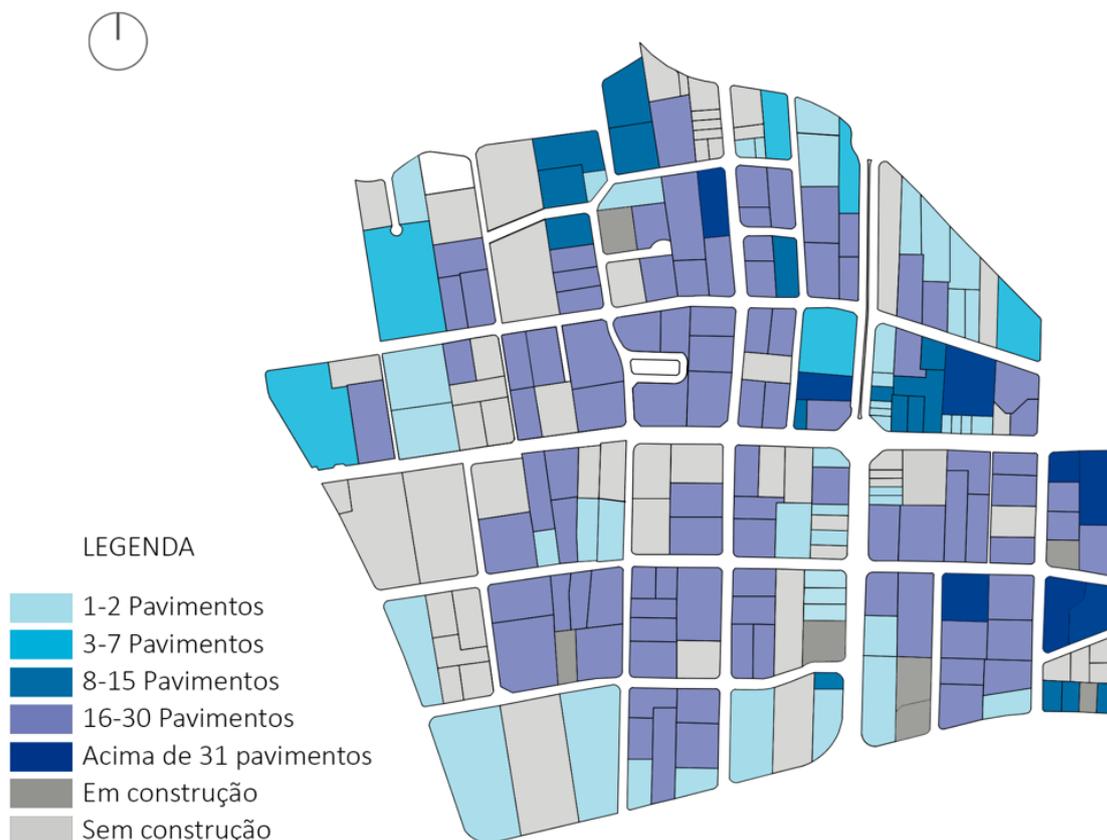
Dentro da área do recorte da pesquisa, constam 115 edifícios verticais, estando 107 deles dentro das 26 quadras selecionadas para o levantamento. Para análise dos dados dos edifícios, selecionei somente os de uso exclusivamente residencial, totalizando 97 unidades. Excluí, portanto, 2 edifícios de uso misto nas quadras 4 e 7, e 8 edifícios comerciais das quadras 4, 10, 13 e 24, dos 107 edifícios levantados. Assim, em uma área de 1.237.365 m<sup>2</sup><sup>17</sup>, havia, até o meio do ano de 2021, 115 edifícios altos, sendo a maioria de uso residencial, com mais de 16 pavimentos. O quadro com a

---

<sup>17</sup> Área do recorte do estudo em Londrina

listagem dos edifícios de uso residencial e suas principais características encontra-se no Apêndice F.

Figura 46 – Altura das edificações – Gleba Palhano



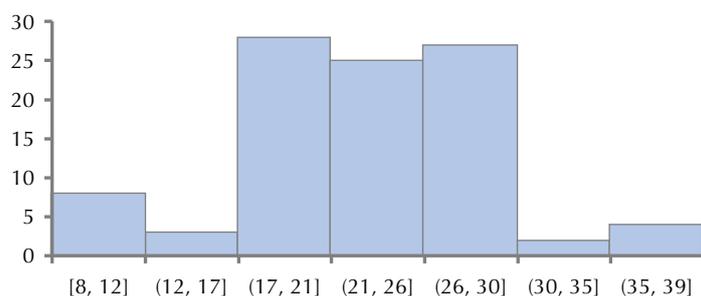
Escala 1/12.500

Fonte: Autora.

Para preenchimento das fichas dos edifícios utilizamos diversas fontes. Foram coletados dados através de observações *in loco*, pelo *Google Maps*, especialmente pelas imagens do *Street View*, outros trabalhos acadêmicos que analisam a verticalização ou tipologias da Gleba Palhano, sites das construtoras e incorporadoras e catálogos imobiliários municipais.

Dos 97 condomínios residenciais de tipologia vertical que fizeram parte das análises do levantamento, 28 possuem de 18 a 21 pavimentos; 25, entre 22 e 26 pavimentos, e 27, entre 27 e 30 pavimentos, como ilustra o Gráfico 1. Ainda contabilizamos 8 edifícios com até 12 pavimentos, 3 entre 12 e 17 pavimentos e 6 edifícios com mais de 31 pavimentos.

Gráfico 1 - Quantidade de pavimentos totais dos edifícios residenciais – Gleba Palhano



Fonte: Autora.<sup>18</sup>

Os empreendedores com maior número de edifícios na amostra foram: Plaenge, com 28 edifícios (que corresponde 16,97% da amostra geral e 28,87% da amostra de Londrina) e A. Yoshi, com 20 edifícios (que corresponde a 12,12% da amostra geral e 20,62% da amostra de Londrina), seguidos pela Vectra, com 11 edifícios; Galmo, com 9 edifícios, e Artenge, com 7 (correspondentes a 11,34%, 9,28% e 7,22% da amostra de Londrina), como ilustra a Tabela 1.

Tabela 1 – Distribuição dos edifícios por empreendedor – Gleba Palhano

Empreendedor	Frequência	%
A. Yoshi	20	20,62%
Artenge	7	7,22%
Dresden	2	2,06%
Encol	2	2,06%
Galmo	9	9,28%
Plaenge	28	28,87%
Quadra	4	4,12%
Serteng	5	5,15%
Vanguard	2	2,06%
Vectra	11	11,34%
Yticon	2	2,06%
Outras	5	5,15%
Total	97	100,00%

Fonte: Autora.<sup>19</sup>

<sup>18</sup> Para elaboração dos gráficos contei com consultoria da estatística Danielle Carvalho.

<sup>19</sup> Para elaboração das tabelas com dados estatísticos contei com consultoria da estatística Danielle Carvalho.

Tabela 2 – Distribuição dos edifícios por ano de conclusão – Gleba Palhano

Ano de conclusão	Frequência	%
Até 2000	7	7,22%
De 2001 a 2005	13	13,40%
De 2006 a 2010	21	21,65%
De 2011 a 2015	28	28,87%
De 2016 a 2020	26	26,80%
Após 2020	2	2,06%
Total	97	100,00%

Fonte: Autora.

Quanto à data de conclusão dos edifícios, classifiquei-os por intervalos de cinco anos, iniciando com os edifícios concluídos até o ano de 2000 e finalizando com os edifícios concluídos após 2020. Quando se analisam os edifícios da Gleba Palhano, pode-se verificar que a maior parte foi concluída entre 2006 e 2020, sendo o intervalo de 2011 a 2015 o mais representativo, com a conclusão de 28 dos 97 edifícios analisados, representando 28,87% da amostra de Londrina. Em seguida vêm o período de 2016 a 2020, com 26 edifícios, e o período de 2006 a 2010, com a conclusão de 21 dos edifícios da amostra. A Tabela 2 ilustra a distribuição dos edifícios por ano de conclusão.

Por meio das fotografias aéreas dos anos 2006, 2011, 2016 (Figura 47, Figura 48 e Figura 49) e da foto do *Google Maps* de 2021 (Figura 50), é possível observar a velocidade com que esses edifícios foram construídos e como o desenho do bairro foi se consolidando. Na imagem de 2006, veem-se os primeiros edifícios construídos, a maioria localizada entre a Avenida Ayrton Senna e a rua João Wyclif (a primeira via aberta no sentido norte-sul) e outros na porção a norte do bairro, mais próximos ao Lago Igapó. Na mesma imagem, pode ser observado que, na região entre a Avenida Ayrton Senna e a PR 445, muitas das vias ainda não haviam sido asfaltadas e outras nem mesmo demarcadas, predominando vias de terra. Nem mesmo a Avenida Ayrton Senna havia sido concluída no trecho entre as Ruas João Huss e Bento Munhoz da Rocha Neto, assim como a rotatória que seria construída no cruzamento com esta.

*Figura 47 – Gleba Palhano, 2006*



Fonte: SIGLON. - Imagem Satélite Quick Bird.

*Figura 48 – Gleba Palhano 2011*



Fonte: SIGLON. - Ortofoto Paranacidade – Copel.

*Figura 49 – Gleba Palhano, 2016*



Fonte: SIGLON. - Imagem Satélite SPOT-6.

*Figura 50 – Gleba Palhano, 2022*



Fonte: Google Maps.

Na imagem de 2011 (Figura 48), é possível observar que as vias já estão definidas e pavimentadas, com exceção da rua Sebastião Chapp Galindo, que será pavimentada no final da década de 2010. Intensifica-se a ocupação das quadras entre a Rua João Wyclif e avenida Ayrton Senna e na porção norte, entre o Aterro e a Avenida Ernani Lacerda de Athayde.

Na imagem de 2016, percebe-se que os edifícios estão distribuídos por toda a extensão da Gleba Palhano, com alguns condomínios aproximando-se à PR 445, e que está aumentando o número de edifícios na porção sul, mais próximos à Avenida Madre Leônia Milito. A faixa entre a rua João Huss e a Avenida Ernani Lacerda de Athayde recebe uma grande quantidade de edifícios no período. Por fim, a imagem de 2022 (Figura 50) ilustra a situação atual, com edifícios por toda a extensão das quadras, ainda com terrenos vazios, e muitos edifícios em construção.

#### 4.1.1.4 Tipologia dos edifícios

Em relação à quantidade de torres, 15 dos 97 condomínios verticais de Londrina possuem mais de uma torre, o que representa 15,46% da amostra, contra 82 edifícios com tipologia isolada (84,54% da amostra). Desses condomínios com múltiplas torres, 2 possuem 3 torres: Residencial do Lago II, com 98 unidades, construído pela Artenge na década de 1990, com torres de 8 pavimentos, e Garden Palhano, com 342 unidades, construído em 2014 pela Vanguard, com 19 pavimentos-tipo cada torre. Também são 2 os condomínios com 4 torres: Jardins Eco Resort & Residence e Florais Eco & Resort, ambos construídos pela Plaenge no início da década de 2010, com 304 unidades cada. Os outros condomínios possuem 2 torres cada.

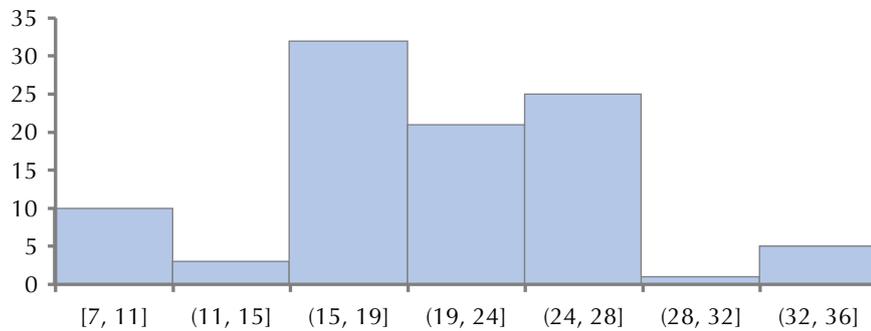
Na Figura 51, fiz um recorte da área de estudo, onde aparecem três quadras entre a Rua Ernani Lacerda de Athayde ao norte e Rua João Huss ao sul e ao centro a Praça Pé Vermelho. Na imagem é possível visualizar o padrão de implantação isolada dos condomínios, com térreos amplos e generosas áreas de uso comum aos condôminos. Também é possível observar a homogeneidade das torres, em tamanho, formato e até mesmo acabamentos externos.

Figura 51 – Foto aérea de trecho da Gleba Palhano, 2021



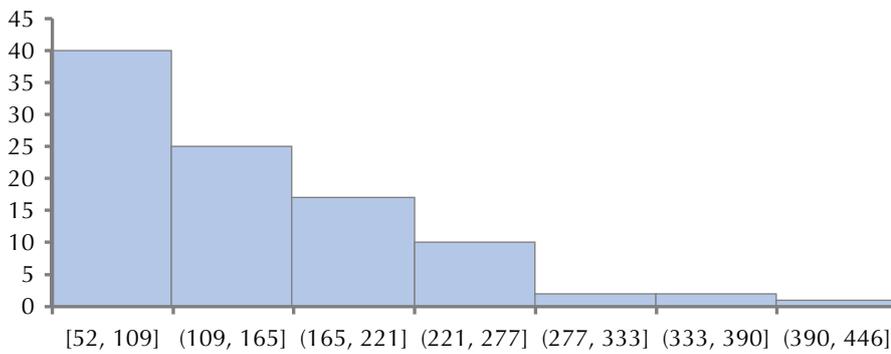
Fonte: Worl Imagery.

Gráfico 2 - Quantidade de pavimentos-tipo – Gleba Palhano



Fonte: Autora.

Gráfico 3 - Área privativa dos apartamentos-tipo - Gleba Palhano



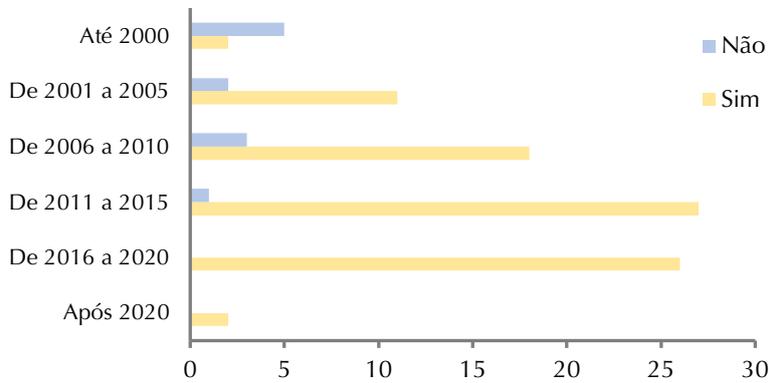
Fonte: Autora.

Para analisar o padrão construtivo dos apartamentos, verifiquei quantidade de pavimentos-tipo, quantidade de unidades por edifício e por pavimento-tipo e área útil dos apartamentos. A maioria dos edifícios da amostra possui entre 18 e 24 pavimentos-tipo, sendo a média de 20,65 pavimentos por edifício. Em relação às unidades habitacionais, há condomínios residenciais com 16 unidades até 342 unidades em um único conjunto (com torres múltiplas). A média de unidades habitacionais nos condomínios é 98,54, sendo que a maioria possui entre 70 e 88 unidades.

Para avaliar a relação das fachadas dos condomínios com o pedestre e a cidade, estabeleci três padrões de permeabilidade visual que o pedestre possui para dentro do lote estando na calçada: alta, média e baixa. Como não é possível estabelecer uma precisão para o padrão de permeabilidade, entendo como baixa permeabilidade quando não se pode ver além da entrada do condomínio; como média quando pode-se ter uma pequena visão interna do lote, e como alta quando pode-se ter uma boa visibilidade para dentro do lote do condomínio. Em Londrina, dos 97 condomínios avaliados, classificamos 14 com alta permeabilidade visual, 39 com média e 44 com baixa.

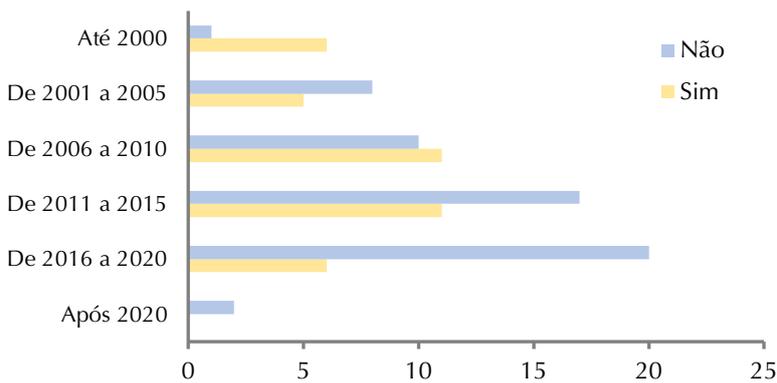
Também verificam-se os materiais utilizados para o fechamento das fachadas: muro, gradil, vidro e muro verde. A maioria deles apresenta mais de um material combinados. Noventa e dois dos condomínios de Londrina (94,85% da amostra) possuem muro em seu fechamento; 39 possuem gradil (40,21% da amostra); 86 possuem vidro (88,66% da amostra) e apenas 8 possuem muro verde (8,25% da amostra). Destaca-se o notável uso do vidro no fechamento das fachadas na Gleba Palhano, um item que foi algumas vezes citado nas entrevistas como algo belo no bairro, especialmente pelo reflexo do material, que cria novos cenários.

Gráfico 4 – Presença de vidro nas fachadas em relação ao ano de conclusão dos condomínios- Gleba Palhano



Fonte: Autora.

Gráfico 5 – Presença de gradil nas fachadas em relação ao ano de conclusão dos condomínios – Gleba Palhano



Fonte: Autora.

Figura 52 – Fachadas de condomínios residenciais na Gleba Palhano



Foto: Autora



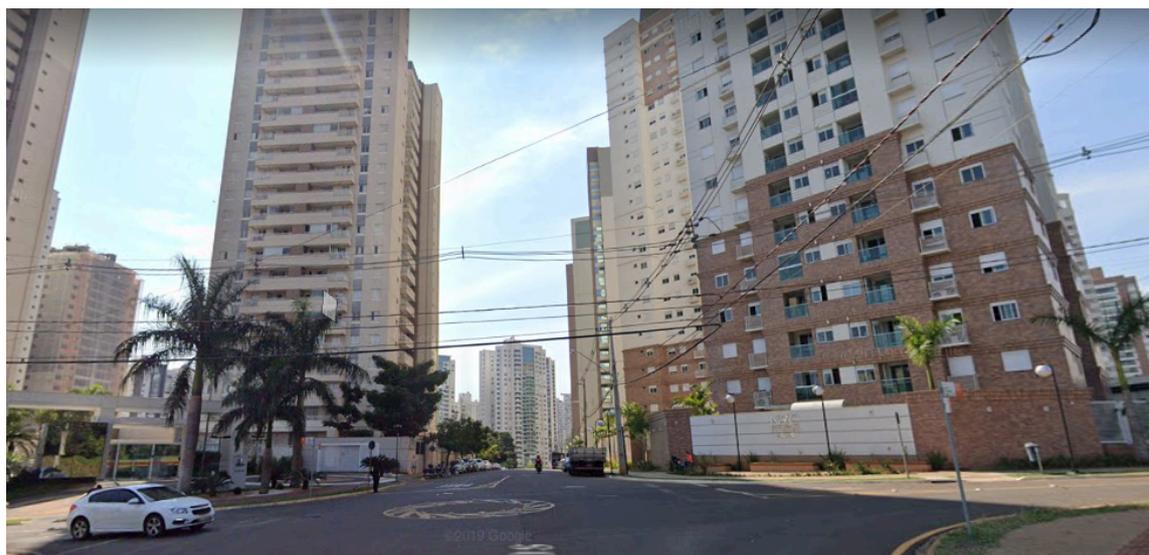
Fonte: Street View, Google Maps.

*Figura 53 - Rua João Huss, esquina com Rua Eurico Hummig, 2020*



Fonte: Street View, Google Maps.

*Figura 54 - Rua Caracas, esquina com Rua Heitor Astrogildo Lopes, 2019*



Fonte: Street View, Google Maps.

Interessante notar a padronização dos condomínios residenciais da Gleba Palhano, tanto em implantação, padrão dos revestimentos, cores em tons pastéis utilizadas nas fachadas. Adota-se um padrão clássico que cria tom sóbrio, elegante, mas monótono de forma geral. Na seção 4.2 discutiremos a percepção que os moradores e usuários desses espaços têm da paisagem construída.

#### 4.1.2 Acessos e conexões

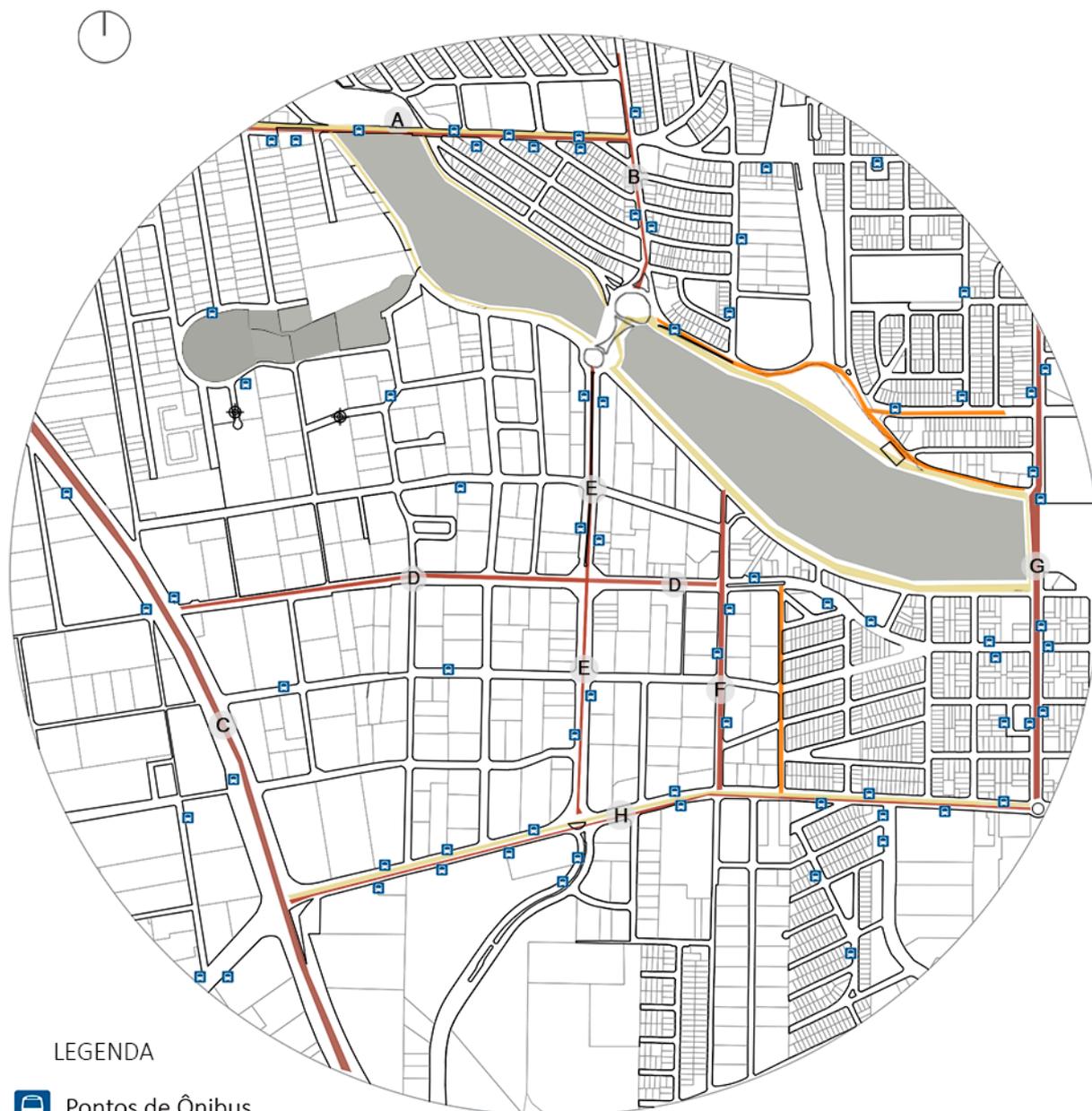
A mobilidade é um fator muito importante na integração da uma região ou bairro ao restante da cidade. Nesta seção tratarei primeiramente da questão da conectividade do bairro a outras regiões e da mobilidade urbana, e num segundo momento da questão da acessibilidade e caminhabilidade das calçadas.

##### 4.1.2.1 Conectividade e mobilidade

A Gleba Palhano possui um conjunto de barreiras físicas bem significativo. O Lago Igapó II na região nordeste e o Aterro ao norte estabelecem um limite físico importantíssimo, assim como o fundo de vale a nordeste, na divisa com o bairro Colina Verde. Outro limitador importante é a rodovia estadual PR 445 em toda porção oeste. Ao Sul, a Avenida Madre Leônia Milito é o delimitador da região considerada “Gleba Palhano”. Assim, fica fácil compreender a visão que leva a população a circunscrever a “Gleba” ao trecho compreendido entre o Lago Igapó e Madre Leônia Milito no sentido Norte-Sul, e entre Rodovia PR 445 e Rua Haiti no sentido Leste-Oeste, delimitando a área de edifícios altos do bairro.

A grande extensão do Lago e do Aterro cria bastante dificuldade de conectividade norte/sul do bairro com o centro da cidade, pois a transposição dessa barreira é possível somente pelas Avenidas Ayrton Senna e Higienópolis, mais a leste. A outra via que transpõe essa barreira é a Avenida Prefeito Faria Lima, ao norte, mas também um pouco distante do bairro. Então, a Ayrton Senna acaba sendo a principal via de acesso à Gleba Palhano, ficando sobrecarregada dado o alto fluxo gerado pelos automóveis dos moradores como pelo setor de comércio e serviços na avenida. A principal via no sentido Leste-Oeste é a Rua Ernani Lacerda de Athayde, que percorre da Rua João Wyclif à PR 445.

Figura 55 – Mapa de mobilidade urbana- Gleba Palhano



LEGENDA



Pontos de Ônibus

Ciclovias

Ciclofaixa

Barreiras Físicas

Barreiras Urbanas

Principais Vias:

A Av. Prefeito Faria Lima

B Avenida Maringá

C Rodovia PR-445

D Rua Ernani Lacerda Athayde

E Av. Ayrton Senna da Silva

F Rua João Wyclif

G Avenida Higienópolis

H Av. Madre Leônia Milito

Escala 1/15.000

Fonte: Autora.

Quando perguntado aos usuários do bairro sobre o grau de satisfação quanto à conexão com outros bairros, 42% declararam-se satisfeitos; 36,84%, insatisfeitos; 13,16%, muito insatisfeitos, e 10,53%, muito satisfeitos, conforme Tabela 3. Nas entrevistas, a maioria dos respondentes destacaram a dificuldade de circulação por automóveis em horários críticos, como início da manhã e final da tarde, quando a maioria dos moradores está saindo ou voltando para casa. Muitos, inclusive, disseram realizar caminhos mais longos para desviar do fluxo das vias mais congestionadas de acesso ao bairro.

Em seguida, foi questionada a satisfação dos usuários em relação às opções de mobilidade na região. Nesse item, 51,32% da amostra afirmou estar satisfeita, contra 32,98% de insatisfeitos. Como pode ser observado na Figura 55, pelas vias principais existem bastante pontos de ônibus, especialmente nas Avenidas Ayrton Senna e Madre Leônia Milito, de fluxo intenso. Dentro do bairro, também são verificados alguns pontos de ônibus, porém com uma quantidade menor de itinerários.

*Tabela 3 – Satisfação quanto à conexão com outros bairros – Gleba Palhano*

<b>Satisfação em relação a conexão com outros bairros</b>	<b>Frequência</b>	<b>%</b>
Muito satisfeito	6	7,89%
Satisfeito	32	42,11%
Insatisfeito	28	36,84%
Muito insatisfeito	10	13,16%
Total	76	100,00%

Fonte: Autora.

*Tabela 4 – Satisfação quanto à mobilidade - Gleba Palhano*

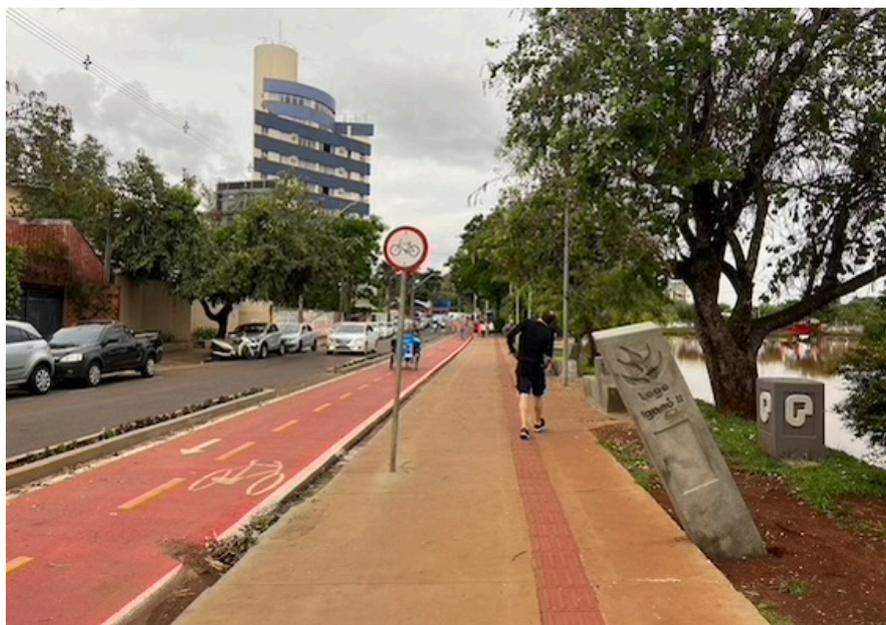
<b>Satisfação em relação a mobilidade</b>	<b>Frequência</b>	<b>%</b>
Muito satisfeito	8	10,53%
Satisfeito	39	51,32%
Insatisfeito	25	32,89%
Muito insatisfeito	4	5,26%
Total	76	100,00%

Fonte: Autora.

Quanto às opções para os ciclistas, verificamos a existência de ciclovia em volta do percurso do Lago Igapó II e Aterro, na Avenida Madre Leônia Milito. Também existem ciclofaixas na Rua Prefeito Faria Lima ao norte, e na Rua Professor Joaquim de Mattos Barreto, que contorna o Lago II na porção norte. Apesar disso, alguns dos entrevistados

que praticam ciclismo disseram que utilizam a área rural da cidade para se exercitar, pois o movimento de carros e pessoas caminhando ou correndo das ciclovias na região dificultam sua prática esportiva.

Figura 56 – Ciclovias no Lago Igapó



Fotos: Isabella Gomes.

Em relação à segurança física contra ao tráfego, incluindo faixa de pedestres, sinalização e risco de atropelamento, os resultados do questionário indicam que a maior parte está satisfeita (48,68%), mas um número representativo alega estar insatisfeito (34,21%). Nas entrevistas, a maioria dos entrevistados alegou dificuldade em atravessar as ruas, especialmente nas esquinas mais movimentadas e na Avenida Ayrton Senna. Também foi relatado que muitos motoristas e motociclistas andam em alta velocidade, causando insegurança na travessia das ruas, mesmo nas faixas de pedestre.

Tabela 5 – Satisfação quanto à segurança física contra o tráfego - Gleba Palhano

Satisfação em relação a segurança física contra tráfego	Frequência	%
Muito satisfeito	8	10,53%
Satisfeito	37	48,68%
Insatisfeito	26	34,21%
Muito insatisfeito	5	6,58%
Total	76	100,00%

Fonte: Autora.

A entrevistada G relata sua percepção sobre a travessia de trechos da Avenida Ayrton Senna:

E na Ayrton Senna, por exemplo, tem uma faixa de pedestres em frente ao Shopping Aurora e tem outra lá na Madre [Leônia]. Daí, pra você atravessar é horrível. Semana passada, por exemplo, eu ia atravessar, estava eu e um senhor, falando: “Olha, pra eu conseguir atravessar, eu tenho que ir lá no shopping”. Aquilo [Av. Ayrton Senna] é uma rampa, pra descer e subir não dá. Acho que eles não pensaram que pessoas poderiam querer atravessar aqui... Então eu acredito que pra mobilidade de pedestre ainda falta bastante.

A entrevistada I tem a mesma reclamação:

A Ayrton Senna é muito perigosa para atravessar as ruas, mesmo tendo faixa de pedestres, as pessoas não respeitam, você tem que implorar para os carros pararem para a travessia. Por ser uma via rápida, as pessoas não dão tanta ênfase para os pedestres. Talvez se colocassem faixa elevada pudesse ajudar as pessoas a serem vistas para atravessar a rua.

A entrevistada B, que declarou fazer a travessia da Ayrton Senna de duas a três vezes na semana, também relata sua insegurança na travessia da avenida:

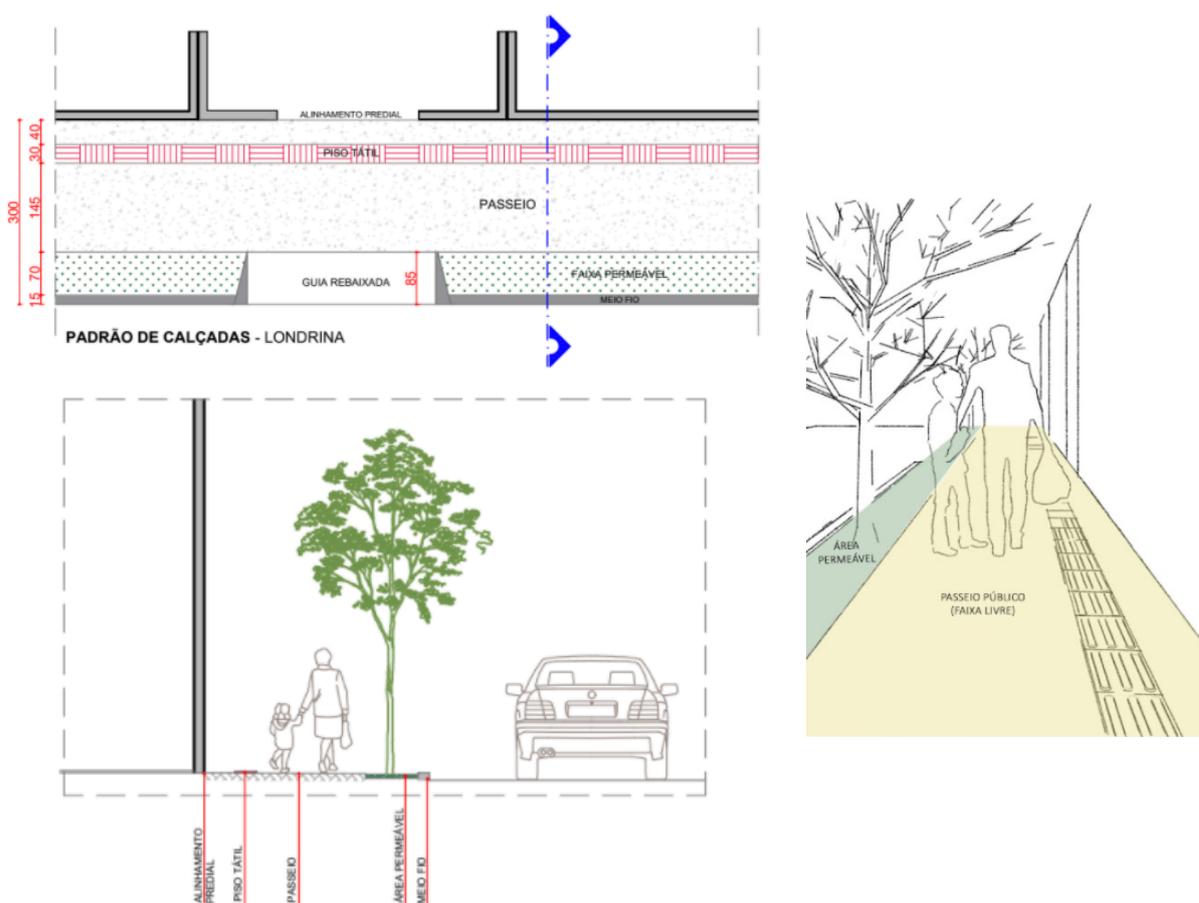
O que é chato é atravessar a [Avenida] Ayrton Senna a pé. A Ayrton Senna, você reza para não ser atropelado, porque ninguém para pra você atravessar, por mais que tenha faixa. Os motoristas não olham pra frente. Outro dia mesmo eu fui atravessar na faixa, fiquei em pé, sinalizei que ia atravessar, esperei parar... Só que são três faixas. Parou o primeiro carro, parou o segundo, eu fui atravessar a rua e um cara de moto passou. Ele tava olhando no celular, com certeza. Atravessar a Ayrton Senna é um problema real. Se todo mundo seguisse as leis de trânsito, estava tudo certo, mas a boa educação e o bom senso... Na Ayrton Senna não tem sinal, tem rotatória e faixa de pedestre. Não resolve. Ninguém para pra gente atravessar. Então, na minha percepção, de quem mora aqui, tem a Gleba [Palhano] da Ayrton Senna pra cá e a Gleba da Ayrton Senna pra lá. Na minha cabeça, sem querer, a Ayrton Senna divide o bairro por conta dessa dificuldade em atravessar.

A afirmação da entrevistada B sobre a existência de “duas partes” da Gleba Palhano faz certo sentido não somente pela divisão da área pela avenida, mas pelas características das vias e edificações. Outros entrevistados referem-se à parte mais antiga da Gleba ao trecho entre a Avenida Ayrton Senna e João Wyclif, que são um pouco mais antigos, mas que vêm sendo revitalizados em suas fachadas para se tornarem “participantes da Gleba”.

#### 4.1.2.2 Acessibilidade e caminhabilidade

Por meio da Lei Municipal nº 11.381/2011 - Código de Obras e Edificações do Município de Londrina (LONDRINA, 2011), a prefeitura municipal de Londrina propõe dois modelos para calçadas novas ou reformas. O primeiro com piso tátil, tendo como padrão a largura de 3 metros. Para as calçadas localizadas fora do quadrilátero central, em vias locais ou coletoras, deve-se reservar 70 cm para uma faixa de grama a partir do meio fio, além do piso tátil próximo ao alinhamento predial, com largura padrão de 3 metros. Na Figura 57 se vê o padrão estabelecido, que é seguido na Gleba Palhano.

Figura 57 – Modelo das calçadas de Londrina/PR



Fonte: Elaborado pela autora com dados do IPPUL.

Como todas as calçadas são relativamente novas, e foram construídas pelas construtoras, é mantido um bom padrão de execução e manutenção em quase todos os lotes. São pouquíssimos os trechos que precisam de manutenção de piso, geralmente em trechos em obras ou calçadas um pouco mais antigas. Nas calçadas dos condomínios

analisados, encontramos obstáculos no piso em apenas duas e necessidade de manutenção em três. De fato, mais de 80% dos respondentes dos questionários declararam estar satisfeitos ou muito satisfeitos com o estado de conservação das calçadas.

Figura 58 – Calçadas na Gleba Palhano



Fotos da autora.

Tabela 6 – Satisfação quanto à manutenção do piso nas calçadas – Gleba Palhano

Satisfação em relação a manutenção do piso das calçadas	Frequência	%
Muito satisfeito	9	11,84%
Satisfeito	54	71,05%
Insatisfeito	9	11,84%
Muito insatisfeito	3	3,95%
Resposta inválida	1	1,32%
Total	76	100,00%

Fonte: Autora.

Tabela 7 – Satisfação quanto à acessibilidade física nas ruas e praças - Gleba Palhano

Satisfação em relação a acessibilidade física nas ruas/praçças	Frequência	%
Muito satisfeito	9	11,84%
Satisfeito	48	63,16%
Insatisfeito	17	22,37%
Muito insatisfeito	2	2,63%
Total	76	100,00%

Fonte: Autora.

Em relação à acessibilidade física nas ruas e praças, a maioria declarou estar satisfeita, representando 63,16% da amostra, mas alguns dos entrevistados apontam alguns problemas. A entrevistada B comenta sobre o material das calçadas:

Uma coisa que me incomoda é que tem calçadas de *petit pavé*, aquela pedra branca, e a terra encarde. E todo dia eles estão lavando aquelas calçadas. Tipo, a calçada está lá para ficar todo dia alguém lavando. Eu acabo desviando. Parece que a calçada está lá pra gente desviar dela, porque sempre tem alguém limpando, todo dia tem que lavar...

A entrevistada F, cuja mãe usou cadeira de rodas por um período, opina sobre a questão da acessibilidade das calçadas:

Eu acho que bem deixa a desejar, porque minha mãe faleceu faz uns dois anos, mas os últimos seis meses que ela estava na cadeira [de rodas], era bem difícil, porque você queria descer com ela, você precisava ficar procurando [uma rampa], mesmo os prédios em si... A entrada do prédio... Eles falam que não, mas tem um degrauzinho que seja de três centímetros, dois centímetros, pra cadeirante... Se alguém estiver empurrando, ele faz a força, mas se estiver sozinho, ele não consegue. No meio fio é a mesma coisa. Eu acho que as rampas não estão adequadas.

As calçadas são bem executadas em quase todos os trechos, os pisos não são escorregadios e possuem faixa de sinalização tátil para deficientes visuais, mas realmente a questão da acessibilidade para pessoas em cadeira de rodas é muito delicada, pois pequenos desníveis acabam tornando-se obstáculos para quem não tem ajuda para se locomover, um problema que verificamos em geral nas calçadas brasileiras.

## 4.2 DIMENSÃO SOCIAL DA GLEBA PALHANO

Na dimensão social, verifiquei as questões referentes a dois aspectos: **conforto** e **imagem** do bairro, por meio da análise de mobiliário, da vegetação e da segurança real e percebida pelos usuários dos espaços e **usos e atividades**, buscando identificar as práticas sociais na Gleba Palhano, principais atividades praticadas, usuários dos espaços públicos e sentimento de pertencimento. Muitas dessas questões foram verificadas por meio da aplicação de questionários com os usuários e entrevistas, além da análise técnica.

### 4.2.1 Conforto e imagem

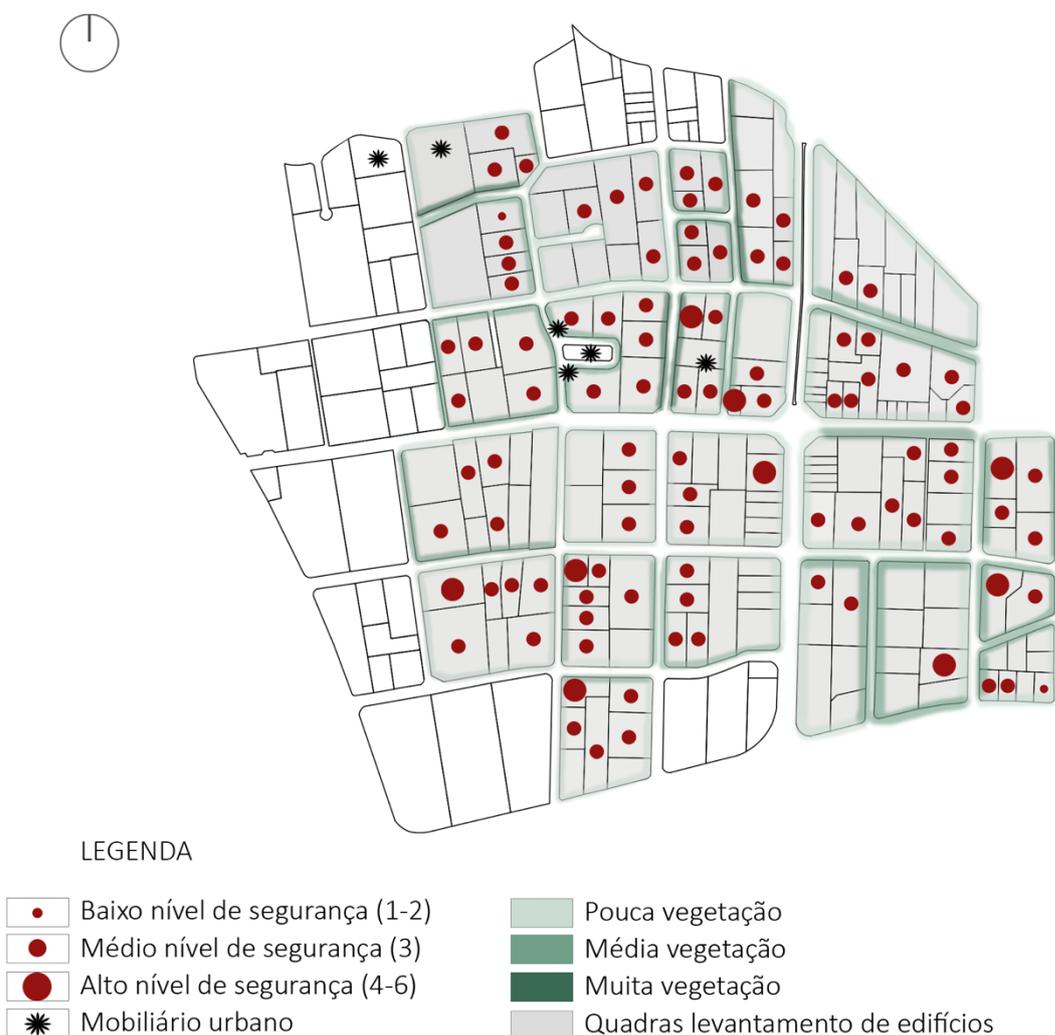
Neste item, serão apresentados os atributos relacionados à sensação de conforto e acolhimento que os espaços proporcionam, por meio da percepção da segurança, do conforto e dos espaços vivenciados pelos usuários, além do mobiliário urbano.

#### 4.2.1.1 Segurança

A questão da segurança é certamente um problema real nas cidades brasileiras e uma preocupação importante na decisão de escolha do bairro ou tipo de moradia onde residir. Ao realizar o levantamento dos edifícios das quadras selecionadas, verifiquei seis instrumentos de vigilância e segurança dos condomínios: câmeras de segurança, portaria, guardas, serpentina, cerca elétrica e sensores de movimento. Classifiquei o nível de segurança entre baixo (presença de um ou dois itens), médio (presença de três itens) e alto (presença de mais de quatro itens de segurança), representados na Figura 59.

Dos 97 condomínios analisados em Londrina, todos possuem sistema de câmera de monitoramento e portaria e nenhum possui guardas ou serpentinas instaladas nos muros. Cerca elétrica foi encontrada em 29 condomínios (29,9% da amostra) e sensor de movimento em 71 deles (73,2% da amostra). Assim, 4 condomínios foram classificados como tendo baixo nível de segurança (com apenas 2 itens), 86 condomínios classificados como tendo médio nível de segurança (com 3 itens) e 7 condomínios como possuindo alto nível de segurança (com 4 itens).

Figura 59 – Mapa de Conforto e Segurança - Gleba Palhano



Escala 1/12.500

Fonte: Autora.

No questionário, foi perguntado como a pessoa sente-se em relação à segurança durante o dia e durante à noite. A maioria dos respondentes na cidade de Londrina declararam estar satisfeitos em relação à segurança durante o dia, representando 71,05% da amostra, como apresentado na Tabela 8. A avaliação se mantém quanto à segurança durante à noite, com 60,53% declarando estar satisfeitos, contra 27,63% declarando estar insatisfeitos (Tabela 9).

Nas entrevistas, alguns moradores declararam sentirem-se mais inseguros durante à noite em determinados trechos, como terrenos sem edificação ou em obras e alguns trechos do Lago com pouca iluminação. Ao mesmo tempo, muitos disseram sair para caminhar no período noturno sem receio, pois há bastante movimento mesmo

depois das 21h, 22h, e pela iluminação dos condomínios, que iluminam bem as calçadas e ruas.

*Tabela 8 – Satisfação quanto à segurança nas ruas durante o dia – Gleba Palhano*

<b>Satisfação em relação a segurança nas ruas durante o dia</b>	<b>Frequência</b>	<b>%</b>
Muito satisfeito	15	19,74%
Satisfeito	54	71,05%
Insatisfeito	6	7,89%
Muito insatisfeito	1	1,32%
<b>Total</b>	<b>76</b>	<b>100,00%</b>

Fonte: Autora.

*Tabela 9 – Satisfação quanto à segurança nas ruas durante a noite - Gleba Palhano*

<b>Satisfação em relação a segurança nas ruas durante a noite</b>	<b>Frequência</b>	<b>%</b>
Muito satisfeito	6	7,89%
Satisfeito	46	60,53%
Insatisfeito	21	27,63%
Muito insatisfeito	2	2,63%
Resposta inválida	1	1,32%
<b>Total</b>	<b>76</b>	<b>100,00%</b>

Fonte: Autora.

A entrevistada A declara se sentir segura caminhando nas ruas do bairro, mesmo no período noturno, especialmente próximo à sua residência.

Eu não me sinto insegura. Talvez eu esteja sendo assim... leviana, ingênua. Lógico, não vou descer meia noite e subir em qualquer lugar, mas eu já passei com meu cachorro à noite, nove horas da noite, e ficava mais aqui no meu quarteirão e não andando para outros lugares. Mas na minha rua, acho que eu ficaria meia noite andando, no meu quarteirão. Mas eu já soube de roubos, aqui na minha quadra mesmo. Em outro condomínio, eu soube que teve assalto em frente à portaria. Tinha um menino sentado com o celular e o cara roubou. A câmera gravou. Então eu sei que tem, mas eu não tenho tanto essa insegurança, principalmente aqui em frente do meu prédio. Mas eu tenho o hábito de esconder o celular, ou se eu for sair, não preciso levar cartão, essas coisas, celular, então às vezes eu não levo. Mas não é algo muito que me incomoda.

Mas quando o prédio, por mais que não tenha uma fachada ativa, mas está bem iluminado, tem um jardim do lado, jardinzinho bem cuidado, não sinto insegurança nem nada negativo. E eu não me sinto insegura porque tem muita gente na rua. Tem muita gente andando, sempre. Tem gente passeando com cachorro, tem entregador passando, então tem movimento.

O entrevistado E também declara sua impressão sobre segurança física no bairro:

Aqui no entorno não me sinto inseguro. Me sinto seguro, pra mim não tem problema. Mas isso é de pessoa pra pessoa. Se perguntar pra minha esposa ela

vai dizer que ela tem medo. Mas eu não tenho esse receio, porque está bem iluminado, existem muitas pessoas circulando. No Aterro eu acho realmente que precisa melhorar a iluminação, aí evidentemente que à noite eu não ando no meio do Aterro.

A entrevistada B considera as ruas bem iluminadas à noite e observa que isso não acontece somente pela iluminação pública, mas pela iluminação dos condomínios voltadas para as calçadas. Ela e os pais têm o hábito de sair para caminhar durante a noite e não se sentem inseguros.

Assim, o local se configura em um ambiente que, de forma geral, não traz insegurança aos moradores, seja pela iluminação das vias e das calçadas, pelos instrumentos de vigilância e segurança existentes nos condomínios, mas principalmente pela presença de outras pessoas utilizando os espaços. Nenhum dos entrevistados relatou encontrar ruas desertas, mas, ao contrário, sempre ter alguém caminhando, passeando com seus animais de estimação, e prestadores de serviço.

#### 4.2.1.2 Conforto

A questão do conforto está associada a diversos itens verificados na literatura e selecionados como atributos para verificação da existência da urbanidade e vitalidade nos espaços. Esse item refere-se ao bem-estar geral dos usuários ao vivenciar os espaços, incluindo questões referentes à segurança física, mobiliário urbano adequado, existência de locais para sentar-se, experiências sensoriais positivas, condições climáticas e vegetação. Essas questões foram abordadas por meio de observações realizadas durante o levantamento dos espaços, questionários e entrevistas.

Como apresentado no Quadro 23, a maioria das praças possui local para sentar-se e permanecer, mas fora desses ambientes, são poucos os espaços que possuem mobiliário adequado para essa função. Na Figura 59 estão em destaque os locais onde há mobiliário urbano em espaços públicos. Da mesma forma, os pontos de ônibus nem sempre são dotados de bancos e cobertura para os usuários.

Em relação às praças e locais para sentar-se, a entrevistada B comenta:

Gosto de lugar que tem onde sentar, com banco. A Praça Pé Vermelho, a Praça dos Pioneiros às vezes eu vou lá e fico sentadinha um pouco, vou ler, gosto de desenhar. Embora não tenha seguido a carreira de arquiteta, continuo desenhando. É gostoso sentar no banco da praça, debaixo da árvore, desenhando, escutando uma musiquinha... Eu sou bem contemplativa.

Quando questionados sobre a adequação do mobiliário urbano no bairro às necessidades dos usuários, a maioria apontou estar satisfeita, totalizando 77,63% entre satisfeitos ou muito satisfeitos, e 22,37% declararam-se insatisfeitos ou muito insatisfeitos. Já quando perguntamos sobre a satisfação em relação aos abrigos contra sol e chuva, a maioria mostrou-se insatisfeita (69,74% entre insatisfeitos ou muito insatisfeitos) contra 30,26% satisfeitos (26,32%) ou muito satisfeitos (2,63%).

Em relação ao conforto do usuário, um dos aspectos que chama a atenção é o intenso ruído em determinados horários do dia. Desde o início da manhã até o final da tarde, é possível escutar o barulho das obras, em grande volume, na região dos edifícios da Palhano. Outro ruído constante é dos automóveis, principalmente próximo às vias de maior fluxo e nos horários de pico de trânsito, como início da manhã e final de tarde.

*Tabela 10 – Satisfação quanto à adequação do mobiliário urbano – Gleba Palhano*

<b>Satisfação em relação a adequação do mobiliário urbano</b>	<b>Frequência</b>	<b>%</b>
Muito satisfeito	7	9,21%
Satisfeito	52	68,42%
Insatisfeito	14	18,42%
Muito insatisfeito	3	3,95%
Total	76	100,00%

Fonte: Autora.

*Tabela 11 – Satisfação quanto aos abrigos contra sol e chuva – Gleba Palhano*

<b>Satisfação em relação a abrigo contra sol e chuva</b>	<b>Frequência</b>	<b>%</b>
Muito satisfeito	2	2,63%
Satisfeito	20	26,32%
Insatisfeito	46	60,53%
Muito insatisfeito	7	9,21%
Resposta inválida	1	1,32%
Total	76	100,00%

Fonte: Autora.

*Tabela 12 – Satisfação quanto à arborização nas calçadas e praças – Gleba Palhano*

<b>Satisfação em relação a arborização nas calçadas e praças</b>	<b>Frequência</b>	<b>%</b>
Muito satisfeito	7	9,21%
Satisfeito	42	55,26%
Insatisfeito	22	28,95%
Muito insatisfeito	4	5,26%
Resposta inválida	1	1,32%
Total	76	100,00%

Fonte: Autora.

Quanto à arborização e vegetação, 64,47% dos respondentes declararam estar satisfeitos ou muito satisfeitos, contra 34,21% insatisfeitos ou muito insatisfeitos. Entretanto, alguns dos entrevistados comentaram que há muitas árvores de aspecto ornamental, como as palmeiras, mas poucas árvores que produzem um bom sombreamento nas calçadas.

A entrevistada K comenta sobre essas questões:

Poucas árvores nas calçadas, falta arborização e aí não tem abrigo de sol e chuva, porque a maioria das fachadas são recuadas, então tem o abrigo só na portaria, então numa necessidade você corre para uma portaria ou toma chuva. Eu evito sair nos períodos mais quentes do dia por causa disso. Mas depende da rua, porque algumas têm o sombreamento dos prédios. E tem bastante ruído da rodovia, mas as janelas do prédio são antirruído, então diminui bastante, e também a gente acaba acostumando.

A Figura 59 ilustra a quantidade de vegetação que verificamos no levantamento físico da área do estudo. Não há um padrão nesse sentido, havendo trechos com baixa vegetação, média ou alta. Importante destacar que há muitas quadras onde as árvores ainda são novas, não tendo atingido a altura e sombreamento de um exemplar adulto.

#### 4.2.1.3 Imagem

A Gleba Palhano possui uma tipologia de edifícios bastante homogênea, com torres bem altas e construções mais baixas somente nas vias comerciais. Em cada uma das quadras há diversas torres, com padrões construtivos bem próximos. A arquitetura das edificações é exaltada pelas campanhas das construtoras e incorporadoras locais, como estratégia de marketing e modelo de desejo de moradia.

Em relação a essas questões, perguntamos aos respondentes dos questionários sobre o grau de satisfação quanto à beleza e arquitetura das edificações (Tabela 13) e quanto à altura média das torres residenciais (Tabela 14). A maioria dos respondentes declararam estar satisfeitos ou muito satisfeitos em relação à beleza dos edifícios, da mesma forma como com suas alturas médias.

Tabela 13 – Satisfação quanto à arquitetura das edificações do bairro - Gleba Palhano

Satisfação em relação à arquitetura das edificações	Frequência	%
Muito satisfeito	20	26,32%
Satisfeito	47	61,84%
Insatisfeito	5	6,58%
Muito insatisfeito	4	5,26%
Total	76	100,00%

Fonte: Autora.

Tabela 14 – Satisfação quanto à altura média das edificações - Gleba Palhano

Satisfação em relação à altura média das edificações	Frequência	%
Muito satisfeito	14	18,42%
Satisfeito	47	61,84%
Insatisfeito	9	11,84%
Muito insatisfeito	6	7,89%
Total	76	100,00%

Fonte: Autora.

Essa questão também foi abordada por meio das entrevistas, e o resultado apontado foi similar. A maioria dos moradores acha o bairro e os edifícios bonitos, com bons acabamentos. O fato de haver somente torres altas não parece incomodar a maior parte dos moradores, tendo sido comentado em mais de uma entrevista que, apesar de altos, os recuos são generosos, não havendo conflito entre um edifício e outro.

Como exceção, uma das entrevistadas declarou se incomodar com o fato de os condomínios serem muito parecidos: “É tudo igual, é tudo igual. É uma coisa que me desespera. Porque você olha, assim, a paisagem, é tudo igual” (Entrevistada C).

A entrevistada G, que se mudou há um ano e meio para a Gleba Palhano, afirma sobre morar em um bairro exclusivo de edifícios verticais:

No início, eu achava muito estranho, porque onde eu morava eram muitas casas e aqui não existe nenhuma, a não ser aquelas casas antigas das chácaras, que ainda sobrevivem. E tudo, ao meu ver, é tudo suntuoso, é um querendo ser mais e maior em tudo que o outro, no paisagismo, na decoração, é uma coisa assim... Aí você passa e fica olhando... Eu acho até interessante tudo isso. Mas é uma coisa que, pela proximidade dos prédios, isso também me deixa mal. Eu não fico em paz. Eu gosto muito do verde, então a gente fala: “quando a gente mudar daqui...”. Eu gosto de apartamento, acho bem mais prático, mas eu quero mudar, pra um que eu só veja o verde!

O entrevistado D afirmou que sente que há uma limitação do ir e vir, pois as ruas acabam conduzindo para o caminho mais fácil. São muitos edifícios muito similares,

com alta densidade e muito homogêneo. Existe uma curiosidade pelo que acontece atrás dos muros.

Outra entrevistada (B) declara-se bastante satisfeita com as fachadas, especialmente pela utilização do vidro, causando um efeito estético interessante:

As fachadas dos prédios, é tudo cheio de vidro. E eu acho lindo em como reflete a luz. Tá certo que eu sou muito contemplativa, mas eu acho superlegal. Tipo, tem um prédio de frente para o outro, numa fachada tem vidro e a outra é uma parede cega, mas reflete a janela de um na parede de outro, fica com janela nos dois. Eu acho superlegal. E conforto o sol anda no céu, muda a luz, eu adoro ficar observando.

Tem muito vidro, então eu gosto de ver o reflexo da luz que bate na janela e vai pra fachada do outro prédio, e eu gosto de ver o reflexo do céu também nos vidros. Tenho altas fotos. Está na moda fachada com vidro, mas realmente eu acho bonito.

A mesma entrevistada, destaca um aspecto que não lhe agrada:

Me incomoda em Londrina como as fachadas são apagadas. Em Cuiabá são supercoloridas, tipo azul, vermelho, laranja, amarelo, verde, todas as cores que você imaginar. Chega aqui em Londrina tudo cinza, marrom, no máximo azul marinho. Mas os vidros dão um colorido.

De fato, as construtoras seguem um padrão nas cores, acabamentos, tipologias arquitetônicas, criando uma paisagem de certa forma monótona, mas que causa encantamento à maioria das pessoas por sua suntuosidade e alto padrão construtivo.

Ainda em relação à imagem que os usuários fazem da Gleba Palhano, o principal elemento é o Lago Igapó. Sua presença tão próxima aos prédios é um fator muito importante para a satisfação dos usuários, tanto por suas belezas naturais como para uso de lazer, contemplação e esportes. Ele acaba sendo um dos grandes atrativos para quem vai morar no bairro. Muitos declararam nas entrevistas o desejo de morar ao lago do Lago e do Aterro.

A entrevistada A, que mora com a mãe há quatro anos no bairro, afirma: “O respiro da Gleba é o Lago e o Aterro. É a área de lazer. Tem muita influência”. E continua: “Não tem como desvincular, desconsiderar. O Lago e o Aterro são elementos muito importantes para a Gleba”.

A entrevistada B também enfatiza a importância do Lago para ela: “Eu sou apaixonada pelo Lago Igapó. É uma terapia para mim andar lá. Perto da água, o verde... O ar a gente respira diferente, tudo. Eu acho maravilhoso”. Mas também o percebe como

um problema para conectividade do bairro: “Eu vejo o Lago como a benção e a maldição do nosso bairro. Ele é a benção porque ele é lindo, maravilhoso, terapêutico, tudo o mais, mas maldição porque não tem como passar de carro por cima dele”.

## 4.2.2 Usos e atividades

### 4.2.2.1 Diversidade de usos

Um dos aspectos mais importantes para que as pessoas utilizem os espaços públicos do bairro é a existência de atividades que atraiam a população, seja por necessidade de certos serviços ou produtos ou por lazer e contemplação. A Figura 60 mostra na área de pesquisa as principais atividades responsáveis por atrair maior fluxo de pessoas, por suas características de oferta de serviço, vendas, organizações institucionais, religiosas, equipamentos de educação, esportivos, saúde, entre outros. Também se destacam os locais onde usualmente são instalados *food trucks*, por serem um elemento que atrai muitas pessoas que procuram uma opção de alimentação rápida e com um valor mais acessível. O mapa também localiza as áreas verdes, por sua importância no bairro e por serem regiões procuradas para atividades de esporte e lazer, que foram descritas no início deste capítulo.

Ao longo das Avenidas Ayrton Senna e Madre Leônia Milito, concentram-se a maioria dos serviços de uso e ocupação do solo, como observado na Figura 60. Podemos observar a existência de três supermercados e do Shopping Center Aurora, responsáveis por um grande fluxo de pessoas para compras.

Na Madre Leônia existem grandes lojas como Havan, Tok Stok, Decathlon, *show room* das construtoras locais, redes de restaurantes.

Na Av. Ayrton Senna, instalaram-se diversos serviços de saúde, clínicas médicas, escritório da Unimed, farmácias. Muitos entrevistados afirmaram escolher diversos médicos que atendem na Gleba pela facilidade de locomoção. Outros disseram que os antigos médicos se mudaram para edifícios de clínicas no bairro. Ainda em relação à saúde, há uma Unidade Básica de Saúde do Bairro Guanabara, na Rua Montevideu, que atende toda a região.

Figura 60 – Mapa dos elementos atratores e singulares - Gleba Palhano



LEGENDA

	Áreas Verdes		Food Trucks
	Equipamento Educacional		Restaurantes
	Equipamento Cultural		Serviços
	Equipamento de Saúde		Religioso
	Equipamento Comercial		Hotel
	Shopping Center		
	Supermercados		
	Área do Estudo		

Escala 1/15.000

Fonte: Autora.

Ao serem questionadas sobre a satisfação quanto à oferta de espaços de lazer, foi expressiva a porcentagem de pessoas que se declararam satisfeitas ou muito satisfeitas: 76,32% da amostra. A mesma tendência se mantém quanto à satisfação em relação à oferta de comércio e serviços, pois 84,21% declararam estar satisfeitas ou muito satisfeitas.

*Tabela 15 – Satisfação quanto à oferta de espaços de lazer - Gleba Palhano*

<b>Satisfação em relação a oferta de espaços de lazer</b>	<b>Frequência</b>	<b>%</b>
Muito satisfeito	13	17,11%
Satisfeito	45	59,21%
Insatisfeito	14	18,42%
Muito insatisfeito	4	5,26%
Total	76	100,00%

Fonte: Autora.

*Tabela 16 – Satisfação quanto à oferta de comércio e serviços - Gleba Palhano*

<b>Satisfação em relação a oferta de comércio/serviços</b>	<b>Frequência</b>	<b>%</b>
Muito satisfeito	20	26,32%
Satisfeito	44	57,89%
Insatisfeito	9	11,84%
Muito insatisfeito	3	3,95%
Total	76	100,00%

Fonte: Autora.

*Tabela 17 – Ausência de equipamentos de lazer ou opções de serviço - Gleba Palhano*

<b>Sente falta de algum equipamento de lazer ou opções de serviço neste bairro?</b>	<b>Frequência</b>	<b>%</b>
Não	39	51,32%
Sim, especialmente de equipamentos de lazer	18	23,68%
Sim, especialmente de opções de serviço	19	25,00%
Total	76	100,00%

Fonte: Autora.

Realmente, a maioria dos entrevistados indicou que o principal ponto positivo da Gleba Palhano é a oferta de comércio e principalmente serviços, afirmando conseguir fazer a maior parte de suas compras e atividades diárias dentro do bairro, sem necessidade de deslocamento para outras regiões da cidade. Como opção de lazer, o Lago Igapó e o Aterro são os responsáveis pela satisfação da maioria dos respondentes e entrevistados.

O entrevistado J reafirma essa facilidade:

Agora está tudo aqui. As torres comerciais estão cheias de médicos, então não preciso ir mais para a [Avenida] Bandeirantes. Tem médico, tem comércio, tem opções de mercado, tem o [Shopping] Aurora, tem o [Shopping] Catuaí, que também de certa forma está bem próximo, tem restaurantes, até de aparelhos públicos, tem a UBS do Guanabara, que também está próximo e que atende ao bairro. Então a facilidade de ter tudo próximo. Não precisa basicamente ir para outro lugar pra buscar nenhum tipo de serviço. Tem tudo aqui.

#### 4.2.2.2 Vida nas ruas

Analisei quais atividades são mais praticadas e qual perfil de usuário mais frequente nos espaços por meio das fichas de observação nas praças, das caminhadas pela área de estudo e dos percursos programados<sup>20</sup>. Também foram oferecidas informações importantes nesse aspecto pelos entrevistados ao relatarem suas impressões e experiências na vivência da área. Importante observar a presença de crianças, mulheres e idosos, público mais vulnerável ou com diferentes necessidades.

Nas praças, observamos quais as principais atividades praticadas durante nossas visitas e qual o público presente em cada um dos espaços. A tabela com as informações coletadas encontra-se no Apêndice J – Quadro com informações das visitas às praças - Londrina/PRApêndice J. As praças com maior movimento são a Pé Vermelho, a Praça dos Pioneiros e o espaço na Bento Munhoz da Rocha Neto, onde localiza-se o comércio de açaí, além do Aterro e do entorno do Lago Igapó II.

Realizamos cinco visitas à Praça Pé Vermelho, sendo a primeira em um sábado no meio da tarde, duas numa quinta-feira pela manhã e no final da tarde e duas em um domingo, também no início da manhã e final da tarde.

Em todas as visitas, constatamos pessoas em atividades de lazer, especialmente no domingo, pessoas passeando com seus animais de estimação e crianças pequenas com seus responsáveis. No domingo, pudemos perceber que há algumas pessoas que utilizam os espaços da praça para caminhadas ou outras práticas esportivas, atividade não observada nos dias de meio de semana. Em nenhuma das visitas observamos pessoas se alimentando no local.

---

<sup>20</sup> Os percursos programados serão descritos a seguir.

Figura 61 – Uso na Praça Pé Vermelho



Fotos: Isabella Gomes.

Figura 62 – Uso no Aterro do Lago Igapó



Fotos: Isabella Gomes.

Quanto ao público que frequenta as praças, além das crianças pequenas com seus responsáveis, encontramos prioritariamente mulheres e homens adultos, alguns idosos na quinta-feira, nenhuma criança desacompanhada ou jovens. Em visita anterior, realizada em outubro de 2019, antes da pandemia, a praça era utilizada para comemoração de aniversário infantil, quando algumas crianças e seus responsáveis se encontravam embaixo do pergolado para confraternização.

A Praça dos Pioneiros foi aberta ao público no início de 2021, mas é bastante frequentada por famílias e pessoas praticando atividades físicas, conforme relatos das entrevistas. Duas entrevistadas comentaram sobre grupos que se reúnem para praticar

esportes no final da tarde, com equipamento com mola, dança e música. Outros disseram frequentar aos finais de semana com crianças ou até mesmo para sentar e observar a paisagem. A praça ainda é gradeada, mas não fica trancada, e a manutenção do espaço é realizado pela Associação dos Moradores do Alto da Palhano, também responsáveis pela Praça Pé Vermelho.

O espaço da Bento Munhoz (açai) não é utilizado para caminhadas ou atividades físicas, mas para momentos de lazer e contemplação, passeio com animais ou alimentação. Em visita realizada ao local, encontramos adultos (mulheres e homens) e jovens como público principal. No local há uma horta comunitária, espaço para crianças e diversos locais para sentar-se e comer.

O Aterro do Lago Igapó é o espaço mais movimentado da Gleba e atrai não somente os moradores da região como pessoas de outras partes da cidade. Nas visitas ao local, presenciamos a presença em grande quantidade de pessoas praticando esportes, passeando com animais, crianças brincando, alimentação, lazer. Do público, havia poucos idosos, mas muitas crianças acompanhadas, mulheres, homens e jovens.

A entrevistada A destaca a intensidade do uso do Aterro:

O Aterro é um fenômeno que precisa ser estudado. Não sei quando que começou esse fenômeno, se foi na pandemia ou um pouco antes. Mas ele está lotado de pessoas. Final de semana ele fica cheio de gente. Muita gente leva cachorro, daí leva e deixa o cachorro solto, leva cadeira de praia, leva toalha para sentar, leva comida, com cachorro ou sem cachorro. Tem gente que faz o piquenique lá, chama amigos, família e fica sentado. Tem gente que só passa: vai para lá e para cá. Tem esportes: futebol, vôlei, sei mais que outros esportes, que utilizam as quadras. Aí de final de semana vai uns *food trucks* à tarde, de domingo, entram uns 5 carros de *food truck* de gente que vende chope, lanche. Jovem vai lá, pega uma cerveja e fica por lá. Tem casais jovens com crianças, brincam de bola. Pessoal com violão.

Parece uma cidade de praia. Tenho impressão que tem gente vai pra lá dez horas e umas quatro horas começa a recolher e vai embora. Estou impressionada, porque o uso é muito... É muita gente.

Acho que tem muita gente que tá lá que não mora na Gleba. Mas é uma área aberta. Não tem nada: tem as quadras, mas não tem espaços, não tem equipamento, calçadas... o Aterro não tem nada, não tem nem água nem banheiro, e as pessoas usam. E às vezes tem praça que tem banco, tem isso e tem aquilo e não é usada.

Os Lagos Igapó I e II passaram por revitalização nos últimos anos, com reforma das calçadas, faixas para corrida e bicicleta, substituição de blocos de concreto por floreiras na limitação do espaço entre pedestre e automóvel nas ruas, iluminação nova

de LED, entre outros itens. O espaço é intensamente utilizado para práticas esportivas entre caminhada, corrida e ciclismo.

A entrevistada B relata como o Lago foi evoluindo nos últimos anos:

O Lago também não era lá essas coisas até relativamente pouco tempo atrás. Quando começou a desenvolver a Gleba, as construtoras lotear e construir aqui, aí que foram dar um pouco mais de atenção pro Lago. Aí fizeram pista de caminhada, calçada, tudo, colocaram as lixeiras, mudou os sentidos da rua não tem muito tempo. Antes as duas ruas das margens eram mão dupla, agora um lado vai e outro volta. Foram adaptando e tal... No começo todo mundo se incomodou porque estava acostumado a fazer um caminho, teve que dar um pouco mais de volta, mas... pra gente pensar no coletivo, todo mundo tem que abrir mão um pouquinho.

Um dos aspectos que foi destacado por alguns entrevistados e nos comentários livres dos questionários foi a ausência de brinquedos e equipamentos infantis nos espaços públicos do bairro. A entrevistada G comenta sobre esse tema:

Só no Aterro tem equipamentos para crianças. Aqui nessa rua tem aquela Praça Pé Vermelho, da [Construtora] Plaenge, mas não tem nenhum brinquedo. Tem na Tereza Zaneti Lopes, que é a rua paralela aqui, ali tem academia ao ar livre, e tem duas pracinhas, na verdade, uma que eles terminaram agora [Praça na Rua Toshio Imai], há um mês e meio, colocaram dois banquinhos e um monte de flores, não sei, parece uma praça, mas ninguém entende. E uma outra, que fica fechada [Praça dos Pioneiros], ficava fechada, agora eles abriram, mas é assim: abre e fecha. Porque às vezes a gente chega e o portão está encostado, o vento empurrou e a gente abre, e entra. Mas nenhuma delas tem nenhum tipo de brinquedo, nada.

Realmente só notamos a presença de brinquedos para crianças na Praça Tóquio, que fica um pouco afastada dos condomínios, no espaço da Rua Bento Munhoz da Rocha Neto, onde está instalado o açaí, e no Aterro. As praças mais frequentadas pelos moradores, Praça Pé Vermelho e Praça dos Pioneiros, não possuem nenhum brinquedo para crianças. Tal fato não impede as crianças de frequentarem as praças, pois vimos diversas crianças brincando, andando de patinete ou bicicleta com seus responsáveis, mas poderiam ser mais bem estruturadas.

#### 4.2.2.3 Interatividade e Pertencimento

Importante avaliar a relação das pessoas com os outros moradores do bairro e o sentimento de fazer parte de uma comunidade. Ao serem questionados quanto à satisfação com os demais moradores do bairro, 78,95% declararam estar satisfeitos ou

muito satisfeitos, contra apenas 19,74% de pessoas insatisfeitas ou muito insatisfeitas. O entrevistado J destaca esse fato: “O senso de comunidade é bem forte. Quase todo mundo que conheço mora por aqui, e todos falam bastante do senso de comunidade”.

*Tabela 18 – Satisfação quanto aos demais moradores - Gleba Palhano*

<b>Satisfação em relação a outros moradores</b>	<b>Frequência</b>	<b>%</b>
Muito satisfeito	13	17,11%
Satisfeito	47	61,84%
Insatisfeito	13	17,11%
Muito insatisfeito	2	2,63%
Resposta inválida	1	1,32%
Total	76	100,00%

Fonte: Autora.

Nas entrevistas, pudemos conversar sobre o relacionamento dos entrevistados com os outros moradores de seus condomínios ou de outros na região. Muitos disseram ter bons relacionamentos com outros moradores, especialmente aqueles que compraram o apartamento em fase de construção, que se aproximaram de outros na mesma condição. Mas outros disseram ter pouquíssimo contato com os demais moradores. A entrevistada C comenta sobre sus relações interpessoais com os demais moradores do seu condomínio:

Eu me relaciono com o pessoal, com quem a gente entrou [no condomínio]. Porque como comprei na planta, eu acompanho o prédio desde que ele começou e tem muita gente que é da mesma época que eu. Então a gente se conversa assim, lá embaixo, no corredor, no elevador, enfim. Aqui no meu prédio sim, eu me relaciono, mas fora daqui não. Mas também porque, assim, uma das coisas que eu percebo é que as pessoas não saem para caminhar para ter relação social, entendeu? Sai porque tem que levar o cachorro para fazer as necessidades fora. Ou sai porque tem criança, tal, se vai fazer compra aqui. Tudo bem, elas vão direto aqui no shopping, mas normalmente sai de carro.

Também perguntamos nas entrevistas sobre a utilização dos espaços comuns dos condomínios. A maioria declarou utilizar parte dos espaços, especialmente áreas para realização de eventos para confraternização com amigos e academias.

A entrevistada A comenta um pouco sobre os espaços comuns dos condomínios. Ela alega utilizar pouco os espaços que tanto a encantaram nas primeiras visitas ao local.

Esses espaços de lazer vão evoluindo com os anos. Na época que a gente comprou [o apartamento], era meio que básico o que tinha que ter: piscina externa, piscina aquecida interna, alguns três salões de eventos, sala de jogos,

quadra, espaço mulher, e o playground, aqueles brinquedões para criancinha. Acho que isso era meio que básico. Todos os empreendimentos, quase, tinham.

Agora, se pesquisar os novos lançamentos, já tem umas áreas diferentes. Tem estúdio de gravação, para influencers, sabe, com a parede verde... Eu já vi empreendimento com estúdio de música, para poder tocar com sua banda, porque se você tocar no seu apartamento vai fazer barulho, boliche... E uma coisa que eu vi ultimamente é que estão fazendo o bicicletário bem mais estruturado. Porque as pessoas estão andando mais de bicicleta... Até área de mecânica para bicicleta, e é bem maior, tem pia para lavar a mão... O meu prédio, o bicicletário é tudo uma em cima da outra. Nos novos, tem bem mais espaço.

E agora tem um mercadinho, dentro do empreendimento. Eu não sei como é o funcionamento disso. Mas é um mercado, que vai ter alguns produtos-chave, tipo requeijão, batata palha, cerveja, uma salinha, aí você vai lá e compra e pronto. Eu já vi dois empreendimentos com isso. Em lançamento. Esses espaços de lazer estão evoluindo. Espaço para reuniões, para trabalhar, um *coworking*...

Busquei também entender um pouco sobre o sentimento de pertencimento das pessoas com o local e demais moradores. Alguns entrevistados comentaram que a Praça Pé Vermelho costumava realizar eventos aos domingos – “Domingo na Praça”, quando vinham *food trucks*, instalavam-se brinquedos para as crianças – mas que foi suspenso durante a pandemia.

Também foi comentado sobre outro evento que acontecia anualmente no Lago antes da pandemia: o “Abraço no Lago”, em que as pessoas se reuniam em linha para envolver o Lago em um abraço coletivo. “O Abraço no Lago era pra mim o momento em que os londrinenses abriam seu coração. Aí eu dava a mão pra gente que eu não conhecia, eu gostava pra caramba. Acabava encontrando alguém que morava aqui e nem sabia...” (Entrevistada B).

#### 4.2.2.4 Escolha pelo bairro

A maioria dos entrevistados de Londrina declarou ter escolhido a Gleba Palhano para morar por questão de segurança, localização, mas principalmente por ser a melhor opção no momento da aquisição do apartamento, seja pelas condições de pagamento e financiamento, investimento ou maior oferta de produtos. A maioria dos edifícios verticais residenciais para classe média e alta nas últimas duas décadas vem sendo construída na Gleba Palhano. São pouquíssimas as opções em outras regiões da cidade com o mesmo padrão de empreendimento.

De fato, as principais construtoras da cidade vêm lançando edifícios anualmente, com oferta de venda “na planta”, com opções de apartamentos menores ou quase exclusivos, com um ou dois apartamentos por andar. Há um marketing muito forte associado ao “morar na Gleba”, próximo ao Igapó, criando um modelo almejado de modo de vida.

A Entrevistada A comenta sobre a escolha:

Eu moro com minha mãe ainda. Foi ela que resolveu, mas eu não nego que eu também tinha vontade. A proximidade do Lago Igapó, a localização da Gleba é muito boa. A Gleba é perto de onde eu morava antes, então não queria mudar muito da região; eu morava no Quinta da Boa Vista antes. E também pela atratividade dos empreendimentos. Por mais que eu seja arquiteta e os arquitetos falam mal da Gleba Palhano, mas o que tinha de oferta na época, não tinha coisa melhor. A não ser que você construísse sua própria casa, mas isso tava fora de cogitação, a gente não iria mudar para uma casa. Seria um apartamento, mesmo.

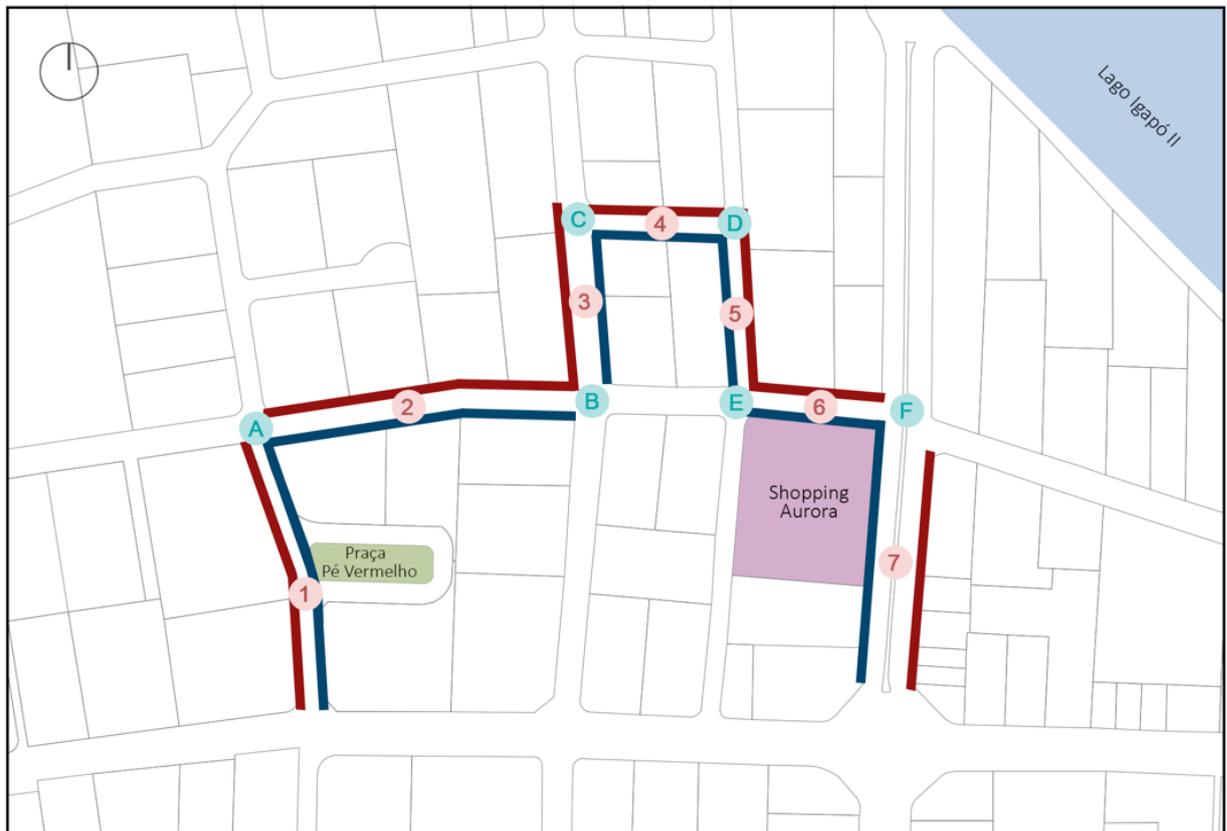
Por ser um imóvel novo, um prédio novo, você comprar um apartamento zero quilômetro... E os prédios novos já são lançados com oferta dessas áreas de lazer, que encanta a gente, e no final, assim, a gente não usa nada. Faz parte do encantamento, do estilo de vida, de você estar próximo, da região mesmo...

A Entrevistada C declara que comprou o apartamento para investimento, pois já imaginava que seriam feitas grandes melhorias no local e o imóvel acabaria se valorizando. Comprou um apartamento pequeno, para investir, e por fim acabou se mudando para lá. Comenta que na época (2012) não a atraía morar lá, pois sabia que passaria por um grande processo de densificação urbana, um bairro criado pelas incorporadoras locais. “Não é um bairro que cresceu naturalmente, foi construído. Então, assim, durante muito tempo, eu morei aqui meio de má vontade, xingando todos os dias que eu tinha que sair de casa. Mas hoje eu gosto. Me adaptei. E também porque o bairro todo se estruturou” (Entrevistada C).

O entrevistado D também relata que a escolha pelo bairro se deu a princípio como oportunidade de investimento e pelas opções de áreas de lazer, pois, quando se mudou para o bairro o filho era recém-nascido, e essa era uma opção que atenderia as necessidades da família.

### 4.3 PERCURSOS PROGRAMADOS

Figura 63 – Percurso realizado na Gleba Palhano



#### LEGENDA

<span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; background-color: #800000; border: 1px solid black;"></span> LADO 1	<span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; background-color: #000080; border: 1px solid black;"></span> LADO 2
1 TRECHO 1 - R. Jerusalém	A ESQUINA A - R. Jerusalém com R. João Huss
2 TRECHO 2 - R. João Huss	B ESQUINA B - R. João Huss com R. Eurico Hummig
3 TRECHO 3 - R. Eurico Hummig	C ESQUINA C - R. Eurico Hummig com R. Irmã Maria Régis
4 TRECHO 4 - R. Irmã Maria Régis	D ESQUINA D - R. Irmã M <sup>a</sup> Régis com R. José M. de Mello
5 TRECHO 5 - R. José Monteiro De Mello	E ESQUINA E - R. José M. De Mello com R. João Huss
6 TRECHO 6 - R. João Huss	F ESQUINA F - R. João Huss com Av. Ayrton Senna
7 TRECHO 7 - Av. Ayrton Senna	

Escala 1/2.000

Fonte: Autora.

Realizamos quatro percursos programados em um trecho selecionado no bairro para buscar entender como as pessoas utilizam as calçadas, qual público predominante, eventuais dificuldades de acessibilidade e travessia de vias. O trajeto detalhado está ilustrado na Figura 63, na qual constam os sete trechos visitados e as seis esquinas pelas

quais passamos. Também observamos os dois lados das calçadas, para identificar se há mais uso em um ou outro lado e por que razão.

Ao definir o trajeto, tentamos passar por elementos importantes como a Praça Pé Vermelho (trecho 1) e o Shopping Aurora (trechos 6 e 7), assim como em ruas mais locais (trechos 3, 4 e 5). Fizemos uma caminhada em ritmo lento e as contagens foram realizadas nesse momento específico da passagem pelos trechos. Assim, buscamos fazer um retrato daquele instante e não de uso do trecho ao longo de horas. Apresento a seguir uma descrição de cada um dos trajetos, atentando-me às informações mais relevantes. Uma tabela com outros dados está no Apêndice L.

### Percurso 1

A primeira visita aconteceu em uma quinta-feira (02/09/2021) no início da manhã. Clima ensolarado e temperatura agradável.

O **trecho 1** possuía aproximadamente 200m de extensão na Rua Jerusalém e apresentava bastante área sombreada, não em decorrência de arborização, mas da sombra dos edifícios naquele horário na rua e calçadas. Constatamos na ocasião muito ruído em decorrência das obras no bairro, que iniciam às 7h30, e dos automóveis circulando pelas ruas.

Quanto ao movimento nas calçadas, observamos idosos e adultos em deslocamento pelo trecho e um adulto e um idoso passeando com seus cachorros. Em um dos prédios, acontecia uma mudança. Alguns prestadores de serviço chegavam aos prédios nesse horário. Nas ruas, o movimento de automóveis e motocicletas era mediano e havia diversos carros estacionados nos dois lados da via.

No **trecho 2**, na Rua João Huss (entre Rua Jerusalém e Rua Eurico Hummig), havia pouco sombreamento e vegetação e muito ruído das obras e automóveis. Presenciamos, ao longo dos 220 metros de extensão das calçadas, adultos em deslocamento, um pai com criança pequena e duas pessoas com cachorros. Também presenciamos adultos com sacolas de supermercado, retornando do Shopping Aurora, e outros em espera no ponto de ônibus. Nas ruas, havia um movimento mediano de automóveis e bicicletas, muitos automóveis estacionados no lado A da via. Observamos que há uma certa dificuldade para travessia de pedestres na esquina com a Rua Eurico

Hummig (esquina B), devido à presença de uma pequena rotatória e à localização das faixas de pedestres muito próximas das esquinas.

O **trecho 3** possuía 110m de extensão na Rua Eurico Hummig. A arborização é baixa do lado A e média do lado B da via, e o sombreamento era baixo do lado A e médio do lado B. Presenciamos adultos em deslocamento, um adulto e uma criança passeando com cachorro. Também encontramos um pai com filho passeando e uma família de 2 adultos e 2 crianças nas calçadas. Havia 9 carros estacionados no lado A e 20 do lado B e a circulação de automóveis e motocicletas era médio.

Como apenas 95m de extensão, o **trecho 4**, na Rua Irmã Maria Régis, estava pouco movimentado, com um idoso, dois adultos e dois jovens em deslocamento e uma mãe com uma criança passeando. A arborização é média e no momento do percurso todo trecho estava sob a sombra dos prédios. Havia também pouca movimentação de carros e motocicletas e alguns carros estacionados no lado A e B da via. No geral, parece ser um trecho mais utilizado pelos moradores dos edifícios da quadra ou por pessoas que trabalham nas proximidades e estacionam o carro ali.

Iniciamos o **trecho 5** às 8h40, e nessa parte somente o ruído dos carros incomodavam um pouco. O ruído das obras estava bem mais baixo. O trecho possui alta arborização e grande sombreamento. Durante o trajeto, encontramos somente alguns adultos em deslocamento. É um trecho bastante utilizado pelos visitantes do shopping para estacionar seus automóveis. Constatamos 22 carros estacionados do lado A da via.

No **trecho 6**, o ruído de automóveis era mais alto pela proximidade da Avenida Ayrton Senna. A arborização é média e o sombreamento é alto, especialmente pela sombra dos edifícios. No momento do percurso, contabilizamos 25 adultos e 1 idoso se deslocando, e outros adultos vestindo uniforme, aparentemente se encaminhando para o trabalho. O movimento de automóveis era intenso, e havia 14 carros estacionados do lado A e 2 carros e 25 motos do lado B. A travessia da rua para acessar o shopping é um pouco arriscada pelo tráfego de carros, com faixas de pedestres muito próximas às esquinas.

O **trecho 7** possuía aproximadamente 220m na Avenida Ayrton Senna. O ruído dos automóveis era intenso nesse horário, e a área parcialmente sombreada pelos edifícios. Encontramos 12 adultos e 5 jovens se deslocando nas calçadas, nenhum idoso ou criança. Por ser uma área de trânsito muito intenso, provavelmente seja evitada por

parte dos pedestres. Além disso, existem muitas entradas de carros para o shopping e para as torres comerciais da quadra, causando um certo conflito entre pedestres e automóveis na prioridade de passagem. Percebemos bastante insegurança dos pedestres ao atravessar tanto nas esquinas como ao longo da quadra.

### Percurso 2

O segundo percurso foi realizado no mesmo dia que o primeiro (02/08/2021), no final da tarde, a partir das 18h. A temperatura era agradável, céu aberto.

No **trecho 1**, os odores e ruídos eram neutros e o sombreamento médio devido aos prédios. Verificamos cerca de 12 pessoas em deslocamento entre idosos, adultos, jovens e crianças, 2 fazendo atividades esportivas e 5 passeando com seus animais de estimação. O movimento de automóveis nesse trecho era mediano e não constatamos nenhum conflito entre os usuários.

No **trecho 2**, com o sol começando a se pôr, o ruído era um pouco mais intenso devido ao barulho gerado pelos automóveis. Contamos a presença de 13 pessoas em deslocamento, 3 em práticas esportivas e 2 adultos passeando com crianças. Ainda presenciemos algumas pessoas com sacolas de compras, aparentemente retornando para suas residências, e alguns adultos no ponto de ônibus. A circulação de automóveis era intensa.

No **trecho 3**, já anoitecendo, ouvia-se o ruído dos automóveis. Encontramos cinco pessoas em deslocamento e um adulto passeando com o filho. Percebemos que algumas pessoas tiveram dificuldade em atravessar a rua pelo meio da quadra, uma via larga, tendo que fazer a travessia até o meio da rua, parar e esperar algum veículo passar para continuar até o outro lado da via. Também presenciemos algumas pessoas esperando para conseguir atravessar a esquina C, pois as faixas de pedestres ficam muito próximas às esquinas.

No **trecho 4**, além do som dos automóveis, havia o som de latidos de animais e só encontramos duas pessoas em deslocamento.

No **trecho 5**, só se ouvia o som dos automóveis e presenciemos quatro pessoas em deslocamento, a maioria jovens. Na esquina E, presenciemos certa dificuldade das pessoas para atravessar, devido ao alto tráfego na Rua João Huss.

*Figura 64 - Trecho 1 do percurso 4, R. Jerusalém*



Foto: Isabella Gomes

*Figura 65 - Trecho 2 do percurso 2, R. João Huss*

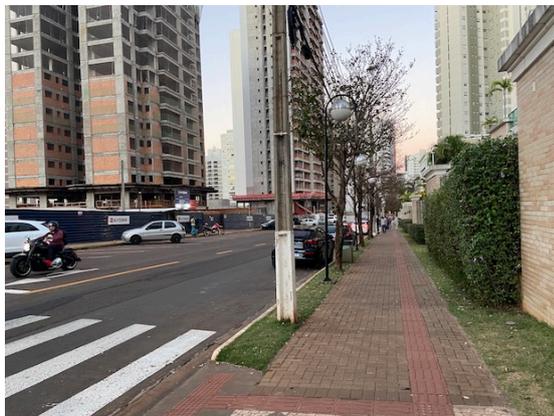


Foto: Isabella Gomes

*Figura 66 - Trecho 3 do percurso 1, R. Eurico Hummig*



Foto: Isabella Gomes

*Figura 67 - Trecho 5 do percurso 4, R. José Monteiro de Mello*



Foto: Isabella Gomes

*Figura 68 - Trecho 6 do percurso 4, R. João Huss*



Foto: Isabella Gomes

*Figura 69 - Trecho 7 do percurso 1, Av. Ayrton Senna*



Foto: Isabella Gomes

No **trecho 6**, na lateral do Shopping Aurora, o ruído era alto devido aos automóveis e pessoas, e o cheiro de alimentos era intenso. Presenciamos 26 pessoas em deslocamento, a maioria adultos, 4 adultos passeando com animais e 3 adultos passeando com crianças. Havia muitas pessoas entrando e saindo do shopping e pessoas descendo em direção ao Lago Igapó. A circulação de automóveis e motocicletas era intensa nesse trecho, assim como de pessoas fazendo a travessia da via em direção ao shopping, tanto no meio da quadra como na esquina F, com a Avenida Ayrton Senna. Nesta, a travessia era bem difícil dado o intenso fluxo de automóveis nesse horário (18h40).

O **trecho 7**, na Avenida Ayrton Senna, possuía ruído alto devido ao tráfego muito intenso de automóveis e motocicletas. O fluxo de pedestres era menos intenso do que o de automóveis. Presenciamos 11 pessoas em deslocamento e 3 pessoas no ponto de ônibus durante nosso percurso. Há mais pessoas na calçada do lado do Shopping Aurora e prédios comerciais, que também possui melhor iluminação, que do lado oposto. Algumas pessoas tentam atravessar no meio da quadra, e, em certos momentos, alguns automóveis param, mas nem sempre as motocicletas fazem o mesmo. Nas esquinas a travessia é bem difícil para o pedestre, que se sente inseguro em atravessar nas faixas muito próximas às esquinas. Percebemos também que o fluxo de automóveis entrando e saindo das garagens do shopping ou edifícios comerciais é muito intenso, sendo mais um agravante para os pedestres.

### Percurso 3

Nosso terceiro percurso aconteceu em um domingo, dia 12/09/2021, iniciando às 9h10. O clima estava ensolarado e temperatura agradável.

No **trecho 1**, em frente à Praça Pé Vermelho, havia um pouco de ruído de cachorros latindo durante o passeio. O sombreamento gerado pelos prédios era grande, incidindo nos dois lados das calçadas. Observamos nove pessoas em deslocamento, sendo quatro crianças e cinco pessoas passeando com seus animais de estimação. Percebemos um movimento bem maior de crianças e pessoas com animais do que nos dias de semana.

No **trecho 2** havia pouco barulho, apenas de alguns carros circulando. O sombreamento também era alto pela projeção dos edifícios. Constatamos a presença de

três adultos em deslocamento, quatro pessoas praticando esportes, três adultos e duas crianças passeando com animais, e uma família com criança. A circulação de automóveis era grande, mesmo naquele horário, devido ao acesso à PR 445. Em uma escala um pouco menor, a travessia nas esquinas tinha o mesmo problema que durante a semana, pela posição das faixas de pedestres e fluxo intenso de automóveis.

No **trecho 3**, o sombreamento era pequeno e verificamos poucas pessoas se deslocando.

No **trecho 4**, a sombra dos prédios tomava quase toda a quadra, e havia uma brisa agradável para caminhar, mas só encontramos quatro pessoas pelo trecho, sendo metade crianças.

No **trecho 5**, também havia pouco movimento de pessoas e grande parte da quadra sombreada pelos edifícios. Esse trecho é bastante utilizado para estacionamento de automóveis de pessoas que vão ao Shopping Aurora ou como via de acesso ao Lago Igapó.

No **trecho 6**, ainda só se ouvia o som de alguns automóveis em circulação e o sombreamento dos edifícios era grande. Havia 11 pessoas em deslocamento e 2 pais com crianças. O maior movimento de pessoas era entre a entrada e a saída do mercado do Shopping Aurora. O fluxo de veículos era bem menor do que durante a semana, mas o problema para atravessar nas esquinas permanecia o mesmo.

No **trecho 7**, o ruído era alto devido ao fluxo de veículos, porém inferior aos dias de semana. Presenciamos quatro adultos caminhando em direção ao shopping. O fluxo de pedestres era pequeno, possivelmente pela alta insolação nesse trecho às 10 horas. A travessia ao longo da quadra era mais fácil do que durante a semana.

#### Percurso 4

O último percurso programado foi realizado num domingo no final da tarde, em um dia ensolarado e temperatura agradável.

Iniciamos o **trecho 1** às 17h15, quando se podia ouvir um pouco de barulho de cachorros e crianças brincando. O sombreamento nas calçadas era grande pela projeção dos edifícios. Havia algumas pessoas em deslocamento, mas a maior concentração era na Praça Pé Vermelho.

No **trecho 2**, encontramos nove pessoas em deslocamento, dois adultos com animais e uma família com criança no carrinho.

No **trecho 3**, o sombreamento era baixo, de modo que o sol trazia um certo desconforto naquele horário. Havia quatro pessoas em deslocamento, três passeando com animais e um adulto com criança. A circulação de automóveis e motocicletas era mediano.

No **trecho 4** só encontramos um jovem caminhando.

**No trecho 5**, dois adultos, um jovem e uma criança.

No **trecho 6**, encontramos seis pessoas em deslocamento, especialmente entrando ou saindo do shopping.

Por fim, no **trecho 7**, encontramos somente quatro adultos caminhando e uma pessoa sentada no ponto de ônibus.

#### Considerações sobre os percursos

O maior movimento no trecho 1 na Rua Jerusalém era devido à Praça Pé Vermelho. Em todas as visitas, encontramos pessoas em deslocamento indo ou vindo da praça, principalmente com animais de estimação. Também era frequente a presença de crianças com seus responsáveis, em diversos horários.

Os trechos 2 e 6 estavam na Rua João Huss, havia grande movimento tanto de pedestres como de automóveis nos dois trechos da via – de quem vai para o Shopping Aurora ou acessar a PR 445.

Os trechos 3, 4 e 5 possuíam uma movimentação de pedestres pequena em relação às outras, provavelmente de moradores dos condomínios mais próximos ou pessoas se deslocando em direção ao Lago. Deles, o que possuía um pouco mais de movimento era a Rua Eurico Hummig. A Rua José Monteiro de Melo (trecho 5) era muito utilizada para estacionamento de automóveis das pessoas que estavam no Shopping Aurora.

Como esperado, o movimento de automóveis no trecho 7, na Av. Ayrton Senna, era muito intenso, mas os pedestres pareciam evitar as calçadas pelo alto fluxo de automóveis entrando e saindo das garagens e estacionamento do shopping.

Observamos em diversas ocasiões certa dificuldade de travessia junto às esquinas mais movimentadas, e muito problema na travessia na Avenida Ayrton Senna, como já demonstrado nos relatos.

O movimento de automóveis era intenso na maior parte do dia, causando problemas de travessia, mas também de ruído.

#### 4.4 CONSIDERAÇÕES SOBRE O CAPÍTULO 4

Avaliamos a Gleba Palhano sob as dimensões física e social, que são os principais aspectos da vitalidade e da urbanidade. Enquanto na vitalidade o aspecto de maior importância é a presença de pessoas, na urbanidade é essencial a percepção do usuário dos espaços que vivencia. Para que ambos aconteçam, é primordial uma boa forma urbana.

A Gleba Palhano possui um desenho muito particular na cidade, com quadras amplas e uma tipologia muito homogênea dos seus edifícios, em suas alturas médias, modelo de implantação no lote e revestimento de fachadas e calçadas. A manutenção dos espaços externos é muito bem executada, seja na limpeza ou no cuidado paisagístico. Ainda na **dimensão física**, a questão da mobilidade é um problema real, especialmente pela alta densidade concentrada no bairro, a qual o sistema viário e opções de mobilidade não conseguem atender de forma satisfatória.

Quanto à **dimensão social** e uso dos espaços, pudemos verificar que os moradores utilizam bastante os espaços do bairro, tanto as calçadas quanto praças mais bem qualificadas e principalmente o Lago Igapó. Ao analisar as atividades nas praças durante nossas visitas, destacam-se como mais frequentes as práticas de lazer e contemplação, passeio com animais, passeio com crianças, práticas esportivas. As encontradas com menor frequência foram: alimentação e caminhadas. Quanto ao perfil dos usuários, o público mais expressivo era formado de mulheres, homens e crianças pequenas. Os idosos e jovens, por sua vez, frequentam menos esses espaços. Em relação ao conforto, há bastante ruído durante o dia e pouca vegetação nas calçadas, mas ao mesmo tempo muito sombreamento dos edifícios em determinados períodos do dia.

Constata-se, por meio da aplicação dos questionários e das entrevistas, que o maior motivo para escolha do bairro para morar foi a oferta de produtos imobiliários,

unidades residenciais e oportunidade de investimento devido ao constante crescimento e valorização dos imóveis da região. Foi apontada como principal ponto positivo na Gleba Palhano a oferta de comércio e serviços no bairro, atendendo as principais necessidades dos moradores e usuários do bairro. Como principal ponto negativo, foi apontado o problema viário, pelo alto fluxo de automóveis e dificuldades de mobilidade.

Ao serem questionados sobre a satisfação com os espaços públicos no bairro de forma geral, 42,11% declararam estar parcialmente satisfeitos e 53,95% declararam estar satisfeitos, como ilustra a Tabela 19.

*Tabela 19 – Satisfação quanto aos espaços públicos do bairro - Gleba Palhano*

<b>Está satisfeito com os espaços públicos deste bairro?</b>	<b>Frequência</b>	<b>%</b>
Não	3	3,95%
Parcialmente	32	42,11%
Sim	41	53,95%
Total	76	100,00%

Fonte: Autora.

Diante do exposto, pode-se dizer que a região agrada de forma geral seus moradores, apesar dos problemas de mobilidade amplamente apontados. A monotonia da paisagem não incomoda a maioria dos moradores e usuários do bairro, mas diferentes aspectos nas fachadas e na permeabilidade visual poderiam ser mais bem explorados pelas construtoras locais, criando um ambiente mais interessante ao pedestre.

Ter o Lago Igapó como moldura é um fator que pesa positivamente na vida no bairro e no desejo de morar nessa região. Mas, para as pessoas que residem um pouco mais afastadas desse espaço, faltam opções de lazer e espaços públicos de qualidade.



## 5 SETOR SUL, RIBEIRÃO PRETO

*Figura 70 – Vista aérea da Avenida Professor João Fiúsa, 2012*



Foto: Jr Studio Fotográfico.

Ribeirão Preto está localizada na região nordeste do estado de São Paulo, a uma distância de aproximadamente 300km da capital. Fundada no final do século XIX, como distrito de São Simão, hoje é a maior cidade da região, com área de 650,916 km<sup>2</sup>. Possui uma população estimada em 2020 de 711.825 pessoas. No Censo de 2010, era de 604.682 pessoas, sendo 602.966 em área urbana e 1.716 em área rural, com densidade demográfica de 928,92 hab/km<sup>2</sup>, bem maior que a de Londrina (306,52 hab/km<sup>2</sup>). A taxa de escolarização das crianças entre 6 e 14 anos era de 96,9% em 2010, IDHM de 0,8 em 2010 e PIB per capita em 2018 de R\$ 49.425,29 (IBGE, 2021).

Tendo sua fundação associada à demarcação do patrimônio da Igreja em 1856, a cidade é referência nacional na área da agricultura desde seus primórdios, sendo um local de concentração de feiras de agronegócios no âmbito nacional. O primeiro produto agrícola forte na cidade foi o café, levando a cidade a exportadora do produto em 1900, e consequentemente uma atratora de mão de obra e imigrantes. Também devido ao café, foi estabelecida a Companhia Mogiana de Estrada de Ferro, em 1883, para transporte dos imigrantes até o litoral e escoamento da produção agrícola. O auge da cultura cafeeira foi interrompido com a crise econômica de 1929, o que culminou em outro ciclo econômico na cidade, o da cana-de-açúcar, que transformou Ribeirão em principal

produtor mundial de álcool e açúcar nos anos 1980. A economia pujante da cidade, principalmente em função da produção agrícola da cana-de-açúcar, refletiu tanto na paisagem rural como na urbana da cidade e de suas vizinhas.

As três primeiras décadas do século XX foram marcadas pela prosperidade da produção cafeeira, e pela arquitetura de embelezamento da cidade. Mesmo com os efeitos decorrentes da crise da Bolsa de Valores de Nova Iorque, foi inaugurado, em 1929, o Teatro Pedro II, grande símbolo do poder da economia local, em frente ao largo da Matriz, que foi transformado em praça com jardins e coreto, abrigando o Palácio Inecchi, a Sociedade Recreativa de Esporte, o solar do Coronel Francisco Junqueira, entre outros.

Até a década de 1940, os novos bairros configuraram-se próximos à estação ferroviária e vias de acesso, como o Núcleo Colonial Antônio Prado. O setor terciário passou a participar da economia da cidade mais ativamente e o núcleo urbano original concentrava a grande maioria dos estabelecimentos de comércio e serviço (ZAMBONI, 2018). A partir da década de 1930, a cidade passou a crescer tanto horizontalmente como verticalmente, ao norte pela população de baixa renda e ao sul pela população de média e alta renda.

*Figura 71 – Ribeirão Preto, 1957*



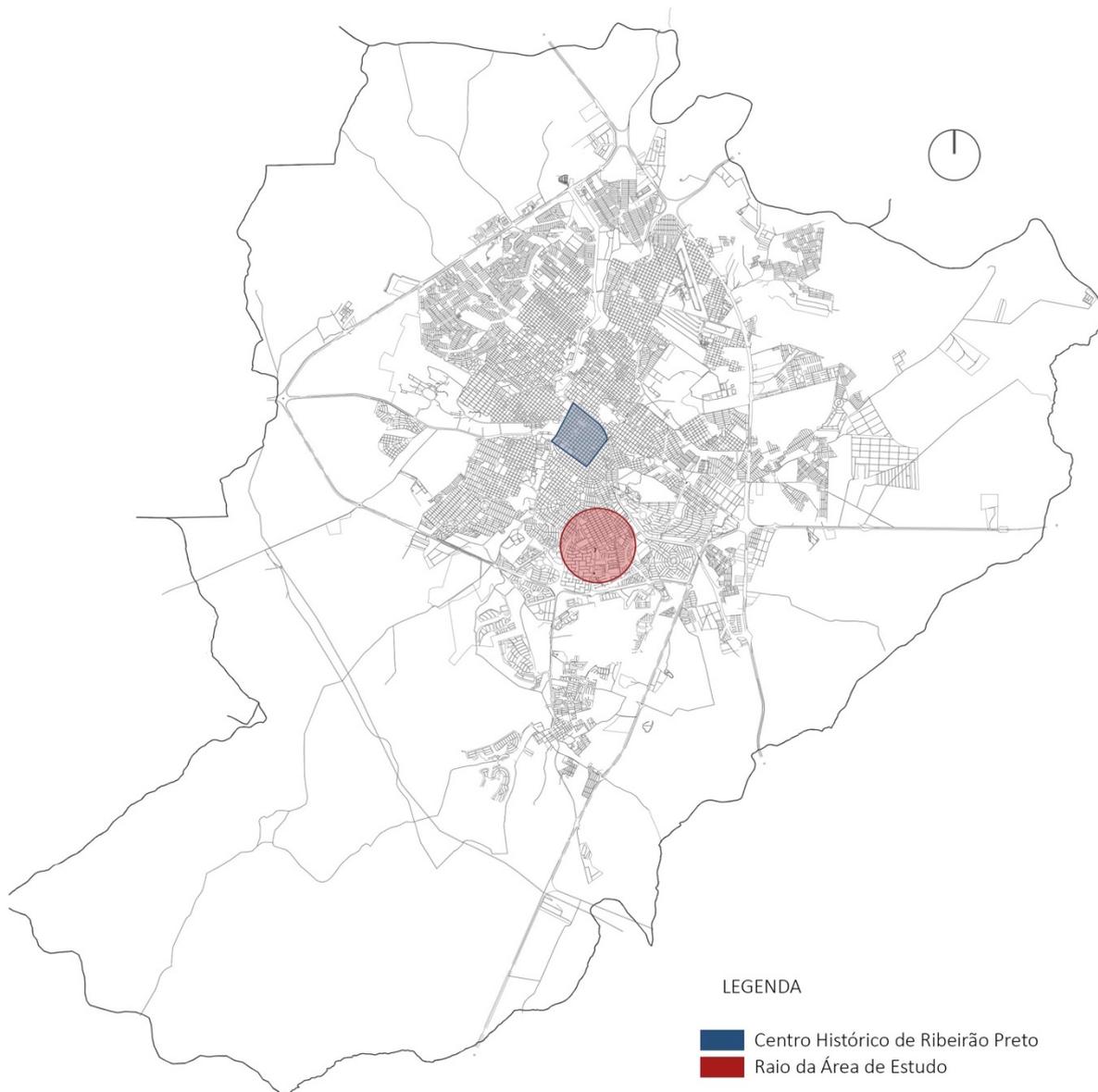
Fonte: IBGE



A cidade começou a ser ocupada na região onde localizava-se a igreja matriz da cidade. Os primeiros bairros fora desse perímetro central começaram a se formar ao

norte, mas havia grande dificuldade de acesso até o centro e falta de infraestrutura. A sociedade já se dividia em cidade da burguesia e a dos trabalhadores. Até a década de 1940, os novos bairros se configuraram nas proximidades das estações ferroviárias, que trouxeram consigo o desenvolvimento do setor de comércio e serviços. Em 1945, foi elaborado o primeiro plano diretor de Ribeirão Preto, que, todavia, não foi implantado. A partir de 1950, são estabelecidas leis com diretrizes urbanísticas, como eixos de expansão, dimensionamento de lotes, recuos, largura de vias. O principal eixo de expansão da época era o da rodovia para São Paulo, o que consolidou a Avenida Getúlio Vargas, uma das principais avenidas da cidade, e configurou o eixo de crescimento sul, ligando a região já consolidada da cidade a uma nova área de expansão que atenderia às classes mais abastadas. Na década de 60, foi retirada parte da malha ferroviária da área central da cidade e transposta para a região nordeste, dando possibilidade para novos eixos rodoviários na região central. Na região norte, foram implantados os conjuntos de habitação de interesse social do município (ZAMBONI, 2018).

De Melo (2017) classifica quatro momentos de expansão do município de Ribeirão Preto. O primeiro é marcado pela ampliação dos núcleos colonial e urbano, especialmente com a formação da Vila Tibério. O segundo é caracterizado pela incorporação de parte do núcleo colonial Antônio Prado e início da ocupação a sul e sudeste. Os primeiros loteamentos aprovados seguem a malha ortogonal do núcleo inicial. Essa nova área de expansão a sul, sudeste e sudoeste é cercada por quatro eixos viários arteriais: Av. Francisco Junqueira, Jerônimo Gonçalves, Independência e Nove de Julho. O terceiro momento de expansão, a “verticalização isolada”, é caracterizada pela expansão da cidade a partir da década de 1930 horizontalmente e verticalmente, extrapolando os limites do quadrilátero central, em direção ao norte para a população de mais baixa renda e ao sul, principalmente a partir da década de 1950, para população de maior renda. E a quarta expansão da cidade é a “verticalização periférica”, com a ocupação junto aos vetores de crescimento nas regiões sul e sudeste.

*Figura 72 – Município de Ribeirão Preto/SP*

Mapa sem escala.

Fonte: Elaborado pela autora<sup>21</sup>

O primeiro Código de Posturas da cidade de Ribeirão Preto data de 1889, com especificações sobre alinhamento, dimensões, espaçamento entre construções. Esse documento já delimitava o núcleo urbano principal, iniciando de certa forma o delineamento da “geografia social” da cidade. Em 1894, foi estabelecido o primeiro Código Estadual de Posturas e, em 1902, o Código de Posturas Municipais, com

<sup>21</sup> Os mapas de Ribeirão Preto foram elaborados com mapa base da Secretaria de Planejamento e Desenvolvimento Urbano do Município de Ribeirão Preto (SPGP-RP) e dados coletados na pesquisa. As imagens foram tratadas por Lauani Antunes.

definições de dimensões mínimas internas, materiais de construção adequados, localização de equipamentos, áreas de circulação, além de uma grande preocupação com o embelezamento da cidade, proibindo, por exemplo, a construção de estalagens e cortiços na área central. Em 1921, um novo código de posturas é aprovado, dando ênfase à manutenção da higiene e salubridade (SILVA, 2008).

Em 1933, foi adotado o Código de Obras Arthur Saboya, elaborado para a cidade de São Paulo em 1929. Nele, foram estabelecidas normas e especificações técnicas, tais como: parcelamento do solo, largura de vias e passeios, áreas verdes, implantação de edifícios, entre outros. Nesse momento, a cidade era dividida e hierarquizada em quatro zonas: central, urbana, suburbana e rural, com separação de usos e funcionalidades.

O Plano Diretor de 1945 estabeleceu a hierarquização de vias e oito zonas urbanas. As regiões sul e sudeste caracterizavam-se pela população de alta renda, com a instituição das zonas residenciais ZR-1 e ZR-2, enquanto as regiões oeste e noroeste voltavam-se para ocupação da população de baixa renda, ZR-3, onde concentravam-se indústrias, galpões e armazéns. Nota-se que, apesar de o plano não ter sido implantado, já se estabeleceu um padrão de segregação socioeconômico em um território segmentado, por meio da definição de limites de uso, tamanho de lotes, largura de vias.

Mudanças significativas foram observadas na década de 1960 na estrutura urbana do município. Nesse período, foi elaborado o “Plano de Vias” por uma comissão composta por funcionários do Departamento de Estradas e Rodagem do Estado de São Paulo (DER). O instrumento permitiu a abertura de vias perimetrais do núcleo urbano original às zonas periféricas e vias radiais, o que completou o Anel Viário que incorporou a Rodovia Anhanguera (ZAMBONI, 2018).

Em setembro de 1977, foi aprovado o Plano Diretor Municipal de Desenvolvimento Integrado, Lei nº 3.346/1977 (RIBEIRÃO PRETO, 1977), regulando os condomínios horizontais e a “área de expansão urbana”. Os conjuntos habitacionais foram implantados em áreas periféricas da cidade. No período de vigência do Banco Nacional da Habitação, a Companhia Habitacional Regional de Ribeirão Preto (COHAB-RP) construiu 20.008 unidades habitacionais, atendendo a 17,73% da população de 436.682 habitantes no final da década de 1980, aumentando significativamente a segregação socioespacial (DE MELO, 2017). Ao mesmo tempo, o Plano Diretor de 1977

facilitou a verticalização no quadrilátero central da cidade, modificando os parâmetros e diminuindo as exigências construtivas.

A Lei 3.349 de 1977 (RIBEIRÃO PRETO, 1977) alterou o uso de vias de fluxo intenso no setor sul, como as avenidas Nove de Julho, Independência e Presidente Vargas. Passou a ser permitida a abertura de comércios e agências bancárias, conformando “eixos” de serviços e pulverizando funções urbanas em diferentes locais da cidade.

A Lei Complementar 4.889 de 1986 (RIBEIRÃO PRETO, 1986) estabeleceu zonas especiais para construção de edifícios altos, com índices de ocupação menos rigorosos, contribuindo com o processo de verticalização, criando novos corredores verticais, principalmente nos setores sul e sudoeste. Fato impulsionado pela implantação do Ribeirão Shopping, em 1981, e do Novo Shopping, em 1999, entre outros.

Na década de 1990, o município adotou o modelo da cidade de Atlanta nos EUA como referência ao desenvolvimento urbano. O modelo de *Edge City* prevê a criação de novas centralidades, parcerias público-privado, para o desenvolvimento da cidade. Assim, na gestão do prefeito Antônio Palocci Filho, foi criado o Projeto Ribeirão Preto 2001 – Ações Estratégicas para o desenvolvimento, que tinha como objetivo: “contribuir para que a cidade retome o curso de um sistema de planejamento dinâmico e organizado. Uma intervenção que redefina o espaço urbano do município para que ele responda com o resgate da qualidade de vida”. Propões quatro ordens de intervenções: política de administração descentralizada e democrática; política indutora de crescimento econômico, com justiça social e preservação ambiental; política de investimentos Socioculturais e programa de reurbanização.

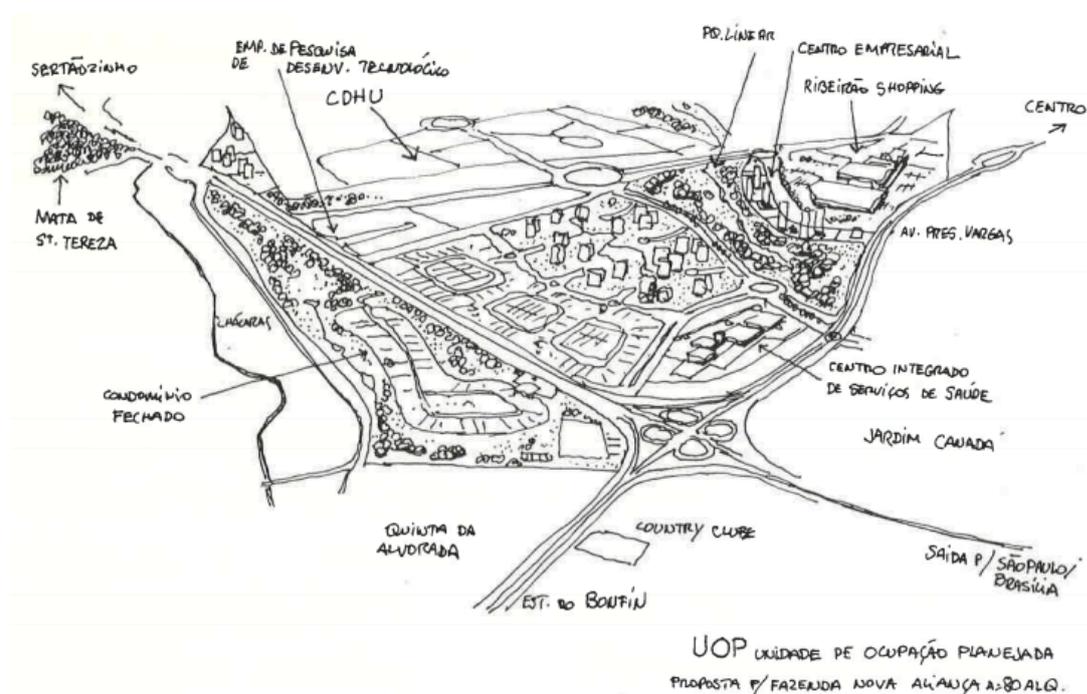
Em 1995, foi aprovado o Plano Diretor do Município de Ribeirão Preto, consolidando a divisão das áreas urbanas em setores, destacando o papel do setor sul como eixo de expansão e adensamento da área urbanizada. O documento estabelece unidades de ocupação planejada (UOP)<sup>22</sup>, distribuídas no tecido urbano, condicionados por fatores ambientais, sistemas de circulação e implantação de infraestrutura. Propõe-

---

<sup>22</sup> As UOPs são definidas pelo Plano Ribeirão Preto 2001 como porções autossustentáveis, que atendem as necessidades básicas dos cidadãos, através de uso misto e densidades de ocupação diferenciadas. Devem estar distribuídas na malha urbana de tal forma que configurem raios de 500m, capazes de atender as atividades complementares a pé, diminuindo a necessidade de viagens

se o instrumento de “parceria público-privado” para viabilização da implantação das UOPs, que haviam sido apresentadas pelo “Projeto Ribeirão Preto 2001 – Ações Estratégicas para o Desenvolvimento”, de 1996, apresentando propostas para o período de 20 anos. Da mesma forma, foram criados os instrumentos urbanísticos necessários para viabilização dos planos, tais como: operações urbanas, transferência do direito de construir, fundo de desenvolvimento urbano, parcelamento ou edificação compulsória – mas nem todos foram regulamentados.

Figura 73 – Representação gráfica de uma UOP



Fonte: Projeto Ribeirão Preto – 2001

Em 2003, o Plano Diretor de 1995 passou por revisão, e assim ficou regulamentada a Lei Complementar do Plano Diretor nº 1.573, de 21 de novembro de 2003 (RIBEIRÃO PRETO, 2003), que adiciona e regulamenta instrumentos do Estatuto da Cidade que não estavam compreendidos anteriormente. Em 2013, houve uma nova revisão do plano diretor, e outra em 2017, que culminou na aprovação da Lei nº 2.866, de abril de 2018 (RIBEIRÃO PRETO, 2018). Em 2018, após a terceira revisão, foi aprovado o novo plano diretor, mas sem definição de leis específicas para a implantação dos instrumentos propostos, como outorga onerosa do direito de construir, direito de preempção e zonas especiais de interesse social.

## 5.1 DIMENSÃO FÍSICA DO SETOR SUL

O Setor Sul foi assim denominado em 1983 por meio do Decreto nº 333 (RIBEIRÃO PRETO, 1983). Entretanto, desde a década de 1950, a ocupação desse território já vinha sendo regulamentada e orientada para eixo de expansão e valorização dentro do município. Os primeiros loteamentos ao sul do núcleo central foram implantados no final da década de 1940, nos modelos de bairros- jardim. Na Lei nº 411 de 1955 (RIBEIRÃO PRETO, 1955), foram definidas as áreas do município consideradas como “bairros residenciais”, demarcadas a partir do sistema viário constituído pelas Avenidas Nove de Julho, Presidente Vargas e Independência, assim como parâmetros para ocupação do solo (ZAMBONI, 2018).

Um padrão de ocupação foi estabelecido na região sul, com condomínios de pequeno, médio e grande porte, inclusão de infraestrutura e equipamentos urbanos em escala local e regional, empreendimentos “âncoras” multifuncionais capazes de definir uma nova centralidade e atrair investimentos ao município de Ribeirão Preto. De Melo (2017) destaca que o êxito da ocupação do Setor Sul tem três importantes responsáveis: Grupo de Desenvolvimento Urbano (GDU), Grupo Iguatemi Empresa de Shopping Centers e Grupo Alphaville Urbanismo.

O GDU foi instituído em 1992 com a participação de empresas construtoras e incorporadoras. Habiarte Barc Construtoras Ltda., Protenco Projetos Técnicos e Construções Ltda., Cedro Construtora e Incorporadora Ltda., Engindus Engenharia Industrial Ltda. e Ilimiconstru Projetos e Construções Ltda. O GDU formou-se para o desenvolvimento dos projetos, aprovação e comercialização dos terrenos do Setor Sul. Entre 1990 e 2010, o GDU viabilizou importantes empreendimentos, através do loteamento de grandes áreas, tais como: Chácara das Irmãs Ursulinas, Fazenda Nova Aliança e Fazenda Olhos D’Água. O grupo também foi responsável pela construção dos 25 edifícios residenciais verticais (empreendidos por quatro construtoras locais entre 1999 e 2010) na Avenida Professor João Fiúsa, maior eixo de verticalização da cidade. A região é hoje conhecida como “região da Fiúsa” e concentra o maior valor por metro quadrado de apartamentos na cidade (ZAMBONI, 2018).

Na Fazenda Nova Aliança, foi implantado o Loteamento Nova Aliança, primeira unidade de ocupação planejada (UOP) de Ribeirão Preto, por meio de parceria entre

iniciativa privada e órgãos públicos municipais e estadual, com justificativa de promover ocupação de vazios intraurbanos. O loteamento de uso misto foi estruturado considerando quatro âncoras: Ribeirão Shopping, Universidade Paulista (Unip) (inaugurada em 1998), Centro Médico (construído na década de 2000) e o Centro de Convenções, que não chegou a ser implantado.

O loteamento Jardim Botânico ocupou partes dos subsetores 3, 6 e 7, entre os loteamentos da década de 1970: City Ribeirão Preto e Jardim Canadá. Voltado às classes média e alta, o loteamento previa uso misto com tipologia horizontal e vertical para áreas residenciais uni ou multifamiliares, comércio ou serviço. Junto ao loteamento, foi viabilizada a recuperação ambiental da área do Parque Dr. Luis Carlos Raya, inaugurado em 2004.

O Jardim Santa Ângela foi constituído com o arruamento e desmembramento da Chácara de Associação das Irmãs Insulinas, nos subsetores sul-3 e sul-4. O empreendimento resultou em dois conjuntos residenciais, de tipologia horizontal de alto padrão (condomínio Monterey Condo Park e Carmel Condo Park) em 1996, e 25 condomínios urbanísticos residenciais de tipologia vertical de alto padrão, que foram construídos entre 2000 e 2010, além de um condomínio comercial, como pode ser observado na Figura 75.

O Subsetor 7 foi parcelado entre 2002 e 2004, pelas mesmas construtoras e incorporadoras que atuaram no arruamento e desmembramento do Jardim Santa Ângela. Seu parcelamento resultou em 3 loteamentos, 1 loteamento fechado e 12 condomínios de tipologia horizontal, indicados na Figura 76. Também resulta desse parcelamento a implantação de 27 condomínios de tipologia vertical de alto padrão, a maioria construída pelos mesmos incorporadores do primeiro eixo de edifícios no eixo da Avenida João Fiúsa resultando do parcelamento do Jardim Santa Ângela.

A ocupação da Av. Prof. João Fiúsa se deu em três etapas. A primeira entre a Av. Presidente Vargas e José Adolfo Bianco Molina; a segunda entre esta e o Anel Viário – contorno sul; a terceira a partir do Anel Viário com o prolongamento da Av. Prof. João Fiúsa para a viabilização do empreendimento imobiliário na Fazenda Olhos D'Água.

A Lei Municipal 211 de 22 de janeiro 1993 (RIBEIRÃO PRETO, 1993) reduziu o coeficiente de aproveitamento de seis para três vezes a área do terreno na área central, limitando os investimentos no centro da cidade e ampliando setores possíveis de

verticalização, entre eles o setor sul. Com essa resolução, a Avenida Professor João Fiúsa tornou-se eixo de verticalização.

Até o final da década de 1990, eram 14 loteamentos aprovados no Setor Sul. Entre 1990 e 2015, foram implantados 82 novos loteamentos na região. A partir de 2005, o mercado imobiliário iniciou um processo de atratividade de empresas de outras regiões do país, intensificando ainda mais os investimentos no Setor Sul, por meio do processo de financeirização do mercado imobiliário em Ribeirão Preto. Dessa forma, os novos empreendimentos no Setor Sul definiram uma nova centralidade urbana.

### **5.1.1 Forma e ambiente construído**

A área de estudo desta tese na cidade de Ribeirão Preto é o eixo verticalizado da Avenida João Fiúsa e seu entorno imediato, tendo como limites a Avenida Presidente Vargas e a Rodovia Prefeito Antonio Duarte Nogueira. Após o início do levantamento de campo, incluí outras quadras a leste da Avenida João Fiúsa, com condomínios verticais no Setor Sul-07. Dessa forma, selecionei para o levantamento dos condomínios residenciais de tipologia vertical 8 quadras ao longo da Avenida João Fiúsa e 5 quadras entre as Ruas Thomaz Nogueira Gaia e Paschoal Bardaró, no Subsetor S-7, totalizando assim 13 quadras para o estudo, identificadas na Figura 74.

A Figura 74 ilustra a região de estudo e referências importantes para a urbanização da região, como o Ribeirão Shopping, grande centro de compras da cidade e região, Universidade Paulista Unip, Rodovia SP-322 (Rodovia Prefeito Antonio Duarte Nogueira) e Avenida Presidente Vargas. A imagem também destaca os parques municipais próximos à região: Parque das Artes, entre a Unip e o Ribeirão Shopping, Parque Municipal Dr. Luis Carlos Raya, Parque Prefeito Luiz Roberto Jábali.

A região selecionada para estudo possui um uso bastante diversificado, sendo encontradas regiões exclusivamente residenciais, eixos de comércio e serviços, como outras regiões de uso misto. A área maior de estudo (raio de 1,2 km) abrange diversos subsetores da região sul da cidade de Ribeirão Preto: S-2, S-3, S-4, S-5 E S-7, mas a região do recorte abrange grande parte dos subsetores S03, S-4 e S-7 de Ribeirão Preto.

Figura 74 – Mapa índice da área de estudo - Ribeirão Preto/SP



LEGENDA

- |  |                                       |  |  |
|--|---------------------------------------|--|--|
|  | Av. Presidente Vargas                 |  | Parques  |
|  | Av. Professor João Fiúsa              |  | Quadras que abrangem o levantamento de edifícios |
|  | Rod. Prefeito Antônio Duarte Nogueira |  | 01 Ribeirão Shopping                             |
|  | Av. Maurílio Biagi                    |  | 02 Universidade Paulista- UNIP                   |
|  | Raio de 1,2km                         |  | 03 Centro Médico de Ribeirão Preto               |
|  | Percurso                              |  |  |

Escala 1/25.000

Fonte: Autora.

O Subsetor Sul – 4 é composto por dois conjuntos residenciais: Condomínio Residencial Carmel Condo Park e Condomínio Monterey, mais ao norte, com lotes compreendidos entre 500m<sup>2</sup> e 1.000m<sup>2</sup>, e pelo loteamento Jardim Canadá mais a sul do subsetor. Além dessa área predominantemente residencial, identificamos lotes de uso comercial e de serviço ao longo da Avenida Getúlio Vargas e o Colégio Santa Úrsula, que ocupa uma grande área com todo seu complexo. Também se enquadram nesse setor as quatro quadras de uso residencial, onde estão implantados 25 condomínios de tipologia vertical, trecho compreendido entre a Avenida João Fiúsa e Rua do Professor (Quadras 2, 3, 4 e 5 do levantamento).

O Subsetor Sul – 3 é constituído por quatro loteamentos anteriores à década de 1950, sendo o que ocupa a maior área o Jardim Irajá, aprovado em 1954. O setor tem características bem distintas das outras áreas do estudo, com lotes menores, diversas quadras destinadas a praças e uso bem diversificado. Algumas das nove quadras que originalmente foram apresentadas como áreas verdes foram destinadas parcial ou totalmente para uso institucional, como Loja Rosacruz Ribeirão Preto (Amorc), Rotary Clube, Centro Universitário Barão de Mauá, Sede da Associação Cristã de Moços (ACM YMCA), Centro Médico de Ribeirão Preto, Escola Municipal de Educação Infantil “Ana dos Santos Gabarra”.

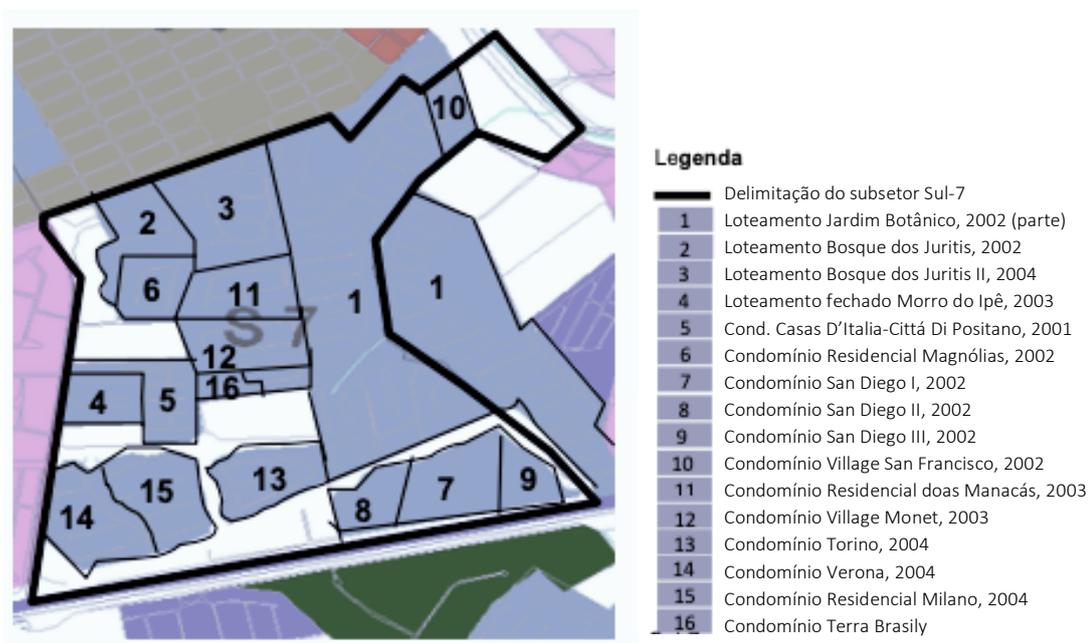
No limite do Jardim Irajá com a Rua do Professor, encontram-se as quadras destinadas a condomínios de alto padrão de tipologia vertical, resultado de loteamento da década de 1990. Cabe destacar que a Rua do Professor e as quadras do Jardim Irajá mais próximas aos condomínios verticais acabam tendo um papel importante para prestação de serviços para os moradores desses condomínios no eixo da Avenida João Fiúsa. Ao longo da rua, existem diversos empórios culinários, padarias, confeitarias, restaurantes, lojas de roupas, clínicas e academias para atividades físicas, entre outros.

Figura 75 – Mapa com indicação das glebas resultantes do projeto de arruamento proposto pela Associação das Ursulinas, no Subsetor Sul-4 de Ribeirão Preto



Fonte: De Melo (2017)

Figura 76 – Mapa com delimitação dos loteamentos e condomínios do Subsetor Sul - 7 e Ribeirão



Preto

Fonte: De Melo (2017)

Já no Subsetor Sul – 7, existe uma quantidade maior de conjuntos residenciais horizontais: Condomínios da Magnólia, Manacás, Cittá di Positano, Monet e Terra

Brasília, todos localizados entre a Avenida Wladimir Meirelles Ferreira ao Norte e Avenida Giuseppe Cilento ao Sul. Ainda no Subsetor Sul – 7, encontraremos uma grande concentração de edifícios verticais de uso residencial ao longo do eixo da Avenida Prof. João Fiúsa (quadras 6, 7 e 8), mas também nos eixos das Avenidas Wladimir Meirelles Ferreira e Giuseppe Cilento (quadras 9 a 12 do levantamento).

*Figura 77 – Av. João Fiúsa e Av. Presidente Vargas, 1997*



Foto: Tony Miyasaka.

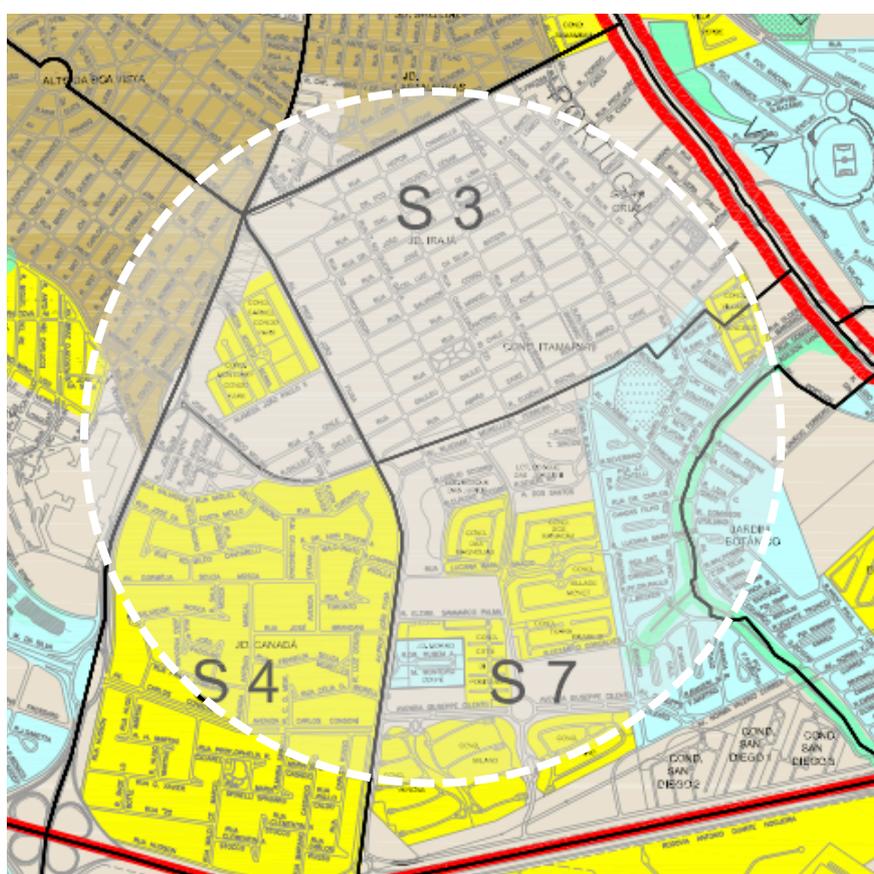
Na Figura 77 é possível observar o desenho resultante do projeto de arruamento da área das Irmãs Ursulinas. Na imagem de 1997, é possível ver o colégio Santa Úrsula e os conjuntos residenciais Monterey Condo Park e Carmel Condo Park já em utilização à direita da Avenida João Fiúsa. Da mesma forma, os lotes destinados aos condomínios de tipologia vertical já estão delimitados, com as áreas verdes e o canteiro central da avenida finalizados, doados ao município por exigência da prefeitura municipal logo após a aprovação do arruamento da área.

A Lei Complementar n. 2157/2007 (RIBEIRÃO PRETO, 2007) estabelece um mapa viário e áreas espaciais do município de Ribeirão Preto, como pode ser observado na Figura 78. Coexistem três classificações distintas dentro da área de estudo: área de

uso misto para o Subsetor Sul - 3 e parte do Subsetor Sul - 7; área especial estritamente residencial para os loteamentos de tipologia horizontal dos Subsetores 3, 4 e 7; e área com restrições do loteador para o conjunto de condomínios que compõem o Morro dos Ipês.

Dessa forma, já ficaram estabelecidos os padrões de ocupação da área, com áreas estritamente residenciais, onde foram construídos os condomínios residenciais de tipologia horizontal, as áreas com restrição construtiva no Jardim Botânico e conjunto de condomínios Morro do Ipê, e áreas de uso misto no restante da área de interesse desta tese.

Figura 78 – Recorte do Mapa de Áreas especiais - Lei complementar n. 2157/2007 – Ribeirão Preto



LEGENDA  
ÁREAS ESPECIAIS

ÁREAS COM RESTRIÇÕES DO LOTEADOR

ÁREAS DE USO MISTO

APR - ÁREA ESPECIAL PREDOMINANTEMENTE RESIDENCIAL

AER - ÁREA ESPECIAL ESTRITAMENTE RESIDENCIAL

AEPU - ÁREA ESPECIAL PARA PARQUE URBANO

LIMITE DA ÁREA DE EXPANSÃO URBANA

LIMITE DE ÁREA URBANA

Fonte: RIBEIRÃO PRETO, 2007.

A Lei complementar nº 2.866 de 27 de abril 2018 (RIBEIRÃO PRETO, 2018) dispõe sobre a revisão do Plano Diretor de 1995, modificado pela Lei nº 1.573 de 2003 (RIBEIRÃO PRETO, 2003). Pela nova lei, fica estabelecido o macrozoneamento urbanístico para uso e ocupação do solo com sete classificações: Zona de Urbanização Preferencial – ZUP; Zona de Urbanização Controlada – ZUC; Zona de Urbanização Restrita – ZUR; Zona de Amortecimento da Estação Ecológica de Ribeirão Preto – Mata de Santa Tereza (ZMT); Zona de Proteção Máxima – ZPM; Zonas Especiais de Interesse Social; Zona Rural. Os Subsetores Sul - 3, 4 e 7 ficam classificadas como Zona de Urbanização Preferencial, onde o uso e ocupação devem ser incentivados dado o potencial de infraestrutura urbana existente.

#### 5.1.1.1 Distribuição dos espaços

Os edifícios de tipologia vertical na área de estudo configuram-se em um padrão linear de ocupação, seguindo o eixo da Avenida João Fiúsa. Como vimos, os edifícios da “Região da Fiúsa” começaram a ser construídos na segunda metade da década de 1990, primeiramente nos lotes resultantes do processo de arruamento da área da Chácara das Irmãs Ursulinas, distribuídas em cinco quadras (números 1 a 5 do nosso levantamento). Posteriormente, ocuparam-se os lotes na porção do Subsetor Sul - 7, impulsionados pelos investimentos do GDU na maioria dos empreendimentos. Hoje, os condomínios no eixo da Avenida João Fiúsa encontram-se finalizados (quadras 6, 7 e 8), mas há outros em construção na porção mais a leste (quadras 9 a 12 do levantamento). Esses edifícios altos estão cercados por conjuntos de tipologia horizontal, a maioria de uso exclusivamente residencial, como descrito anteriormente.

Figura 79 – Localização das áreas verdes- Setor Sul



LEGENDA

- |   |  |
|---|--|
| 01 Praça Arthur Furlan De Lazzari De Souza              | 12 Praça Nicolau Antônio Calanche                        |
| 02 Área De Preservação Ambiental                        | 13 Praça Miguel Darahem                                  |
| 03 Praça Paisagista Marcos Villela Lemos                | 14 Praça Augusto Aparecido Mazza                         |
| 04 Praça Palhaço Piolin                                 | 15 Praça Jornalista Fernando Brisolla De Oliveira        |
| 05 Praça Trajano Francisco Borges Neto                  | 16 Praça Mister Blitz                                    |
| 06 Praça Omilton Visconde                               | 17 Praça dos Cachorros                                   |
| 07 Praça Mateus Nader Nemer (Bicicleta)                 | 18 Parque Municipal Dr. Luís Carlos Raya                 |
| 08 Praça Dr. André Rivalta De Barros                    | 19 Pico Dos Patos  |
| 09 Praça Rudolf Steiner                                 | 20 Praça Reserva do Botânico-Ed. Versailles e Luxemburgo |
| 10 Rotatória ao Lado da Praça Francisco Xavier Balleiro | 21 Parque Uber Sul - "Roberto Francóli"                  |
| Escala 1/15.000   | 22 Reflorestamento Consinco                              |

Fonte: Autora

Dentro da área expandida de estudo de Ribeirão Preto, foram identificados 22 espaços verdes, sendo 16 praças, 2 parques, 1 rotatória com paisagismo, 1 área com paisagismo e animais (Pico dos Patos) cuidado por um condomínio, 1 área de preservação ambiental e outra de reflorestamento. Com exceção da área de reflorestamento da Consinco, visitamos todas as outras áreas e realizamos o preenchimento da ficha de levantamento, quando verificamos infraestrutura, as condições gerais do espaço (mobiliário, equipamentos, acessibilidade física), como também o público presente (idosos, adultos e crianças) e as principais atividades realizadas no espaço (esporte, lazer, alimentação). Desses 22 espaços, 11 estão inseridos dentro da área de recorte do estudo, sendo 7 praças públicas (identificadas com os números 7, 8, 12, 13, 14, 15 e 20 da Figura 79), 1 parque (número 21), 1 rotatória (número 16) e 2 espaços mantidos por condomínios residenciais (números 17 e 19).

Quadro 24 – Infraestrutura e equipamentos das praças e parques – Setor Sul

	LUGAR PARA SENTAR-SE	PISTA DE CAMINHADA	CICLOVIA, CICLOFAIXA	EQUIPAMENTO DE GINÁSTICA	PLAYGROUND INFANTIL	SERVICO ALIMENTAÇÃO	WI-FI ABERTO	ILUMINAÇÃO PÚBLICA	CÂMERAS DE MONITORAMENTO
1. Praça Arthur Furlan de Lazzari de Souza	NÃO	NÃO	NÃO	NÃO	NÃO	NÃO	NÃO	<b>SIM</b>	<b>SIM</b>
2. Área de Preservação Ambiental	NÃO	NÃO	NÃO	NÃO	NÃO	NÃO	NÃO	NÃO	NÃO
3. Praça Paisagista Marcos Villela Lemos (Terminal Ribeirão Shopping)	<b>SIM</b>	<b>SIM</b>	NÃO	NÃO	NÃO	<b>SIM</b>	NÃO	<b>SIM</b>	<b>SIM</b>
4. Praça Palhaço Piolin	<b>SIM</b>	<b>SIM</b>	NÃO	NÃO	NÃO	NÃO	NÃO	<b>SIM</b>	NÃO
Praça Trajano Francisco Borges Neto	NÃO	NÃO	NÃO	NÃO	NÃO	NÃO	NÃO	<b>SIM</b>	NÃO
Praça Omilton Visconde	<b>SIM</b>	<b>SIM</b>	NÃO	<b>SIM</b>	<b>SIM</b>	NÃO	NÃO	<b>SIM</b>	NÃO
Praça Mateus Nader Nemer (Bicicleta)	<b>SIM</b>	NÃO	NÃO	<b>SIM</b>	<b>SIM</b>	<b>SIM</b>	NÃO	<b>SIM</b>	NÃO
8. Praça Dr. André Rivalta de Barros	<b>SIM</b>	NÃO	NÃO	<b>SIM</b>	NÃO	NÃO	NÃO	<b>SIM</b>	NÃO
9. Praça Rudolf Steiner	<b>SIM</b>	<b>SIM</b>	NÃO	NÃO	NÃO	NÃO	NÃO	<b>SIM</b>	NÃO
10. Rotatória ao Lado Praça Francisco Xavier Balleiro	<b>SIM</b>	NÃO	NÃO	NÃO	NÃO	SIM	NÃO	<b>SIM</b>	NÃO
11. Praça Francisco Xavier Balleiro	<b>SIM</b>	NÃO	NÃO	NÃO	NÃO	NÃO	NÃO	<b>SIM</b>	NÃO
12. Praça Nicolau Antonio Calanche	<b>SIM</b>	<b>SIM</b>	NÃO	NÃO	NÃO	NÃO	NÃO	<b>SIM</b>	NÃO
13. Praça Miguel Darahem	<b>SIM</b>	<b>SIM</b>	NÃO	<b>SIM</b>	NÃO	NÃO	NÃO	<b>SIM</b>	NÃO
14. Praça Augusto Aparecido Mazza	<b>SIM</b>	<b>SIM</b>	NÃO	NÃO	NÃO	<b>SIM</b>	NÃO	<b>SIM</b>	NÃO
15. Praça Jornalista Fernando Brisolla de Oliveira	<b>SIM</b>	NÃO	NÃO	<b>SIM</b>	NÃO	NÃO	NÃO	<b>SIM</b>	NÃO
16. Praça Mister Blitz	NÃO	NÃO	NÃO	NÃO	NÃO	NÃO	NÃO	NÃO	NÃO
17. Praça dos Cachorros	<b>SIM</b>	<b>SIM</b>	NÃO	NÃO	NÃO	NÃO	NÃO	SIM	NÃO
18. Parque Municipal Dr. Luís Carlos Raya	<b>SIM</b>	<b>SIM</b>	NÃO	<b>SIM</b>	<b>SIM</b>	NÃO	NÃO	<b>SIM</b>	NÃO
19. Pico dos Patos	<b>SIM</b>	NÃO	NÃO	NÃO	NÃO	NÃO	NÃO	NÃO	<b>SIM</b>
20. Praça Reserva do Botânico - Ed. Versailles E Luxemburgo	<b>SIM</b>	<b>SIM</b>	NÃO	NÃO	NÃO	NÃO	NÃO	<b>SIM</b>	<b>SIM</b>
21. Parque Uber Sul - "Roberto Francói"	<b>SIM</b>	<b>SIM</b>	NÃO	<b>SIM</b>	<b>SIM</b>	NÃO	NÃO	<b>SIM</b>	NÃO

Fonte: Autora.

Além desses espaços verdes, identificados na Figura 79, cabe destacar os espaços livres em frente aos condomínios na Avenida João Fiúsa, que foram doados em acordo com a prefeitura municipal de Ribeirão Preto na ocasião da aprovação do parcelamento dos lotes. Essas áreas são de domínio público, mas são cuidadas pelos condomínios, parecendo uma extensão dos seus lotes. Também no bairro Jardim Canadá existem diversas áreas verdes no meio das quadras, mas que muitos proprietários dos lotes acabam fechando com muros verdes, gradil, alvenaria, impedindo a livre circulação dos pedestres.

Dentro do raio de estudo, existem áreas verdes não urbanizadas. A **Praça Arthur Furlan de Lazzari de Souza** e a **área de preservação ambiental** na rua Prof. Corrêa Leite, no Alto da Boa Vista, possuem apenas arborização, mas nenhum equipamento urbano. O mesmo acontece em duas rotatórias intituladas **Praça Trajano Francisco Borges Neto**, na confluência da Avenida Presidente Vargas e José Adolfo Bianco Molina, e **Praça Mister Blitz**, na confluência da Avenida João Fiúsa e Wladimir Meirelles Ferreira. Há uma outra **rotatória, ao lado da Praça Francisco Xavier Balleiro**, na Avenida Leiais Paulista, que possui apenas local para se sentar. Os demais espaços possuem algum tipo de equipamento ou mobiliário como descreveremos a seguir.

A **Praça Paisagista Marcos Villela Lemos** está localizada junto ao terminal de ônibus em frente ao Ribeirão Shopping. Dessa forma, possui bastante movimentação de pessoas (adultos, idosos e crianças acompanhadas) que estejam aguardando os ônibus para locomoção. A principal atividade observada na praça foram os serviços de alimentação. A praça também conta com bancos, pista de caminhada, iluminação pública e câmeras de monitoramento.

A **Praça Palhaço Piolin** fica na Avenida Getúlio Vargas, em frente à entrada principal do Shopping Ribeirão Preto, criada em homenagem ao palhaço Piolin, com exposição de painéis com pinturas sobre o artista. É um espaço de contemplação, com calçamento para caminhada e espaços para se sentar.

A **Praça Omilton Visconde** encontra-se na Avenida José Adolfo Molina, no Jardim Canadá, e possui uma vegetação bastante densa, com grandes áreas sombreadas. É uma das praças mais utilizadas na região, especialmente por praticantes de esportes, como caminhada e corrida e grupos de exercícios ou indivíduos orientados por *personal trainers*. Também é utilizada para momentos de lazer e contemplação e por famílias com

crianças. A praça está equipada com bancos, pistas para caminhada e corrida, equipamentos de ginástica, playground infantil, lagos artificiais e iluminação pública. A praça foi doada pela família Visconde em 2008 e a manutenção é feita pela Rotunda Participações Ltda, empresa que tem como principal atividade gestão e administração de propriedades privadas.

*Figura 80 – Praça Arthur Furlan de Lazzari de Souza*



Foto: Lauani Antunes

*Figura 81 – Praça Palhaço Piolin*



Foto: Lauani Antunes

*Figura 82 – Praça Paisagista Marcos Villela Lemos*



Fotos: Lauani Antunes

*Figura 83 – Praça Omilton Visconde*



Fotos: Lauani Antunes

A **Praça Mateus Nader Nemer**, conhecida na cidade como Praça da Bicicleta, foi revitalizada em 2018 pela Bild Desenvolvimento Imobiliário, pelo programa “Adote uma praça” da prefeitura municipal de Ribeirão Preto. A praça possui bancos, equipamentos para ginástica, playground infantil inclusivo para crianças de até 14 anos, além de parquinho tradicional, espaço exclusivo para animais de estimação e iluminação pública. O local é ponto fixo de diversos *food trucks*, que atraem bastante a população local e de pessoas que trabalham no bairro e caminham até a praça para uma alimentação rápida. Outro atrativo para as famílias com crianças são os brinquedos instalados por empresas privadas, como brinquedos infláveis e cama elástica, além de locação de carros elétricos infantis aos finais de semana. É a praça com maior movimentação do Setor Sul, utilizada por todos os tipos de público. A praça atrai pessoas de outros bairros, além dos moradores e trabalhadores da região, seja pelos atrativos para as famílias, como as opções de brinquedos para as crianças, pela boa manutenção do espaço ou pelos serviços de alimentação fornecidos pelos carrinhos e *food trucks*.

Já a **Praça Dr. André Rivalta de Barros**, localizada em frente à Praça da Bicicleta, mantida pela Habiarte Barc Construtores Associados, apresenta um movimento bem inferior, predominantemente de homens em momento de lazer, mas também é utilizada para prática esportiva. Conta com bancos e equipamentos de ginástica, além de iluminação pública, boa acessibilidade física, com rampas de acesso e sinalização tátil nas calçadas.

As **Praças Rudolf Steiner, Francisco Xavier Balleiro e Nicolau Antônio Calanche**, a primeira no Jardim São Luís e as outras no Jardim Irajá, são áreas menores com poucos atrativos. As três contam com locais para sentar-se e iluminação pública, rampas para acesso de cadeira de rodas nas calçadas e, com exceção da Francisco Xavier Balleiro, também possuem pista de caminhada.

A **Praça Miguel Darahem**, no Jardim Irajá, na Rua Paschoal Bardaro, possui mais equipamentos, como locais para sentar-se, pista de caminhada, equipamentos de ginástica, árvores frutíferas. É bastante utilizada por mulheres, homens, idosos e crianças para prática de caminhadas, esportes e passeio com crianças e animais de estimação.

Figura 84 – Praça Mateus Nader Nemer



Fotos: Autora.

Figura 85 – Praça André Rivalta de Barros



Fotos: Lauani Antunes.

Mais próxima aos condomínios residenciais, a **Praça Augusto Aparecido Mazza** possui locais para sentar-se, pista de caminhada e opções de alimentação. O mobiliário fica nas extremidades da praça. É bastante utilizada pelas pessoas que se sentam para comer algo comprado na rua Chile, que tem diversas opções de refeições.

A **Praça Jornalista Fernando Brisolla de Oliveira** fica localizada ao lado do Grupamento do Corpo de Bombeiros. Tem pequena extensão e conta com mobiliário e equipamento de ginástica, mas possui pouco movimento.

*Figura 86 – Praça Nicolau Antonio Calanche*



Fotos: Lauani Antunes.

*Figura 87 – Praça Miguel Darahem*



*Figura 88 – Praça Augusto Aparecido Mazza*



Fotos: Lauani Antunes.

*Figura 89 – Praça Jornalista Fernando Brisolia de Oliveira*



A **Praça dos Cachorros** fica localizada atrás de um conjunto de condomínios residenciais, que dão manutenção à área. A praça possui bancos, pista para caminhada, iluminação pública e lixeiras. Apesar de serem encontradas crianças com seus cuidadores, adultos e idosos caminhando ou em momento de lazer, a atividade predominante é de passeio com animais de estimação.

O **Pico dos Patos** é assim denominado pela presença de animais no local, como patos, gansos, galinhas. A manutenção do local é realizada pelos condôminos do Edifício Amsterdam, que fica localizado no terreno ao lado. Dos equipamentos levantados, encontramos somente alguns locais para sentar e câmeras de monitoramento, entretanto o local atrai bastante pessoas com animais e crianças pequenas.

*Figura 90 – Praça dos Cachorros*



Fotos: Lauani Antunes.

*Figura 91 – Pico dos Patos*



Fotos: Lauani Antunes.

O **Parque Municipal Dr. Luís Carlos Raya**, localizado no loteamento Jardim Botânico, foi inaugurado em dezembro de 2004 e revitalizado pela MRV Engenharia em 2018. O local possui aproximadamente 40.000 m<sup>2</sup> de área e conta com pista de caminhada, lagos artificiais, palco para eventos, equipamentos para atividades físicas, playground, mobiliário (bancos, lixeiras), iluminação noturna. As calçadas do parque estão bem conservadas e possuem rampas para cadeiras de rodas. Não há serviço de alimentação no local, espaços destinados a bicicletas, sinalização tátil no piso ou sinal aberto de wi-fi. O horário disponível para visitas é das 6h às 20h.

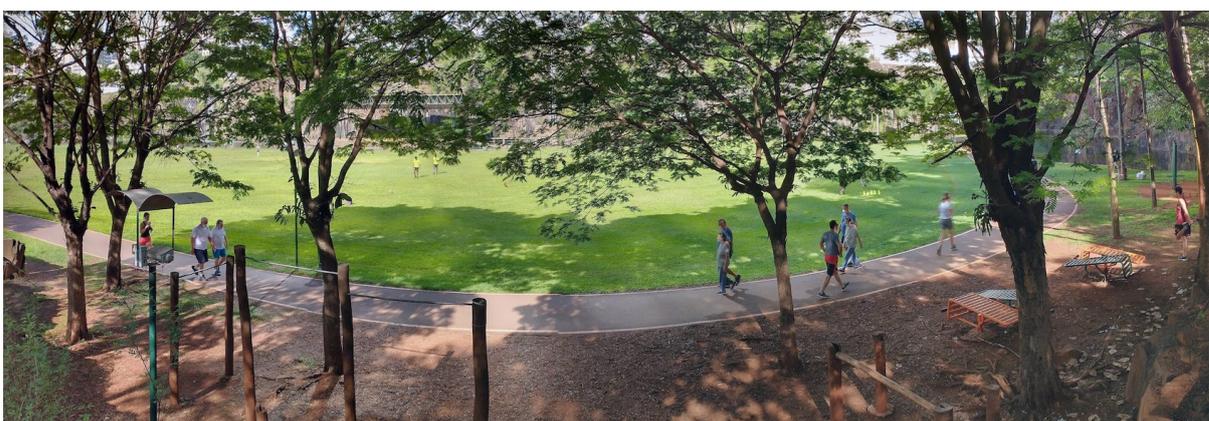
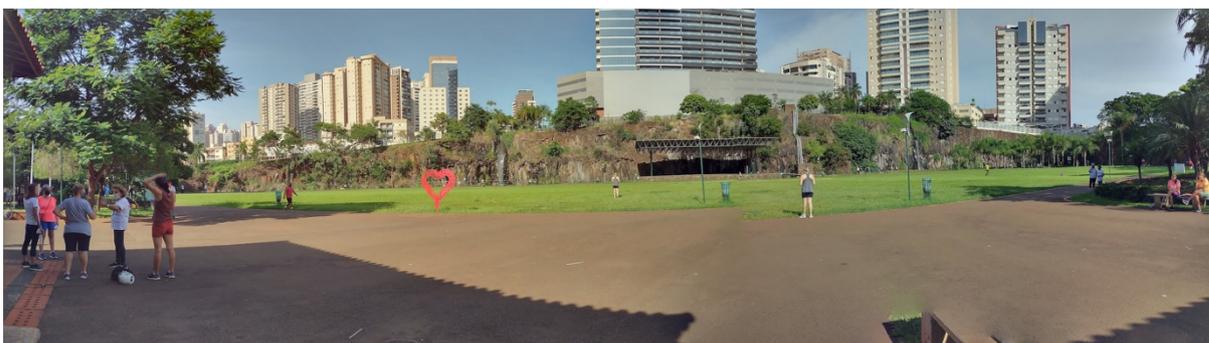
O outro parque que se encontra na área é o **Parque Uber Sul – Roberto Francoi**, construído pela Bild Desenvolvimento Imobiliário como parte de um conjunto de empreendimentos da empresa na mesma quadra<sup>23</sup>. Denominado como “primeiro parque

---

<sup>23</sup> Ver Quadra 12 –Figura 74.

design do Estado de São Paulo”<sup>24</sup>, conta com playground infantil, aparelhos de ginástica, locais para sentar-se, bebedouro para animais, espelhos d’água, comunicação visual, miniteatro de arena, entre outros. A área do parque é de aproximadamente 18.000m<sup>2</sup> e o horário de funcionamento é das 6h às 22h.

*Figura 92 – Parque Municipal Dr. Luís Carlos Raya, 2021*



Fotos: Autora.

*Figura 93 – Parque Uber Sul*



Fotos: Autora.

<sup>24</sup> Segundo consta no site da empresa Bild. Disponível em <https://www.bild.com.br/parques/uber-parque-sul-roberto-francoi>. Acesso em 05 out. 2021.

Em frente ao Parque Uber, está localizada uma praça, monitorada e mantidas por voluntários dos Edifícios Versailles e Luxemburgo, que ficam de frente para a praça. O espaço conta com bancos de concreto para sentar-se, boa arborização, pista de caminhada, iluminação, boa pavimentação. Em visita realizada numa quarta-feira pela manhã, observamos apenas o movimento de uma pessoa brincando com seu cachorro.

#### 5.1.1.2 Uso do solo

A área de estudo possui setores com uso bem diversificado, sendo algumas exclusivamente residenciais, outras de uso misto e eixos comerciais ao longo das avenidas. Como áreas exclusivamente residenciais, há os condomínios de tipologia vertical no eixo da Avenida João Fiúsa e diversos loteamentos e condomínios residenciais de tipologia horizontal, conforme já exposto neste capítulo. As principais regiões de comércio e serviço situam-se ao longo das Avenidas Presidente Vargas e Wladimir Meirelles Ferreira, e entre as Ruas Chile e Abrão Caixe.

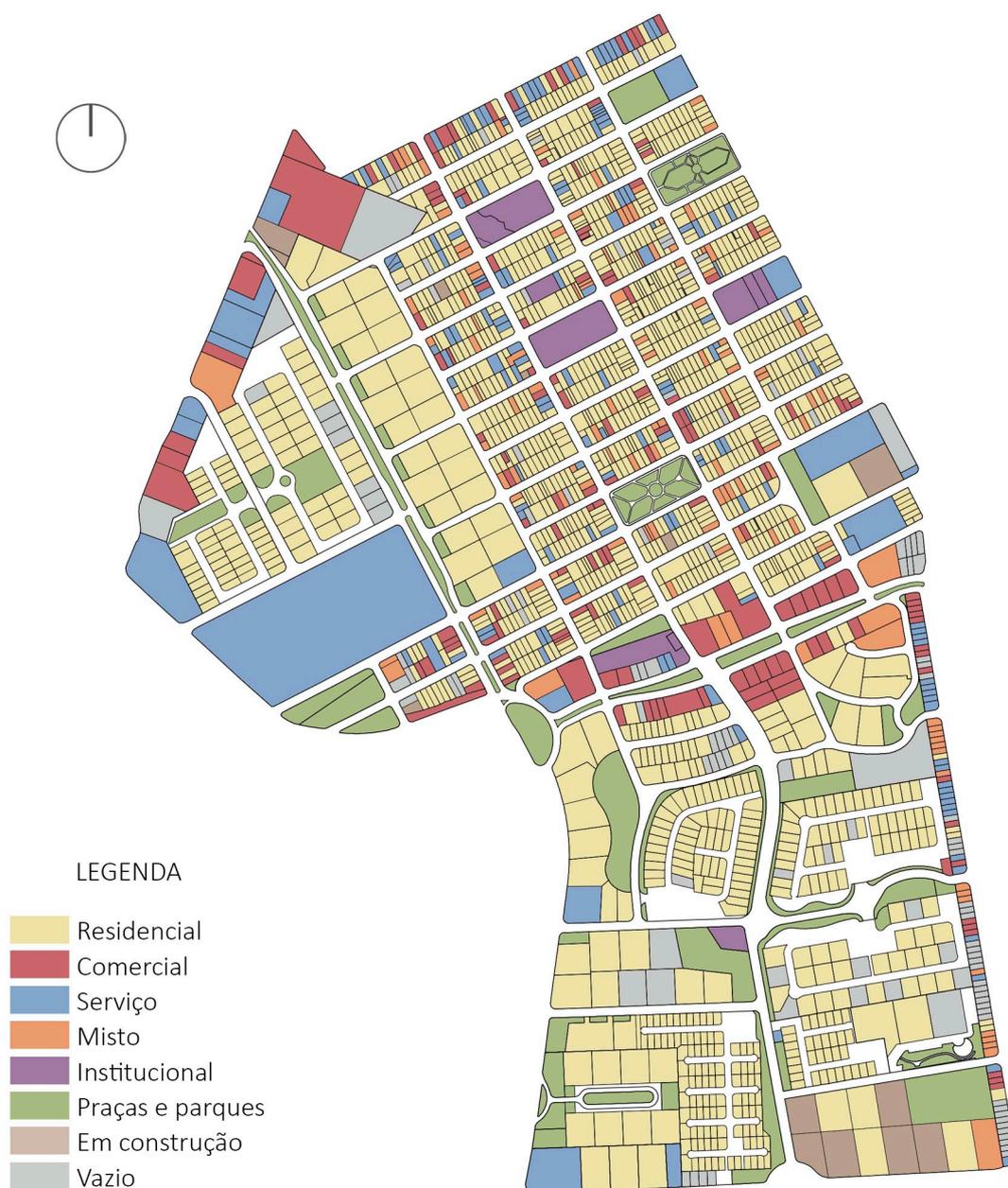
*Figura 94 – Colégio Santa Úrsula*



Foto da autora.

Já o Jardim Irajá tem um perfil de uso predominantemente misto. Nessa região são encontradas casas térreas e assobradadas, alguns edifícios residenciais de quatro pavimentos, diversos locais de uso misto com pequenos comércios ou prestação de serviços e alguns lotes voltados para prestação de serviço e comércio.

Figura 95 – Uso do solo - Setor Sul



Escala 1/12500

Fonte: Autora.

Como uso institucional, há na região o Agrupamento de Bombeiros, um Posto da Polícia Militar, Centro Médico de Ribeirão Preto, Rotary Club, Loja Rosacruz Amorc, entre outros. Na categoria de serviços, encontram-se diversos escritórios das construtoras e incorporadoras, que têm obras concluídas e em execução no setor, diversas escolas e colégios, clínicas, setor de alimentação, vestuário, pequenos e grandes supermercados, farmácias, entre outros.

Quanto aos espaços públicos, observam-se diversas praças, parques, grandes rotatórias com paisagismo. Também são muitas as áreas verdes privadas ou semiprivadas existentes dentro dos loteamentos e condomínios residenciais, como já foi comentado e pode ser observado na Figura 95. Observamos poucos lotes vazios e alguns com obras em fase de construção.

### 5.1.1.3 Densidade e Verticalização

*Figura 96 – Perfil dos edifícios na Avenida João Fiúsa*



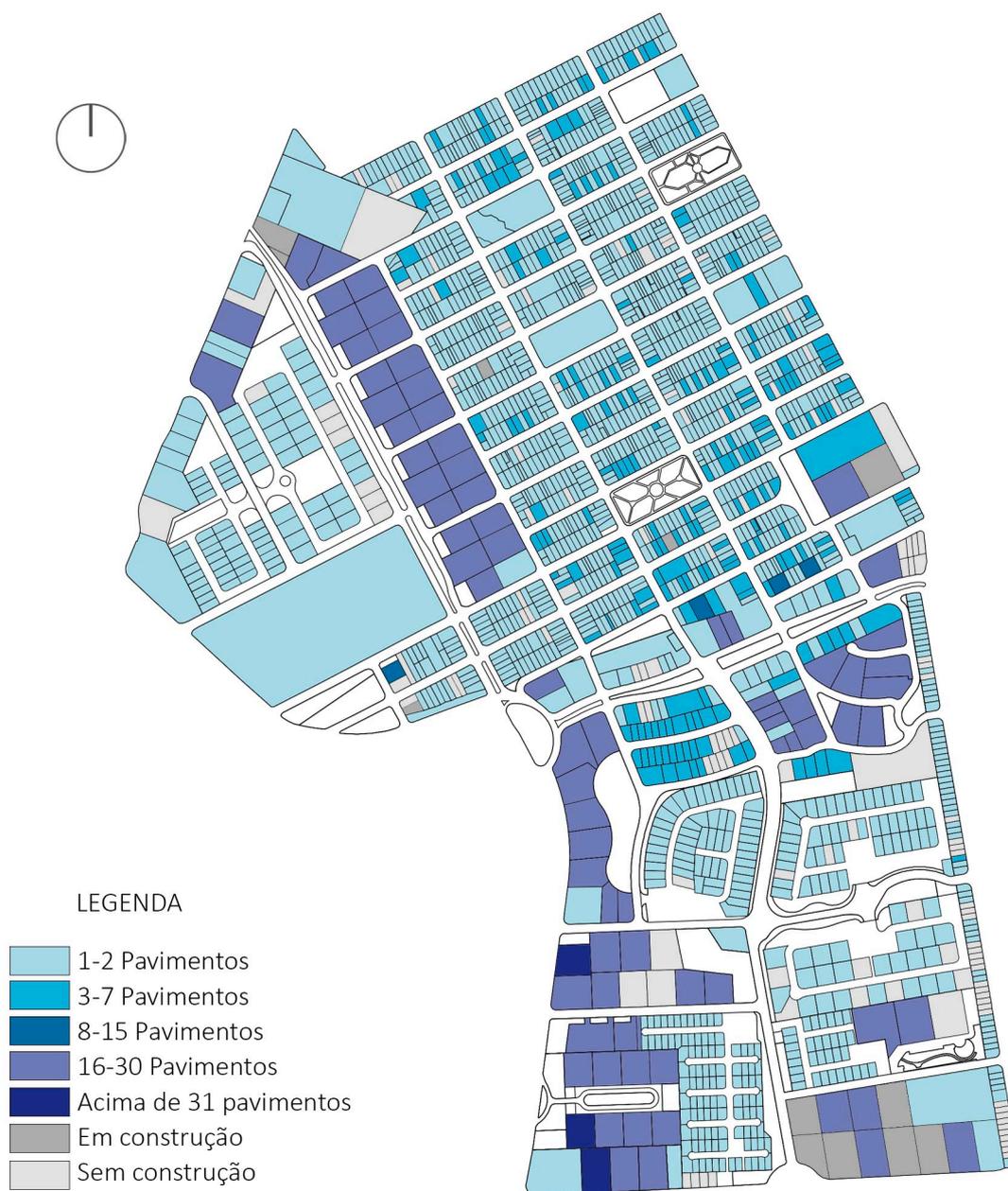
Foto: Autora.

*Figura 97 – Perfil dos edifícios na Rua do Professor (esquina com Rua Claudio Scodro)*



Foto: Autora.

Figura 98 – Altura das edificações - Setor Sul



Escala 1/12.500

Fonte: Autora.

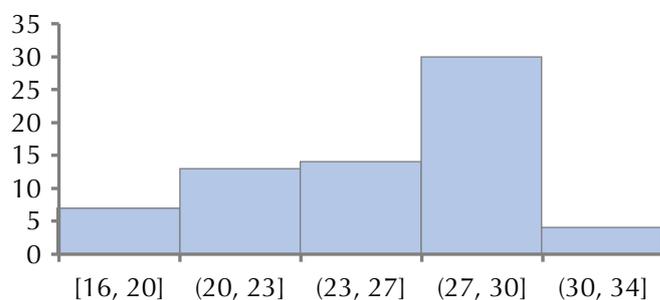
Apesar da presença quase exclusiva dos edifícios de tipologia vertical no eixo da Avenida João Fiúsa, a região não é predominantemente verticalizada, como ilustra a Figura 98. O gabarito mais constante é de edifícios de até dois pavimentos, seguidos dos edifícios com até sete pavimentos. Os edifícios com mais de 16 pavimentos estão concentrados ao longo da Fiúsa e em quadras do Subsetor S - 7, setor classificado como de uso misto. As Figuras Figura 96 e Figura 97 ilustram padrões distintos dos edifícios de

tipologia vertical, mais altos no eixo da Avenida João Fiúsa e mais baixos em outras ruas, como na Rua do Professor

As quadras onde predominam os edifícios mais altos estão numeradas na Figura 74. Identifiquei 68 edifícios de uso exclusivamente residencial, dispostos dentro de uma área de 1.829.638m<sup>2</sup><sup>25</sup>, para os quais foram realizadas os levantamentos e análises. O quadro com a listagem dos edifícios e suas principais características encontra-se nos Apêndices. Assim como no caso de Londrina, utilizei diversas fontes secundárias para obtenção dos dados referentes à construção dos condomínios, além dos levantamentos realizados in loco e das informações extraídas do *Google Maps*.

Dos 68 edifícios residenciais levantados, 7 possuem de 16 a 20 pavimentos; 13, entre 21 e 27; 14, entre 24 e 27; 30, entre 28 e 30, e 4, entre 31 e 34 pavimentos totais. Nota-se, portanto, que predominam os edifícios com altura entre 28 e 30 pavimentos, seguidos de 27 edifícios com alturas entre 21 e 27 pavimentos. Os edifícios mais altos da amostra estão localizados nas quadras 7 e 8.

Gráfico 6 - Quantidade de pavimentos totais dos edifícios residenciais - Setor Sul



Fonte: Autora.

Os empreendedores com maior número de edifícios na amostra de Ribeirão Preto foram: Habiarte, com 18 edifícios; Copema, com 16; Stefanie Nogueira, com 8; Pereira Alvim, com 7; Bild Desenvolvimento Imobiliário, com 4, seguidos de Rossi Residencial e JV Dias, com 3, e Chemin e Rodrigues Barizza, com 2 edifícios cada.

Quanto à data de conclusão dos edifícios, foram classificados com intervalos de cinco anos. Constata-se que 3 edifícios foram construídos até o ano de 2000 e que o período mais representativo é o de 2006 a 2010, com a conclusão de 21 edifícios da

<sup>25</sup> Área do recorte do estudo em Ribeirão Preto

amostra. O restante está bem distribuído nos demais intervalos, entre 2001 e 2005, 2011 e 2015, 2016 e 2020, com frequência muito similar.

*Tabela 20 – Distribuição dos edifícios por empreendedor – Setor Sul*

<b>Empreendedor</b>	<b>Frequência</b>	<b>%</b>
Pereira Alvim	7	10,29%
Habiarte	18	26,47%
Copema Engenharia e Construções	16	23,53%
Stefanie Nogueira Incorporação e Construção	8	11,76%
Chemin Incorporadora	2	2,94%
Rossi Residencial	3	4,41%
Rodrigues Barizza	2	2,94%
JV Dias Construtora	3	4,41%
Bild Desenvolvimento Imobiliário	4	5,88%
Outras	5	7,35%
<b>Total</b>	<b>68</b>	<b>100,00%</b>

Fonte: Autora.

*Tabela 21 – Distribuição dos edifícios por ano de conclusão – Setor Sul*

<b>Ano de conclusão</b>	<b>Frequência</b>	<b>%</b>
Até 2000	3	4,41%
De 2001 a 2005	14	20,59%
De 2006 a 2010	21	30,88%
De 2011 a 2015	16	23,53%
De 2016 a 2020	14	20,59%
<b>Total</b>	<b>68</b>	<b>100,00%</b>

Fonte: Autora.

Por meio das fotografias do Setor Sul de Ribeirão Preto, podemos observar o desenvolvimento da urbanização da área. A Figura 99 registra o primeiro trecho da Avenida João Fiúsa já loteado, com o primeiro edifício sendo construído, no final da década de 1990. Na imagem de 2012 (Figura 100), é possível ver que o primeiro trecho da avenida já está mais consolidado, e no trecho seguinte já há bastante torres concluídas. Pela Figura 101, de 2010 isso fica mais evidente, com o trecho de condomínios da Avenida Presidente Vargas e Rua Chile já concluídos, e os condomínios da porção mais a sul mais esparsos.

*Figura 99 – Setor Sul de Ribeirão Preto, final da década de 1990*



Foto: Tony Miyasaka.

*Figura 100 – Setor Sul de Ribeirão Preto, 2012*



Foto: jr studio fotográfico.

*Figura 101 – Imagem de satélite do Setor Sul, 2010*



Fonte: Google Earth Pro.

*Figura 102 – Imagem de satélite do Setor Sul, 2021*



Fonte: Google Maps.

Por fim, a imagem de satélite de 2021 (Figura 102) ilustra que todo o trecho da Avenida João Fiúsa destinado aos edifícios de tipologia vertical está concluído. Além disso, percebe-se o surgimento de novos núcleos de edifícios altos em direção Leste, aproximando-se do loteamento Jardim Botânico, muitos impulsionados pela proximidade ao Parque Dr. Luis Carlos Raya.

#### 5.1.1.4 Tipologia dos edifícios

Com exceção de dois condomínios analisados, que possuem duas torres, todos os outros possuem torre única, tendo a implantação no lote do tipo isolado, com grandes recuos em todas as faces do lote.

*Figura 103 – Foto aérea de trecho do Setor Sul, 2021*



Fonte: World Imagery

A Figura 103 apresenta o recorte de um trecho entre a Avenida João Fiúsa e Rua do Professor, em que é possível observar o modelo de implantação dos condomínios de tipologia vertical no lote. As quadras 2, 3, 4 e 5 do levantamento (como as da imagem)

possuem 6 edifícios cada, com exceção da quadra em que foi construída a Paróquia Santa Ângela, na esquina da Rua do Professor com Manoel Aché. Os condomínios desse trecho voltados para a avenida possuem um grande recuo frontal, composto por uma larga faixa verde. Alguns desses espaços se assemelham a pequenas praças, em outros, há somente o paisagismo, como ilustra a Figura 104. Já no outro bloco de edifícios, no trecho da Fiúsa entre as Av. Wladimir Meirelles Ferreira e Giuseppe Cilento, o recuo frontal em frente à Fiúsa não mantém um padrão homogêneo em todas as quadras, como no trecho anterior.

*Figura 104 – Área verde em frente a condomínio da Av. João Fiúsa*



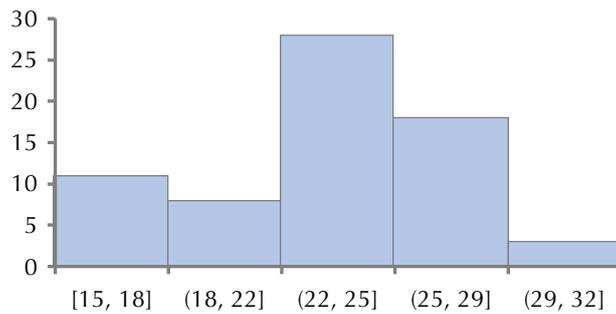
Foto: Autora

Em relação à quantidade de pavimentos, encontramos edifícios com 15 a 31 pavimentos-tipo, tendo a maioria entre 21 e 26, e média de 23,19 pavimentos-tipo por torre residencial. Quanto às unidades habitacionais, há edifícios com 26 unidades (menor valor encontrado) até 168 (maior valor encontrado). A média de unidades por edifício verificada na amostra de Ribeirão é de 71,41; e a mediana, 64.

Quanto à área útil dos apartamentos-tipo, o menor valor encontrado na amostra de Ribeirão Preto foi de 71,45 m<sup>2</sup>, e o maior, de 529 m<sup>2</sup>, mostrando uma grande

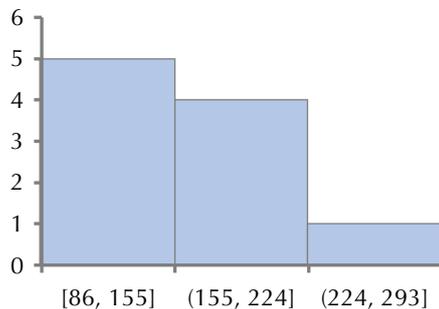
variedade. Entretanto, a média encontrada é de 222,04 m<sup>2</sup> e a mediana de 132,50 m<sup>2</sup>. A grande parte dos edifícios possui apartamentos com área entre 137,75 m<sup>2</sup> (1º quartil) e 271,25 m<sup>2</sup> (3º quartil). São sete os condomínios com apartamentos com área útil superior a 400 m<sup>2</sup>, dois deles com área acima de 500m<sup>2</sup>, considerados exceções.

Gráfico 7 - Quantidade de pavimentos-tipo - Setor Sul



Fonte: Autora

Gráfico 8 - Área privativa dos apartamentos-tipo - Setor Sul

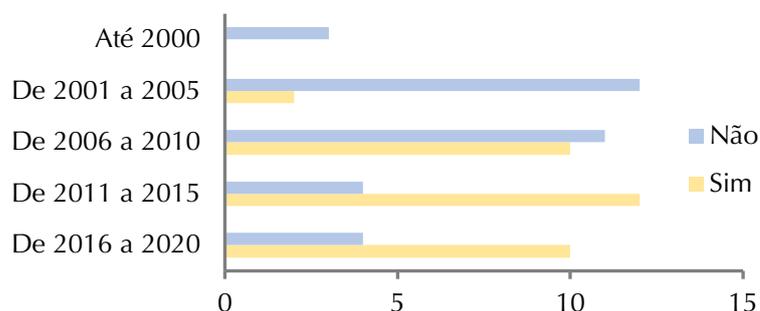


Fonte: Autora

Ao avaliar o nível de permeabilidade visual entre o pedestre e o interior do lote dos 68 edifícios que fizeram parte da amostra, 67,65% dos condomínios foram classificados com baixa relação com o entorno; 20,59% com média e somente 11,76% com alta relação com o entorno, e, portanto, uma boa permeabilidade visual.

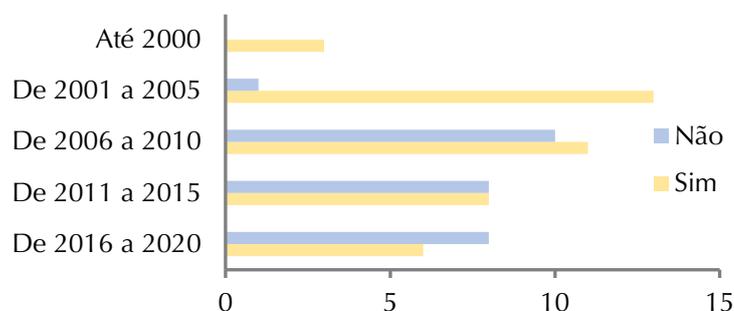
Quanto ao fechamento dos condomínios, foi observada a existência de muro, gradil, vidro e muro verde. 70,59% dos condomínios possuem muro em suas fachadas, 60,29% possuem gradil, 50% possuem vidro e somente um (representando 1,47% da amostra) possui muro verde. Destaca-se nesse caso o uso de gradil superior ao de vidro.

Gráfico 9 - Presença de vidro nas fachadas em relação ao ano de conclusão dos condomínios – Setor Sul



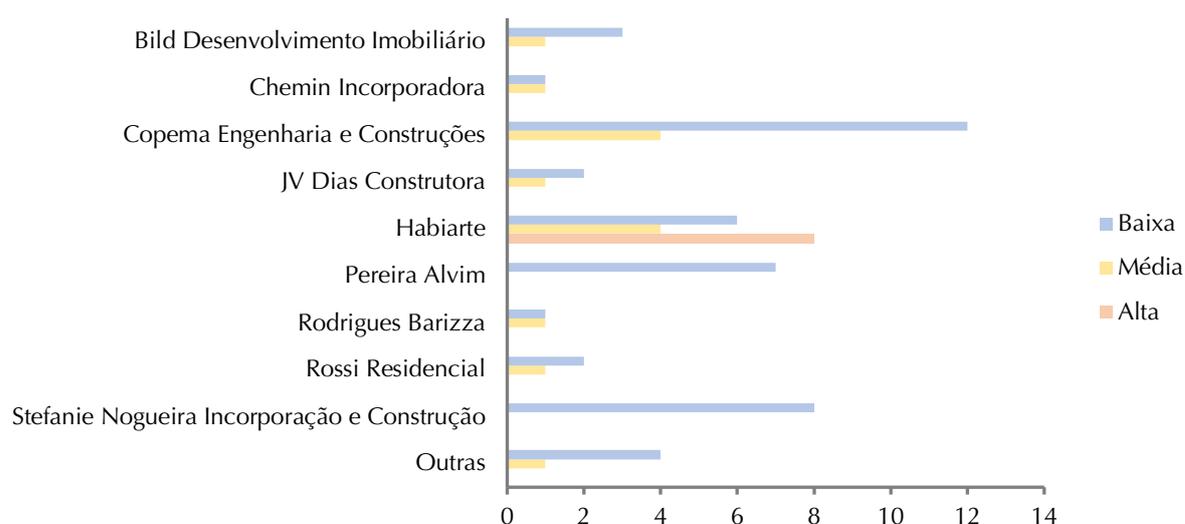
Fonte: Autora

Gráfico 10 - Presença de gradil nas fachadas em relação ao ano de conclusão dos condomínios – Setor Sul



Fonte: Autora

Gráfico 11 – Permeabilidade das fachadas em relação com os empreendedores responsáveis – Setor Sul



Fonte: Autora

Ao avaliar a relação do nível de permeabilidade visual e os materiais utilizados no fechamento das fachadas, não é possível associar o uso de vidro ou gradil aos

condomínios com baixa ou média relação com o entorno, mas quando analisamos os oito condomínios com alta relação com o entorno, é possível identificar que todos possuem gradil e apenas dois possuem vidro, dados que diferem do resultado de Londrina. Ao analisar como o uso desses materiais evoluiu ao longo dos anos, percebe-se que o uso do vidro nos condomínios de Ribeirão Preto iniciou a partir de 2001 em apenas 2 condomínios, intensificando-se após 2006, com cerca de 10 a 12 condomínios por intervalo de cinco anos. Diferentemente, o gradil é bastante utilizado nas fachadas em todos os períodos analisados.

Nesse caso, também foi possível relacionar o grau de permeabilidade das fachadas com os empreendedores responsáveis pelo projeto e execução dos condomínios. O Gráfico 11 ilustra que a maioria das construtoras possui edifícios com baixa ou média permeabilidade, com exceção para a Habiarte, responsável por todos os condomínios classificados como tendo alta permeabilidade.

Com os dados do padrão dos condomínios do Setor Sul, pode-se afirmar que há um alto padrão das construções, o que fica enfatizado com os materiais escolhidos para acabamento e os grandes jardins frontais na Avenida João Fiúsa. Já os condomínios voltados para a Rua do Professor possuem um recuo frontal muito inferior, induzindo a uma relação distinta entre o pedestre e os edifícios pela proximidade da torre vertical à calçada. As quadras são extensas, o que causa para certas pessoas desconforto, mas agrada grande parte dos entrevistados pela monumentalidade das construções.

*Figura 105 – Fachada de condomínios residenciais na Av. Prof. João Fiúsa*



Fotos: Autora.

Figura 106 – Av. Prof. João Fiúsa, altura do número 1700 (2021)



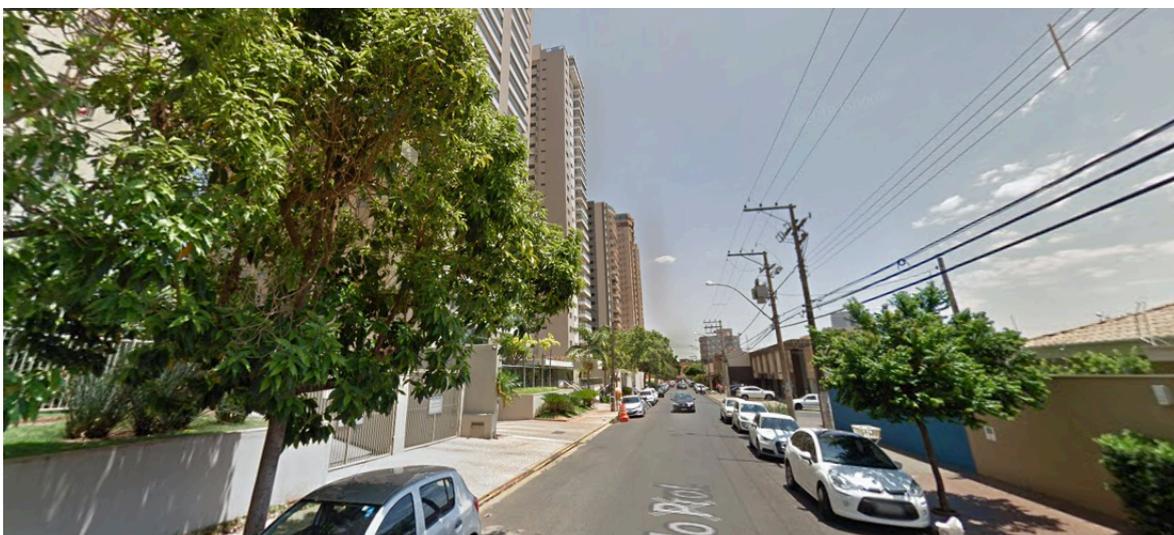
Fonte: Street View, Google Maps.

Figura 107 – Av. Prof. João Fiúsa, altura do número 2400 (2021)



Fonte: Street View, Google Maps.

Figura 108 – Rua do Professor, altura do número 600 (2017)



Fonte: Street View, Google Maps.

Importante destacar que, enquanto de um lado da Av. João Fiúsa estão construídos os prédios, do lado oposto existem os muros do condomínio residencial Carmel Condo Park (Figura 105) e do Colégio Santa Úrsula no primeiro trecho. No segundo trecho da avenida, do lado oposto aos prédios, domina o uso de empresas de comércio e serviço especializados (Figura 107), que atendem a demandas pontuais, como *show rooms* das construtoras, escolas particulares, clínicas, diferentes opções de comércio geral e alimentação. O mesmo acontece na Rua do Professor (Figura 108). De um lado estão dispostos os condomínios residenciais de tipologia vertical, enquanto do lado oposto predomina a tipologia horizontal, majoritariamente de uso misto.

## 5.1.2 Acessos e conexões

### 5.1.2.1 Conectividade e mobilidade

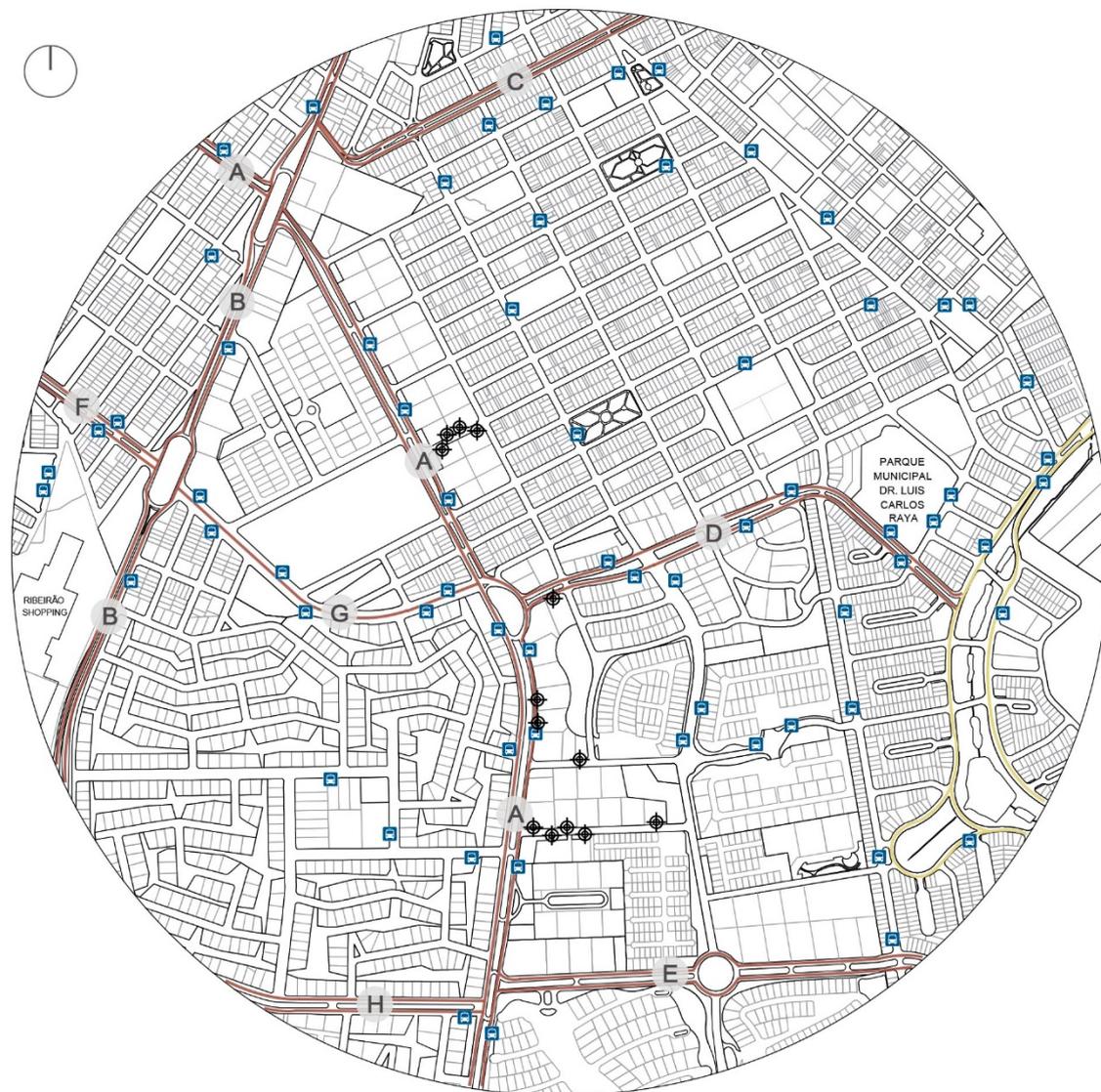
A área de estudo no Setor Sul não possui barreiras físicas naturais. Existe a área de reserva ambiental da Consinco, no curso da Avenida Carlos Eduardo de Gasperi Consoni na porção sudeste, mas possui travessias em diversos trechos, não interferindo de forma significativa na conectividade das vias. O restante da área tem suas delimitações marcadas pelo sistema viário, especialmente pelas vias principais e arteriais.

O Plano de Mobilidade e Transporte do Município de Ribeirão Preto<sup>26</sup> classifica as avenidas Presidente Vargas, Professor João Fiúsa, Senador César Vergueiro, Wladimir Meirelles Ferreira, José Adolfo Bianco Molina, Giuseppe Cilento, Mariano Pedroso de Almeida e Carlos Consoni como vias principais. Ao Sul, a Rodovia SP 322 é classificada como via arterial. Já a avenida Carlos Eduardo de Gasperi Consoni é classificada como Avenida Parque. A Unip, o Ribeirão Shopping e o Centro Médico de Ribeirão Preto são classificados como polos geradores de viagem, ou seja, atraem ou produzem alto número de viagens, interferindo no sistema viário do entorno imediato.

---

<sup>26</sup> Disponível em <https://www.ribeiraopreto.sp.gov.br/files/splan/planod/mobi-anexo-1.pdf>. Acesso em: 16/06/2021.

Figura 109 – Mapa de mobilidade urbana – Setor Sul



## LEGENDA

-  Pontos de Ônibus
  -  Ciclovia Projetada em Avenidas Parque e Parques Lineares
  -  Barreiras Físicas
  -  Barreiras Urbanas
  -  Principais Vias:
- |  |  |
|--|--|
| <ul style="list-style-type: none"> <li><b>A</b> Av. Prof. João Fiúsa</li> <li><b>B</b> Av. Presidente Vargas</li> <li><b>C</b> Av. Sen. César Vergueiro</li> <li><b>D</b> Av. Wladimir Meirelles Ferreira</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li><b>E</b> Av. Giuseppe Cilento</li> <li><b>F</b> R. Mariano Pedroso de Almeida</li> <li><b>G</b> Av. José Adolfo Bianco Molina</li> <li><b>H</b> Av. Carlos Consoni</li> </ul> |
|--|--|

Escala 1/15.000

Fonte: Autora.

Segundo o Plano de Mobilidade de Ribeirão Preto de 2012, 22% da população da cidade se desloca a pé; 18%, por ônibus municipal; 13% como passageiro em automóvel; 29%, como condutor de automóvel; 3% de bicicleta e 10%, de motocicleta, ou seja, 42% se locomovem prioritariamente em automóvel, como passageiro ou motorista.

Quando questionado aos usuários da área sobre o grau de satisfação em relação à conectividade física com outros bairros, 61,11% declararam-se satisfeitos e 16,67% muito satisfeitos, contra 20,37% de insatisfeitos ou muito insatisfeitos. Nas entrevistas não foram apontados problemas em relação a esse tema.

Perguntamos sobre a satisfação dos usuários em relação às opções de mobilidade na região. Os resultados dos questionários apontaram que 46,30% encontram-se satisfeitos, mas 33,33% encontram-se insatisfeitos e 12,96% muito insatisfeitos, como ilustrado na Tabela 23

*Tabela 22 – Satisfação quanto à conexão com outros bairros – Setor Sul*

<b>Satisfação em relação a conexão com outros bairros</b>	<b>Frequência</b>	<b>%</b>
Muito satisfeito	9	16,67%
Satisfeito	33	61,11%
Insatisfeito	7	12,96%
Muito insatisfeito	4	7,41%
Resposta inválida	1	1,85%
Total	54	100,00%

Fonte: Autora.

*Tabela 23 – Satisfação quanto à mobilidade – Setor Sul*

<b>Satisfação em relação a mobilidade</b>	<b>Frequência</b>	<b>%</b>
Muito satisfeito	4	7,41%
Satisfeito	25	46,30%
Insatisfeito	18	33,33%
Muito insatisfeito	7	12,96%
Total	54	100,00%

Fonte: Autora.

A área de estudo aparentemente é bem servida pelo transporte público, mas pode-se observar na figura 108 que, em muitos pontos mais afastados das vias principais, há poucos pontos de ônibus, obrigando os usuários de transporte público se deslocarem por maiores distâncias. A população que se locomove por automóvel é mais beneficiada. Está sendo construído um corredor de ônibus na Av. Presidente Vargas e outro no sentido norte-sul, com faixas de rolamento exclusivo para ônibus.

Figura 110 – Ponto de ônibus da Av. João Fiúsa, na altura do Colégio Santa Úrsula (2021)



Fonte: Street View, Google Maps.

A região não oferece rota segura para ciclistas, sendo que a única ciclovia fica localizada no eixo das avenidas e parques lineares do município. A entrevistada M comenta que observa o uso intenso de bicicletas na Av. João Fiúsa de operários em direções às obras na região, e conclui que esses usuários não estão seguros nesse espaço.

Em relação à segurança física contra ao tráfego, incluindo faixa de pedestres, sinalização e risco de atropelamento, os resultados do questionário revelam pouca diferença entre as pessoas satisfeitas (48,15%) e insatisfeitas (44,4%), indicando que há problemas nessa questão.

Tabela 24 – Satisfação quanto à segurança física contra o tráfego - Setor Sul

Satisfação em relação a segurança física contra tráfego	Frequência	%
Muito satisfeito	3	5,56%
Satisfeito	26	48,15%
Insatisfeito	24	44,44%
Resposta inválida	1	1,85%
Total	54	100,00%

Fonte: Autora.

Alguns entrevistados relataram perceber certa dificuldade dos pedestres nas travessias das ruas e avenidas, pois muitos motoristas e motociclistas não respeitam a sinalização e principalmente a faixa de pedestres. Constatamos essas informações durante os percursos programados, que serão descritos ainda neste capítulo.

A entrevistada P comenta da dificuldade na travessia na rotatória:

Tem que atravessar correndo na rotatória, o pessoal quer aproveitar porque o sinal é muito curto e aí os carros vêm com muita pressa. Eu diria que ali é o lugar mais chato para atravessar. E entre a rotatória e o Pão de Açúcar não me lembro de ter faixa de pedestres, é sempre correndo e sempre olhando, e tomando cuidado para não tropeçar.

Ela comenta do intenso movimento da Av. Fiúsa:

A malha viária deveria dobrar, está tendo muito trânsito. Às vezes é melhor contornar pelo bairro ao invés de enfrentar a avenida, está muito movimentado. Em horário escolar e de pico é muito difícil (até umas 9h, depois horário do almoço e entre as 17:30 e 19h). Poderia diminuir o canteiro central, talvez as calçadas... são duas faixas de rolagem apenas, e como as pessoas estacionam na lateral fica ainda menor. Lá na frente da Fiúsa não pode estacionar, mas em outras partes pode. Mas de modo geral, se você perceber, a avenida Fiúsa não está fluindo.

O aumento do trânsito na Fiúsa foi atribuído por alguns entrevistados à obra do corredor viário que está em execução na Av. Presidente Vargas.

A entrevistada S comenta de acidentes de trânsito constantes na Rua do Professor:

Tem uma esquina que sempre tem acidentes, na rua do Professor com a rua Dr João Gomes Rocha. Ali tem um restaurante que eu já vi sendo reformado duas vezes devido à batida de carros, pois eles vêm em uma velocidade muito alta. O mesmo ocorre na rua Coronel Luís Batista, os carros que estão na Rua do Professor vêm muito rápido.

Abriu um novo restaurante bem em frente aonde eu moro, o Empório Santa Ângela, e está sempre lotado, e acaba atrapalhando muito o trânsito, devido aos ubers e à quantidade de pessoas. Fica um movimento muito maior do que o bairro comporta, e atrapalha a visibilidade até de quem está dirigindo.

Nestas duas esquinas é onde mais existe insegurança para atravessar a rua. E não há semáforos ali.

Assim como na maior parte das cidades médias, Ribeirão Preto prioriza o transporte individual motorizado e não o pedestre ou o transporte público. Na região de estudo, predominam moradores de classe média e alta, que utilizam o automóvel para a maioria de suas atividades diárias, corroborando com esse modelo de cidades.

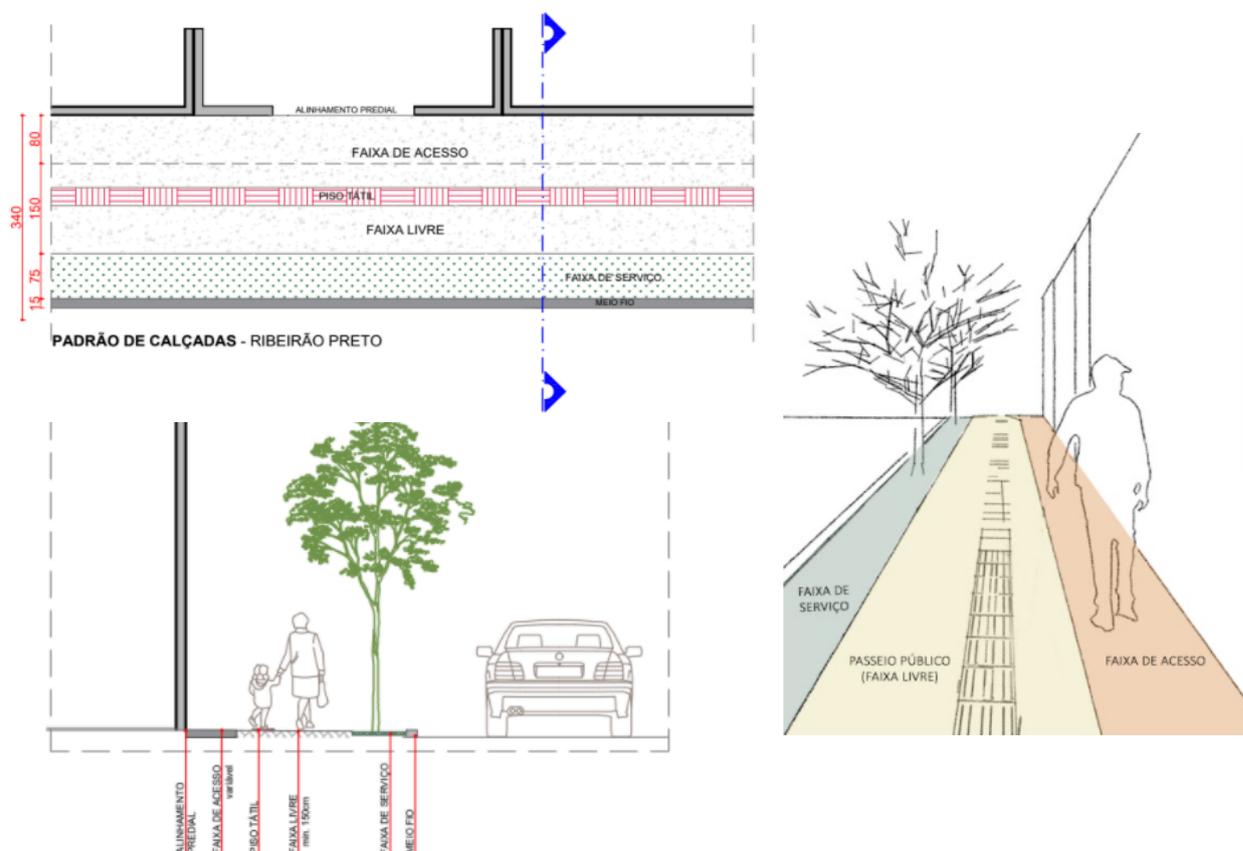
#### 5.1.2.2 Acessibilidade e caminhabilidade

O município de Ribeirão Preto prevê três modelos para calçadas acessíveis: calçadas com larguras menores de 2,50m, com largura entre 2,50m e 4,0m e com largura

superior a 4,0m<sup>27</sup>. Para as calçadas com menos de 2,50m, deve-se reservar uma faixa de serviço mínima de 75cm, alinhada à guia, e uma faixa livre mínima de 120cm. Para as calçadas entre 2,50m e 4,0m, devem-se manter a faixa de serviço e a faixa livre mínima de 150 cm e acrescentar uma faixa de acesso em frente à edificação. Para as calçadas com mais de 4,0m de largura, a faixa de serviço deve ser de pelo menos 110cm, a faixa livre de 240cm e deve haver uma faixa de acesso variável.

A faixa de serviço, alinhada à guia, é reservada à instalação de mobiliário urbano, rampas de acesso e infraestrutura, enquanto a faixa de acesso, alinhada ao lote, é reservado à entrada ao lote e usos diversos como vegetação, toldos, propagandas e mobiliário móvel. A faixa livre, por sua vez, fica reservada à circulação livre dos pedestres, devendo estar livre de desníveis e obstáculos. A Figura 111 ilustra o modelo para calçadas com largura entre 2,50m e 4,0m.

Figura 111 – Modelo das calçadas de Ribeirão Preto/SP



Fonte: Elaborado pela autora com dados da Audiência Técnica de Mobilidade. Ribeirão Preto, 2018.

<sup>27</sup> Documento acessível em <https://www.ribeiraopreto.sp.gov.br/files/splan/planod/mobi-aud-tecnica-11-12-pedres-calc-access.pdf>. Acesso em 01 jul. 2021.

As calçadas na região de estudo em Ribeirão Preto não são padronizadas em toda sua extensão; encontramos trechos com larguras e estados de conservação distintos. Nas quadras onde localizam-se os condomínios verticais, tanto ao longo da Avenida Prof. João Fiúsa como na Rua do Professor e perpendiculares, as calçadas são amplas, com boa manutenção, sem obstáculos para os pedestres. Entretanto, as calçadas “internas”, como do Jardim Irajá, e mesmo em alguns trechos na Rua do Professor, apresentam diversos obstáculos como degraus, peças soltas, buracos.

*Figura 112 – Calçadas na Rua Chile (à esquerda) e na Rua do Professor (à direita)*



Fotos de Lauani Antunes.

Identificamos algumas barreiras físicas ao realizar o levantamento dos edifícios, como falta de manutenção de piso e obstáculos nas calçadas, que estão indicados no Mapa de Mobilidade (Figura 109). Além desses pontos, há problemas de desnível entre uma calçada e outra, obstáculos na faixa livre de circulação, falta de manutenção de piso, inadequação do material das calçadas.

Esse fato se reflete na avaliação dos usuários ao serem questionados sobre a manutenção dos pisos e calçadas, que apresenta um resultado com opiniões divididas entre 48,15% de satisfeitos e 42,59% de insatisfeitos. Muitos dos entrevistados alegaram essas diferenças e problemas de circulação “fora do eixo dos prédios”.

Tabela 25 – Satisfação quanto à manutenção do piso das calçadas - Setor Sul

Satisfação em relação a manutenção do piso das calçadas	Frequência	%
Muito satisfeito	3	5,56%
Satisfeito	26	48,15%
Insatisfeito	23	42,59%
Muito Insatisfeito	1	1,85%
Resposta inválida	1	1,85%
Total	54	100,00%

Fonte: Autora.

Tabela 26 – Satisfação quanto à acessibilidade física nas ruas e praças - Setor Sul

Satisfação em relação a acessibilidade física nas ruas/praças	Frequência	%
Muito satisfeito	4	7,41%
Satisfeito	28	51,85%
Insatisfeito	19	35,19%
Muito insatisfeito	3	5,56%
Total	54	100,00%

Fonte: Autora.

Em relação à acessibilidade física, a maior parte mostrou estar satisfeita, tendo 59,26% apontado estar satisfeita ou muito satisfeita, contra 40,74% insatisfeita ou muito insatisfeita. Mas problemas são apontados, como indica o entrevistado O, que comentou que em muitas esquinas a rampa rebaixada está muito distante da faixa de pedestres, o que acaba sendo perigoso ao usuário. Também comentou que alguns estabelecimentos comerciais avançam a área da calçada com mesas.

A entrevistada S comenta sobre a acessibilidade das calçadas no bairro:

Vejo que as rampas não têm inclinação certa, não são todas as calçadas que têm rebaixo nas esquinas. E os passeios são muito estreitos, as lixeiras e vegetações também atrapalham. Isso na Rua do Professor, no restante não existe, as calçadas são sempre com degraus, vejo sempre os idosos e pessoas com deficiência usando a rua para se locomover, ao invés do passeio. Já na Fiuza, apesar de não ter anteparo para os carros – que gera uma certa insegurança – a incidência dos empreendimentos que não seguem as normas corretas é menor.

A entrevistada P fala da dificuldade das pessoas em cadeira de rodas:

Eu tenho uma mãe deficiente física, e é tudo muito ruim para o deficiente físico, mesmo que tenha rampa na esquina. Quando vamos atravessar ali no Pão de Açúcar, o asfalto faz uma barriga; um dia a moça que trabalha aqui tropeçou e caiu na rua. Quando você tem que ficar muito esperta pra atravessar a rua é complicado, e é bem em uma rotatória.

A entrevistada M também comenta da manutenção das calçadas fora do eixo dos edifícios verticais:

A qualidade das calçadas de maneira geral é muito ruim. Às vezes não coloca piso adequado, coloca vegetação que invade a área de circulação. Então é muito ruim caminhar. Eu prefiro circular pela [rua] Fernando Ferreira Leite porque eles fizeram a calçada. Está ampla, foi desenhada direitinho e você caminha com mais tranquilidade. Agora, caminhar na região das casas é muito ruim.

A partir dos relatos, pode-se concluir que, com exceção da Avenida Professor João Fiúsa e das quadras dos condomínios, existem diversos problemas relacionados à acessibilidade, seja na ausência de rampas, rampas mal executadas, falta de manutenção, desníveis ou degraus na faixa de circulação das calçadas.

## **5.2 DIMENSÃO SOCIAL DO SETOR SUL**

Assim como fizemos no caso anterior, esta seção, é dedicada à dimensão social do Setor Sul de Ribeirão Preto, quanto a aspectos essenciais à vitalidade e à urbanidade no espaço urbano: conforto e imagem, seguidos dos usos e atividades identificados na área de estudo.

### **5.2.1 Conforto e imagem**

#### **5.2.1.1 Segurança**

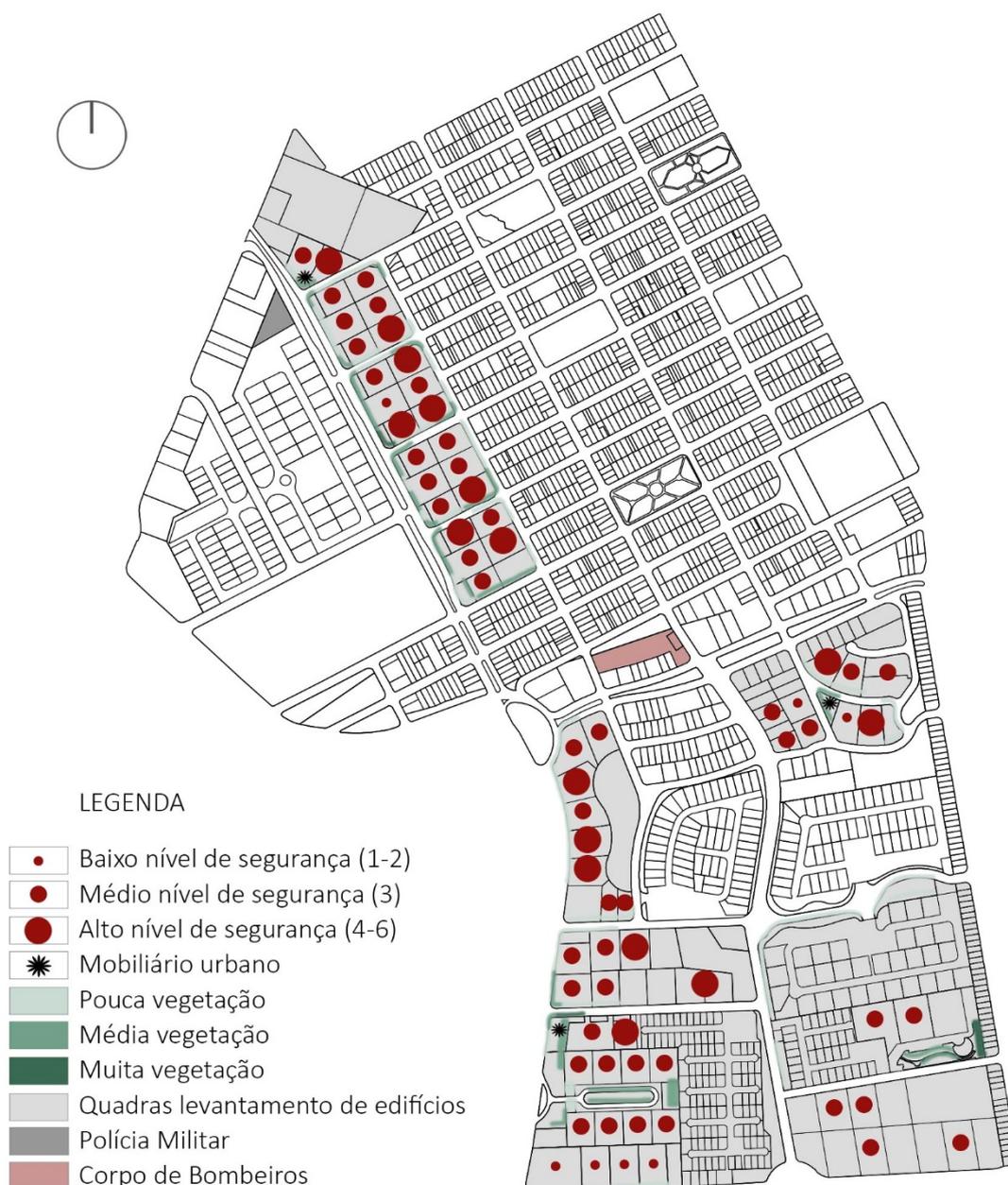
Assim como realizado em Londrina, observei a existência ou não de 6 itens de segurança (câmeras, portaria, guardas, serpentina, cerca elétrica e sensor de movimento) nos 68 condomínios analisados no município de Ribeirão Preto. Todos os condomínios possuem sistema de câmeras de monitoramento e portaria e em nenhum deles verificamos a presença de guardas na área externa ao edifício. Em apenas 3 dos 68 condomínios verificamos a instalação de serpentina (4,41% da amostra); em 27 deles foram instaladas cercas elétricas (39,71% da amostra) e em 48 (70,59% da amostra) estão instalados sensores de movimento.

Dessa forma, 7 dos condomínios foram classificados com baixo nível de segurança (com 2 itens de segurança), 45 com médio nível de segurança (com 3 dos

itens verificados) e 16 classificados com alto nível (com 4 ou 5 itens de segurança). Na Figura 113, é possível verificar como esses condomínios distribuem-se na área de estudo.

Ao ser questionada quanto à segurança durante o dia, a maioria se declarou satisfeita, representando 53,70% da amostra. Mas em relação à segurança contra crimes no período da noite, o quadro se inverte, estando a maioria insatisfeita (42,59% da amostra).

Figura 113 – Mapa de Conforto e Segurança - Setor Sul



Escala 1/12.500

Fonte: Autora.

Tabela 27 – Satisfação quanto à segurança nas ruas durante o dia - Setor Sul

Satisfação em relação a segurança nas ruas durante o dia	Frequência	%
Muito satisfeito	10	18,52%
Satisfeito	29	53,70%
Insatisfeito	12	22,22%
Muito insatisfeito	2	3,70%
Resposta inválida	1	1,85%
Total	54	100,00%

Fonte: Autora.

Tabela 28 – Satisfação quanto à segurança nas ruas durante a noite - Setor Sul

Satisfação em relação a segurança nas ruas durante a noite	Frequência	%
Muito satisfeito	8	14,81%
Satisfeito	16	29,63%
Insatisfeito	23	42,59%
Muito insatisfeito	6	11,11%
Resposta inválida	1	1,85%
Total	54	100,00%

Fonte: Autora.

Em reportagem de 27 de julho de 2021, destaca-se um aumento significativo nos casos de violência no Setor Sul de Ribeirão Preto, mais especificamente roubos e furtos. Apesar das câmeras que monitoram o bairro durante o dia todo e a presença de uma base da Polícia Militar, houve aumento de 25% dos roubos de janeiro a junho de 2021 em relação ao ano anterior e aumento de 25,3% dos casos de furtos de carros e motos no mesmo período. A Polícia Militar, responsável pelo patrulhamento na área, atribui o aumento de criminalidade em relação a 2020 às medidas restritivas de circulação no início da pandemia (A cidade on, 27/07/2021).

A questão da segurança foi citada por diversos entrevistados como uma preocupação, que disseram evitar sair durante à noite, ou tomar cuidados extras em questão à segurança pessoal. A entrevistada Q relata seu receio em caminhar pelo bairro:

A gente já foi assaltado aqui no prédio. Já entraram aqui no prédio, entraram em um apartamento. E eu morro de medo. Quando eu vou sair, mesmo com meu marido, eu tiro a aliança, tiro a corrente, porque aqui na minha rua já teve assalto, de roubar aliança. Ali perto da [Avenida] Wladimir [Meireles Ferreira], também. Já teve motoqueiro que já roubou. Então, assim, à noite eu tenho mais medo, mas se eu sair pra caminhar de dia, eu também tiro. Eu tenho receio. Independente do horário eu tiro, mesmo que eu estou com meu marido.

Aqui, ali no semáforo, está cheio de pedinte. Tinham uns meninos que ficavam em frente ao Pão de Açúcar, vendendo pano de prato. Esses meninos, eles

assaltaram prédios ali na Fiúsa, entraram pela garagem, levaram bicicleta, fizeram uns 2-3 assaltos, que eu fiquei sabendo por ali.

O entrevistado O disse que não se sente inseguro na Avenida João Fiúsa, mas à noite não gosta de caminhar pelos Jardins Irajá, Canadá ou Botânico, pelo fato de ser escuro, com pouco movimento e ter ouvido relatos de pessoas que já foram furtadas.

O entrevistado U alega que de forma geral sente-se seguro, e que seu condomínio investiu em equipamentos de segurança nos últimos anos, e não se sente impedido de sair às ruas para suas atividades.

Já a entrevistada P sente-se mais insegura depois que foi assaltada no Jardim Canadá enquanto caminhava com sua cachorra. Ela evita sair com o celular e tenta esconder suas compras, dependendo do local e horário.

Dentro da área de estudo, existe um Posto Policial, localizado na Av. Prof. João Fiúsa, e uma unidade do Corpo de Bombeiros, na Rua do Professor, o que traz para alguns um certo sentimento de segurança. Entretanto, não é impedimento para atos de pequenos delitos, como muitos entrevistados comentaram. Apesar de ser uma região nobre da cidade, com muitos equipamentos de segurança, muitos ainda se sentem inseguros nas ruas.

#### 5.2.1.2 Conforto

Uma questão bastante apontada nas entrevistas realizadas com os usuários de Ribeirão Preto é o calor excessivo da cidade e a dificuldade para circular pelas calçadas nos horários mais quentes, principalmente à tarde, pela falta de áreas sombreadas por vegetação ou estruturas para proteção de sol e de chuva. Ao realizar o levantamento dos edifícios da área de estudo, buscamos verificar o nível de sombreamento decorrente da vegetação pública, e, de fato, são poucas as áreas com maior quantidade de vegetação, como pode ser observado na Figura 113. Em relação à vegetação, o desconforto parece ser um pouco menor, já que um pouco mais da metade se declarou satisfeito ou muito satisfeito, mas ainda é grande a proporção de pessoas insatisfeitas, sendo então um fator importante na percepção de conforto do usuário.

Tabela 29 – Satisfação quanto aos abrigos contra sol e chuva – Setor Sul

Satisfação em relação a abrigo contra sol e chuva	Frequência	%
Muito satisfeito	2	3,70%
Satisfeito	13	24,07%
Insatisfeito	31	57,41%
Muito insatisfeito	8	14,81%
Total	54	100,00%

Fonte: Autora.

Tabela 30 – Satisfação quanto à arborização nas calçadas e praças - Setor Sul

Satisfação em relação a arborização nas calçadas e praças	Frequência	%
Muito satisfeito	2	3,70%
Satisfeito	27	50,00%
Insatisfeito	22	40,74%
Muito insatisfeito	3	5,56%
Total	54	100,00%

Fonte: Autora.

Tabela 31 – Satisfação quanto à adequação do mobiliário urbano - Setor Sul

Satisfação em relação a adequação do mobiliário urbano	Frequência	%
Muito satisfeito	8	14,81%
Satisfeito	27	50,00%
Insatisfeito	13	24,07%
Muito insatisfeito	4	7,41%
Resposta inválida	2	3,70%
Total	54	100,00%

Fonte: Autora.

Nos questionários aplicados, a questão da arborização nas calçadas foi diversas vezes citada nas áreas destinadas a comentários. Seguem alguns exemplos:

Falta de arborização em alguns trechos é um complicador para andar a pé no verão se não for muito cedo, ou noite. Também, há algumas praças subutilizadas mas eu também não uso porque não são tão bem cuidadas nem procuradas

Se as áreas públicas contassem com mais vegetação arbórea de grande porte (oferecendo mais sombreamento) eu ficaria mais feliz. A cidade é muito quente e, durante o dia, é quase impossível estar ao ar livre.

O bairro carece de mais arborização e limpeza. A que existe não é suficiente.

Quanto à adequação do mobiliário urbano às necessidades dos usuários, a maioria declarou estar satisfeita (50% satisfeitos e 14,81% muito satisfeitos). Apesar disso, observamos poucos espaços com mobiliário para sentar-se fora das praças, localizados em áreas jardinadas em frente aos prédios, indicados na Figura 113.

### 5.2.1.3 Imagem

A paisagem da Avenida Professor João Fiúsa é bastante icônica. Inserida em uma região onde predomina a tipologia horizontal, os condomínios de tipologia vertical configuram-se alinhados, criando um “paredão” de prédios luxuosos em frente a uma larga avenida. A suntuosidade é elevada com os espaços verdes no recuo dos prédios, com belo paisagismo, mas um pouco intimidante ao pedestre pela escala dos edifícios e recuos. As quadras são extensas e podem causar em alguns um certo desconforto ao caminhar, mas a beleza dos prédios causa certo encantamento.

Fizemos duas perguntas em relação à paisagem da Avenida Fiúsa. A primeira refere-se à satisfação em relação à beleza das edificações e 77,77% declararam estar satisfeitos ou muito satisfeitos quanto a isso. A segunda questão refere-se à altura média das edificações, e o resultado mostrou que a mesma porcentagem está satisfeita ou muito satisfeita.

*Tabela 32 – Satisfação quanto à arquitetura das edificações do bairro - Setor Sul*

<b>Satisfação em relação à arquitetura das edificações</b>	<b>Frequência</b>	<b>%</b>
Muito satisfeito	9	16,67%
Satisfeito	33	61,11%
Insatisfeito	11	20,37%
Muito Insatisfeito	1	1,85%
Total	54	100,00%

Fonte: Autora.

*Tabela 33 – Satisfação quanto à altura média das edificações – Setor Sul*

<b>Satisfação em relação à altura média das edificações</b>	<b>Frequência</b>	<b>%</b>
Muito satisfeito	6	11,11%
Satisfeito	36	66,67%
Insatisfeito	11	20,37%
Muito Insatisfeito	1	1,85%
Total	54	100,00%

Fonte: Autora.

No espaço livre destinado a comentários no questionário, um dos respondentes escreveu:

O que me incomoda no bairro, tratando-se da avenida João Fiúsa, são as super quadras dos prédios. É um horror caminhar! Torna-se desconfortável por dois motivos: primeiro pela sensação de "amplitude" uma vasta área com recuos frontais de 10 metros dos prédios; parece que nunca termina (prefiro andar pela rua de baixo "rua do professor" que são quadras normais e construções

tudo pertinho, sem tantos recuos, é mais confortável. O outro motivo é a falta de arborização nas calçadas da avenida, fica impossível caminhar de tarde. Aliás recuos frontais são horríveis, não sei porque estão nos planos diretores. Só obrigam os terrenos serem cada vez maiores deixando a cidade menos caminhável e amigável.

Mas essa percepção não é geral. Muito dizem gostar de caminhar pela Avenida, pela amplitude e beleza da paisagem. O entrevistado O, por exemplo, diz que acha a Avenida João Fiúsa “muito legal”, do lado dos prédios, mas o outro lado, não. Na Rua do Professores, acha que a sensação de “emparedamento” é maior, por não ter os mesmos recuos.

A entrevistada R diferencia a paisagem da Av. Prof. João Fiúsa em dois trechos para descrever sua percepção:

O primeiro trecho, que é da Presidente Vargas até chegar na rotatória que tem um Pão de Açúcar, é o primeiro trecho da Fiuza. Aquele trecho eu acho muito mais agradável e melhor para se locomover e afins. Não sinto essa coisa do ser fechada apesar de, entre aspas terem muros, o recuo é muito grande, e tudo tem muito paisagismo, é uma área agradável de se caminhar por conta disso. Então os prédios acabam sendo uma coisa que ficam para um segundo plano, a não ser que você olha para cima para ver.

Agora da rotatória do Pão de Açúcar até chegar na rodovia, já interpreto de um segundo modo, porque ali ainda não foi criado muito uso misto, digamos assim. Então, o que tem são mais empresas, tem muita empresa na verdade, e mais do que até na outra, empresas e escritórios E prédios também, que também têm esse recuo, mas tem menos. Não sei se o recuo chega a ser maior ou menor, mas lá incomoda, os prédios, digamos assim. Porque não tem, não tem usos que configurariam uma pessoa ir para lá no dia a dia, por exemplo. Não tem restaurante, não tem. Então não tem muitas opções de uso aleatórios, a não ser que você vá naquele escritório.

Dividiria esses dois pedaços com essas classificações diferentes. Então, em um não incomoda, dá para andar numa boa. Tem muitas pessoas andando. Mas nesse segundo trecho, que é até um pouco mais novo do que o primeiro, já não é tão legal assim, incomoda um pouco.

A entrevistada M também comenta sobre a paisagem da Av. Prof. João Fiúsa e os jardins frontais:

O que eu acho daquilo? Paisagisticamente é interessante, agradável, eu acho. Mas é uma coisa que ainda dá a sensação de quem está na calçada, de que, apesar de ser aberto, não é público. Então, você percebe que as pessoas não usufruem daquele espaço. A função máxima que ele tem é contemplativa mesmo. Não tem utilização nesse sentido. E os prédios mesmo fazem questão de deixar isso [claro]. De usar, fazer... então chega Natal, põe aquele monte

de luzinha, e aquelas coisas para dar a entender que aquele espaço é dos prédios e não é público.

Agora, o lado dos muros é ruim, o lado dos condomínios. Os muros são muito fechados. Eu já ouvi falar em assalto ali. Ninguém gosta de caminhar do lado dos muros, não. Todo mundo vai pro lado dos prédios, porque é muita área de muro. Depois que eles fizeram um postinho de polícia ali, até diminuiu. Mas antes de ter o postinho policial era muito frequente assalto ali na beirada do muro.

A entrevistada S destaca alguns pontos importantes sobre a permeabilidade das fachadas e sua relação com a calçada:

Na Fiúsa eu não acho que tenha muita interface devido aos grandes recuos. Na rua do Professor já existe uma conexão maior dos edifícios com a calçada, e tem uma conversa mais coesa com a calçada, mas acho que ainda poderia ser um pouco maior pela dimensão, um respeito um pouco maior pela calçada. No restante não há muito o que mencionar. Muitos prédios têm gradil e vidro, mas mesmo com permeabilidade não adianta muito, pois todos eles têm uma escada de acesso, então não está no mesmo nível de visão que o nosso, acaba sendo uma falsa permeabilidade.

Na Fiúsa e na rua do Professor não tem muito a sensação de enclausuramento, a primeira por conta do recuo, a segunda por conta de que em um lado tem prédios altos e no outro não.

Assim, sobre os aspectos avaliados a respeito do conforto e da imagem, podemos destacar que a segurança é um problema importante para os moradores do bairro, que se sentem inseguros em muitas situações, mesmo com todos os equipamentos de segurança nos condomínios e presença do Posto Policial próximo. Quanto ao conforto, pelo fato de Ribeirão Preto ser uma cidade muito quente, falta sombreamento e vegetação, o que limita os horários de circulação nas calçadas para muitos usuários. Em relação à imagem dos pedestres, há muita diferença entre o trecho dos edifícios no alinhamento da Fiúsa e as outras partes dos bairros, muitas muradas e sem o mesmo cuidado do desenho e manutenção que há nos arredores dos condomínios verticais.

## **5.2.2 Usos e atividades**

### **5.2.2.1 Diversidades de usos**

Na região de estudo há diversas opções de serviços, principalmente pela diversidade de uso do Jardim Irajá (especialmente na Rua Chile e na Rua do Professor) e pelas Avenidas Presidente Vargas e Wladimir Meirelles Ferreira. A área apresenta três

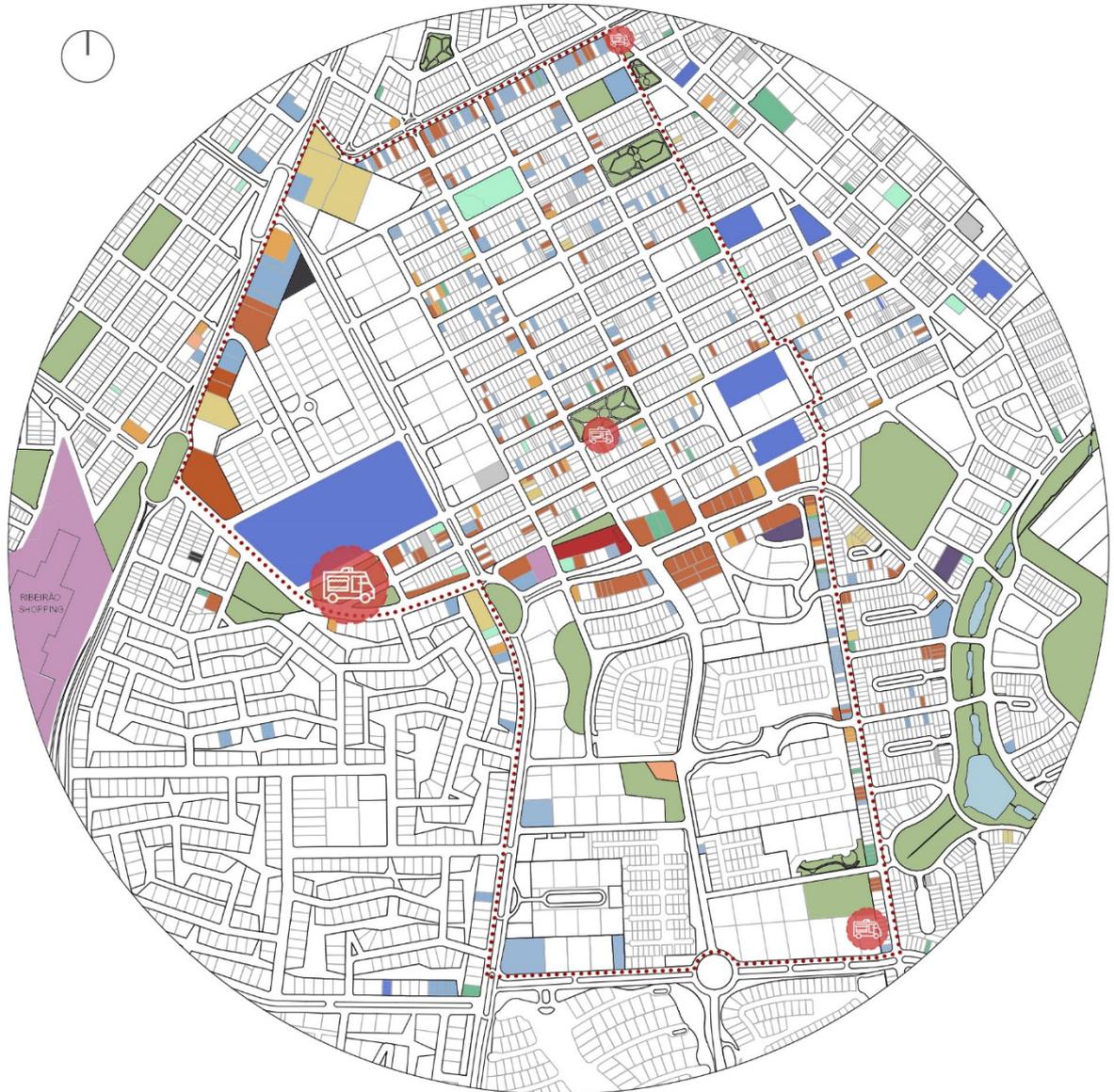
grandes supermercados e outros menores, que atendem a população local; diversos restaurantes, padarias e mercearias, na maioria denominados “empório”; pequenos comércios e clínicas esportivas.

Também conta com o Ribeirão Shopping, mais tradicional shopping da cidade, e a galeria Fiúsa Center, localizada na Av. Wladimir Meirelles Ferreira, que funciona das 6h às 22h, e possui serviços de alimentação, lotérica, bancos, escolas, academia entre outros. No setor de serviços, próximo ao Parque Luís Carlos Raya, foram implantados dois hotéis: Ibis Styles e Wyndham Garden, além do Ibis Ribeirão Preto Shopping, que fica no mesmo terreno que o shopping.

Existem pelo bairro muitas farmácias, escolas, serviços de alimentação, comércios muito variados, vestuário, salões de beleza, clínicas de saúde. A Rua Chile destaca-se pela quantidade de serviços de alimentação, que se inicia na Praça da Bicicleta, com os *food trucks*, e segue ao longo do Jardim Irajá.

Quando questionada sobre a satisfação em relação à oferta de espaços de lazer, 66,66% da amostra indicou estar satisfeita ou muito satisfeita. Em relação à oferta de opções de comércio e serviços, o índice de satisfação foi maior: 79,63% entre satisfeitos e muito satisfeitos. Ao ser questionados se sentia falta de algum equipamento de lazer ou opções de serviço no bairro, 35,19% alegaram sentir falta de opções de lazer, contra somente 11,11% que sentem falta de opções de serviço.

Figura 114 – Mapa dos elementos atratores e singulares – Setor Sul



LEGENDA

	Áreas Verdes		Food Trucks
	Equipamento Educacional		Restaurantes
	Equipamento Esportivo		Serviços
	Equipamento Cultural		Religioso
	Equipamento de Saúde		Hotel
	Equipamento Comercial		Corpo de Bombeiros
	Shopping Center		Posto Policial
	Supermercados		Área de Estudo

Escala 1/15.000

Fonte: Autora.

Tabela 34 – Satisfação quanto à oferta de espaços de lazer – Setor Sul

<b>Satisfação em relação a oferta de espaços de lazer</b>	<b>Frequência</b>	<b>%</b>
Muito satisfeito	12	22,22%
Satisfeito	24	44,44%
Insatisfeito	15	27,78%
Muito insatisfeito	2	3,70%
Resposta inválida	1	1,85%
<b>Total</b>	<b>54</b>	<b>100,00%</b>

Fonte: Autora.

Tabela 35 – Satisfação quanto à oferta de comércio e serviços - Setor Sul

<b>Satisfação em relação a oferta de comércio/serviços</b>	<b>Frequência</b>	<b>%</b>
Muito satisfeito	10	18,52%
Satisfeito	33	61,11%
Insatisfeito	9	16,67%
Muito Insatisfeito	2	3,70%
<b>Total</b>	<b>54</b>	<b>100,00%</b>

Fonte: Autora.

Tabela 36 – Ausência de equipamentos de lazer ou opções de serviço - Setor Sul

<b>Sente falta de algum equipamento de lazer ou opções de serviço neste bairro?</b>	<b>Frequência</b>	<b>%</b>
Não	29	53,70%
Sim, especialmente de equipamentos de lazer	19	35,19%
Sim, especialmente de opções de serviço	6	11,11%
<b>Total</b>	<b>54</b>	<b>100,00%</b>

Fonte: Autora.

O entrevistado U reafirma os dados da Tabela 36:

Sempre fazemos tudo aqui por perto, acredito que de serviço e comércio é bem atendido... de quando mudei pra cá pra agora, tem crescido muito. Lazer não tem, são mais bares e restaurantes. Acredito que faltem mais espaços públicos de permanência, contemplativos, mais nesse sentido... E espaços culturais, mas a cidade em si não tem uma política cultural boa.

Alguns entrevistados relataram que realizam muitas de suas compras na região, mesmo que em algumas situações precisem de automóvel dependendo da distância ou do volume de compras, como supermercado. Ao mesmo tempo, outros alegaram que em alguns dos comércios elevados produtos têm preços elevados, são “gourmetizados”, o que os leva, quando possível, a fazerem suas compras em outros bairros. A entrevistada S reafirma a alta dos valores no bairro em relação a outras regiões:

Tem muitas farmácias por aqui, é desproporcional a quantidade, os outros serviços como padarias e mercados de bairros são apenas para emergência, pois o valor é muito discrepante, tudo muito mais caro. Os barzinhos, quanto mais próximos da Rua do Professor, mais caros eles são.

Assim, na opinião dos usuários, apesar dos preços elevados, o bairro atende bem no setor de serviços, mas é insuficiente na questão de opções de lazer.

#### 5.2.2.2 Vida nas ruas

Após visitar todas as praças e parques da área de estudo, identificamos que as mais utilizadas são as que possuem melhor infraestrutura e localização: Praça da Bicicleta para uso de famílias e adultos, especialmente para lazer ou alimentação; Praça Omilton Visconde para realização de atividades físicas; Parques Dr. Luis Carlos Raya e Uber Sul para práticas esportivas e lazer.

Realizamos cinco visitas à Praça da Bicicleta, em dias de semana e domingo em diferentes horários para contextualizar melhor o uso da praça mais citada nas entrevistas e questionários. Em todas as visitas, presenciamos muitas pessoas em momento de lazer e pessoas praticando caminhada ou esportes. No domingo pela manhã e final da tarde, também pudemos observar diversas pessoas com animais de estimação e crianças pequenas com seus responsáveis. O público predominante é de adultos, seguido de idosos e crianças.

Muitos dos entrevistados comentaram sobre o uso intenso que a Praça da Bicicleta vem apresentando, especialmente após o início da pandemia, momento em que os shoppings centers ficaram fechados, limitando as opções de lazer para a população. O entrevistado N, que mora próximo à praça, diz que ela “virou um ponto de encontro. Não é só uso da região. Após o início da pandemia, o uso foi intensificado. Essa é a única praça da cidade que tem isso. Você não tem nada similar com o que aconteceu aqui, na Praça da Bicicleta”.

A Praça Omilton Visconde tem um movimento intenso de pessoas praticando esportes. Muitos grupos se reúnem para aulas com *personal trainers*. Por ser uma praça com uma vegetação bem densa, há um sombreamento grande, o que ajuda no clima para atividades físicas. Em todos os momentos em que passamos pelo local, havia pessoas sozinhas ou em grupo praticando alguma atividade.

*Figura 115 – Praça da Bicicleta, domingo pela manhã*



Fotos: Lauani Antunes.

*Figura 116 - Parque Uber Sul, sábado à tarde*



Fotos: Lauani Antunes.

*Figura 117 - Parque Dr. Luís Carlos Raya, sábado à tarde*



Fotos: Lauani Antunes.

Em visita realizada ao Parque Uber em uma sexta-feira pela manhã, pudemos observar a presença significativa de adultos e crianças acompanhadas, mas poucos idosos e jovens. As principais atividades praticadas eram caminhadas, lazer, passeio com cachorro, crianças brincando com seus responsáveis. Pelos registros de visitas do Google Maps, tanto durante a semana como aos finais de semana, os horários com maior número de pessoas são no final da tarde e início da noite. Em visita numa quarta às 8:30, verificou-se a presença de pessoas com cachorros, pessoas com crianças brincando e alguma praticando atividades físicas (exercícios e caminhada). Também estivemos no parque em um sábado no meio da tarde e o movimento era bastante intenso, especialmente de famílias em momento de lazer. Mas parece ser um uso predominante da população que mora no entorno imediato, não atraindo pessoas de outros locais.

O Parque Raya tem um movimento intenso de pessoas, especialmente para prática esportiva, apesar de não ter muita vegetação na pista de caminhada. Em visita realizada ao local em uma sexta-feira no meio da manhã (10h), pudemos verificar a presença de diversas pessoas (idosos, mulheres, homens, jovens, crianças acompanhadas por responsáveis) realizando atividades como caminhada, esportes, lazer/contemplação, passeio com animais e crianças brincando. Em outra visita num sábado à tarde, o movimento era muito intenso, com pessoas praticando atividades diversas como esportes, passeio com crianças e animais de estimação.

Nas calçadas da Av. Prof. João Fiúsa, é comum ver pessoas caminhando, correndo, apenas em deslocamento e passeando com crianças em carrinho de bebê ou com animais de estimação. Como vimos, no geral, as pessoas optam por caminhar no lado da avenida onde estão os prédios, e não na calçada oposta, em que a paisagem é menos interessante pelos muros extensos e pela manutenção das calçadas.

Mas o que mais chama a atenção é o alto tráfego de veículos tanto na avenida como nas ruas secundárias, andando em alta velocidade, invadindo faixa de pedestres, ultrapassando o sinal vermelho. Em diversas situações foi observado desrespeito ao pedestre.

### 5.2.2.3 Interatividade e Pertencimento

Quando perguntamos sobre a relação com outros moradores do bairro, a maioria dos respondentes declarou estar satisfeita, representando 75,91% entre satisfeitos e muito satisfeitos.

*Tabela 37 – Satisfação quanto aos outros moradores - Setor Sul*

<b>Satisfação em relação a outros moradores</b>	<b>Frequência</b>	<b>%</b>
Muito satisfeito	4	7,41%
Satisfeito	37	68,52%
Insatisfeito	10	18,52%
Muito insatisfeito	3	5,56%
Total	54	100,00%

Fonte: Autora.

Perguntamos nas entrevistas sobre a relação com os vizinhos e da existência de um senso de comunidade. A entrevistada L comenta suas relações junto aos moradores de seu condomínio:

Olha o convívio, eu acho que é razoável, que é normal. Eu não tenho dificuldade em conversar com as pessoas e andar por aí cumprimentando as pessoas, mesmo que não conheça. Mas nem todos! Tem gente que nem responde nem “bom dia”. Tem gente que passa firme, andando olhando longe, nem te vê. Isso acontece. Não é todo mundo, é mais raro alguém que é amigável. Por causa do cachorro, às vezes a gente para e conversa, mas se limita ao outro dono do cachorro.

A entrevistada S diz que “em Ribeirão as pessoas não têm senso de comunidade, mesmo aqui dentro do prédio. Ainda mais por ser uma comunidade de pessoas com renda mais alta, eu não vejo um cuidado com o espaço comum, com os trabalhadores, que se importam com o espaço, são poucas as pessoas que realmente se preocupam”.

A entrevistada P não se relaciona com os outros moradores do seu condomínio:

Nós já temos nossos amigos de frequentar. Aqui são 26 andares com dois apartamentos por andar, são muitas famílias. Mas deve ter apenas umas 10 pessoas que eu encontro com mais frequência, e a maioria funcionários. Esses encontros são mais no elevador ou na garagem, e apenas colegas. Não temos grupos do WhatsApp, mas tenho alguns contatos de pessoas aqui. Mas ainda não fizemos nenhum evento juntos e nunca vi nada aqui no prédio.

Quanto ao uso dos espaços comuns dos condomínios, a maioria dos entrevistados alegou utilizar pouco. Parece que quem acaba utilizando mais são as crianças. O entrevistado U diz que frequenta um pouco a academia, e muito pouco a

piscina, e que os filhos (adultos) preferem ir à casa de amigos que têm piscina para fazer churrasco. “No geral as pessoas, principalmente as crianças, usam bastante as áreas de lazer. Sempre tem gente usando. Piscina, salão de jogos, playground”.

A entrevistada S também diz usar somente a academia esporadicamente ou a quadra para caminhar com a cachorrinha, mas os demais espaços, utiliza raramente. E diz que, como seu condomínio não é tão novo, não possui tantas opções de lazer como os mais novos. A entrevistada P diz que ela e o marido utilizaram poucas vezes a piscina olímpica, mas que não têm mais frequentado por falta de tempo.

Já a entrevistada Q, com filhos adolescentes, diz que a família utiliza as quadras todos os dias, e usam bastante a piscina e a academia, mas diz que são poucas as pessoas que utilizam da mesma forma: “Tem final de semana que eu desço na piscina, não tem ninguém, está vazio. Às vezes você encontra um casal... É que o pessoal aqui é bem tranquilinho”. Ela ainda diz que eles não têm amigos no condomínio, somente o filho tem dois amigos, e que não existe um grupo de moradores do condomínio.

#### 5.2.2.4 Escolha pelo bairro

Quanto à razão para a escolha do bairro, obtivemos respostas variadas. Algumas pessoas, especialmente aposentadas, disseram ter se mudado para o condomínio pois moravam em casas, que já não atendiam suas necessidades por estarem morando sem os filhos. Alguns se mudaram pela proximidade do trabalho, outros já moram na região sul há bastante tempo, ou somente mudaram para um apartamento maior.

Percebi que há pouca interatividade entre os moradores do bairro, até mesmo dentro dos espaços internos dos condomínios. Apesar de alguns condomínios se reunirem para manter alguns espaços abertos ao público, como a Praça dos Cachorros e o Pico dos Patos, não parece haver um senso de pertencimento dos moradores e engajamento nas questões do bairro.

### 5.3 PERCURSOS PROGRAMADOS

O percurso de Ribeirão Preto foi definido buscando passar por trechos de ruas com diferentes características. Assim, iniciamos na Rua Chile, na quadra da Praça da Bicicleta, seguimos na mesma rua, passando ao lado do Colégio Santa Úrsula, até a

Avenida João Fiúsa, pela qual seguimos por uma quadra. Em seguida, entramos na Rua Manoel Aché, com condomínios verticais nas duas faces da rua, continuamos na mesma quadra seguindo pela Rua do Professor e voltamos à Rua Chile, seguindo até a esquina com a Rua Thomaz Nogueira Gaia. Dessa forma, pudemos observar uma das quadras de condomínios da João Fiúsa por diferentes faces e perceber o movimento de outra via local de fluxo médio (Rua Chile). Descrevo em seguida as principais considerações sobre os percursos e apresento nos apêndices informações mais detalhadas sobre clima, quantidade de pessoas e de veículos no local e atividades praticadas.

### Percurso 1

O primeiro percurso aconteceu em uma quinta-feira, 09 de setembro de 2021, um dia com bastante fumaça no ar devido às queimadas comuns na região nessa época, mas a temperatura era agradável.

O **trecho 1**, na Rua Chile, possuía quase 200m de comprimento, tendo a Praça da Bicicleta do lado 2 e o Colégio Santa Úrsula no lado 1. A maior parte das pessoas no trecho estavam em deslocamento, a maioria adultos, com maior fluxo do lado 1, algumas pessoas com animais de estimação e outras em direção à Praça Omilton Visconde. O fluxo de veículos não era alto e a travessia da rua tem a visibilidade dificultada pela presença dos carros dos *food trucks*, estacionados na via.

O **trecho 2**, na continuação da Rua Chile, possuía 176m de extensão, tendo o Colégio do lado 1 e edifícios de uso misto do lado 2. Presenciamos bastante pessoas em deslocamento, especialmente do lado 1. O fluxo de veículos era mediano, e muitos carros paravam para deixar alguém na escola ou nos prédios em frente. A travessia da rua era mais tranquila, pois não havia os caminhões estacionados, mas presenciamos algumas motocicletas invadindo a faixa de pedestres ou acelerando no sinal vermelho.

O **trecho 3**, na Avenida João Fiúsa, tinha 153m de extensão, com o Colégio do lado 1 e os condomínios residenciais no lado 2. Enquanto o lado 1 era mais utilizado para corrida e caminhada, no lado 2 havia pessoas em deslocamento e no ponto de ônibus. O fluxo de veículos nesse trecho era intenso e o ruído dos automóveis exacerbado. Observamos uma mulher aguardando cerca de 5 minutos para atravessar de um lado para outro da via. Dado o alto fluxo de pedestres, a calçada torna-se um

pouco estreita, sendo necessário que uma pessoa dê passagem para outra ou transite pela área gramada.

O **trecho 4**, na Rua Manoel Aché, tinha 153m de extensão e possuía condomínios residenciais dos dois lados da via. Havia um fluxo intenso de pessoas entrando e saindo dos condomínios, tanto pedestres como pessoas em automóveis saindo das garagens. Como é uma rua mais local, não presenciamos conflitos para travessias das ruas ou nas esquinas.

Figura 118 – Percurso realizado no Setor Sul



#### LEGENDA

<span style="color: red;">■</span> LADO 1	<span style="color: blue;">■</span> LADO 2
<span style="color: red;">1</span> TRECHO 1 - Rua Chile	<span style="color: blue;">A</span> ESQUINA A - Rua Chile com Rua João Gonçalves Santos
<span style="color: red;">2</span> TRECHO 2 - Rua Chile	<span style="color: blue;">B</span> ESQUINA B - Rua Chile com Av. Prof. João Fiúsa
<span style="color: red;">3</span> TRECHO 3 - Av. Prof. João Fiúsa	<span style="color: blue;">C</span> ESQUINA C - Av. Prof. João Fiúsa com Rua Manoel Aché
<span style="color: red;">4</span> TRECHO 4 - Rua Manoel Aché	<span style="color: blue;">D</span> ESQUINA D - Rua Manoel Aché com Rua do Professor
<span style="color: red;">5</span> TRECHO 5 - Rua do Professor	<span style="color: blue;">E</span> ESQUINA E - Rua do Professor com Rua Chile
<span style="color: red;">6</span> TRECHO 6 - Rua Chile	<span style="color: blue;">F</span> ESQUINA F - Rua Chile com Rua Thomaz Nogueira Gaia

Escala 1/2.000

Fonte: Autora.

O **trecho 5** também tinha 153m de extensão e se localizava na Rua do Professor, tendo dois edifícios altos e a Paróquia Santa Ângela no lado 2 e prédios de uso residencial ou comercial no lado 1. Enquanto o lado 1 era utilizado principalmente para deslocamento, no lado 2 havia pessoas praticando exercícios (caminhada) ou passeando com cachorros. Havia um vendedor de verduras e legumes que ocupava parte da calçada no lado 2. O fluxo de veículos se mantinha de médio a intenso, mas não presenciamos dificuldades na travessia da rua.

O **trecho 6**, na Rua Chile, possuía 159m de extensão e tinha uso predominantemente residencial e comercial nos dois lados da via. Percebia-se o deslocamento de pessoas se dirigindo à Praça Omilton Visconde, na mesma rua, e havia alguns homens descarregando um caminhão em frente a um espaço comercial. O fluxo de automóveis era intenso, no sentido da avenida, e não presenciamos conflitos pessoais ou de travessias.

### Percurso 2

O segundo percurso foi realizado no mesmo dia que o primeiro (09/09/2021) no início da noite (18h).

No **trecho 1**, as pessoas que trabalham nos *food trucks* estavam organizando o espaço, colocando mesas e cadeiras, atrapalhando os pedestres que se deslocavam pela calçada. Havia bastante movimento nas calçadas e pessoas estacionando seus carros próximo à Praça da Bicicleta. Para travessia da rua, repetia-se o problema de visibilidade pela presença dos *food trucks* ao longo da rua.

No **trecho 2**, havia muitas pessoas em direção à Praça da Bicicleta ou à Omilton Visconde. Havia bastante movimento de carros e muitos motoristas não respeitavam o semáforo, estacionado em cima da faixa de pedestres ao fechamento do sinal.

O lado 1 do **trecho 3** era mal iluminado e conseqüentemente havia poucas pessoas caminhando nesse lado. No lado 2, havia mais pessoas, a maioria em deslocamento. O fluxo de automóveis era muito intenso, assim como o ruído. Tivemos bastante dificuldade em realizar a travessia da rua, pois os veículos não respeitavam as faixas de pedestres.

No **trecho 4** havia pouca movimentação de pessoas, causando certa insegurança, pois a iluminação na quadra era insuficiente. O fluxo de veículos era bem baixo e não tivemos nenhum problema nas travessias.

No **trecho 5**, havia pouca movimentação no lado 1 em relação ao lado 2, mais bem iluminado, especialmente pela Paróquia. Havia muitos carros estacionados ao longo da rua, dificultando um pouco a travessia. Nesse trecho, as faixas de pedestres eram respeitadas.

Por fim, no **trecho 6**, havia muitos carros em sentido da Avenida X Professor João Fiúsa e, nas calçadas, muitos funcionários dos comércios locais sentados, descansando. Também constatamos algumas bicicletas ocupando parte da calçada próxima à Praça Augusto Aparecido Mazza. O lado 1 era menos iluminado que o lado 2.

### Percurso 3

O percurso 3 foi realizado no dia 12 de setembro de 2021, um domingo, pela manhã.

No **trecho 1**, o movimento de pedestres próximos à Praça da Bicicleta era intenso e do lado 2 havia alguns ciclistas. O fluxo de veículos era pequeno e havia poucos veículos estacionados na rua. Não presenciamos nenhum conflito para travessia das ruas.

Enquanto passávamos pelo **trecho 2**, a temperatura já era mais elevada, e a falta de arborização chamava a atenção. O fluxo de veículos era pequeno, e não verificamos nenhum problema de travessia, diferente do Percurso 1.

No **trecho 3**, na Avenida Professor João Fiúsa, havia muitas pessoas caminhando e pareciam mais comunicativas, cumprimentando-se umas às outras. O lado 1 era mais sombreado pela vegetação, enquanto o lado 2, pela sombra dos prédios. O fluxo de veículos era intenso, mas muito inferior comparado à visita durante a semana.

No **trecho 4** havia pouca movimentação de pessoas e veículos, mas muitos carros estacionados por conta da missa que estava sendo realizada na Paróquia.

Figura 119 - Trecho 1 do percurso 3, Rua Chile



Foto: Lauani Antunes

Figura 120 - Trecho 2 do percurso 3, Rua Chile



Foto: Lauani Antunes

Figura 121 - Trecho 3 do percurso 1, Av. João Fiúsa



Foto: Lauani Antunes

Figura 122 - Trecho 4 do percurso 1, R. Manoel Aché



Foto: Lauani Antunes

Figura 123 - Trecho 5 do percurso 3, Rua do Professor



Foto: Lauani Antunes

Figura 124 - Trecho 6 do percurso 1, Rua Chile



Foto: Lauani Antunes

No **trecho 5**, no lado 2, havia pessoas correndo e caminhando e do lado 1 mais pessoas em deslocamento por estar sombreado. A partir das 10h, o fluxo de pessoas se intensificou nos dois lados da calçada por conta da saída da missa realizada na Paróquia. Nas ruas havia bastante ciclistas e muitos carros estacionados próximos à Paróquia.

O **trecho 6** era o menos arborizado do percurso, tornando o caminhar desconfortável às 10h. Percebia-se um cheiro forte de comida (frango assado) em uma restaurante para o qual algumas pessoas que saíam da missa se deslocavam.

#### Percurso 4

O percurso 4 foi realizado no mesmo dia que o percurso 3, num domingo a partir das 17h.

No **trecho 1** havia muita movimentação do lado 2, especialmente de crianças passeando com carrinhos alugados na Praça da Bicicleta. O fluxo de veículos era moderado, e observamos diversos carros parando para deixar pessoas na praça, provavelmente motoristas de aplicativo. Havia um carrinho de lanches parado na esquina, obrigando os pedestres a desviar da calçada.

No **trecho 2**, havia menos pessoas realizando atividades físicas em relação às outras visitas, mas havia muitas pessoas se deslocando em direção à praça, parecendo desfrutar de momento de lazer. O movimento de carros era intenso em direção à praça e alguns passavam em alta velocidade, mas a maioria respeitava a sinalização.

No **trecho 3**, havia pouca movimentação de pedestres, mas bastante movimento de carros em direção à praça. Não observamos nenhum problema de travessia nesse horário.

No **trecho 4**, havia um odor muito forte devido às lixeiras, que ocupavam metade da calçada, e um maior movimento de carros entrando e saindo das garagens dos prédios, dificultando a passagem de pedestres. Apesar de não haver muito movimento de veículos circulando nas ruas, a quantidade de carros estacionados era bastante superior aos outros horários dos percursos.

Nos **trechos 5 e 6**, o movimento de pedestres era pequeno, mas o de carros intenso. Não observamos problemas para travessia das ruas.

### Considerações sobre os percursos

Os trechos 1 e 2, na Rua Chile, possuem pouco movimento de automóveis, mas um fluxo relativo de pedestres, especialmente de pessoas se deslocando em direção às praças da Bicicleta, Omilton Visconde e Dr. André Rivalta de Barros. A presença dos *food trucks* estacionados em torno da Praça da Bicicleta interfere bastante na paisagem e na visibilidade do pedestre ao atravessar a via.

O trecho 3, na Av. Prof. João Fiúsa, é o mais movimentado, especialmente pelo alto tráfego de automóveis. Presenciamos algumas situações conflituosas de pedestres tentando fazer a travessia da via, mesmo pela faixa de pedestres. De forma oposta, o trecho 4, na Rua Manoel Aché, é o menos movimentado, com fluxo de automóveis e pedestres mais local, predominantemente dos moradores ou funcionários dos condomínios.

No trecho 5, na Rua do Professor, há um grande movimento tanto de pedestres como de automóveis. A Paróquia Santa Ângela fica localizada nesse trecho e atrai grande movimento de pessoas nos horários de missa. No trecho 6 há muito movimento de automóveis que cruzam a Av. Prof. João Fiúsa em alta velocidade. Também presenciamos muitas pessoas em deslocamento em direção à avenida ou às praças.

Os pedestres, de forma geral, têm dificuldade na travessia das vias mais movimentadas pela alta velocidade dos automóveis. Também vimos alguns motoristas avançarem no sinal fechado e invadirem a faixa de pedestres.

## **5.4 CONSIDERAÇÕES SOBRE O CAPÍTULO 5**

Assim como no estudo de caso anterior, buscamos identificar os elementos constituintes da vitalidade e de urbanidade por meio das dimensões física e social dos espaços urbanos avaliados.

A região da Fiúsa, como denominada por muitos moradores da região, é uma área nobre da cidade, para moradores de alto poder aquisitivo, o que fica evidenciado no traçado urbano e principalmente nos tipos arquitetônicos. A distribuição dos condomínios em forma linear traz mais destaque a eles, que ficam todos alinhados em frente a uma larga avenida, com extenso canteiro central. As quadras são extensas,

permitindo uma implantação com largos recuos, mesmo havendo uma quantidade razoável de torres por quadra, portanto não causam uma sensação de enclausuramento para os moradores e agradam a maioria dos pedestres.

Quanto à mobilidade urbana, o automóvel é claramente privilegiado, faltando opções para ciclistas e melhores condições para os pedestres. O entrevistado O define a Fiúsa como “inacessível para quem não tem carro” e “uma fotografia falsa”, impermeável nas formas urbana e social.

A falta de arborização nas calçadas foi um dos principais aspectos apontados nos comentários dos questionários. Ribeirão Preto é uma cidade muito quente, com intensa atividade de cana-de-açúcar e poucos corredores ecológicos, e as pessoas acabam evitando sair de casa a pé nos horários mais quentes.

Percebemos que, apesar de muitos espaços verdes na região, são poucos os realmente utilizados pela população local, seja pela falta de equipamentos ou mobiliário ou falta de manutenção de alguns espaços, que acabam atendendo um público muito local para atividades como passear com animais de estimação ou deslocamento. São poucas as opções de lazer em toda a extensão. Nas nossas visitas, o público predominantemente encontrado foi de homens e mulheres, seguidos de idosos e depois crianças.

Quando perguntamos sobre a satisfação geral sobre os espaços públicos do bairro, somente 7,41% declararam estar insatisfeitos, contra 37,04% de satisfeitos. Entretanto, a maioria dos respondentes (55,56%) diz estar parcialmente satisfeita com as opções no bairro.

*Tabela 38 – Satisfação quanto aos espaços públicos do bairro – Setor Sul*

<b>Está satisfeito com os espaços públicos deste bairro?</b>	<b>Frequência</b>	<b>%</b>
Não	4	7,41%
Parcialmente	30	55,56%
Sim	20	37,04%
Total	54	100,00%

Fonte: Autora.

Tanto nos questionários como nas entrevistas, foi apontada a questão da segurança como fator muito importante. Ao mesmo tempo em que alguns declaram se sentir seguros no bairro, outros sentem insegurança ao caminhar pelas ruas a pé. A

segurança foi citada por alguns entrevistados como principal aspecto positivo da região e como principal ponto negativo por outros.

Outros aspectos apontados como positivos no bairro foram: opções de comércio e serviços, tranquilidade, beleza e paisagismo; e negativos: falta de serviços com preços acessíveis, falta de áreas verdes qualificadas e mobilidade.

Pode-se dizer que a região de estudo de Ribeirão Preto é muito mais heterogênea que a região de estudo de Londrina, tanto na dimensão física – com usos e gabaritos mais diversificados, assim como desenho das quadras menos regulares – como na avaliação dos usuários, que têm percepções muito distintas uns dos outros.

## 6 ANÁLISES COMPARATIVAS E RESULTADOS

Apresentei nos capítulos 4 e 5 a descrição dos estudos de casos realizados na Gleba Palhano em Londrina e no Setor Sul em Ribeirão Preto. Neste capítulo, farei as análises comparativas entre os casos, a fim de elencar as similaridades e as diferenças entre os dois e destacar as questões mais importantes nos conceitos explorados no trabalho: vitalidade e urbanidade.

Foram elencados como principais características para um espaço com vitalidade: atividades, diversidades de usos e forma urbana. A urbanidade, por sua vez, depende, assim com a vitalidade, de atividades e da forma urbana, mas também da imagem que o usuário tem do espaço urbano, ou seja, de sua vivência e percepção dos elementos morfológicos que constituem cada espaço da cidade. Essas quatro características foram agrupadas e distribuídas em duas dimensões de análise: física e social, a fim de sistematizar os atributos observados.

Por meio de fichas de observação, elaboração de mapas temáticos, aplicação de questionários e realização de entrevistas semiestruturadas, analisei as quatro categorias adotadas na tese para avaliação dos aspectos físicos e sociais do uso dos espaços públicos: forma e ambiente construído; acessos e conexões; usos e atividades; conforto e imagem.

Na cidade de Londrina, fiz o levantamento de 97 condomínios residenciais de tipologia vertical, distribuídos em 26 quadras dentro da área de recorte. Realizaram-se 4 percursos programados em 7 quadras, totalizando uma extensão de 985 m, e visitaram-se 11 espaços verdes, entre praças e parque. Em Ribeirão Preto, foram 68 condomínios residenciais em 13 quadras dentro do recorte do estudo. Os percursos foram realizados em 6 quadras, totalizando 1.040 m de extensão e 22 espaços verdes, entre praças e parques.

Da mesma forma que os dois capítulos referentes aos casos, este está estruturado em uma seção para análise dos condicionantes da dimensão física e outra para análise da dimensão social. Após as análises, apresento os principais achados da pesquisa, apontando quais características foram confirmadas ou não como essenciais para os usuários dos espaços públicos, nas cidades médias em regiões verticalizadas em que se realizou o estudo empírico.

## 6.1 DIMENSÃO FÍSICA

Nesta seção abordarei as questões relacionadas com os aspectos da forma urbana que influenciam nas condições de vitalidade e de urbanidade. Descrevi nos capítulos 4 e 5 o processo de formação dos espaços de estudo, destacando suas principais características. Como forma de melhor analisar os aspectos de interesse do trabalho, separei a dimensão física em dois aspectos: **forma e ambiente construído**, que abordam o desenho dos espaços e seus elementos construídos, e **acessos e conexões**, que tratam mais especificamente da mobilidade urbana.

### 6.1.1 Forma e ambiente construído

#### 6.1.1.1 Distribuição dos espaços

A Gleba Palhano em Londrina teve um processo de urbanização bastante particular, em que a divisão da antiga Gleba Fazenda Palhano foi aceita por uma lei municipal a fim de regularizar sua situação junto ao município. O Setor Sul de Ribeirão Preto, por sua vez, se constituiu do parcelamento de diversas áreas, com a intenção de formação de uma região nobre desde sua configuração original. Nos dois casos, os lotes foram adquiridos por grupos de empreendedores e incorporadores que tinham um projeto comum para urbanização destinada à classe de alta renda dos municípios.

O crescimento da Gleba Palhano foi impulsionado pelo Catuaí Shopping e pela proximidade da Universidade Estadual de Londrina e do Lago Igapó, cartão postal do município. Em Ribeirão Preto, o Ribeirão Shopping também é um fator de impacto no desenvolvimento urbano do Setor Sul, assim como o fácil acesso a outras regiões da cidade pela Avenida Presidente Vargas e pela Rodovia SP 225.

Enquanto em Londrina foi adotada somente a tipologia de edifícios verticais em toda a extensão da Gleba Palhano, o Setor Sul de Ribeirão Preto é composto por áreas com conjuntos de tipologia horizontal e outros de tipologia vertical, distribuídos inicialmente em um único eixo, ao longo da Avenida Professor João Fiúsa. Essa diferença de desenho cria ambientes muito distintos para os usuários do espaço, pois, enquanto no primeiro caso tem-se uma paisagem mais homogênea, no segundo há uma maior amplitude visual, apesar do extenso trecho de edifícios em um único eixo.

#### 6.1.1.2 Uso do solo

Apesar de os condomínios estudados nas duas cidades estarem em áreas de uso predominantemente residencial, há uma grande oferta de comércio e serviços. Em Londrina, ainda existem muitos terrenos vazios, diferentemente de Ribeirão Preto, onde há poucos lotes sem edificação. Também existem alguns edifícios em construção nas duas cidades. Em Londrina, o uso misto é concentrado nas avenidas principais: Ayrton Senna e Madre Leônia Milito, enquanto em Ribeirão Preto, concentra-se em avenidas, como Presidente Vargas e Wladimir Meirelles Ferreira, mas também no bairro Jardim Irajá, localizado na parte leste da Avenida Prof. João Fiúsa.

Enquanto a região de estudo de Londrina é quase exclusiva de condomínios de tipologia vertical, o eixo dos condomínios verticais do Setor Sul de Ribeirão Preto faz divisa com diversos loteamentos e condomínios residenciais de tipologia horizontal, que geram blocos exclusivos para moradia para classe média e alta. Em meio a esses conjuntos residenciais, existem áreas verdes permeando os limites dos loteamentos, mas há também grandes perímetros murados, bloqueando física e visualmente muitos trechos da região de estudo.

Fiz o levantamento das áreas verdes das duas áreas de estudo, dentro do raio estabelecido de 1,2km, e percebi diferenças muito grandes nesse aspecto. Em Londrina, identifiquei 11 áreas verdes, sendo uma delas o Aterro do Lago Igapó, área bastante utilizada tanto pelos moradores da região como por pessoas de outras regiões da cidade. Das praças, as mais qualificadas são a Praça Pé Vermelho e a Praça dos Pioneiros, ambas construídas e urbanizadas pela Construtora Plaenge e mantidas pela Associação de Moradores do Alto da Palhano, grupo de condomínios do bairro. Os demais espaços são subutilizados, seja por falta de manutenção ou ausência de equipamentos e mobiliário urbano de qualidade. Alguns espaços são reservados para áreas verdes, mas ainda não foram urbanizados. A maioria dos espaços dentro do perímetro onde encontram-se os condomínios residenciais verticais foram doados pelos incorporadores durante o processo de aprovação dos empreendimentos; já nos bairros adjacentes, as praças foram delimitadas no momento da aprovação dos loteamentos.

No Setor Sul, em Ribeirão Preto, diferentemente, há diversos espaços verdes, entre praças, parques e áreas internas de loteamentos residenciais reservados para área verde, como no Jardim Canadá. Verifiquei a presença de 22 espaços dentro do raio de

estudo, sendo que observei que cerca de um terço deles é utilizado com frequência pelos moradores e pessoas de outros bairros. Destacam-se a Praça da Bicicleta, revitalizada e mantida pela construtora Bild, onde há diversas opções de brinquedos infantis e *food trucks* em todo entorno da praça; e o Parque Dr. Carlos Raya, antiga pedreira, hoje mantido pela MRV, que atrai um amplo público para lazer ou práticas esportivas.

### 6.1.1.3 Densidade e verticalização

A Emporis, empresa que coleta dados sobre construções ao redor do mundo, classifica os edifícios em três categorias relacionadas às alturas das torres: *low-rise* para os edifícios com até 39 metros, aproximadamente 11 pavimentos; *high-rise* para os edifícios com altura entre 40 e 98 metros, e os arranha-céus ou *skyscrapers*, os edifícios com alturas superiores a 100m.

Em pesquisa ao site<sup>28</sup>, constam cadastrados em Londrina 673 edifícios, entre esses 633 já finalizados e 11 em construção. Desses, 82 são classificados como *low-rise*, 578 como *high-rise* e 7 como *skyscrapers*. Entre os 7 edifícios em Londrina classificados como *skyscrapers* ou arranha-céus, seis localizam-se na Gleba Palhano: Maison Heritage Gleba Palhano, Torre Alicante, Torre de Málaga, Torre Pietra, Torre Valverde e Torre Madri, com alturas estimadas de 146m, 130m, 120m, 114m, 107m e 102m, respectivamente. O outro edifício nessa categoria é o Complexo Empresarial Oscar Fugante, de 1998, com 31 pavimentos e 108m de altura. Constam no site outros edifícios que entrariam nessa categoria, mas que não constam como concluídos. Entretanto, em levantamento na área, verificamos mais quatro edifícios com altura superior a 100m: Edifício Legend, L'Essence, Maison Victoria e Maison Infinity, todos com mais de 32 pavimentos.

Em Ribeirão Preto, constam 475 edifícios cadastrados, sendo 449 finalizados e 25 em construção. Estão classificados 56 edifícios como *low-rise*, 415 como *high-rise* e nenhum como arranha-céu. Os 5 maiores edifícios da cidade na base do Emporis estão localizados dentro da área de estudo: Blue Diamond, Edifício Cidade de Paris, Grand Privilège (com mais de 30 pavimentos cada), Van der Rohe e Uber Gaudi, com alturas estimadas em 120m, 117m, 117m, 103m e 103m, respectivamente. Percebe-se que os

---

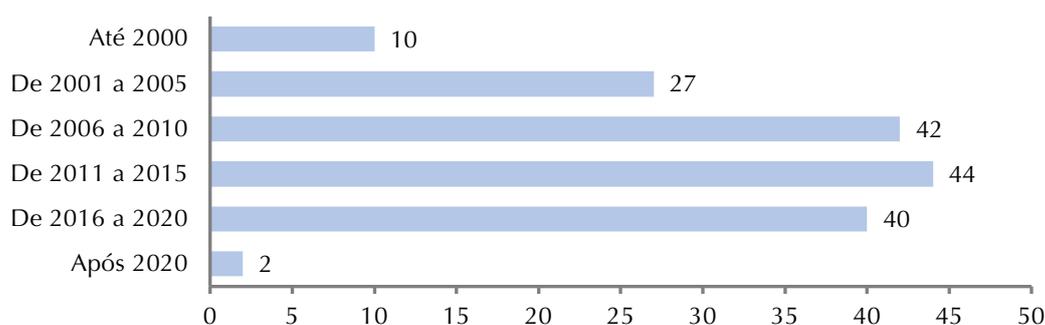
<sup>28</sup> Busca realizada em setembro de 2021.

três primeiros citados poderiam ser classificados como arranha-céus por sua altura. Não identifiquei no levantamento outros edifícios com mais de 30 pavimentos.

Dentro da área de recorte do trabalho, o levantamento dos condomínios residenciais envolveu 97 exemplares na Gleba Palhano em Londrina e 68 no Setor Sul de Ribeirão Preto, totalizando 165 condomínios para análise.

A maior parte dos condomínios das áreas selecionadas para estudo nas duas cidades foram concluídas entre 2011 e 2015, representando 26,67% da amostra total, como ilustra o Gráfico 12. Enquanto na Gleba Palhano o intervalo mais representativo é entre 2011 e 2015 com 28,87% da amostra sendo concluída nesse período, no Setor Sul, 30,88% foram concluídos entre 2006 e 2010.

Gráfico 12 - Ano de conclusão dos condomínios



Fonte: Elaborado pela autora.

Em relação à densidade, a Gleba Palhano é muito mais densa que a parte do Setor Sul de Ribeirão Preto analisada. Na área do recorte de estudo da Gleba Palhano, de 1.237.365m<sup>2</sup> (123,73 hectares), havia, até o final de 2021, 115 edifícios verticais (sendo 97 de uso exclusivo residencial), e 9.558 unidades habitacionais dos condomínios que fizeram parte do levantamento. A área do recorte do Setor Sul, onde concentram-se as torres residenciais, possui 1.829.638 m<sup>2</sup> (182,96 hectares), 68 edifícios residenciais e 4.856 unidades habitacionais dos condomínios levantados.

Essa alta densidade da Gleba Palhano impacta diretamente no grande fluxo de automóveis nas ruas e avenidas principais da região e no maior número de pessoas utilizando os espaços públicos do bairro, enquanto no Setor Sul de Ribeirão Preto, há uma densidade menor, com os edifícios verticais distribuídos em uma área maior da cidade, impactando menos na infraestrutura da região.

#### 6.1.1.4 Tipologia dos edifícios

Em relação à quantidade de torres por condomínio, verificou-se que 90,3% dos condomínios possuem somente uma torre, sendo que no Setor Sul de Ribeirão Preto há somente um condomínio com mais de uma torre e o restante localiza-se na Gleba Palhano em Londrina, onde a frequência é de 15,46%.

Quanto à quantidade de pavimentos, é possível observar, na Tabela 39, que os edifícios de Londrina possuem entre 8 e 39 pavimentos, enquanto os de Ribeirão Preto possuem entre 16 e 34. A variância amostral aponta que a variabilidade na quantidade de pavimentos é maior na primeira cidade que na segunda: Londrina apresentou variância amostral de 36,88 enquanto Ribeirão Preto apresentou variância amostral de 17,87.

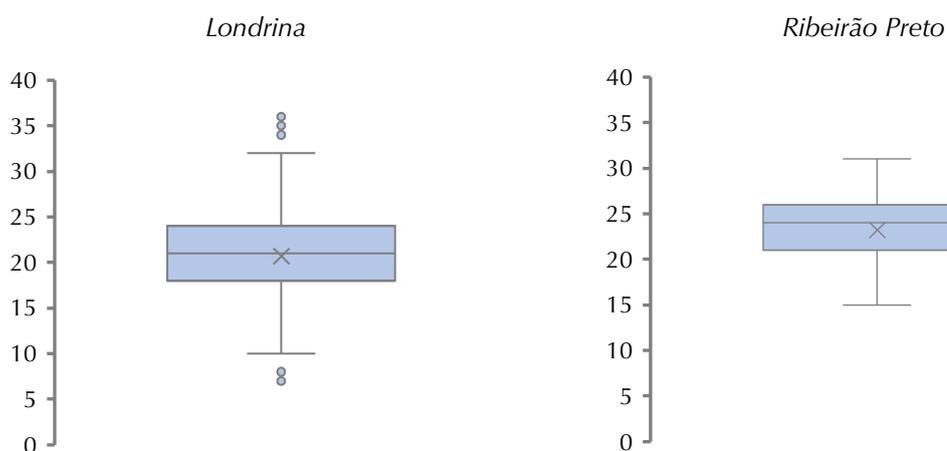
*Tabela 39 – Estatísticas descritivas da variável Pavimentos por cidade e geral*

<b>Estatística</b>	<b>Geral</b>	<b>Londrina</b>	<b>Ribeirão Preto</b>
Mínimo	8,00	8,00	16,00
1º quartil	21,00	20,00	23,00
Mediana	25,00	23,00	26,50
Média	24,13	23,15	25,51
3º quartil	28,00	27,00	28,00
Máximo	39,00	39,00	34,00
Desvio padrão	5,50	6,07	4,23
Variância amostral	30,25	36,88	17,87

Fonte: Autora.

Da mesma forma, a variável Pavimentos Tipo indica que a variabilidade na quantidade de pavimentos nos edifícios de Londrina é maior que nos edifícios de Ribeirão Preto: enquanto a variância observada entre os edifícios de Londrina foi de 33,88, os edifícios de Ribeirão Preto apresentaram variância amostral de 15,62 nesta variável. Isso indica que, em geral, os edifícios de Ribeirão Preto possuem quantidades similares de pavimentos, variando pouco entre eles, diferentemente do que ocorre em Londrina. Os boxplots mostrados no Gráfico 13 evidenciam a diferença na variabilidade da quantidade de pavimentos dos edifícios entre as duas cidades. Nelas também é possível observar que os prédios de Ribeirão Preto possuem uma maior quantidade de pavimentos, apesar de Londrina apresentar alguns edifícios com quantidades de pavimentos mais elevadas que o máximo observado em Ribeirão Preto.

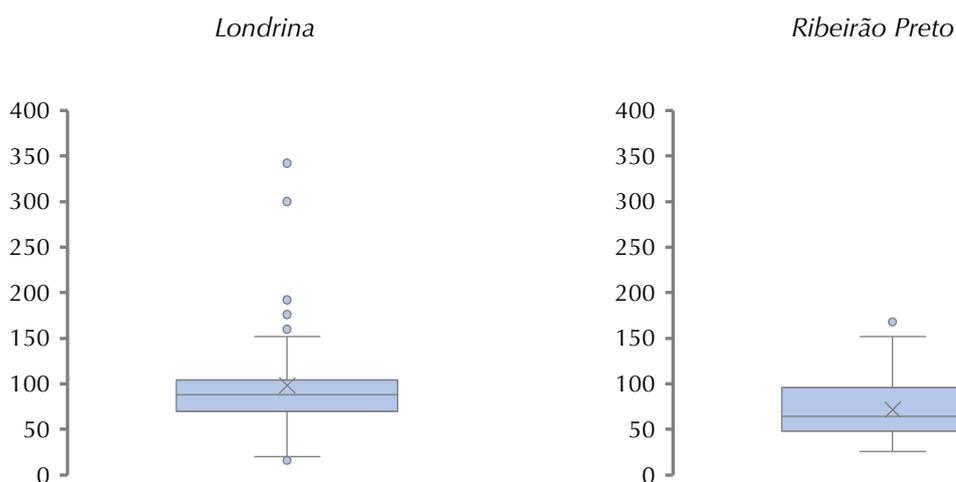
Gráfico 13 – Distribuição da variável Pavimentos Tipo



Fonte: Autora.

Assim como nas variáveis Pavimentos e Pavimentos Tipo, os edifícios de Londrina apresentaram uma maior variabilidade de unidades habitacionais em relação aos de Ribeirão Preto. O Gráfico 14 evidencia tal comportamento. Nele é possível notar que os edifícios de Londrina possuem, em média, um número maior de unidades em relação aos de Ribeirão Preto. Na primeira, a média é de 98,54 e na segunda, 71,41 unidades por condomínio.

Gráfico 14 - Distribuição da variável Unidades habitacionais



Fonte: Autora.

Quando se analisa a relação entre unidades habitacionais e pavimentos, nota-se, na Tabela 40, que 50% dos edifícios observados possuem até quatro unidades por pavimentos em ambas as cidades. Na tabela ainda é possível notar que, apesar de os

edifícios de Londrina possuem entre uma e oito unidades por pavimento-tipo, pelo menos metade deles possui quatro unidades por pavimento tipo, já que o primeiro e o terceiro quartis são iguais a 4.

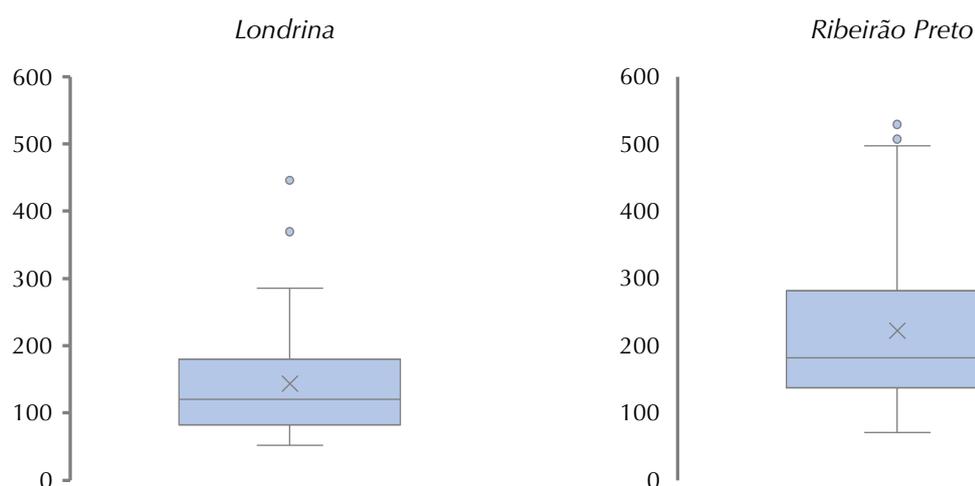
Tabela 40 – Estatísticas descritivas da variável Unidades/Pavimento por cidade e geral

Estatística	Geral	Londrina	Ribeirão Preto
Mínimo	1,00	1,00	1,00
1º quartil	2,00	4,00	2,00
Mediana	4,00	4,00	4,00
Média	3,65	4,03	3,12
3º quartil	4,00	4,00	4,00
Máximo	8,00	8,00	6,00
Desvio padrão	1,43	1,40	1,29
Variância amostral	2,03	1,97	1,66

Fonte: Autora.

Em relação à área útil dos apartamentos, observou-se que, em geral, os edifícios de Ribeirão Preto apresentam áreas maiores em relação aos de Londrina. Enquanto 50% dos edifícios de Londrina possuem área entre 52,40m<sup>2</sup> e 120,0m<sup>2</sup>, 50% da amostra observada em Ribeirão Preto possui área entre 71,45m<sup>2</sup> e 182,50m<sup>2</sup>. O Gráfico 15 evidencia a diferença na distribuição da área útil dos apartamentos entre as duas cidades, reforçando o fato de que os edifícios de Ribeirão Preto em geral possuem áreas maiores.

Gráfico 15 – Distribuição da variável Área Apto. Tipo (em m<sup>2</sup>)

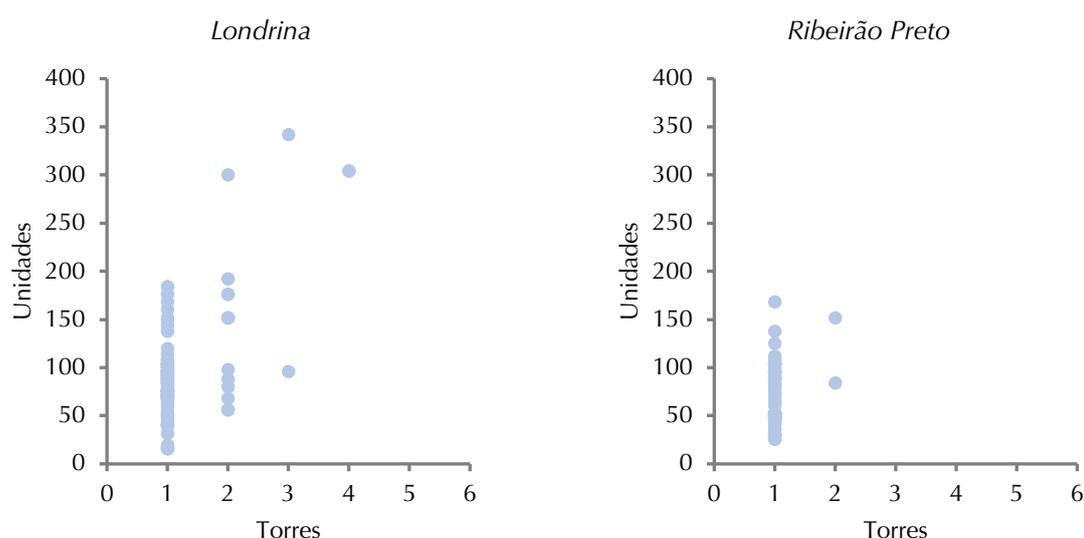


Fonte: Autora.

Ribeirão Preto concentra apartamentos maiores, destinados a população com renda superior comparada a Londrina, que possui uma diversidade muito maior, atendendo o público de diferentes classes sociais: a classe alta que mora nos grandes apartamentos, mas também muitos de classe média, que almejam morar na “Gleba”. Em Londrina, vêm sendo construídos condomínios com apartamentos com áreas internas distintas, ou seja, no mesmo edifício há diversos tamanhos de apartamentos, o que aumenta ainda mais a gama de produtos imobiliários e clientes com diferentes perfis e necessidades.

Fizemos algumas associações entre variáveis contínuas para melhor entendimento das relações elas. O Gráfico 16 mostra a dispersão entre as variáveis “quantidade de torres” e “unidades habitacionais” por cidade. Nele é possível observar que os edifícios da amostra de Londrina apresentam uma maior variabilidade na quantidade de torres e unidades, diferentemente dos edifícios da amostra de Ribeirão Preto, nos quais a maior parte possui apenas uma torre e menos de 150 unidades. Há três edifícios na amostra de Londrina que se destacam dos demais por possuírem mais de 250 unidades, se diferenciando dos demais que possuem menos de 200. Tais edifícios são possivelmente *outliers*, isto é, pontos discrepantes que se diferenciam do comportamento do restante da amostra.

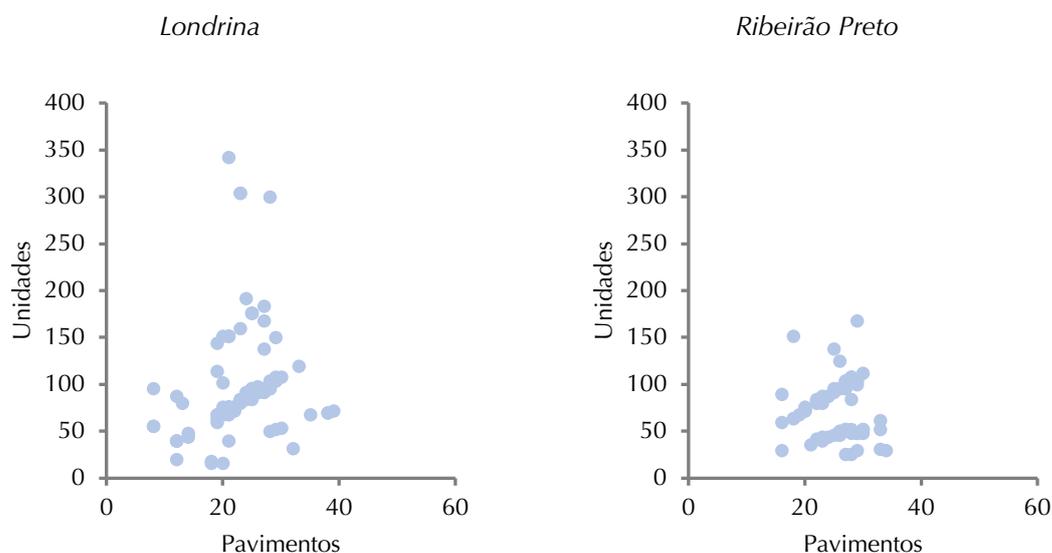
Gráfico 16 - Dispersão entre quantidade de torres e de unidades habitacionais no edifício



Fonte: Autora.

O Gráfico 17 mostra a dispersão entre as variáveis “quantidade de pavimentos totais” e “unidades habitacionais”. Assim como mostrado no Gráfico 16, os edifícios da amostra de Ribeirão Preto se concentram no gráfico, por possuírem quantidade de unidades e pavimentos similares. Já os da amostra de Londrina possuem uma variabilidade maior em tais quantidades, se destacando novamente os edifícios com quantidade de unidades superior a 250.

Gráfico 17 – Dispersão entre quantidade de pavimentos totais e de unidades habitacionais no edifício

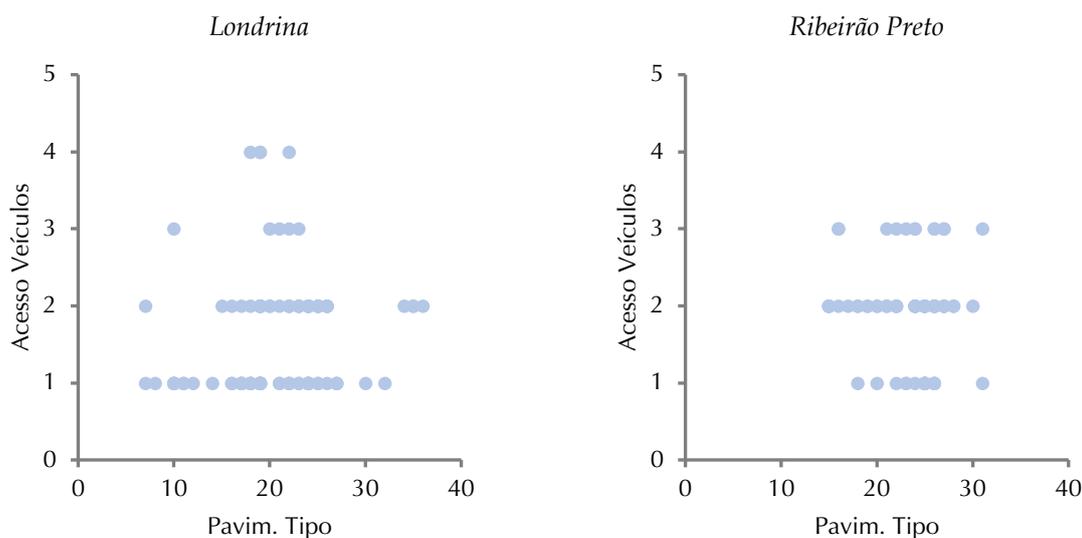


Fonte: Autora.

Outros dois dados verificados foram a quantidade de acessos exclusivos para pedestres e veículos em cada um dos condomínios analisados. Verificamos que 50% dos condomínios possuem entre um e dois acessos para pedestres, sendo quatro o máximo encontrado. Em relação ao acesso para veículo, 50% da amostra de Londrina possui apenas um acesso, enquanto 50% da amostra de Ribeirão Preto possui pelo menos dois acessos para veículos.

O Gráfico 18 ilustra a dispersão entre as variáveis “pavimentos tipo” e “quantidade de acesso de veículos”. Nele é possível notar que os edifícios da amostra de Ribeirão Preto possuem entre 10 e 30 pavimentos, que se distribuem de forma similar entre 3 quantidades diferentes de acessos para veículos, de 1 a 3 acessos. Por sua vez, os edifícios de Londrina possuem até 40 pavimentos, e a maior parte dos edifícios possui 1 ou 2 acessos para veículos, mas há condomínios com até 4 acessos exclusivos para veículos.

Gráfico 18 – Dispersão entre as variáveis Pavimento tipo e Acessos de veículos



Fonte: Autora.

A quantidade e acessos para automóveis impacta na questão da caminhabilidade para o pedestre, pois cada um dos acessos é um ponto de atenção ao pedestre pela entrada e saída de veículos. Os empreendimentos com mais unidades acabam gerando um maior impacto para o pedestre.

Os tipos construtivos seguem um alto padrão construtivo, com torres bem altas, materiais de acabamento sofisticados, paisagismo bem cuidado, manutenção constante das fachadas e calçadas. Destaca-se que, enquanto a amostra de Ribeirão Preto apresenta certa homogeneidade quanto às áreas úteis dos apartamentos, quantidade de andares e quantidade de torres por condomínio; os condomínios da amostra analisada de Londrina são mais heterogêneos, com maior variedade de quantidade de torres, quantidade de pavimentos e principalmente áreas úteis dos apartamentos.

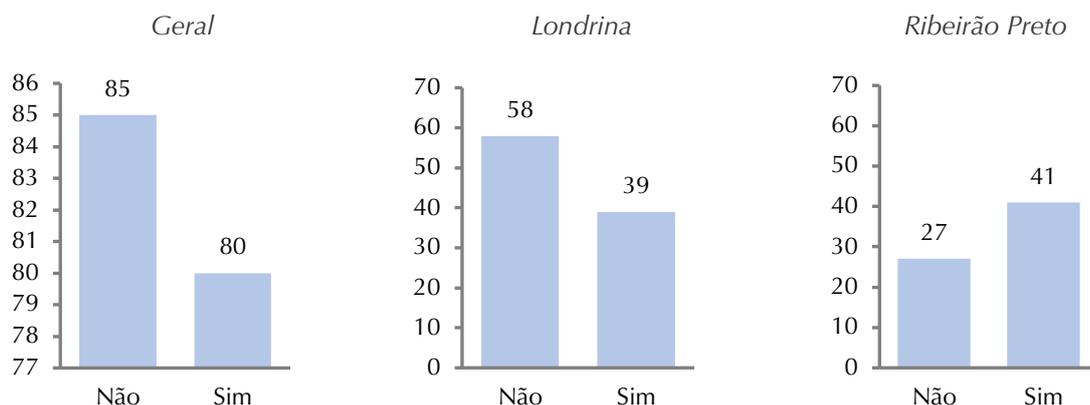
#### 6.1.1.5 Fechamento das fachadas e permeabilidade visual

Quanto ao fechamento das fachadas, avalei a presença ou ausência de: muro, gradil, vidro e muro verde. Na amostra geral, foi observado que 84,85% dos edifícios avaliados possuem **muro**, 94,85% da amostra de Londrina e 70,59% da amostra de Ribeirão Preto.

Em relação à presença de **gradil**, é possível observar que, enquanto 59,79% dos edifícios de Londrina não possuem gradil, 60,29% dos de Ribeirão Preto o possuem, diferença ilustrada no Gráfico 19. Enquanto o uso de gradil foi diminuindo ao longo dos

anos nos condomínios analisados em Londrina, em Ribeirão Preto esse material foi utilizado na maioria dos condomínios concluídos até 2010, na metade dos condomínios concluídos entre 2011 e 2015 e em menor proporção a partir de 2016, como ilustrados no Gráfico 5 e Gráfico 10, referentes a cada um dos estudos de casos.

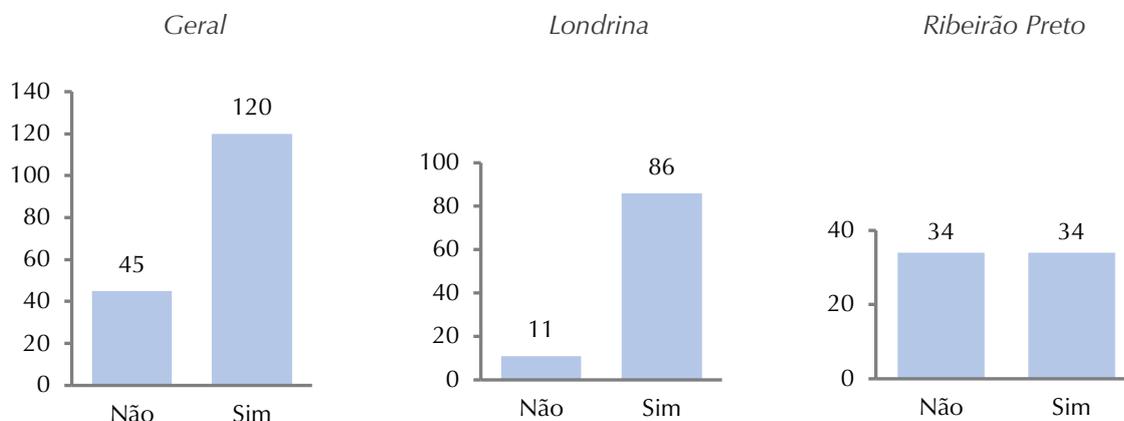
Gráfico 19 – Condomínios segundo a presença ou não de gradil



Fonte: Autora.

Em relação à presença ou não de **vidro** na fachada, pode-se observar que enquanto na amostra de Ribeirão Preto 50% dos edifícios possuem vidro e 50% não possuem, na amostra de Londrina, 88,66% dos edifícios possuem vidro, impactando diretamente na distribuição da amostra geral dos condomínios, como mostra o Gráfico 20. Entre os edifícios de Londrina concluídos após 2001, predominam aqueles com vidro na fachada. Já em Ribeirão Preto, a maior parte dos edifícios concluídos até 2010 não possuem vidro na fachada, como ilustrado no Gráfico 4 e Gráfico 9 dos estudos de casos.

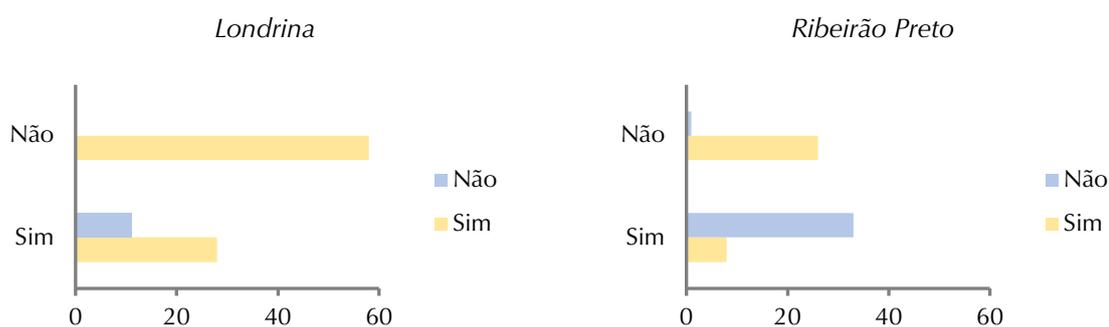
Gráfico 20 – Condomínios segundo a presença ou não de vidro



Fonte: Autora.

O Gráfico 21 mostra a distribuição dos edifícios pela presença de gradil segundo a presença de vidro na fachada. Nela é possível ver que em ambas as cidades a maior parte dos condomínios sem gradil possui vidro na fachada. Em Londrina, tal comportamento se repete entre os condomínios com gradil, já em Ribeirão Preto ocorre o inverso: a maior parte dos condomínios com gradil não possui vidro no fechamento das fachadas.

Gráfico 21 – Presença de gradil segundo a presença ou não de vidro na fachada dos edifícios



Fonte: Autora

Já em relação à presença ou não de muro verde, observou-se que tal item não é comum na amostra estudada, já que a 91,75% dos condomínios de Londrina e 98,53% de Ribeirão Preto não possuem esse material como solução para fechamento de suas fachadas.

Para entender a relação das fachadas com o entorno, estabelecemos três graus de **permeabilidade visual**: baixa, quando a visibilidade para o interior do lote é quase nula; média, quando é possível ter um pouco de visibilidade para o interior do lote; e alta, quando se pode ter uma boa visibilidade para o interior do lote, além da fachada.

A Tabela 41 apresenta a distribuição dos condomínios segundo sua relação com o entorno, sua permeabilidade visual. Enquanto 67,65% dos condomínios de Ribeirão Preto possuem baixa relação com o entorno, 45,36% dos condomínios de Londrina possuem baixa relação com o entorno. A cidade que apresentou maior percentual de condomínios com alta relação com o entorno foi Londrina, com 14,43% da amostra possuindo tal tipo de relação.

Tabela 41 – Distribuição dos condomínios pela relação com o entorno

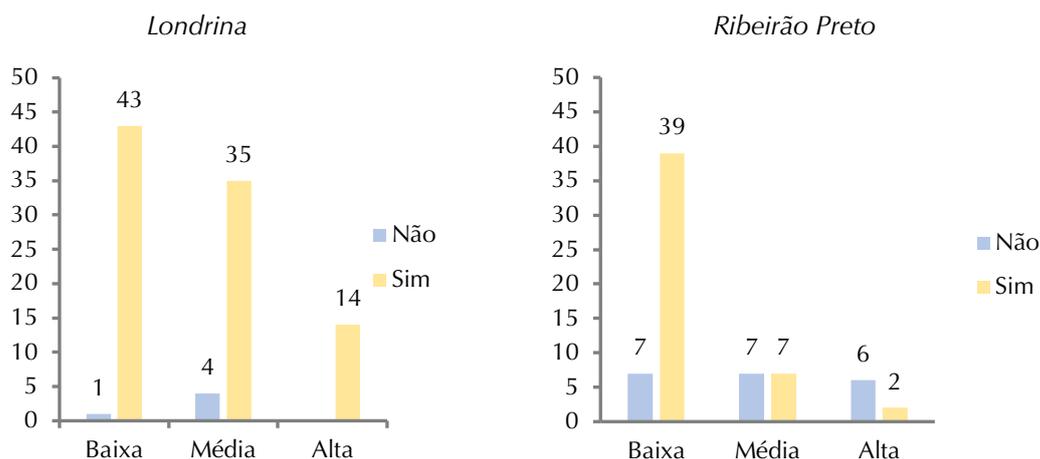
Relação c/ o entorno	Geral		Londrina		Ribeirão Preto	
	Frequência	%	Frequência	%	Frequência	%
Baixa	90	54,55%	44	45,36%	46	67,65%
Média	53	32,12%	39	40,21%	14	20,59%
Alta	22	13,33%	14	14,43%	8	11,76%
Total	165	100,00%	97	100,00%	68	100,00%

Fonte: Autora.

Com o intuito de entender a relação entre os elementos utilizados no fechamento das fachadas e a relação do edifício com o entorno, foi realizada uma análise entre as variáveis “relação com o entorno” e “presença de: muro, gradil e vidro”. Alguns dos condomínios possuem mais de uma solução de fechamento, dessa forma, de modo que podem ser computados em mais de uma categoria de fechamento.

No Gráfico 22 é possível observar que, em Londrina, em todos os níveis de relação com o entorno prevalecem edifícios com muro, enquanto em Ribeirão Preto os edifícios com muro prevalecem apenas entre aqueles com baixa relação com o entorno. Ainda em Ribeirão Preto, é possível observar que a proporção de edifícios com e sem muro é similar entre os com média relação com entorno e, entre os com alta relação, prevalecem os edifícios sem muro.

Gráfico 22 – Relação dos edifícios com o entorno segundo a presença ou não de muro

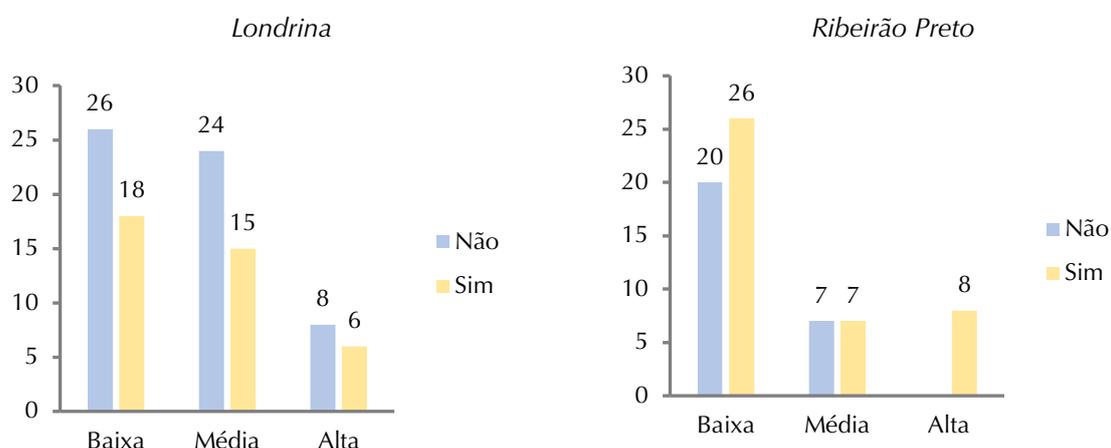


Fonte: Autora.

No Gráfico 23 é apresentada a distribuição dos edifícios pela relação com o entorno segundo a presença ou não de gradil. Nele observa-se que, na amostra de Londrina, prevalecem os edifícios sem gradil em todos os níveis de relação com o entorno. Já em Ribeirão Preto, entre os edifícios com baixa relação com o entorno,

prevalecem os com gradil. A proporção entre edifícios com e sem gradil é similar entre aqueles com média relação com o entorno e, entre os com alta relação, apenas edifícios com gradil foram observados.

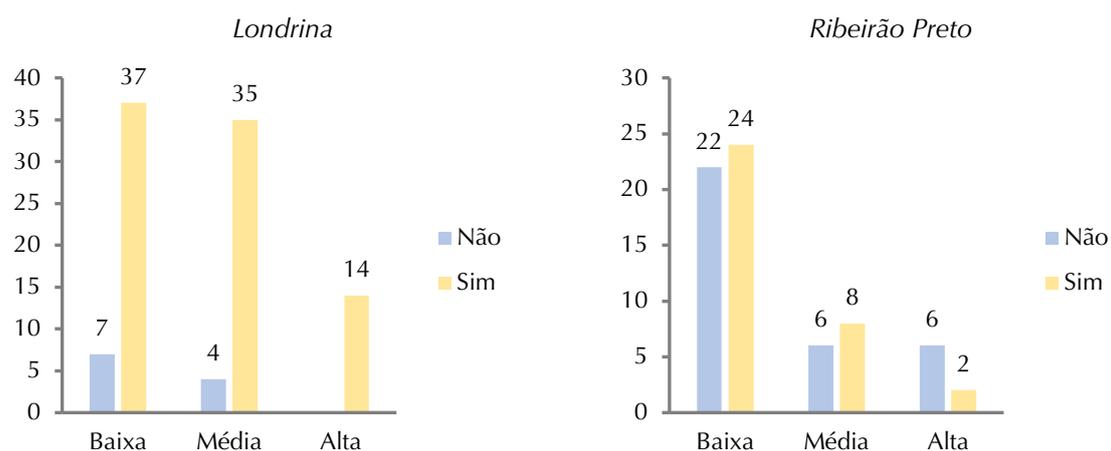
Gráfico 23 - Relação dos edifícios com o entorno segundo a presença ou não de gradil



Fonte: Autora.

Por fim, nota-se no Gráfico 24 que, na amostra de Londrina, prevalecem edifícios com vidro no fechamento da fachada em todos os níveis de relação com o entorno. O mesmo ocorre em Ribeirão Preto entre os edifícios com baixa e média relação com o entorno. Já entre os com alta relação, prevalecem os edifícios sem vidro.

Gráfico 24 – Relação dos edifícios com o entorno segundo a presença ou não de vidro



Fonte: Autora.

Diante do exposto, não é possível estabelecer uma relação direta entre as soluções de fechamento das fachadas com o grau de permeabilidade visual, pois nenhum material é predominante em nenhum dos graus de permeabilidade estabelecidos no

estudo. Em Londrina, os 14 condomínios classificados com alta permeabilidade possuem muro e vidro, enquanto em Ribeirão Preto os 8 condomínios classificados da mesma forma possuem gradil (sendo que 2 desses utilizam também o vidro).

A permeabilidade visual, então, não depende exclusivamente da solução de fechamento adotada, mas da implantação que o edifício tem no lote e na posição dos elementos construídos em relação ao alinhamento predial, pois é possível utilizar um elemento que traz transparência, como gradil e vidro, mas ter outra estrutura construída em seguida, impedindo a visibilidade para dentro do lote.

#### 6.1.1.6 Dimensão das quadras

Outro fator determinante para a vitalidade e a urbanidade nos espaços públicos é a dimensão das quadras. Quadras muito extensas tendem a causar insegurança no pedestre, pois lhe dá menor controle visual. Em ambos os casos, as quadras onde estão implantados os condomínios residenciais analisados são maiores do que o desenho mais convencional dos demais loteamentos.

Como se verifica nas fichas dos percursos, na Gleba Palhano há quadras com 100 m e 110 m de extensão, mas há muitas com extensão entre 200 m e 220 m. No Setor Sul de Ribeirão Preto, as quadras onde localizam-se os condomínios no alinhamento da Av. Prof. João Fiusa têm aproximadamente 150m em cada face. No segundo trecho da avenida, encontram-se quadras ainda mais extensas, atingindo mais de 330 m de comprimento.

Embora esse fato tenha sido poucas vezes apontado nas entrevistas – pois a maioria disse não se incomodar com as grandes quadras ou muitos edifícios altos na sequência – pode-se dizer que as extensas dimensões das quadras nas áreas de estudo causam em alguns pedestres um certo enclausuramento em determinados trechos. Para que essa sensação não ocorra, é necessária a presença de outras pessoas nas ruas e calçadas e certo controle visual do entorno imediato.

### 6.1.2 Acessos e conexões

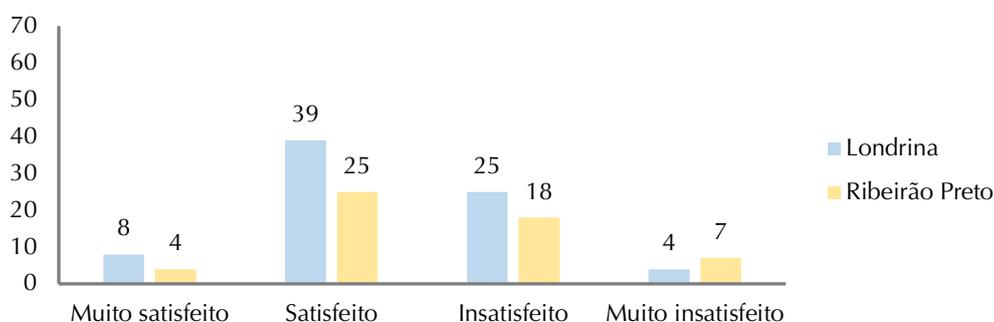
Para análise da categoria acessos e conexões, foram utilizadas diversas fontes de dados: questionários, entrevistas, mapa de mobilidade, percursos e ficha de levantamento dos edifícios em que se verificaram as condições das calçadas e a quantidade de acessos exclusivo para pedestres e automóveis nos condomínios.

#### 6.1.2.1 Conectividade e mobilidade

Nos questionários, perguntou-se aos participantes da pesquisa sobre a satisfação quanto à mobilidade urbana, tendo em vista as opções de transporte, e sobre a facilidade de acesso às outras regiões da cidade (conectividade). Cabe lembrar que se obtiveram 76 respostas em Londrina e 54 em Ribeirão Preto nos questionários.

Em relação às opções de mobilidade do bairro em que vivem ou que utilizam, 51,32% dos respondentes de Londrina e 46,30% de Ribeirão Preto afirmaram estar satisfeitos. Já 32,89% de Londrina e 33,33% de Ribeirão Preto afirmaram estar insatisfeitos com as opções de transporte, conforme ilustrado no Gráfico 25.

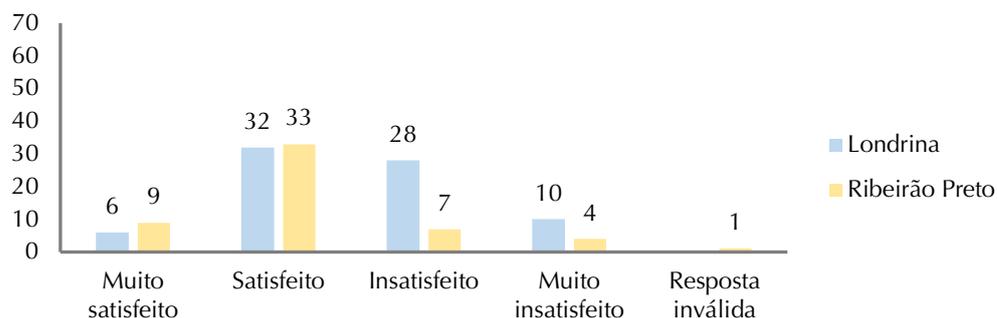
Gráfico 25 – Satisfação com a mobilidade



Fonte: Autora.

No Gráfico 26 é possível observar a distribuição dos entrevistados segundo sua satisfação com a conexão de seu bairro com outros da cidade. Para 42,11% dos respondentes de Londrina e 61,11% de Ribeirão Preto, tal aspecto é satisfatório em seus bairros, enquanto para 36,84% de Londrina é insatisfatório e para 16,67% de Ribeirão Preto é muito satisfatório.

Gráfico 26 - Satisfação com a conexão com outras regiões da cidade



Fonte: Autora.

Percebe-se, portanto, que os usuários da Gleba Palhano se sentem mais insatisfeitos nesse aspecto do que os do Setor Sul de Ribeirão Preto. Tal fato, como já abordado no Capítulo 4, explica-se pelas opções de integração da região com outras partes da cidade pela extensão do Lago Igapó, que possui poucas vias de acesso para sua transposição, afunilando o tráfego, e pelo alto tráfego decorrente da alta densidade do bairro, que também está na principal rota de acesso ao Shopping e universidades, sobrecarregando ainda mais o sistema viário.

Nos dois casos faltam opções de rotas seguras para ciclistas. Na área de estudo de Ribeirão Preto, só há uma ciclovia projetada na Av. Carlos Eduardo de Gasperi Consoni, integrando a Ciclovia em Avenidas Parques e Parques Lineares do município, obrigando os ciclistas a circularem em condições sem segurança física ou a se deslocarem a outras regiões da cidade. Em Londrina, há ciclovia que contorna o Lago Igapó e o Aterro e na Av. Madre Leônia Milito. Está sendo implementado um novo eixo para a ciclovia na Rua Haiti, em substituição à ciclovia da Av. Ayrton Senna, desativada em 2021 para aumentar uma faixa de rolamento para automóveis.

O automóvel ainda é priorizado nos dois estudos de casos, assim como na maior parte das cidades de médio porte, especialmente em regiões da cidade com usuários de maior renda. Apesar das barreiras físicas no limite norte na Gleba Palhano, que dificultam a conectividade com outros bairros, as opções de mobilidade são um pouco melhores do que no Setor Sul de Ribeirão Preto. Por outro lado, este possui uma melhor conectividade com outras regiões da cidade.

### 6.1.2.2 Acessibilidade e caminhabilidade

A questão de acessibilidade foi verificada pelas fichas de observação dos condomínios e das praças e parques, pelos percursos e pelos questionários para investigar a satisfação dos usuários quanto a esses aspectos.

Em relação aos aspectos relacionados à calçada, foi observado que todos os condomínios da amostra de Londrina possuem calçadas com 3m de largura assim como 88,24% da amostra de Ribeirão Preto. Os 11,76% condomínios restantes possuem calçadas com 5m de largura. Além da largura, verificamos o estado de conservação das calçadas dos condomínios. Na Tabela 42 é possível observar que todos as calçadas dos condomínios da amostra de Ribeirão Preto estão em bom estado de conservação assim como 95,88% da amostra de Londrina.

*Tabela 42 – Estado de conservação das calçadas*

Estado de conservação	Geral		Londrina		Ribeirão Preto	
	Frequência	%	Frequência	%	Frequência	%
Bom	161	97,58%	93	95,88%	68	100,00%
Ruim	3	1,82%	3	3,09%	-	-
Não informado	1	0,61%	1	1,03%	-	-
Total	165	100,00%	97	100,00%	68	100,00%

Fonte: Autora

*Tabela 43 – Presença de obstáculos nas calçadas.*

Presença de obstáculos	Geral		Londrina		Ribeirão Preto	
	Frequência	%	Frequência	%	Frequência	%
Não	149	90,30%	94	96,91%	55	80,88%
Sim	15	9,09%	2	2,06%	13	19,12%
Não informado	1	0,61%	1	1,03%	-	-
Total	165	100,00%	97	100,00%	68	100,00%

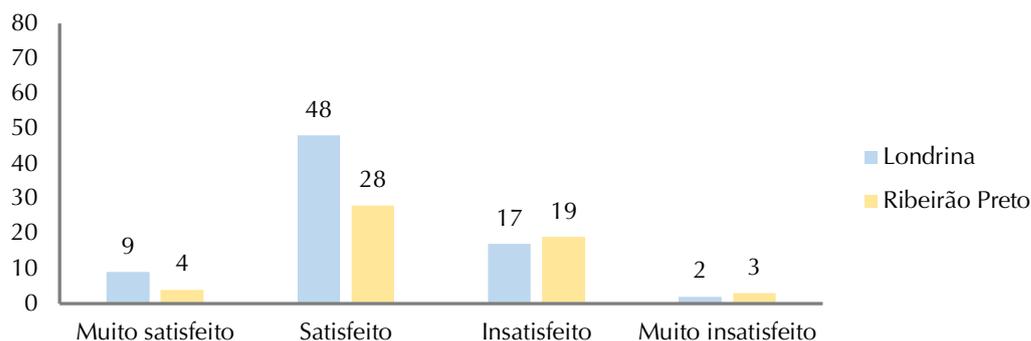
Fonte: Autora.

Por sua vez, na Tabela 43 é possível observar que a maior parte das calçadas dos condomínios em ambas as cidades não possui obstáculos. Em Londrina, foi observado que 96,91% não possuem obstáculos assim como 80,88% dos condomínios que compõem a amostra de Ribeirão Preto.

Para entender a percepção dos usuários sobre a acessibilidade e condição das calçadas das áreas de estudo, fizemos algumas perguntas nos questionários relacionadas

a esses aspectos. A primeira é sobre a satisfação com a acessibilidade física nas ruas e praças. No Gráfico 27 observa-se que a maior parte dos respondentes em ambas as cidades se encontram satisfeitos com essa questão: 63,16% dos entrevistados de Londrina e 51,85% dos de Ribeirão Preto afirmaram estar satisfeitos com a acessibilidade física nas ruas e calçadas.

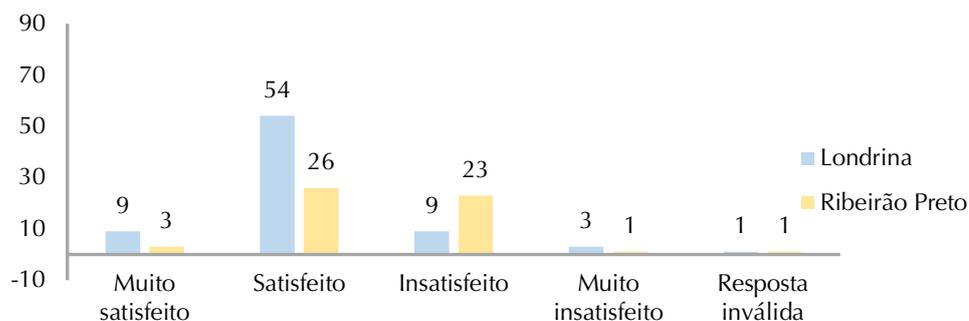
Gráfico 27 - Satisfação com a acessibilidade física nas ruas e praças



Fonte: Autora.

Em relação à manutenção do piso das calçadas, 71,05% dos respondentes de Londrina afirmaram estar satisfeitos enquanto 48,15% de Ribeirão Preto afirmaram estar satisfeitos e 42,59% afirmaram estar insatisfeitos com a manutenção do piso das calçadas, como mostra o Gráfico 28. Percebe-se que uma parcela razoável dos respondentes de Ribeirão Preto alega estar insatisfeito. Pudemos averiguar que, de fato, muitas calçadas que estão fora das quadras e eixos dos condomínios residenciais apresentam problemas de manutenção, obstáculos e desníveis, dificultando o caminhar do pedestre.

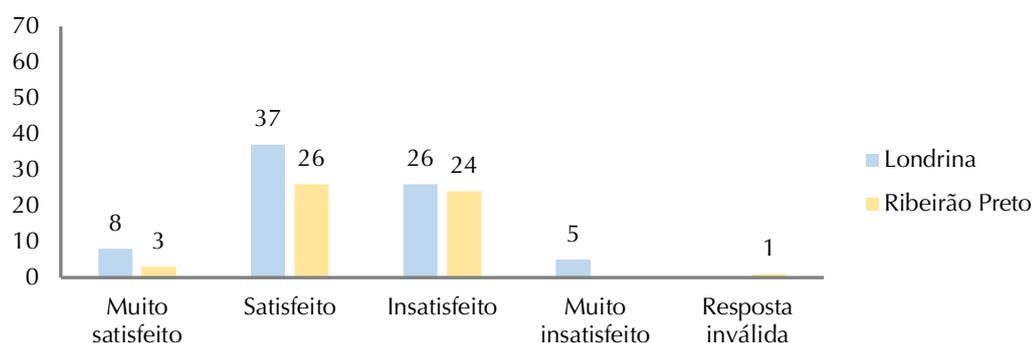
Gráfico 28 – Satisfação com a manutenção do piso das calçadas



Fonte: Autora.

Também buscou-se entender como os usuários sentem-se em relação à segurança física quanto ao tráfego ao atravessar a faixa de pedestres, sinalização e risco de atropelamento. O Gráfico 29 demonstra que enquanto 48,68% dos respondentes de Londrina e 48,15% dos de Ribeirão Preto afirmaram estar satisfeitos com tal aspecto, 34,21% dos entrevistados de Londrina e 44,44% de Ribeirão Preto afirmaram estar insatisfeitos.

Gráfico 29 – Satisfação com a segurança física contra tráfego



Fonte: Autora.

Esses aspectos também foram verificados por meio dos percursos programados que realizamos na Gleba Palhano e no Setor de Ribeirão Preto. Percebe-se que em muitos trechos, especialmente nas avenidas e vias de maior fluxo, é frequente observar pessoas com dificuldade para atravessar as ruas, mesmo na faixa de pedestres. Tal fato se dá pelo alto fluxo de automóveis, desrespeito à sinalização e à faixa de pedestres e alta velocidade de circulação dos automóveis, fatos verificados nos dois estudos de caso.

Quanto às calçadas, na Gleba Palhano há um padrão de desenho e manutenção, dado o fato de a maioria dos condomínios terem sido executados após o estabelecimento de normas técnicas de acessibilidade, assim como as calçadas dos condomínios do Setor Sul. Entretanto, neste último caso, as calçadas das outras quadras do bairro apresentam problemas de desnível, obstáculos e manutenção, dificultando a circulação de pedestres.

## 6.2 DIMENSÃO SOCIAL

Nesta seção abordarei as questões relacionadas com os aspectos sociais que influenciam nas condições de vitalidade e de urbanidade. Assim como na dimensão física, separaram-se os atributos da dimensão social em dois aspectos: **usos e atividades**, para verificar quais as atividades mais praticadas nos espaços e público predominante, e **conforto e imagem**, para entender a percepção do usuário do espaço urbano estudado.

### 6.2.1 Conforto e imagem

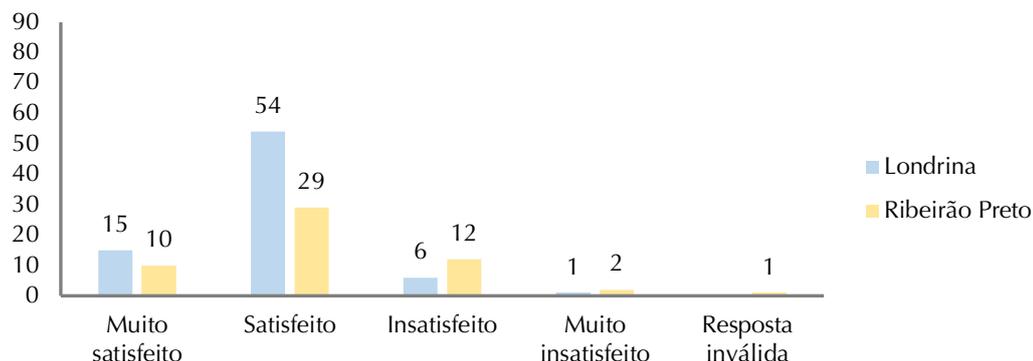
#### 6.2.1.1 Segurança

A questão da segurança apresentou-se como um aspecto de extrema importância para os moradores das duas áreas estudadas, sendo fator determinante na escolha da moradia para muitos, pela tipologia dos condomínios verticais, pela localização ou monitoramento do bairro e condomínios.

No Gráfico 30 tem-se a distribuição dos resultados dos questionários de acordo com o nível de satisfação com a segurança contra a violência nas ruas durante o dia no bairro em que vivem. Em Londrina, 71,05% dos respondentes afirmaram estar satisfeitos e 19,74% afirmaram estar muito satisfeitos. Já em Ribeirão Preto, 53,70% dos respondentes estão satisfeitos e 22,22% afirmaram estar insatisfeitos com a segurança durante o dia.

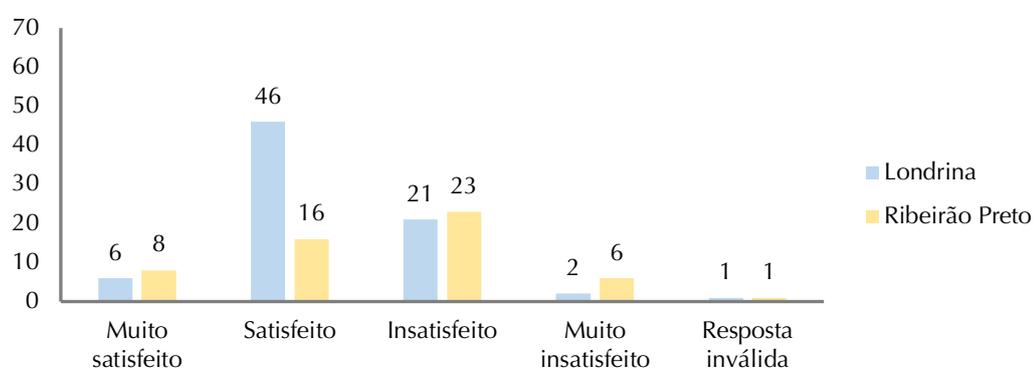
Em relação à segurança contra a violência nas ruas durante a noite, 60,53% dos entrevistados de Londrina se mostraram satisfeitos e 27,63% se mostraram insatisfeitos. Por sua vez, 42,59% dos entrevistados de Ribeirão Preto afirmaram estar insatisfeitos com a segurança e 29,63% se mostraram satisfeitos. No Gráfico 31 é possível observar a distribuição dos entrevistados segundo a satisfação com tal aspecto.

Gráfico 30 – Satisfação com a segurança (contra a violência) nas ruas durante o dia



Fonte: Autora.

Gráfico 31 – Satisfação com a segurança (contra violência) nas ruas durante a noite



Fonte: Autora.

Ao analisar os condomínios, verificou-se quais mecanismos de segurança são utilizados em cada um dos conjuntos. Averiguou-se que todos os condomínios da amostra nas duas áreas estudadas possuem câmera e portaria, mas não possuem guardas. Verificou-se o uso de serpentina em apenas 3 (1,82%) dos 165 condomínios analisados, uso de cerca elétrica em 56 (33,94%) e sensor de movimento em 119 (72,12%) da amostra total dos condomínios. Quando se analisa a quantidade total de itens de segurança, é possível notar que 75% dos edifícios da amostra de Londrina e da amostra de Ribeirão Preto possuem entre 2 e 3 itens de segurança dos 6 itens considerados.

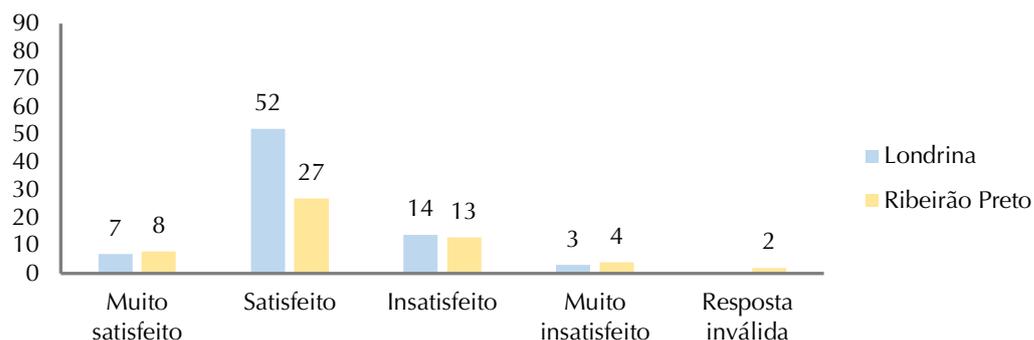
Nas entrevistas, a questão da segurança foi bastante apontada como fator determinante na escolha do bairro para moradia, principalmente em Ribeirão Preto. No geral, os moradores da Gleba Palhano sentem-se mais seguros ao utilizar os espaços públicos do que os do Setor Sul, onde os usuários têm mais restrições e insegurança. Foram apontados nos dois casos algumas situações de assaltos a pedestres, e no Setor Sul também casos de invasão aos condomínios para assalto.

As duas regiões de estudo não são consideradas violentas dentro dos seus municípios, mas a violência é um problema real nas cidades brasileiras. Nesse caso, os moradores são pessoas de maior poder aquisitivo, o que pode atrair uma população marginalizada com intuito de roubos e assaltos.

#### 6.2.1.2 Conforto

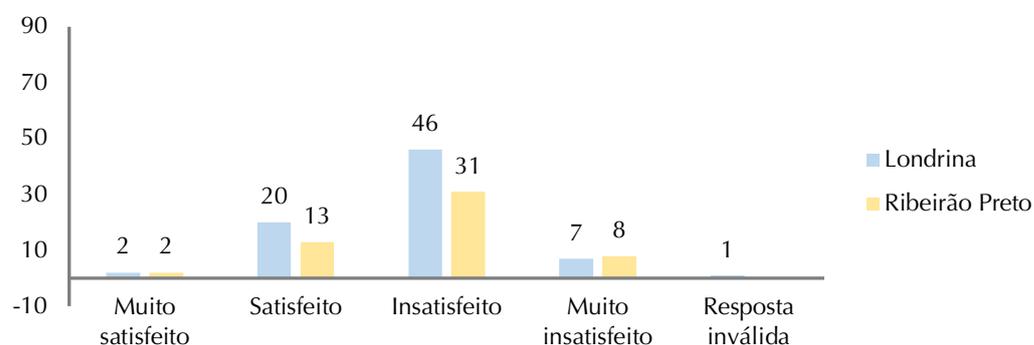
Na questão do conforto, observamos a adequação do mobiliário urbano, arborização e experiência sensoriais e bioclimáticas. Em relação à adequação do mobiliário urbano para suas necessidades, é possível observar, no Gráfico 32, que a maior parte dos entrevistados de ambas as cidades se encontram satisfeitos com tal aspecto: 68,42% dos entrevistados de Londrina e 50% dos de Ribeirão Preto.

Gráfico 32 – Satisfação com a adequação do mobiliário urbano para suas necessidades



Fonte: Autora.

Gráfico 33 - Satisfação com os abrigos contra sol de chuva



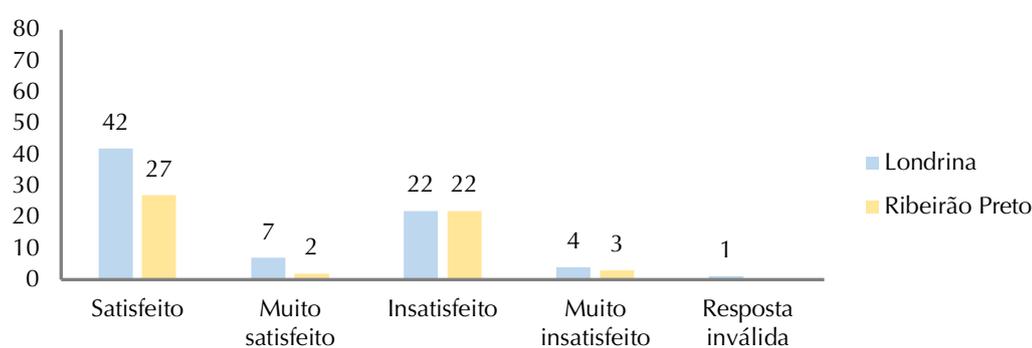
Fonte: Autora.

No Gráfico 33 é possível observar a distribuição dos entrevistados de acordo com seu grau de satisfação com os abrigos contra sol e chuva presentes no bairro em que vivem. Enquanto 60,53% dos entrevistados de Londrina e 57,41% de Ribeirão Preto

afirmaram estar insatisfeitos com tal aspecto, 26,32% de Londrina e 24,07% de Ribeirão Preto afirmaram estar satisfeitos.

No Gráfico 34 é possível observar a distribuição dos entrevistados segundo a satisfação com a arborização nas calçadas e praças de seu bairro. 55,26% dos entrevistados de Londrina e 50% de Ribeirão Preto afirmaram estar satisfeitos com tal aspecto, enquanto 28,95% dos respondentes de Londrina e 40,74% de Ribeirão Preto declararam estar insatisfeitos com a arborização.

Gráfico 34 – Satisfação com a arborização nas calçadas e praças



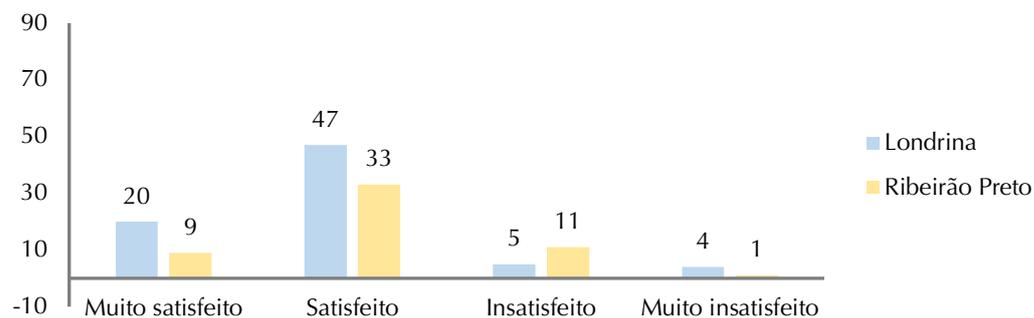
Fonte: Autora.

Assim, percebe-se uma grande insatisfação com a ausência de abrigo para sol e chuva, especialmente por serem cidades em que a temperatura atinge altas marcas. Também é considerável a porcentagem de insatisfeitos com a questão da arborização nas calçadas e praças nas duas cidades. Notou-se que as pessoas evitam circular nas calçadas em períodos mais quentes do dia, preferindo sair para caminhar ou passear no final do dia, início da noite. Alguns entrevistados comentaram caminhar até perto das 21h, 22h, principalmente na Gleba Palhano.

### 6.2.1.3 Imagem

Identificou-se neste item a percepção dos usuários quanto ao ambiente construído em estudo, em relação aos edifícios e à composição da paisagem. Em relação à arquitetura das edificações, 61,84% dos respondentes de Londrina e 61,11% dos de Ribeirão Preto afirmaram estar satisfeitos com tal aspecto, como mostra o Gráfico 35.

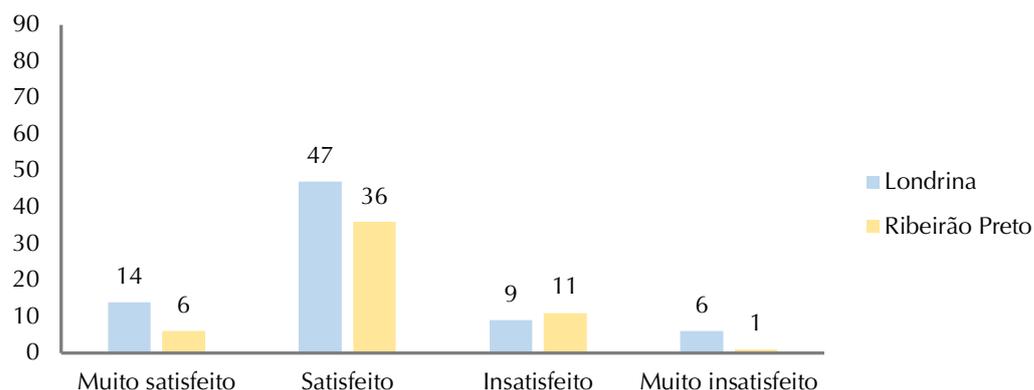
Gráfico 35 – Satisfação com a arquitetura das edificações



Fonte: Autora.

No Gráfico 36 é possível observar a distribuição dos resultados dos questionários de acordo com a satisfação com a altura média das edificações. Para 61,84% dos respondentes de Londrina e 66,67% de Ribeirão Preto, tal aspecto é satisfatório.

Gráfico 36 – Satisfação com a altura média das edificações



Fonte: Autora.

As entrevistas confirmaram as informações dos questionários, sendo a paisagem dos bairros verticalizados agradável aos usuários. Esse fato talvez possa ser associado à imagem de cidades metropolitanas, com muitos edifícios altos e maior densidade populacional.

Na Gleba Palhano, um fator de grande impacto na paisagem é o Lago Igapó, com suas belezas naturais e espaços para esporte e lazer, que acaba sendo “um respiro” em meio aos altos edifícios da região. No Setor Sul, a distribuição dos edifícios, cercados por áreas mais horizontais, não incomoda aos usuários.

## 6.2.2 Usos e atividades

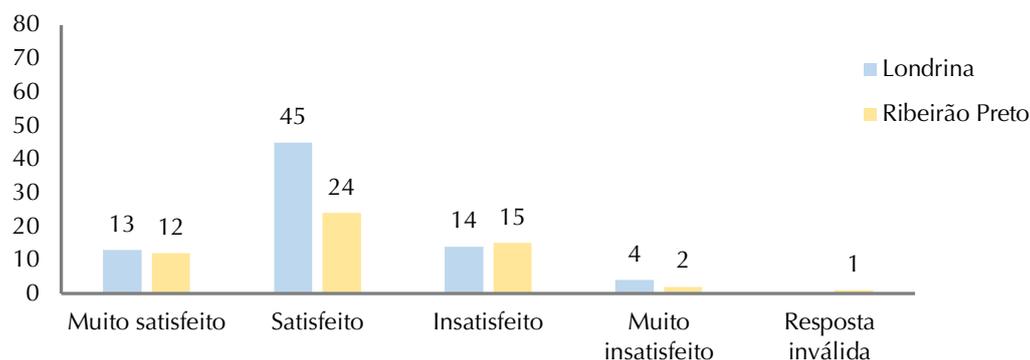
### 6.2.2.1 Diversidade de usos

A diversidade de usos é um dos principais atributos para a vitalidade urbana, atraindo mais pessoas para utilizar os espaços da cidade. Alguns elementos têm forte impacto na atratividade de pessoas, como galerias comerciais, shopping centers, supermercados, escolas e equipamentos de saúde. Outros elementos também merecem destaque como mercearias, padarias, restaurantes, igrejas, hotéis, lojas de diversos departamentos, serviços no geral. Um elemento que chamou a atenção durante a pesquisa foram os *food trucks*, que se disseminaram pelas cidades e são responsáveis pelo deslocamento de diversas pessoas em busca de opções de alimento diferentes e acessíveis.

Identificaram-se os principais elementos e atividades atratores nos dois estudos de caso e visualizaram-se nos mapas algumas similaridades e diferenças. Ambos possuem shopping centers nas proximidades, equipamentos comerciais, hotéis, templos religiosos, supermercados, restaurantes. Algumas particularidades que podem ser destacadas são a vasta quantidade de escolas e faculdades no Setor Sul de Ribeirão Preto e as clínicas médicas na Av. Ayrton Senna em Londrina, que é hoje uma área de concentração na cidade de serviços médicos, tendo inclusive sido implantada uma sede da Unimed na mesma avenida.

No Gráfico 37 tem-se a distribuição dos entrevistados de acordo com sua satisfação com a oferta de espaços de lazer no bairro onde vivem. Em Londrina, observa-se que a maior parte dos entrevistados se encontra satisfeita com tal aspecto, já que 59,21% assinalaram tal opção no questionário. Já em Ribeirão Preto, nota-se que, apesar de 44,44% dos respondentes terem declarado que estão satisfeitos com a oferta de espaços de lazer, 27,78% afirmaram estar insatisfeitos com tal aspecto.

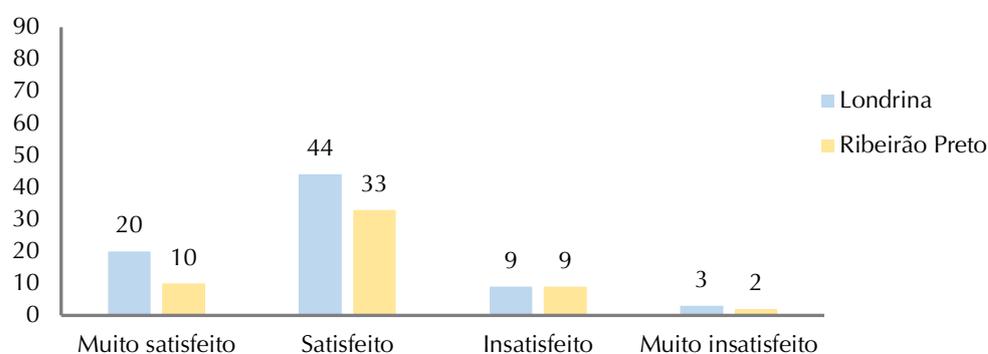
Gráfico 37 – Satisfação com a oferta dos espaços de lazer



Fonte: Autora.

Em relação à oferta de comércio e serviços, em ambas as cidades prevaleceram as alternativas satisfeito e muito satisfeito: enquanto para 57,89% dos respondentes de Londrina e 61,11% de Ribeirão Preto tal oferta é satisfatória, 26,32% de Londrina e 18,52% de Ribeirão Preto se encontram muito satisfeitos com tal aspecto. Realmente, esse foi um aspecto apontado como muito positivo nos dois casos, especialmente em Londrina.

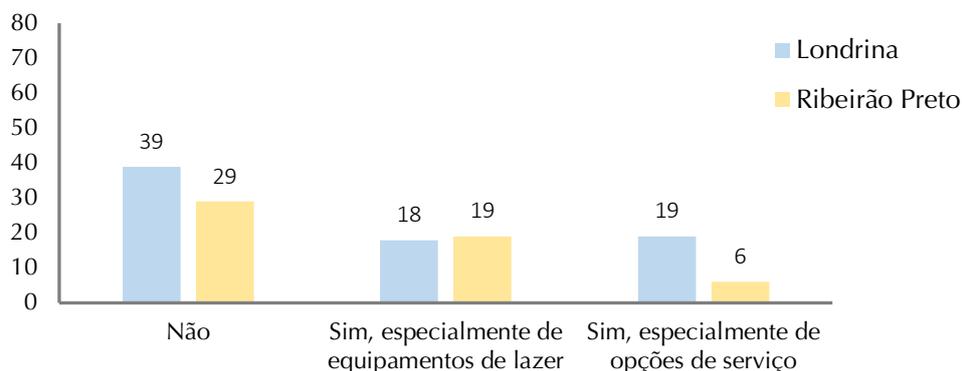
Gráfico 38 – Satisfação com a oferta de comércio e serviços



Fonte: Autora.

Por fim, questionamos se os respondentes sentiam falta de equipamentos de lazer ou opções de serviço no bairro. Nas duas cidades, pouco mais da metade dos respondentes disse não sentir falta desses itens, mas, enquanto em Londrina as respostas dos que sentem falta de opções de lazer ou serviço são equilibradas (23,68% para o primeiro e 25% para o segundo), em Ribeirão Preto, prevalece o sentimento de falta de equipamentos de lazer (35,19%) sobre a falta de opções de serviço (11,11%).

Gráfico 39 – Sentimento de falta de equipamentos de lazer e/ou serviço no bairro



Fonte: Autora.

A variedade de opções de comércio e serviços foi apontada pelos entrevistados dos dois casos como ponto positivo em morar nas áreas de estudo, onde conseguem realizar a maior parte de suas atividades e compras diárias, mesmo que em algumas situações seja necessário o uso de automóvel.

A densidade decorrente dos conjuntos de condomínios de tipologia vertical atrai mais opções de comércio e serviços para atender tanto o público residente como os trabalhadores dessas regiões. Entretanto, por serem áreas com público de maior poder aquisitivo, esses serviços se tornam muitas vezes mais sofisticados, individualizados e conseqüentemente mais caros.

#### 6.2.2.2 Vida nas ruas

Medir a presença de pessoas utilizando os espaços foi um desafio desta tese. A pesquisa empírica foi realizada durante da pandemia do Sars Cov 2, em que diversas restrições foram determinadas pelas autoridades públicas para o enfrentamento da doença, entre elas o isolamento social e o distanciamento social, ainda indicado pelos especialistas na finalização deste texto. Assim, mesmo com a flexibilização das atividades econômicas e relaxamento das medidas de isolamento social por grande parcela da população, o uso dos espaços da cidade tem relação direta com esse contexto. Ao mesmo tempo que muito se mantiveram em isolamento social, outros procuraram utilizar os espaços públicos, ao ar livre, com maior frequência.

Ao circular pelas calçadas, presenciamos diversas pessoas em deslocamento, passeando com crianças pequenas ou animais de estimação, praticando esportes. O público que menos foi identificado nesses espaços foram os jovens, e o público

predominante foi o de adultos. Todas as crianças estavam acompanhadas de seus responsáveis. Chamou a atenção a grande quantidade de pessoas com animais de estimação passeando nas ruas das duas cidades. Diversas pessoas comentaram que adotaram animais de estimação com o início da pandemia, tanto famílias com crianças como adultos.

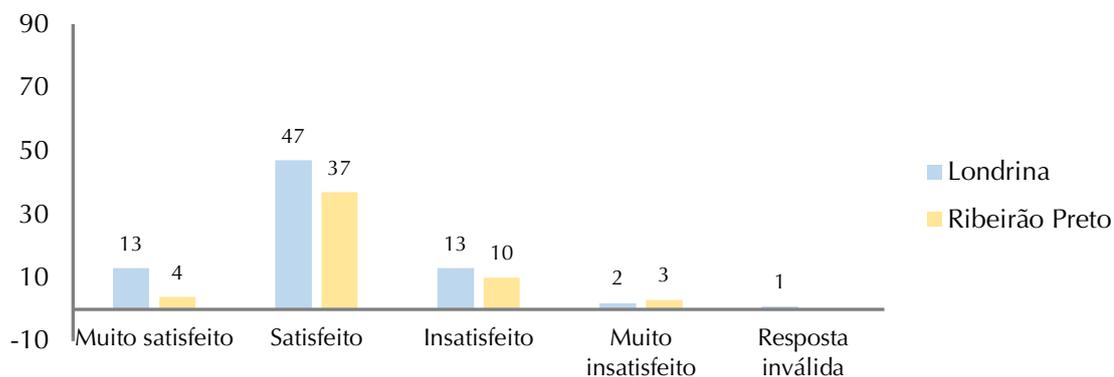
Nas visitas realizadas nas praças e parques, verificaram-se as principais atividades praticadas e os principais usuários desses locais. Identificou-se quais desses espaços eram mais utilizados e neles realizou-se mais de uma visita para melhor entendimento. Em Londrina, os espaços mais utilizados são o Aterro do Lago Igapó, que atrai pessoas de toda a cidade, e a Praça Pé Vermelho, que atende aos moradores dos condomínios no seu entorno. Em Ribeirão Preto, os espaços mais utilizados são a Praça da Bicicleta e o Parque Dr. Luiz Carlos Raya, que não são utilizados exclusivamente pelos moradores dos bairros. A maior parte das outras praças atendem um público mais local, que utiliza o espaço para passeio com animais de estimação ou crianças pequenas.

As praças e parques mais utilizados pela população das duas cidades, com exceção do Aterro do Lago Igapó, são mantidas por empresas privadas, pelas associações dos condomínios ou por condomínios de forma individualizada. Na Gleba Palhano, destaca-se a atuação da Associação dos Moradores do Alto da Palhano, que é responsável pela manutenção da Praça Pé Vermelho e da Praça dos Pioneiros. No Setor Sul de Ribeirão Preto, a Praça da Bicicleta, o Parque Raya e o Parque Uber são mantidos por construtoras; a Praça Omilton Visconde, por empresa do ramo financeiro. São locais com melhor manutenção do que os espaços mantidos pelas prefeituras municipais, que não atendem às necessidades desses espaços.

#### 6.2.2.3 Interatividade e pertencimento

Em relação à satisfação com outros moradores, 47 dos 76 (61,84%) entrevistados de Londrina e 37 dos 54 (68,52%) de Ribeirão Preto afirmaram estar satisfeitos, como mostra o Gráfico 40. As entrevistas de Londrina revelaram que há um forte senso de comunidade entre os moradores e que é comum as pessoas se envolverem no cuidado dos espaços públicos do seu bairro, com plantação de árvores, hortas comunitárias, fiscalização. Já em Ribeirão Preto, o engajamento da sociedade parece ser menor, havendo menor contato e integração entre os moradores.

Gráfico 40 – Satisfação com os outros moradores



Fonte: Autora.

Em relação ao senso de comunidade, os moradores da Gleba Palhano parecem se confraternizar mais com seus vizinhos e colegas do que os do Setor Sul. Muitos entrevistados da Gleba Palhano comentaram sobre eventos dentro dos condomínios, na Praça Pé Vermelho e no Aterro. Também foi comentado sobre alguns espaços verdes que são mantidos por moradores do bairro. Em Ribeirão Preto, identificaram-se alguns condomínios que mantêm áreas verdes, como a Praça dos Cachorros ou Pico dos Patos, mas ninguém afirmou se relacionar com seus vizinhos com frequência.

### 6.3 CLASSIFICAÇÃO DE ATRIBUTOS PELOS USUÁRIOS

Para medir a satisfação geral dos usuários com os espaços públicos, agruparam-se os 16 itens da questão 9 do questionário, que abordou diferentes aspectos já apresentados – segurança, acessibilidade, mobilidade, conforto e imagem. Na Tabela 44 é possível notar a distribuição do total das respostas a essa questão e concluir que, de forma geral, os respondentes se encontram satisfeitos com o bairro onde vivem, já que 54,72% das respostas obtidas na questão indicam que o entrevistado está satisfeito e 12,87% muito satisfeitos. Destaca-se que 71,14% das respostas da Gleba Palhano enquadram-se entre satisfeito ou muito satisfeito, enquanto no Setor Sul de Ribeirão Preto esse índice é de 62,59%.

Tabela 44 – Avaliação geral das áreas de estudo

Avaliação geral do bairro	Geral		Londrina		Ribeirão Preto	
	Frequência	%	Frequência	%	Frequência	%
Muito satisfeito	251	12,87	157	13,77	94	11,60
Satisfeito	1067	54,72	654	57,37	413	50,99
Insatisfeito	512	26,26	264	23,16	248	30,62
Muito insatisfeito	107	5,49	60	5,26	47	5,80
Resposta inválida	13	0,67	5	0,44	8	0,99
Total	1950	100,00	1140	100,00	810	100,00

Fonte: Autora.

Identificaram-se as prioridades dos respondentes por meio da questão 11 do questionário, que pedia para classificar em ordem de importância alguns aspectos sobre os espaços do bairro, apresentados nesta ordem: qualidade dos espaços públicos; beleza das edificações; outros moradores (comunidade local); boa localização e segurança contra violência. As notas possíveis iam de 1 (mais importante) até 5 (menos importante). Apenas 74 (43 de Londrina e 31 de Ribeirão Preto) responderam à questão corretamente, isto é, atribuíram uma nota a cada item. As demais respostas foram excluídas para a análise deste item.

No Quadro 25 é possível observar a classificação dos aspectos abordados na questão 11 de modo geral (agregando as respostas das duas cidades) e por cidade. Embora em ambas as cidades o item de maior importância tenha sido segurança contra a violência, os demais itens diferem na posição em que foram classificados. Um exemplo interessante é a beleza das edificações: enquanto esse é o segundo item de maior importância em Londrina, tal aspecto foi classificado em quarto lugar em Ribeirão Preto e em quinto na classificação geral. Outro item que apresentou valores bem distintos foi o relativo aos outros moradores, sendo classificado em quinto lugar na amostra de Londrina e em terceiro em Ribeirão Preto.

*Quadro 25 - Classificação dos aspectos qualidade dos espaços públicos; beleza das edificações; outros moradores (comunidade local); boa localização e segurança contra violência*

<b>Classificação</b>	<b>Geral</b>	<b>Londrina</b>	<b>Ribeirão Preto</b>
1 °	Segurança contra violência	Segurança contra violência	Segurança contra violência
2°	Boa localização	Beleza das edificações	Boa localização
3°	Outros moradores	Boa localização	Outros moradores
4°	Qualidade dos espaços públicos	Qualidade dos espaços públicos	Beleza das edificações
5°	Beleza das edificações	Outros moradores	Qualidade dos espaços públicos

Fonte: Autora.

Com a mesma estrutura, a questão 12 solicitou ao respondente que classificasse em ordem de importância, sendo 1 o mais importante e 5 o menos importante, cinco itens sobre as ruas do bairro: acessibilidade física (rampas, pisos, calçadas, obstáculos); opções de comércio e serviço; oferta de espaço e lazer; mobiliário urbano (bancos, iluminação, lixeiras); arborização. Foram utilizadas 76 respostas para as análises dessa questão, sendo 46 de Londrina e 30 de Ribeirão Preto.

O Quadro 26 mostra a classificação obtida a partir das notas atribuídas aos aspectos da questão 12. Nela é possível observar que, em ambas as cidades, as opções de comércio e serviços foram o aspecto mais importante entre os entrevistados. Destaca-se a diferença da avaliação quanto à acessibilidade física: em Londrina, tal aspecto foi o segundo mais importante, já em Ribeirão Preto, foi o de menor importância, sendo classificado na quinta colocação.

*Quadro 26 – Classificação dos aspectos acessibilidade física; opções de comércio e serviço; oferta de espaço e lazer; mobiliário urbano e arborização*

<b>Classificação</b>	<b>Geral</b>	<b>Londrina</b>	<b>Ribeirão Preto</b>
1 °	Opções de comércio	Opções de comércio	Opções de comércio
2°	Oferta de espaços de lazer	Acessibilidade física	Oferta de espaços de lazer
3°	Mobiliário urbano	Oferta de espaços de lazer	Mobiliário urbano
4°	Acessibilidade física	Mobiliário urbano	Arborização
5°	Arborização	Arborização	Acessibilidade física

Fonte: Autora.

Conclui-se do resultado dessas duas questões que segurança contra violência e boa localização são fatores de grande importância na escolha do local de moradia, fato já esperado e apontado também nas entrevistas realizadas. De forma oposta, a qualidade

dos espaços públicos foi classificada em quarto lugar no geral e em Londrina e em quinto em Ribeirão Preto, indicando não ser um aspecto muito importante para grande parte das pessoas.

Em relação às ruas do bairro, a classificação dos itens apresentados confirma a informação das entrevistas de que opções de comércio, seguidos de espaços de lazer são os itens mais importantes para os usuários dos espaços avaliados. Os itens com menor importância na classificação geral foram arborização e acessibilidade física, apesar de esse item ter sido classificado em segundo lugar em Londrina. Uma possível razão de a acessibilidade física ter maior importância para os usuários de Londrina talvez seja pelo fato de a Gleba Palhano possuir um grande desnível, descendo em direção ao Lago e subindo em direção à Avenida Madre Leônia Milito, enquanto o relevo do Setor Sul de Ribeirão Preto é mais plano.

#### **6.4 ACHADOS DA PESQUISA**

Os trabalhos adotados como referencial teórico desta tese foram a base para elaboração da metodologia do trabalho e definição das categorias e atributos de estudos essenciais para espaços públicos com vitalidade e urbanidade.

Em relação à forma urbana, alguns fatores importantes destacados pelos autores são: desenho e dimensão das quadras que permitam integração à malha urbana e não sejam muito extensas; uso misto do solo, permitindo que atividades sejam realizadas em diferentes momentos do dia, garantindo movimento de pessoas nos espaços da cidade; adequação das edificações, especialmente dos pisos térreos, à escala do pedestre; tipologias arquitetônicas que privilegiem a conexão entre interior e exterior, permitindo uma leitura do interior do lote pelo pedestre.

Quanto aos aspectos de acessos e conexões, é importante que exista boa conexão entre os espaços públicos e fácil circulação para pedestres, ciclistas e automóveis, permitindo um eficaz deslocamento das pessoas por diferentes modais de transporte. Essencial para a qualidade de um bairro é a acessibilidade física, garantindo um percurso seguro ao pedestre, sem barreiras ou obstáculos, seja para pessoas com alguma deficiência física ou para aquelas sem restrições físicas.

Para garantir que as pessoas utilizem os espaços urbanos, é importante que exista diversidade de usos primários e secundários, negócios que utilizem mão-de-obra local, atividades diurnas e noturnas. Tais aspectos atraem a presença de um maior número de pessoas, sejam crianças, homens, mulheres, jovens ou idosos, pela oferta de atividades e serviços que atendam a diversos públicos, em ambientes vivos, que não os façam se sentir inseguros, pois evitam-se espaços pouco movimentados, com problemas de manutenção ou sem atratividade ao pedestre.

Os espaços precisam ser receptivos e amigáveis ao pedestre, com uma escala adequada, que não o isole do meio urbano; com mobiliário urbano apropriado para o sentar e permanecer; com boa arborização e sombreamento e abrigos contra sol e chuva. Associado ao conforto e à leitura que os pedestres fazem da cidade, precisam se sentir seguros para permanência nos locais, o que se dará pela presença de outras pessoas e sistemas de monitoramento e vigilância em locais estratégicos.

Com base na metodologia elaborada e no referencial utilizado no capítulo 2, desenvolveu-se um quadro síntese (Quadro 27) com os atributos avaliados na tese, apontando as principais recomendações pelos autores de referência e as principais características identificadas na realização da pesquisa empírica. Nele é possível observar que muitos dos indicadores não estão contemplados nas áreas do estudo, mesmo estando em regiões recentemente ocupadas e verticalizadas, destinadas a pessoas com alto poder aquisitivo. Entre esses podem-se citar: dimensão das quadras, permeabilidade das fachadas, diversidade de intermodais de transporte, conforto com abrigos contra sol.

Apesar disso, ainda são regiões privilegiadas dentro da malha urbana dos municípios, com boa conexão com outras regiões da cidade, calçadas amplas, uso misto, boas opções de comércio e serviços e maior segurança que outras regiões das cidades.

Quadro 27 – Síntese dos atributos avaliados: relação entre referencial teórico e pesquisa empírica

CATEGORIAS	ATRIBUTOS	RECOMENDAÇÕES – REFERENCIAL TEÓRICO	CONSTATAÇÕES – ESTUDO EMPÍRICO
Forma e ambiente construído	Distribuição dos espaços	Condição de rede, proximidade entre praças e parques, compacidade, escala do pedestre, dimensões adequadas de quadras	Quadras extensas nos dois casos e ainda maiores no Setor Sul. Poucas áreas verdes na Gleba Palhano; poucas praças qualificadas. Escala do automóvel e não do pedestre. Proximidade dos condomínios às áreas comerciais.
	Uso do solo	Privilégio ao uso misto	Apesar de estarem em áreas predominantemente residenciais, o uso misto em áreas-chave atende bem a demanda da população.
	Densidade e Verticalização	Alta densidade, maior probabilidade de encontros e maior número de pessoas utilizando os espaços públicos	A Gleba Palhano é mais verticalizada e possui alta densidade. O Setor Sul possui média densidade e menor verticalização. Grande número de pessoas circulando em automóveis e movimento mediano nos espaços públicos.
	Tipologia dos edifícios	Variedade tipológica, de gabarito e recuos, permeabilidade das fachadas, atenção ao piso térreo	Edifícios de alto padrão construtivo, mas pouca variedade arquitetônica; implantação isolada no lote; fachadas pouco permeáveis.
Acessos e conexões	Conectividade e mobilidade	Percursos para pedestres e ciclistas, presença de intermodais de transporte, estímulo ao uso do transporte público, proteção contra tráfego e acidentes	O fluxo dos automóveis nas áreas de maior densidade é mais intenso, causando problemas de mobilidade tanto para o pedestre como para os motoristas. Poucas ciclovias e ciclofaixas, desestimulando o ciclismo. Falta de segurança física contra o tráfego para os pedestres, mesmo atravessando em faixas de pedestres.
	Acessibilidade e caminhabilidade	Dimensão adequada das calçadas, proximidade dos espaços públicos, rotas acessíveis	As calçadas cuidadas pelos condomínios têm boas condições de manutenção, fato que não se repete em grande parte das calçadas sob responsabilidade dos proprietários das residências. No Setor Sul as áreas verdes estão mais próximas umas das outras, diferente da Gleba Palhano, que tem poucos espaços.

Quadro 27 - continuação

CATEGORIAS	ATRIBUTOS	RECOMENDAÇÕES – REFERENCIAL TEÓRICO	CONSTATAÇÕES – ESTUDO EMPÍRICO
Usos e atividades	Vida nas ruas	Necessidade de copresença de pessoas, atividades atratoras de pessoas, promoção de atividades nas ruas, usos diurnos e noturnos, pessoas com idades diferentes utilizando os espaços públicos	O uso diurno dos espaços avaliados é moderado, destacando alguns trechos com maior fluxo próximos a atividades atratoras, como praças, igreja, galerias comerciais, escolas, entre outros. O uso noturno não foi aferido, mas verificou-se a presença de diversos restaurantes, bares e comércio que funcionam durante a noite. Público predominante de adultos. Poucos jovens.
	Diversidade de usos	Diversidade de usos primários e secundários, atividades econômicas	Item de importância essencial para os moradores, que conseguem realizar a maior parte de suas compras no bairro. Entretanto, foi constatada a falta de opções de espaços de lazer.
	Interações	Sentimento de pertencimento, interatividade entre moradores	Há pouca interatividade entre as pessoas residentes no bairro e no convívio nas áreas comuns dos condomínios. Na Gleba Palhano há uma associação de moradores que cuida de assuntos comuns, em especial da segurança, com serviço terceirizado. Também parece haver uma cultura mais integradora do que no Setor Sul, com as pessoas mais envolvidas com os problemas compartilhados.
Conforto e imagem	Conforto	Áreas de insolação e sombreamento, mobiliário urbano adequado, cobertura vegetal	Foi um fator bastante apontado como limitador para passeios externos, principalmente pela falta de abrigos contra sol e chuva e pela pouca arborização nas calçadas.
	Imagem	Permeabilidade das fachadas, fácil leitura da paisagem, elementos de referência visual	As pessoas estão satisfeitas com a paisagem dos condomínios verticais e com a arquitetura dos edifícios. Destaca-se a utilização de vidro nas fachadas da Gleba Palhano, que parece agradar muitos moradores. Mesmo com a utilização de vidro e gradil nas fachadas, a maioria dos condomínios não possui uma boa permeabilidade visual para dentro dos lotes. Apesar das quadras longas, as pessoas não declararam dificuldade em se localizar no espaço, mas a presença dos muros dos condomínios horizontais causa incômodo.
	Segurança	Presença de outros pedestres e sistema de monitoramento e segurança, contato visual entre interior e exterior	O movimento de pessoas nas ruas existe na maior parte do tempo, principalmente próximo a locais de maior atratividade. Apesar dos sistemas de segurança dos condomínios e de outras pessoas circulando nas ruas, as pessoas sentem-se inseguras em alguns trechos, especialmente no período noturno.

Fonte: Elaborado pela autora.

Destacam-se algumas particularidades dos dois casos. Enquanto a Gleba Palhano é um novo bairro, todas as áreas comerciais também são recentes, já construídas para atender a esses usuários dos condomínios residenciais. No Setor Sul de Ribeirão Preto, diferentemente, há avenidas e bairros já consolidados quando os condomínios são construídos, criando oportunidades para antigos lotes e adaptação de casas que passam a abrigar o setor de serviços para atender aos novos moradores da região.

Nos dois casos, as áreas se mantiveram como vazios urbanos por décadas, enquanto o entorno se valorizava, criando grande potencial para o mercado imobiliário. Grupos de investidores e incorporadores uniram-se para conduzir o padrão de produtos imobiliários que seriam oferecidos nas áreas e seu público-alvo, ancorados na legislação urbanística desses municípios, que permitiu e estimulou o adensamento dessas regiões, tendo-os como eixos de expansão da cidade. Com o aumento populacional, novas opções de comércio e serviços especializados surgem para atender a essa demanda exigente com produtos diferenciados e, como denominado por alguns, “gourmetizados”.

Na Gleba Palhano, em Londrina, a alta densidade populacional interfere diretamente na quantidade de pessoas utilizando os espaços públicos. Esse fato foi constatado tanto pelo alto tráfego de veículos motorizados nas principais vias da região como pela maior presença de pessoas utilizando as calçadas. O trânsito é algo que incomoda a maioria das pessoas e foi apontado como maior problema do bairro, que ainda encontra-se em expansão, com novos edifícios sendo construídos e lotes vazios, que provavelmente seguirão o mesmo padrão de ocupação.

No Setor Sul, em Ribeirão Preto, por sua vez, a densidade é menor, pois existem menos condomínios verticais, com menor quantidade de unidades habitacionais em cada torre, e predomínio da tipologia horizontal no entorno imediato. Apesar de o trânsito ser intenso na Av. Prof. João Fiúsa, esse não parece ser um problema que incomoda demasiadamente os moradores. A área não deve adensar mais nos próximos anos, pois a maioria dos lotes já está ocupada, apesar de existirem novos edifícios verticais em construção. Atualmente, o eixo de expansão no Setor Sul, direcionado a um público elitizado, segue em direção ao Sul e ao distrito de Bonfim Paulista, onde já são encontrados diversos condomínios de tipologia horizontal.

Os tipos arquitetônicos nas duas áreas são similares, com implantação isolada no lote, torres altas, tratamento paisagístico nas fachadas, escolha de materiais de

acabamento de alto padrão, boas calçadas, mas baixa ou média relação com o entorno. Enquanto no Setor Sul há uma certa homogeneidade em relação à quantidade de pavimentos e áreas úteis dos apartamentos maiores, na Gleba Palhano há maior diversidade de alturas e dimensões e áreas condominiais comuns, o que acaba mesclando um pouco mais o público residente.

Entretanto, a forma como esse conjunto de condomínios é distribuído na cidade é bastante distinta. Na Gleba Palhano, os condomínios verticais estão todos concentrados em um grande bloco, com todas as quadras dispostas juntas, concentrando muitos moradores em uma única área, sem escapes ou respiros dentro do bairro. No Setor Sul, por sua vez, os condomínios verticais estão dispostos de forma linear, mais esparsos na malha urbana, causando menor impacto na infraestrutura urbana, mas sem torná-la ociosa, pois ainda há uma densidade intermediária.

O Setor Sul de Ribeirão Preto possui uma paisagem mais heterogênea, menos enclausurada do que a Gleba Palhano, com áreas verdes mais bem distribuídas dentro da área de estudo e melhor conectividade com outras regiões da cidade. No entanto, a população da Gleba Palhano parece estar mais satisfeita com seus espaços públicos e soluções do bairro. Devo destacar a importância de fatores sociais e culturais, que certamente influenciam nas avaliações dos moradores, e a presença natural do Lago Igapó, cartão postal da cidade de Londrina. Aqui, parece haver uma maior integração entre os moradores, um melhor senso de comunidade, maior associação de moradores, não observados no Setor Sul.

Fica evidente que a forma urbana tem papel essencial para o desenvolvimento de espaços públicos com urbanidade e vitalidade, mas não garante que isso aconteça. A percepção dos usuários está vinculada a diversos fatores além da forma, como costumes, questões culturais, formas de apropriação dos espaços distintos. Assim, ressalto a importância de analisar a vitalidade e a urbanidade através do conjunto de informações técnicas, da forma urbana, associado à percepção do usuário, permitindo a leitura de suas perspectivas, que devem estar integradas para o desenvolvimento de melhores espaços públicos.



## 7 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Esta tese avaliou como a configuração do ambiente construído, por meio de seus elementos morfológicos e tipologias arquitetônicas e as práticas socioespaciais interferem para o estabelecimento de espaços públicos com maior vitalidade e urbanidade.

Foram adotadas para estudo regiões ocupadas nas últimas três décadas, em cidades de médio porte com forte mercado imobiliário, com um modelo de condomínios residenciais de tipologia vertical, direcionados à população de média e alta renda. Em geral, esses empreendimentos investem no apelo à arquitetura diferenciada, materiais de acabamento refinados, paisagismo bem elaborado, bons espaços internos, multiplicidade das facilidades oferecidas pelos espaços condominiais comuns e um modo de vida almejado por esse público. Além disso, a localização privilegiada, com boa conectividade com elementos-chave das cidades, como shopping centers, centros comerciais e universidades, a facilidade de acesso à região central da cidade e áreas verdes nas proximidades são fatores de impacto no incentivo à aquisição desses produtos imobiliários.

Do ponto de vista da literatura, a tese contribui com a articulação dos conceitos de vitalidade e urbanidade. Foram elencados como principais fatores para ocorrência da vitalidade: a forma urbana (densidade, relação das edificações com as calçadas, desenho das quadras); existência de atividades (interatividade e trocas) e diversidade de usos (opções de comércio, serviços, usos diurnos e noturnos). Para a urbanidade, definiram-se como principais fatores: a forma urbana e atividades, assim como na vitalidade, além da imagem que o usuário faz do espaço urbano, ou seja, sua percepção pessoal de como a cidade o acolhe ou repele.

A partir desses conceitos, a tese apresenta uma proposta metodológica composta pela inter-relação entre os conceitos mencionados num quadro integrado, permitindo análises qualitativas e quantitativas dos principais aspectos de avaliação. Dessa forma, foram criados parâmetros que permitem expandir as análises para outros casos, de forma a criar repertórios comparativos sobre a qualidade do espaço urbano.

A partir da metodologia, foi possível desenvolver dois estudos de caso que resultaram em uma análise ampla e detalhada de múltiplos aspectos espaciais, cotejados

com a percepção do usuário por meio de levantamento quantitativo, com a aplicação de questionários, e qualitativo, com a realização das entrevistas.

Os estudos de caso demonstraram a hipótese central da pesquisa: uma mesma tipologia verticalizada, disposta no sítio urbano com diferentes arranjos espaciais (em forma linear ou agrupada) geram diferentes qualidades urbanas, com repercussão nas percepções estéticas, espaciais, de mobilidade e segurança.

Além disso, se verificou o impacto de diferentes distribuições dos espaços livres e sua qualificação. O rigor regulatório diferenciado e os critérios de aprovação dos bairros distintos entre uma cidade e outra mostraram ter bastante impacto na configuração dos espaços livres. No caso em que os empreendimentos se submeterem aos mecanismos da legislação vigente, as praças resultam em uma melhor distribuição na área como um todo. Já no caso em que a aprovação se deu por regularização fundiária, as áreas livres se mostraram mais restritas, resultando de doações privadas e ação de doadores, gerando espaços menos qualificados e com menor conectividade em entre si.

Também cabe destacar a questão da privatização com os cuidados com os espaços livres, como praças e parques. Nos dois casos, há espaços que são mantidos por empresas privadas ou associações de moradores dos bairros, e não pelo poder público municipal. Importante também citar o poder de valorização imobiliária que praças e parques de qualidade possuem, atraindo mais investimentos e atraindo a população para essas regiões. Portanto, trata-se de fomento privado de áreas públicas que não é estendível para toda cidade, já que são condicionados por interesses imobiliários presentes em áreas de maior poder aquisitivo.

Quanto à paisagem dos bairros, confirmou-se que os condomínios se voltam para seus interiores, afastando-se do convívio com a cidade. Fato que pode ser notado também em residências unifamiliares, com muros e portões que blindam o contato visual do pedestre para o interior dos lotes. Essa característica cria uma espacialidade característica nas cidades contemporâneas, que privilegia o particular, o interior, e não a relação com o pedestre e a cidade.

Com relação à percepção dos usuários, o primeiro dado que a pesquisa revela é a confirmação da importância que a variável segurança tem na percepção da qualidade pelos usuários. Locais pouco movimentados, terrenos vazios, longas fachadas muradas,

espaços com pouca iluminação noturna são evitados pela maioria dos usuários participantes da pesquisa. Uma grande parcela dos residentes dessas regiões mudou-se para condomínio de apartamentos alegando sentir-se mais protegidos nesses ambientes com acessos controlados e sistemas de vigilância e segurança próprios.

A localização também foi destacada como fator importante em um bairro. Atribuo essa escolha à conexão desses bairros com outras regiões da cidade e à facilidade de acesso ao centro, shoppings e universidades. Os residentes desses bairros têm como principal meio de transporte o automóvel particular e não o transporte coletivo ou a bicicleta no seu cotidiano. Assim a conectividade com outras regiões ganha um peso importante.

Alinhada à localização está a oferta de opções de comércio e espaços de lazer, apontados como itens mais importantes em uma rua ou no bairro. Outra percepção dominante é a satisfação com os espaços públicos, o que é esperado, dado que são áreas consideradas nobres, com uma infraestrutura muito superior ao padrão dominante nas cidades brasileiras. Mas apesar disso, não é possível confirmar se os respondentes da pesquisa entendem ruas e calçadas como tais, ou somente as praças e parques. Em grande parte das vezes, esse usuário desloca-se com seu automóvel para estes locais e não caminhando pelas calçadas. Assim, a percepção da cidade é muitas vezes somente de observador e não de usuário.

Nos dois casos, verificou-se que áreas mais adensadas e de médio e alto poder aquisitivo são capazes de atrair uma gama de opções de serviços e comércios, resultando na satisfação dos moradores em relação a esse quesito. As áreas de estudo já começam a ser urbanizadas após a consolidação de grandes polos comerciais, como os shoppings centers, e facilidade de acesso por vias principais, confirmando um modelo de cidades para o consumo e para o automóvel. Assim, surgem nessas regiões novas centralidades, uma configuração que atende à demanda dessa população nos principais aspectos do cotidiano.

No campo da percepção negativa, destacam-se questões relativas à mobilidade. No caso em que a ocupação foi mais intensa e de forma aglomerada, esse item foi significativamente apontado pelos usuários. Outro problema registrado nos dois casos foi a questão da travessia das vias por pedestres. Não é verificada semaforização para

pedestres e parece predominar a cultura brasileira de não respeitar pedestres em cruzamentos.

Também foi apontado nos dois casos que a arborização nas calçadas é insuficiente para criar caminhos sombreados. De fato, no levantamento verificou-se que os condomínios adotam o uso de vegetação ornamental e não de espécies que contribuem com o conforto e sombreamento do passeio público. As pessoas evitam sair a pé nas calçadas em períodos mais quentes do dia.

Com relação às praças, a percepção do usuário é a ausência de espaços contemplativos e de lazer. Por outro lado, em relação aos parques, há maior satisfação quanto à infraestrutura e equipamentos de esportes e lazer.

Contraditoriamente à leitura técnica de urbanidade, realizada por meio de levantamentos nas áreas, a percepção dos usuários das duas cidades se inverte, sendo mais favorável no caso em que as praças são mais esparsas e menos qualificadas. Uma possível explicação para isso é a proximidade de um grande parque municipal que exerce grande influência para a imagem do bairro. Também há que se considerar que existem diferentes culturas e repertórios em relação ao espaço urbano.

Essa contradição reforça a necessidade de análises integradas, envolvendo avaliações técnicas e a percepção do usuário. Certamente, ambos os aspectos são importantes para a construção de um quadro em relação à vitalidade e à urbanidade de uma área urbana.

A partir das entrevistas em um dos estudos de caso, pode-se perceber a força do mercado imobiliário na atração de pessoas para determinado bairro. Em mais de uma entrevista foi relatada a quantidade de oferta de imóveis na área de estudo em comparação à oferta em outras áreas da cidade. Entretanto, esse fenômeno não foi verificado no outro estudo de caso, mais consolidado.

Apesar dos resultados, é importante ressaltar as restrições metodológicas do estudo realizado. Pelo fato de a realização da pesquisa empírica ter sido desenvolvida em um momento de restrições sanitárias e de distanciamento social, a aplicação de alguns instrumentos ficou prejudicada. Foi possível realizar visitas de campo em todas as áreas pretendidas, mas o retorno a alguns espaços teria sido importante para reafirmar algumas impressões. O uso dos espaços públicos nesse período não pode ser tomado como padrão absoluto, visto que o uso da cidade ainda demanda restrições. Outro fator

de muito impacto foi a restrição de contato físico com os participantes da pesquisa, o que limitou a possibilidade de visita aos condomínios e outros espaços do bairro e contato pessoal com possíveis participantes, que a forma remota restringiu. A amostra ficou mais concentrada nos moradores dos condomínios, mas existem outros usuários dos espaços da área do estudo, como prestadores de serviços ou trabalhadores da região, que não foram contatados.

Com isso, a amostra utilizada foi aquém do esperado para realização dos questionários, o que limita a interpretação dos dados por não ser uma amostra equilibrada entre gêneros e idades nos estudos de caso. Seria importante a aplicação dos instrumentos com outros usuários, em um momento sem restrições sanitárias, para maior concretude dos dados obtidos. Assim, foi possível fazer uma análise estatística e descritiva dos dados obtidos, indicando uma interpretação possível, mas não absoluta.

Ter uma metodologia estruturada com fichas de observação foi essencial para o desenvolvimento do levantamento por pesquisadores de campo. Através da aplicação, verificamos dificuldades de interpretação, nos levando a ajustes e revisão das fichas de observação. Da mesma forma, os mapas temáticos permitiram uma visão global de diferentes aspectos das áreas de estudo, tendo sido ajustados conforme novas informações de campo, não previstas, surgiram durante o levantamento e a execução dos mapas. A análise dos dados seguiu a estrutura utilizada para formulação dos atributos, facilitando a compreensão das informações, organizadas por grandes categorias.

Possivelmente, os instrumentos utilizados nos estudos desta tese possam necessitar de alguns ajustes, com exclusão ou inclusão de novos atributos, dependendo dos objetivos específicos de outras pesquisas.

Mas é uma referência inicial para medir os conceitos vitalidade e urbanidade, ou mesmo uma ou mais das quatro categorias de análise propostas. Evidentemente, a metodologia de análise propostas foi construída em um contexto específico de verticalização recente em áreas de elevado poder aquisitivo e grande interesse imobiliário privado e sua adaptação para outros contextos deve ser ponderada pelas características da área estudada.

A tese abre a possibilidade de pesquisas futuras, em um cenário que permita a interação com outros usuários dos espaços públicos, ampliando a amostra de

participantes, não somente em quantidade de pessoas, mas também em relação aos seus perfis.

Outra questão que pode ser mais aprofundada é o de índices de criminalidade das áreas de estudo em relação às cidades, já que seria importante comparar a segurança real e a percebida pelos usuários dentro dos cenários abordados, visto que é uma das maiores restrições para o uso dos espaços públicos.

Confirmou-se que a forma urbana e o ambiente construído são essenciais para a condição de urbanidade e vitalidade nos espaços públicos das cidades, pois influenciam no uso dos espaços e na percepção dos usuários. A legislação urbanística e a forma urbana são responsáveis pelo uso do solo misto, desenho e localização das áreas livres, maior facilidade de circulação dentro do bairro e da cidade, criação de paisagens urbanas mais agradáveis e interessantes aos usuários.

A diversidade de usos é essencial para que as pessoas se sintam atraídas e convidadas a utilizarem os espaços da cidade. A presença de atividades comerciais, opções de serviços e usos em diferentes períodos do dia contribuem para o aumento de atividades, gerando mais trocas e interatividade entre as pessoas.

A urbanidade é um conceito mais abrangente que o de vitalidade, pois necessita da identificação do usuário dos espaços urbanos. A percepção do usuário é um fator vital para a ocorrência da urbanidade, pois, para querer utilizar um espaço da cidade, é primordial identificar-se com ele, sentir-se acolhido e seguro. Essa condição está diretamente ligada às experiências pessoais e percepções de cada indivíduo.

Dessa forma, confirmamos com as experiências empíricas que são essenciais para a existência da vitalidade: as atividades, a diversidade de usos e a forma urbana. E da urbanidade: a forma urbana, as atividades e a percepção do usuário.

Como consideração final, destaca-se a riqueza de estratégias de pesquisas multimétodos, que associam técnicas de levantamento físico com técnicas de avaliação da percepção dos usuários das áreas de estudo, trabalhando com dados qualitativos e quantitativos de forma a traçar um quadro mais abrangente facetado de qualidades de determinada área urbana.

## REFERÊNCIAS

### ARTIGOS, PERIÓDICOS, LIVROS, DISSERTAÇÕES, TESES

ABIKO, A.; ALMEIDA, M. A. P.; BARREIROS, M. A. F. **Urbanismo**: história e desenvolvimento. São Paulo: EPUSP, Texto Técnico, 1995.

ABREU, M. A. Diferenciando o espaço e produzindo cidades: lógicas e agentes da produção do espaço urbano nas cidades de Ribeirão Preto/SP e Londrina/PR. *GeoTextos*, v. 12, n. 1, p. 77-104, julho 2016.

ABREU, M. A. Produção imobiliária e os espaços de financeirização: entre o abstrato da riqueza financeira e o concreto da cidade produzida. Tese (Doutorado). Universidade Estadual Paulista, Faculdade de Ciências e Tecnologia, Presidente Prudente, 2019.

ACIOLY, C; DAVIDSON, F. Densidade urbana: um instrumento de planejamento e gestão urbana. Tradução: Cláudio Acioly. Rio de Janeiro: Mauad, 1998.

AGUIAR, D. Urbanidade e a qualidade da cidade. *Arquitextos*, São Paulo, ano 12, n. 141.08. Vitruvius, mar. 2012. Disponível em <http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/12.141/4221>. Acesso em 15 nov. 2019.

AGRESTI, A. *An Introduction to Categorical Data Analysis*. 2. ed. Nova Jersey: John Wiley & Sons, Inc., 2007.

AMORIM, W. V. A produção imobiliária das cidades medias: Londrina e Maringá/PR. Tese (Doutorado). Universidade Estadual Paulista, Faculdade de Ciências e Tecnologia, Presidente Prudente, 2015.

ALVES, M. R. Transformações culturais e contradições urbanas do espaço público contemporâneo. In: *Cidades* v.11, n. 9, p. 470-497, 2014.

ARENDT, H. *A condição humana*. Tradução: Roberto Raposo. Rio de Janeiro: Forense Universitária, 2007.

ARGAN, G. C. *Arte Moderna: do Iluminismo aos movimentos contemporâneos*. Tradução: Denise Bottmann e Frederico Carotti. São Paulo: Companhia das Letras, 1992.

ARROYO, J. *Arquitectura urbana y espacio publico*. In: ALTABEF, C. B. (organizador). 1, *COLOQUIO DE INVESTIGACIÓN Y ARQUITECTURA: investigación em el proyecto y la Morfologia em Arquitectura*. Compilación de Ponencias. Tucumán, Argentina: Facultad de Arquitectura y Urbanismo, UNT, 2016.

\_\_\_\_\_. Paisaje y espacio público: una lectura desde America Latina / Urban Landscape and Public Space: A Reading from Latin America / Paisagem e Espaço Público: uma Leitura a partir da América Latina. *Geograficidade*, [S.l.], v. 5, n. 1, p. 20-39, 2015. doi: <https://doi.org/10.22409/geograficidade2015.51.a12916>. Acesso em: 29 out. 2019.

ATLAS do Desenvolvimento Humano no Brasil. PNUD/FJP/Ipea. Disponível em <https://www.br.undp.org/content/brazil/pt/home/idh0/rankings/idhm-municipios-2010.html>. Acesso em 12 out. 2021.

AUDIBERT; E. E. Habitação e cotidiano na Gleba Palhano. Dissertação (Mestrado). Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo, Instituto de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Carlos, 2018.

BARON, M. Do we need smart cities for resilience? In: *Journal of Economics & Management*, v. 10, 2012.

BENTLEY, I.; ALCOCK, A.; MURRAIN, P.; MCGLYNN, S.; SMITH, G. *Responsive environments: A manual for designers*. Oxford, Architectural Press, 2005.

BRANDÃO, A.; BRANDÃO, P. Lugares do comum. Guia de avaliação e interpretação do espaço público. IST-ID, Associação do Instituto Superior Técnico para Investigação e Desenvolvimento, 2018.

BORJA, J. Espaço público, condição da cidade democrática: a criação de um local de intercâmbio. In: *Arquitextos*, 072.03, ano 6, maio 2006. Disponível em: <http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/06.072/353>. Acesso em 08 jan. 2015.

BOUSKELA, M. C.; CASSEB, M. BASSI, S.; FACCHINA, C. L. M. Caminho para as smart cities: da gestão tradicional para a cidade inteligente. (Monografia do BID; 454). Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID), 2016.

BUGS, G.; REIS, A. T. Planejamento urbano participativo por meio da utilização de novas tecnologias: uma avaliação por especialistas. In: *urbe. Revista Brasileira de Gestão Urbana*. Jan./abr. 2017, v. 9 n. 1, p. 110-123.

CACCIARI, M. A cidade. Tradução: José J. C. Serra. Barcelona: GG, 2009.

CALDEIRA, T. P. R. Cidade de muros: crime, segregação e cidadania em São Paulo. Tradução: Frank de Oliveira e Henrique Monteiro. São Paulo: Editora 34; Edusp, 2011.

CARMONA, M. Principles for public space design, planning to do better. In: *Urban Des Int* 24:47, 2019. Disponível em <https://doi.org/10.1057/s41289-018-0070-3>. Acesso em 07 set. 2019.

CASARIL, C. C. Meio século de verticalização urbana em Londrina –PR e sua distribuição espacial: 1950-2000. Dissertação (Mestrado em Geografia, Meio Ambiente e Desenvolvimento), Universidade Estadual de Londrina, Londrina, 2008.

CATELNOU NETO, A. M. N. Arquitetura nas primeiras décadas de Londrina. In: *Unopar Cient, Ciênc. Hum. Educ.*, Londrina, v. 1, n. 1, p. 65-75, jun. 2000.

CHAKUR, Pablo. Urbanidade: conceito e parâmetros. *Minha Cidade*, São Paulo, ano 18, n. 214.05, Vitruvius, maio 2018. Disponível em <https://www.vitruvius.com.br/revistas/read/minhacidade/18.214/6983>. Acesso em 02 set. 2019.

CIMI - Cities in Motion Index. IESE Cities in Motion Index. Espanha: Universidade de Navarra, 2019.

COHEN, J. L. O futuro da arquitetura desde 1889: uma história mundial. Tradução: Donaldson M. Garschagen. São Paulo: Cosac Naify, 2013.

CULLEN, G. El paisaje urbano. Tratado de estética urbanística. Barcelona: Editorial Blume, 1978.

DE NADAI, M., STAIANO, J., LARCHER, R., SEBE, N., QUERCIA, D.; LEPRI, B. The Death and Life of Great Italian Cities: A Mobile Phone Data Perspective. In 25, INTERNATIONAL CONFERENCE ON WORLD WIDE WEB (WWW '16). Proceedings. Republic and Canton of Geneva, CHE, 413–423. 2016. DOI:<https://doi.org/10.1145/2872427.2883084>

DE MÉLO, R. E. B. Ações pública e privada no processo de ocupação de Ribeirão Preto: do núcleo Antônio Prado à atuação do GDU Grupo de Desenvolvimento Urbano. Tese (Doutorado). Programa de Pós-Graduação em Engenharia Urbana, Universidade Federal de São Carlos, São Carlos-SP, 2017.

DEL RIO, V. Introdução ao Desenho Urbano. São Paulo: Pini, 1990.

DEL RIO, V; GALLO, H. O legado do urbanismo moderno no Brasil. Paradigma realizado ou projeto inacabado? *Arquitextos*, São Paulo, ano 01, n. 006.05, Vitruvius, nov. 2000 <https://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/01.006/958>. Acesso em: 14 jan, 2020.

ESTEVES, J. C.; CASTRO, C. M. P. Intervenções no meio urbano para espaços socialmente sustentáveis. In: 2, SIMPÓSIO NACIONAL DE GESTÃO E ENGENHARIA URBANA: SINGEURB, São Paulo. Anais... Porto Alegre: ANTAC, 2019.

FALCOSKI, L. A. N. Dimensões morfológicas de Desempenho: instrumentos urbanísticos de planejamento e desenho urbano. Tese (Doutorado). Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo, , 1997.

FERREIRA, A. H. S. Metropolização do espaço, dinâmica imobiliária e reprodução do espaço: entre espaços de controle e controle do espaço. In: PEREIRA, P. C. X (org). Produção imobiliária e reconfiguração da cidade contemporânea. São Paulo: FAUUSP, 2018. p. x-y.

FRAMPOTON, K. História crítica da arquitetura moderna. Tradução: Jefferson L. Camargo. São Paulo: Martins Fontes, 1997.

FUSTEL DE COULANGES, N. D. A cidade antiga: estudo sobre o culto, o direito e as instituições da Grécia e de Roma. Tradução: J. Cretella Jr. e Agnes Cretella. 2. ed. São Paulo: Thompson Reuter Brasil, 2019, e-PUB.

GEHL, J. Cidades para pessoas. Tradução Anita Di Marco. 2. ed. São Paulo: Perspectiva, 2013.

GEHL, J.; SVARRE, B. Vida nas cidades: como estudar. Tradução Anita Di Marco. 1. ed. São Paulo: Perspectiva, 2018.

GEHL, J.; KAEFER, L. J.; REIGSTAD, S. Close encounters with building. In: *Urban Design International*, 11, p. 29-47, 2006.

GEHL, J.; GEMOZOE, L.; KIRNAES, S.; ; SONDERGAARD, B. S. *New City Life*. The Danish Architectural Press, 2006.

GIFFINGER, R.; HAINDL G. Smart Cities Ranking: an Effective Instrument for the Positioning of Cities? *ACE Architecture, City and Environment*, n. 4, v. 12, 2010, p. 7–25.

GIL, A. C. Como elaborar projetos de pesquisa. 4. ed. São Paulo: Atlas, 2002.

HALL, P. Cidades do amanhã. Tradução: Pérola de Carvalho. São Paulo: Perspectiva, 1995.

HARVEY, D. Condição Pós-Moderna: uma pesquisa sobre as origens da mudança cultural. Tradução: Adail Ubirajara Sobral e Maria Stela Gonçalves. São Paulo: Edições Loyola, 2014.

HILLIER et al. Space Syntax: a different urban perspective. *Architecture Journal*, 4, London, 1983.

HOLANDA, F. de (org). Arquitetura e Urbanidade. São Paulo: Pro Editores, 2003.

JACOBS, J. Morte e vida de grandes cidades. Tradução: Carlos S. Mendes Rosa. 3. ed. São Paulo: WMF Martins Fontes, 2011.

KARSSENBERG, H.; LAVEN, J.; GLASER, M.; VAN´T HOFF, M. (Eds.). A cidade ao nível dos olhos: lições para os plinths. Tradução: Paulo Horn Regal e Renee Nycolaas. Dados Eletrônicos. Porto Alegre: EDIPUCRS, 2015. Disponível em <http://www.pucrs.br/edipucrs>. Acesso em: 20 ago. 2019.

KARSSENBERG, H; LAVEN, J. A cidade ao nível dos olhos: estratégia do plinth. In: KARSSENBERG, H.; LAVEN, J.; GLASER, M.; VAN´T HOFF, M. (Eds.). A cidade ao nível dos olhos: lições para os plinths. Tradução: Paulo Horn Regal e Renee Nycolaas. Dados Eletrônicos. Porto Alegre: EDIPUCRS, 2015. Disponível em <http://www.pucrs.br/edipucrs>. Acesso em: 20 ago. 2019.

KOURY, Rafael. Considerações sobre a boa cidade. Justiça ambiental urbana e sustentabilidade. *Arquitextos*, São Paulo, ano 15, n. 179.00, Vitruvius, abr. 2015 Disponível em: <http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/15.179/5520>. Acesso em: 02 out. 2019.

LAMAS, J. M. R. G. Morfologia urbana e desenho da cidade. Textos universitários de ciências sociais e humanas. 2 ed. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, 2000.

LANDIM, P. C. Desenho da paisagem urbana: as cidades do interior paulista. São Paulo: Editora UNESP, 2004.

LEFEBVRE, H. O direito à cidade. Tradução: Rubens Eduardo Frias. São Paulo: Centauro, 2001.

LEITE, C. Instrumentos urbanos inovadores. In: ARCOweb, maio de 2016. Disponível em <https://arcoweb.com.br/noticias/artigos/carlos-leite-instrumentos-urbanos-inovadores>. Acesso em 01 jul. 2017.

LYNCH, K. La buena forma de la ciudad. Barcelona: Gustavo Gili, 1985.

LYNCH, K. A imagem da cidade. São Paulo: Martins Fontes, 1997.

MACIEL, F.; ZAMPIERI, F. Atributos morfológicos configuracionais e copresença em loteamentos residenciais dispersos de cidades médias brasileiras. In: *Revista de Morfologia Urbana*. v. 6, n. 1, p. 53-65, 2018.

MANVILLE, C. Mapping Smart Cities in the EU. European Union, 2014. Disponível em <http://www.europarl.europa.eu/studies>. Acesso em 22 set. 2019.

MARICATO, E. Urbanismo na periferia do mundo globalizado: metrópoles brasileiras. *São Paulo Perspec.*, São Paulo, v. 14, n. 4, p. 21-33, Oct. 2000.

- MARTIN, Leslie. The grid as generator. In: CARMONA, M.; TIESDELL, S. *Urban Design Reader*. [S.l.] Architectural Press, 2007. cap. 8. (publicado originalmente em 1972).
- MAUA, L. B. C.; GUADANHIM, S. J.; KANASHIRO, M. Ruas e a ocupação vertical recente: labirintos murados. In: *Ambiente Construído*, Porto Alegre, v. 17, n.2, p. 73-96, 2017.
- MEHTA, V. Evaluating Public Space, *Journal of Urban Design*, v. 19, n. 1, p. 53-88, 2014. DOI: 10.1080/13574809.2013.854698.
- MONTGOMERY, J. Making a city: Urbanity, vitality and urban design. In: *Journal of Urban Design*, v. 3, n. 1, p. 93-116, 1998.
- MORETTIN, P. A.; BUSSAB, W. O. *Estatística Básica*. 8. ed. São Paulo: Saraiva, 1984.
- MORONI, S.; CHIODELLE, F. Public spaces, private spaces, and the Right to the city. In: *International Journal of E-Planning Research*, v. 3, n. 1, p. 51-65, 2014.
- NETTO, V. M. A urbanidade como devir do urbano. In: *EURE*, v. 39, n. 118, set, 2013, p. 233-263.
- NETTO, V. M.; SABOYA, R. T. de. A urgência do planejamento. A revisão dos instrumentos normativos de ocupação urbana. *Arquitextos*, São Paulo, ano 11, n. 125.02, Vitruvius, out. 2010. Disponível em <http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/10.125/3624>. Acesso em 17 mar. 2017.
- NETTO, V. M.; VARGAS, J. C.; SABOYA, R. T. (Buscando) Os efeitos sociais da morfologia arquitetônica. In: *urbe*. *Revista Brasileira de Gestão Urbana*, v. 4, n. 2, p. 261-282, jul./dez. 2012. Disponível em <http://www.scielo.br/pdf/urbe/v4n2/a09v4n2.pdf>. Acesso em 05 fev. 2017.
- NEWMAN, O. *Creating defensible spaces*. U. S. Department of Housing and Urban Development, 1996.
- NIGRO, H. O.; CÍSARO, S. E G. The citizen satisfaction index: adapting the model in Argentina cities. In: *Cities*, 56, p 85-90, 2016. Disponível em <https://doi.org/10.1016/j.cities.2016.03.010>. Acesso em 15 out. 2019.
- OLIVEIRA, V.; SILVA, M. Morpho: investigação morfológica e prática de planejamento. In: *Revista de Morfologia Urbana*, v. 1, p. 31-44, 2013.
- OLIVEIRA, V.; MEDEIROS, V. Morpho: combining morphological measures. In: *Environmental and Planning B: Planning and Design*. v. 43, n. 5, p. 805-825, 2016.
- OLIVEIRA, A. O condomínio seguro converte as cidades brasileiras em inseguras. *Jornal El País*, 6 nov 2016. Disponível em [http://brasil.elpais.com/brasil/2016/11/02/politica/1478113314\\_293585.html](http://brasil.elpais.com/brasil/2016/11/02/politica/1478113314_293585.html). Acesso em 15 fev. 2017.
- OURA, K. Y. *Verticalização em Londrina – Paraná (1950-2005): A produção do espaço urbano e seu desenvolvimento pelos edifícios verticais*. 2006. 166f. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) Universidade Presbiteriana Mackenzie, São Paulo, 2006.

PANERAI, P. Análise urbana. Tradução: Francisco Leitão; Revisão técnica: Sylvia Ficher. Brasília: Editora Universidade de Brasília, 2006.

PASSOS, V. R. L. A verticalização de Londrina: 1970/2000 – A ação dos promotores imobiliários. Dissertação (Mestrado). Programa de Pós-Graduação em Geografia, Meio Ambiente e Desenvolvimento. Universidade Estadual de Londrina, Londrina, 2017.

PEÑALOSA, Gil. Cities for all. In: 2015 Placemaking Conference, Institute for Quality Communities, University of Oklahoma, 26 jun. 2015. Disponível em: <http://iqc.ou.edu/2015/07/13/penalosa/>. Acesso em 05 jun. 2016.

PEREIRA, R. B. Tipologia arquitetônica e morfologia urbana. *Arquitextos*, São Paulo, ano 13, n. 146.04, Vitruvius, jun. 2012.

PONT, M. B.; HAUPT, P. Space, Density and Urban Form. Thesis. Technische Universiteit. Delft University of Technology, 2009.

PHILIBERT PETIT. E. Connectivity-Oriented Urban Projects. Doctoral thesis. Faculty of Architecture, 2006. Disponível em <http://resolver.tudelft.nl/uuid:95545026-c11b-473b-983a-bfa28fa0cbc7>. Acesso em: 11 ago. 2019.

R CORE TEAM. R: A language and environment for statistical computing. R Foundation for Statistical Computing, Viena, Áustria, 2019. Disponível em: <https://www.R-project.org/>. Acesso em: 05 jul. 2020.

RASHIDY, S. Conectividade: a demanda de IoT para tirar as Cidades Inteligentes do papel. 2018. Disponível em <https://ecommercenews.com.br/artigos/tendencias-artigos/conectividade-a-demanda-de-iot-para-tirar-as-cidades-inteligentes-do-papel/>. Acesso em 25 jul. 2019.

REGO, R. L.; MENEGETTI, K. S. A respeito de morfologia urbana. Tópicos básicos para estudos da forma da cidade. In: *Acta Scientiarum. Technology*. Maringá, v. 33 n. 2, p. 123-127, 2011.

ROLNIK, R. O que é cidade. São Paulo: Brasiliense, 1995. Coleção Primeiros Passos: 203.

ROSSI, A. A arquitetura da cidade. Tradução: Eduardo Brandão. 2. ed. São Paulo: Martins Fontes, 2001.

SABOYA, R. T. de; NETTO, V M.; CELSO VARGAS, J. Fatores morfológicos da vitalidade urbana. Uma investigação sobre o tipo arquitetônico e seus efeitos. *Arquitextos*, São Paulo, ano 15, n. 180.02, Vitruvius, maio 2015. Disponível em: <http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/15.180/5554>. Acesso em: 13 fev. 2019.

SABOYA, R. Condições para a Vitalidade Urbana #3 – Características da relação edificação x espaço público. In: *Urbanidades: Urbanismo, Planejamento Urbano e Planos Diretores*. 2013. Disponível em <http://urbanidades.arq.br/2013/03/condicoes-para-a-vitalidade-urbana-3-caracteristicas-da-relacao-edificacao-x-espaco-publico/>. Acesso em 17 mar. 2017.

SANTOS, M. A urbanização brasileira. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2013.

- SANTOS, R. F. dos. Planejamento Ambiental: teorias e prática. São Paulo: Oficina de Textos, 2004.
- SAULE JÚNIOR, N.; ROLNIK, R. Estatuto da Cidade: novos horizontes para a reforma urbana. Cadernos Pólis, 4. São Paulo: Pólis, 2001.
- SENNETT, R. Construir e habitar: ética para uma cidade aberta. Tradução: Clóvis Marques. 1.ed. Rio de Janeiro: Record, 2018.
- \_\_\_\_\_. O declínio do homem público: as tiranias da intimidade (recurso eletrônico). Tradução: Lygia Araujo Watanabe. Rio de Janeiro: Record, 2015.
- SERPA, A. O espaço público na cidade contemporânea. 2. ed. 2. reimpressão. São Paulo: Contexto, 2016.
- SILVA, R. S.; PAVEZZI NETTO, M. Características, dimensões e princípios da sustentabilidade. Universidade Federal de São Carlos. Notas de aula, 2013.
- SILVA, R. C., AMORIM, L. M. E. Urbanismo paramétrico: emergência, limites e perspectivas de nova corrente de desenho urbano fundamentada em sistemas de desenho paramétrico. In VIRUS. n. 3. São Carlos: Nomads. USP, 2010. Disponível em: <http://www.nomads.usp.br/virus/virus03/submitted/layout.php?item=2&lang=pt>. Acesso em: 11 abr. 2019.
- SILVA, A. L. S. Edifícios de alto padrão e as estratégias de venda dos agentes imobiliários: um estudo de casos: Ecoville (Curitiba – PR) e Gleba Palhano (Londrina – PR). Tese (Doutorado em Geografia), Universidade Estadual de Maringá, Maringá, 2014.
- SILVA, A. S.; SOUZA, J. G de; LEAL, A. C. A sustentabilidade e suas dimensões como fundamento da qualidade de vida. In: Revista Geografia em Atos, n. 12, v. 1, p. 22-42, 2012.
- STONOR, T. Permeability & Connectivity: a tale of two cities. 2016. In: The power of the network. Disponível em <https://timstonor.wordpress.com/2016/01/05/permeability-connectivity-a-tale-of-two-cities/>. Acesso em 23 jul. 2019.
- TALEN, E. Design by the Rules: The historical underpinnings of Form-Based Codes. In: Journal of the American Planning Association, v. 75, n. 2, Spring 2009.
- VILLAÇA, Flávio. Uma contribuição para a história do planejamento urbano no Brasil. In: DEÁK, C.; SCHIFFER, S. R. (orgs.) O processo de urbanização no Brasil. São Paulo: EdUSP, 1999.
- VIVIAN, M. Arquitetura, espaço urbano e criminalidade: relações entre o espaço construído e a segurança sob a ótica da intervisibilidade. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo). Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis - SC, 2012.
- YIN, R. K. Estudo de caso: planejamento e métodos. Porto Alegre: Bookman, 2005.
- ZAMBONI, D. P. A territorialidade do capital: da fazenda ao condomínio, desenhando a cidade. Tese (Doutorado). Programa de Pós-Graduação em Planejamento e Gestão do Território, Universidade Federal do ABC, Santo André, 2018.
- ZENKER, S.; PETERSEN, S.; AHOLT, A. The citizen satisfaction index (CSI): Evidence for a four basic factor model in a Germany sample. In: Cities, 31, p. 156-164, 2013.

## DOCUMENTOS

BRASIL. Lei nº 6.766, de 19 de dezembro de 1979. Lei do Parcelamento do Solo Urbano; Lei Lehmann; Lei do Parcelamento do Solo; Lei do Parcelamento Urbano; Lei do Loteamento e Parcelamento do Solo. Dispõe sobre o parcelamento do solo urbano e dá outras providências. Brasília, **Diário Oficial da União**, Seção 1, 20 dez. 1979, p. 19457.

\_\_\_\_\_. Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001. Estatuto da Cidade. Regulamenta os arts. 182 e 183 da Constituição Federal, estabelece diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências. Brasília. **Diário Oficial da União**, Seção 1, Eletrônico, 11 jul. 2001, p 1.

\_\_\_\_\_. Lei nº 11.079. de 30 de dezembro de 2004. Lei de Parceria Público-Privada, Lei das PPPs. Institui normas gerais para licitação e contratação de parceria público-privada no âmbito da administração pública. Brasília, **Diário Oficial da União**, Seção 1, 31 dez. 2004, p. 6.

LONDRINA. Lei 133, de 26 de dezembro de 19517. Dispõe sobre arruamento, loteamento e zoneamento, e dá outras providências. Disponível em <https://www2.cml.pr.gov.br/cons/lnd/leis/1951/L00133.htm>. Acesso em 11 jan. 2022.

\_\_\_\_\_. Lei Municipal nº 1.794, de 24 de dezembro de 1970. Autoriza o Executivo Municipal a aceitar o parcelamento da subdivisão da Fazenda Palhano. Londrina-PR.. Londrina, **Diário Oficial**, 31 dez. 1970.

\_\_\_\_\_. Lei nº 11.465, 5 de abril de 1990. Lei Orgânica do município de Londrina. **Jornal Folha de Londrina**, Edição nº 11.465, 6 abr. 1990 - Caderno Encarte.

\_\_\_\_\_. Lei Municipal nº 3.706, de 16 de julho de 1984. Dispõe sobre o Zoneamento da Cidade de Londrina e dá outras providências. Londrina, **Diário Oficial**, 27 jul. 1984.

\_\_\_\_\_. Lei nº 3.792, de 20 de junho de 1985. Dá nova redação ao artigo 20 e aos parágrafos 3º e 7º da Lei nº 133, de 7 de dezembro de 1951, que dispõe sobre loteamentos. Londrina, **Diário Oficial**, 20 jul. 1985.

\_\_\_\_\_. Lei nº 7.482, de 20 de julho de 1998. Institui o Plano Diretor do Município de Londrina e dá outras providências. Londrina – PR, **Jornal Oficial**, edição nº 104, caderno único, 28 jul. 1998, fls. 1 - 4.

\_\_\_\_\_. Lei Municipal Nº 7.484, de 20 de julho de 1998. Define o perímetro da zona urbana e da zona de expansão urbana do distrito sede do município de Londrina. **Jornal Oficial**, edição nº 104, caderno único, 28 jul. 1988, fls. 13 - 14.

\_\_\_\_\_. Lei nº 10.637, de 23 de dezembro de 2008. Institui as diretrizes do Plano Diretor Participativo do Município de Londrina – PDPML. Londrina – PR, **Jornal Oficial**, edição nº 1047, caderno único, 29 dez. 2008, fls. 18 - 44.

\_\_\_\_\_. Lei nº 11.188, de 19 de abril de 2011. Dispõe sobre a Preservação do Patrimônio Cultural do Município de Londrina, criando os processos de listagem de bens de interesse de preservação e o processo de tombamento municipal, cria o Conselho Municipal de Preservação do Patrimônio Cultural e o Fundo Municipal de Preservação do Patrimônio Cultural de Londrina. Londrina – PR, **Jornal Oficial**, edição nº 1547, de 28 abr. 2011.

\_\_\_\_\_. Lei nº11.381, de 20 de dezembro de 2011. Institui o Código de Obras e Edificações do Município de Londrina. Londrina – PR, **Jornal Oficial**, edição nº 1719, caderno único, fls. 1 - 38 Errata: Jornal Oficial, edição nº 1732, caderno único, fls. 28. Promulgação: Jornal Oficial, edição nº 1791, 10/02/2012, caderno único, fls. 14 - 16. Errata: Jornal Oficial, edição nº 1793, caderno único, 14 fev. 2012, fls. 21 - 24.

\_\_\_\_\_. Lei nº 11.468, de 28 de dezembro de 2011. Institui o Código de Posturas do Município de Londrina. Londrina – PR, **Jornal Oficial**, edição nº 1765, caderno único, 09 jan. 2012, fls. 1 - 52 Promulgação: Jornal Oficial, edição nº 1809, caderno único, fls. 16, 17 e 18, de 7 mar. 2012.

\_\_\_\_\_. Lei nº 11.471, de 5 de janeiro de 2012. Código Ambiental do município de Londrina. Londrina – PR, Jornal Oficial, edição nº 1.766, caderno único, fls. 1 - 34. **Jornal Oficial**, edição nº 1811, caderno único, fls. 37 - 40, em 9 mar. 2012.

\_\_\_\_\_. Lei nº 11.661, de 12 de julho de 2012. Perímetro da zona urbana, dos núcleos urbanos dos distritos e expansão do distrito sede do município de Londrina. Londrina, **Jornal Oficial**, edição nº 1919, caderno único, fls. 1 -24, 17 jul. 12. Errata: publicada no Jornal Oficial, edição nº 1925, caderno único, fl. 18, em 24 jul. 2012.

\_\_\_\_\_. Lei nº 11.672 de 24 de julho de 2012. Dispõe sobre o parcelamento do solo para fins urbanos no Município de Londrina e dá outras providências. Londrina – PR, **Jornal Oficial**, edição nº 1928, caderno único, 27 jul. 2012, fls. 3 - 23 Errata: Jornal Oficial, edição nº 1946, caderno único, fls. 3 - 4 em 16/8/2012 Promulgação: Jornal Oficial, edição nº 1968, caderno único, fls. 21 - 25, em 10 set. 2012.

\_\_\_\_\_. Lei nº 12.236, de 28 de janeiro de 2015. Dispõe sobre o Uso e a Ocupação do Solo no Município de Londrina e dá outras providências. Londrina – PR, **Jornal Oficial**, edição nº 2637, caderno único, 02 fev. 2015, fls. 1 - 111.

\_\_\_\_\_. Lei nº 12.237, de 29 de janeiro de 2015. Dispõe sobre o Sistema Viário Básico do Município de Londrina e dá outras providências. Londrina, **Jornal Oficial**, edição nº 2637, caderno único, 02 fev. 2015, fls. 112 - 119.

\_\_\_\_\_. Lei nº 12.267, de 27 de abril de 2015. Dispõe sobre a implantação da Outorga Onerosa do Direito de Construir na modalidade aquisição onerosa por compra no Município de Londrina e dá outras providências. Londrina – PR, **Jornal Oficial**, edição nº 2704, caderno único, 27 abr. 2015, fls. 1 - 3.

\_\_\_\_\_. Lei nº 12.470, de 11 de dezembro de 2016. Introduce alterações na Lei nº 11.672, de 24 de julho de 2012, que dispõe sobre o parcelamento do solo para fins urbanos no Município de Londrina e dá outras providências. Londrina – PR, **Jornal Oficial**, edição nº 3147, caderno único, 09 dez. 2016, fls. 1 - 2.

\_\_\_\_\_. Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Londrina. **2ª Oficina de Qualificação com o GA e ETM**. Uso do Solo. Plano Diretor de Londrina (2018-2028). Revisão das Leis Específicas. Londrina: IPPUL, 27 mar. 2020.

\_\_\_\_\_. Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Londrina. **3ª Oficina de Qualificação com o GA e ETM**. Uso do Solo. Plano Diretor de Londrina (2018-2028). Revisão das Leis Específicas. Londrina: IPPUL, 05 jun. 2020.

\_\_\_\_\_. Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Londrina. **Revisão do Plano Diretor Municipal de Londrina**. PDML 2018-2028. Revisão das Leis Específicas. Oficina de Qualificação 2 – Uso do Solo. Oficina de Qualificação 3 – Ocupação do Solo. Londrina: IPPUL, 17 jun. 2020.

\_\_\_\_\_. Lei nº 13.339, de 7 de janeiro de 2022. Plano Diretor do Município de Londrina. Londrina, **Jornal Oficial**, ano XXIV, n. 4541, Publicação Diária, 19 jan. 2022, p. 1 - 35.

RIBEIRÃO PRETO. Prefeitura Municipal. Proposta viária e de zoneamento do Plano Diretor de José de Oliveira Reis para Ribeirão Preto. **Arquivo Público e Histórico do Município de Ribeirão Preto**, 1945.

\_\_\_\_\_. Lei Municipal nº 411 de 11 de maio de 1955. Considera como parte integrante da zona residencial da cidade, diversos logradouros públicos, 11 mai. 1955. Disponível em <https://www.ribeiraopreto.sp.gov.br/legislacao-municipal/pesquisa>. Acesso em 10 jan. 2022.

\_\_\_\_\_. Lei nº 3.274, de 21 de janeiro de 1977. Dispõe sobre o Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado - organização territorial integrado - organização territorial, definição, localização, construção e uso de "edifícios altos", e dá outras providências. Ribeirão Preto, **Diário Oficial**, 27 jan. 1977.

\_\_\_\_\_. Lei nº 3.346 de 28 de setembro de 1977. Dispõe sobre o Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado - organização territorial, loteamento, loteamentos, arruamentos, abertura e prolongamento de vias, retalhamento de imóveis em geral e dá outras providências. Ribeirão Preto, **Diário Oficial**, 15 out. 1977.

\_\_\_\_\_. Decreto Municipal nº 333, de 26 de dezembro de 1983. Define e delimita setores e subsetores no distrito sede do município de Ribeirão Preto. Ribeirão Preto, **Diário Oficial**, 28 dez. 1983.

\_\_\_\_\_. Lei nº 3.349, de 7 de outubro de 1977. Regulamenta a atividade comercial nas avenidas 9 de Julho, Independência e Getúlio Vargas. Ribeirão Preto, **Diário Oficial**, 07 out. 1977.

\_\_\_\_\_. Lei nº 3.346, de 28 de setembro de 1997. Dispõe sobre o Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado – organização territorial, loteamento, loteamentos, arruamentos, abertura e prolongamentos de vias, retalhamento de imóveis em geral e dá outras providências. Ribeirão Preto, **Diário Oficial**, 15 out. 1997.

\_\_\_\_\_. Lei nº 4.889 de 9 de setembro de 1986. Dispõe sobre as edificações verticalizadas. Secretaria de Planejamento e Gestão Ambiental. Ribeirão Preto, **Diário Oficial**, 12 set. 1986.

\_\_\_\_\_. Lei Complementar nº 211, de 22 de janeiro de 1993. Altera dispositivos da lei nº 4889, de 09 de setembro de 1986, quanto à área máxima edificável. Ribeirão Preto, **Diário Oficial**, 01 fev. 1993.

\_\_\_\_\_. Lei Complementar nº 501, de 1 de dezembro de 1995. Dispõe sobre a instituição do Plano Diretor do município de Ribeirão Preto e dá outras providências. Ribeirão Preto, **Diário Oficial**, 01 dez. 1995.

\_\_\_\_\_. Lei Complementar do Plano Diretor nº 1.573, de 13 de novembro de 2003. Revisão Plano Diretor (Lei complementar municipal nº 501/95) e dá outras providências. Ribeirão Preto, **Diário Oficial**, 21 nov. 2003.

\_\_\_\_\_. Lei Complementar nº 2.157, de 08 de janeiro de 2007. Dispõe sobre o parcelamento, uso e ocupação do solo no município de Ribeirão Preto. Ribeirão Preto, **Diário Oficial**, 12 mar. 2007.

\_\_\_\_\_. Lei nº 2.866, de 03 de maio de 2018. Dispõe sobre a revisão do Plano Diretor implantado pela lei complementar nº 501, de 31 de outubro de 1995 e modificada pela lei complementar nº 1.537, de 13 de novembro de 2003, na forma que especifica, e dá outras providências. Ribeirão Preto, **Diário Oficial**, 03 mai. 2018.

SÃO PAULO. (Município). Lei nº 3.427, de 19 de novembro de 1929. Código de Obras Arthur Saboya. São Paulo, **Diário Oficial da Cidade**, 18 nov. 1929, p. 1. Disponível em <https://leismunicipais.com.br/SP/SAO.PAULO/LEI-3427-1929-SAO-PAULO-SP.pdf>, Acesso em 05/02/2022.

**SITES**

A CIDADE ON. Violência assusta moradores da região Sul de Ribeirão Preto.

Disponível em

<https://www.acidadeon.com/ribeiraopreto/cotidiano/cidades/NOT,0,0,1641774,violencia-assusta-moradores-da-regiao-sul-de-ribeirao-preto.aspx>. Acesso em 29 jul. 2021.

AMERICAN PLANNING ASSOCIATION - APA. Creating great communities for all.

Disponível em <https://www.planning.org/>. Acesso em 01 ago. 2019.

ARCGIS ONLINE. Disponível em

<https://www.arcgis.com/home/webmap/viewer.html?useExisting=1>. Acesso em 05 jan. 2022.

ARTENGE. Disponível em <https://www.artenge.com.br/>. Acesso em 05 jun. 2021.

ASSOCIAÇÃO ALTO DA PALHANO – AAP. Disponível em

<https://www.altodapalhana.com.br/>. Acesso em 08 set. 2021.

AYOSHII ENGENHARIA. Disponível em <https://www.ayoshii.com.br/pt-br>. Acesso em 12 jun. 2021.

BILD DESENVOLVIMENTO IMOBILIÁRIO. Disponível em <https://www.bild.com.br//>. Acesso em 21 jun. 2021.

CHEMIN ENGENHARIA. Disponível em <https://www.chemineng.com.br/>. Acesso em 21 jun. 2021.

CONSELHO DE CONDOMÍNIOS DA GLEBA PALHANO – CONGP. Disponível em <http://conglondrina.com.br>. Acesso em 15 mai. 2021.

COPEMA. Disponível em <https://www.copema.com.br/>. Acesso em 06 jun. 2021.

DIÁRIO DOS IMÓVEIS DE LONDRINA. Disponível em

<https://www.diariosimoveisdeldondrina.com.br/>. Acesso em 23 jul. 2021.

EMPORIS. Disponível em <https://www.emporis.com/>. Acesso em 12 set. 2021.

FOLHA DE LONDRINA. Disponível em

<https://www.folhadelondrina.com.br/cidades/um-pomar-em-crescimento-na-gleba-palhana-3102516e.html>. Acesso em 24 set. 2021.

GALMO. Disponível em <https://galmo.com.br/>. Acesso em 06 jun. 2021.

GOOGLE MAPS. Disponível em <https://www.google.com.br/maps>. Acesso em 20 ago. 2020.

GRUPO DE PESQUISA IMAGEM E CIDADE. Disponível em

<https://imagemecidade.wixsite.com/meusite/ribeir%C3%A3o-preto?pgid=j7a1tk30-ff83f65b-34ef-42f8-a912-033440b1bc1d>. Acesso em 10 dez. 2021.

HABIARTE. Disponível em <https://www.habiarte.com/>. Acesso em 06 jun. 2021

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA – IBGE. Disponível em <https://cidades.ibge.gov.br/>. Acesso em 06 jan. 2021.

\_\_\_\_\_. IBGE Cidades @. Disponível em <https://cidades.ibge.gov.br/>. Acesso em 18 jun. 2021.

JORNAL DA GLEBA. Disponível em <https://www.jornaldagleba.com.br/>. Acesso em 11 nov. 2021.

JV DIAS CONSTRUTORA. Disponível em <https://www.jvdias.com.br/>. Acesso em 06 jun. 2021.

JR. STUDIO FOTOGRÁFICO. Disponível em <https://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=1490723>. Acesso em 11 nov. 2019.

LONDRINA. Mapa de zoneamento urbano do Londrina. 2013. Disponível em [https://www1.cml.pr.gov.br/projetos/2013/anexoproPL002282013\\_mapa\\_zoneamento.pdf](https://www1.cml.pr.gov.br/projetos/2013/anexoproPL002282013_mapa_zoneamento.pdf). Acesso em 11 fev. 2021.

LONDRINA. Portal da Prefeitura Municipal de Londrina. Disponível em <http://www.londrina.pr.gov.br/>. Acesso em 20 jun. 2021.

LONDRINA. Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Londrina. Plano de Mobilidade. Londrina: IPPUL, 2019. Disponível em <https://ippul.londrina.pr.gov.br/index.php/plano-de-mobilidade.html>. Acesso em 10 out. 2021.

LONDRINA. ZONEAMENTO FÁCIL. Disponível em <https://geo.londrina.pr.gov.br/>. Acesso em 10 out. 2021.

MICROSOFT CORPORATION. (2018). Microsoft Excel. Disponível em: <https://office.microsoft.com/excel>

MUSEU D'HISTORIA DE LA CIUTAT, BARCELONA. Disponível em <https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/8/89/PlaCerdà1859b.jpg>. Acesso em 9 fev. 2022.

PEREIRA ALVIM. Disponível em <https://www.pereiraalvim.com.br/>. Acesso em 10 jun. 2021.

PIGNATA, M. High Angle View Of Buildings In City Against Sky. Sem data. Disponível em: [https://stock.adobe.com/pt/images/id/413099451?as\\_campaign=Freepik&as\\_content=api&as\\_audience=idp&tduid=352b2f1acfe946f239159af856088487&as\\_channel=affiliate&as\\_campclass=redirect&as\\_source=arvato](https://stock.adobe.com/pt/images/id/413099451?as_campaign=Freepik&as_content=api&as_audience=idp&tduid=352b2f1acfe946f239159af856088487&as_channel=affiliate&as_campclass=redirect&as_source=arvato). Acesso em: 21 ago. 2021.

PLAENGE. Disponível em <https://www.plaenge.com.br/>. Acesso em 10 jun. 2021.

PPS Project for Public Spaces. Disponível em <https://www.pps.org/article/grplacefeat/>. Acesso em 12 dez. 2018.

RIBEIRÃO PRETO. Prefeitura Municipal de Ribeirão Preto. Disponível em <https://www.ribeiraopreto.sp.gov.br/portal/>. Acesso em 18 ago. 2021.

PREFEITURA MUNICIPAL DE RIBEIRÃO PRETO. Ribeirão Preto 2001: Ações Estratégicas para o Desenvolvimento. Ribeirão Preto: Cohab; Secretaria Municipal de Planejamento e Desenvolvimento; MK Arquitetura SC Ltda. Disponível em <[http://redept.org/uploads/midia/Ribeir%C3%A3o\\_Preto\\_2001.pdf](http://redept.org/uploads/midia/Ribeir%C3%A3o_Preto_2001.pdf)> Acesso em 11 jun. 2021

RIBEIRÃO PRETO. Plano de Cidade 2020-2030. Coord. Instituto Ribeirão 2030. Disponível em <[https://drive.google.com/file/d/136e26rNTAfkBYOIVeE\\_xqOsHJ6lCBDm/view](https://drive.google.com/file/d/136e26rNTAfkBYOIVeE_xqOsHJ6lCBDm/view)> Acesso em 16/06/2021.

RIBEIRÃO PRETO. Plano de Mobilidade e Transporte de Ribeirão Preto. Ribeirão Preto: Prefeitura Municipal de Ribeirão Preto; Empresa de Trânsito e Transporte Urbano de Ribeirão Preto – Transerp; Oficina Consultores Associados, dez. 2012. Disponível em <https://www.ribeiraopreto.sp.gov.br/files/splan/planod/mobi-anexo-1.pdf>. Acesso em 16 jun. 2021.

PREFEITURA DE RIBEIRÃO PRETO. Workshop Smart City Ribeirão Preto 2018. Ribeirão Preto: Secretaria de Planejamento e Gestão Pública / CGI / GTECGI, 2018. Disponível em <https://www.ribeiraopreto.sp.gov.br/files/splan/pdf/smart-cities.pdf>. Acesso em 10 mai. 2021.

REDE BRASILEIRA DE CIDADES INTELIGENTES E HUMANAS. Disponível em <http://redebrasileira.org/home>. Acesso em 20 jul. 2019.

REVISTA SUCESSO. Disponível em <http://revistasucesso.com.br/post/gleba-palhano-bairro-que-encanta-pelo-crescimento-pungente-pela-beleza-e-sofisticacao>. Acesso em 14 ago. 2021.

ROSSI RESIDENCIAL. Disponível em <https://www.rossiresidencial.com.br/>. Acesso em 05 jul. 2021.

STÉFANI NOGUEIRA. Disponível em <https://stefaninogueira.com/>. Acesso em 05 jul. 2021.

SKYSCRAPER CITY. Disponível em <https://www.skyscrapercity.com/>. Acesso em 02 jan. 2021.

VANGUARD. Disponível em <https://www.vanguardhome.com.br/>. Acesso em 06 jun. 2021.

VECTRA CONSTRUTORA. Disponível em <https://www.vectraconstrutora.com.br/>. Acesso em 06 jun. 2021.

WORLD IMAGERY. Disponível em <https://www.arcgis.com/home/webmap/viewer.html?useExisting=1>. Acesso em 05 jan. 2022.

## Apêndice A – Questionário aplicado

### IDENTIFICAÇÃO DO ENTREVISTADO

1. **Gênero** ( ) Masculino ( ) Feminino ( ) Outro
2. **Faixa etária** ( ) 18-24 anos ( ) 25-39 anos ( ) 40-59 anos ( ) mais de 60 anos
3. **Grau de escolaridade**  
 ( ) Ensino Fundamental I incompleto ( ) Ensino Fundamental I completo ( ) Ensino Fundamental II completo ( ) Ensino Médio completo ( ) Graduação completo ( ) Pós Graduação completo
4. **Relação com o bairro** ( ) morador ( ) trabalho ( ) outro

### INFORMAÇÕES

5. **Frequenta parques e praças na cidade?** ( ) sim ( ) não
6. **Assinale as atividades que pratica regularmente em espaços públicos da cidade.** Assinale uma ou mais alternativas.  
 ( ) Passear nas ruas ou praças ( ) Ir ao parque ou praça com crianças ( ) Praticar esportes  
 ( ) Passear com o cachorro ( ) Frequentar restaurantes, lanchonetes, food trucks ( ) Fazer compras

#### 7. Em UM BAIRRO, qual a IMPORTÂNCIA dos seguintes itens para você

	IMPORTANTE	INDIFERENTE	SEM IMPORTÂNCIA
Existência de espaços de lazer (praças e parques)			
Localização dos espaços de lazer			
Segurança contra violência			
Outros moradores (comunidade local)			
Beleza das edificações			

#### 8. Em UMA RUA, qual a IMPORTÂNCIA dos seguintes itens para você

	IMPORTANTE	INDIFERENTE	SEM IMPORTÂNCIA
Opções de comércio e serviços			
Acessibilidade física (rampas, pisos, calçadas, obstáculos)			
Segurança física contra tráfego (faixa de pedestres, sinalização, risco de atropelamento)			
Mobiliário urbano (bancos, iluminação, lixeiras)			
Arborização em calçadas e praças			

**AVALIAÇÃO DO BAIRRO****9. Neste bairro, COMO SE SENTE em relação aos itens listados no quadro?**

	MUITO INSATISFEITO	INSATISFEITO	SATISFEITO	MUITO SATISFEITO
Segurança (contra violência) nas ruas durante o dia				
Segurança (contra violência) nas ruas durante a noite				
Acessibilidade física nas ruas e praças				
Manutenção do piso das calçadas				
Segurança física contra tráfego (faixa de pedestres, sinalização, risco de atropelamento)				
Opções de transporte (Mobilidade)				
Conexão com outros bairros da cidade (facilidade de ir daqui para outras partes da cidade)				
Adequação do mobiliário urbano para suas necessidades				
Oferta de espaços de lazer				
Oferta de comércio e serviços				
Localização				
Abrigo contra sol e chuva				
Arborização nas calçadas e praças				
Arquitetura (beleza) das edificações				
Altura média das edificações (quantidade de andares)				
Outros moradores				

**10. Sente FALTA de algum equipamento de lazer e/ou serviço NESTE BAIRRO?**

( ) Não ( ) Sim, especialmente de equipamentos de lazer ( ) Sim, especialmente de mais opções de serviço

**11. Classifique de 1 a 5 os itens que mais VALORIZA NESSE BAIRRO, sendo 1 o mais importante e 5 o menos importante.**

( ) qualidade dos espaços públicos ( ) beleza das edificações ( ) outros moradores (comunidade local) ( ) boa localização ( ) segurança contra violência

**12. Classifique de 1 a 5 os itens que mais VALORIZA nas RUAS DESSE BAIRRO, sendo 1 o mais importante e 5 o menos importante.**

( ) acessibilidade física (rampas, pisos, calçadas, obstáculos) ( ) opções de comércio e serviços ( ) oferta de espaços de lazer ( ) mobiliário urbano (bancos, iluminação, lixeiras) ( ) arborização

**13. Está SATISFEITO com os espaços públicos DESTA CIDADE?**

( ) sim ( ) não ( ) parcialmente

**14. Com que FREQUENCIA utiliza os espaços públicos (calçadas, praças, parques) desse bairro?**

( ) mais de 3 dias na semana. ( ) de 1 a 2 dias na semana ( ) menos de 1 dia na semana ( ) não utilizo

15. **Se fossem realizadas modificações e melhorias nos espaços públicos do bairro, modificaria a FORMA E/OU FREQUÊNCIA como você utiliza os mesmos?**  
( ) sim ( ) não ( ) talvez

#### **ISOLAMENTO SOCIAL**

16. **As medidas de isolamento social interferem no MODO e FREQUÊNCIA com que você utiliza os espaços públicos do bairro HOJE?**  
( ) Sim, tenho frequentado MAIS do que antes da pandemia  
( ) Sim, tenho frequentado MENOS do que antes da pandemia  
( ) Não fizeram diferença
17. **APÓS o isolamento social, você acredita que utilizará os espaços públicos da mesma maneira como antes?**  
( ) Sim, utilizarei com a MESMA FREQUÊNCIA que antes da pandemia  
( ) Não, utilizarei com MAIOR FREQUÊNCIA que antes da pandemia  
( ) Não, utilizarei com MENOR FREQUÊNCIA que antes da pandemia  
( ) Não sei

#### **INFORMAÇÕES COMPLEMENTARES**

18. **Existem fatores que o levariam a utilizar mais os espaços públicos do bairro, ou que impedem de fazê-lo? Comente** (Questão livre).  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_
19. **Espaço destinado a comentários** (livre)  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_
20. **Você tem disponibilidade em participar de uma entrevista para aprofundamento dos temas tratados nesse questionário?** A entrevista será realizada por meio eletrônico, com agendamento prévio e previsão de duração de 40 minutos.  
( ) Sim ( ) Não

#### **Muito obrigada por sua participação!**

Você receberá uma cópia por e-mail do Termo de Consentimento livre e esclarecido, com teor idêntico ao da primeira seção.



## Apêndice B – Roteiro da Entrevista Semiestruturada

### IDENTIFICAÇÃO

- Gênero / Idade / Ocupação
- Tempo em que mora no bairro
- Motivo para morar no bairro

### ATIVIDADES

- Quais atividades você costuma praticar com maior frequência nos espaços públicos do bairro?
- Você costuma utilizar espaços públicos de outras regiões da cidade para esporte e lazer? Se sim, quais e por quê?

### CONFORTO

- Você se sente convidado a frequentar os espaços públicos do seu bairro? Por quais motivos? Com que frequência faz isso?
- Existe um ou mais fatores que o levariam a utilizar mais os espaços públicos do bairro, como praças e ruas? Descreva-os.
- De modo contrário, existe algum fator que te impede de frequentar os espaços públicos do bairro? Qual?

### SEGURANÇA

#### Segurança contra crime

- O que faz com que você se sinta seguro ou inseguro nos espaços públicos do seu bairro?
- Existem sistemas de câmera no seu prédio vigiando a área externa (calçadas e rua)? Isso te deixa mais seguro? Explique.
- Acha que deve ser feito algo em relação à segurança das calçadas e praças da região? Explique.

#### Segurança física (acessibilidade física)

- Ao caminhar pelas calçadas do bairro, sente-se seguro ou inseguro quanto a acessibilidade física? Explique.
- Na sua opinião, o acabamento, manutenção e largura das calçadas são apropriados para caminhar? Ou apresentam risco ao pedestre?

### SENTIMENTO DE PERTENCIMENTO

- Como você se sente em relação aos demais moradores do bairro? Sente-se fazendo parte de uma comunidade? Explique
- Existem grupos comunitários para discussão dos problemas referentes ao seu condomínio ou ao bairro? Assuntos referentes ao espaço público são discutidos? Quais principais questões referentes a esse tópico?

### RELAÇÃO EDIFÍCIO X CIDADE

- Você utiliza os espaços abertos comuns condominiais como parque, quadras, quiosques ou similares?
- Acha que os espaços abertos comuns condominiais atendem suas necessidades quanto à esporte e lazer? Explique.

### PANDEMIA

- As medidas de isolamento social interferiram no modo como você utiliza os espaços públicos do bairro? Como?
- Após o isolamento social, você acredita que utilizará os espaços públicos da mesma forma e frequência de antes? Se não, o que mudou para você?

### CONCLUSÃO

- Pontue o principal ponto positivo e negativo de se morar nesse bairro



### Apêndice C – Ficha de observação dos edifícios

NOME EDIFÍCIO:			
ENDEREÇO:			
CONSTRUTORA:			
ANO APROVAÇÃO:		ANO ENTREGA:	
Usos e atividades	Uso	Exclusivamente residencial	
		Misto – Residencial com comercial	
		Misto – Residencial com institucional	
		Misto – Residencial com serviço	
Padrão do empreendimento	Número de torres:		
	Número de pavimentos / torre:		
	Número de unidades por pavimento:		
Morfologia	Tipologia arquitetônica	Contínuo no alinhamento	
		Isolado	
		Misto	
		Condomínio-clubes	
	Relação do edifício com espaço urbano	Baixa permeabilidade visual	
		Média permeabilidade visual	
		Alta permeabilidade visual	
	Elementos fechamento das fachadas	Muro alvenaria	
		Gradil	
		Vidro	
Muro verde			
Outro:			
Segurança	Mecanismos de segurança privada	Câmeras de vigilância	
		Porteiro	
		Guardas	
		Serpentina ou similar	
		Cerca elétrica	
		Sensor de movimento	
Acessibilidade	Acesso ao edifício (quantidade)	Pessoas	
		Veículos	
	Calçadas	Largura	
		Estado de conservação	Bom
			Ruim (descreva)
		Presença de obstáculos	Não
			Sim (descreva)
Observações			



### Apêndice D – Ficha de observação das praças e parques

NOME:				
ENDEREÇO:				
HORÁRIO DE FUNCIONAMENTO: ( ) ESPAÇO ABERTO				
Dia do registro:		Horário:		
Clima		( ) ensolarado. ( ) nublado. ( ) chuva		
		( ) frio ( ) quente ( ) agradável		
Principais atividades		não observado	pouco	bastante
	Caminhada, corrida			
	Esportes			
	Lazer, contemplação			
	Passeio com animais			
	Passeio com crianças			
	Alimentação			
	Outro:			
Público	Mulheres			
	Homens			
	Idosos			
	Crianças pequenas acompanhadas			
	Crianças desacompanhadas			
	Jovens			
	Outro			
Equipamentos			Sim	Não
	Lugares para sentar-se			
	Pista de caminhada			
	Ciclovia / ciclofaixa			
	Equipamentos de ginástica			
	Playground infantil			
	Serviço de alimentação			
	Sinal Wi-fi aberto			
	Iluminação pública			
	Câmeras de monitoramento			
Acessibilidade das calçadas	Rampas de acesso			
	Sinalização tátil no piso			
	Bom estado de conservação			
Observações				



### Apêndice E – Ficha de observação para os percursos programados

TRECHO:	Comprimento:			
ENDEREÇO:				
Dia:	Horário:			
CLIMA	<input type="checkbox"/> ensolarado	<input type="checkbox"/> nublado	<input type="checkbox"/> chuva	
TEMPERATURA	<input type="checkbox"/> frio	<input type="checkbox"/> quente	<input type="checkbox"/> agradável	
ODOR	<input type="checkbox"/> desconfortável	<input type="checkbox"/> neutro	<input type="checkbox"/> confortável	
RUÍDO	<input type="checkbox"/> desconfortável	<input type="checkbox"/> neutro	<input type="checkbox"/> confortável	
ARBORIZAÇÃO	<input type="checkbox"/> baixo	<input type="checkbox"/> médio	<input type="checkbox"/> alto	
SOMBREAMENTO	<input type="checkbox"/> baixo	<input type="checkbox"/> médio	<input type="checkbox"/> alto	
<b>ATIVIDADES CALÇADAS</b>				
	Idosos	Adultos	Jovens	Crianças
Deslocamento (caminhada)				
Esportes, corrida				
Lazer, contemplação				
Passeio com animais				
Passeio com crianças				
Alimentação				
Consumo				
Outro:				
Observações				
<b>ATIVIDADES RUAS</b>				
Circulação automóveis e motocicletas	Nenhum	Baixo	Médio	Intenso
Circulação Ciclistas	Nenhum	Baixo	Médio	Intenso
Carros estacionados	Lado 1:		Lado 2:	
Presença Food Trucks	Lado 1:		Lado 2:	
Travessia ao longo da quadra				
Travessia esquinas				
Observações				
<b>DISPUTA / CONFLITOS</b>				
<b>OBSERVAÇÕES GERAIS</b>				

### **Orientações:**

#### DIAS SEMANA:

Terça a quinta-feira (um deles)

Domingo

#### HORÁRIOS:

Dia semana: Entre 8h e 9h; Entre 18h e 19h

Domingo: Entre 9h e 10h; Entre 17h e 18h

### **Prenchimento da ficha**

TRECHO: Numerar de 1 a 7 na sequência do percurso

COMPRIMENTO: Medir no Auto CAD comprimento de cada trecho de quadra

ATIVIDADES NAS CALÇADAS: quantificar cada atividade por perfil de usuário (somente nas calçadas, não contabilizar movimento interno de praças)

#### ATIVIDADES NAS RUAS:

- Carros estacionados: quantificar por lado da via
- Circulação de automóveis e motocicletas: intensidade
- Circulação de ciclistas: intensidade
- Se verificarem presença de food trucks estacionados, quantificar por lado da via
- Caso observem alguma viatura ou guarda municipal, anotar

TRAVESSIAS: Anotar algum problema ou percepção de obstáculo ou dificuldade dos pedestres para atravessar a rua, principalmente próximo às esquinas

DISPUTA, CONFLITOS: Anotar presença de atividades conflitantes caso presenciem durante o trajeto

#### FOTOGRAFAR

- pelo menos uma vez cada trecho para conferência das informações
- eventos de destaque como concentração maior de pessoas, conflitos, problemas de travessia

**Apêndice F – Lista dos condomínios residenciais integrantes do levantamento de Londrina/PR**

QUADRA	NOME	EMPREENDEDOR	ANO DE CONCLUSÃO	QUANTIDADE DE TORRES	PAVIMENTOS TIPO	UNIDADES POR CONDOMÍNIO	UNIDADES POR PAVIMENTO	ÁREA PRIVADA APARTAMENTO (aproximada)	PRESEÇA DE MURO	PRESEÇA DE GRADIL	PRESEÇA DE VIDRO	PRESEÇA DE MURO VERDE	RELAÇÃO COM O ENTORNO	TOTAL DOS ITENS DE SEGURANÇA	LARGURA DA CALÇADA	ESTADO DE CONSERVAÇÃO DA CALÇADA	PRESEÇA DE OBSTÁCULOS
1	Condomínio 001	Construtora A	2002	1	22	88	4	205m <sup>2</sup>	Sim	Não	Sim	Não	Média	3	3m	Bom	Não
	Condomínio 002	Construtora A	2014	1	36	72	2	378m <sup>2</sup>	Sim	Não	Sim	Não	Média	3	3m	Bom	Não
	Condomínio 003	Construtora D	2011	1	19	76	4	113,73m <sup>2</sup>	Sim	Não	Sim	Não	Baixa	3	3m	Bom	Não
	Condomínio 004	Construtora C	2013	1	35	70	2	269,39m <sup>2</sup>	Sim	Não	Sim	Sim	Baixa	4	3m	Bom	Não
2	Condomínio 005	Construtora A	2010	1	26	104	4	278m <sup>2</sup>	Sim	Não	Sim	Não	Baixa	4	3m	Bom	Não
	Condomínio 006	Construtora A	2016	1	34	68	2	274m <sup>2</sup>	Sim	Não	Sim	Não	Média	3	3m	Bom	Não
3	Condomínio 007	Construtora J	1997	1	10	40	4	120m <sup>2</sup>	Sim	Sim	Não	Não	Baixa	3	3m	Bom	Não
	Condomínio 008	Construtora J	2015	1	10	40	4	73,56	Sim	Sim	Sim	Não	Baixa	3	3m	Bom	Não
	Condomínio 009	Outra	2015	1	10	40	4	102m <sup>2</sup>	Sim	Não	Sim	Não	Alta	2	3m	Bom	Não
4	Condomínio 010	Construtora B	2003	1	24	192	4	85m <sup>2</sup>	Sim	Sim	Sim	Não	Baixa	4	3m	Bom	Não
	Condomínio 011	Construtora B	2005	1	20	312	4	de 48 a 500m <sup>2</sup>	Sim	Sim	Sim	Sim	Média	2	3m	Bom	Não
	Condomínio 012	Construtora B	2006	1	24	96	4	199m <sup>2</sup>	Sim	Sim	Sim	Não	Média	3	3m	Bom	Não
	Condomínio 013	Construtora B	2007	1	27	108	4	129,09m <sup>2</sup>	Sim	Sim	Não	Não	Baixa	3	3m	Bom	Não
	Condomínio 014	Construtora B	2010	1	27	108	4	130m <sup>2</sup>	Sim	Não	Sim	Não	Alta	3	3m	Bom	Não
5	Condomínio 015	Construtora B	2002	1	19	76	4	83,18m <sup>2</sup>	Sim	Não	Sim	Sim	Baixa	3	3m	Bom	Não
	Condomínio 016	Construtora K	2006	1	30	120	4	161,5m <sup>2</sup>	Sim	Sim	Sim	Não	Baixa	3	3m	Bom	Não
6	Condomínio 017	Construtora A	2003	1	24	96	4	122,11m <sup>2</sup>	Sim	Não	Sim	Não	Média	3	3m	Bom	Não
	Condomínio 018	Construtora B	2001	1	18	72	4	230,64 e 398m <sup>2</sup>	Sim	Não	Sim	Não	Baixa	3	3m	Bom	Não
	Condomínio 019	Construtora C	2001	1	16	64	2	162m <sup>2</sup>	Sim	Não	Sim	Não	Baixa	3	3m	Bom	Não
7	Condomínio 020	Construtora B	2010	1	19	76	2	79,43m <sup>2</sup>	Sim	Não	Sim	Não	Baixa	3	3m	Bom	Não
	Condomínio 021	Construtora B	2012	1	20	40	4	275m <sup>2</sup>	Sim	Não	Sim	Sim	Média	3	3m	Bom	Não
	Condomínio 022	Construtora E	2016	2	26	52	2	234,7m <sup>2</sup>	Sim	Sim	Sim	Não	Média	3	3m	Bom	Não
	Condomínio 023	Outra	1998	1	26	104	1	132,43m <sup>2</sup>	Não	Não	Sim	Não	Média	3	3m	Bom	Não
8	Condomínio 024	Construtora C	2007	1	23	184 res. 15 com.	2	81,10m <sup>2</sup> até 120m <sup>2</sup>	Sim	Não	Sim	Não	Baixa	3	3m	Bom	Não
	Condomínio 025	Construtora C	2008	1	24	98	1	245 e 496m <sup>2</sup>	Sim	Não	Sim	Não	Média	3	3m	Bom	Não
	Condomínio 026	Construtora K	1996	1	16	16	4	369,64m <sup>2</sup>	Sim	Sim	Sim	Não	Média	3	3m	Bom	Não
	Condomínio 027	Construtora A	2006	1	25	50	4	186,13m <sup>2</sup>	Sim	Sim	Não	Não	Média	3	3m	Bom	Não
	Condomínio 028	Construtora H	2009	1	32	32	4	445,85m <sup>2</sup>	Sim	Não	Sim	Não	Baixa	3	3m	Bom	Não
	Condomínio 029	Construtora H	2008	1	17	68	4	170m <sup>2</sup>	Sim	Não	Sim	Não	Baixa	3	3m	Bom	Não

	Condomínio 030	Construtora H	2011	2	19	152	4	182m <sup>2</sup>	Sim	Sim	Não	Não	Baixa	3	3m	Bom	Não
	Condomínio 031	Construtora H	2002	1	12	48	2	100m <sup>2</sup>	Não	Sim	Não	Não	Média	3	3m	Bom	Não
9	Condomínio 032	Construtora B	2002	1	11	44	4	113m <sup>2</sup>	Sim	Sim	Não	Sim	Baixa	3	3m	Bom	Não
	Condomínio 033	Outra	2013	1	10	80	1	93 a 130m <sup>2</sup>	Sim	Não	Sim	Não	Média	3	3m	Bom	Não
10	Condomínio 034	Construtora B	2004	1	24	96	4	159m <sup>2</sup>	Sim	Não	Sim	Não	Média	3	3m	Bom	Não
	Condomínio 035	Construtora B	2005	1	23	92	4	163m <sup>2</sup>	Sim	Sim	Sim	Não	Alta	3	3m	Bom	Não
11	Condomínio 036	Construtora A	2013	1	22	88	4	133m <sup>2</sup>	Sim	Não	Sim	Não	Média	3	3m	Bom	Não
	Condomínio 037	Construtora A	2010	2	17	68	4	80m <sup>2</sup>	Sim	Não	Sim	Não	Média	3	3m	Bom	Não
	Condomínio 038	Construtora D	2016	1	17	68	4	93,57m <sup>2</sup>	Sim	Não	Sim	Não	Média	3	3m	Bom	Não
12	Condomínio 039	Construtora A	2010	1	19	76	4	120m <sup>2</sup>	Sim	Não	Sim	Não	Média	3	3m	Bom	Não
	Condomínio 040	Construtora D	2015	1	15	60	4	122,92m <sup>2</sup>	Sim	Não	Sim	Não	Alta	3	3m	Bom	Não
	Condomínio 041	Outra	1999	2	7	56	4	73,08m <sup>2</sup>	Sim	Sim	Não	Não	Média	3	3m	Ruim	Não
14	Condomínio 042	Construtora A	2009	1	18	72	4	87m <sup>2</sup>	Sim	Sim	Sim	Não	Média	3	3m	Bom	Não
	Condomínio 043	Construtora A	2011	1	18	72	4	99,29m <sup>2</sup>	Sim	Sim	Sim	Não	Média	4	3m	Bom	Não
	Condomínio 044	Construtora C	2013	1	25	100	4	112,51m <sup>2</sup>	Sim	Não	Sim	Não	Alta	3	3m	Bom	Não
	Condomínio 045	Construtora C	2015	1	24	168	7	99,50 e 84,80m <sup>2</sup>	Sim	Sim	Sim	Sim	Média	3	3m	Bom	Não
15	Condomínio 046	Construtora B	2016	1	19	76	4	165m <sup>2</sup>	Sim	Sim	Sim	Sim	Baixa	3	3m	Bom	Não
	Condomínio 047	Construtora B	2017	1	24	96	4	130,54m <sup>2</sup>	Sim	Sim	Sim	Não	Alta	3	3m	Bom	Não
	Condomínio 048	Construtora B	2013	1	19	76	4	179m <sup>2</sup>	Sim	Não	Sim	Não	Alta	3	3m	Bom	Não
	Condomínio 049	Construtora B	2015	2	22	176	4	121,50m <sup>2</sup>	Sim	Não	Sim	Não	Baixa	3	3m	Bom	Não
	Condomínio 050	Construtora B	2014	1	23	92	4	220,74m <sup>2</sup>	Sim	Não	Sim	Não	Média	3	3m	Bom	Não
	Condomínio 051	Construtora C	2011	1	27	54	2	200,04m <sup>2</sup>	Sim	Não	Sim	Sim	Alta	3	3m	Bom	Não
16	Condomínio 052	Construtora A	2017	1	35	70	2	235m <sup>2</sup>	Sim	Não	Sim	Não	Média	3	3m	Bom	Não
	Condomínio 053	Construtora A	2016	1	24	96	4	235m <sup>2</sup>	Sim	Não	Sim	Não	Baixa	3	3m	Bom	Não
	Condomínio 054	Construtora A	2011	1	18	144	8	72m <sup>2</sup>	Sim	Sim	Sim	Não	Baixa	3	3m	Bom	Não
	Condomínio 055	Construtora G	2013	2	19	152	4	76,61m <sup>2</sup>	Sim	Sim	Sim	Não	Baixa	3	3m	Bom	Não
17	Condomínio 056	Construtora G	2005	1	19	76	4	96,66m <sup>2</sup>	Sim	Não	Sim	Não	Baixa	3	3m	Bom	Não
	Condomínio 057	Construtora G	1992	3	8	96	4	65,46m <sup>2</sup>	Sim	Sim	Não	Não	Baixa	3	3m	Ruim	Sim
	Condomínio 058	Construtora G	2002	2	11	88	4	70m <sup>2</sup>	Sim	Não	Sim	Não	Média	3	3m	Bom	Não
18	Condomínio 059	Construtora G	2017	1	26	104	4	95,48m <sup>2</sup>	Sim	Não	Sim	Não	Média	3	3m	Bom	Não
	Condomínio 060	Construtora G	2010	1	17	68	4	82m <sup>2</sup>	Sim	Sim	Sim	Não	Baixa	3	3m	Bom	Não
	Condomínio 061	Construtora G	1999	2	7	56	4	68m <sup>2</sup>	Sim	Sim	Não	Não	Baixa	2	3m	Ruim	Sim
19	Condomínio 062	Construtora B	2017	1	21	84	4	110m <sup>2</sup>	Sim	Não	Sim	Não	Alta	3	3m	Bom	Não
	Condomínio 063	Construtora B	2017	2	24	192	4	81,62m <sup>2</sup>	Sim	Não	Sim	Não	Baixa	3	3m	Bom	Não
	Condomínio 064	Construtora B	2012	4	19	304	4	89 e 74m <sup>2</sup>	Sim	Sim	Sim	Não	Alta	3	3m	Bom	Não
	Condomínio 065	Construtora B	2016	1	24	96	4	236m <sup>2</sup>	Sim	Não	Sim	Não	Média	3	3m	Bom	Não
	Condomínio 066	Construtora I	2016	1	23	138	6	78m <sup>2</sup>	Sim	Não	Sim	Não	Baixa	3	3m	Bom	Não
20	Condomínio 067	Construtora B	2021	1	22	88	4	167m <sup>2</sup>	Sim	Não	Sim	Não	Baixa	3	3m	Bom	Não
	Condomínio 068	Construtora B	2020	1	24	92	4	122m <sup>2</sup>	Não	Não	Sim	Não	Média	3	3m	Bom	Não
	Condomínio 069	Construtora E	2014	2	22	176	8	77,38m <sup>2</sup>	Sim	Sim	Sim	Não	Alta	3	3m	Bom	Não
	Condomínio 070	Construtora E	2018	1	25	150	6	75, 85 e 86m <sup>2</sup>	Sim	Não	Sim	Não	Baixa	3	3m	Bom	Não
21	Condomínio 071	Construtora F	2014	3	19	342	6	68,76m <sup>2</sup>	Sim	Sim	Sim	Não	Alta	3	3m	Bom	Não

22	Condomínio 072	Construtora F	2016	2	25	300	6	69m <sup>2</sup>	Sim	Sim	Sim	Não	Alta	4	3m	Bom	Não
	Condomínio 073	Construtora E	2019	1	21	84	4	126m <sup>2</sup>	Sim	Sim	Sim	Não	Média	3	3m	Bom	Não
	Condomínio 074	Construtora E	2019	1	21	84	4	151m <sup>2</sup>	Sim	Sim	Sim	Não	Média	3	3m	Bom	Não
	Condomínio 075	Construtora E	2017	1	23	92	4	173m <sup>2</sup>	Não	Não	Sim	Não	Média	3	3m	Bom	Não
	Condomínio 076	Construtora E	2017	1	21	84	4	108m <sup>2</sup>	Sim	Não	Sim	Não	Baixa	3	3m	Bom	Não
	Condomínio 077	Construtora E	2018	1	24	96	4	100m <sup>2</sup>	Não	Não	Sim	Não	Baixa	3	3m	Bom	Não
23	Condomínio 078	Construtora A	2017	1	25	100	4	183m <sup>2</sup>	Sim	Não	Sim	Não	Baixa	3	3m	Bom	Não
	Condomínio 079	Construtora B	2018	1	25	100	4	214m <sup>2</sup>	Sim	Não	Sim	Não	Média	3	3m	Bom	Não
	Condomínio 080	Construtora B	2014	4	19	304	4	75 a 99m <sup>2</sup>	Sim	Não	Sim	Não	Média	3	3m	Bom	Não
	Condomínio 081	Construtora D	2008	1	18	72	4	112 e 117m <sup>2</sup>	Sim	Sim	Sim	Não	Baixa	3	3m	Bom	Não
	Condomínio 082	Construtora C	2021	1	20	160	8	52,4 e 82,3m <sup>2</sup>	Sim	Não	Sim	Não	Alta	3	3m	Bom	Não
24	Condomínio 083	Construtora C	2016	1	18	72	4	103m <sup>2</sup>	Sim	Não	Sim	Não	Baixa	3	3m	Bom	Não
	Condomínio 084	Construtora E	2013	1	23	184	8	81,10m <sup>2</sup>	Sim	Sim	Sim	Não	Baixa	3	3m	Bom	Não
	Condomínio 085	Outra	1997	1	14	18	1	225,78m <sup>2</sup>	Sim	Sim	Não	Não	Média	4	3m	Bom	Não
	Condomínio 086	Construtora A	2014	1	19	114	6	80m <sup>2</sup>	Sim	Não	Sim	Não	Baixa	3	3m	Bom	Não
25	Condomínio 087	Construtora A	2015	1	22	88	4	110m <sup>2</sup>	Sim	Não	Sim	Não	Média	3	3m	Bom	Não
	Condomínio 088	Construtora A	2015	1	26	104	4	173m <sup>2</sup>	Sim	Não	Sim	Não	Média	3	3m	Bom	Não
	Condomínio 089	Construtora B	2009	1	19	76	4	103m <sup>2</sup>	Sim	Sim	Sim	Não	Baixa	3	3m	Bom	Não
26	Condomínio 090	Construtora B	2010	1	19	76	4	87,91m <sup>2</sup>	Sim	Sim	Sim	Não	Baixa	3	3m	Bom	Não
	Condomínio 091	Construtora E	2016	1	20	80	4	122m <sup>2</sup>	Sim	Não	Sim	Não	Baixa	3	3m	Bom	Não
26	Condomínio 092	Construtora E	2016	1	22	176	4	64 e 82m <sup>2</sup>	Sim	Não	Sim	Não	Baixa	2	3m	Bom	Não
	Condomínio 093	Construtora A	2011	2	19	152	4	76m <sup>2</sup>	Sim	Sim	Sim	Não	Média	3	3m	Bom	Não
	Condomínio 094	Construtora A	2010	1	22	88	4	165m <sup>2</sup>	Sim	Não	Sim	Não	Baixa	3	3m	Bom	Não
	Condomínio 095	Construtora B	2008	2	19	152	4	69,72m <sup>2</sup>	Sim	Sim	Não	Não	Baixa	3	3m	-	-
	Condomínio 096	Construtora B	2010	1	19	76	6	112,19m <sup>2</sup>	Sim	Sim	Sim	Não	Média	4	3m	Bom	Não
	Condomínio 097	Construtora I	2017	1	17	102	4	78m <sup>2</sup>	Sim	Não	Sim	Não	Baixa	3	3m	Bom	Não

Fonte: Elaborada pela autora.



### Apêndice G – Lista dos condomínios residenciais integrantes do levantamento de Ribeirão Preto/SP

QUADRA	NOME	EMPREENDEDOR	ANO DE CONCLUSÃO	QUANTIDADE DE TORRES	PAVIMENTOS TIPO	UNIDADES POR CONDOMÍNIO	UNIDADES POR PAVIMENTO	ÁREA PRIVADA APARTAMENTO (aproximada)	PRESEÇA DE MURO	PRESEÇA DE GRADIL	PRESEÇA DE VIDRO	PRESEÇA DE MURO VERDE	RELAÇÃO COM O ENTORNO	TOTAL DOS ITENS DE SEGURANÇA	LARGURA DA CALÇADA	ESTADO DE CONSERVAÇÃO DA CALÇADA	PRESEÇA DE OBSTÁCULOS
1	Condomínio 098	Construtora K	2000	1	16	64	4	125,18 m <sup>2</sup>	Sim	Sim	Não	Não	Baixa	3	3m	Bom	Não
	Condomínio 099	Construtora K	2001	1	16	64	4	127,86 m <sup>2</sup>	Sim	Sim	Não	Não	Baixa	4	3m	Bom	Não
2	Condomínio 100	Construtora I	2008	1	24	96	4	137 m <sup>2</sup>	Não	Sim	Não	Não	Baixa	3	3m	Bom	Não
	Condomínio 101	Construtora I	2006	1	24	96	4	143 m <sup>2</sup>	Sim	Sim	Não	Não	Baixa	3	3m	Bom	Não
	Condomínio 102	Construtora I	2005	1	25	50	2	229 m <sup>2</sup>	Não	Sim	Não	Não	Média	3	3m	Bom	Não
	Condomínio 103	Construtora I	2003	1	20	80	4	166 m <sup>2</sup>	Sim	Sim	Não	Não	Baixa	4	3m	Bom	Não
	Condomínio 104	Construtora I	2003	1	26	52	2	239 m <sup>2</sup>	Sim	Sim	Não	Não	Média	3	3m	Bom	Não
	Condomínio 105	Construtora I	2002	1	26	26	1	336 m <sup>2</sup>	Não	Sim	Não	Não	Média	3	3m	Bom	Não
3	Condomínio 106	Construtora J	2002	1	25	100	4	182 m <sup>2</sup>	Sim	Sim	Não	Não	Média	4	3m	Bom	Não
	Condomínio 107	Construtora J	2003	1	22	44	2	239 m <sup>2</sup>	Não	Não	Sim	Não	Baixa	2	3m	Bom	Não
	Condomínio 108	Construtora J	2004	1	18	72	4	155,17 m <sup>2</sup>	Sim	Sim	Não	Não	Baixa	4	3m	Bom	Não
	Condomínio 109	Construtora J	2007	1	15	30	2	265 m <sup>2</sup>	Sim	Sim	Não	Não	Baixa	4	3m	Bom	Não
	Condomínio 110	Construtora J	2010	1	24	96	4	145 m <sup>2</sup>	Não	Não	Sim	Não	Baixa	3	3m	Bom	Não
	Condomínio 111	Construtora J	2010	1	20	40	2	457 m <sup>2</sup>	Sim	Sim	Não	Não	Baixa	3	3m	Bom	Não
4	Condomínio 112	Construtora K	2010	1	27	52	2	497,58 m <sup>2</sup>	Sim	Não	Sim	Não	Baixa	3	3m	Bom	Não
	Condomínio 113	Construtora K	2004	1	25	50	2	180,99 m <sup>2</sup>	Sim	Sim	Não	Não	Baixa	3	3m	Bom	Não
	Condomínio 114	Construtora K	2006	1	24	48	2	375 m <sup>2</sup>	Sim	Sim	Não	Não	Baixa	3	3m	Bom	Não
	Condomínio 115	Construtora K	2007	1	24	96	4	120 m <sup>2</sup>	Sim	Sim	Não	Sim	Baixa	4	3m	Bom	Sim
	Condomínio 116	Construtora K	2003	1	25	48	2	488 m <sup>2</sup>	Sim	Sim	Não	Não	Baixa	3	3m	Bom	Sim
	Condomínio 117	Construtora K	2009	1	25	48	2	417,53 m <sup>2</sup>	Não	Sim	Não	Não	Baixa	3	3m	Bom	Não
5	Condomínio 118	Construtora I	2000	1	17	68	4	155 m <sup>2</sup>	Sim	Sim	Não	Não	Baixa	3	3m	Bom	Não
	Condomínio 119	Construtora I	2000	1	23	46	2	202 m <sup>2</sup>	Sim	Sim	Não	Não	Baixa	4	3m	Bom	Sim
	Condomínio 120	Construtora J	2001	1	18	36	2	132 m <sup>2</sup>	Sim	Sim	Não	Não	Baixa	3	3m	Bom	Não
	Condomínio 121	Construtora J	2004	1	18	72	4	110 m <sup>2</sup>	Não	Sim	Sim	Não	Baixa	4	3m	Bom	Não
	Condomínio 122	Construtora J	2005	1	19	76	4	137 m <sup>2</sup>	Sim	Sim	Não	Não	Baixa	3	3m	Bom	Sim
	Condomínio 123	Construtora I	2010	1	26	104	4	174 m <sup>2</sup>	Sim	Não	Sim	Não	Baixa	3	3m	Bom	Sim
6	Condomínio 124	Construtora K	2004	1	19	74	4	138 m <sup>2</sup>	Não	Sim	Não	Não	Baixa	5	3m	Bom	Sim
	Condomínio 125	Construtora J	2008	1	21	82	4	160 m <sup>2</sup>	Não	Sim	Não	Não	Baixa	4	3m	Bom	Sim
	Condomínio 126	Construtora J	2015	1	21	42	2	245 m <sup>2</sup>	Sim	Não	Sim	Não	Baixa	3	3m	Bom	Não
	Condomínio 127	Construtora L	2006	1	23	46	2	235,9 m <sup>2</sup>	Não	Não	Sim	Não	Média	4	3m	Bom	Não
	Condomínio 128	Construtora L	2010	1	26	52	2	292,96 m <sup>2</sup>	Sim	Não	Sim	Não	Baixa	3	3m	Bom	Não

7	Condomínio 129	Construtora O	2007	1	25	50	2	128 m <sup>2</sup>	Sim	Não	Sim	Não	Baixa	3	3m	Bom	Não
	Condomínio 130	Outra	2007	1	15	90	6	71,45 m <sup>2</sup>	Sim	Sim	Não	Não	Baixa	3	3m	Bom	Sim
	Condomínio 131	Construtora I	2014	1	28	112	4	218 m <sup>2</sup>	Não	Não	Sim	Não	Média	4	3m	Bom	Sim
	Condomínio 132	Construtora J	2010	1	26	104	4	180 m <sup>2</sup>	Sim	Não	Sim	Não	Baixa	3	3m	Bom	Sim
	Condomínio 133	Construtora J	2012	1	31	62	2	320 m <sup>2</sup>	Sim	Não	Sim	Não	Média	3	3m	Bom	Não
	Condomínio 134	Construtora J	2013	1	22	88	4	195 m <sup>2</sup>	Sim	Não	Sim	Não	Baixa	3	3m	Bom	Não
	Condomínio 135	Construtora J	2016	1	22	88	4	200 m <sup>2</sup>	Não	Não	Sim	Não	Média	4	3m	Bom	Não
8	Condomínio 136	Construtora J	2014	1	26	104	4	155 m <sup>2</sup>	Sim	Sim	Sim	Não	Média	3	3m	Bom	Sim
	Condomínio 137	Construtora I	2020	1	25	50	2	345,67 m <sup>2</sup>	Sim	Sim	Sim	Não	Alta	3	5m	Bom	Não
	Condomínio 138	Construtora I	2018	1	26	52	2	348 m <sup>2</sup>	Não	Sim	Sim	Não	Alta	3	5m	Bom	Não
	Condomínio 139	Construtora I	2016	1	25	50	2	295 m <sup>2</sup>	Não	Sim	Não	Não	Alta	3	5m	Bom	Não
	Condomínio 140	Construtora I	2015	1	31	31	1	507 m <sup>2</sup>	Sim	Sim	Não	Não	Alta	3	5m	Bom	Não
	Condomínio 141	Construtora I	2007	1	26	52	2	217 m <sup>2</sup>	Não	Sim	Não	Não	Alta	3	5m	Bom	Não
	Condomínio 142	Construtora I	2012	1	24	48	2	302 m <sup>2</sup>	Não	Sim	Não	Não	Alta	3	5m	Bom	Não
	Condomínio 143	Construtora I	2011	1	26	26	1	441 m <sup>2</sup>	Não	Sim	Não	Não	Alta	3	5m	Bom	Não
	Condomínio 144	Construtora I	2014	1	25	50	2	266 m <sup>2</sup>	Não	Sim	Não	Não	Alta	3	5m	Bom	Não
	Condomínio 145	Construtora K	2015	1	26	52	2	287 m <sup>2</sup>	Sim	Não	Sim	Não	Baixa	2	3m	Bom	Não
	Condomínio 146	Construtora K	2012	1	24	96	4	136 m <sup>2</sup>	Sim	Não	Sim	Não	Baixa	2	3m	Bom	Não
	Condomínio 147	Construtora K	2008	1	26	52	2	260,97 m <sup>2</sup>	Sim	Não	Sim	Não	Baixa	2	3m	Bom	Não
	Condomínio 148	Construtora K	2018	1	30	30	1	529 m <sup>2</sup>	Sim	Sim	Sim	Não	Baixa	2	3m	Bom	Não
Condomínio 149	Construtora M	2012	2	22	84	4	383 m <sup>2</sup>	Sim	Sim	Sim	Não	Baixa	3	3m	Bom	Sim	
Condomínio 150	Outra	2010	1	20	80	4	114 m <sup>2</sup>	Sim	Não	Sim	Não	Baixa	4	3m	Bom	Sim	
9	Condomínio 151	Construtora N	2010	1	22	44	2	202 m <sup>2</sup>	Sim	Não	Sim	Não	Média	3	3m	Bom	Não
	Condomínio 152	Construtora N	2017	1	15	30	2	148 m <sup>2</sup>	Sim	Não	Não	Não	Baixa	3	3m	Bom	Não
	Condomínio 153	Construtora P	2012	1	25	50	2	214 m <sup>2</sup>	Sim	Sim	Sim	Não	Baixa	2	3m	Bom	Não
	Condomínio 154	Construtora P	2010	1	15	60	4	107 m <sup>2</sup>	Sim	Sim	Não	Não	Média	3	3m	Bom	Não
10	Condomínio 155	Construtora P	2014	1	23	138	6	87 m <sup>2</sup>	Sim	Sim	Sim	Não	Baixa	4	3m	Bom	Não
	Condomínio 156	Outra	2018	1	25	125	6	86,2 m <sup>2</sup>	Sim	Não	Sim	Não	Baixa	2	3m	Bom	Não
11	Condomínio 157	Construtora M	2015	2	16	152	4	108 m <sup>2</sup>	Sim	Não	Sim	Não	Baixa	3	3m	Bom	Não
	Condomínio 158	Outra	2016	1	22	88	4	160 m <sup>2</sup>	Sim	Não	Sim	Não	Média	3	3m	Bom	Não
	Condomínio 159	Construtora Q	2014	1	21	84	4	139 m <sup>2</sup>	Sim	Não	Sim	Não	Baixa	4	3m	Bom	Não
12	Condomínio 160	Outra	2018	1	27	108	4	158 m <sup>2</sup>	Sim	Não	Sim	Não	Baixa	3	3m	Bom	Não
	Condomínio 161	Construtora Q	2018	1	27	108	4	110 m <sup>2</sup>	Sim	Não	Sim	Não	Baixa	3	3m	Bom	Não
	Condomínio 162	Construtora Q	2020	1	28	168	6	107 m <sup>2</sup>	Sim	Não	Sim	Não	Baixa	3	3m	Bom	Não
	Condomínio 163	Construtora Q	2017	1	24	92	4	227 m <sup>2</sup>	Não	Não	Sim	Não	Média	3	3m	Bom	Não
13	Condomínio 164	Construtora O	2016	1	27	104	4	156 m <sup>2</sup>	Não	Sim	Não	Não	Média	3	3m	Bom	Não
	Condomínio 165	Construtora O	2016	1	27	104	4	183 m <sup>2</sup>	Sim	Sim	Não	Não	Baixa	3	3m	Bom	Não

Fonte: Elaborada pela autora.

## Apêndice H – Valores p obtidos na aplicação do teste exato de Fisher para análise dos edifícios

Tabela 1: Valores p obtidos na aplicação do Teste Exato de Fisher entre duas variáveis categóricas (continua)

Variável 1	Variável 2	Valor p		
		Geral	Londrina	Ribeirão Preto
Empreendedor	Conclusão	-	-	-
	Tipologia	-	0,0390	0,5000
	Relação com o entorno	-	0,0390	0,0163
	Muro	-	0,2655	0,2098
	Gradil	-	0,0413	0,0010
	Vidro	-	0,0056	0,0605
	Muro verde	0,1869	-	0,5000
	Câmera	-	-	-
	Porteiro	-	-	-
	Guardas	-	-	-
	Serpentina	0,2351	-	0,4055
	Cerca elétrica	-	0,0116	0,1137
	Sensor de movimento	-	0,0128	0,0189
	Estado de conservação	0,1966	0,1208	-
	Presença de obstáculos	-	0,1740	0,8235
Conclusão	Tipologia	0,1170	0,3082	0,6912
	Relação com o entorno	-	0,2993	0,2835
	Muro	0,6268	0,1530	0,8525
	Gradil	0,0015	0,0343	0,0160
	Vidro	< 0,0001	< 0,0001	0,0015
	Muro verde	0,4476	-	1,0000
	Serpentina	0,8994	-	1,0000
	Cerca elétrica	< 0,0001	< 0,0001	0,0003
	Sensor de movimento	0,0001	0,0002	0,3721
	Estado de conservação	0,0048	0,0078	-
	Presença de obstáculos	0,0813	0,0804	0,1955
Tipologia	Relação com o entorno	0,7085	0,6428	1,0000
	Muro	0,1342	1,0000	1,0000
	Gradil	0,1154	0,0082	0,3971
	Vidro	0,7692	0,0121	1,0000
	Muro verde	0,6020	-	1,0000
	Serpentina	1,0000	-	1,0000
	Cerca elétrica	0,1716	0,0615	1,0000
	Sensor de movimento	0,0736	0,0227	1,0000
	Estado de conservação	0,0003	0,0016	-
	Presença de obstáculos	0,2413	0,0177	1,0000

Tabela 1: Valores p obtidos na aplicação do Teste Exato de Fisher entre duas variáveis categóricas (conclusão)

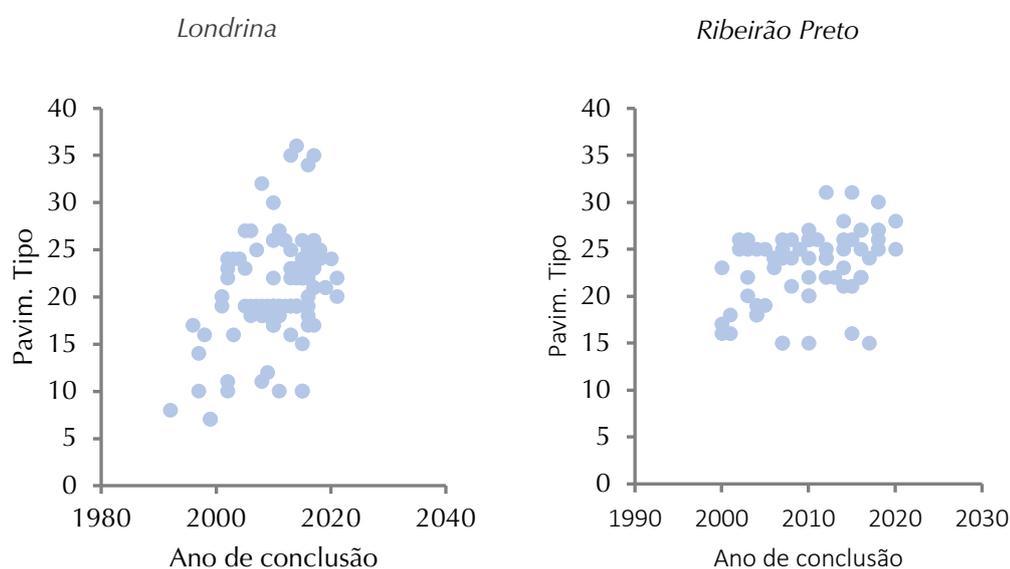
Variável 1	Variável 2	Valor p		
		Geral	Londrina	Ribeirão Preto
Relação com o entorno	Muro	0,0303	0,2796	0,0004
	Gradil	0,2289	1,0000	0,0327
	Vidro	0,2200	0,3132	0,3504
	Muro verde	1,0000	-	1,0000
	Serpentina	0,5426	-	1,0000
	Cerca elétrica	0,0243	0,4720	0,0298
	Sensor de movimento	0,0076	0,3632	0,0054
	Estado de conservação	0,9412	1,0000	-
	Presença de obstáculos	0,0814	0,7266	0,3262
Muro	Gradil	0,2779	0,6452	0,4156
	Vidro	0,0059	0,4596	0,4251
	Muro verde	0,3576	-	1,0000
	Serpentina	0,3912	-	1,0000
	Cerca elétrica	0,3594	0,3178	0,4156
	Sensor de movimento	0,0029	0,3198	0,0037
	Estado de conservação	1,0000	1,0000	-
	Presença de obstáculos	0,8498	1,0000	0,7410
Gradil	Vidro	< 0,0001	< 0,0001	< 0,0001
	Muro verde	0,7407	-	1,0000
	Serpentina	0,6115	-	1,0000
	Cerca elétrica	0,0005	0,0014	0,2099
	Sensor de movimento	0,1195	0,0183	0,5959
	Estado de conservação	0,2860	0,0584	-
	Presença de obstáculos	0,1097	0,1609	0,5419
Vidro	Muro verde	1,0000	-	1,0000
	Serpentina	0,1809	-	1,0000
	Cerca elétrica	0,0057	0,0804	0,1364
	Sensor de movimento	0,3378	0,0633	0,7906
	Estado de conservação	0,0151	0,0009	-
	Presença de obstáculos	0,0089	0,0130	1,0000
Muro verde	Serpentina	1,0000	-	1,0000
	Cerca elétrica	1,0000	-	0,3971
	Sensor de movimento	1,0000	-	1,0000
	Estado de conservação	1,0000	-	-
	Presença de obstáculos	0,6796	-	0,1912
Serpentina	Cerca elétrica	0,0377	-	0,0584
	Sensor de movimento	0,1882	-	0,2047
	Estado de conservação	1,0000	-	-
	Presença de obstáculos	0,3105	-	0,4765
Cerca elétrica	Sensor de movimento	< 0,0001	< 0,0001	0,0131
	Estado de conservação	0,0688	0,0397	-
	Presença de obstáculos	0,0020	0,0801	0,0257
Sensor de movimento	Estado de conservação	0,0105	0,0076	-
	Presença de obstáculos	0,3473	0,0201	0,7410
Estado de conservação	Presença de obstáculos	< 0,0001	< 0,0001	-

Fonte: Autora.

### Apêndice I – Dados dos edifícios em relação ao ano de conclusão

Com o intuito de avaliar se há tendência de crescimento ou decréscimo com o passar dos anos em aspectos como área do pavimento e quantidade de unidades, foi realizada uma análise entre o ano de conclusão dos edifícios e os aspectos de interesse. O Gráfico 1 mostra relação entre ano de conclusão e quantidade de pavimentos. Nela é possível notar que, com o passar dos anos, o número de pavimentos parece aumentar tanto em Londrina quanto em Ribeirão Preto.

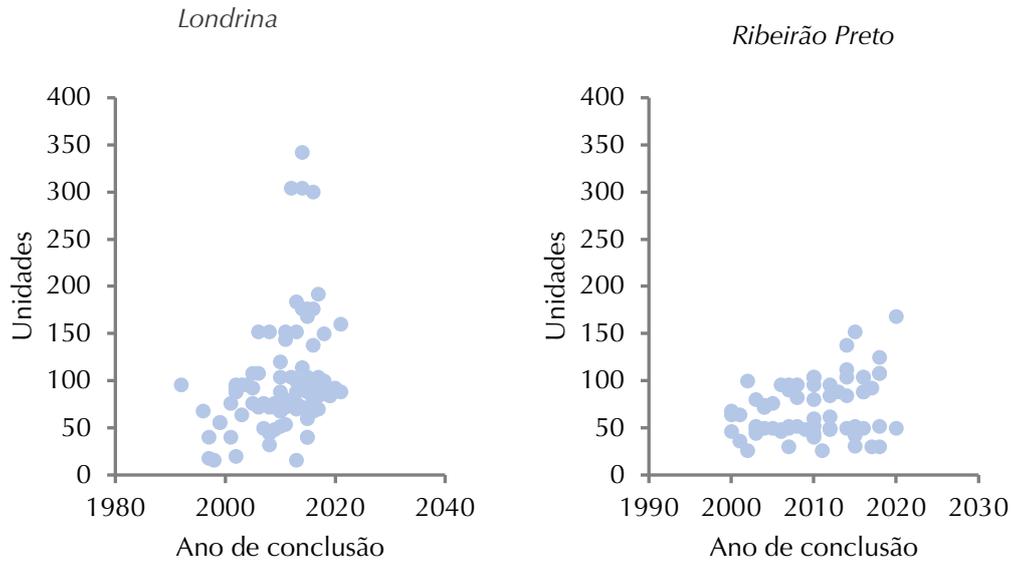
Gráfico 1: Dispersão entre as variáveis Ano de conclusão e Pavim. Tipo.



Fonte: Autora.

O Gráfico 2 mostra o gráfico de dispersão entre ano de conclusão e quantidade de unidades nos edifícios por cidade. Nela nota-se que a quantidade de unidades nos edifícios de ambas as cidades não parece crescer ao longo dos anos, permanecendo sempre entre 0 e 150 unidades, com exceção de 4 edifícios da cidade de Londrina, concluídos entre 2012 e 2016, que possuem 300 unidades ou mais.

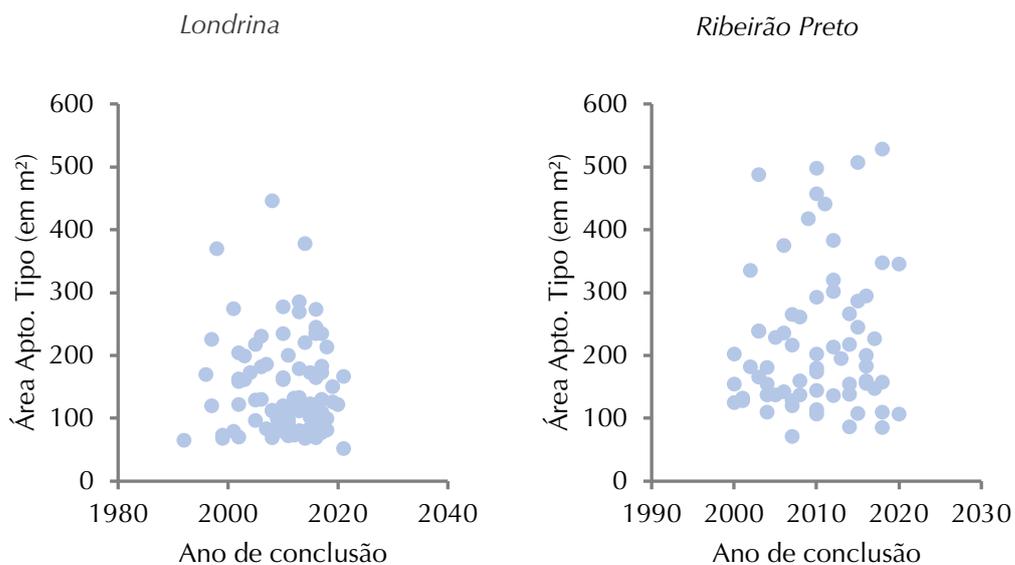
Gráfico 2: Dispersão entre ano de conclusão e quantidade de unidades.



Fonte: Autora.

Por sua vez, no Gráfico 3 é possível observar que a área dos pavimentos não parece aumentar ao longo dos anos. Além disso, nota-se, em ambas as cidades, que uma grande parte dos edifícios se concentra em valores de área entre 100 e 300m<sup>2</sup> em todo período estudado, o que indica que a área dos pavimentos não aumentou nem diminuiu no período.

Gráfico 3: Dispersão entre ano de conclusão e área do apartamento (em m<sup>2</sup>).



Fonte: Autora.

**Apêndice J – Quadro com informações das visitas às praças - Londrina/PR**

	ATIVIDADES						USUÁRIOS						DIA VISITA	
	CAMINHADA	ESPORTES	LAZER	PASSEIO COM ANIMAIS	PASSEIO COM CRIANÇAS	ALIMENTAÇÃO	MULHERES	HOMENS	IDOSOS	CRIANÇAS PEQUENAS, ACOMPANHADAS	CRIANÇAS PEQUENAS, DESACOMPANHADA	JOVENS	HORÁRIO	DIA SEMANA
1. Aterro do Lago Igapó	muito	muito	muito	muito	muito	muito	muito	muito	pouco	muito	não	muito	17:00	domingo
2. Praça dos Pioneiros	não	não	não	não	não	não	não	não	não	não	não	não	15:15	sábado
3. Praça Rua Toshio Imai	não	não	muito	muito	pouco	não	muito	pouco	não	pouco	não	não	17:20	sábado
3. Praça Pé Vermelho	não	não	pouco	pouco	pouco	não	pouco	pouco	não	pouco	não	não	15:00	sábado
	não	não	pouco	muito	pouco	não	pouco	pouco	pouco	pouco	não	não	08:00	quinta-feira
	não	não	muito	muito	muito	não	muito	pouco	pouco	muito	não	não	18:02	quinta-feira
	não	muito	muito	muito	muito	não	muito	muito	não	muito	não	não	09:03	domingo
	pouco	pouco	muito	pouco	muito	não	muuito	muito	não	muito	não	não	17:15	domingo
6. Praça Prefeito Goichi	não	não	não	pouco	não	não	pouco	pouco	não	não	não	não	18:15	quinta-feira
7. Área R. Bento Munhoz da Rocha Neto	não	não	sim	sim	não	sim	muito	muito	não	pouco	não	muito	16:30	sábado
8. Praça Guilherme Massaro	não	não	não	não	não	não	não	não	não	não	não	não	15:30	sábado
9. Praça Madre Leônia	não	não	pouco	não	não	pouco	pouco	não	não	não	não	não	15:50	sábado
10. Praça Tóquio	não	muito	muito	pouco	pouco	não	pouco	muito	não	muito	não	pouco	15:45	sábado
11. Praça Guanabara	não	não	não	não	não	não	não	não	não	não	não	não	17:20	sábado

Fonte: Autora.



### Apêndice K – Quadro com informações das visitas às praças - Ribeirão Preto/SP

	ATIVIDADES						USUÁRIOS						DIA VISITA	
	CAMINHADA	ESPORTES	LAZER	PASSEIO COM ANIMAIS	PASSEIO COM CRIANÇAS	ALIMENTAÇÃO	MULHERES	HOMENS	IDOSOS	CRIANÇAS PEQUENAS. ACOMPANHADAS	CRIANÇAS PEQUENAS. DESACOMPANHADA	JOVENS	HORÁRIO	DIA SEMANA
Praça Arthur Furlan de Lazzari de Souza	não	não	não	pouco	não	não	não	pouco	não	não	não	não	07:30	sexta-feira
Praça Paisagista Marcos Villela Lemos	não	não	pouco	não	não	muito	muito	muito	muito	não	não	muito	13:00	quarta-feira
Praça Palhaço Piolin	não	não	muito	não	não	não	não	não	não	não	não	não	12:00	terça-feira
Praça Trajano Francisco Borges Neto	não	não	não	não	não	não	não	não	não	não	não	não	12:00	terça-feira
Praça Omilton Visconde	muito	muito	muito	não	pouco	não	pouco	muito	pouco	pouco	não	pouco	11:20	terça-feira
Praça Mateus Nader Nemer (Bicicleta)	muito	pouco	muito	muito	muito	muito	muito	muito	pouco	muito	não	pouco	11:00	terça-feira
	pouco	pouco	muito	pouco	não	não	pouco	muito	muito	não	não	não	08:00	quinta-feira
	pouco	pouco	muito	não	pouco	muito	pouco	pouco	não	pouco	não	não	18:00	quinta-feira
	muito	muito	muito	muito	muito	pouco	muito	muito	pouco	pouco	não	pouco	09:00	domingo
	pouco	pouco	muito	muito	muito	muito	muito	muito	pouco	muito	não	muito	17:00	domingo
Praça Dr. André Rivalta de Barros	não	não	pouco	não	não	não	não	pouco	não	não	não	não	11:40	terça-feira
Praça Rudolf Steiner	pouco	não	pouco	não	não	não	não	muito	não	não	não	não	11:00	quarta-feira
Praça Francisco Xavier Balleiro	não	não	não	não	não	não	não	não	não	não	não	não	09:00	quarta-feira
Praça Nicolau Antonio Calanche	não	não	não	pouco	pouco	não	pouco	pouco	pouco	pouco	não	não	09:20	quarta-feira
Praça Miguel Darahem	muito	pouco	pouco	muito	muito	não	muito	muito	muito	muito	não	não	10:00	quarta-feira
	não	sim	muito	muito	muito	muito	muito	não	muito	muito	muito	muito	15:50	sábado
Praça Augusto Aparecido Mazza	pouco	não	pouco	muito	não	muito	pouco	muito	pouco	pouco	não	pouco	11:40	quarta-feira
Praça Jornalista Fernando Brisolla de Oliveira	não	não	pouco	não	não	não	pouco	muito	não	não	não	pouco	12:00	quarta-feira
Praça Mister Blitz	não	não	não	não	não	não	não	não	não	não	não	pouco	12:30	quarta-feira
Praça dos Cachorros	pouco	não	pouco	muito	pouco	não	pouco	muito	pouco	pouco	não	não	12:30	quarta-feira
Pico dos Patos	não	não	muito	muito	muito	não	muito	não	pouco	muito	não	pouco	08:50	sexta-feira
Praça Reserva do Botânico	não	não	pouco	pouco	não	pouco	não	pouco	não	não	não	não	09:40	sexta-feira
Parque Municipal Dr. Luís Carlos Raya	muito	muito	muito	muito	muito	não	muito	muito	muito	muito	não	muito	10:40	sexta-feira
	não	sim	muito	muito	muito	muito	muito	não	muito	muito	muito	muito	17:00	sábado
Parque Uber Sul - "Roberto Francóí"	muito	muito	muito	muito	muito	não	muito	muito	pouco	muito	não	pouco	09:10	sexta-feira
	pouco	muito	muito	pouco	muito	não	muito	muito	pouco	muito	não	pouco	16:30	sábado

Fonte: Autora.



### Apêndice L – Quadro com informações dos percursos programados de Londrina/PR

	Trecho	PESSOAS EM DESLOCAMENTO				ESPORTES				LAZER				PASSEIO COM ANIMAIS				PASSEIO COM CRIANÇAS				ALIMENTAÇÃO				CONSUMO				Meios de locomoção		Veículos estacionados		Presença de foodtrucks						
		Idosos	Adultos	Jovens	Crianças	Idosos	Adultos	Jovens	Crianças	Idosos	Adultos	Jovens	Crianças	Idosos	Adultos	Jovens	Crianças	Idosos	Adultos	Jovens	Crianças	Idosos	Adultos	Jovens	Crianças	Idosos	Adultos	Jovens	Crianças	Circulação de veículos e motociclistas	Circulação de ciclistas	Lado 1	Lado 2	Lado 1	Lado 2					
PERCURSO 1: SEMANA MANHÃ	1	2	7	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	médio	nenhum	12	07	0	0	
	2	0	8	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	médio	nenhum	38	26	0	0
	3	0	8	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	3	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	médio	nenhum	09	20	0	0	
	4	1	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	baixo	nenhum	09	07	0	0
	5	0	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	baixo	nenhum	22	0	0	0
	6	1	25	8	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	alto	nenhum	14	02	0	0
	7	0	12	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	alto	nenhum	12	02	0	0
PERCURSO 2: SEMANA NOITE	1	3	5	2	2	1	1	0	0	1	3	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	médio	nenhum	08	03	0	0
	2	4	5	2	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	1	0	0	2	0	2	0	2	0	0	0	0	1	1	1	0	0	0	0	intenso	baixo	16	09	0	0
	3	1	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	4	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	médio	nenhum	07	04	0	0
	4	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	baixo	nenhum	06	06	0	0
	5	0	1	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	baixo	nenhum	14	0	0	0
	6	4	13	5	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	0	3	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	intenso	baixo	09	0	0	0
	7	2	8	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	intenso	nenhum	10	0	0	0
PERCURSO 3: DOMINGO MANHÃ	1	1	3	1	4	0	0	0	0	0	0	0	0	1	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	baixo	nenhum	07	0	0	0
	2	0	3	0	0	1	3	0	0	0	0	0	0	0	3	0	2	0	3	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	médio	nenhum	01	04	0	0
	3	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	médio	nenhum	06	05	0	0	
	4	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	baixo	nenhum	02	01	0	0
	5	0	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	baixo	nenhum	14	01	0	0
	6	1	6	2	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	médio	nenhum	08	0	0	0
	7	0	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	alto	nenhum	02	0	0	0
PERCURSO 4: DOMINGO TARDE	1	2	6	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	baixo	nenhum	12	01	0	0
	2	2	5	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	2	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	baixo	nenhum	01	0	0	0
	3	1	2	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	2	1	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	médio	nenhum	08	07	0	0
	4	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	baixo	nenhum	02	05	0	0
	5	0	2	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	baixo	nenhum	12	01	0	0
	6	0	3	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	médio	nenhum	08	02	0	0
	7	0	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	médio	nenhum	05	0	0	0

Fonte: Autora.

### Apêndice M – Quadro com informações dos percursos programados de Ribeirão Preto/SP

	Trecho	PESSOAS EM DESLOCAMENTO				ESPORTES				LAZER				PASSEIO COM ANIMAIS				PASSEIO COM CRIANÇAS				ALIMENTAÇÃO				CONSUMO				Meios de locomoção		Veículos estacionados		Presença de foodtrucks					
		Idosos	Adultos	Jovens	Crianças	Idosos	Adultos	Jovens	Crianças	Idosos	Adultos	Jovens	Crianças	Idosos	Adultos	Jovens	Crianças	Idosos	Adultos	Jovens	Crianças	Idosos	Adultos	Jovens	Crianças	Idosos	Adultos	Jovens	Crianças	Circulação de veículos e motociclistas	Circulação de ciclistas	Lado 1	Lado 2	Lado 1	Lado 2				
PERCURSO 1: SEMANA MANHÃ	1	2	8	3	1	4	2	0	0	3	0	0	0	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	médio	nenhum	5	3	0	21
	2	3	11	2	0	2	4	0	0	0	0	0	0	1	2	0	0	0	1	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	médio	nenhum	2	4	0	0				
	3	1	3	0	0	0	4	1	0	0	0	0	0	0	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	intenso	nenhum	6	11	0	0				
	4	2	1	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	médio	nenhum	14	9	0	0				
	5	2	4	4	1	1	0	0	0	1	0	0	0	2	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	intenso	nenhum	4	12	0	0				
	6	0	4	4	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	intenso	nenhum	12	4	0	0				
PERCURSO 2: SEMANA NOITE	1	0	9	0	3	3	3	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	2	0	3	1	4	0	0	0	0	0	0	médio	nenhum	5	1	0	21				
	2	2	5	1	1	1	1	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	médio	nenhum	6	3	0	0				
	3	0	10	1	1	1	3	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	intenso	nenhum	3	5	0	0				
	4	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	baixo	nenhum	4	1	0	0				
	5	0	4	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	intenso	nenhum	7	11	0	0				
	6	0	5	2	0	1	1	0	0	2	1	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	intenso	nenhum	13	9	0	0				
PERCURSO 3: DOMINGO MANHÃ	1	0	0	0	0	4	5	0	0	0	1	0	4	0	5	0	0	0	2	0	4	0	0	0	0	0	0	0	0	baixo	médio	5	4	0	21				
	2	2	1	0	0	2	7	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	baixo	médio	11	3	0	0				
	3	0	1	0	0	5	19	0	0	0	0	0	0	0	5	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	intenso	baixo	5	3	0	0				
	4	0	1	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	baixo	nenhum	10	4	0	0				
	5	2	1	0	0	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	médio	intenso	20	16	0	0				
	6	1	3	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	1	0	médio	médio	7	9	0	0				
PERCURSO 4: DOMINGO TARDE	1	0	6	0	1	0	2	0	0	1	0	0	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	médio	baixo	14	1	1	21				
	2	0	3	0	0	0	3	0	0	0	1	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	médio	nenhum	6	2	0	0				
	3	0	1	4	0	0	4	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	intenso	nenhum	4	4	0	0				
	4	2	3	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	baixo	baixo	12	10	0	0				
	5	1	4	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	intenso	nenhum	7	10	0	0				
	6	0	2	0	0	0	0	0	0	0	5	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	intenso	nenhum	4	4	0	0				

Fonte: Autora.

## Apêndice N – Perfil dos respondentes do Questionário aplicado em Londrina e Ribeirão Preto

### Perfil dos participantes

*Tabela 1: Distribuição dos entrevistados por gênero*

Gênero	Geral		Londrina		Ribeirão Preto	
	Frequência	%	Frequência	%	Frequência	%
Feminino	84	64,62%	51	67,11%	33	61,11%
Masculino	45	34,62%	25	32,89%	20	37,04%
Outro	1	0,77%	0	0,00%	1	1,85%
Total	130	100,00%	76	100,00%	54	100,00%

Fonte: Autora.

*Tabela 2: Distribuição dos entrevistados por faixa etária*

Faixa etária	Geral		Londrina		Ribeirão Preto	
	Frequência	%	Frequência	%	Frequência	%
18-24 anos	10	7,69%	9	11,84%	1	1,85%
25-39 anos	48	36,92%	25	32,89%	23	42,59%
40-59 anos	59	45,38%	36	47,37%	22	40,74%
Mais de 60 anos	13	10,00%	6	7,89%	8	14,81%
Total	130	100,00%	76	100,00%	54	100,00%

Fonte: Autora.

*Tabela 3: Distribuição dos entrevistados por grau de escolaridade.*

Grau de escolaridade	Geral		Londrina		Ribeirão Preto	
	Frequência	%	Frequência	%	Frequência	%
Ensino Médio completo	8	6,15%	5	6,58%	3	5,56%
Graduação completa	41	31,54%	23	30,26%	18	33,33%
Pós-Graduação completa	81	62,31%	48	63,16%	33	61,11%
Total	130	100,00%	76	100,00%	54	100,00%

Fonte: Autora.

*Tabela 4: Distribuição dos entrevistados pela relação com o bairro.*

Relação com o bairro	Geral		Londrina		Ribeirão Preto	
	Frequência	%	Frequência	%	Frequência	%
Morador	109	83,85%	66	86,84%	43	79,63%
Trabalho	14	10,77%	9	11,84%	5	9,26%
Outro	7	5,38%	1	1,32%	6	11,11%
Total	130	100,00%	76	100,00%	54	100,00%

Fonte: Autora.

## Avaliação dos espaços da cidade

Tabela 5: Distribuição dos entrevistados segundo o hábito de frequentar praças e parques.

Frequenta praças e parques?	Geral		Londrina		Ribeirão Preto	
	Frequência	%	Frequência	%	Frequência	%
Não	28	21,54%	14	18,42%	14	25,93%
Sim	102	78,46%	62	81,58%	40	74,07%
Total	130	100,00%	76	100,00%	54	100,00%

Fonte: Autora.

Tabela 6: Distribuição dos entrevistados segundo a importância da existência de espaços de lazer (praças e parques).

Importância da existência de espaços de lazer	Geral		Londrina		Ribeirão Preto	
	Frequência	%	Frequência	%	Frequência	%
Importante	125	96,15%	73	96,05%	52	96,30%
Indiferente	4	3,08%	2	2,63%	2	3,70%
Resposta inválida	1	0,77%	1	1,32%	0	0,00%
Total	130	100,00%	76	100,00%	54	100,00%

Fonte: Autora.

Tabela 7: Distribuição dos entrevistados segundo a importância da localização dos espaços de lazer.

Importância da localização dos espaços de lazer	Geral		Londrina		Ribeirão Preto	
	Frequência	%	Frequência	%	Frequência	%
Importante	114	87,69%	65	85,53%	49	90,74%
Indiferente	15	11,54%	10	13,16%	5	9,26%
Resposta inválida	1	0,77%	1	1,32%	0	0,00%
Total	130	100,00%	76	100,00%	54	100,00%

Fonte: Autora.

Tabela 8: Distribuição dos entrevistados segundo a importância da segurança contra a violência.

Importância da segurança contra a violência	Geral		Londrina		Ribeirão Preto	
	Frequência	%	Frequência	%	Frequência	%
Importante	129	99,23%	75	98,68%	54	100,00%
Resposta inválida	1	0,77%	1	1,32%	0	0,00%
Total	130	100,00%	76	100,00%	54	100,00%

Fonte: Autora.

*Tabela 9: Distribuição dos entrevistados segundo a importância da comunidade local (outros moradores).*

Importância da comunidade local	Geral		Londrina		Ribeirão Preto	
	Frequência	%	Frequência	%	Frequência	%
Importante	82	63,08%	48	63,16%	34	62,96%
Indiferente	43	33,08%	23	30,26%	20	37,04%
Sem importância	3	2,31%	3	3,95%	0	0,00%
Resposta inválida	2	1,54%	2	2,63%	0	0,00%
Total	130	100,00%	76	100,00%	54	100,00%

Fonte: Autora.

*Tabela 10: Distribuição dos entrevistados segundo a importância da beleza das edificações.*

Importância da beleza das edificações	Geral		Londrina		Ribeirão Preto	
	Frequência	%	Frequência	%	Frequência	%
Importante	102	78,46%	65	85,53%	37	68,52%
Indiferente	24	18,46%	10	13,16%	14	25,93%
Sem importância	2	1,54%	0	0,00%	2	3,70%
Resposta inválida	2	1,54%	1	1,32%	1	1,85%
Total	130	100,00%	76	100,00%	54	100,00%

Fonte: Autora.

*Tabela 11: Distribuição dos entrevistados segundo a importância de opções de comércio e serviços.*

Importância de opções de comércio e serviços	Geral		Londrina		Ribeirão Preto	
	Frequência	%	Frequência	%	Frequência	%
Importante	107	82,31%	65	85,53%	42	77,78%
Indiferente	21	16,15%	10	13,16%	11	20,37%
Sem importância	2	1,54%	1	1,32%	1	1,85%
Total	130	100,00%	76	100,00%	54	100,00%

Fonte: Autora.

*Tabela 12: Distribuição dos entrevistados segundo a importância de acessibilidade física (rampas, pisos, calçadas, obstáculos).*

Importância de acessibilidade física	Geral		Londrina		Ribeirão Preto	
	Frequência	%	Frequência	%	Frequência	%
Importante	115	88,46%	68	89,47%	47	87,04%
Indiferente	12	9,23%	6	7,89%	6	11,11%
Resposta inválida	3	2,31%	2	2,63%	1	1,85%
Total	130	100,00%	76	100,00%	54	100,00%

Fonte: Autora.

*Tabela 13: Distribuição dos entrevistados segundo a importância de segurança física contra tráfego (faixa de pedestres, sinalização, risco de atropelamento).*

Importância de segurança física contra tráfego	Geral		Londrina		Ribeirão Preto	
	Frequência	%	Frequência	%	Frequência	%
Importante	128	98,46%	75	98,68%	53	98,15%
Indiferente	2	1,54%	1	1,32%	1	1,85%
Total	130	100,00%	76	100,00%	54	100,00%

Fonte: Autora.

*Tabela 14: Distribuição dos entrevistados segundo a importância do mobiliário urbano (bancos, iluminação, lixeiras).*

Importância do mobiliário urbano	Geral		Londrina		Ribeirão Preto	
	Frequência	%	Frequência	%	Frequência	%
Importante	125	96,15%	73	96,05%	52	96,30%
Indiferente	5	3,85%	3	3,95%	2	3,70%
Total	130	100,00%	76	100,00%	54	100,00%

Fonte: Autora.

*Tabela 15: Distribuição dos entrevistados segundo a importância da arborização em calçadas e praças.*

Importância da arborização em calçadas e praças	Geral		Londrina		Ribeirão Preto	
	Frequência	%	Frequência	%	Frequência	%
Importante	126	96,92%	72	94,74%	54	100,00%
Indiferente	4	3,08%	4	5,26%	0	0,00%
Total	130	100,00%	76	100,00%	54	100,00%

Fonte: Autora.

### Apêndice O – Questões referentes ao isolamento social

Dado momento em que a pesquisa foi realizada, elaborei duas questões referentes ao uso dos espaços públicos durante o período de isolamento social, a fim de entender como isso afetou nas práticas diárias. Também questionei se o respondente acredita que o modo de usar os espaços públicos será diferente no futuro, em relação ao período anterior à pandemia. Esses dados não foram incluídos no corpo da pesquisa, e farão parte de um artigo científico com o enfoque do uso dos espaços públicos no período de isolamento social de 2020 – 2021.

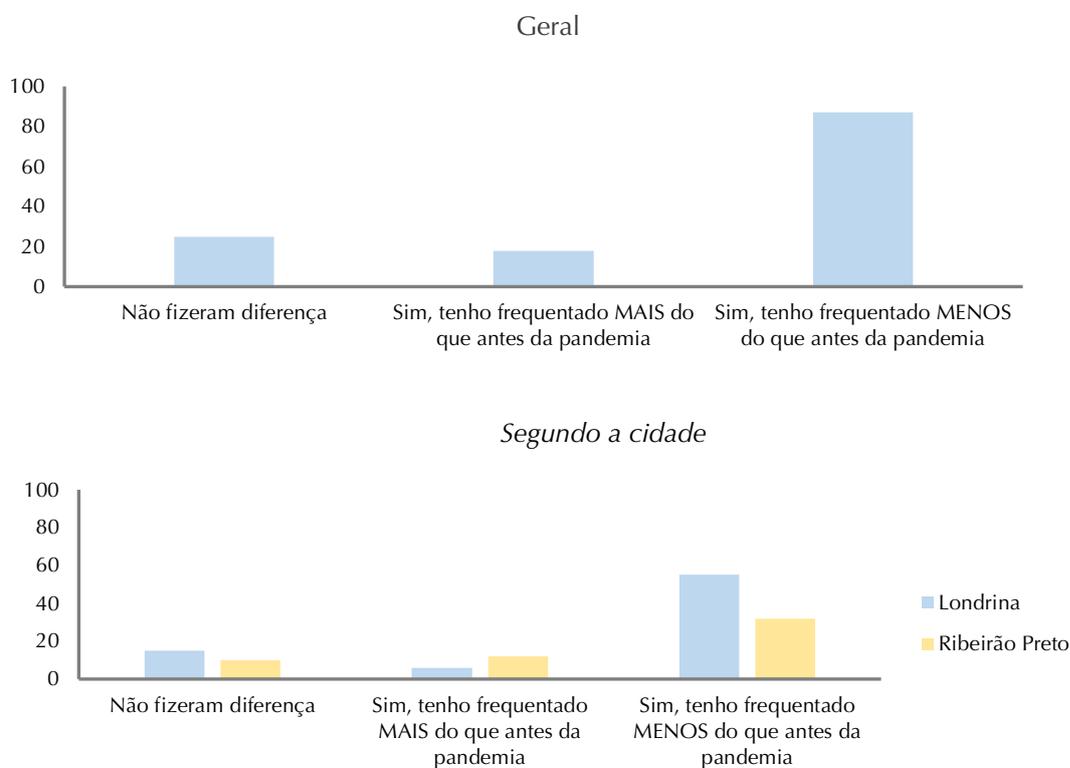
Na Tabela 1 e Gráfico 1 é possível observar que a maior parte dos entrevistados afirmaram que as medidas de distanciamento e isolamento social afetaram o modo/frequência que eles utilizam os espaços públicos do bairro, levando-os a frequentar menos que antes da pandemia. Entre os entrevistados de Londrina, 55 dos 76 (72,37%) afirmaram frequentar menos enquanto entre os de Ribeirão Preto, 32 dos 54 (59,26%) afirmaram frequentar menos tais espaços.

*Tabela 1: Distribuição dos entrevistados segundo a interferência no modo e na frequência do uso dos espaços públicos ocasionada pelas medidas de distanciamento e isolamento social.*

O isolamento/distanciamento social alterou o modo/frequência que você utiliza os espaços públicos?	Geral		Londrina		Ribeirão Preto	
	Frequência	%	Frequência	%	Frequência	%
Não fizeram diferença	25	19,23%	15	19,74%	10	18,52%
Sim, tenho frequentado MAIS do que antes da pandemia	18	13,85%	6	7,89%	12	22,22%
Sim, tenho frequentado MENOS do que antes da pandemia	87	66,92%	55	72,37%	32	59,26%
Total	130	100,00%	76	100,00%	54	100,00%

Fonte: Autora.

Gráfico 1: Distribuição dos entrevistados segundo a interferência no modo e na frequência do uso dos espaços públicos ocasionada pelas medidas de distanciamento e isolamento social.



Fonte: Autora.

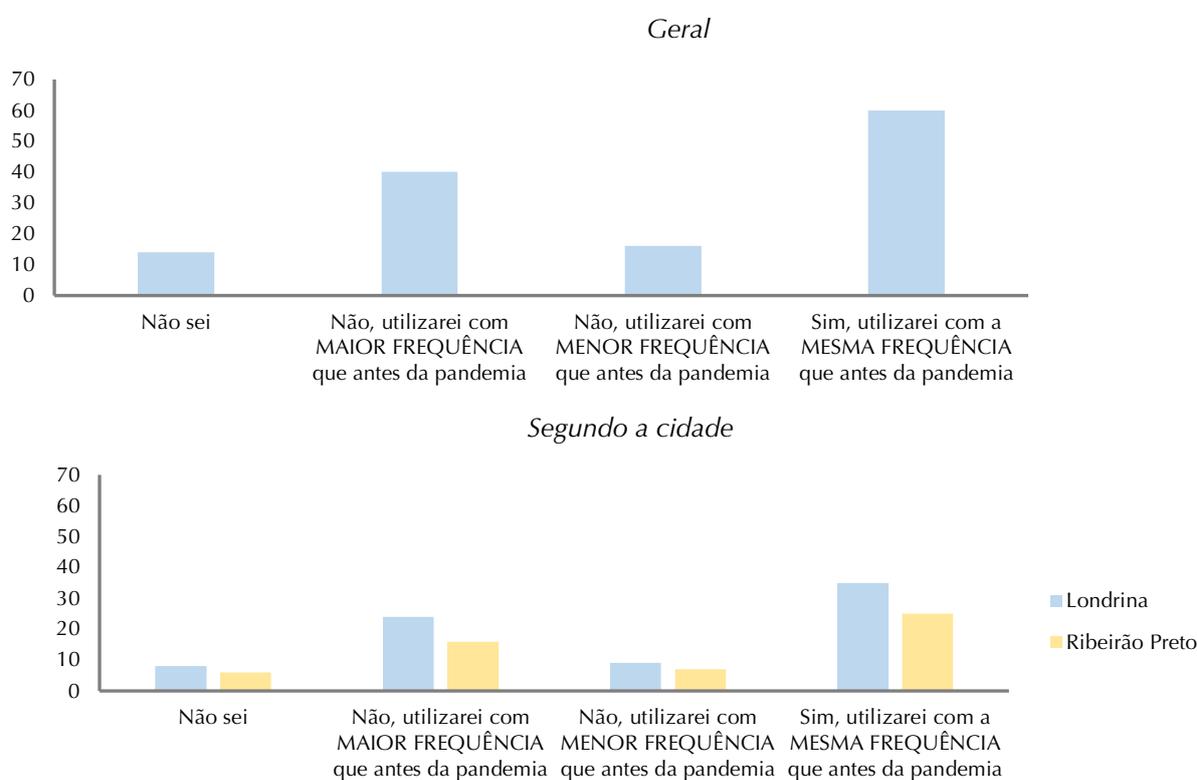
Já em relação ao uso após a pandemia, é possível observar na Tabela 2 e Gráfico 2 que a maior parte dos entrevistados de ambas as cidades pretendem utilizar os espaços públicos do bairro com frequência maior ou igual que antes da pandemia. 35 dos 76 (46,05%) entrevistados de Londrina e 25 dos 54 (46,30%) de Ribeirão Preto afirmaram que pretendem utilizar tais espaços com a mesma frequência enquanto 24 dos 76 (31,58%) entrevistados de Londrina e 16 dos 54 (29,63%) de Ribeirão Preto afirmaram que pretendem utilizar tais espaços com maior frequência após a pandemia.

*Tabela 2: Distribuição dos entrevistados segundo a opinião sobre o uso dos espaços públicos após a pandemia.*

Após a pandemia, você utilizará os espaços públicos da mesma maneira que antes?	Geral		Londrina		Ribeirão Preto	
	Frequência	%	Frequência	%	Frequência	%
Não sei	14	10,77%	8	10,53%	6	11,11%
Não, utilizarei com maior frequência	40	30,77%	24	31,58%	16	29,63%
Não, utilizarei com menor frequência	16	12,31%	9	11,84%	7	12,96%
Sim, utilizarei com a mesma frequência	60	46,15%	35	46,05%	25	46,30%
Total	130	100,00%	76	100,00%	54	100,00%

Fonte: Autora.

*Gráfico 2: Distribuição dos entrevistados segundo a opinião sobre o uso dos espaços públicos após a pandemia.*



Fonte: Autora.

A Figura 3 mostra a distribuição dos entrevistados de acordo com a influência que as medidas de isolamento/distanciamento social tiveram no modo/frequência que os entrevistados utilizam os espaços públicos segundo o modo/frequência que pretendem utilizar os espaços públicos após a quarentena. Nela é possível observar que de modo geral, os entrevistados diminuiram a frequência nos espaços públicos durante a

pandemia e que pretendem utilizá-los com frequência igual ou superior após o fim da quarentena.

Figura 3: Distribuição dos entrevistados de acordo com a influência que as medidas de isolamento/distanciamento social tiveram no modo/frequência que os entrevistados utilizam os espaços públicos segundo o modo/frequência que os mesmos pretendem utilizar os espaços públicos após a quarentena.

