UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO

FACULDADE DE ARQUITETURA E URBANISMO

DENISE DE CÁSSIA ROSSETTO JANUZZI

**Calçadas: a revitalização urbana e a valorização
das estruturas comerciais em áreas centrais**

São Paulo

2006

DENISE DE CÁSSIA ROSSETTO JANUZZI

**Calçadas: a revitalização urbana e a valorização das
estruturas comerciais em áreas centrais**

Tese apresentada à Faculdade de
Arquitetura e Urbanismo da Universidade
de São Paulo para a obtenção do título de
doutor.

Orientador: Prof. Dr. Bruno Roberto
Padovano.

São Paulo
2006

AUTORIZO A REPRODUÇÃO E DIVULGAÇÃO TOTAL OU PARCIAL DESTE TRABALHO, POR QUALQUER MEIO CONVENCIONAL OU ELETRÔNICO, PARA FINS DE ESTUDO E PESQUISA, DESDE QUE CITADA A FONTE.

ASSINATURA:

E-MAIL:

J 35c Januzzi, Denise de Cássia Rossetto
Calçadas: a revitalização urbana e a valorização das estruturas comerciais em áreas centrais / Denise de Cássia Rossetto Januzzi. São Paulo, 2006. 318p.: il.

Tese (Doutorado - Área de Concentração: Estruturas Ambientais Urbanas) – FAUUSP.
Orientador: Bruno Roberto Padovano.

1. Rua de pedestres – Londrina (PR) 2. Rua de pedestres – Bauru (SP) 3. Centros comerciais 4. Projetos urbanos 5. Revitalização I. Título

CDU 711.4-168

FOLHA DE APROVAÇÃO

Denise de Cássia Rossetto Januzzi.

Calçados: a revitalização urbana e a valorização das estruturas comerciais em áreas centrais.

Área de Concentração: Estruturas Ambientais Urbanas.

Tese apresentada à Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo para a obtenção do título de Doutor.

Aprovado em:

COMISSÃO EXAMINADORA

1) Prof(a). Dr(a) _____

Instituição: _____ Assinatura: _____

2) Prof(a). Dr(a) _____

Instituição: _____ Assinatura: _____

3) Prof(a). Dr(a) _____

Instituição: _____ Assinatura: _____

4) Prof(a). Dr(a) _____

Instituição: _____ Assinatura: _____

5) Prof(a). Dr(a) _____

Instituição: _____ Assinatura: _____

A Deus, que nos permite
adquirir sabedoria para compreensão
da complexidade do universo.

AGRADECIMENTOS

A meu orientador, Prof. Dr. Bruno Padovano (FAU-USP), por sua atenção e amizade, dando apoio e incentivo constante em todas as etapas deste trabalho com seu conhecimento e experiência, para meu crescimento intelectual e pessoal.

Aos professores Dr. Geraldo Serra (FAU-USP), Dr^a Gilda Bruna (FAU-USP) e a Dr^a Sheila Ornstein (FAU-USP), que colaboraram com informações preciosas para a realização do trabalho.

Aos professores e colegas do Departamento de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Estadual de Londrina, que colaboraram para a realização do trabalho tanto com contribuições intelectuais como oferecendo-me condições para tirar a necessária licença para poder finalizá-lo.

Aos meus alunos e colaboradores Letícia Rocco Kirchner, Martha Castelo Branco, Carla Caires, Ana Luiza Muller, Giovana Cristina Buso Weiller, Aline Alves Anhesin, Ana Carolina Gadioli, Cintia Harumi Murakoshi, Olívia O. de Carvalho, Talita Rocha Martins, Pedro Faria e a amiga de todas as horas Eneida Sperandio, que participaram da pesquisa.

Ao jornalista Francisco Amaro, pelas suas opiniões e auxílio na revisão do texto e ao arquiteto Guilherme Vasconcelos pela elaboração das perspectivas.

Aos meus familiares Ulysses, Matheus e Maria Heloiza, que me deram apoio nos momentos mais difíceis, possibilitando-me chegar ao final do trabalho.

“ A teoria também se converte em graça
material uma vez que se apossa dos homens.”

Karl Marx

RESUMO

JANUZZI, Denise de Cássia Rossetto. **Calçadas: a revitalização urbana e a valorização das estruturas comerciais em áreas centrais**. 2006. 318 f. Tese (Doutorado) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo, São Paulo, 2006.

Este trabalho traz uma investigação sobre as ruas de pedestres e as mudanças que elas provocam no centro de uma cidade. O objetivo da pesquisa foi verificar os aspectos positivos e os negativos da implantação de uma rua de pedestres, como forma de buscar subsídios para a implantação e manutenção desses espaços. O objeto principal desta pesquisa é a rua de pedestres de Londrina-PR, sendo a rua de pedestres de Bauru-SP o objeto secundário. Foi feita uma análise comparativa entre as duas. A pesquisa teve por base três tipos de análises: a da autora, a aplicação de questionários e a elaboração de mapas comportamentais, o que possibilitou o cruzamento das informações levando em consideração diferentes pontos de vista – o do pesquisador e o do usuário. O trabalho procurou verificar, sobretudo, como um projeto de revitalização urbana contribui para ampliar a qualidade dos espaços urbanos.

Palavras-chave: rua de pedestres, centros comerciais, projetos urbanos, revitalização.

ABSTRACT

JANUZZI, Denise de Cássia Rossetto. **Pedestrian malls: the urban revitalization and valueing of commercial structures in downtown areas.** 318 f. Tese (Doutorado) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo, São Paulo, 2006.

This work investigates pedestrian malls and the changes they bring about to downtown areas. The objective of the research was to verify the positive and negative aspects of pedestrian mall implementation and maintenance. The main focus of this study is a pedestrian mall located in Londrina, Paraná, having another pedestrian mall located in Bauru, São Paulo as a secondary object of study. A comparative study of the two walks was carried out using three types of analyses: personal (by the author of this study), questionnaires and behavior maps . Data from these three analyses were crossed, taking into consideration the different viewpoints – those of the researcher and those of the users. Most importantly, this work tried to verify the contribution of urban revitalization project to the improvement of the quality of urban areas.

Key words: pedestrian walks; commercial centers; urban projects; revitalization

LISTA DE FIGURAS

Figura 1.1. Planta e secção esquemática do Falanstério de Fourier.	16
Figura 1.2. Ilustração da aldeia projetada por Owen.....	17
Figura 1.3. Diagrama dos 3 Imãs, elaborado por Howard.....	19
Figura 1.4. O edifício de Le Corbusier, realizado em Marseille.....	21
Figura 1.5. Plano de Daniel Burham e Bennett, em 1912.....	22
Figura 1.6. O esquema de Geddes, a secção de vale.....	23
Figura 1.7. A cidade industrial de Tony Garnier.....	25
Figura 1.8. Tipo de edificação mínima discutida no CIAM, em 1929	39
Figura 1.9. O projeto do conjunto de Golden Lane, em Londres, de Smithson (1952).....	42
Figura 1.10. O projeto do jardim- de- infância de A . Van Eyck (1957-1960).....	42
Figura 1.11. Diferentes formas urbanas relacionadas com os parâmetros urbanísticos e quantitativos.....	46
Figura 1.12. A planta de Westminster com indicação dos diferentes pontos de vista.....	47
Figura 1.13. Mapa síntese da forma visual de Los Angeles vista no campo.....	48
Figura 2.1. O traçado e reparcelamento da Av. de L' Ópera, realizado por Hausmann, de acordo com estudos de Castex e Panerai.....	64
Figura 2.2. O plano de Barcelona proposto por Ildefonso Cerdá, em 1864. Gravura da época.....	65
Figuras 2.3 e 2.4. A Cidade Industrial de Toni Garnier e a Vila Radiosa de Le Corbusier.....	67
Figura 2.5. Ópera de Arame, Curitiba.....	73
Figura 2.6. Museu Guggenheim, Bilbao.....	73
Figura 2.7. Área portuária de Baltimore.....	79
Figura 2.8. Canary Wharf , Londres.....	80
Figura 2.9. St. Katherine's, Londres.....	82

Figura 2.10. Vila Olímpica, Barcelona.....	85
Figura 2.11. Vista aérea de Bilbao.....	88
Figura 2.12. Palácio de Congressos e da Música. Bilbao.....	90
Figura 2.13. Jardim Botânico. Curitiba.....	93
Figura 2.14. Praça XV, Rio de Janeiro.....	94
Figura 2.15. Vale do Anhangabaú, São Paulo.....	95
Figura 3.1. Rua de pedestres em Rotterdam, Holanda.....	103
Figura 3.2. Rua de pedestres em Munique, Alemanha.....	104
Figura 3.3. Copenhague, na Dinamarca, a Stroget.....	105
Figura 3.4. Projeto do Calçadão de Fresno, Califórnia, EUA.....	106
Figura 3.5. Via da Flor, Kobe.....	107
Figuras 3.6 e 3.7. Rua XV de Novembro, Curitiba e Avenida Paraná, Londrina.....	109
Figura 3.8. Mapa do centro de Munique	112
Figura 3.9. Mapa do centro de Curitiba.....	112
Figura 3.10. Lincoln Road Mall, Miami.	122
Figura 3.11. Third Street Promenade, Santa Mônica.....	124
Figura 3.12. O Pier 17 localizado na área de preservação de South Seaport - Nova York.....	125
Figura 3.13. A Powell Station - San Francisco.....	126
Figura 3.14. O Prédio da IBM e a circulação interna, Nova York.....	127
Figura 3.15. Berkeley - Califórnia.....	129
Figura 3.16. Espanhola Way - Miami.....	130
Figura 3.17. Maiden Lane - San Francisco.....	131
Figura 3.18. O Calçadão da Rua Coronel Cláudio - Ponta Grossa.....	132
Figura 3.19. Rua Presidente Faria - Curitiba.....	133

Figura 3.20. Centro histórico - São Francisco do Sul.....	134
Figura 3.21. Largo de São Bento - São Paulo.....	135
Figura 3.22. A implantação do edifício Parque Paulista e as conexões com o entorno.....	136
Figura 3.23. Vista do edifício Parque Paulista e o espaço criado entre as edificações	137
Figura 3.24. O Camelódromo de Londrina que abriga lojas para pequenos comerciantes.....	138
Figura 3.25. Feira da Lua nas proximidades da avenida Inglaterra - Londrina.....	139
Figura 3.26. A rua, os edifícios e a cobertura, em Toronto Canadá.....	140
Figura 3.27. A cobertura de vidro do Calçadão de Santo André.....	142
Figura 3.28. O portal de entrada da Rua 24 Horas - Curitiba.....	143
Figura 3.29. Calçadão de Copacabana - Rio de Janeiro.....	144
Figura 3.30. Rua Júlio Estrela Moreira - Londrina.....	146
Figura 4.1. Generalizações da estrutura interna das cidades.....	155
Figura 4.2. Mapa do Estado do Paraná com a localização da cidade de Londrina.....	158
Figura 4.3. Projeto para Londrina, apresentando o “cinturão verde” formado por sítios e chácaras.....	159
Figura 4.4. Foto aérea da cidade de Londrina.....	163
Figura 4.5. Mapa de evolução urbana por década da cidade de Londrina.....	168
Figura 4.6. Mapa do Estado de São Paulo com a localização de Bauru.....	172
Figura 4.7. Arruamento da cidade de Bauru em 1910.....	173
Figura 4.8. Foto aérea de Bauru, década de 90.....	176
Figura 4.9. Evolução urbana por década na cidade de Bauru.....	180
Figura 4.10. Foto aérea de Londrina, década de 50.....	184
Figura 4.11. Mapa de Londrina com a localização do centro.....	185

Figura 4.12. Foto aérea do centro da cidade de Londrina.....	186
Figura 4.13. Avenida Paraná, na década de 50.....	187
Figura 4.14. Mapa da cidade de Bauru.....	188
Figura 4.15. Rua Batista de Carvalho, no início dos anos 40.....	189
Figura 4.16. Vista da região central de Bauru, década de 90.....	190
Figura 5.1. A proposta de Lerner.....	209
Figura 5.2. A foto aérea mostra o Calçadão de Londrina.....	211
Figura 5.3. Planta de Valores do centro da cidade de Londrina.....	212
Figura 5.4. Planta do uso e ocupação do solo do centro da cidade de Londrina.....	213
Figuras 5.5 e 5.6. O desenho do piso e a grelha.....	216
Figura 5.7. Detalhe da rampa.....	217
Figura 5.8. Agência Central do HSBC.....	218
Figura 5.9. Cine Teatro Ouro Verde.....	218
Figuras 5.10 e 5.11. Edifícios com pintura em mal estado de conservação..	219
Figuras 5.12,5.13 e 5.14. Ipês, Ibiscos, Resedás.....	220
Figuras 5.15 e 5.16. Vista do Calçadão para a praça Marechal Floriano Peixoto.....	223
Figura 5.17. Luminária implantada no Calçadão.....	224
Figura 5.18. Floreira existente no calçadão.....	225
Figuras 5.19 e 5.20. Os bancos do Calçadão.....	225
Figura 5.21. As lixeiras do Calçadão.....	226
Figuras 5.22 e 5.23. Os telefones públicos do Calçadão.....	227
Figuras 5.24, 5.25, 5.26 e 5.27. Os diferentes tipos de quiosques do Calçadão.....	228
Figura 5.28. O coreto que foi demolido.....	229

Figura 5.29. Ofuscamento da arquitetura pela vegetação.....	230
Figuras 5.30 e 5.31. Bloqueio visual por equipamento mal localizado.....	231
Figuras 5.32 e 5.33. Excesso de equipamentos em áreas de potencial paisagístico.....	231
Figuras 5.34, 5.35, 5.36 e 5.37. Descontinuidade formal.....	232
Figura 5.38. Distribuição confusa da vegetação na calçada.....	232
Figuras 5.39 e 5.40. Infra-estrutura impedindo a visualização de signos privados.....	233
Figura 5.41. Peso excessivo do signo privado em relação à escala do edifício.....	233
Figura 5.42. Calçadão de Londrina. Mapa Comportamental.....	249
Figuras 5.43 e 5.44. Campanha de arborização e feira <i>Feito a Mão</i> aos domingos.....	250
Figuras 5.45 e 5.46. Fiscalização da prefeitura municipal e feira <i>hippie</i>	250
Figuras 5.47 e 5.48. Grevistas dos correios e catador de lixo.....	250
Figura 5.49. A foto aérea mostra o Calçadão de Bauru.....	254
Figura 5.50. Planta de valores esquemática do centro da cidade de Bauru.....	255
Figura 5.51. Planta do uso e ocupação do solo do centro da cidade de Bauru.....	256
Figura 5.52. Piso do Calçadão de Bauru.....	259
Figura 5.53. Edificação com aspecto de abandono em 2003.....	261
Figuras 5.54 e 5.55. Edificações recuperadas já recuperadas em 2005.....	261
Figuras 5.56 e 5.57. Praças Rui Barbosa e Machado de Melo.....	262
Figura 5.58. Luminária.....	263
Figura 5.59. Floreira.....	264
Figuras 5.60 e 5.61. Os bancos de madeira e de concreto.....	264
Figura 5.62. Lixeira.....	265

Figuras 5.63 e 5.64. Os dois tipos de telefones públicos.....	265
Figuras 5.65 e 5.66. Os arcos com e sem cobertura.....	266
Figura 5.67. Presença excessiva de signos privados no campo visual.....	267
Figura 5.68. Bloqueio visual por equipamento mal localizado.....	267
Figuras 5.69 e 5.70. Descontinuidade formal.....	268
Figura 5.71. Ausência de vegetação/aridez visual	268
Figura 5.72. Ofuscamento da arquitetura.....	269
Figura 5.73. Calçadão de Bauru. Mapa Comportamental.....	281
Figuras 5.74 e 5.75. Ponto de vendas de ingressos e de cartão telefônico.....	282
Figuras 5.76 e 5.77. Mesas de bar no Calçadão e carro de reportagem.....	282
Figura 5.78. Policiamento constante.....	282
Figura 5.79. Implantação da proposta.....	286
Figura 5.80. Proposta para o setor 1: espaço para convivência e lazer infantil.....	287
Figura 5.81. Proposta para o setor 2: espaço para convivência e manifestações.....	288
Figura 5.82. Proposta para o setor 3: espaço para apresentações....	289
Figura 5.83. Proposta para o setor 1: espaço para convivência e lazer infantil. Perspectiva.....	290
Figura 5.84. Proposta para o setor 2: espaço para convivência e manifestações. Perspectiva.....	291
Figura 5.85. Proposta para o setor 3: espaço para apresentações. Perspetiva.....	292
Figura 5.86. Faixa para cadeirantes, guia para cegos e rampa para acesso aos estabelecimentos.....	293
Figura 5.87. Em destaque o detalhe da faixa para cadeirantes em paver, a guia para cegos e a rampa de acesso ao estabelecimento.....	293
Figura 5.88. Proposta para o mobiliário.....	294

LISTA DE TABELAS

Tabela 4.1. Evolução da população residente do Município de Londrina.....	161
Tabela 4.2. Cadastro Geral de Empregados e Desempregados.....	164
Tabela 4.3. Evolução histórica do crescimento populacional do Município de Bauru.....	175
Tabela 5.1. Estabelecimentos comerciais e de serviços.....	215
Tabela 5.2. Idade.....	235
Tabela 5.3. Sexo.....	235
Tabela 5.4. Grau de escolaridade.....	236
Tabela 5.5. Profissão.....	236
Tabela 5.6. Renda Familiar.....	237
Tabela 5.7. Período de frequência.....	237
Tabela 5.8. Atividade realizada.....	238
Tabela 5.9. Colabora com as vendas.....	239
Tabela 5.10. Sugestão para o local.....	239
Tabela 5.11. Estabelecimentos comerciais e de serviços.....	258
Tabela 5.12. Idade.	270
Tabela 5.13. Sexo.....	270
Tabela 5.14. Grau de escolaridade.....	271
Tabela 5.15. Profissão.....	271
Tabela 5.16. Renda familiar.....	272
Tabela 5.17. Período de frequência.....	272
Tabela 5.18. Atividade realizada.....	273
Tabela 5.19. Colabora com as vendas.....	274
Tabela 5.20. Sugestão para o local.....	274

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

ACIL	Associação Comercial e Industrial de Londrina
BID	Banco Interamericano de Desenvolvimento
CIAM	Congresso Internacional de Arquitetura Moderna
CODEL	Companhia de Desenvolvimento de Londrina
COHAB	Companhia Habitacional
CONDEPHAAT	Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Artístico, Arqueológico e Turístico do Estado de São Paulo
CONPRES	Conselho Municipal de Preservação do Patrimônio Histórico, Cultural e Ambiental da Cidade de São Paulo
CTNP	Companhia de Terras Norte do Paraná
EFSP	Estrada de Ferro São Paulo-Paraná
EMBRAPA	Centro Nacional de Pesquisa de Soja
ETA	Estação de Tratamento de Água de Bauru
EUA	Estados Unidos da América
FIB	Faculdades Integradas de Bauru
IAPAR	Instituto Agrônomo do Paraná
IBC	Instituto Brasileiro do Café
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
IPPUC	Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba
ITE	Instituição Toledo de Ensino
LDDC	London Docklands Development Corporation
NOB	Noroeste do Brasil
PDB	Plano Diretor de Bauru
PDL	Plano Diretor de Londrina
PIB	Produto Interno Bruto
PMB	Prefeitura Municipal de Bauru
PML	Prefeitura Municipal de Londrina
PMSFS	Prefeitura Municipal de São Francisco do Sul
PMSP	Prefeitura Municipal de São Paulo
SEMPA	Secretaria de Planejamento da Cidade de São Paulo
UEL	Universidade Estadual de Londrina
UNESP	Universidade Estadual Paulista
UNIP	Universidade Paulista
UNOPAR	Universidade Norte do Paraná

PUC	Pontifícia Universidade Católica
UNIFIL	Centro Universitário Filadélfia
USC	Universidade do Sagrado Coração
USP	Universidade de São Paulo

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO.....	1
CAPÍTULO 1 - EVOLUÇÃO DO PLANEJAMENTO URBANO NO SÉCULO XX	6
1.1. INTRODUÇÃO.....	7
1.2. O CRESCIMENTO DA POPULAÇÃO	8
1.3. O PROBLEMA HABITACIONAL	9
1.4. VIAS DE COMUNICAÇÃO E A SUBURBANIZAÇÃO.....	11
1.5. A CRIAÇÃO DE NOVAS CIDADES E OS TEÓRICOS PRECURSORES.....	12
1.5.1. A Criação de Novas Cidades	13
1.5.2. Teóricos Precursores	15
1.6. EVOLUÇÃO DO PLANEJAMENTO URBANO NO SÉCULO XX.....	25
1.6.1. Parcerias Público Privado	32
1.6.2. Planejamento Urbano no Brasil	35
1.6.3. O Movimento CIAM	38
1.6.4. O Desenho Urbano no Processo de Planejamento	44
1.7. A REABILITAÇÃO DOS EDIFÍCIOS E DOS CONJUNTOS URBANOS	50
1.8. CRÍTICA AO URBANISMO	54
1.9. CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	55
1.10. REFERÊNCIAS	57
CAPÍTULO 2- PROJETOS URBANOS: EMBELEZAMENTO, RENOVAÇÕES E REVITALIZAÇÕES	60
2.1. INTRODUÇÃO.....	61
2.2. EMBELEZAMENTO URBANO	62
2.2.1. Paris de Haussmann.....	63
2.2.2. Barcelona de Cerdá	65
2.3. AS RENOVAÇÕES URBANAS REGIDAS PELO MOVIMENTO MODERNO	66
2.4. A REVITALIZAÇÃO URBANA.....	69
2.4.1. Tipos de Projetos Urbanos.....	74
2.5. PLANOS E PROJETOS.....	76
2.6. ALGUNS EXEMPLOS : Baltimore, Londres, Barcelona e Bilbao.....	78
2.7. AS REVITALIZAÇÕES URBANAS NO BRASIL.....	92
2.8. CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	96
2.9. REFERÊNCIAS	98
CAPÍTULO 3 - RUA DE PEDESTRES	101
3.1. ANTECEDENTES HISTÓRICOS	102
3.2. NO BRASIL	108
3.3. FATORES IMPORTANTES PARA A CRIAÇÃO E MANUTENÇÃO DE UMA RUA DE PEDESTRES	111
3.4. TIPOS DE PROJETOS	120
3.4.1. Ruas Fechadas Para Veículos - modelo <i>pedestrian malls</i>	121
3.4.2. Ruas Com Circulação Seletiva e Limitada de Veículos	122
3.4.3. Pedestrianização de Ruas Estreitas e Criação de Áreas Especiais	124
3.4.4. Áreas de Pedestres Junto ao Transporte de Massa	125
3.4.5. Arquitetura, Legislação e Parceria	127
3.4.6. Arquitetura, Ruas e Intervenção Gradativa	128
3.4.7. Programação e Fechamento Temporário	129
3.5. EXEMPLOS EXISTENTES NO BRASIL	131

3.5.1. Ruas Fechadas Para Veículos - modelo <i>pedestrian malls</i>	131
3.5.2. Ruas Com Circulação Seletiva e Limitada de Veículos	132
3.5.3. Pedestrianização de Ruas Estreitas e Criação de Áreas Especiais	133
3.5.4. Áreas de Pedestres Junto ao Transporte de Massa	134
3.5.5. Arquitetura, Legislação e Parceria	135
3.5.6. Arquitetura, Ruas e Intervenção Gradativa	137
3.5.7. Programação e Fechamento Temporário	138
3.6. OUTROS TIPOS	139
3.6.1. Ruas Fechadas Para Veículos Cobertas	139
3.6.2. Calçadas de Orlas	143
3.6.3. Rua de Pedestres Em Áreas Residenciais	145
3.7. CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	146
3.8. REFERÊNCIAS	148
 CAPÍTULO 4 – O ESPAÇO URBANO E O SETOR TERCIÁRIO	150
4.1. INTRODUÇÃO.....	151
4.2. O ESPAÇO DA CIDADE.....	151
4.3. AS ATIVIDADES DA ESTRUTURA URBANA.....	154
4.4. AS CIDADES DE LONDRINA E BAURU.....	157
4.4.1. A Cidade de Londrina.....	157
4.4.1.1. O Desenvolvimento Econômico e Demográfico de Londrina.....	157
4.4.1.2. A Expansão Urbana e as Atividades Comerciais.....	165
4.4.2. A Cidade de Bauru.....	171
4.4.2.1. O Desenvolvimento Econômico e Demográfico de Bauru.....	171
4.4.2.2. Expansão Urbana e as Atividades Comerciais.....	178
4.5. AS ÁREAS CENTRAIS E OS SUBCENTROS	182
4.5.1. O Centro de Londrina.....	183
4.5.2. O Centro de Bauru.....	188
4.6. A ESTRUTURA DAS CIDADES E O SETOR TERCIÁRIO.....	191
4.6.1. Alguns Aspectos da Venda no Varejo.....	193
4.6.2. As Características dos Serviços.....	196
4.7. CONSIDERAÇÕES FINAIS	198
4.8. REFERÊNCIAS.....	200
 CAPÍTULO 5 - ESTUDO DE CASO: AS RUAS DE PEDESTRES DE LONDRINA E BAURU	203
5.1. INTRODUÇÃO.....	204
5.2. DEFINIÇÃO DO OBJETO E DOS OBJETIVOS.....	205
5.3. PROCEDIMENTO METODOLÓGICO	206
5.4. DELINEAMENTO DE HIPÓTESE E DA TESE	208
5.5. A RUA DE PEDESTRES DA CIDADE DE LONDRINA	208
5.5.1. Análise da Estruturação Espacial	210
5.5.2. Aspectos Visuais	230
5.5.3. Aplicação de Questionários	234
5.5.4. Mapas Comportamentais	245
5.6. A RUA DE PEDESTRES DA CIDADE DE BAURU	253
5.6.1. Análise da Estruturação Espacial.....	254
5.6.2. Aspectos Visuais	267
5.6.3. Aplicação de Questionários	269
5.6.4. Mapas Comportamentais	280
5.7. PROPOSTA PARA O CALÇADÃO DA CIDADE DE LONDRINA	284
5.8. CONSIDERAÇÕES FINAIS	295
5.9. REFERÊNCIAS.....	298

CAPÍTULO 6 - CONSIDERAÇÕES FINAIS E CONCLUSÕES	300
6.1. INTRODUÇÃO	301
6.2. CONSIDERAÇÕES FINAIS	301
6.3. REFERÊNCIAS	307
BIBLIOGRAFIA CONSULTADA	308
ANEXOS	317
ANEXO A-	318

INTRODUÇÃO

A partir do Século XX, o urbanismo passou a adotar práticas mais flexíveis de intervenções urbanas, procurando dar mais vitalidade aos espaços através de um conjunto de ações, combinando questões econômicas, sociais, funcionais e ambientais.

As ruas de pedestres adquiriram importância e se tornaram mais frequentes a partir da segunda metade do Século XX, principalmente como parte de uma estratégia de revitalização de áreas centrais que estavam em processo de abandono e decadência.

A criação de ruas de pedestres no centro das cidades, seja por iniciativa de comerciantes ou das administrações municipais, esteve relacionada principalmente ao aumento do atrativo econômico, e por outro lado tornava a cidade mais humanizada.

Outros objetivos atingidos com essa prática foram: a conservação e preservação de edifícios, privilégio aos pedestres em relação ao tráfego de veículos, proteção do meio ambiente, valorização da imagem da cidade e da convivência social. De acordo com Leme e Ventura (2000, p.115).

[...] Os calçadões são uma conquista do pedestre. São estimados e percebidos como tal por seus usuários, que neles identificam um espaço de relativo alívio e segurança num centro metropolitano com tráfego perigoso e raras zonas de refúgio para os que caminham. Ainda que sobrecarregados de problemas, os calçadões vieram para ficar, na opinião dos pedestres. No entanto, eles precisam sofrer profundas reformas e ajustes para tornar-se efetivamente lugares agradáveis, seguros e favoráveis à sociabilidade e ao lazer.

Existem diversos tipos de ruas de pedestres: o modelo *pedestrian malls*, as ruas com circulação seletiva e limitada de veículos, as ruas estreitas com criação de áreas especiais, as áreas de pedestres junto ao transporte de

massa, combinação de parceria público-privado, os projetos de arquitetura com ruas e intervenção gradativa, as ruas fechadas para veículos e cobertas, os calçadões de orlas e as ruas de pedestres em áreas residenciais. Neste trabalho, iremos nos concentrar nas ruas de pedestres em áreas comerciais centrais.

A criação desses ambientes urbanos procurou valorizar os espaços, melhorando a qualidade do meio e dando prioridade aos pedestres, com a introdução de equipamentos que tornavam esses locais mais agradáveis.

O presente trabalho traz informações sobre as ruas de pedestres com a intenção de fornecer subsídios aos arquitetos e urbanistas para o planejamento e manutenção desses espaços.

Objeto e objetivos da pesquisa

O objeto principal deste trabalho é a rua de pedestres de Londrina-PR, mas existe também um objeto secundário, que é a rua de pedestres de Bauru-SP. O objetivo foi verificar os aspectos positivos e negativos da implantação de uma rua de pedestres.

Para a realização da pesquisa foram empregados três tipos de análises, entre as quais incluem-se a análise da autora, a aplicação de questionários e a elaboração de mapas comportamentais que mostraram os aspectos positivos e negativos do espaço estudado.

A pesquisa procurou examinar as contribuições que um projeto de revitalização urbana como o da rua de pedestres oferece à dinâmica das cidades, ampliando a qualidade e a vitalidade dos espaços e evitando o processo de abandono e decadência das áreas centrais das cidades.

Os capítulos estão organizados da seguinte forma:

Introdução – É a parte em que se expõe o tema e se apresenta a estruturação dos capítulos.

Capítulo 1 – Evolução do Planejamento Urbano no Século XX – Aborda aspectos históricos e conceituais do planejamento urbano no Século XX, suas fases, seus principais autores, sua consolidação prática e acadêmica.

Capítulo 2 – Projetos Urbanos: Embelezamento, Renovações e Revitalizações – Trata das origens e evolução da prática das intervenções urbanas, refere-se aos autores e obras mais relevantes, a aspectos teóricos conceituais e aos procedimentos utilizados.

Capítulo 3 – Rua de Pedestres – Mostra as origens, os fatores importantes para a criação e manutenção de uma rua de pedestres e os diversos tipos de ruas de pedestres existentes. É um capítulo de extrema importância para o desenvolvimento da tese.

Capítulo 4 – O Espaço Urbano e o Setor Terciário – Fala-se das atividades desenvolvidas no espaço urbano e das relações existentes entre elas, especialmente as do setor terciário. Há informações e conceitos sobre a estrutura urbana, a produção do espaço urbano e as atividades que aí se desenvolvem, as forças políticas, econômicas e sociais que atuam nele, e apresentam-se informações sobre as cidades de Londrina e de Bauru.

Capítulo 5 – Estudo de casos: Ruas de Pedestres de Londrina e Bauru. Após esclarecimentos sobre aspectos teóricos conceituais a respeito do espaço urbano e do setor terciário, são apresentadas as ruas de pedestres de Londrina e Bauru, para serem analisadas com base na teoria. Após a análise e o diagnóstico dos dados, são estabelecidas diretrizes que servirão como base para a elaboração de um projeto de intervenção. No final deste capítulo é apresentada uma proposta de intervenção para o Calçadão de Londrina, o que ilustra parte dos resultados da pesquisa, demonstrando como os aspectos teóricos podem ser aplicados na prática.

Capítulo 6 – **Considerações Finais e Conclusões** – Feita a revisão do trabalho, procurou-se verificar a coerência dos procedimentos para a obtenção das conclusões. Estas trazem comentários a respeito do estudo, com ênfase para os dados relevantes para a implantação de uma rua de pedestres, procurando confirmar a hipótese.

REFERÊNCIA

LEME, Mônica B.; VENTURA, David V.(Coord.). **O Calçado em Questão: 20 Anos de Experiência do Calçado Paulistano**. São Paulo: Belas Artes, 2000.

CAPÍTULO 1 – EVOLUÇÃO DO PLANEJAMENTO URBANO NO SÉCULO XX

1.1. INTRODUÇÃO

Este capítulo enfoca a evolução histórica que levou ao urbanismo moderno, com base nos aspectos culturais e sociais de transformação. Trata-se de uma investigação da evolução do urbanismo do Século XX, de modo a se obter uma maior compreensão da história do Planejamento e Desenho Urbano, para dar suporte teórico a pesquisa.

O texto começa mostrando como eram as cidades do final do Século XIX, nas quais a população de baixa renda vivia em condições precárias, e as soluções urbanas pioneiras que resultaram dessa situação.

Em seguida são abordadas as idéias de alguns teóricos a respeito do que seria a cidade ideal – gente como Charles Fourier, Robert Owen, Ebenezer Howard, Daniel Burhan, Patrick Geddes, Arturo Soria y Mata e Tony Garnier – e se demonstra como seus conceitos se refletiram na criação de novas cidades e na base do urbanismo atual.

E o trabalho se completa com um relato sobre a evolução do Planejamento Urbano no Século XX e sobre questões relacionadas ao processo de desenvolvimento do Planejamento Urbano, como o Movimento de Arquitetura Moderna, as críticas ao planejamento desumano, a questão da preservação e a inserção do Desenho Urbano no processo de planejamento.

Surge, como resultado, uma visão geral da evolução do Planejamento Urbano no Século XX e de seu quadro atual, subsídio que nos permitirá tratar, mais adiante, de intervenções urbanas específicas.

1.2. O CRESCIMENTO DA POPULAÇÃO

A partir da segunda metade Século XVIII, com os progressos técnicos e científicos, ocorre a explosão demográfica das cidades. A população como um todo aumenta extraordinariamente em poucos séculos e cresce a presença de pessoas no espaço urbano.

Esse processo começa na Europa ocidental, se estende primeiro para os Estados Unidos e depois para outras partes do mundo. No início do Século XIX, a população ativa no setor primário representa 80%; no setor secundário, 8%; e no setor terciário, 12%. Nos países mais desenvolvidos, onde ocorre maior progresso técnico, registra-se um aumento da produtividade e a conseqüente elevação do nível de vida. Ao mesmo tempo, diminui o número de agricultores, reduzindo-se a algo entre 5 e 10% da população ativa, que, no entanto, produziam o suficiente para alimentar o conjunto da população. Se o correspondente a 80% da população explorava a terra, isso quer dizer que parte da população, que explorava as terras menos rentáveis, foi forçada a partir. Grande parte da população deixou o campo e foi para a cidade em busca de uma condição melhor de vida (HAROUEL, 1985). Surgem também novas cidades, especialmente nos países novos.

A redistribuição dos habitantes no território, em decorrência do crescimento da população e da mudança nas formas de produção, transforma os antigos agricultores em operários de indústrias, que se mudam para onde fosse necessário, nas proximidades de cursos d'água ou nos arredores das jazidas de carvão. Outro tanto instala-se nos estabelecimentos comerciais e de serviços das cidades e de seus arredores, aumentando mais ainda o tamanho das cidades (BENEVOLO (2003).

Com o desenvolvimento dos meios de comunicação – as estradas, os canais navegáveis, as estradas de ferro e os navios a vapor – cresce a mobilidade tanto de pessoas como de mercadorias; possibilitando o deslocamento

das pessoas das diversas classes sociais e tornando possível morar num lugar e trabalhar em outro.

Essas transformações causam problemas de difícil solução nas cidades. Muita coisa que antes se podia resolver e fazer valer por um tempo determinado, agora se tornou quase insolúvel.

As antigas e tradicionais políticas públicas começam a ser reformuladas e substituídas por novas. Os interesses imobiliários e os da iniciativa privada se aproveitam do vazio administrativo para ocupar áreas de domínio público, construir edifícios insalubres e espaços com densidade superior à permitida por lei, causando congestionamentos de tráfego e um aspecto decadente em partes das cidades.

O sistema urbano fica sobrecarregado, porque os equipamentos públicos eram sempre insuficientes; a exploração de terrenos particulares alcança ou supera os máximos fixados pelos regulamentos (BENEVOLO, 2003).

Esse é o quadro da transformação do espaço urbano no final do século XIX e início do Século XX, onde grande parte da população se instalou nas cidades em busca de trabalho e passou a viver em condições desumanas.

1.3. O PROBLEMA HABITACIONAL

Com o crescimento da população urbana, os problemas das cidades aumentaram, principalmente em relação à falta de moradias nos grandes centros urbanos, onde as pessoas se amontoavam em habitações precárias e insalubres.

As raízes do planejamento urbano do Século XX se desenvolveram junto com as preocupações políticas e sociais para a solução do problema da moradia dos pobres que viviam em cortiços. Nos países mais populosos da Europa, começaram a ser criadas leis tratando da moradia. A Inglaterra, em 1890, criou uma

Lei para a Moradia das Classes Trabalhadoras, a qual determinava que “se reurbanizassem grandes áreas com a aquisição compulsória, se necessário, para a construção de casas de cômodos para a classe trabalhadora”. O problema habitacional em Londres era muito amplo, e visto como um problema social; em 1890 a cidade possuía 5,6 milhões de habitantes, e existiam outras onde os problemas também tinham grandes proporções, a região de Paris, com 4,1 milhões de habitantes, e de Berlim, com 1,6 milhões de habitantes (HALL, 1998, p.34).

Durante vários séculos, as leis para controle e fiscalização das construções se limitaram a questões de incêndio e segurança, mas a partir da segunda metade do Século XIX o enfoque se ampliou com a intenção de conter as práticas inadequadas de construtores e melhorar as condições de vida dos trabalhadores. As novas leis tratavam da altura dos edifícios, do tamanho dos pátios das casas, das dimensões das ruas, etc. No entanto, apesar da intenção das novas leis ser a melhoria da qualidade da cidade e das habitações, em muitos casos elas criaram paisagens monótonas, em virtude da repetição do desenho, o que ficou denominado de *planejamento regulado* (RELPH, 1987).

A padronização das edificações dava às ruas um aspecto desolador e uma idéia oposta de planejamento urbano, contrariando a cidade industrializada e padronizada, surgiu com a publicação de um livro de Camilo Sitte (1889) sobre os princípios artísticos das cidades, no qual se analisava a cidade como um obra de arte, e se defendia uma forma característica de desenho da cidade, com base em estudos de casos de cidades européias onde se valorizava a tipologia das ruas tortuosas, os quarteirões irregulares e a inclusão de praças.

Outra tentativa para solucionar o problema da habitação foi a construção de vilas operárias pelos industriais, que procuravam acomodar as famílias dos operários nas proximidades das indústrias, principalmente para manter os trabalhadores satisfeitos e produtivos. Muitas dessas experiências apresentavam o princípio da divisão por zonas e uma intenção de desenho de rua. Em Illinois, entre 1881 e 1885, os projetos tinham também parques públicos, lojas, biblioteca, teatro e um circuito ferroviário para atender as fábricas. Esse tipo de solução harmonizava-se

com os movimentos da cidade-jardim e da cidade-bela do final do Século XIX, que desenvolveram outros conceitos de cidade, como se verá no item sobre os teóricos precursores.

Em síntese, o problema internacional da habitação levou a uma busca de soluções que amenizassem os problemas urbanos decorrentes dessa questão, com a criação de leis para favorecer a construção de moradias e melhorar o ambiente urbano que estava sendo criado.

1.4. VIAS DE COMUNICAÇÃO E A SUBURBANIZAÇÃO

A ampliação das malhas ferroviárias no início do Século XX possibilitou o aparecimento dos subúrbios, entre eles: o Bedford Park (Londres, Inglaterra), Riverside (Chicago, EUA – Estados Unidos da América) e Forest Hills Garden (Nova York, EUA). Estes subúrbios foram planejados ao redor das estações ferroviárias.

Logo em seguida começa a produção em série do automóvel, com Henri Ford, em 1913 e o seu modelo T. Essa forma de produção tornou o carro acessível às massas. Em 1927, a produção norte-americana correspondia a 85% da produção mundial de automóveis e havia um automóvel para cada cinco habitantes nos EUA (HALL, 1998). A motorização em massa fez com que surgisse o problema dos congestionamentos no centro de algumas cidades, o que favoreceu a criação das primeiras lojas suburbanas, como a Sears Roebuck e a Montgomery Ward (EUA), na década de 20.

O fenômeno da suburbanização foi intenso sobretudo nos EUA, onde o censo da década de 20 mostrou que os subúrbios cresciam mais rápido que as cidades-base, como se viu em Nova York, Cleveland e St. Louis. O volume crescente de tráfego fez com que o poder público investisse mais nas vias públicas, melhorando suas condições.

O crescimento suburbano se deveu não só à facilidade de comunicação, mas ao novo zoneamento do solo, que possibilitou a criação de áreas residenciais com preços estáveis, às hipotecas com juros baixos e prazo longo e à explosão da natalidade pós-guerra.

Além de auxiliar na política habitacional, o investimento em estradas pelo governo contribuiu para o crescimento econômico.

Essa migração para os subúrbios também se tornou possível pela existência de um novo tipo de construtor, que realizava obras em grande escala, com economia e eficiência, construindo casas em série (HALL, 1998).

As principais críticas aos subúrbios diziam respeito ao tempo que se perdia para ir até o centro, ao encarecimento dos serviços, ao desperdício de terra e à falta de parques, mas mesmo assim a população se dirigiu ao subúrbio, pela hipótese de conseguir um lote maior de terra a preço acessível e viver sob o ar puro do campo.

1.5. A CRIAÇÃO DE NOVAS CIDADES E OS TEÓRICOS PRECURSORES

Assim como ocorreu uma forte urbanização das cidades existentes, intensificou-se a criação de novas cidades no mundo a partir do Século XIX, com os objetivos dos mais variados – exploração de recursos naturais, criação de portos, de capitais federativas, exploração do turismo, entre outras causas.

Na busca do que seria a cidade ideal, procurando alternativas para os problemas urbanos, vários teóricos desenvolveram idéias entre o final do Século XVIII e início do Século XX, as quais deram base para a formação do urbanismo moderno. Especialmente no final do Século XIX, muitos teóricos deixaram sua influência no traçado das cidades modernas.

1.5.1. A Criação de Novas Cidades

Diferentemente das cidades que nascem espontaneamente, ou das do tipo *orgânico*, que surgem de núcleos pré-urbanos e crescem às vezes de maneira descontínua e desconexa, o planejamento e o projeto de uma nova cidade são apoiados em estimativas de crescimento que possibilitam prever uma população mínima e sua base econômica. A concepção da cidade se torna clara antes da chegada dos moradores e a sua construção tem um tempo pré-estabelecido. A criação de novas cidades tem uma data de início definida, que pode ser o dia da escolha do local, da fundação oficial ou o de uma cerimônia.

Para Galantay (1977, p. 15) :

As novas cidades são comunidades planejadas e criadas conscientemente em resposta a objetivos claramente formulados. A criação da cidade como ato voluntário pressupõe a existência de uma autoridade ou organização suficientemente efetiva para assegurar o lugar, reunir os recursos necessários e exercer um controle contínuo até que a cidade alcance um tamanho viável.

Galantay (1977) formulou uma divisão dos tipos de novas cidades baseada na sua função principal em: novas capitais, cidades coloniais, cidades industriais e descongestão.

Novas Capitais - As novas capitais são criadas geralmente por dois motivos: pela criação de um novo Estado ou pela necessidade de se mudar a sede do governo para um local mais vantajoso.

Ex: Nova Delhi (Índia), Brasília (Brasil), Otawa (Canadá), Canberra (Austrália)

Cidades coloniais: um grande número de cidades de origem colonial foram criadas nas Américas, no Sul da África, Austrália e no sudeste da Ásia. Podemos identificar essas cidades em função de suas origens: estratégias militares, centros comerciais, centros regionais, fundadas sobre terrenos criados artificialmente, produção agrícola, minerais e industriais.

A colonização pode ser interior ou exterior. A colonização em territórios localizados fora das fronteiras dos Estados são exteriores; e a colonização realizada dentro dos Estados são interiores.

Ex. Fundada pelos espanhóis: Cartagena (Colômbia); pelos Holandeses Batávia (atual Jakarta, Indonésia), Nova Amsterdam (Nova York, EUA), Cidade do Cabo (África do Sul) e por portugueses Rio de Janeiro (Brasil).

Cidades Industriais - essas cidades foram criadas geralmente para contemplar uma política de desenvolvimento regional ou na exploração de recursos naturais. O alojamento dos trabalhadores foi um fator importante na implantação dessas cidades, assim como a escolha da localização em função da facilidade do tráfego a indústria.

Ex. Guayana (Venezuela), Arishahr (Irã).

Descongestão - essa proposta se baseia em se opor as grandes metrópoles modernas, direcionando parte da população para novas cidades. Essa teoria se apoia na idéia de que toda cidade tem um tamanho ideal, e que quando ultrapassado resulta em prejuízos.

Podemos identificar duas formas de crescimento da população urbana: o crescimento natural e a migração; esses dois tipos de crescimento são difíceis de se controlar seja por controle da natalidade ou mediante um passaporte interno (adotado em Moscou no ano de 1935). Considerando que o crescimento descontrolado da população dificulta o planejamento das cidades, e conseqüentemente do uso do solo, provocando prejuízos na economia das cidades, a descongestão aparece como uma nova maneira de diminuir os problemas das

grandes cidades. Na verdade a proposta do autor em função da descongestão trata-se de bairros ou vilas.

Ex. Lechworth (subúrbio e cidade jardim), Stevenage, Harlow (new towns britânicas), Irvine (Califórnia, EUA, new towns americanas), Senri (Osaka, Japão, cidade satélite), Villeneuve d'Asq (villes nouvelles francesas).

A classificação de Galantay não contempla a criação de novas cidades para atender outros tipos de funções como: portos marítimos e pluviais, exploração do turismo, novos centros comerciais e regionais, que não sejam do tipo colonial e industrial.

A respeito disso, Harouel (1985) cita alguns exemplos de novas cidades que foram construídas para ser portos marítimos ou pluviais, como Singapura (Malásia), Melbourne (Austrália), Canal de Suez (Egito), Chicago (EUA), Seattle (EUA) e Vancouver (Canadá). E na exploração do turismo fez surgir Deauville (França), Paris Plage (França), Miami (EUA) e Palm Beach (EUA).

No século XIX e XX muitas cidades foram fundadas, e dentre elas muitas cidades importantes, como citado anteriormente. Ao examinar a construção de novas cidades, principalmente nos séculos XIX e XX podemos verificar que essa quantidade de criação de cidades dificilmente se repetirá. No entanto, podem surgir novas cidades em algumas áreas pouco povoadas de países como: Rússia, Brasil e Canadá.

1.5.2. Teóricos precursores

- Charles Fourier (1772-1837) – Imaginou uma versão de cidade denominada falanstério, onde morariam pessoas de diferentes classes sociais num edifício unitário, um palácio semelhante ao Versalhes, com um pátio central e outros menores. O pavimento térreo seria livre para o trânsito de carroças e no primeiro andar a circulação seria por galerias cobertas. Fourier ainda distribuiu a população

adulta pelos apartamentos do segundo e do terceiro andar, pôs os jovens no mezanino e os hóspedes no último pavimento, (HAROUEL, 1985) (Figura 1.1).

Figura 1.1. Planta e secção esquemática do Falanstério de Fourier.
Fonte: Belenevolo, 2003.

- Robert Owen (1771-1858) - Propõe uma cidade de 1.200 habitantes morando em conjuntos habitacionais e trabalhando num sistema de cooperativa agrícola, em uma área de aproximadamente 500 hectares. As moradias formariam um quadrado, do qual três partes se destinariam a casas individuais para casais com filhos com menos de três anos e a outra parte para os jovens, as enfermarias e os visitantes. A área central teria os edifícios públicos, a cozinha e o restaurante para uso comunitário, biblioteca, escolas, centro de convivência, áreas verdes, locais para recreação e práticas esportivas. Também havia previsão para indústrias, armazéns, lavanderia, cervejaria, moinho, matadouro, estábulos e edifícios rurais. Para Owen, a nova sociedade não precisaria tribunais e prisões (BENEVOLO, 2003) (Figura 1.2).

Figura 1.2. Ilustração da aldeia projetada por Owen. Fonte: Benevolo, 2003.

- Ebenezer Howard (1850-1928) – Nascido na Inglaterra, emigrou para os Estados Unidos e trabalhou na agricultura, em Nebraska, entre 1872 e 1876. Foi mal sucedido e mudou-se para Chicago, onde passou a trabalhar como taquígrafo. De volta à Inglaterra, desenvolveu suas idéias e publicou *Tomorrow: A Peaceful Path to Real Reform* (Amanhã: Um Caminho Tranquilo Para a Reforma Autêntica). Sua teoria se baseava no que denominou Diagrama dos Três Imãs, criado para resolver os problemas habitacionais das cidades encortiçadas (mas que ofereciam oportunidades econômicas e sociais). Elaborou um esquema para possibilitar a vida no campo com condições econômicas favoráveis, prometendo *enquadrar o círculo* e reunir o que existia de melhor na cidade e no campo num novo modelo de instalação, a *cidade-campo* (HALL 1998).

Para colocar em prática seu objetivo, um conjunto de indivíduos deveria organizar uma companhia, realizando empréstimos para implantar a cidade-jardim no campo, com a garantia da compra de terra a baixos preços e com a transferência de indústria para o local, possibilitando que os operários construíssem suas próprias casas. A cidade-jardim concebida por Howard teria aproximadamente 32.000 habitantes em 1.000 acres de terra (4.046.856,4 m²). Seu entorno deveria ter um cinturão verde, que seria de propriedade da companhia, com granjas e outras atividades. Quando a cidade atingisse o limite desejado, próximo dali se construiria

outra cidade-jardim e se formaria um conglomerado com várias cidades interligadas por um sistema rápido de transporte, criando-se as condições econômicas e sociais da cidade grande. A essa concepção policêntrica deu-se o nome de cidade social (HALL, 1998).

Howard não era somente um planejador de formas físicas, mas estava interessado nos processos sociais. Em seu sistema sócio-econômico, as tônicas seriam: gerenciamento local e autogoverno. Os serviços seriam prestados pela municipalidade, pela iniciativa privada e pela população. A construção de casas seria feita por um sistema de cooperativa e essa atividade também passaria a fazer parte da economia.

O desejo de Howard era que as comunidades fossem formadas por iniciativa própria e autogovernadas. Para a implementação de suas idéias, Howard criou a Garden City Pioneer Company, em 1902, realizando um levantamento adequado para a construção da primeira cidade-jardim, que seria Letchworth, cujos primeiros moradores foram pessoas típicas da classe média. A cidade chegou a ter 15.000 habitantes – menos da metade da quota planejada – em 1938. Depois da Segunda Guerra, com o auxílio do governo, foi afinal concluída, numa escala pouco inferior à planejada no início. Nesse momento, porém, foi vítima da especulação imobiliária, da qual foi salva por um Ato do Parlamento de 1962 que colocou em sua direção uma corporação especialmente organizada para ela. Mas, acima de tudo, foi nas mãos de Raymond Unwin (1863) e Barry Parker (1867 - 1947) que a cidade-jardim encontrou sua perfeita realização física.

A materialização das idéias de Howard foi bem feita por Unwin e Parker, que depois foram encarregados implantar a cidade de Hampstead - basicamente um subúrbio-jardim, sem indústrias e implantado nos ideais gerais do pensamento da cidade-jardim. (Figura 1.3.).

Figura 1.3. Diagrama dos 3 Imãs, elaborado por Howard. Fonte: Ottoni, 1997.

- Le Corbusier (1887-1965) - natural da Suíça, o arquiteto Le Corbusier passou a viver em Paris aos 31 anos, onde introduziu seus conhecimentos. Seus princípios urbanísticos baseavam-se em *La Ville Contemporaine* (1922) e *La Ville Radieuse* (1933). Sua intenção principal era diminuir o grande contingente populacional do centro das cidades com o aumento da densidade, o que parecia um paradoxo; e ainda queria melhorar a circulação e aumentar a quantidade de espaços livres. Para isso, propôs a construção de altos edifícios que ocupassem pequenas parcela de terreno. Para liberar o tráfego, sugeria a demolição total de edifícios para que amplas avenidas atravessassem as cidades, principalmente no centro. De acordo com Le Corbusier apud Hall (1998, p.247) "Toda grande cidade para salvar-se tem que reconstruir seu centro". Após 30 anos, sua sugestão passou a ser amplamente adotada, sendo ignoradas questões como garagens e problemas ambientais de barulho e o da emissão dos motores. Sua cidade deveria ter uma estrutura diversificada, correspondendo a uma estrutura social específica, segregada, sendo que a moradia deveria corresponder às atividades profissionais do morador. Na área central situavam-se os arranha-céus do *Plan Voisin*, que se destinavam aos escritórios dos *cadres* da elite, como industriais,

cientistas, artistas, arquitetos e outros. Desses edifícios, 24 deveriam fornecer de 400.000 a 600.000 empregos de alto nível, à razão de 1.200 por acre, com 95% do terreno destinado a área livre. Fora desse local, as áreas residenciais se dividiam em dois tipos: apartamentos luxuosos em prédios de seis pavimentos para a elite, e concebidos segundo o princípio de recuos e em filas, com 85% do terreno destinado para o espaço livre; para os trabalhadores seriam construídas acomodações mais modestas, ao redor de pátios, num quadriculado padronizado de ruas, com 48% do terreno de espaço livre. A intenção era fazer construção em massa, sem a finalidade de atender o indivíduo – as habitações eram chamadas de células e eram vistas como uma “máquina de morar”. Em sua concepção, as unidades deveriam ser uniformes e a mobília, padronizada. Para os operários e comerciários, propôs apartamentos com jardins no interior de unidades-satélites, com espaços verdes, locais para práticas esportivas e muita diversão. Sua proposta ia além das questões físicas, sugeria que a criadagem fosse coletiva, o que seria muito difícil de acontecer.

Como produto da realização urbanística de suas idéias tem-se o *Unité* Marselha, que se apresenta num bloco único, como início de um conjunto que não foi completado, e constam mais duas cópias na França e em Berlim feitas depois de seu falecimento.

Le Corbusier também colaborou na construção do Punjab, em Chandigar, na Índia, onde participou da equipe contratada do planejador Albert Mayer. Foi encarregado de fazer o complexo administrativo central, onde se preocupou com a estética, deixando de lado os problemas básicos da cidade indiana. No fundo, Le Corbusier procurou implantar uma capital de característica européia, com pompa e modernidade, numa cidade indiana sob o Raj Britânico, desconsiderando a cultura e a tradição indiana.

Talvez Brasília seja a cidade que mais possua características corbusianas, apesar de não ter sido projetada por Le Corbusier e sim por Lúcio Costa e Oscar Niemeyer, participantes do movimento de arquitetura moderna no Brasil. Tratou-se de uma obra grandiosa, com edifícios públicos gigantescos,

implantados entre imensos espaços vazios, apresentados em volumes com formas geométricas simples (Figura 1.4).

Figura 1.4. O edifício de Le Corbusier, realizado em Marseille, em 1951.
 Fonte: Benevolo, 2003.

- Daniel Hudson Burnham (1846-1912) - O Movimento Cidade-Bela (*City Beautiful*) tem suas origens na renovação urbana de grandes cidades européias, como Paris, Viena, Berlim, Amsterdã e Barcelona, no Século XIX. Apoiava-se na tradição monumental do planejamento urbano, dando ênfase ao embelezamento dos espaços, com a reestruturação de grandes avenidas para a inclusão de edifícios monumentais e espaços públicos. Burnham teve participação expressiva nesse movimento norte-americano. Uma de suas maiores contribuições foi o Plano Chicago, de 1909, onde procurou devolver à cidade sua harmonia visual e estética, com o alargamento de avenidas, a implantação de parques, a criação de eixo monumental e a construção de grandes edifícios públicos (HALL, 1998) (Figura 1.5.).

Segundo Relph (1987), as idéias de Burhan estavam apoiadas nos empreendimentos dos homens de negócios e davam pouca consideração à habitação e à reforma social. Seus planos para as cidades-belas eram de grandes proporções e fascinavam os empreendedores. Para ele, *os grandes planos tinham o poder de agitar os homens*.

Nova Delhi é um exemplo clássico do Movimento Cidade-Bela. Para planejar a transferência da capital da Índia Britânica de Calcutá para Nova Delhi, em 1913, foram escolhidos os arquitetos Herbert Baker (1862-1946) e Edwin Lutiens (1862-1944) e o vice-rei, que apresentaram um modelo clássico de cidade-bela. A cidade possuía um eixo principal, duas ruas radiais que abriam em leque desse eixo, e que seriam cortadas por uma radial transversal que uniria a catedral com a estação ferroviária. O projeto refletia uma geometria formal semelhante ao projeto de Washington. Outros exemplos: Berlim (Alemanha) e Moscou (Rússia).

Figura 1.5. Plano de Daniel Burham e Bennett, em 1912, com a rede de ruas para Chicago. Fonte: Benevolo, 2003.

- Patrick Geddes (1854-1932) - Desenvolveu o conceito de planejamento regional, a partir dos estudos de geógrafos Eliseé Reclus (1830-1905) e Paul Vidal De La Blanche (1845-1918) e do sociólogo Frédéric Le Play (1806-1882), todos franceses. Estudou a região em seu estado mais puro (HALL, 1998).

Para Geddes, o planejamento deveria começar a partir de recursos de uma determinada região natural, em decorrência do que o homem dá a ela e dos componentes resultantes da cultura. Sua abordagem sempre deu ênfase ao método de levantamento. Geddes argumentava que um país deveria evitar as ineficiências de seu sistema com um plano nacional, abrangendo regiões demarcadas com suporte essencialmente natural, abrangendo uma grande quantidade de produtos alimentícios, têxteis e de materiais de construção gerados e processados na região de origem, com um mínimo de trocas inter-regionais, e só de produtos que o local de origem não pode produzir. Devia haver também usinas regionais de energia elétrica, com rotas curtas de caminhões e com uma distribuição descentralizada da população. Na sua visão, os desperdícios seriam evitados, seria formada uma cadeia em equilíbrio e também diminuiria a superpopulação urbana (Figura 1.6).

Figura 1.6. O esquema de Geddes, a secção de vale: Povo - Trabalho -Lugar, em perfeita harmonia. Fonte: Hall, 1998.

- Arturo Soria y Mata (1844-1920) - O primeiro a expor o conceito de cidade linear foi o espanhol Arturo Soria y Mata, numa publicação de 1882. Em síntese, dizia que um sistema de linhas de bonde ou de iluminação, criado a partir de uma grande cidade, poderia gerar uma facilidade de acesso linear, possibilitando o crescimento da cidade-jardim linear planejada. Mas a cidade linear planejada nunca passou de um subúrbio dormitório urbanizado. Entre 1894 e 1904, foi

terminado o primeiro segmento dos 48 km urbanos planejados, de apenas 5 km, entre as duas mais importantes radiais leste de Madrid, “de cada um dos lados de um eixo principal de 40 m de largura, aberto ao tráfego de bondes (inicialmente de tração animal; eletrificados apenas em 1909)” foram estabelecidas vilas em superquadras de 80 a 100 metros de frente por 200 metros de fundos. Isso foi o que se conseguiu fazer, até que, em 1934, a *Compañía Madrileña de Urbanización* desistiu do projeto (HALL, 1998, p.131).

Depois da Segunda Guerra Mundial, o grande crescimento do município quase eliminou a cidade linear, tornando-a imperceptível pelo trajeto que passa por baixo dela, ainda que seja possível reconhecê-la atualmente como uma estação de metrô. As *villas* existentes estão sendo substituídas por apartamentos e possivelmente num futuro próximo não mais existirão cidades lineares.

- Tony Garnier (1869-1948) - Arquiteto de Lyon, criou em 1898 uma cidade socialista conhecida como a *Cidade Industrial*. Calculava que as cidades do futuro estariam apoiadas na indústria, de forma que em sua visão as cidades dependeriam economicamente de um único complexo metalúrgico. Em seu projeto existiam bulevares axiais, assentamentos habitacionais implantados sobre malhas retangulares. Adotou a linha do pensamento regional francês de Le Play e da escola francesa da geografia, que tinha um enfoque antimetropolitano e propunha o desenvolvimento de uma cultura interiorana. Suas idéias foram adotadas pelos arquitetos racionalistas e sua influência no urbanismo atual é bastante significativa, principalmente no Movimento de Arquitetura Moderna (HALL, 1998). Formulou conceitos que acreditava inovadores para a sociedade industrial que surgia, a respeito da escolha do material, da elaboração de formas em concreto armado como modelo da arquitetura moderna, da utilização de paredes de vidro, dos terraços na cobertura, da introdução da idéia de planta livre, da desigualdade funcional urbana e das inovações técnicas de infra-estrutura urbana, de hierarquização viária e de controle térmico (Figura 1.7).

Figura 1.7. A cidade industrial de Tony Garnier, com detalhes de bairros habitacionais, dos edifícios e do conjunto da obra.
Fonte: Lamas, 1989.

1.6. EVOLUÇÃO DO PLANEJAMENTO URBANO NO SÉCULO XX:

Para Relph (1987), a descoberta do Planejamento Urbano Moderno se deu entre os anos de 1890 e 1940, quando surgiram muitas idéias e procedimentos para melhorar a forma de vida urbana. Segundo ele, a expressão *planejamento da cidade* possivelmente foi criada por Raymond Unwin, quando

lançou o livro *Town planning in practice* (Planejamento da Cidade na Prática), publicado em 1909, tornando o tema mais conhecido. No início, o planejamento da cidade pretendia gerar grandes soluções para os mais diversos tipos de problemas urbanos, ou para a reedificação das cidades de forma radical, seja para o seu embelezamento ou para construção de novas cidades, como as cidades-jardins.

No início do Século XX, a maioria das nações urbanizadas já haviam criado cursos de formação profissional para planejadores, estabelecendo relações com os departamentos universitários. A Inglaterra foi pioneira na criação de seu Departamento de Projetos Públicos, na Universidade de Liverpool; depois foi criada a University College London, que seria a segunda Faculdade de Planejamento da Grã-Bretanha, em 1914 (HALL, 1998).

Os profissionais de arquitetura e urbanismo freqüentemente tinham que enfrentar questões próprias de áreas afins em sua atividade de planejamento, mas a base do seu trabalho era o projeto. A função do planejador era planejar, elaborar códigos que permitissem efetivar os seus planos. Por isso, a função do planejamento ficou vinculada à necessidade de habilidades projetuais; o planejador elaborava o planejamento da cidade e também era responsável por sua implementação.

Segundo Relph (1987, p.126), o urbanista Thomas Adams escreveu em 1932 que:

[...] o objetivo geral do planejamento deve ser proporcionar o máximo de bem estar aos homens - saúde, segurança e comodidade, desde que isso possa ser feito assegurando a ordem e o equilíbrio do crescimento físico das comunidades". Eis um lema possível para o planejamento pós-guerra em geral. Saúde, ordem, segurança, comodidade, crescimento, são palavras que surgem repetidas vezes nos documentos de planejamento, o dever dos urbanistas era criar uma nova ordem a partir do caos existente, e não havia dúvidas de que isto podia ser conseguido.

O planejamento urbano tornou-se a principal forma de controlar o crescimento das cidades. Pela década de 50, passou a ter bases estatutárias; o que antes da Segunda Guerra Mundial era pouco usual, tornou-se comum devido à necessidade da rápida reconstrução das cidades. Relph (1987) relata que, na Grã-Bretanha, a aceitação do planejamento esteve ligada à política, com a eleição do governo socialista, aberto à idéia da relação do Estado com a vida econômica e social. As novas leis britânicas, como a Lei Britânica das Novas Cidades (*British New Towns Act*), de 1946, e a Lei do Planejamento Urbano e Rural (*Towns and Country Planning Act*), de 1947, geraram mecanismos legais para o surgimento de novos centros e a possibilidade das autoridades locais controlarem os seus conselhos, apresentando uma maneira prática de planejamento. Outros países, como Canadá, Alemanha, Itália e França, criaram uma legislação apropriada logo após a guerra para viabilizar o planejamento urbano municipal.

No pós-guerra, a criação de uma nova legislação sobre planejamento possibilitou aos municípios fazer mudanças no ambiente construído em diversos aspectos. Foi atribuída a eles a responsabilidade estatutária de fazerem um plano oficial, com documentos e mapas que estabelecessem orientações gerais de futuros empreendimentos e o uso do solo, possibilitando a fiscalização do solo urbano. Também foram atribuídos aos municípios poderes para a expropriação de propriedade privada, caso fosse necessário. Por fim, os urbanistas municipais tinham o compromisso de fazer propostas de desenvolvimento seguindo o plano oficial; isso queria dizer que, dentro dos padrões gerais, as edificações deveriam obedecer a traçados de unidades de vizinhança, a tamanhos de janelas, a alinhamentos definidos, etc.

De acordo com o sociólogo Herbert Gans apud Relph (1987, p.127), um plano de desenvolvimento característico possui “seções para as principais zonas de ocupação do solo, dos transportes e dos espaços livres, um mapa do plano diretor e um apelo retórico aos cidadãos e políticos para participar e apoiar a realização do plano, de forma a construir uma comunidade ordenada, eficiente e atrativa”.

Na década de 50, verificou-se uma grande produção de estudos sociais urbanos e regionais, que foi absorvida pela área do planejamento urbano. Os trabalhos sobre teoria da localização realizados pelos alemães Heinrich Von Thünen (1826) sobre agricultura, Alfred Weber (1909) sobre indústria, Walter Cristaller (1933) sobre locais centrais, e August Lösch (1940) sobre teoria geral da localização, também passaram a servir de base para trabalhos de estudiosos de outras áreas (HALL, 1998).

Nessa fase ocorreu uma revolução nas áreas de conhecimento e a geografia foi incorporada à tradicional economia germânica. As disciplinas de ciências sociais foram incluídas com maior espaço no ensino de planejamento, a teoria locacional passou a fazer parte dos currículos das faculdades de arquitetura.

A mudança foi enorme nas disciplinas de planejamento urbano e incluía desde um tipo de exame técnico, com base em conhecimentos referentes às cidades, até uma atividade de aspecto científico, onde uma grande quantidade de informações precisas eram armazenadas e processadas de maneira que o planejador pudesse projetar sistemas cujos efeitos poderiam ser controlados e alterados, mas eram frágeis. Dessa maneira, as cidades e regiões passaram a ser compreendidas como sistemas, e o planejador era visto como o responsável pelo processo de monitoramento e controle.

A partir desse campo, foi criada outra aplicação, a dos modelos de tráfego, de autoria de Robert Mitchell e Chester Rapkin¹, publicada em 1954. O modelo de tráfego urbano proposto por eles baseava-se na mensuração de modelos de atividades, com sua base gerada pelo uso do solo. Conectado a um trabalho anterior de modelos de interação espacial e utilizando de forma pioneira o computador para processar os dados, esse trabalho resultou em uma nova ciência

¹ Os estudos de Mitchell e Rapkin estão descritos no livro *Urban Traffic – a function of land use* (1954), os quais eram apoiados em questionários, baseados na relação do uso do solo e nas variações dos movimentos diários das pessoas motorizadas e de pedestres, o que gera diferentes tipos de tráfego. Através de uma síntese eles procuravam obter estimativas quantitativas das relações de movimento e avaliar as estruturas das quais elas faziam parte, para planejar o volume de tráfego desejado.

do planejamento urbano, utilizada para previsões nos modelos de tráfego urbano (HALL, 1998).

No fim dos anos 60, muito do que estava sendo feito em planejamento urbano estava sob contestação. Uma análise realizada por Meyerson e Banfield, na Secretaria de Habitação de Chicago (EUA), demonstrou que o planejamento adotado era elitista e que estava sendo utilizado por políticos para comprar votos, através da elaboração maciça de programas de ação.

Uma das críticas era de que o planejamento de sistemas não melhorava a condição de vida da população das cidades, pelo contrário, provocava segregação. Vários protestos foram feitos nas cidades de Birmingham, no Alabama (EUA), em 1963, e em Detroit (EUA), em 1967, dando provas concretas das deficiências do planejamento (HALL, 1998).

O resultado foi que os planejadores começaram a atuar como planejadores -orientadores comunitários (*advocacy planners*)². Competia a eles explicar e debater a programação das metas e objetivos. Os *advocacy planners* atuavam de formas variadas e diante de diversos grupos. A função deles era inteirar

² Segundo Barnett (1982, p.27) nesse sistema de *advocacy planning* as decisões importantes sobre a cidade deveriam ser tomadas em público, promovidas pelo governo local nos EUA, e todo cidadão deveria ter o direito de dar sua opinião. Mas na prática isso raramente acontecia, “os cidadãos raramente tinham a idéia sobre como e quando as decisões importantes eram tomadas, e muito menos algum conhecimento sobre como influenciá-las”, mesmo quando elas causavam preocupação imediata. “A primeira convocação sobre a construção de um edifício ou de uma estrada ocorria já com a chegada do topógrafo ou com uma intimação de despejo. A notificação geralmente era feita em jornais obscuros e com procedimentos enganosos”. Muitas vezes esse tipo de procedimento provocou a contrariedade dos cidadãos, os derrubaram algumas ações arbitrárias, mas ao passo que as decisões fossem conduzidas por cidadãos alienados, poderiam ficar paradas durante anos. A idéia desse tipo de procedimento de *advocacy planning*, que esteve na moda no final dos anos 60, foi uma tentativa de comunicação entre o governo local e os moradores, intermediada por técnicos, que se transformou em um tipo de democracia direta, mas que não funcionou muito bem. Dessa vertente surgiu outro tipo de participação mais eficiente que foi a de representantes de diferentes grupos de interesse dentro de um comitê de trabalho para auxiliar nas decisões importantes sobre a cidade. Nesse caso, um profissional estabelece uma estrutura racional para tratar dos assuntos, dirige o grupo de trabalho buscando um consenso para a elaboração do plano.

a população sobre as soluções alternativas, fazer com que as secretarias de planejamento concorressem a subsídios, auxiliar os críticos a elaborar planos superiores aos oficiais e negociar valores. Criou-se, assim, uma estrutura tipicamente norte-americana, que se tornou democrática, legítima, pluralista e com bases locais.

Os programas de renovação urbana de áreas centrais, de empreendimentos públicos e privados e de renovação urbana tipo *arrasa quarteirão*, realizados pelo planejamento urbano pós-guerra, geraram críticas e protestos dos moradores e da comunidade acadêmica em várias cidades americanas e na Europa. Entre os críticos, Jane Jacobs (1961) foi a que mais se destacou, com suas publicações, onde comentava que os planejadores não consideravam qualidades físicas do espaço criado capazes de dar vitalidade às cidades, como a misturas de usos, diversidade de segmentos e horários, quadras curtas, edifícios de idades diferentes e altas densidades.

O descontentamento com o ambiente³ urbano que estava sendo construído também levou ao desenvolvimento de novas categorias de análise e à criação de instrumentos para controle do solo urbano, tornando o Desenho Urbano, no final da década de 50 e início da de 60, um novo campo de estudo no processo de planejamento. Vários estudiosos desenvolveram estudos em diversas áreas e subáreas, sobretudo no campo da psicologia ambiental, buscando respostas para questões que o planejamento urbano não contemplava. Dessas pesquisas um novo campo disciplinar começou a se desenvolver o Desenho Urbano, com metodologias que buscaram contemplar questões como aspectos históricos, formação das

³ De acordo com DEL RIO (1990, 19), [...] a década de 60 via surgir as primeiras críticas e protestos generalizados sobre a qualidade do ambiente urbano que vinha sendo produzido, tanto pelo poder público quanto pela iniciativa privada. Criticava-se tanto o impacto dos empreendimentos sobre o meio ambiente e a vida das comunidades, quanto a própria qualidade dos espaços urbanos e da arquitetura. Essas críticas surgiram, principalmente, da população afetada, além de pesquisadores e acadêmicos de ponta e da imprensa em geral[...]. Nessa época muitas áreas que eram consideradas deterioradas e decadentes, ou que foram atingidas na II Grande Guerra pelos bombardeios eram demolidas e substituídas por novas, o que gerava protestos. Alguns exemplos: Boston (EUA), Rotterdam (Holanda) e Berlin (Alemanha).

idades, paisagem existente, percepção do ambiente e o comportamento humano em relação ao meio ambiente.

Relph (1987) comenta que o Desenho Urbano, no planejamento, corresponde ao pós-modernismo na arquitetura. Enquanto o planejamento urbano se utilizou de representações bidimensionais, com o uso e a ocupação do solo, deixando de lado os princípios da cidade-bela e o melhoramento da qualidade visual, o Desenho Urbano valorizou a paisagem da cidade, considerando os aspectos históricos, a relação entre edifícios, o aspecto visual das edificações, o mobiliário urbano e a arborização, proporcionando amenidades aos usuários.

A década de 70 foi uma fase de crise de paradigmas dos planejadores, e a teoria e os conceitos de planejamento precisaram ser revistos. As idéias marxistas passaram a dominar o campo de pesquisa, ressurgindo com uma grande quantidade de estudos, atingindo áreas de conhecimento afins, como a geografia, economia, sociologia e o planejamento urbano. Embora Marx não tivesse manifestado interesse em desenvolver estudos sobre localização espacial, Engels fez observações esclarecedoras sobre a distribuição espacial das classes na época vitoriana, referindo-se à cidade de Manchester. Em meados dos anos 70, foram produzidos trabalhos de várias áreas que contribuíram para o desenvolvimento novas teorias, como as dos geógrafos David Harley e Doreen Massey, que auxiliaram na explicação do crescimento e da transformação urbana em termos de circulação do capital; em Paris, Manuel Castells e Henri Lefebvre ajudaram a explicar as teorias sob o aspecto sociológico (HALL, 1998).

Na França, Lokjine, entre outros estudiosos, comentava que a principal preocupação do Estado deveria ser com estratégias de planejamento macroeconômico e investimentos em infra-estrutura, com incentivos do capital privado. Diferentemente, Castells afirma que a principal função do Estado é suprir as necessidades de consumo coletivas, como a habitação popular, as instituições de ensino, o transporte de massas, favorecendo a reprodução da força de trabalho, evitando a luta de classes e permitindo a manutenção do sistema.

Esses estudiosos contribuíram para uma melhor compreensão da dinâmica do espaço urbano no qual atuam forças políticas, sociais e econômicas, necessitando assim, para um melhor entendimento, de uma visão ampla sob vários aspectos e em diversos campos de estudo.

A contradição da teoria do planejamento marxista consistia em que o planejamento deveria evitar as normas operacionais, que assim estariam fora do processo de planejamento, o que significaria procurar analisar o assunto somente pelo aspecto teórico. Esta tese sugere que o planejador renuncie por completo ao planejamento e se isole numa *redoma de vidro*.

Na verdade, a base teórica utilizada estava sofrendo um excesso de simplificação e o velho senso democrático do planejador orientador voltou a fazer falta nas atividades de planejamento.

1.6.1. Parcerias Público Privado

O urbanismo das últimas décadas ficou marcado pelas parcerias em investimentos entre o setor público e o privado. Em quase todo o mundo ocorreu um momento crítico no setor econômico que ficou denominado por muitos de *crise fiscal do Estado*. Surgiu uma crise de modelos em que o Estado afastou-se dos investimentos em desenvolvimento urbano que fez nos anos 50, principalmente países como a Inglaterra e a França. A prática do urbanismo nessa fase tinha o investimento do Estado, com avanços consideráveis, e estava no contexto do chamado *Estado Assistencial*. Mas a crise fiscal e do petróleo dos anos 70 refletiu no urbanismo e criou uma nova possibilidade de planejamento nos países mais desenvolvidos da Europa. Foi um reconhecimento de que o Estado não tinha recursos para investir nos diversos segmentos necessários para o desenvolvimento das cidades.

Segundo Portas (1993), o Estado continuou sustentando a habitação, a educação, a saúde e toda a infra-estrutura básica, as estradas de ferro, os aeroportos e o sistema viário; mas os investimentos nos mais diversos setores se complicaram e o Estado passou a privatizar empresas. A transformação política importante que ocorreu foi a da descentralização: o Estado central, com os recursos escassos, transferiu poderes aos municípios, descentralizando a crise.

A crise financeira fez com que se constatasse que um dos problemas do planejamento era a administração dos recursos, que deveria ser feita de forma mais racional. Por outro lado, estava claro que o Estado, sozinho, não podia mais arcar com esse tipo de investimento, o que exigiu a captação de recursos em outras fontes, especialmente na iniciativa privada.

Portas apud Falcoski (1997, p.84) revela que, no Planejamento Urbano Contemporâneo, existe uma crise do *Estado Assistencial*, o que fez surgir novos modelos no Planejamento Urbano no lugar de antigos conceitos do urbanismo moderno, que não contemplavam a realidade urbana atual. O novo plano físico-territorial precisava adotar uma nova estratégia econômica, política e urbanística, dando espaço para um acerto das diferenças. Era necessário perceber o rápido crescimento e a transformação das cidades e potencializar os acertos nos instrumentos técnicos do planejamento, do projeto urbano, do desenho urbano e da arquitetura.

Alguns fenômenos da fase de transição de modelo do urbanismo, notados a partir dos anos 70, seriam: a crise do investimento assistencial (*que gerou uma alternativa de planejamento urbano*), descentralização política, criação de subúrbios e o ecologismo.

Para Portas (1993), os desafios do Planejamento Urbano Contemporâneo são:

- Cidade antiga: manter a qualidade do centro urbano resolvendo a questão da preservação e considerando as influências do novo agente, o *shopping center*,

- Cidade expandida: assumir os subúrbios como cidades, apesar dos conflitos de atividades que perturbam a tranquilidade, como os cafés;
- A não-cidade: a cidade expandida à beira da autoestrada.

Diferente do planejamento moderno, que delimitava as áreas de crescimento das cidades por funções e fazia planos regionais e nacionais na década de 50, o planejamento atual formula estratégias, capta recursos, cria competição entre as cidades, e o arquiteto participa com a venda de seu produto para alavancar uma política urbana; o planejamento é estruturado e articulado de maneira consensual, como um negócio, mantendo a rigidez em alguns aspectos e sendo interpretado de formas variadas em outros.

De acordo com Portas (1993), o plano é cada vez mais discutível e negociável, é feito por pessoas que podem mudar de postura política, de idéia, e está aberto a empresas interessadas em aumentar os recursos para melhorar a vida nas cidades. Para dar legitimidade ao plano, destaca o autor, devem existir aspectos rígidos e juridicamente obrigatórios, abertos à participação da comunidade. De acordo com as circunstâncias, um plano deve ser ajustado sempre que necessário para atender as expectativas desejadas, com a implementação de projetos urbanos, mesmo que não obedeça a hierarquia Estado-Município. Os momentos e agentes históricos devem ser identificados, sendo avaliados e qualificados, buscando um sentido mais claro dos objetivos com o quadro histórico.

Portas (1993) comenta que, numa estrutura urbana confusa e complexa, para determinar um zoneamento existe a necessidade de se realizar um sistema de planejamento estratégico, expressão esta gerada por empresas, determinadas por processos competitivos, demonstrando um certo caráter político e econômico, com idéias espaciais e com a finalidade de captar recursos. Diferentemente do plano convencional, é um documento empregado para captar recursos. Esse tipo de estratégia, em conjunto com alguma materialização espacial da arquitetura, é empregado como método publicitário para catalisar investimentos,

através do interesse dos agentes. É uma nova tendência do planejamento, de captar recursos para viabilizar empreendimentos de projetos de espaços públicos ou coletivos, através de parcerias.

As formulações teóricas e conceituais sobre planejamento contemporâneo revelam uma posição favorável ao Planejamento Estratégico, com destaque para a sua flexibilidade. Apesar do planejamento urbano estar longe de resolver os problemas da estrutura social, o Planejamento Estratégico parece chegar mais perto das respostas em relação à realidade atual das cidades que se apresentam em constantes mudanças.

1.6.2. Planejamento Urbano no Brasil

Até o início do século XX as principais preocupações com as cidades no Brasil eram em relação ao combate às grandes epidemias, de peste bubônica, febre amarela, tifo, que perturbavam a vida dos moradores desses locais. Os trabalhos que se destacaram nesse período foram os de Emílio Ribas, Oswaldo Cruz e Saturnino de Brito.

As preocupações urbanas da época eram com a ordenação das cidades, com ênfase aos problemas sanitários e com a estética. Nessa fase houve um grande avanço nas técnicas de distribuição de água potável, da coleta e do destino do lixo e do esgoto.

O engenheiro Saturnino de Brito, que publicou o livro *Traçado Sanitário das Cidades*, em 1916, trouxe importante contribuição para o urbanismo da época onde destacou algumas questões como: o dever de organizar os planos de saneamento, de ampliação e de embelezamento das cidades e das aglomerações humanas, a necessidade de se criar leis para a elaboração e execução dos planos, a importância de se considerar as vias de circulação no traçado das cidades e o

respeito a topografia do sítio urbano num plano levando em conta as redes de infraestrutura (BIRKHOLZ, 1983).

De acordo com Flávio Villaça (1999), o planejamento urbano no Brasil teve três fases: a primeira, de 1875 a 1930, foi marcada por melhoramentos e embelezamentos; a segunda, de 1930 a 1990, caracterizou-se pelo planejamento técnico de base científica; e a terceira, na década de 90 seria uma consequência dos planos anteriores.

A fase dos melhoramentos e embelezamentos teve principalmente projetos de centros cívicos e buscava dar uma disposição harmônica a monumentos e praças. Era altamente ideológica, de exaltação do Estado e da classe governante capitalista. No entanto, entrou em decadência quando, devido à escassez de recursos, os administradores das cidades tiveram que priorizar obras de infraestrutura.

Surgem então os planos diretores, que consistiam, basicamente, na ordenação de obras para solucionar os problemas das cidades com um planejamento técnico de base científica. O período em que prevaleceu esse tipo de planejamento também teve três fases.

A primeira fase foi a do Urbanismo e do Plano Diretor, de 1930 a 1965. Segundo Flávio Villaça (1999, p. 205):

[...] no Brasil a palavra planejamento associada ao urbano é mais recente que urbanismo, e sempre teve uma conotação associada à ordem, à racionalidade e eficiência, enquanto urbanismo ainda guardava resquícios do “embelezamento” e sempre foi mais associado à arquitetura e à arte urbanas.

A segunda fase é a dos Superplanos (1965 a 1971). Achava-se que os problemas das cidades poderiam ser resolvidos pela ciência e pela técnica. Grossos volumes continham estudos de abastecimento de água, esgoto, limpeza pública, inundações, leis urbanísticas detalhadas (inclusive federais) e estudos sobre

habitações para a classe operária. As cidades já não deviam ser avaliadas somente pelos seus aspectos físicos e deveriam ser integradas de forma interdisciplinar. Um dos maiores exemplos de Superplanos é anterior a este período: foi o Plano Agache, da década de 30, realizado no Rio de Janeiro. Impresso originalmente em francês, foi o primeiro a ser denominado Plano Diretor e caracterizado também como Plano Geral, por abranger aspectos relativos as cidades, aos seus problemas, não se restringindo a algumas áreas da cidade.

Para Villaça (1999, p.212):

[...] com o Plano Agache já começara a ficar claro o descolamento dos planos, e do discurso dominante, da realidade representada pelos interesses das massas populares. Esse descolamento, centrado nas idéias de globalidade, de sofisticação técnica e de interdisciplinaridade do planejamento, atingira seu apogeu tecnocrático com os ‘superplanos’ [...]

A grande abrangência dos planos diminuía a chance de adequação das ações previstas e era difícil obter a aprovação e execução das recomendações.

A terceira fase dos planos diretores, a dos Planos Sem Mapa, de 1971 a 1992, é representada pelo plano simples, sem requinte intelectual; são elaborados pelos próprios técnicos municipais, com poucos mapas, com diagnósticos reduzidos ou sem diagnósticos (VILLAÇA, 1999).

A expressão *plano sem mapa* procura demonstrar um novo modelo de plano, que contrapõe o anterior, demonstrando-se simplório. Esse plano apresenta apenas objetivos, políticas e diretrizes. Desse modo, o diagnóstico, grande parte dos mapas e estatísticas não eram realizados.

A terceira fase do Planejamento Urbano no Brasil, na década de 1990, foi uma crítica da segunda. É o que se faz atualmente: uma discussão da funcionalidade e aplicabilidade dos planos.

Os Planos Diretores passam a ser vistos como representação da ideologia da classe dominante, uma atividade intelectual que atua sobre os problemas que afetam as massas populares sem levar em consideração seus interesses – e então são rotulados de ineficientes.

1.6.3. Movimento CIAM

Em 1928, um grupo de arquitetos com idéias modernistas, de diferentes nacionalidades e formações, se reuniu no Castelo de La Sarraz (Suiça) para criar um movimento internacional de arquitetura denominado CIAM (Congresso Internacional de Arquitetura Moderna), cuja a primeira edição, marcada pelas idéias de Le Corbusier, teve como resultado um documento conhecido como a Carta de La Sarraz, o qual tratava predominantemente da conceituação de Urbanismo como:

O Urbanismo é a disposição de lugares e dos locais diversos que devem resguardar o desenvolvimento da vida material, sentimental e espiritual em todas as manifestações, individuais e coletivas. Abrange tanto as aglomerações urbanas com os agrupamentos rurais.

Os arquitetos procuraram discutir em La Sarraz conceitos fundamentais sobre a arquitetura e questões relativas aos deveres profissionais. Afirmam que *o ato construir é uma atividade própria do homem, ligada a evolução da vida e que expressa o espírito de uma época.*

Os congressos que se seguiram trataram de promover e divulgar as experiências da arquitetura e do urbanismo moderno, com a finalidade de “comparar periodicamente essas experiências, a fim de aprofundar aos problemas tratados e

apresentar ao público as soluções encontradas” (BENEVOLO apud LAMAS, 1992, p. 337).

Segundo K. Frampton (1981), os CIAM passaram por três fases. A primeira, entre 1928 e 1933, coordenada por arquitetos alemães modernistas da *nova objetividade*, conduzidos por E. May, teve caráter mais doutrinário e sócio-político. São dessa fase, além do CIAM de La Sarraz, o II CIAM, de Frankfurt, em 1929, que tratou dos *níveis de vida mínimos de habitabilidade*, com grande influência das experiências aplicadas em cidades alemãs pelo grupo alemão E. May.

Os critérios sobre dimensões mínimas de moradia são reduzidos consideravelmente, mas as condições relativas a ventilação e insolação são ampliadas. Em se tratando de moradia mínima, deveriam ser adotadas todas as medidas de economia seja em relação ao tamanho do terreno, das ruas, etc. As características para a habitação mínima baseiam-se na sociologia da época. Como problema econômico esta presente na aquisição de moradia para a população de baixa renda, então o Estado deveria participar deste processo, dando condições da população de baixa renda adquirir a sua habitação (BENEVOLO, 1999) (Figura 1.8).

Figura 1.8. Tipo de edificação mínima discutida no CIAM, em 1929.
Fonte: Benévolo, 1999, p.553.

E o III CIAM, de Bruxelas, em 1930, *O Loteamento Racional* trata de investigar qual a melhor forma de habitação familiar, o espaço entre elas, e a altura das edificações. Este congresso procura definir o tamanho de casas, de ruas e de cidades, e conclui-se que o problema da edificação está relacionado ao do bairro e

ao da cidade. No decorrer das discussões chega-se a questões polêmicas e divergentes sobre a disponibilidade do solo e propriedade privada.

A segunda fase, entre 1933 e 1947, foi influenciada pelos franceses e teve marcante participação de Le Corbusier. Caracterizou-se pela discussão temática sobre o planejamento urbano e a análise urbanística comparativa de 34 cidades européias. Nesse período foram realizados: o IV CIAM, em Atenas, em 1933, com o tema *Cidade Funcional*, do qual surgiu a *Carta de Atenas*, que trazia princípios urbanísticos funcionalistas, além de definições básicas sobre planejamento, como diretrizes sobre as cidades e suas funções de habitação, trabalho, lazer, circulação e zonas características.

Entre as importantes considerações da Carta de Atenas estão: o respeito a escala humana, a cidade como parte de um conjunto econômico, social e político integrante de uma região, respeito aos recursos naturais, que o interesse coletivo deverá prevalecer sobre o individual.

Os princípios abordados na Carta de Atenas demonstram uma nova fase do planejamento Territorial, onde os conceitos de saneamento e embelezamento foram ampliados e as cidades são consideradas como parte de um conjunto maior formado pela região. Admite-se que os planos devem ser feitos por especialistas de diversas áreas para contemplar os diferentes assuntos tratados.

Já o V CIAM, sobre *Habitação e Lazer*, realizado em Paris, em meio a Exposição Internacional de *Arte e Técnica*, em 1937, fez a revisão de alguns aspectos relevantes abordados em Atenas, reconhecendo a importância dos conjuntos históricos e da abordagem regional para a formação das cidades.

Destacou-se que o novo urbanismo deveria ser conduzido para proporcionar as alegrias necessárias e essenciais ao homem: o sol, o espaço, o verde. A habitação no campo deveria responder as novas necessidades culturais e espirituais. Enfim, a arquitetura e o urbanismo também deveria se preocupar com o lazer.

A importância dos CIAM que anteriormente contribuíram com novos conceitos fundamentais para a arquitetura e o urbanismo, se perdem com o tempo.

Segundo Sampaio (1977, p.65) os CIAMS são interrompidos pela Segunda Guerra mundial, chegando a uma fase decadente até o seu fim.

Na última fase, no período pós-guerra, entre 1947 e 1956, as idéias liberais da nova geração de arquitetos substituiu as doutrinas das fases anteriores. O VI CIAM, realizado na Inglaterra, em Bridgwater no ano de 1947, foi regido pelos ingleses do grupo MARS, que, ultrapassando as limitações da *cidade funcional*, lançaram o *princípio da criação de um ambiente físico baseado nas necessidades sensoriais e materiais do homem*. Em 1949, foi realizado o VII CIAM, em Bérgamo (Itália). No VIII CIAM, de novo na Inglaterra, em Hoddesdon no ano de 1951, com o tema *O Coração da Cidade*, a discussão gira em torno da monumentalidade dos edifícios de caráter social e comunitário, do espaço de aparência pública, para uma maior satisfação funcional. Para Sampaio (1977) nessa época os congressistas estavam despreparados para discutir esse tema, apresentando textos desarticulados, demonstrando repercussão negativa.

No IX CIAM, realizado em Aix-en-Provence, em 1953, evidenciam-se os desacordos com os grupos de gerações e países diferentes. Foram criticadas as quatro categorias funcionalistas da Carta de Atenas (habitação, trabalho, recreação e circulação) e também ficou patente a insatisfação com as idéias do modelo do VIII CIAM. Esse congresso teve a presença de Alison e Peter Smithson, Aldo Van Eyck e J. Bakema, G. Candilis, S. Woods, J. Volcker e W.E.J. Howell, do grupo Team X (Figuras 1.9. e 1.10).

Figura 1.9. O projeto do conjunto de Golden Lane, em Londres, de Smithson (1952)
 Fonte: Benevolo, 1999.

Figura 1.10. O projeto do jardim- de- infância de A . Van Eyck (1957-1960).
 Fonte: Benevolo, 1999.

O último congresso, o CIAM X, realizado em Dubrovnik (Croácia), em 1956, sob a coordenação do Team X, a discussão foi sobre a busca de *uma relação mais precisa entre forma física e a necessidade sócio-psicológica*. Esse congresso foi conduzido por uma nova geração de arquitetos modernos, e as divergências de idéias só aumentaram. Ali ficou patente o fim das idéias do movimento moderno, reconhecido em uma carta em que Le Corbusier repassa as responsabilidades para a nova geração.

O CIAM dos modernistas perde a força e se dissolve logo após o Congresso de Dubrovnik; o conceito de cidade moderna entra em crise num ambiente pós-guerra de reconstrução.

Os trabalhos do CIAM abordaram questões como problemas habitacionais, planejamento urbano funcional na organização das cidades, a habitação e o lazer, o ambiente físico e as necessidades emocionais e materiais do homem, a eficácia das formas urbanas modernas e a vitalidade dos espaços da cidade tradicional, a relação entre forma física e a necessidade sociológica, entre outros aspectos, afirma Lamas (1992). Os assuntos tratados proporcionaram uma evolução do campo de estudo da arquitetura e do urbanismo auxiliando na elaboração de conceitos, contribuindo tanto com o campo teórico e o prático.

Vale ressaltar que os rígidos valores estabelecidos pelo CIAM em relação ao racionalismo funcionalista produziram impactos negativos pela sua austeridade. Em contraponto, surgem arquitetos como Charles Jencks e Charles Moore e Robert Venturi, que buscaram uma arquitetura mais rica, com composições simbólicas, lúdicas, resgatando o processo criativo, com uma arquitetura pós-moderna, ignorando o *International Style* imposto pelo modernismo.

1.6.4. O Desenho Urbano no Processo de Planejamento

Com as críticas em relação às falhas dos planos urbanos que estavam sendo realizados, com um planejamento urbano padronizado do movimento moderno e as dificuldades políticas e tecnocráticas, houve necessidade de buscar respostas diferentes para a solução dos problemas urbanos. Profissionais de diversas áreas se dedicaram a esse trabalho. Sociólogos, arquitetos, geógrafos, psicólogos, entre outros profissionais, passaram a fazer estudos que contemplassem, inclusive, a questão ambiental.

O Desenho Urbano começou a se desenvolver como um novo campo disciplinar nas décadas de 50 e 60 nos países do Primeiro Mundo, e no Brasil na década de 70, um novo campo de atuação, denominado Desenho Urbano, o qual buscava resolver dificuldades políticas e tecnocráticas do planejamento urbano no âmbito da questão ambiental e para tentar responder ao crescente interesse público pela preservação das construções.

Lynch (1981, p.207) esclarece que:

[...] o desenho urbano é a arte de criar possibilidades para o uso, a gestão e a forma dos assentamentos e de suas partes significativas. Manipula esquemas no tempo e no espaço, e encontra sua justificativa na diária experiência humana desses esquemas. Não só tem a ver com as coisas grandes, mas também com políticas para coisas menores – como os bancos, as árvores e poder sentar em pórticos e entradas – quaisquer aspectos que afetem o performance do assentamento humano. O desenho urbano se preocupa com os objetos, as atividades humanas, as instituições de gestão e com os processos de transformação.

Este novo campo de atuação procurou cooperar com técnicas metodológicas para análises e diagnósticos do espaço urbano, buscando identificar e realizar uma leitura da realidade do local e contribuindo na elaboração de propostas.

Encontram-se quatro áreas de estudos no Desenho Urbano: Morfologia Urbana, Percepção Ambiental, Análise Visual e Estudos de Ambiente e Comportamento.

A **Morfologia Urbana** está relacionada a questões físico-espaciais, enquanto as outras áreas se enquadram no campo das ciências do comportamento, de acordo com Januzzi (2000). A expressão está relacionada à busca, na história, da compreensão da forma urbana e dos processos que a geraram, trazendo fundamentação para a tomada de decisões na elaboração de projetos urbanos. O conhecimento do histórico da cidade possibilita a compreensão do passado e explica o presente, auxiliando na leitura da forma da evolução da cidade.

Camilo Sitte (1909) contribuiu para a valorização da estética urbana realizando estudos sobre a composição das cidades medievais segundo princípios artísticos. Numa versão mais atual, Robert Krier (1979) elaborou estudos tipológicos e morfológicos na definição do espaço urbano.

Outros autores que contribuíram com estudos morfológicos foram Aldo Rossi (1961), com a publicação do livro *Arquitetura da Cidade*, onde comenta que a forma produzida na cidade expressa a complexidade dos acontecimentos históricos, e José Lamas (1992), apresenta em seu livro *Morfologia Urbana e Desenho da Cidade*, conceitos, classificações e modos de análise da Morfologia Urbana, onde revela que a leitura do espaço urbano deve considerar diferentes grandezas e complexidades, como a dimensão setorial (a escala das ruas), a dimensão urbana (a escala do bairro) e a dimensão setorial (a escala da cidade). Identifica partes da forma nos seguintes elementos: solo (pavimento), os edifícios (o elemento mínimo), o lote (a parcela fundiária), o quarteirão, a fachada (o plano marginal), o logradouro, a rua (traçado), a praça, o monumento, vegetação (árvore, paisagem) e o mobiliário urbano (Figura 1.11).

Figura. 1.11. Diferentes formas urbanas relacionadas com os parâmetros urbanísticos e quantitativos. Fonte: Lamas, 1992, p.42.

Contrariando os preceitos do movimento moderno, que desprezava as edificações antigas, os estudos de **Análise Visual** que se desenvolveram nos anos 50 e 60 procuram valorizar o ambiente construído vernacular e a paisagem urbana. Os pioneiros das pesquisas nessa área foram Gordon Cullen e Ivor de Wolfe. A base dos estudos era a compreensão das figuras existentes no espaço urbano, que possibilitava a identificação de imagens através das formas. A partir de uma análise dos dramas visuais e emocionais que ocorrem diante do observador, identifica-se a complexidade, cor, dimensão, textura, amplitudes, aberturas e fechamentos visuais. É uma relação emocional produzida no usuário entre o espaço e a arquitetura.

Gordon Cullen (1971) publicou uma obra importante nesse campo, buscando examinar as sensações visuais topológicas, uma relação entre espaço e lugar. Estuda a paisagem identificando as qualidades ambientais urbanas, que

classifica os ambientes urbanos em três categorias ótica, local e conteúdo. Sua finalidade é a exploração do drama dos efeitos emocionais obtidos a partir de nossa experiência visual (Figura 1.12).

Figura. 1.12. A planta de Westminster com indicação dos diferentes pontos de vista. Fonte: Cullen, 1971,p.21.

A pesquisa de Bruno Padovano (1987), *Legibilidade da Paisagem Urbana*, é outro trabalho importante nessa área. Trata-se de uma pesquisa metodológica sobre os elementos visuais percebidos na cidade, estabelecendo uma metodologia para a avaliação dos conflitos visuais urbanos.

A **Percepção Ambiental** compreende um método de análise da cidade desenvolvido a partir de técnicas da psicologia utilizando a cognição, que consiste num processo mental no qual o ser humano seleciona informações e as organiza em sua mente, armazenando aquelas às quais atribui mais significado. Para o emprego desse método, utilizam-se questionários e se faz a aplicação de mapas mentais, onde ocorre a representação das imagens mais importantes e mais recorrentes de uma cidade, que são as imagens mentais.

A obra de Kevin Lynch (1960), *A Imagem da Cidade*, foi pioneira nesse campo. Ele criou um método de estudos de percepção ambiental com o qual procurou abordar ideais qualitativos como legibilidade; identidade, estrutura e significado; e imageabilidade. E as cidades claramente estruturadas deveriam ter elementos como percursos, limites, setores, pontos nodais e marcos facilmente identificados. A finalidade desses estudos é identificar as imagens de grupo, mostrando o que existe em comum para um determinado grupo de pessoas. Esses conhecimentos podem contribuir com os planejadores na elaboração de ambientes que proporcionem maior satisfação aos usuários (Figura 1.13). Outros pesquisadores nesse assunto são Jun Okamoto (1996), com o livro *Percepção Ambiental e Comportamento*, e Elaine Gomes (1997), com um trabalho sobre a *Percepção do Ambiente Construído: A Praça*.

Figura 1.13. Mapa síntese da forma visual de Los Angeles vista no campo.
Fonte: Lynch, 1960, p.37.

O campo de estudos de Ambiente & Comportamento (**Comportamento Ambiental**) é muito amplo e abrange diversas áreas, como psicologia, antropologia, sociologia e arquitetura, entre outras. A intenção é verificar como ocorre a interação do indivíduo com o meio ambiente e a busca das respostas se dá através de experiências. Com os estudos desse campo de atuação, viu-se a importância de questões como as condições térmicas, acústicas, de luminosidade, relação espacial, entre outras, que influenciam a ocupação do meio ambiente. Os pioneiros desse campo interdisciplinar foram Roger Barker, Edward Hall, Robert Sommer, Kevin Lynch e Christopher Alexander. A utilização desses métodos procurou contemplar questões que o planejamento urbano tradicional não atendia, de forma a valorizar as qualidades ambientais urbanas e criar um ambiente que corresponda às necessidades dos usuários.

Para viabilizar a aplicação das diretrizes projetuais resultantes dos métodos de Desenho Urbano, existem os **Instrumentos de Desenho Urbano**, que são instrumentos operacionais e prescritivos que possibilitam a viabilização da execução do projeto. Esses mecanismos possibilitam a preservação de edifícios e de conjuntos arquitetônicos, diferentes tipos de ocupação do terreno, novos gabaritos de edificações, em geral planos e incentivos que possibilitem a execução do projeto (MARQUES, 1994).

Tendo em vista a necessidade de valorização das qualidades ambientais urbanas, na criação de ambientes que proporcionem ao usuário a possibilidade de usufruir ambientes que satisfaçam as suas necessidades, o Desenho urbano procura através de seus métodos, criar ambientes que proporcionem mais conforto e satisfação aos usuários.

1.7. A REABILITAÇÃO DOS EDIFÍCIOS E DOS CONJUNTOS URBANOS

Um imenso patrimônio desapareceu ao longo da história, com derrubadas para alargar ruas, sanear e arejar bairros, isolar monumentos, e devido ao estado precário das edificações.

Para responder ao crescimento demográfico do Século XX, grande número de cidades européias sofre transformações. São implantados novos equipamentos, novos meios de transporte, e tomadas medidas para higiene e conforto. As novas necessidades de crescimento alteram o traçado das cidades e são implantados projetos de renovações que alteram as características das cidades antigas (LAMAS, 1992).

Foi o que aconteceu em Paris, segundo Harouel (1985). No início do Século XX, os edifícios anteriores ao Século XVII, que não eram importantes, foram derrubados sob o argumento da insalubridade. Com base nas idéias predominantes do urbanismo progressista⁴ da destruição em massa, salvo os monumentos excepcionais, o restante da cidade foi submetido a uma reformulação pública e privada. Foi construída uma grande quantidade de blocos e torres que vieram a interferir na paisagem parisiense, como os imensos conjuntos habitacionais de Belleville, Front de Seine, Maine-Montparnasse, Italie, La Glacière, La Villette, e o da rua de Flandres. Grande número de bairros parisiense desaparece por completo, em decorrência das operações de renovação urbana, tanto de caráter público como privado.

Apesar do esforço para a valorização dos monumentos, até em meados do Século XIX, pouco se fazia em relação aos conjuntos urbanos. Alguns

⁴ Urbanismo progressista: corrente teórica que pregava os preceitos do movimento de arquitetura moderna, com base nas idéias de Le Corbusier e de Tony Garnier. Ver: (HAROUEL, 1990, p.115)

teóricos de destaque campo da preservação foram John Ruskin (*As Sete Lâmpadas da Arquitetura*, 1956), Camillo Boito (preceitos utilizados no *IV Congresso de Engenheiros e Arquitetos Italianos* em 1883, *O Restauro*), Gustavo Giovannoni (*Verbete: Restauro dos Monumentos*, 1936) e Cesari Brandi (*Teoria do Restauro*, 1977), Françoise Choay (*Sete Proposições Sobre o Conceito de Autenticidade e Seu Uso nas Práticas do Patrimônio Histórico*, 1955), que deram grande contribuição para o desenvolvimento de teorias no campo da preservação e da restauração.

Em relação à preservação dos conjuntos urbanos construídos, Bruxelas foi pioneira, realizando, no final do Século XIX, a preservação de antigos bairros do centro. Na França, em 1930, foi criada uma legislação prevendo a classificação ou a inscrição no inventário dos sítios não somente naturais mas também urbanos, que também foi utilizada pelas cidades alemãs e suíças.

Com o propósito da construção de novas avenidas por toda a Europa, que iriam atravessar as partes mais antigas das cidades sob o pretexto da salubridade, mesmo quando destruíam edifícios históricos ou expulsavam a população operária para a periferia, essas reformulações foram realizadas em Paris, com a abertura da Rue de Rennes, em meados de 1850; em Barcelona, em 1903, com o plano Jaussely, com o traçado de três grandes eixos que atravessaram o centro histórico; em Milão, com a construção da Galeria Vittorio Emanuele e com a abertura de novas vias, entre 1860 e 1915; e em muitas outras cidades que se transformaram para se adaptar às novas necessidades de saneamento, circulação, embelezamento, funcionamento e à nova forma de vida social.

Foi na primeira metade do Século XX que se deram as primeiras tentativas de preservação do tecido urbano, procurando estudar a composição do tecido urbano, a estética urbana, e a revalorização do espaço existente. Camillo Sitte (1909) estudou o tecido urbano existente e sua composição urbana segundo princípios artísticos.

A partir desse período, ocorreram diversos debates sobre preservação e várias *Cartas Patrimoniais* foram elaboradas e contribuíram para a criação de conceitos e definições sobre a preservação e a restauração.

Resultante de uma conferência de diversos países realizada em 1931, foi elaborada *A Carta de Restauro de Atenas*, que abordou assuntos referentes à administração e legislação dos monumentos históricos com o objetivo de proteger os monumentos de interesse histórico, artístico ou científico pertencentes as diferentes nações; ao emprego de novas técnicas de conservação que permitissem evitar riscos de desagregação dos elementos a serem conservados, preocupação com a deterioração ameaçados por agentes atmosféricos, a colaboração internacional na conservação dos monumentos e sobre o papel da educação e o respeito aos monumentos. Em princípios gerais, esse documento recomendava que fosse respeitada a diversidade dos casos específicos, constatou uma tendência de abandonar as reconstituições integrais, evitando assim seus riscos, em manter a utilização dos monumentos, assegurando sua vida, respeitando seu caráter histórico e artístico.

O Movimento Moderno tratou do assunto dos monumentos históricos e dos tecidos urbanos existentes através da *Carta de Atenas* (1931), a qual trouxe princípios gerais sobre a preservação dos monumentos históricos e dos sítios arqueológicos, mas afirmou também que só deveriam ser conservados se isso não contrariasse as normas de higiene, salubridade e circulação. Mais tarde, esses pontos foram revistos na *Carta de Veneza*, resultado do Congresso Internacional de Arquitetos e Técnicos de Monumentos Históricos realizado em 1964. Esse documento procura gerar uma teoria clara e aplicável em todos os países, trata da utilização dos monumentos, da aplicação de técnicas modernas, do respeito às marcas arquitetônicas de época, da identificação de elementos novos e originais, da preservação de sítios históricos e da preservação de conjuntos urbanos.

Com as destruições ocorridas em diversas cidades da Europa com a Segunda guerra Mundial, principalmente seus centros históricos ocorre um grande debate sobre a solução para essa questão, que segundo Lamas (1992, p.421), delinearam-se duas correntes:

- uma, aponta para reconstrução em moldes totalmente novos, aproveitando a oportunidade para refazer moderno. Saint-Dié de Le Corbusier, resumiria esta atitude, também utilizada em numerosos casos da Europa central: na França e na Itália;
- outra, reconhece a necessidade da reconstrução da identidade das cidades e o valor das imagens sedimentadas durante séculos e, logicamente, aceita os valores dos espaços urbanos e dos antigos edifícios. Tem na reconstrução do centro de Varsóvia (a cidade medieval intramuros) o seu caso mais radical.

A partir da década de 60, os assuntos referentes à preservação desenvolveram-se consideravelmente e a idéia de preservação ultrapassou a questão do edifício para as questões referentes aos conjuntos urbanos e ambientes rurais e urbanos.

Até os anos 60 um grande número de edifícios antigos foram destruídos e os que restavam estavam se tornando raridade, a partir dessa fase a preservação histórica passou por uma virada. Na Grã-Bretanha, em 1966, estudiosos reconheceram a necessidade de ações urgentes para a proteção de áreas históricas e criaram bases para as políticas de implementação, a Lei de Amenidades Cívicas (*Civic Amenities Act*) que determinava que o planejamento deveria estabelecer as áreas a ser preservadas e adaptadas de acordo com as novas necessidades.

Nos Estados Unidos, num processo paralelo, também havia uma crescente preocupação com os edifícios e as áreas históricas, e a Lei de Preservação Histórica (*Historic Preservation Act*), de 1966, contribuiu para a proteção de áreas históricas e de edifícios, aumentando significativamente as áreas delimitadas como patrimônio histórico. As leis e programas criados foram adotados por diversos países. Essas leis adotadas para proteção do patrimônio serviram principalmente para dificultar a demolição de edifícios e de áreas que fossem considerados de interesse histórico, e aos poucos foram incorporadas ao planejamento das cidades (RELPH, 1987).

Com a ampliação do número de monumentos e conjuntos a serem preservados, surgiram várias incertezas e alguns aspectos tiveram que ser revistos e considerados, o que ocorreu no I Encontro de Reabilitação Urbana, realizado em Lisboa (1993). A *Carta de Lisboa* estabeleceu princípios para dar rumo às intervenções, classificando os objetos de análise em: renovação urbana, reabilitação urbana, revitalização urbana, requalificação urbana, reabilitação de um edifício, restauro de um edifício, reconstrução de um edifício, renovação de um edifício, conservação de um edifício e manutenção de um edifício.

O processo de preservação pode incluir áreas antigas de cidade e seus edifícios, e até a construção de novos, recriando a paisagem urbana. A preservação de estruturas antigas é fundamental para a memória do passado que por sua vez é relevante para a identidade de uma sociedade e de uma nação.

A luta pela preservação histórica continua constante em termos globais; a necessidade de conscientização de que o patrimônio histórico é valioso, principalmente no aspecto cultural, culmina com a participação de organismos internacionais responsáveis, como a Unesco, no estímulo à tomada das medidas necessárias para a preservação do patrimônio, e portanto, para a memória da humanidade.

1.8. A CRÍTICA AO URBANISMO

Os resultados obtidos com o planejamento autoritário foram para muitos uma decepção. O modelo adotado para a reconstrução de cidades no pós-guerra e a construção de conjuntos habitacionais não correspondia às necessidades dos usuários. As construções eram vistas como caixas de habitação de concreto. Mas as necessidades eram muitas, principalmente na França e nos Estados Unidos (HAROUEL, 1985).

A produção de habitações sociais era em série e foi construída uma enorme quantidade de conjuntos habitacionais. Mas a qualidade era insatisfatória. Os materiais e as técnicas utilizadas, os imóveis coletivos gigantescos, faziam com que a população se sentisse na tal *máquina de morar*.

A obra *Morte e Vida das Cidades Americanas*, da socióloga Jane Jacobs, publicada em 1961, tornou-se uma das publicações mais importantes da história do planejamento. A autora atacou as bases do planejamento e defendeu as altas densidades populacionais urbanas desde que não houvesse superlotação, disse que a alta densidade (em torno de cem habitações, o correspondente a 200 a 300 pessoas por acre) proporcionaria uma boa vizinhança, incluindo a mistura de funções com horários diferentes e as vantagens de se ter quadras curtas. Um dos objetivos de Jacobs era demonstrar que as cidades eram primordialmente um local de contatos sociais, e para ela suas propostas facilitariam as relações sociais diárias.

1.9. CONSIDERAÇÕES FINAIS

“Todo aquele que escreve uma história do planejamento talvez devesse iniciar o prefácio fazendo uma autodefesa: não há dúvida de que a tarefa do planejador é planejar e não refugiar-se em reminiscências” (HALL, 1998, p.XVIII). Na verdade resgatar as lembranças não é fugir de uma tarefa mais tentar compreender melhor como os fatos ocorreram para poder evitar os erros do passado e visualizar um futuro melhor. Talvez a tarefa do planejador não seja mais difícil que a dos outros profissionais, mas no mínimo é complicada de se abordar, por existir diversos caminhos para se percorrer.

Esse trabalho procurou relatar sobre o desenlace da história do Planejamento no século XX, mas que teve suas bases nas idéias dos visionários do final do século XIX, de onde procurou-se utilizar de algumas idéias do que seria a

cidade ideal, ou que pelo menos serviu para se dizer que aquele tipo de cidade servia não servia para as pessoas morarem. Algumas idéias se inviabilizaram porque queriam impor o tipo de vida social para as pessoas e outras porque queriam restringir demais as atividades de um local.

No século XX a história do Planejamento Urbano mostrou que a partir das transformações da população através de descobertas científicas e tecnológicas o espaço da cidade também se modificou. A princípio as preocupações com o espaço urbano eram com as táticas militares, com o embelezamento e com os aspectos sanitários. Com o crescimento da população urbana, se tornando em maior número que a população rural, os problemas decorrentes fizeram com que se buscasse novas alternativas para a melhoria da qualidade de vida no espaço urbano, com a criação de novas leis para a construção de habitações, com a elaboração de documentos controlassem as mudanças no crescimento das cidades e que direcionassem de maneira racional utilização dos recursos.

O fato é que através de erros e acertos, como em todo aprendizado, o planejamento urbano do século XX se desenvolveu e percorreu diversas fases até nos dias atuais. Vimos que o planejamento não está isolado e deve sempre estar relacionado a outras áreas afins que fazem parte da complicada trama urbana. Cada vez mais, a economia, a geografia, a matemática, a psicologia, a administração, entre outras áreas, devem estar incluídas nos estudos do espaço urbano, por fazerem parte da dinâmica da ocupação e do desenvolvimento do espaço urbano e devem ser incluídas em uma análise para se obter um quadro mais completo e real do espaço urbano para se chegar a uma proposta de desenvolvimento.

1.10. REFERÊNCIAS

BARNETT, Jonathan. **An Introduction to Urban Design**. New York: Icon Editions, 1982.

BARNEKOV, Timoty; BOYLE, Robin; RICH, Daniel. **Privatism and Urban Policy in Britain and the United States**. Oxford: Oxford university Press, 1989.

BENEVOLO, Leonardo. **História da Cidade**. São Paulo: Editora Perspectiva, 1983.

BENEVOLO, Leonardo. **História de la arquitectura moderna**. Barcelona: Editora Gustavo Gili, 1974.

BOITO, Camilo. **Os Restauradores**. In: KÜHL, Beatriz; KÜHL, Paulo (Org.). São Paulo, Ateliê, 2002.

BRANDI, Cesare. **Teoria Del Restauro**. Torino: Einaudi, 1977.

BRUNA, Gilda C. (Org). **Questões de Organização do Espaço Regional**. In: BIRKHOLZ, Lauro. **Evolução do Conceito de Planejamento Territorial**. São Paulo: Nobel, 1983.

CARDOSO, Luis ^a F., OLIVEIRA, Olívia. **(Re) Discutindo o Modernismo: universidade e diversidade do movimento moderno em arquitetura e urbanismo no Brasil**. In: SAMPAIO, Heliodoro. **A Ideologia do Movimento Moderno e a Cidade**. Salvador: Universidade Federal da Bahia, 1977.

Carta de Atenas. El Urbanismo de los CIAM. Congresos Internacionales de Arquitectura Moderna. Buenos Aires: Editorial Contémpora, 1950.

CHOAY, Françoise. **Sept Propositions sur le Concept d'Authenticité et son Usage dans les Pratiques du Patrimoine Historique**. Tradução: KÜHL, Beatriz Mugayar. **Nara Conference on Authenticity**, Paris, UNESCO, 1995, pp. 101-102.

CULLEN, Gordon. **A Paisagem Urbana**. Lisboa: Edições 70, 1983.

DEÁK, Csaba; SHIFFER, Sueli R. **O Processo de Urbanização no Brasil**. Edusp: São Paulo, SP, 1999.

DEL RIO, Vicente. **Introdução ao Desenho Urbano no Processo de Planejamento**. São Paulo: Editora Pini, 1990.

FALCOSKI, Luiz Antonio Nigro. **Dimensões morfológicas de desempenho: instrumentos urbanísticos de planejamento e desenho urbano**. 1997. Doutorado (Faculdade de Arquitetura e Urbanismo), Universidade de São Paulo. São Paulo.

FRAMPTON, Kenneth. **Historia critica de la arquitectura moderna**. Barcelona: Ed. Gustavo Gili, 1981.

GIOVANNONI, Gustavo. **Verbete: Restauro dei Monumenti**. In: Enciclopedia Italiana di Scienze, Lettere ed Arti, Roma, Istituto della Enciclopedia Italiana (Treccani), 1936, v. 18 pp. 449-472.

GOITIA, Fernando Chueca. **Breve História do Urbanismo**. Lisboa: Editorial Presença, 1992.

GOMES, Elaine Cavalcante. **Percepção do Ambiente Construído: a Praça**. 1997. Doutorado (Estruturas Ambientais Urbanas), Universidade de São Paulo, São Paulo.

HALL, Peter. **Cidades do Amanhã. Uma história do Planejamento e do Projeto Urbano no Século XX**. São Paulo: Ed. Perspectiva, 1998.

HAROUEL, Jean - Louis. **História do Urbanismo**. Campinas: Papirus, 1990.

II Congresso Internacional de Arquitetos e Técnicos de Monumentos históricos. **Carta de Veneza**. Carta Internacional Sobre Conservação e Restauração de Monumentos e Sítios. Veneza, Maio de 1964, ICOMOS.

JACOBS, Jane. **The Deat Life of Great American Cities: The Failure of Town Planning**. Middlesex: Pelican, 1974.

JANUZZI, Denise C. R. **Avaliação de Áreas Públicas do Centro da Cidade de Londrina**. 2000, 218f. 2000. Dissertação (Faculdade de Arquitetura e Urbanismo) Universidade de São Paulo, São Paulo.

KRIER, Rob. **Urban Space**. London: Academy Ed., 1979.

LAMAS, José. **Morfologia Urbana e Desenho da Cidade**. Lisboa: Edição Calouste Gulbenkian Junta Nacional de Investigação Científica Tecnológica, 1992.

LYNCH, Kevin. **A Imagem da Cidade**. São Paulo. Ed. Martins Fontes, 1985.

MARQUES, Enaldo Nunes. **Desenho Urbano - Análise Morfológica e Funcional Para a Regulamentação Urbanística**. 1994. Doutorado (Faculdade de Arquitetura e Urbanismo), Universidade de São Paulo, São Paulo.

MITCHELL, Robert; RAPKIN, Chester. **Urban Traffic – A Function of Land Use**. New York: Columbia University Press, 1954.

MUNFORD, Lewis. **A Cidade na História**. São Paulo: Martins Fontes, 1982.

OKAMOTO, Jun. **Percepção Ambiental e Comportamento**. São Paulo: Plêiade, 1996.

PADOVANO, Bruno Roberto. **Legibilidade da paisagem urbana: o caso de Santo Amaro**. 1987. Doutorado (Faculdade de Arquitetura e Urbanismo), Universidade de São Paulo, São Paulo.

PORTAS, Nuno. **Tendências do Urbanismo na Europa**. Revista Óculum, Campinas, Nº 3 pg.4-13. PUCCAMP - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo de Campinas, 1993.

RELPH, Edward. **A Paisagem Urbana Moderna**. Lisboa: Edições 70, 1987.

ROSSI, Aldo. **A Arquitetura da Cidade**. Tradução: Eduardo Brandão. São Paulo: Martins Fontes, 1995.

RUSKIN, John. **Las Siete Lámparas De La Arquitectura**. Buenos Aires, Ateneo, 1956.

SITTE, Camillo. **A Construção das Cidades Segundo Seus Princípios Artísticos**. São Paulo: Ed. Ática, 1992.

SOCIEDADE DAS NAÇÕES. Escritório Internacional dos Museus. **Carta de Atenas**. Atenas, Outubro, 1931.

CAPÍTULO 2 - PROJETOS URBANOS: EMBELEZAMENTO, RENOVAÇÕES E REVITALIZAÇÕES

2.1. INTRODUÇÃO

Muitas cidades tiveram sua origem no crescimento espontâneo, a partir do cultivo agrícola, ou em função de um evento específico, com certo planejamento. Essas duas possibilidades continuaram existindo apesar da explosão demográfica trazida pela Revolução Industrial, no Século XIX; as cidades se expandiam, de forma planejada ou não – e às vezes a partir da combinação das duas formas.

Grande número de cidades sobreviveu à passagem do tempo, preservando a sua malha urbana, em maior ou menor grau. Esse fato permitiu materializar o desenho original e trouxe ensinamentos sobre a arquitetura e o urbanismo e, sobretudo, a respeito das experiências vividas.

As cidades mais antigas foram enriquecidas por sucessivas contribuições das gerações passadas, o que seria difícil de se repetir. O espaço da cidade, tal como foi constituída, pode gerar diversas leituras e interpretações para a realização de intervenção urbana em uma área, seja ela histórica ou não, buscando agregar qualidades nos fundamentos em suas relações com o passado ou com o entorno existente.

Na investigação das intervenções urbanas para a recuperação de partes da cidade, encontramos diversas denominações para definir esse tipo de procedimento: renovação urbana, remodelação, reabilitação, revalorização, revitalização, requalificação, reurbanização, entre outras.

Na maioria das vezes, não existe maior preocupação com uma definição precisa e os termos são utilizados sem um critério claro. Para tratar desse tema adotamos três classificações distintas de projetos urbanos¹: o embelezamento

¹ De acordo com Manuel de Sola-Morales I Rubió (1997), no livro *Las Formas de Crecimiento Urbano* “o projeto urbanístico é um projeto para dar forma a um processo físico, arquitetônico e de engenharia, que combine solo, edificação e infra-estrutura”.

urbano, a renovação urbana e a revitalização urbana, segundo Simões Jr. (1994, p.13). Para ilustrar essas mudanças, damos a seguir alguns exemplos de intervenções praticadas sob essas denominações.

2.2. EMBELEZAMENTO URBANO

As intervenções urbanas praticadas até o início do Século XX, denominadas de *embelezamento urbano*, foram geralmente realizadas em função do forte crescimento das cidades, resultante do aumento da população e de um forte movimento de urbanização, provocando diversas mudanças no tecido urbano.

Como parte de um plano de ordenação das cidades nas intervenções urbanas realizadas até essa fase, existia uma predominância na utilização de formas geométricas e pouca consideração com a preservação de antigos edifícios.

As ações realizadas nas cidades possuíam diversas finalidades, como a de embelezamento estético, ampliação e ordenação da cidade, aberturas de ruas, reconstrução de áreas destruídas e eliminação de edificações precárias e insalubres. Nessa fase, prevalecia a questão técnica e a utilitária, com a adoção de técnicas da engenharia sanitária (BIRKOLS, 1983).

Para Del Rio (1993), esse era um modelo de embelezamento e saneamento, adotado pelo Estado que traduzia uma divisão sócio-espacial e a mudança para uma sociedade capitalista². As cidades vão oferecer as facilidades de produção e consumo, atividades que começam a dominar cada vez mais a

² Quanto à definição de capitalismo, ver Ferreira (1995, p.126), segundo o qual “capitalismo é um sistema social fundado na influência ou predomínio do capital, regime social em que os meios de produção constituem propriedade privada e pertencem aos capitalistas” (ex: Estados Unidos).

sociedade, e o espaço urbano passa a se transformar, rompendo as estruturas urbanas existentes por causa dos novos padrões sociais, econômicos e funcionais.

Essa fase, denominada de embelezamento urbano, reflete os novos valores de uma sociedade ascendente, com a monumentalidade das edificações e o embelezamento das cidades. Demonstra também uma cidade em expansão, que precisou melhorar o sistema viário, utilizar medidas de saneamento e de ordenação.

Algumas características dessa fase são vistas a seguir, com os exemplos de intervenções urbanas praticadas em Paris, por Haussmann, e em Barcelona, por Cerdá.

2.2.1. Paris de Hassmann

A transformação realizada em Paris, por Haussmann, entre 1853 e 1882, foi um dos exemplos mais significativos de intervenção urbana da época, com a aplicação de *renovações com novos traçados, reestruturação fundiária, construção de infra-estruturas, equipamentos e espaços livres*, respeitando três objetivos, de acordo com Lamas (1992, p.212): “facilitar a circulação no interior da cidade, acabar com a insalubridade e a deterioração dos bairros, e revalorizar os monumentos”. Haussmann divide a cidade com traçados que partem das praças ou dos cruzamentos, seguindo o desenho barroco do Século XVIII. Utiliza-se de elementos como o traçado de grandes avenidas arborizadas (que eram chamadas de boulevard), praças com convergência de vias e o quarteirão é visto como um resíduo do traçado adotado, adquirindo diversas formas. O tamanho e a forma dos lotes deveriam possibilitar sua venda para a burguesia em leilões, permitindo o custeio da desapropriação e da urbanização. Em outros casos, o quarteirão foi cortado por

galerias, surgindo as passagens parisienses, uma nova forma de elemento urbano (Figura 2.1).

Figura 2.1. O traçado e reparcelamento da Av. de L' Ópera, realizado por Haussmann, de acordo com estudos de Castex e Panerai. Fonte: Lamas, 1992, p. 215.

Para os edifícios foram determinadas a altura – seis pavimentos -, e a tipologia, segundo a qual a unidade formal deveria conter organização das fachadas e coberturas, dos materiais e elementos construtivos - portas, janelas, cantarias, cornijas e outros pormenores. Por essa razão Paris adquiriu uma unidade arquitetônica distinta e uma imagem de cidade relevante que foi copiada por diversas cidades européias.

2.2.2 Barcelona de Cerdá

Para resolver os problemas de crescimento acentuado de Barcelona, em meados do Século XIX, foi feito um plano de ordenação econômica, demográfica e social para a cidade. Ildefonso Cerdá recebeu do rei a incumbência de preparar um plano de expansão para Barcelona, denominado *ensanche*. O plano incluía a destruição das muralhas do núcleo medieval (SALES, 1999).

Aprovado em 1859, aquele que ficaria conhecido como o plano de Cerdá foi desenvolvido até o início do Século XX, criando a visão atual que temos de Barcelona. De acordo com Lamas (1992) o plano era composto por duas linhas de discussão: *a organização da grande expansão - o ensanche - e a investigação sobre a quadrícula do quarteirão* (Figura 2.2).

Figura 2. 2. O plano de Barcelona proposto por Ildefonso Cerdá, em 1864. Gravura da época. Fonte: Lamas, 1992, p. 217.

O programa possuía o formato de uma malha ortogonal, do tipo grelha, que era estruturada a partir de duas vias radiais que saem do porto, e uma terceira paralela à costa. Os quarteirões são definidos com a dimensão de 113 metros, cortados pelas vias principais de 20 metros de perfil. As vias convergem para uma grande praça e como resultado do seu traçado surgem quarteirões irregulares, dentro do plano quadriculado.

2.3. A RENOVAÇÃO URBANA REGIDA PELO MOVIMENTO MODERNO

Após as grandes modificações estruturais causadas pela Revolução Industrial, inicia-se um novo período para as cidades, o período moderno³, produzindo um novo espaço decorrente das mudanças sociais, que se refletiam na arquitetura e no urbanismo.

Surge outro modelo de cidade, que irá se opor à cidade tradicional, criando um novo panorama na arquitetura e no urbanismo, pela incorporação de conceitos e objetivos de racionalidade e funcionalidade. As descobertas de novos materiais e técnicas possibilitaram construir de maneira diferente, mais flexível na forma e na escala, e no uso de materiais como ferro, aço, concreto armado e vidro.

No pós-guerra, a recuperação econômica possibilitou a reconstrução das cidades, com a edificação, em ritmo acelerado, de grande quantidade de habitações, bairros e novas cidades. Na construção e reconstrução de cidades foram adotados princípios modernos, substituindo os antigos tecidos urbanos, com a abertura de ruas, a valorização do espaço público e a simplicidade nas formas dos

³ Segundo Ferreira (1995, p.437). Moderno: movimento que surgiu a partir do fim do Séc. XIX em diversas áreas, como literatura, artes plásticas, arquitetura e música, e que se estendeu aproximadamente até os anos 30.

edifícios. Existe racionalidade nos novos modelos, assim como eficiência na produção, e o Estado está presente no planejamento e na construção dos novos conjuntos habitacionais (MARQUES, 1994).

Nessa época havia necessidade de resposta veloz e eficiente para os problemas, colocando em ascensão o trabalho dos arquitetos modernos. Nas experiências feitas, foram destruídas diversas áreas, ignorando o existente, e aplicadas novas formulações de quarteirões, ruas e praças; com base nas tipologias da torre e do bloco. A cidade deixa de se organizar como mistura funcional para se dividir em zoneamentos rígidos, em que se dá a quebra da integração recíproca dos vários elementos morfológicos que constituem a estrutura urbana.

Nos Congressos de Arquitetura, as exposições de Tony Garnier e Le Corbusier foram essenciais na propagação das idéias modernistas. (Figuras 2.3 e 2.4). As criações de Le Corbusier, da Vila Radiosa, e de Tony Garnier, da Cidade Industrial, traziam soluções para os problemas das cidades, mas que na verdade eram radicais porque baseavam-se na destruição do tecido urbano existente e ignoravam os problemas sociais.

Figuras 2.3 e 2.4. A Cidade Industrial de Toni Garnier e a Vila Radiosa de Le Corbusier.
Fonte: Guimarães, 2004, p.78 e Lamas, 1992, p. 357.

Nos países mais desenvolvidos, houve muita renovação urbana⁴. Várias ações foram realizadas, tanto na esfera social, no tratamento das classes menos privilegiadas, como na físico-arquitetônica, com a destruição de grandes edifícios e conjuntos urbanos sob a justificativa da decadência econômica e social.

Como exemplo de proposta modernista inglesa, para renovação da área central de Londres com a reconstrução de áreas urbanas destruídas pela guerra, foi elaborado o projeto do centro de multiuso Barbican, em 1954, pelo escritório Chamberlam Powel & Bom, e o da reestruturação da região central de Coventy, em 1945, feito por D.E. Gibson (MARQUES, 1998).

De acordo com Krier (1979), no projeto para o centro de Berlim, dos arquitetos P. & Smithson, a forma seguiu critérios técnicos funcionais, e foi adotado o conceito de rua de pedestres. Nas quadras foram implantados poucos edifícios-torre.

No Brasil, a demolição do Morro de Santo Antonio, no Rio de Janeiro, e o projeto de Afonso Reidy, para a nova esplanada, embora modificado, representaram a inspiração do modernismo na década de 50 (DEL RIO, 1993). Na década de 60, os projetos de renovação urbana seriam fundamentados na implementação dos planos viários e na criação de novos centros administrativos, mesmo que isso implicasse em demolições.

Segundo Del Rio (1993, p.57), “com a expansão do capital financeiro, industrial e imobiliário, e do consumo do urbano, a renovação urbana modernista caracterizaria o ‘bom administrador público’ até o fim dos anos 70, imprimindo marcas em todas as metrópoles mundiais”.

Para os técnicos e administradores, a nova imagem da cidade deveria dar a idéia de modernidade. A tecnologia moderna era vista com certo

⁴ Carta de Lisboa (1995). Renovação Urbana: “Ação que implica a demolição das estruturas morfológicas e tipológicas existentes numa área urbana degradada e a sua subsequente substituição por um novo padrão urbano, com novas edificações (construídas seguindo tipologias arquitetônicas contemporâneas), atribuindo uma nova estrutura funcional a essa área. Hoje estas estratégias desenvolvem-se sobre tecidos urbanos degradados aos quais não se reconhece valor como patrimônio arquitetônico ou conjunto urbano a preservar”.

romantismo, e as renovações urbanas estavam relacionadas a questões de valores e realizações. Os modelos adotados eram repetitivos, mas geravam lucros convenientes ao capitalismo.

Até meados do Século XX, as renovações urbanas realizadas desconsideravam o tecido urbano existente e os interesses sociais e culturais da população. Em consequência, desapareceram monumentos arquitetônicos e a população ficou insatisfeita com os edifícios padronizados.

2.4. A REVITALIZAÇÃO URBANA

Os modelos de projetos urbanos que começaram a ser feitos a partir da segunda metade do Século XX passaram a adotar práticas urbanísticas que auxiliassem no renascimento e fortalecimento econômico, social e cultural de áreas decadentes ou abandonadas, procurando dar-lhes nova vida.

No decorrer dos anos 70 e 80, ocorreu um período de decadência econômica que levou ao fechamento de grande número de indústrias manufatureiras, afetadas pelo aumento da concorrência e queda nos lucros, fazendo desaparecer milhões de empregos das regiões industriais, sobretudo nos países mais desenvolvidos. Em decorrência, em várias cidades, as áreas de portos e indústrias foram abandonadas, exigindo-se uma reestruturação.

Os vazios urbanos resultantes das mudanças econômica e industrial, eram espaços privilegiados nas cidades, locais consolidados e que foram modificados pelas novas finanças, baseadas em oligopólios que, no entanto, eram influenciados pelas redes de decisões globais.

De acordo com Hall (1998), na busca de respostas para o novo panorama, políticos e planejadores constataram que o problema do declínio econômico era *estrutural*, que se tratava de uma nova expressão criada no campo

do urbanismo, empregada na universidade. Essa expressão significava que forças maiores atuam na esfera da economia capitalista, aumenta a concentração de capital nas mãos de um número menor de pessoas e a administração das empresas multinacionais muda para lugares mais vantajosos e distantes.

No centro das cidades, o declínio econômico se deu principalmente pela queda de atividades de varejo; parte da população abandonou essa região em favor de bairros mais afastados. As mudanças nos hábitos da população se deveram, em parte, a fatores como o congestionamento de automóveis e a perda de acessibilidade, o aumento da criminalidade, gerando insegurança, a falta de articulação de serviços públicos e de cooperação na solução dos problemas, a diminuição das atividades de lazer, que se deslocaram para lugares mais afastados, e o aparecimento dos novos formatos comerciais, como o shopping center e os hipermercados que foram implantados geralmente em grandes áreas e com estacionamento gratuitos, perto das vias rápidas e estradas principais. Este tipo de desenvolvimento comercial periférico resultou em algumas vantagens para o consumidor, mas para o centro comercial tradicional trouxe prejuízos econômicos, sociais e ambientais, com a queda nas vendas no varejo e o abandono das áreas centrais pela população (BALSAS, 1999).

Com o declínio financeiro, as renovações urbanas mudaram seu enfoque e seus objetivos. O novo modelo, denominado revitalização urbana⁵, deveria se apoiar nos novos empreendimentos, criando incentivos e condições satisfatórias para a viabilidade dos projetos.

Nos projetos foram adotados vários tipos de atividades: comércio, serviços, lazer, cultura, turismo, habitação etc. No entanto, no programa do projeto urbano geralmente existia uma lista de objetivos amplos, com a intenção dos volumes das construções, considerando a viabilidade, os problemas de infra-

⁵ Carta de Lisboa (1995)- Revitalização Urbana. “Engloba operações destinadas a relançar a vida econômica e social de uma parte da cidade em decadência. Esta noção, próxima de reabilitação urbana, aplica-se a todas as zonas da cidade, sem ou com identidade e características marcadas”.

estrutura, as edificações existentes que se deveria preservar considerando a malha urbana existente (PORTAS, 1998).

A estratégia de intervenção deveria ser clara, levando em conta o conjunto de ambientes que a cidade possui, definindo o tipo de intervenção, a teoria urbana e a política urbana no sistema de planejamento, e abordando as relações entre essas questões.

A característica principal de um plano poderia estar ligada a grandes eventos, catástrofes, reestruturação por programas financiados, de infra-estrutura, entre outros. A coerência da intervenção urbana iria refletir nos impactos sócio-econômicos e ambientais, no contexto territorial e na justificativa do plano.

Em relação aos modelos de projeto, Portas (1998) destaca alguns objetivos, como: renovação e/ou ampliação de espaços coletivos com infra-estrutura e embelezamento; transformações de conexões, redes e interfaces; revitalização de atividades urbanas; fundação de novas centralidades; e instalação de parques temáticos e de sistemas ambientais. Os projetos urbanos geralmente são realizados em tecidos urbanos importantes para a cidade e também podem estar relacionados a outras circunstâncias, como as decisões públicas setoriais (negociações institucionais), eventos únicos e/ou catástrofes (candidaturas a convenções), iniciativas de investimentos privados (contratação de parcerias) e a programas integrados municipais (candidaturas e contratos).

O novo modelo projeto urbano procura sobretudo responder aos problemas de abandono e decadência, buscando atingir os objetivos com eficácia na sua execução. Mas para a viabilização dos programas de revitalização existe necessidade de criação de agentes *catalizadores* de desenvolvimento, ou seja, que acelerem o movimento das ações, proporcionando a continuidade do projeto na criação de uma nova imagem.

Os agentes *catalizadores* seriam um dos fatores essenciais para o início da revitalização, servindo muitas vezes como base de sustentação de um projeto, ainda que somente eles não garantissem o sucesso. Os programas de

revitalização foram adotados em diversos países, com variados tipos de agentes *catalizadores*, como destaca Del Rio (1993, p.59):

[...] conjuntos histórico-arquitetônicos, (French Quarter, Nova Orleans; South Street Seaport, Nova Iorque), áreas de importância cívico-simbólica (Pennsylvania Avenue, Washington), áreas habitacionais (Friedrichstadt, Berlin), novas áreas de pedestres (Curitiba), áreas comerciais e de serviços (Faneuil Mall, Boston; Battery Park-Financial Center, Nova Iorque), shopping-centers (Horton Plaza, San Diego; Bayside Mall, Miami), conjuntos culturais (Times Square, Nova Iorque; Candelária, Rio de Janeiro), mercados (Pike Street, Seattle), áreas de lazer e compras (Town Square, Saint Paul; Fisherman's Wharf, San Francisco), centros de convenções e aquários (Boston e Baltimore) etc.

O turismo de entretenimento e o cultural tornaram-se elementos importantes nas esferas econômicas e sociais. Antigas edificações, áreas portuárias, pátios ferroviários, foram recuperados e transformados num misto de lojas, mercado, restaurantes e bares, atraindo uma enorme quantidade de visitantes. A presença de corpos d'água costumava ser um elemento importante na elaboração desses espaços, possibilitando a valorização dos aspectos visuais que a água proporciona e da elaboração de atividades aquáticas.

O período de desenvolvimento do programa, também representa o da negociação entre as instituições públicas e privadas, que pode conduzir para soluções de desenvolvimento apoiadas em diversas parcerias alternativas, de municípios, sociedade mista, de consórcio privado, entre outros. A concessão de um plano poderá ser justificada em termos de benefício, como um agente institucional e financeiro, conduzindo uma negociação entre instituições públicas e privadas.

A imagem a ser criada é de extrema importância, vai traduzir uma intenção arquitetônica, *conceito* de espaço público, uma materialização prévia do resultado esperado, que pode servir tanto como marketing da intervenção como de valorização do empreendimento pelos agentes envolvidos, tanto pelas autoridades públicas como pelos investidores privados, demonstrando os aspectos positivos e

negativos do empreendimento e colaborando para a elaboração do projeto definitivo.

Sanches (2000, p. 155) destaca que a revitalização urbana com a criação de fortes referenciais, denominada de *city marketing*, contribui para a formação de imagens e vem tomando importância como instrumento de política urbana. Essa nova imagem da cidade busca a atração de novos capitais e gera uma logomarca através de seus novos elementos estruturadores, como podemos ver em Curitiba, na Ópera de Arame, ou na Espanha, com o Museu Guggenheim, em Bilbao (Figuras 2.5 e 2.6).

Figura 2.5. Ópera de Arame, Curitiba. Fonte: foto da autora, 2000.

Figura 2.6. Museu Guggenheim, Bilbao. Fonte: site: www.bm30.es/plan/pri-es.htm.

2.4.1 Tipos de Projetos Urbanos

Existe uma grande diversidade de temas, localização e objetivos a ser considerada nas intervenções urbanas do tipo projeto urbano de revitalização, mas que não dificultam o reconhecimento das características mais importantes e nem a compreensão dos agentes mais significativos que atuam nas políticas urbanas. Visto que as intervenções têm origens bem diferentes, podemos traçar um panorama com duas considerações iniciais: a primeira se explica pelo objeto do problema que se deve resolver com um certo projeto que estabelece o programa; e a segunda pela situação externa ou ocasião que liga ou gera possibilidades. Verificamos que seria interessante, a partir dos exemplos resultantes e das formulações iniciais, sugerir uma terceira, em relação aos contextos territoriais nos quais estão inseridos os projetos. Esse estudo demonstra também as dificuldades existentes na classificação dos projetos urbanos, que podem atender a mais de um objetivo específico, e poderia esclarecer as diferenças entre eles.

Para classificar os tipos de objetivos programados, temos como características dominantes do projeto, conforme Portas (1998, p.55):

- a) O espaço coletivo como objeto de requalificação, complemento ou extensão da infra-estrutura, embelezamento e do ambiente;
- b) As conexões como objeto de transformação das redes, sistemas modais e interconexões;
- c) A atividade como objeto de revitalização ou nova localização;
- d) A centralidade⁶ como objeto de recentralização ou formação de sistemas policêntricos (para superar, por exemplo, condição mais periférica);

⁶ De acordo com AURÉLIO (1995, p.140), o termo “centralidade refere-se a centro ou local ou edifício onde se acham centralizadas certas instalações”. FRÚGOLI JR (2000, p. 43), em recente publicação, comenta que em algumas cidades ocorre o desdobramento desta centralidade, e destaca esse fato como uma dinâmica que acontece recentemente em algumas cidades, a qual é “formada de organização institucional dos grupos empresariais com interesses nessas áreas”.

- e) O parque temático como recinto de revitalização e inovação funcional ou de valorização de corredor de áreas naturais.

Caso o objetivo de um projeto de revitalização não seja claro, as dificuldades são maiores para se definir um programa adequado a situação da área de intervenção, dificultando a elaboração de uma proposta mais satisfatória no projeto definitivo.

Busquets (1999) destaca que os novos planos e projetos de intervenção das cidades devem ser conduzidos de forma mais articulada, obedecendo sempre uma certa ordem e coerência do planejamento, respeitando o passado histórico e admitindo os diferentes níveis de complexidade existentes.

Na elaboração do programa no processo de planejamento, as ocasiões que marcam o começo, o *timing*, a localização e os recursos móveis, podem ser definidas assim, de acordo com Portas (1998, p.55):

- a) Decisões setoriais, em geral públicas e sobre os lugares que obedecem a lógica de um sistema especializado, criam ocasiões de melhoramentos do contexto quando objeto de negociação institucional que tenta articular as realizações setoriais locais;
- b) Ocasões essenciais, de eventos de excelência mas também de catástrofe, que permitem no primeiro caso a organização de candidatura e no segundo programas de emergência com financiamentos especiais, sempre objeto de protocolos, regimes legais de exceções;
- c) Iniciativas de investimento privado que possam coincidir com objetivos estratégicos que permitam negociações de parcerias ou contrapartida de interesses gerais;
- d) Programas de intervenção municipais, previstos na planificação local ou implementados por concursos de fundo comunitário ou nacional, em regime de contratos-programa ou seguidos de candidatura de subsídios temporais.

O terceiro tipo de modelo refere-se à localização dos projetos urbanos. Diz respeito a condições de categorias que podem ser vistas nas cidades consolidadas ou históricas e nas emergentes. O primeiro tipo abrange os projetos que envolvem as áreas centrais, o centro histórico, áreas obsoletas e edificações deterioradas. No segundo tipo, identificamos os projetos em regiões periféricas e rurais, em regiões desocupadas e antigas do limite urbano, quer seja em forma de urbanização dispersa entre centros, em espaços naturais ou sem infra-estrutura. As transformações causadas pela introdução de uma nova infra-estrutura podem gerar outros espaços, tanto que estes podem ser caracterizados pelas novas atividades tanto na parte morfológica como paisagística (PORTAS, 1998).

As soluções e as sistemáticas utilizadas nas intervenções urbanas foram as mais variadas devido à enorme gama de projetos e situações diferentes. Dificilmente seria possível realizar uma classificação precisa devido à enorme variedade de tipos de projetos existentes.

2.5. PLANOS E PROJETOS

Para esclarecer algumas questões sobre os Planos e Projetos Urbanos, Juan Busquets (1999) define as circunstâncias que envolvem o planejamento atual, que são as seguintes: a concorrência de escalas com situações diversas, a maior utilização de procedimentos metodológicos para a compreensão de diferentes temáticas e a inclinação operacional afirmando o compromisso entre o diagnóstico e soluções e análise crítica e alternativas.

A questão das temáticas fez surgir duas vertentes do urbanismo recente: os *projetos especiais ou projetos urbanos* e os *novos planos*, com suas diferentes escalas.

Os *projetos especiais ou projetos urbanos* canalizam as ações mais relevantes, como medida de articulação urbanística, que tem a habilidade de

reunir os conteúdos de infra-estrutura das partes da cidade de uma forma mais geral. Tais projetos atualmente estão ligados a características mais específicas, que seriam a recentralização de novas atividades urbanas, com a inclusão de residências, as novas oportunidades de ocupar antigos espaços abandonados e as novas oportunidades que vão ser principalmente ocupadas pelas atividades inovadoras geradas ou potencializadas pelas trocas do sistema (BUSQUETS, 1999) .

Podemos dizer que os planos urbanos atuam de uma forma mais ampla, procurando entender a cidade como um todo e propondo medidas de ordenação para seu melhor desenvolvimento. E os projetos urbanos trabalham com o direcionamento das ações, oferecendo propostas para as questões identificadas como prioritárias e respeitando a intenção do planejamento.

Os *novos planos* que tendem a ser mais que um instrumento de uso e ocupação do solo e de compromisso com o quadro jurídico e normativo. Devem ser uma proposta urbanística para a cidade que reconduza a iniciativa do planejamento com as políticas urbanas setoriais (comércio, transporte, moradia, serviços urbanos etc.), promovendo o processo de mudança que a cidade atual necessita. De uma forma mais ampla, em relação aos níveis de planejamento, um Plano Estratégico possibilita uma avaliação mais geral de um sistema metropolitano e o Plano Municipal permite mensurar o desenvolvimento de partes de uma cidade e de seus elementos constituintes (BUSQUETS, 1999).

Em resumo, os planos e projetos urbanos, ainda que estejam interligados, trabalham em esferas diferentes. Por esse motivo, é importante que, mesmo atuando com escalas e objetivos diversos, ocorra a integração entre eles.

2.6. ALGUNS EXEMPLOS: Baltimore, Londres, Barcelona e Bilbao

2.6.1. A Proposta de Baltimore - revitalização e parcerias

A cidade norte-americana de Baltimore, é importante para a economia do país, tem grande número de habitantes e uma localização geográfica privilegiada, nas proximidades de Washington e Nova York. Seus problemas começaram na década de 50, com o abandono das áreas centrais e o empobrecimento da população, decorrentes da suburbanização e do declínio do porto (DEL RIO, 1990).

A revitalização do porto de Baltimore foi um exemplo significativo de projeto urbano relacionado à valorização de espaços coletivos e com participação da iniciativa privada. No final da década de 50, foi preparado um plano pela iniciativa privada, para recuperação da área, com a conservação de alguns edifícios de valor histórico e proposta de uma combinação de usos. O projeto previa habitação, comércio, serviços, lazer e turismo cultural, feira-mercado, salas de convenções, aquário e estacionamento público no subsolo.

O plano diretor feito pela empresa de David Wallace previa uma área central de negócios com o nome de Charles Center (que viria a ser um empreendimento de grande sucesso), implantado no início dos anos 60, que englobava uma área de 13 hectares onde se previa um conjunto de novos edifícios, considerando a preservação histórica e a reciclagem dos edifícios, a mistura de usos e espaços públicos, numa parceria do setor público e privado (DEL RIO, 1990).

Para dar início ao empreendimento, a Prefeitura utilizou estratégias de marketing para atrair investidores e realizou um concurso público para construção do primeiro empreendimento, vencido pela empresa de Mies Van der Rohe (1961), o que deu ao plano projeção internacional.

Ainda nos anos 60, foi iniciado pela prefeitura outro projeto de revitalização da área portuária de Baltimore, conhecida como *Inner Harbor* (porto interior). Concluído na década de 70, foi um empreendimento de grande relevância para a cidade, tornando-se ponto de atração turística (Figura 2.7). No local foi construído o Maryland Science Center, uma torre com mirante, projetada por I.M.PEI, um novo Centro de Convenções, um hotel, o Hyatt Regency, e o Aquário Nacional. Na década de 80, foi inaugurado o Harborplace, um tipo de *festival mall* com restaurantes, cafés, mercado, lojas e quiosques de comida, que atraiu milhões de visitantes já em seu primeiro ano de existência (DEL RIO, 1999).

Figura 2.7. Área portuária de Baltimore.

Fonte: [site baltimore.org/visittours/v_bneighborhoods.html](http://site.baltimore.org/visittours/v_bneighborhoods.html). Data: 2005.

De acordo com Hall (1998, p.415), a variedade de atividades do empreendimento atrai milhões de turistas, com um movimento comparável ao da Disneylândia. “Baltimore atrai 22 milhões de visitantes por ano, 7 milhões dos quais são turistas”. Os locais de sucesso foram criados por empreendimentos urbanísticos que se parecem muito com a administração de um teatro, procurando chamar a atenção do público de maneira contínua e conservando sua atenção nas apresentações.

A revitalização do porto de Baltimore foi um exemplo significativo de projeto urbano relacionado à valorização de espaços coletivos e à participação da iniciativa privada. A intervenção urbana realizada em Baltimore possibilitou a

superação da imagem de cidade feia e decadente. O modelo considerado de sucesso influenciou projetos de intervenções de outras cidades pelo mundo, principalmente em relação à parceria público-privada, com um espírito empreendedor na reconstrução de áreas decadentes.

2.6.2. As Docklands de Londres - nova centralidade e parcerias

Na Grã-Bretanha, na década de 80, o governo conservador criou instrumentos políticos para viabilizar os investimentos públicos e privados, com a adoção de agentes catalizadores para revitalizar zonas urbanas degradadas, conhecidas como *enterprise zones* (zonas de empreendimentos). Em 1982, iniciaram-se as transformações das Docklands londrinas que possuíam como símbolo o Canary Warf (PORTAS, 1998) (Figura 2.8).

Figura 2.8. Canary Wharf , Londres. Fonte: site www.londontourguides.com. Data:2005.

Segundo Hall (1998, p.416), a área das Docklands compreendiam aproximadamente 22 quilômetros quadrados, que começavam na City de Londres e estendiam-se pelas duas margens do Tamisa, por cerca de 15 quilômetros, rio abaixo. Em outros tempos, o porto de Londres já havia sido o maior do mundo, mas perdeu seu posto devido a disputas trabalhistas, à transferência do comércio para os concorrentes e à containerização.

Para desenvolver a região das Docas, a área foi apontada como:

[...] uma UDA (Área de Desenvolvimento Urbano) em 1980, e no ano seguinte foi criada a corporação responsável pelo desenvolvimento urbano da região, a LDDC (London Docklands Development Corporation). Em 1982, foi estipulada uma Zona de Empreendimento (EZ) dentro dos limites da UDA (NOBRE, 2000, p.110).

Em razão da complexidade e diversidade da grande região das Docas, a LDDC dividiu a região em três grandes áreas e criou mecanismos diferentes para cada uma: Wapping and Limehouse e Surrey Docks, a oeste; a Ilha dos Cães, no centro; e a Royal Docks, a leste.

Na primeira fase, armazéns foram transformados em unidades residenciais para jovens executivos em projetos tais como St. Katherine's, London Bridge City, Butlers, China e Hay Wharvers, nos bairros de Wapping, Limehouse e Rotherhite, em razão de sua proximidade com a cidade (Figura 2.9).

Figura 2.9. St. Katherine's, Londres. Fonte: site www.londontourguides.com. Data: 2005.

A área da Royal Docks não atraiu grandes investidores, em decorrência de seu tamanho e por ser uma área distante do centro. Nessa área existia o projeto de um aeroporto e um megaprojeto do arquiteto Richard Rogers com a previsão de um complexo multiuso de grandes proporções, com residências, comércio, lazer e atividades marítimas com vista para a barragem da Royal Albert Dock.

Por estar localizada na maior Zona de Empreendimentos, a Ilha dos Cães obteve a maior parte dos investimentos comerciais. Os projetos iniciais realizados por Gordon Cullen e David Gosling foram ignorados e a empresa Olympia & York Properties (empreendedora do Battery Park City), em 1987, fez uma proposta para a região com projetos de vários escritórios de renome. Para desenvolver o plano diretor, foi contratado o Skidmore, Owes & Merrill (SOM), de Chicago, e os projetos arquitetônicos foram desenvolvidos por Cesar Pelli Associates, I. M. Pei, Khon e Pederson & Fox.

O projeto, composto por eixos formais, com os volumes fechando as praças internas, se utilizava da arquitetura no estilo "belas artes" americano. Prevvia 930 mil m² de escritórios, dispostos em nove edifícios com oito a dez pavimentos, e

também por uma torre de 50 pavimentos no centro, num espaço de 29 hectares do antigo cais (NOBRE, 2000).

O redesenvolvimento das Docas começou com as moradias de baixo custo, com o desenvolvimento de novos tipos de indústrias e com ações de melhoria do meio ambiente com obras de infra-estrutura.

Os construtores foram instruídos a criar pacotes financeiros para tornar as vendas mais atraentes, e o núcleo implantado em Beckton foi um sucesso, com as unidades vendidas antes de estarem prontas. No entanto, ainda que o progresso da construção de residências tenha sido rápido, a parte comercial teve dificuldades para prosseguir, sendo necessária a participação de empresas de outras regiões do país para dar sustentação ao empreendimento. Com o início da construção da Light Railway, houve um interesse maior pelo empreendimento e o conseqüente aumento nos preços dos terrenos, gerando especulação (HALL, 1998).

Apesar do sucesso das habitações, foi o desenvolvimento comercial que ultrapassou as expectativas. O número de trabalhadores das Docas, em 1985, era de aproximadamente 28.000 pessoas, e, em 1987, este número chegava a 42.000. Mas o problemas do transporte continuou, a Light Railway enfrentava um volume de passageiros superior a sua capacidade já antes de abrir, em 1987.

A conexão com o metrô não foi suficiente para a integração do espaço com o restante da cidade, idéia que se trabalhou com grande esforço para desenvolver parte da comunidade local. O novo espaço criado teve pouco significado para a população local devido à mudança do caráter da região e o empreendimento privado que promoveu o uso para escritórios não é um local propriamente público e ficou isolado do restante da cidade.

Segundo Del Rio (1999), a London Docklands Development Corporation menosprezou o planejamento urbano ao atrair investimentos privados para a *enterprise zone* sem controles urbanísticos, causando especulação imobiliária e conflitos no planejamento urbano local e na cidade. O pior se deu na Canary Wharf, com um grande plano comercial e de alta densidade desvinculado da cidade. O empreendimento passou por uma recessão e apresentou dificuldades para se

consolidar. A controladora do empreendimento, a Olympia & York, em 1993, foi levada à falência com uma dívida estimada em US\$ 20 bilhões. Essa experiência demonstrou que o planejamento deve ter regras urbanísticas claras e que privatização em excesso pode trazer resultados negativos.

2.6.3. A Vila Olímpica de Barcelona - revitalização e evento

No Século XIX, Barcelona já havia reconfigurado sua estrutura urbana de cidade medieval com o plano Ensanche (ou Eixample), de autoria de Idelfonso Cerdá. O projeto de modernização da cidade manteve forte ligação com a cidade antiga, mesmo com a definição de novas e diferentes áreas: a antiga ciudadela militar (um limite entre a cidade e o mar) e a colina de Montjuic, (uma nova centralidade, abrigando o centro de exposições da Praça de Espanha e o Parque de Montjuic) (SALES, 1999).

Em 1967, havia sido feito um plano chamado *Plan de la Ribera*, com a intenção de *abrir Barcelona para o mar*, através da reformulação da faixa litorânea do antigo bairro fabril do Século XIX, transformando-o em área residencial. A confirmação de que Barcelona seria a sede dos Jogos Olímpicos de 1992 fez com que o Plano Geral de Ordenação da Fachada do Mar fosse resgatado, procurando-se valorizar o perfil marítimo da cidade para consolidar sua vocação mediterrânea, segundo a revista AU, abril/maio, 1992.

Aproveitando a realização dos Jogos Olímpicos de 1992, o governo da Espanha fez um programa de recuperação urbana de Barcelona, tornando-a uma cidade mais organizada, com mais espaços para lazer, com melhorias na circulação e com atrativos turísticos. Barcelona tem uma posição de destaque na Espanha, é uma cidade produtiva, que proporciona qualidade de vida aos moradores e possui o principal porto do país. O plano de revitalização urbana consistia em conciliar a

cidade produtiva com a qualidade de vida urbana, com a construção de ruas, parques e praças como fator regenerador (JANUZZI, 2000).

Para montar a estrutura dos Jogos Olímpicos, a cidade seria cortada transversalmente, com impacto em escala metropolitana. São destinadas ao programa alímpico duas áreas localizadas no limite da cidade com a montanha - o setor de Vall d'Hebron (Poblenou) e a montanha de Montjuic.

Segundo Sales (1999, p.89), a Vila Olímpica faria parte de um grande conjunto de espaços coletivos, que “parte da Colina de Montjuic, ao Poblenou, passando pelo passeio Colón, o Moll de La Fusta e Barceloneta requalificada, expressando a vontade de chegar ao rio Besós com mais de 5 km de litoral urbano restituído à cidade” (Figura 2.10).

Figura 2.10. Vila Olímpica, Barcelona. Fonte: revista AU (nº41, p. 69).

O objetivo do projeto era dar equilíbrio à cidade, ordenando o crescimento em direção ao mar. A área deveria ser transformada num bairro com diversidade social e mistura de usos, com a intenção de criar uma dinâmica urbana com comércio, escritórios, hotéis, residências e equipamentos de lazer.

A Vila Olímpica seria uma área com equipamentos para esportes náuticos, buscando a integração com a cidade ao término dos Jogos Olímpicos.

O programa previa novas centralidades, procurando criar uma estrutura urbana com características residenciais, mas que abrangesse outras funções necessárias para o novo espaço. A administração municipal se encarregaria da desapropriação e compra da região industrial deteriorada.

Houve uma previsão para a recuperação ambiental da costa marítima e das praias, com a retirada da ferrovia para dar maior permeabilidade com as outras partes da cidade, a implantação de equipamentos na orla e de infraestrutura. O projeto também previa a criação de novas praias, a construção de molhes, ampliação do sistema viário e de transporte público metropolitano, a elaboração de um eixo litorâneo que combinasse atividades recreativas e esportivas (SALES, 1999).

O restabelecimento da normalidade democrática, com as eleições municipais espanholas, na década de 80, possibilitou a concretização do programa, com a adoção de um novo tipo de política urbana que permitia a parceria entre grupos públicos e privados. Foi elaborado um plano ousado com propostas ofensivas, mas transparentes, procurando aproveitar as características do município e diferenciando-o de outras cidades.

De acordo com Acebillo & Mascareñas (1991), o plano consistia em duas fases. Na primeira, entre 1980 e 1987, foram construídos projetos menores que incluíam a construção de 140 espaços públicos novos. Na segunda fase, de 1987 a 1992, seriam executados os projetos maiores. Para a efetivação da intervenção, existia a visão de que, para melhorar a cidade, seria essencial melhorar a sua periferia, evitando a deterioração do centro. Nas áreas periféricas foram construídas habitações, ruas, parques, praças e escolas, para resolver os problemas sociais. A

periferia ganhou um aspecto monumental, o que provocou contrariedades na população.

Barcelona realizou uma verdadeira cirurgia urbana. As intervenções realizadas transformaram a cidade num lugar mais organizado e com um grande potencial turístico. Entre os projetos realizados para a revitalização de Barcelona, encontram-se a Praça do Largo ao redor da Igreja da Sagrada Família, a Praça da Palmeira, a Praça da Estação com características lúdicas, o Parque da Espanha Industrial, a Rua de Pedestres Gaudi, a Alameda Júlia, com uma torre de iluminação e um farol onde são realizadas festas e eventos culturais, a transformação do porto comercial em um novo terminal para passageiros, uma torre de telecomunicações, quatro vilas olímpicas, reestruturação viária possibilitando maior mobilidade e a construção de galerias subterrâneas para atender a infra-estrutura.

2.6.4. Bilbao Metropolitano - nova centralidade e decisões públicas setoriais

A cidade espanhola de Bilbao está localizada ao norte do país, numa região metropolitana constituída por 44 municípios com aproximadamente 1 milhão de habitantes. Em população, a metrópole de Bilbao pode ser comparada a núcleos europeus como Bolonha (Itália) e Helsinque (Finlândia). Como ocorreu nessas cidades, também em Bilbao a população vem diminuindo, tendo registrado uma queda de 40.000 habitantes nos últimos 15 anos, devido ao declínio econômico e aos fluxos demográficos.

O ano de 1998 foi muito proveitoso para a região metropolitana de Bilbao, do ponto de vista econômico; seu PIB cresceu 5,5% acima da previsão e da média da Comunidade Européia. Esse crescimento foi sustentado pelo setor privado e não estava vinculado a inflação. Houve um aumento no número de empregos, na maior parte na região metropolitana de Bilbao; na parte histórica, a taxa de

crescimento passou de 1,6% para 18,7% no final de 1998. Esse resultado se deu em boa parte pela modernização das empresas, pelo incremento da produtividade, melhoria da qualidade e aumento das exportações, conforme o site www.bm30.es/plan/pri-es.htm.

Devido à degradação do meio ambiente, foi criado nos anos 70 o Consórcio das Águas Bilbao Bizcaia, que formulou um Plano Integral de Saneamento de la Ría. Esse plano começou a ser implantado em 1981, logo apresentou resultados visíveis e vem impulsionando em parte a revitalização da Bilbao Metropolitana, como iniciativa de regeneração urbana e ambiental das imediações do Rio Nervión.

Para consolidar sua ligação com a União Européia a partir de 2000, foi elaborado um Plano Estratégico Para a Revitalização de Bilbao Metropolitana com metas relacionadas principalmente com a necessidade de regeneração do Rio Nervión, muito deteriorado devido ao processo de industrialização. Assim nasceram diversos projetos com a intenção de fazer de Bilbao um importante local de encontro na Europa (Figura 2.11)

Figura 2.11. Vista aérea de Bilbao. Fonte: revista Veja, fev. 2003.

As propostas do Plano de Revitalização se articularam para aumentar o potencial de Bilbao e destacá-la como um centro financeiro e de serviços, industrial e comercial de referência. Nesse contexto, deu-se a construção do Museu Guggenheim Bilbao, desenhado por Frank O. Gehry, que abriu as portas em 1997; do novo terminal no aeroporto, projetado por Santiago Calatrava; de um novo terminal ferroviário metropolitano desenhado por Norman Foster, inaugurado em 1995; de uma estação combinada de ônibus e trens desenhada por James Stirling e Michael Wilford; do centro empresarial de Abandoibarra; e foi feita a recuperação para o uso urbano da área antiga do porto, com a previsão de ampliação do porto atual, de acordo com o site www.bm30.es/plan/pri-es.htm.

O Museu Guggenheim Bilbao foi criado para abrigar eventos importantes dos principais circuitos internacionais. A proposta ganhadora do concurso para um edifício significativo para o Século XX, foi a do arquiteto Frank O. Gehry, que fez uma verdadeira obra de arte, hoje símbolo de Bilbao.

O edifício constituído de pedra calcária, placas de titânio e vidro, possui uma forma escultural que lembra um navio. A combinação resultante tem resistência a corrosão e às forças mecânicas, apresentando leveza e durabilidade. O revestimento de titânio faz com que o edifício apresente uma variação de cores do bronze para o verde e para o vermelho-violeta, causada pela exposição do metal à luz solar, proporcionando um belo espetáculo. O desenho é arrojado, com formas curvilíneas apoiadas em uma estrutura de concreto e um sistema reticular de aço. O edifício monumental possui 24.000 m², dos quais metade serve para as exposições, com três pavimentos que se dividem em salas ligadas a passarelas, elevadores com paredes de vidro, espaços públicos interiores, auditório, cafés, lojas e amplas áreas públicas abertas ao redor do edifício. O museu é parte importante do projeto de revitalização econômica e urbana e atrai turistas do mundo inteiro, informa a revista AU, dez/jan.1998 e dez/jan.,2000.

O Palácio de Congressos e da Música, inaugurado em 1999, demonstra a consolidação das atividades musicais e de eventos que Bilbao representa, dando-lhe uma posição de centro comercial de turismo e de negócios

apoiado em feiras nacionais e internacionais. A sua arquitetura também foi inspirada na forma do casco de um navio e a área total ultrapassa os 25.000 m². Tem uma sala principal para 2.200 pessoas, oito salas de ensaios, sete salas de conferência, três salas menores e nas instalações de apoio possui lojas, restaurantes e cafés, de acordo com o site www.bm30.es/plan/pri-es.htm. (Figura 2.12).

Figura 2.12. Palácio de Congressos e da Música. Bilbao.

Fonte: site www.bm30.es/plan/pri-es.htm.

O Parque Tecnológico do País Basco localiza-se em Zamudio, no centro dessa região. Possui uma área de 150 hectares urbanizados, onde estão implantadas mais de 40 empresas de tecnologia avançada. Possui o suporte necessário para o desenvolvimento de formação, investigação e tecnologia, estando próximo de várias universidades e de áreas industriais consolidadas. O parque possui uma infra-estrutura de comunicação que promove a relação entre os centros de formação, de investigação e empresas.

Para melhorar sua competitividade internacional, Bilbao implantou uma infra-estrutura de comunicações, melhorando tanto as físicas (terrestres, aéreas e marítimas) como as inteligentes (telecomunicações), que lhe possibilitam competir em condições semelhantes com as metrópoles mais próximas. A existência de fibras

óticas, assim como de estradas, contribuíram decisivamente para Bilbao se tornar um importante eixo de desenvolvimento econômico.

Estabelecer um plano foi uma maneira de enfrentar os problemas para alcançar os objetivos, criando metas e colocando-as em prática. O planejamento estratégico permitiu a participação de agentes econômicos e sociais da região no estabelecimento dos pontos fortes e fracos que deviam ser trabalhados. A implantação do plano para a região metropolitana de Bilbao se deu em 1989 nos domínios do Governo Basco e da Delegação Floral de Biskaia.

O plano identificou oito temas importantes em que se deveria concentrar a revitalização da região metropolitana de Bilbao, a saber: mudanças nos recursos humanos, metrópole de serviços avançados em uma moderna região industrial, mobilidade e acessibilidade, regeneração do meio ambiente, regeneração urbana, centralidade cultural, gestão coordenada das administrações públicas e do setor privado e articulação da ação social, segundo o site www.bm30.es/plan/pri-es.htm.

O plano provocou uma tal mudança que alterou a paisagem do *waterfront*, transformando a cidade de Bilbao num centro de cultura, lazer e negócios. As ações de revitalização procuraram demonstrar que a cidade está voltada para o futuro e preparada para ser um lugar de destaque no Século XXI.

Como vimos com esses exemplos, os projetos urbanos apresentaram novos e variados tipos de configurações no espaço urbano no último século, sendo aplicados para várias finalidades, tanto para fins sociais de habitação popular como sendo parte de uma estratégia de negócios de investidores ou de políticas urbanas. Muitas vezes, esses projetos criaram uma nova estrutura dentro da cidade, modificando enormes áreas mas procurando responder aos novos padrões sociais, políticos e econômicos.

2.7. AS REVITALIZAÇÕES URBANAS NO BRASIL

No Brasil, as experiências de revitalização urbana vêm sendo desenvolvidas desde a década de 60, em centros históricos. Esses projetos apresentaram objetivos inovadores em relação ao patrimônio histórico e ambiental existente, tendo como resultado um espaço com características locais, de acordo com a cultura e as necessidades da sociedade.

Uma das primeiras iniciativas partiu do Plano Diretor de Curitiba, que em meados dos anos 60 criou diretrizes de planejamento com preocupações com a paisagem urbana, que estava em crescente transformação. Entre as diretrizes do plano iniciado em 1964 havia: o crescimento linear de um centro servido por vias tangenciais de circulação rápida, hierarquia de ruas, desenvolvimento preferencial da cidade no sentido nordeste-sudoeste, conforme as tendências históricas e espontâneas, policentrismo, adensamento, extensão e adequação de áreas verdes, caracterização de áreas de domínio de pedestres e criação de uma paisagem própria, segundo o Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba (IPPUC).

O plano estimulava o desenvolvimento da área central de Curitiba rumo à rua principal, a rua XV de Novembro. O centro seria tangenciado por vias estruturais e o principal centro comercial da cidade seria mantido. Depois, em 1972, a rua XV de Novembro foi transformada em via exclusiva para pedestres, principalmente nos trechos onde se localiza um conjunto de edifícios de valor arquitetônico e histórico. Mais tarde, outras vias centrais também se tornaram ruas de pedestres.

Outro projeto significativo de Curitiba foi em relação à política de preservação do patrimônio cultural, histórico e arquitetônico, com o Projeto Cores da Cidade. O projeto pretendia resgatar as características originais dos imóveis da Rua Riachuelo, entre a rua São Francisco a XV de Novembro. Uma avaliação técnica da área classificou os imóveis em categorias. Houve também preocupação com o

mobiliário urbano e a comunicação visual. A Prefeitura Municipal e a comunidade local firmaram parceria com a Fundação Roberto Marinho e com as Tintas Ypiranga, para a restauração dos antigos casarios e do mobiliário urbano. Os proprietários dos imóveis receberam incentivos fiscais para a execução da obra.

Curitiba se destacou principalmente pela continuidade que os projetos tiveram apesar das mudanças das gestões administrativas. Foram criados espaços inovadores como o Farol do Saber e as Vilas de Ofícios, entre outros. A capital do Paraná ficou conhecida como capital ecológica, pela valorização de áreas verdes e a criação de parques e espaços como o Jardim Botânico, a Ópera de Arame e a Universidade Livre do Meio Ambiente (Figura 2.13). Os espaços criados atraem tanto a população local como os turistas de outras regiões, são locais de cultura, lazer e passeio.

Figura 2.13. Jardim Botânico. Curitiba. Fonte: foto da autora, 2000.

No Rio de Janeiro, o projeto *Corredor Cultural* buscou a revitalização da área histórica, procurando conciliar o crescimento da cidade com os espaços existentes.

A proposta de intervenção abrangia o bairro da Lapa, incluindo o cais da Glória, o Campo de Santana, a Cinelândia, Carioca, Uruguiana, Largo de São Francisco, Praça Tiradentes e uma parte da Praça XV (Figura 2.14). A

intervenção possuía diferentes enfoques em cada região, entre eles a preservação do meio ambiente e a reconstituição e renovação urbana. A área de intervenção seria de 1,5 milhão de metros quadrados. As edificações foram classificadas e as mais significativas identificadas, entre elas 1.238 edificações, 11 igrejas e mais de 100 monumentos, entre outros patrimônios (SIMÕES JR, 1994).

Figura 2.14. Praça XV, Rio de Janeiro. Fonte: revista AU (nº 78, 1998, p. 74).

Considerado um projeto de sucesso, foi institucionalizado em 1982 e possibilitou que grande número de imóveis do centro, cerca de 4.000, realizassem a preservação e reciclagem dentro das diretrizes do projeto, graças ao incentivo, também, da isenção de impostos. Houve ainda uma preocupação especial com os espaços públicos, sendo implantados centros culturais e outras atividades.

Em São Paulo, nas últimas décadas foram realizados diversos projetos de revitalização. Um deles, a revitalização do Vale do Anhangabaú, iniciou-se em 1981, após concurso vencido por Jorge Wilhelm e Rosa Kliass. Nessa fase, a área passava por mudanças no sistema viário, estava decadente e precisava ser ajustada às novas necessidades da área central da cidade, de acordo com a revista AU, jun/jul, 1992.

Segundo o projeto, o local deveria ser transformado numa grande praça, com espaços de lazer, resgatando sua função original de boulevard do início do Século XX. Interrompido diversas vezes, o trabalho foi retomado em 1990 e concluído em 1991. O espaço recuperou sua importância na cidade, com uma praça de 50.000 m², sendo 11.000 de áreas verdes. Existem ainda bancos, floreiras, espelho d' água, sanitários, um mirante e um palco, (SIMÕES JR, 1994) (Figura 2.15).

Figura 2.15. Vale do Anhangabaú, São Paulo. Fonte: Macedo & Robba: 2002.

Outros projetos foram criados ou retomados em São Paulo, como a política de restauração de edifícios públicos, a restauração da Estação Júlio Prestes e a intervenção da Praça do Patriarca. Também surgiu um importante movimento organizado da sociedade civil, denominado *Viva o Centro*, o qual tem debatido os problemas do centro de São Paulo, em conjunto com a municipalidade.

No Brasil as experiências de revitalização vêm se fortalecendo, procurando cada vez mais a melhoria da qualidade de vida nas cidades, com a recuperação do patrimônio cultural e a preservação do meio ambiente.

Os projetos têm recebido uma participação maior por parte da sociedade, com ações coordenadas envolvendo moradores, comerciantes, gestores e empreendedores. Nessas experiências, percebe-se cada vez mais a necessidade de uma participação maior do setor privado, principalmente devido à falta de recursos que o país enfrenta para a realização de obras públicas.

2.8. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Analisando a evolução e as diferentes fases das intervenções urbanas, podemos identificar objetivos bem distintos que justificam a diversidade de resultados. Os resultados obtidos são reflexo dos padrões de desenvolvimento urbano produzido pelos novos espaços nas cidades.

A identificação dos três modelos de intervenções urbanas – o embelezamento urbano, a renovação urbana e a revitalização urbana -, retrata os fundamentos utilizados nas diferentes épocas em que foram realizadas as intervenções.

O primeiro modelo, de embelezamento urbano, adaptou as cidades às novas condições de expansão através de desapropriações, demolições e reconstruções, para a abertura de largas avenidas e para o saneamento. Não poupou nem edificação históricas. O princípio de ordenação urbana também pautou o embelezamento urbano.

O segundo tipo, a renovação urbana, ficou marcado pelo uso da técnica e da racionalidade. Foram demolidas grandes áreas para sanear as cidades, numa estratégia *arrasa quarteirão*, e construídos grandes conjuntos habitacionais com monótonos e repetitivos edifícios, desprezando-se as relações humanas.

Por último, a revitalização urbana traduz uma nova postura de intervenção, que procura dar vitalidade às áreas através de um conjunto de ações, considerando as questões econômicas, sociais, funcionais e ambientais.

O urbanismo contemporâneo abandonou as práticas radicais das renovações, e passou a adotar medidas mais flexíveis, tanto com a participação da população nas decisões públicas, quanto com a elaboração de instrumentos que possibilitem as parcerias entre o governo e as instituições privadas.

Estudos demonstram que numa revitalização bem sucedida houve um planejamento minucioso, com estudos de ocupação para uso misto, gestão contínua, criação de agentes *catalizadores*, consideração com o patrimônio existente, respeito ao entorno, participantes de várias esferas e preocupação com a criação de uma boa imagem. É importante frisar que não existe uma regra geral para a realização de uma intervenção, em cada caso é preciso fazer um estudo apropriado, de acordo com os objetivos. As experiências apresentadas neste capítulo procuraram enfatizar as falhas e os sucessos das intervenções, para que possamos aprender com a experiência dos outros.

2.9. REFERÊNCIAS

A Nova Ousadia de Gehry. Museu Guggenheim, Bilbao Espanha. Revista AU, São Paulo, nº 75, dez./jan. 1998.

BALSAS, Carlos J. L. **Urbanismo Comercial em Portugal: e a Revitalização do Centro das Cidades.** Lisboa: GEPE, 1999.

BENVENGO, Luciana. **Titânio. A tecnologia do metal.** Revista AU, São Paulo, nº 88, fevereiro/março 2000.

BILBAO METROPOLITANO. Projetos em Bilbao Metropolitano. Disponível em: www.bm30.es/map_es.html. Acesso em: 2005.

BRUNA, Gilda C. (Org). **Questões de Organização do Espaço Regional.** In: BIRKHOLZ, Lauro. **Evolução do Conceito de Planejamento Territorial.** São Paulo: Nobel, 1983.

BUSQUETS, Joan. **Evolución del planeamiento hacia la escala intermedia.** Curso de Planejamento e Projetos Urbanos. Faculdade de Arquitetura e Urbanismo/ USP, PUC- Campinas e Makenzie, 1999.

LISBOA. Carta de Reabilitação Urbana Integrada. **Carta de Lisboa.** Ano: 1995.

DEL RIO, Vicente. **Introdução ao Desenho Urbano no Processo de Planejamento.** São Paulo: Editora Pini, 1990.

DEL RIO, Vicente. **Revitalização de Centros Urbanos: o Novo Paradigma de Desenvolvimento e seu Modelo Urbanístico.** 1993. Doutorado (Estruturas Ambientais Urbanas), Universidade de São Paulo. São Paulo.

DEL RIO, Vicente. **Voltando às origens. A revitalização de áreas portuárias nos centros urbanos.** Disponível em: www.vitruvius.com.br . Acesso em: 1999.

FERREIRA, Aurélio B. H. **Dicionário Aurélio.** Rio de Janeiro: Ed. Nova Fronteira, 1995.

FRÚGOLI JÚNIOR, Heitor. **Centralidade em São Paulo: Trajetórias, Conflitos e Negociações na Metrópole.** São Paulo: Cortez: Editora da universidade de São Paulo, 2000.

GUIMARÃES, Pedro Paulino. **Configuração Urbana: evolução, avaliação, planejamento e urbanização**. São Paulo: ProLivros, 2004.

HALL, Peter. **Cidades do Amanhã**. Uma história do Planejamento e do Projeto Urbano no Século XX. São Paulo: Ed. Perspectiva, 1998.

JANUZZI, Denise C. R. **Avaliação de Áreas Públicas do Centro da Cidade de Londrina**. 2000, 218f. 2000. Dissertação (Faculdade de Arquitetura e Urbanismo), Universidade de São Paulo, São Paulo.

KRIER, Rob. **Urban Space**. London: Ed. Academy, 1979.

LAMAS, José. **Morfologia Urbana e Desenho da Cidade**. Lisboa: Ed. Calouste Gulbenkian, 1992.

MACEDO, Silvio Soares. **Quadro do Paisagismo no Brasil**. São Paulo: Coleção Quapá (Fapesp / Cnpq), 1999.

MARQUES, Enaldo Nunes. **Desenho Urbano - Análise Morfológica e Funcional Para a Regulamentação Urbanística**. 1994, Doutorado (Faculdade de Arquitetura e Urbanismo), Universidade de São Paulo, São Paulo.

Museu Guggenheim, Bilbao, Espanha. **A Nova Ousadia de Gehry**. Revista AU nº 75 dez/jan 1998.

NOBRE, Ana Luiza. **Operação Complexa**. Revista AU, São Paulo, nº 42, jun /jul, 1992,

NOBRE, Eduardo C. **Reestruturação econômica e território. Expansão recente do terciário na marginal do rio Pinheiros**. 2000, Doutorado (Faculdade de Arquitetura e Urbanismo), Universidade de São Paulo, São Paulo.

PORTAS, Nuno. **Interpretazioni del progetto urbano. L'emergenza del progetto urbano**. In. Revista Urbanística 110, Roma, p.51-60, giugno, 1998.

POWEL, Kenneth. **La transformación de la ciudad. 25 proyectos internacionales de arquitectura urbana a principios del siglo XXI**. Barcelona: Leopold Blume, 2000.

RUBIÓ, Solà-Morales. **Las formas de crecimiento urbano**. Barcelona: Edicions UPC, 1997.

SALES, Marta Maria Lagreca de. **Projeto Urbano: Opção metodológica e algumas práticas**. 1999. Dissertação (Faculdade de Arquitetura e Urbanismo), Universidade de São Paulo, São Paulo.

SÃO PAULO. Câmara Municipal. Instituto de Engenharia. São Paulo - Encontro Internacional de Cidades. **Soluções de Vida Urbana**. São Paulo. Dezembro, 1991. In: Barcelona: ACEBILLO, José Antonio; MASCAREÑAS, Tona (Conferencistas). Junta Nacional de Investigación Científica Tecnológica, 1992.

SIMÕES JR, José Geraldo. **Revitalização de Centros Urbanos**. São Paulo: Pólis, 1994.

SOLÁ-MORALES I RUBIÓ, Manuel de . **Las Formas de Crecimiento Urbano**. Barcelona: Edicions UPC, 1997.

VILLÁ, Joan. **Barcelona/Anos 90. Saudade das Utopias**. Revista AU, São Paulo, nº 41, abril/maio 1992.

CAPÍTULO 3 - RUA DE PEDESTRES

3.1 ANTECEDENTES HISTÓRICOS

As ruas são como o pano de fundo de um cenário de teatro, cheias de simbolismo, com as qualidades formais que se transformam numa paisagem com o passar dos anos. Uma rua revela uma variedade de imagens que produz contrastes, causando sensações que dão dinamismo ao espaço.

Num centro histórico, podemos identificar ruas estreitas com colunas, frontões e estátuas, entre outros objetos característicos de uma época. Numa paisagem mais recente, a rua pode apresentar torres de telecomunicações, edifícios altos com fachadas de vidro, rampas para deficientes, telefones públicos, entre outros elementos que delineiam um novo estilo e um novo modo de viver.

Independente do tipo de paisagem que cria, a rua demonstra fazer parte do cenário de uma cidade devido à sua aparência exterior, dada pelos seus elementos, e as cenas do passado se transportam para o presente como a manifestação da vida pública, mesmo que seja numa rua construída na era medieval, hoje utilizada apenas por pedestres, por motivos turísticos.

Podemos definir rua de diversas maneiras, como caminho, avenida, percurso, rota, entre outros sinônimos, mas, de maneira simples, Moughtin (1992) considera que podemos distinguir a rua como um caminho de superfície linear ao longo da qual o movimento acontece entre edifícios adjacentes.

A rua, assim como outros espaços públicos, passou por diversas transformações ao longo da história, seguindo as mudanças sociais e culturais da humanidade. A rua no Século XX passa a ter um novo significado, resultante da mudança de hábitos da população.

No período entre guerras, aparecem as ruas fechadas ao tráfego, em vias comerciais estreitas cuja ampliação não era possível ou desejada e o convívio entre carros e pedestres se tornou difícil, como na Limbekerstrasse, de Essen, e na Hohe Strasse, de Colônia (MONHEIM, 1979).

Na cidade do pós-guerra, o crescimento se deu particularmente nas áreas periféricas, onde apareceram novos centros comerciais e os shopping centers

para competir com as antigas áreas de comércio. Houve um declínio da população da área central das cidades, ao mesmo tempo em que surge o problema do congestionamento de tráfego, principalmente no centro comercial.

A criação de espaços para pedestres, ou seja, das ruas de pedestres, no centro das cidades, foi parte de uma estratégia maior para equilibrar as mudanças, que incluíam rupturas no tráfego de veículos e alterações nos hábitos de fazer compras (GOSLING & MAITLAND, 1984).

Esses projetos foram tentativas de conciliar os padrões de crescimento econômico, renovando a estrutura da área central para estimular as cidades dentro das novas formas de competição do mercado. Grande número de projetos, na segunda metade do Século XX, são tentativas de reconstruir partes da área central, formando unidades urbanas coesas tanto administrativa como fisicamente, para estimular a atividade econômica.

Com relativamente poucas mudanças físicas que contribuem para as vendas no varejo, esses esquemas de ruas selecionadas que excluíram o tráfego de veículos parecem ter tido significado, apesar do receio inicial dos moradores e dos comerciantes.

Os primeiros registros de ruas de pedestres projetadas de que se tem notícia são a Holstenstrasse, de Kiel, e a Kortumstrasse, de Bochum, ambas na Alemanha, em 1951, e a Lijnbaan, de Rotterdam, na Holanda, em 1953 (MONHEIM, 1977; GOSLING & MAITLAND, 1984) (Figura 3.1).

Figura 3.1. Rua de pedestres em Rotterdam, Holanda.
Fonte: Gosling & Maitland, 1984.

Em Munique, na Alemanha, a criação da rua de pedestres foi motivada por um empreendimento numa área de compras na Kaufingerstrasse e na Neuhauserstrasse, na época dos Jogos Olímpicos de 1972. O projeto incluía uma rua de pedestres no sentido leste-oeste do outro lado do centro antigo da cidade, com previsão para futuras extensões no sentido norte-sul. A primeira fase estabeleceu um espaço público de 700 metros de comprimento unificado por 22 metros de largura, incluindo várias praças, atravessando o centro antigo da cidade, do Karlstor medieval até os portões de Rathaus (GOSLING & MAITLAND, 1984).

A rua de pedestres está situada na principal parte comercial da cidade. Nela se localizam duas grandes lojas de departamentos: Hertie e Galeria Kaufhof. Ali também se encontram a Frauenkirche, catedral gótica da cidade, e a prefeitura Neues Rathaus, também construída no estilo gótico. Na rua de pedestres existe ainda acesso à estação do metrô Karlsplatz (HEIN, 1999).

O empreendimento foi um sucesso em termos comerciais, proporcionando um conveniente centro de compras concentrado, que adicionou um novo elemento à vida da cidade: as pessoas se aglomeravam para se entreter e participar de eventos realizados ao longo de sua extensão (GOSLING & MAITLAND, 1984) (Figura 3.2).

Figura 3.2. Rua de pedestres em Munique, Alemanha. Fonte: Revista Viagem e Turismo, maio 1999.

Muitas cidades fizeram um programa similar ao de Munique, freqüentemente como parte de um plano maior para restabelecer o comércio e a integração da área central.

Em diversos projetos, a rua de pedestres do centro das cidades começou a partir de uma única rua principal, como em Munique, e depois foi se estendendo para ruas próximas.

Uma das ruas de pedestres mais extensas de que se tem registros é a de Copenhague, na Dinamarca, a Stroget, que foi construída em 1962, com 1,6 quilômetro, e que até hoje é a mais importante rua comercial da cidade. Desde então permaneceu em continuo processo de renovação e revitalização. Ornstein (1999) relata que Copenhague é hoje a quinta cidade do mundo com maior quantidade de vias exclusivas para pedestres, com aproximadamente 3,7 quilômetros. A primeira é Zurique, na Suíça, com cerca de oito quilômetros.

A criação de ruas de pedestres em Copenhague cessou em 1973 e, desde então, a prefeitura concentra esforços na renovação e nos melhoramentos das praças (tratamento de piso, acessibilidade, infra-estrutura etc.). Apesar de Copenhague ter uma baixa taxa residencial no centro urbano (59 hab/ha), comparativamente a outras cidades européias, como Amsterdã, que tem praticamente o dobro (108 hab/ha), ali existe uma significativa diversidade de serviços (hotéis, bares, restaurantes e lojas) distribuídos homogeneamente na área central, permitindo seu funcionamento até pelo menos às 23 horas (Figura 3.3).

Figura 3.3. Copenhague, na Dinamarca, a Stroget. Fonte: Ornstein, 1999.

Em muitas situações, a reformulação de ruas, que geralmente começa com a proibição do tráfego de automóveis, inclui uma nova pavimentação, mobiliário urbano, arborização, equipamentos ornamentais como fontes, abrigos, instalação de equipamentos de infra-estrutura e muitas outras facilidades e atrações, como a montagem de recintos fechados cobrindo a rua. É o que foi feito na St. Joseph, na cidade de Quebec, no Canadá, cuja transformação foi concluída em 1974. Com 600 metros de comprimento, a nova rua de pedestres foi considerada um empreendimento de sucesso (GOSLING & MAITLAND, 1984).

Nos Estados Unidos, a primeira rua de pedestres de que se tem conhecimento é a Burdick Street no centro de Kalamazoo, Michigan, idealizada por Victor Gruen, um especialista em shopping centers, em 1958. Implantada em 1960, o plano abrangeu dois quarteirões, fechando a Burdick Street para o tráfego de veículos, incluindo elementos como fontes, bancos, vegetação e piso, entre outras características de um shopping center (BARNETT, 1982; ALEX apud LEME E VENTURA, 2000).

Também com projeto de Victor Gruen em parceria com o paisagista Garret Eckbo, foi implantado o calçadão de Fresno, na Califórnia, em 1964, com a adição de mobiliário, tratamento de piso e de vegetação (Figura 3.4).

Figura 3.4. Projeto do Calçadão de Fresno, Califórnia, EUA. Fonte: Leme e Ventura, 2000.

Em Miami, a Lincoln Road Mall foi criada nos anos 60 e transformada numa rua fechada ao tráfego de veículos com áreas destinadas exclusivamente aos pedestres, com vegetação e mobiliário, entre outros equipamentos (ALEX apud LEME E VENTURA, 2000).

Na década de 90, em Kobe, no Japão, procurou-se criar uma nova imagem da cidade para o Século XXI, refletindo um novo estilo de vida, sob o *slogan Kobe Dream Experience* (A Experiência dos Sonhos de Kobe). A cidade promoveu diversos planos de renovação urbanística. Num deles, uma rua foi designada para criar uma imagem simbólica da cidade. Denominada *Via da Flor*, foi ornamentada com flores, esculturas e mobiliário, promovendo o uso comum dos edifícios, e ganhou um centro cultural e de informação internacional. A rua também é um local importante para a cidade com função de conexões entre o centro e a estação. Os princípios fundamentais para a sua criação foram de qualidade, beleza inusitada, relaxamento e convivência. Com a implantação desse projeto, a rua se tornou um local de atração turística de Kobe (ECKBO, 2001) (Figura 3.5).

Figura 3.5. Via da Flor, Kobe. Fonte: Eckbo, 2001.

Com o aumento do número de automóveis, as divergências entre pedestres e veículos cresceram e aumentou a velocidade com que muitos países adotaram esse tipo de solução, de variadas maneiras.

Nos últimos 35 anos, muitos calçadões foram construídos pelo mundo. O modelo de calçadão mais comum é o que se assemelha a um shopping center, com a adição de equipamentos para dar mais conforto ao usuário e tornar o espaço mais agradável, buscando a renovação do centro urbano. No entanto, muitas ruas de pedestres também sofreram reformulações depois de alguns anos, havendo até as que foram liberadas novamente para o trânsito de veículos.

O sucesso das ruas de pedestres depende de uma série de fatores, como a variedade de atrações que elas podem oferecer aos pedestres, motivando o seu uso. Outro condicionante importante é a acessibilidade: o tráfego ao seu redor deve ser fluente, para facilitar a vida de quem utiliza o transporte público, e deve haver áreas de estacionamento de automóveis por perto.

3.2. NO BRASIL

O crescimento das cidades brasileiras, no Século XX, e a popularização do automóvel, a partir da década de 50, foram fatores que congestionaram o centro das nossas principais cidades. Ruas e calçadas não estavam preparadas para suportar a grande demanda de pessoas e esse fato motivou, em parte, a introdução de novas áreas para pedestres – a rua de pedestres –, a exemplo do que ocorreu em outros países.

As ruas de pedestres – apelidadas de calçadões – foram introduzidas no Brasil na década de 70, primeiro em Curitiba, na Rua XV de Novembro, que passou a se denominar Rua das Flores. A seguir foram criadas em São Paulo, Rio de Janeiro, Florianópolis, Londrina, Juiz de Fora, Bauru, Ponta Grossa, e depois em muitas outras cidades de diversos tamanhos (Figuras 3.6 e 3.7).

Figuras 3.6 e 3.7. Rua XV de Novembro, Curitiba e Avenida Paraná, Londrina.
Fonte: foto da autora, 2004.

O calçadão da Rua XV de Novembro, em Curitiba, conhecido como Rua das Flores, localizado em meio a um conjunto de edifícios de valor arquitetônico, cultural e histórico, entre as praças Osório e Santo André, tornou-se uma rua de pedestres importante para o comércio da cidade. Depois, outras vias da área central foram transformadas em espaços exclusivos para pedestres (MACEDO 1999; IPPUC – Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba, 2005).

Na rua foi adicionado o piso de petit-pavé, um novo mobiliário urbano e foram realizadas algumas ações de despoluição visual. Técnicos do IPPUC desenvolveram projetos de mobiliário urbano, como bancos, floreiras, quiosques e luminárias. Recentemente foram incluídas rampas para cadeirantes, adicionadas guias táteis para cegos e câmeras de vigilância para aumentar a segurança.

Segundo Macedo (1999), inicialmente os comerciantes locais apresentaram certa resistência à implantação da rua de pedestres em Curitiba, mas esse tipo de empreendimento mostrou sucesso imediato, em público e em consumo. O projeto incluiu a restauração de antigos edifícios e o funcionamento de feiras de artesanato.

O trânsito foi impedido para veículos particulares e para o transporte coletivo, o qual foi desviado para outras ruas. O horário de acesso para os veículos de carga ficou limitado geralmente ao período noturno.

O calçadão da Rua das Flores proporciona um belo contraste entre as antigas edificações e a rua de pedestres. A rua se tornou um importante ponto comercial e de encontro de pessoas, cercado ainda de edificações como a Universidade Federal do Paraná, o Palácio Avenida, o Teatro Guaíra e o Edifício Garcez. O exemplo de Curitiba foi fortemente divulgado e se repetiu em diversas cidades do Brasil.

Em São Paulo criou-se a maior área para pedestres do país. As vias localizam-se na parte mais antiga da cidade, nos lugares conhecidos como *Centro Velho* (Distrito Sé) e *Centro Novo* (Distrito República). O calçadão paulistano possui espaços diferenciados, equipamentos urbanos, vegetação e um tratamento no piso. Nessa região circula uma multidão de pedestres diariamente em meio a praças, igrejas, viadutos, largos, monumentos. Existem ainda várias estações de metrô, conforme Prefeitura Municipal de São Paulo (PMSP, 2001).

Os espaços criados para pedestres no Brasil geralmente são fechados para veículos, exceto para o acesso dos moradores e proprietários de imóveis, dos serviços de emergência e de carga e descarga em horários especiais, limitando-se os veículos a circularem em áreas periféricas.

O piso costuma receber um revestimento próprio, em geral com pedras formando figuras e é feita a implantação de mobiliário: lixeiras, floreiras, telefones públicos e esculturas. Outro equipamento que aparece são os quiosques que vão ampliar o comércio do local.

Em alguns casos, na implantação da rua de pedestres utilizou-se de um número excessivo de equipamentos, como em São Paulo e Curitiba, atrapalhando a passagem dos usuários, e em outros, com o passar dos anos houve necessidade de reposição do mobiliário deteriorado, como ocorreu em Londrina (JANUZZI, 2000).

Os calçadões das cidades brasileiras representaram um modismo quando surgiram e estiveram muitas vezes ligados à promoção política, mas hoje se

vê que um fator importante para a sua valorização é o gerenciamento por parte da prefeitura ou do comércio local, que atua na manutenção desses espaços e cuida da sua segurança, possibilitando que um grande número de pessoas circulem tranquilamente por esses locais.

3.3. FATORES IMPORTANTES PARA CRIAÇÃO E MANUTENÇÃO DE UMA RUA DE PEDESTRES

A criação de uma rua de pedestres procura melhorar a qualidade do meio, criando uma estrutura ideal para pedestres e tornando mais agradáveis as instalações e o lugar. Cabe aqui a adoção de um conceito esclarecedor a respeito de rua de pedestres, apesar de esse tema estar inserido em situações e resultados dos mais diversos.

Heybey (1979, p.33) entende como zona para pedestres uma área em que o pedestre tem privilégios, e que:

Pode constar de ruas ou praças com tráfego intenso ou também na soma de várias delas. É importante que as zonas para pedestres não ocupem tão só superfícies de ruas e praças, mas todo o território cercado a elas. Consta, pois, de superfícies livres e dos terrenos construídos limítrofes.

A área de pedestres pode compreender diversas ruas – nesse caso, forma uma zona de pedestres – ou ser formada por somente uma rua selecionada, podendo ser fragmentada ou não por ruas com tráfego de veículos. O primeiro caso é muito comum em centros com malhas irregulares e o segundo em malhas ortogonais (Figuras 3.8 e 3.9).

Figura 3.8. Mapa do centro de Munique que apresenta malha urbana irregular, com uma zona de pedestres . Fonte: Peters, 1979.

Figura 3.9. Mapa do centro de Curitiba, onde foi criada a Rua das Flores. Fonte: IPPUC, 2000.

Prioritariamente, a rua de pedestres deve ser um lugar agradável para as pessoas, que favoreça a interação social. Além de ser um espaço para compras quando na área central, deve ser um espaço público de atividades humanas onde se pode andar, conversar, jogar, sentar, brincar. Isso pode ser feito através de iniciativas do poder público ou por associações que incentivem a cristalização da vida social. As atividades promocionais podem ser as mais variadas – espetáculos, feiras, comícios, desfiles –, e devem ser pensadas para todos os grupos de idades e para os portadores de deficiências.

De acordo com Wiedenhoeft (1979, p.137):

[...] uma cidade transformada em benefício dos pedestres se converte, acaso inconscientemente, em eixo de atividades e num ponto central do acontecer da comunidade, tanto sendo seus participantes do lugar ou não. Um dos mais belos efeitos secundários da zona de pedestres consiste na fácil incorporação dos recém chegados e dos solitários. Obtê-lo na medida desejada é uma questão de sua concepção e de sua realização, tendo em conta o estado inicial do centro da cidade.

A individualidade e a identidade do lugar são qualidades do meio edificado que têm adquirido grande importância e contribuído para evitar a monotonia da paisagem. Cuidar e manter o caráter urbano deve ser um dos objetivos principais na realização de uma rua de pedestres. Deve-se evitar a destruição do existente para a realização da transformação, para que o local não perca suas características.

A estrutura do ambiente existente também é um fator importante a ser considerado no projeto. Deve-se considerar a distribuição espacial das instalações (praças, terminais de ônibus, mercados, escolas, sistema viário etc.). A otimização das instalações pode garantir mais qualidade ao espaço, aproveitando ao máximo as possibilidades de melhorar o local.

O microclima da rua de pedestres pode ser melhorado com a implantação de vegetação, fontes e espaços cobertos. Esses elementos podem

contribuir com o ambiente, proporcionando sombra, quebrando visualmente a rigidez da superfície e dando uma acústica agradável. Mas, dependendo dos objetivos da concepção do espaço, esses elementos podem ser ignorados em razão do movimento acentuado, da necessidade de insolação, da valorização de monumentos, entre outros aspectos.

A criação de zonas de pedestres em áreas históricas pode desenvolver um novo sentido para o centro das cidades. Muitas ruas de pedestres foram construídas em centros históricos para restaurá-los e revitalizá-los, promovendo seu valor como centro social e melhorando as suas funções. A estrutura da malha urbana, os edifícios, espaços livres e os monumentos contribuem para valorizar as características do local e atuar como um atrativo especial, criando uma imagem própria e dando um sentido único para quem caminha pelo local.

A implantação de rua de pedestres vai implicar em uma reordenação de tráfego. A partir da rua, ou das ruas selecionadas, todos os efeitos causados devem ser estudados, inclusive a magnitude e a complexidade das ações considerando a hierarquia das vias. A nova distribuição do trânsito deve respeitar o fluxo existente, garantir a segurança da população e a fluidez. Nas grandes cidades, a idéia de se criar um cinturão para o escoamento de tráfego pode ser uma boa solução, assim como o deslocamento de tráfego para as artérias existentes nas proximidades.

A oferta do número de vagas para estacionar a ser considerada vai depender da demanda do local, porém a situação mais favorável é a de garagens menores e dispersas nas proximidades da rua de pedestres, evitando uma grande concentração de veículos e a existência de um grande estacionamento que pode causar congestionamentos. Segundo Peters (1979), existe ainda a possibilidade da criação de estacionamento subterrâneo, como no caso da rua Schlosstrasse, implantada em 1972/74 na cidade de Mülheim, Alemanha, na qual criou-se um estacionamento subterrâneo para 200 carros.

O transporte público deve ser de qualidade para atrair os usuários, e as paradas devem estar situadas em lugares próximos, seguros e favoráveis em relação aos pontos centrais de atração.

A distância percorrida a pé pelo usuário no centro da cidade vai depender geralmente da atividade que ele vai realizar. Segundo Monheim (1979, p.22), em pesquisa realizada com visitantes do centro das cidades de Bonn, Düsseldorf e Munique, foi possível comprovar a tendência de se percorrer longos caminhos nessas regiões e também a existência de uma grande variedade de comportamentos. Dos entrevistados, 25% costumam percorrer uma distância menor ou igual a 500m, 31,59% percorrem de 500 a 1.000m, 21,69% percorrem de 1.000 a 1.500m e 20,80%, acima de 1.500m. É importante destacar que o tamanho dos percursos depende também do tipo e tamanho da estrutura da cidade, da razão da visita ao local e do comportamento geral.

Devemos considerar também o raio de abrangência que corresponde à distância das atividades realizadas diariamente a pé pelas pessoas, ou seja, o raio de ação. Conforme Heybey (1979), a zona de influência imediata é representada pela população que habita a uma distância de 500 m da zona central e a zona de influência secundária que é composta pela população que mora a 1.000 m da zona central. Sendo assim, a população que habita num raio de 500 m da área central pertence a um raio de ação imediato, realizando atividades diárias nela. E as pessoas que moram num círculo maior, de até 1.000 m, possuem o hábito de realizar necessidades periódicas na área central. Os demais usuários costumam freqüentar periodicamente a área central, conforme suas necessidades. A utilização da população nas zonas referidas está relacionada aos diversos fatores de atração que o espaço oferece.

A iniciativa de se criar uma rua de pedestres está relacionada na maioria das vezes com o favorecimento às compras, atraindo clientes. Um dos principais objetivos dos comerciantes se resume em proporcionar ótimas condições de consumo. A diversificada oferta de mercadorias e serviços, a criação de um ambiente agradável e de atrativos voltados para o público em horários diferenciados, são medidas que podem representar satisfação aos usuários e resultar em rentabilidade aos investidores.

Apesar do objetivo de revitalizar e estimular a economia do centro da cidade ser muito forte, a criação de novas moradias e a manutenção das existentes,

evitando despovoamento do centro, também é fator fundamental para a vitalidade da região, pois o que se quer é criar uma cidade humana e tornar possível o *viver o centro* com condições agradáveis para todos.

A criação de uma rua de pedestres pode ainda atender a diversos objetivos, como: diminuição do tráfego, melhora do microclima, promoção das vendas do comércio e dos serviços, interação social e preservação de centros históricos, entre outros. Heybey (1979) destaca alguns aspectos importantes para a criação de rua de pedestres em cidades pequenas:

3.3.1. Objetivos Sociais:

3.3.1.1. Promoção social: reforçar como ponto de cristalização da vida social, promovendo a troca de comunicação, encontros e de informação. Tornar possíveis reuniões e discussões, oferecer possibilidades de exposição e criar um centro de informações. Integrar os grupos marginais, possibilitar a participação de idosos e crianças e facilitar a reinserção da sociedade do lugar.

3.3.1.2. Cuidado com o meio: cuidar e conservar a estrutura do lugar. Preservar e restaurar a estrutura histórica e a imagem do lugar, preservar o caráter popular ou de pequena cidade e proteger os monumentos. Conservar o desenvolvimento das qualidades urbanas especiais, ter em conta as estruturas urbanas existentes, dimensionamento proporcional. Melhorar as possibilidades de identificação, mantendo e criando pontos de referência, orientação e ordenação espacial.

3.3.1.3. Melhorar o microclima: promover a conservação do meio, atenuar os ruídos, gases e a poeira; criar proteção contra a chuva, o sol e os ventos. Deslocar as instalações prejudiciais ao meio, como as indústrias poluentes. Considerar as relações ecológicas.

3.3.2. Objetivos de Construção Urbana

3.3.2.1. Cumprir missões regionais. Gerar um centro funcional nas imediações. Levar em consideração nos objetivos de projeto o Estado e a região, desempenhar as funções de zonas de conexão e abastecimento. Melhorar a estrutura da cidade como um todo, e o núcleo como uma parte importante. Coordenar a parceria e o restabelecimento do núcleo. Gerar maior poder de atração da cidade, garantindo um número de habitantes e a zona de interferência.

3.3.2.1.1. Desenvolver uma zona central comum: criar um ponto cêntrico local, melhorar a estrutura do núcleo e partes limítrofes, encaixar o núcleo na malha urbana. Restabelecer a capacidade funcional do núcleo e, se necessário, pôr à disposição terrenos e edifícios para funções locais e extralocais.

3.3.2.2. Promover a revitalização.

3.3.2.2.1. Estimular a animação do núcleo do lugar, o poder atrativo do núcleo e tornar a zona central interessante. Criar mecanismos que impeçam que o núcleo se despoe, favorecer a animação noturna depois do fechamento das lojas, estimular os passeios aos domingos na zona central. Tornar o núcleo de novo habitável, impedir o desenvolvimento de atividades negativas, mudar do núcleo as fábricas e as instalações incômodas.

3.3.2.2.2. Promover o viver no centro: melhorar a qualidade da habitação e possibilitar a construção de novas moradias. Estimular o saneamento e a modernização. Assegurar um acesso adequado aos edifícios.

3.3.2.3. Promover a multifuncionalidade.

3.3.2.3.1. Manter o desenvolvimento e a mescla de usos, dar vida por diversidade de usos. Estimular a combinação de moradia e trabalho, manter e estimular a indústria não prejudicial, como oferta de serviços central e oficinas de artesãos. Evitar a monofunção do núcleo.

3.3.2.3.2. Possibilitar a multiplicidade por concentração: possibilitar o aumento da densidade. Reparar os efeitos negativos da estrutura urbana, melhorar a coordenação das instalações centrais.

3.3.3. Objetivos de infra-estrutura

3.3.3.1. Melhorar as funções de serviço.

3.3.3.1.1. Aumentar a multiplicidade de ofertas dos serviços, instalações, abastecimento de primeira necessidade e de utilidade e consumo geral. Melhorar a facilidade de acesso, o acesso às instalações centrais.

3.3.3.1.2. Melhorar as possibilidades de compra em geral: melhorar a exibição e o acesso às mercadorias do centro. Oferecer maior variedade de oferta de mercadorias, clareza dos preços e possibilidades de comparação.

3.3.3.2. Melhorar as funções sociais e de tempo livre.

3.3.3.2.1. Promover o valor do tempo livre para todos os grupos de idades. Assegurar uma oferta variada, criar zonas de atividades e de descanso, possibilitar o ir às compras sem incômodos. Favorecer atividades de jogos, concursos e espetáculos como ocupação interessante.

3.3.3.2.2. Melhorar a função social. Promover as instalações para pessoas de idade e para portadores de deficiências, oferecer permanência e participação na vida, integração do cotidiano, fazer que a função de assistência seja algo normal e, como medida importante, abaixar os cantos das bordas.

3.3.3.3. Melhorar a função do tráfego

3.3.3.3.1. Dar privilégios a pedestres e ciclistas: aumentar a segurança do tráfego para evitar conflitos, assegurar caminhos de pouco risco para pedestres para sua livre circulação, promover uma *cidade para pedestres*. Eliminar cantos onde se possa tropeçar, desenvolver sistemas de circulação para pedestres e ciclistas.

3.3.3.3.2. Reduzir o tráfego individual e promover o transporte público: proporcionar o desenvolvimento do tráfego necessário, ordenar o tráfego de pedestres e veículos. Diminuição do tráfego por deslocamento e estático e criar ruas de descongestão. Considerar o tráfego de moradores e visitantes, permitir o acesso aos terrenos privados, possibilitar o tráfego comercial dentro do possível e criar zonas de carga e descarga. Gerar disposição favorável de estacionamentos, reduzir o tráfego em busca deles e evitar estacionamentos com tempo limitado. Promover o transporte

público das redondezas, oferecer meios de transporte com comodidade suficiente, garantir uma adequada acessibilidade em espaço e tempo, dispor paradas centrais.

3.3.4. Objetivos econômicos

3.3.4.1. Promover a economia e o comércio.

3.3.4.1.1. Estimular o comércio pequeno e o artesanato. Tornar a zona central o centro de compras principal, proporcionar o desenvolvimento uniforme de toda a área e não promover somente as ruas mais centrais. Oferecer boas possibilidades de serviços e armazenagem, favorecer a existência de escritórios para o desenvolvimento de uma exploração econômica.

3.3.4.1.2. Incrementar a potência econômica do local: fortalecer e aumentar as transações, aumentar o leque de compradores e de poder aquisitivo. Apoiar a economia local por meio da zona central e evitar a evasão dos compradores.

3.3.4.2. Promover a imagem e o turismo.

3.3.4.2.1. Promover o turismo: ressaltar os valores históricos e estimular o retorno dos visitantes, criando atrativos do tempo livre. Apoiar o turismo como atividade econômica.

3.3.4.2.2. Cuidar da imagem: destacar as particularidades locais e o seu rendimento, a área central como zona característica.

3.3.4.3. Respalda a economia da construção e o funcionamento.

3.3.4.3.1. Reduzir os custos de criação: garantir os acessos de tráfego, evitar dívidas com estacionamentos desproporcionais e fazer a comunidade local participar dos gastos de urbanização. Mínima destruição do existente, evitar dívidas na ampliação das ruas, possibilitar a restauração e a conservação de elementos significativos.

3.3.4.3.2. Diminuir os custos de funcionamento: minimizar os custos de manutenção e de construção, fazer a comunidade local participar dos gastos de manutenção através de impostos por utilização de superfícies. Garantir a lucratividade com um bom planejamento, proporcionar uma boa urbanização racional e rentável, com a

coordenação entre instalações centrais, possibilitar uma utilização ótima por meio de concentração.

Os aspectos acima citados, elaborados por Heybey (1979), foram criados para as cidades pequenas (com máximo de 20.000 habitantes). As cidades médias¹ e grandes possuem algumas características mais distintas e complexas em sua ocupação, que podem exigir análises diferenciadas, como, por exemplo, a existência de um shopping center e de supermercados que necessitam de um estudo mais aprofundado dos fluxos. É importante destacar que cada cidade possui suas características próprias, e por isso as análises devem ser específicas, procurando contemplar os atributos do local.

3.4 TIPOS DE PROJETOS

As ruas de pedestres criam ambientes urbanos que valorizam os espaços e enriquecem o cotidiano da cidade. Os projetos de ruas de pedestres - os calçadas - não se limitam somente a restringir o fluxo de veículos, mas também a transformar a rua em um local público agradável, com atrativos para os usuários.

Dentro da perspectiva de transformar a rua num local agradável, podemos identificar uma variedade de tipos de ruas voltadas para os pedestres, onde verificamos diversos objetivos e diretrizes projetuais.

De acordo com San Alex apud Leme e Ventura (2000), podemos identificar e analisar sete grupos de projetos existentes nos EUA:

¹ Sobre *cidades médias* ver : De acordo com João Batita de Deus, [...] “com relação ao Brasil, segundo os critérios oficiais formulados pelo IBGE, são consideradas cidades médias as unidades urbanas com população entre 100 e 500 mil habitantes” . Disponível em: <http://www.igeo.uerj.br/VICBG-2004/Eixol/e1_cont377.htm>.

3.4.1. Ruas Fechadas Para Veículos – modelo *pedestrian malls*

Esse tipo de rua de pedestres foi criado com a finalidade de iniciar um processo de revitalização comercial no centro das cidades, com o propósito de trazer para a área central a população que habitava as áreas periféricas e se utilizava do shopping center como local de consumo e lazer.

Os calçadões se assemelhavam muito a um shopping center, recebendo tratamento paisagístico, de piso, vegetação, fontes, bancos e outros equipamentos típicos dos shoppings, auxiliando na revitalização urbana.

3.4.1.1. Lincoln Road Mall - Miami

A Lincoln Road Mall, localizada em Miami, é uma das vias de pedestres que conserva suas características desde a sua implantação, nos anos 60. A rua possui nove quarteirões, sete dos quais fechados ao tráfego de veículos, com uma série de praças cortadas por avenidas em toda a sua extensão. Essa rua de pedestres passou por um período de abandono e decadência nos anos 70, mas nos anos 90 foi reformada e promovida pela volta do desenvolvimento da cidade. A Lincoln Road Mall se apresenta em fase de consolidação, com a instalação de novas atividades, como cinemas, cafés, restaurantes, galerias de arte e balé, com atrativos para a população em horários diversificados. No novo plano da rua as praças continuaram no lugar do asfalto, mas na nova configuração foram adotados princípios que valorizam as ruas e o comércio.

Foram eliminados todos os elementos da rua que prejudicassem a visibilidade das vitrines e a circulação dos pedestres. E, no canteiro central, foram concentrados o mobiliário, a vegetação entre outros elementos. O piso foi executado em concreto, pela facilidade de manutenção e troca, possuindo um desenho simples

com o objetivo de destacar os produtos das vitrines, e grelhas foram utilizadas para facilitar a drenagem (Figura 3.10).

Figura 3.10. Lincoln Road Mall, Miami. Fonte: Leme e Ventura, 2000.

3.4.2. Ruas Com Circulação Seletiva e Limitada de Veículos

Um novo modelo de revitalização comercial foi criado para solucionar o problema de isolamento de alguns tipos de estabelecimentos comerciais, recuperando de maneira seletiva o tráfego de veículos. Esse tipo de rua foi redesenhado, ganhando novos contornos, o leito foi reduzido e as calçadas ampliadas. Nas calçadas foram adicionados bancos, fontes, iluminação, vegetação e esculturas, entre outros elementos.

3.4.2.1. Nicollet Mall - Minneápolis

O Nicollet Mall, no centro de Minneapolis, é um projeto de Lawrence Halprin, concluído em 1967. O projeto é composto por oito quarteirões, onde o leito de tráfego foi reduzido para 50% e acrescentado de suaves curvas. Os passeios

foram aumentados e receberam bancos, fontes, esculturas, vegetação, entre outros elementos. Nas vias passaram a trafegar ônibus e veículos de serviço. Com esse modelo, procurou-se aumentar o interesse dos pedestres e o conforto.

3.4.2.2. Third Street Promenade - Santa Mônica

O projeto da Third Street Promenade, em Santa Mônica, Califórnia, está localizado numa região turística, perto da praia e dos hotéis, ocupando três quarteirões. Foi concluído na segunda metade dos anos 80. Nos quarteirões envolvidos existe a previsão para a construção de cinco edifícios-garagem, com uso a preços subsidiados. Fazem parte do projeto ainda 15 salas de cinema que servem como âncora, lojas, restaurantes, bares, casas noturnas e cafés, os quais vêm recebendo bom público. Uma pequena feira é realizada aos domingos em uma das travessas, atraindo diversas pessoas.

À calçadas largas foram adicionados bancos, folhagens, áreas de descanso e cafés ao ar livre. Na implantação da vegetação houve a preocupação de destacar a linearidade da rua com palmeiras e também em demarcar as entradas de cada quarteirão com elementos arquitetônicos e paisagísticos. A faixa de rodagem apresenta-se reduzida, podendo circular somente veículos de serviços e de emergência. Esse projeto concilia a revitalização urbana com a comercial e revela-se um caso de sucesso (Figura 3.11).

Figura 3.11. Third Street Promenade, Santa Mônica.
Fonte: Revista Viagem e Turismo, out. 1998.

3.4.3. Pedestrianização de Ruas Estreitas e Criação de Áreas Especiais

A prática de fechamento de ruas costuma ser utilizada em lugares de grande concentração de pedestres ou em ruas estreitas não muito importantes ao sistema viário, podendo transformar o local em lugar de comércio e lazer. O projeto costuma ser simples, com o nivelamento da rua com a calçada, mas mantendo principalmente as características do desenho existente, e pode auxiliar na preservação do patrimônio histórico.

3.4.3.1. South Seaport - Nova York

Em Nova York, a South Seaport, localizada nas proximidades de Wall Street, no lado leste do rio Hudson, é um exemplo interessante de restrição de veículos com a preservação das características do local. Na antiga região da Wall Street, as ruas foram unificadas por paralelepípedos e as edificações foram preservadas, mantendo as características originais e ocupadas por escritórios, restaurantes e lojas. O lugar possui fácil acesso por carro e transporte de massa, viabilizando as transformações.

A área próxima ao rio Hudson, composta por galpões, armazéns e mercados de peixe, foi transformada num local de passeio turístico, com a construção de um deck de madeira, com bancos, floreiras, luminárias, entre outros atrativos, mantendo as feições originais (Figura 3.12).

Figura 3.12. O Pier 17 localizado na área de preservação de South Seaport - Nova York.
Fonte: foto da autora, 1995.

3.4.4. Áreas de Pedestres Junto ao Transporte de Massa

Com a necessidade de receber uma grande quantidade de pessoas que se deslocam pela região e de estabelecer ligações do transporte urbano, as

estações de transportes de massa são locais estratégicos para se criar espaços para pedestres. São obras que geralmente causam uma grande transformação e revitalização nos locais onde são implantadas.

Esses lugares geralmente são compostos de uma rede de caminhos subterrâneos ligados com praças e partes de edifícios situados no subsolo. Os edifícios podem ser conectados aos acessos de estações criados para servir como novas opções de ruas de pedestres com espaços para convivência.

3.4.4.1. Powell Station - San Francisco

Um lugar que explora bem esse tipo de atrativo é a Powel Station, em San Francisco. Nessa estação de transporte de massa de áreas centrais circulam duas linhas subterrâneas de trem, uma local e outra regional, e sua entrada é marcada por uma praça rebaixada. Na parte subterrânea, um nível acima dos trens, localiza-se um saguão conectado no subsolo a três centros de compras.

A relação rua-praça-estação é reforçada pela possibilidade que as pessoas têm de observar e se acomodar. A Powel Station é um local festivo e ainda conta com o atrativo de um bondinho (Figura 3.13).

Figura 3.13. A Powell Station - San Francisco. Fonte: Leme e Ventura, 2000.

3.4.5. Arquitetura, Legislação e Parceria

Outro tipo de espaço projetado para servir de espaço livre público voltado para os pedestres são as *pocket parks*, ou *praças de bolso*, em pátios de prédios. Nesse tipo de projeto pode haver uma troca de benefícios, com o aumento no aproveitamento do terreno na implantação do edifício. Nesse exemplo de parceria entre o setor público e o privado, o projeto do pavimento térreo é utilizado para a criação de espaços para pedestres, com passagens e pátios ligados ao sistema de ruas, praças e calçadas do espaço urbano.

3.4.5.1. Prédio da IBM - Nova York

O prédio da IBM é um exemplo de parceria entre o empreendedor privado e o poder público. O projeto possui uma praça pública coberta com passagem para pedestres, e conta ainda com uma galeria para exposições de obras de arte e um pequeno museu (Figura 3.14).

Figura 3.14. O Prédio da IBM e a circulação interna, Nova York.
Fonte: Leme e Ventura, 2000.

3.4.6. Arquitetura, Ruas e Intervenção Gradativa

Em alguns casos de revitalização urbana os projetos podem ser realizados de maneira gradativa, correspondendo às fases de um financiamento e ao desempenho da transformação do local. Nesse tipo de intervenção, o desenho da rua procura alcançar resultados integrando a revitalização econômica com a arquitetônica. As esquinas são geralmente escolhidas por serem vistas como locais estratégicos para se iniciar uma intervenção desse tipo.

3.4.6.1. Berkeley - Califórnia

Localizada nas proximidades da região central, lugar de estabelecimentos comerciais e de serviços, perto da estação de trens regionais e de paradas de ônibus e de taxi, na esquina mencionada situam-se restaurantes, lojas e um cinema que demonstravam indícios de abandono. Para reverter a situação, a intervenção inicial foi a ocupação da esquina, a qual era vista como um *foco de propagação negativa*.

Nesse trabalho foi projetado um edifício seguindo o gabarito já existente no quarteirão, procurando destacar a obra. O pavimento térreo foi destinado ao comércio, o pavimento superior para serviços e, na parte dos fundos, ficou o estacionamento.

Houve também preocupação de integração com a rua, adicionando às calçadas grelhas de ferro para as árvores que se destacam com o piso de concreto, de forma a tornar a calçada um local atrativo e *foco de propagação positiva*.

Após um ano, a ocupação apresentou-se bem sucedida e começou a segunda fase do projeto, para o aumento da calçada e a diminuição da pista de rodagem (Figura 3.15).

Figura 3.15. Berkeley - Califórnia. Fonte: Leme e Ventura, 2000.

3.4.7. Programação e Fechamento Temporário

Uma forma muito utilizada para promover usos variados de ruas é seu fechamento temporário. É uma maneira barata de transformar a rua em um local de eventos, colocando portões ou barreiras. Assim, a rua pode ser utilizada para feiras livres, festividades, exposições de artesanato, desfiles escolares e apresentações musicais, entre outros eventos de cultura e lazer.

3.4.7.1. Espanhola Way - Miami

Em Miami, a rua Espanhola Way costuma ser fechada aos domingos para eventos artísticos, comércio de artesanato e de antigüidades. Com os bons resultados dos negócios, os estabelecimentos comerciais locais e a vizinhança têm se beneficiado desta programação, colocando a rua no roteiro oficial de turismo da cidade (Figura 3.16).

Figura 3.16. Espanhola Way - Miami. Fonte: Leme e Ventura, 2000.

3.4.7.2. Maiden Lane - San Francisco

A Maiden Lane, em San Francisco, é uma rua com grande número de butikues e galerias de arte. Nela foram adicionados portões de ferro, com detalhes requintados, compatíveis com as características da rua, e financiados pelos comerciantes do lugar. A rua Maiden Lane possui restrição ao tráfego de veículos de segunda a sábado das 6 horas da manhã às 6 da tarde (Figura 3.17).

Figura 3.17. Maiden Lane - San Francisco. Fonte: Leme e Ventura, 2000.

3.5. EXEMPLOS EXISTENTES NO BRASIL

No Brasil podemos identificar diversos tipos de ruas de pedestres, com características próprias de acordo com os objetivos e o local de sua implantação.

3.5.1. Ruas Fechadas Para Veículos - modelo *pedestrian malls*.

3.5.1.1. Rua Coronel Cláudio - Ponta Grossa

Um exemplo típico de calçadão é o de Ponta Grossa, no Paraná, que foi criado em meados da década de 90 como uma via exclusiva para pedestres na Rua Coronel Cláudio, na área central da cidade, onde se localiza a parte mais antiga, entre o terminal municipal de ônibus central, a antiga estação e a Praça Barão do Rio Branco. É um lugar alto e proporciona belas vistas da paisagem urbana. Nesse trecho estava localizada uma antiga fábrica de cerveja que foi

demolida, passando a existir um grande terreno vazio que poderia ser transformado num espaço público conectado ao calçadão.

Na rua de pedestres foi adicionado o piso de *petit pavet*, com ilustrações de Vila Velha ao centro e nas bordas motivos geométricos. Foi ainda implantado um novo mobiliário urbano, pórticos nas extremidades, grelhas para escoamento d'água e rampas nos acessos das calçadas.

Na última administração, um trecho da rua de pedestres foi alterado, com a mudança do tipo de piso e a adição de bancos fixos em forma de semicírculos. A obra parou na gestão atual, ficando alteradas as características iniciais da rua (Figura 3.18).

Figura 3.18. O Calçadão da Rua Coronel Cláudio - Ponta Grossa. Fonte: foto da autora, 2005.

3.5.2. Ruas com Circulação Seletiva e Limitada de Veículos

3.5.2.1. Rua Presidente Faria – Curitiba

No centro de Curitiba, perto da Universidade Federal do Paraná, do Teatro Guaíra e da Rua XV de Novembro, localiza-se a Rua Presidente Faria, a qual tem um trecho com trânsito restrito, exclusivo para a passagem de ônibus e veículos de emergência, e um passeio para pedestres mais largo que o habitual. Ali também

se encontram pontos de embarque e desembarque de passageiros. O piso foi feito em *petit pavet* com motivos florais, e a calçada tem ainda bancos, floreiras, guarda-corpo e telefones públicos (Figura 3.19).

Figura 3.19. Rua Presidente Faria e o terminal de ônibus, Curitiba.
Fonte: foto da autora, 2005.

3.5.3. Pedestrianização de Ruas Estreitas e Criação de Áreas Especiais

3.5.3.1. Rua Babitonga e adjacências (centro histórico) - São Francisco do Sul

A cidade histórica de São Francisco do Sul, em Santa Catarina, é alvo de um plano com medidas econômicas, institucionais e educativas para fomentar sua economia com um programa de conservação e restauro patrocinado pelo BID (Banco Interamericano de Desenvolvimento), o MONUMENTA. O programa de revitalização compreende a Orla Marítima, o Mercado Público Municipal, o Museu Nacional do Mar, a Igreja Matriz Nossa Senhora da Graça, o Terminal Naval, o Clube XXIV de Janeiro e imóveis privados, esclarece PMSFS (Secretaria de Turismo da Prefeitura Municipal de São Francisco do Sul, 2005).

Nesse local já foram restauradas diversas edificações de valor histórico. Trechos de ruas foram repavimentados com paralelepípedos e outros foram fechados, tornando-se exclusivos para pedestres e neles foi adicionado mobiliário.

Localizada em frente à baía de Babitonga, a cidade de São Francisco do Sul tem uma paisagem privilegiada, atraindo muitos turistas para fazer passeios náuticos e participar de festas na Rua da Babitonga, a qual é interditada para esse fim. Uma dessas festas, chamada de Festilha (Festa das Tradições da Ilha), é realizada em abril, com fins filantrópicos (Figura 3.20).

Figura 3.20. Centro histórico - São Francisco do Sul. Fonte: foto da autora, 2005.

3.5.4. Áreas de Pedestres Junto ao Transporte de Massa

3.5.4.1. Largo de São Bento - São Paulo

Localizado no centro histórico de São Paulo, o Largo de São Bento surgiu com a construção do Mosteiro e da Igreja de São Bento, em 1598. Nesse

local situa-se uma estação de metrô. O Largo está ligado a uma extensa rua de pedestres, nas proximidades do Vale do Anhangabaú, mostra a PMSP (Prefeitura Municipal de São Paulo, 2001).

Sua concepção é resultante das adaptações por que a cidade passou para a implantação das primeiras linhas de metrô, nas décadas de 60 e 70, dando origem a novos tipos de espaços públicos, com a criação de novas opções de lazer.

Em suas proximidades estão localizadas ruas comerciais famosas como Santa Ifigênia e Florêncio de Abreu, assim como alguns edifícios importantes como o dos Correios e a Bolsa de Mercadorias e Futuros, entre outros (Figura 3.21).

Figura 3.21. Largo de São Bento - São Paulo. Fonte: Macedo, 1999.

3.5.5. Arquitetura, Legislação e Parceria

3.5.5.1. Parque Paulista - São Paulo

O projeto do Edifício Parque Paulista, localizado na Alameda Santos, paralela à Avenida Paulista, foi elaborado para abrigar múltiplos escritórios. Para sua

criação foram consideradas as áreas verdes e as edificações existentes, entre elas um antigo casarão tombado pelo CONDEPHAAT (Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Artístico, Arqueológico e Turístico do Estado de São Paulo). Procurou-se manter as vistas e criar um possível acesso à Avenida Paulista através do lote onde se situa o casarão. Para isso, ocorreram reuniões com representantes de órgãos públicos ligados à preservação do patrimônio histórico, o CONDEPHAAT (estadual), o CONPRES (Conselho Municipal de Preservação do Patrimônio Histórico, Cultural e Ambiental da Cidade de São Paulo), e do controle do uso do solo, a SEMPLA (Secretaria de Planejamento da Cidade de São Paulo), formulando-se diretrizes de ocupação que não prejudicassem a vista do casarão, em obediência aos códigos de edificações e zoneamento, o que incluía um afastamento do casarão relacionado à altura do prédio. O resultado foi uma proposta que integrou os miolos de quadras entre as edificações, criando-se passagens entre os terrenos existentes, com tratamento paisagístico (BOTTI E RUBIN, 1996) (Figura 3.22 e 3.23).

Figura 3.22. A implantação do edifício Parque Paulista e as conexões com o entorno.
Fonte: Revista Projeto nº 193, jan/fev. 1996.

Figura 3.23. Vista do edifício Parque Paulista e o espaço criado entre as edificações. Revista Projeto nº 193, jan./fev. 1996.

3.5.6. Arquitetura, Ruas e Intervenção Gradativa

3.5.6.1. Camelódromo - Londrina

Dentro de uma proposta de revitalização do centro de Londrina, em 2002, a Prefeitura, em parceria com a ACIL (Associação Comercial e Industrial de Londrina), estabeleceu como medida de intervenção um conjunto de ações para melhorar o centro com a higienização, tratamento do visual, troca do piso, iluminação e segurança do Calçadão, a criação de um camelódromo (shopping popular) para retirar os camelôs das ruas e a ampliação do Calçadão em duas quadras, entre as ruas Minas Gerais e Mato Grosso e entre a Rua Hugo Cabral e a Higienópolis.

Parte dessa proposta foi implantada, com a instalação do camelódromo num imóvel na esquina das ruas Mato Grosso e Sergipe, assim como algumas medidas de melhoria dos equipamentos e de conservação e limpeza do

Calçadão. A implantação do camelódromo possibilitou que os pequenos comerciantes tivessem um local para vender seus produtos dentro da legalidade, fortalecendo as vendas. O restante do projeto, como a ampliação do Calçadão e a troca do piso, criou polêmica, e permanece suspenso.

A criação do camelódromo apresentou-se como um foco de propagação positiva, fazendo com que outras lojas surgissem nas redondezas e melhorando aspecto das ruas próximas (Figura 3.24).

Figura 3.24. O Camelódromo de Londrina que abriga lojas para pequenos comerciantes.
Fonte: foto da autora, 2005.

3.5.7. Programação e Fechamento Temporário

3.5.7.1. Feira da Lua - Londrina

A feira da Lua é realizada em diversos bairros de Londrina, em dias diferentes e no período noturno. Essa feira costuma ser feita num trecho de rua fechada temporariamente e geralmente perto de uma praça, entre as 16 e as 22 horas. Constitui-se num evento atípico, atraindo grande quantidade de pessoas porque, além de vender os produtos comuns de uma feira, como frutas, verduras e

legumes, também possui barracas com comidas, o que se tornou seu principal atrativo, e de artesanato (Figura 3.25).

Figura 3.25. Feira da Lua nas proximidades da avenida Inglaterra - Londrina.
Fonte: foto da autora, 2005.

3.6. OUTROS TIPOS

Para completar a análise, vamos ilustrar outros tipos de ruas de pedestres que aparecem em situações diferentes das já descritas, como as ruas de pedestres cobertas, os calçadões de orlas e as ruas de pedestres em áreas residenciais.

3.6.1. Ruas Fechadas Para Veículos Cobertas

São os calçadões cobertos que lembram as antigas galerias. Esse tipo de revitalização em áreas comerciais centrais procura considerar aspectos como o comércio e a história do local onde será realizada a intervenção. Além de apresentar as características de um calçadão convencional equipado com mobiliário urbano, fontes, espelhos d'água, entre outros elementos, esse tipo de calçadão

possui uma cobertura como elemento integrador de espaços públicos, possibilitando aos usuários um local com proteção contra intempéries.

3.6.1.1.Young Street, Wellinton Street West, Bay Street e Front Street West - Toronto

Localizado no coração de Toronto, em meio a edifícios novos e do Século XIX, o conjunto conhecido como BCE Place foi concebido por Santiago Calatrava, em 1987, com o objetivo de aproveitar os espaços residuais entre vários edifícios, renovando o quarteirão (SANTOS, 1994).

Essa rua de pedestres é composta de uma estrutura de cobertura contínua ligando a praça Heritage, o saguão da torre Canadian Trust, o velho prédio Clarkson Gordon, a Garden Court e a Bay Street.

A cobertura tem 27 metros de altura e está inserida entre os prédios comerciais, abrigando as fachadas dos edifícios e criando espaços para lojas e restaurantes. Dali se tem acesso à rede de transporte subterrâneo da cidade.

A galeria foi concebida com oito pilares de aço autoportantes, que servem de apoio para as vigas transversais, gerando uma sequência de abóbadas de secção parabólica que dão base para a cobertura (Figura 3.26).

Figura 3.26. A rua, os edifícios e a cobertura, em Toronto Canadá. Revista AU nº 62, fev./mar. 94.

3.6.1.2. Ruas Oliveira Lima, Dona Elisa Flaquer e Senador Flaquer - Santo André

Para fazer a revitalização comercial, aumentar as atividades e dar uma identidade ao centro histórico de Santo André, no Estado de São Paulo, o arquiteto Décio Tozzi projetou uma cobertura transparente que deixou uma via comercial semelhante a um shopping center (MOURA, 2000).

Antes o profissional fez uma análise da malha urbana existente, identificando cinco áreas significativas do centro histórico da cidade, através de exames da morfologia urbana, funcional, histórica, sociológica e antropológica. O prazo do processo de intervenção nos cinco setores identificados está previsto para 20 anos.

A primeira fase do projeto prevê o Calçadão da Rua Oliveira Lima, e partes das Ruas Dona Elisa Flaquer e Senador Flaquer, local onde estão adensados os serviços, o comércio varejista, os edifícios históricos e os equipamentos culturais. Aí foi implantada uma cobertura de vidro laminado incolor, em forma de arcos, com uma altura que oscila de 13 a 15 metros, apoiada em uma grande estrutura metálica sustentada lateralmente por colunas de concreto. A cobertura possibilita a ventilação dos espaços, não interfere na fachada das lojas e existe a preocupação com a comunicação visual com a existência de suportes metálicos horizontais instalados nas fachadas. As vielas do lugar foram transformadas em ruas-galerias.

Na parte central do Calçadão foram dispostas fontes, floreiras, postes decorativos e espelhos d'água. O piso é um painel de 500 metros de comprimento criado pelo artista plástico Luís Sacilotto.

Para a segunda parte da intervenção, está prevista uma rua no pavimento superior de ambos os lados, com seis metros de largura, duplicando o espaço comercial da Rua Oliveira Lima.

Esse projeto procurou resgatar as antigas galerias para valorizar o espaço dos pedestres, melhorando as articulações dos espaços públicos e dando maiores condições de convívio social e comercial.

Existe uma previsão para expansão do centro, com a implantação de cinemas, teatros, salas de espetáculos e hotéis, com a intenção de gerar animação no local (Figura 3.28).

Figura 3.28. A cobertura de vidro do Calçadão de Santo André.
Revista Projeto nº 245, jul. 2000.

3.6.1.3. Rua 24 Horas - Curitiba

Em 1991, foi construída em Curitiba a Rua 24 Horas, com comércio e serviços que não fecham nunca e uma programação especial de cultura e lazer.

Segundo Assad, Bim e Soares (2001), o projeto fez parte de um plano maior de revitalização do centro da cidade idealizado pela Prefeitura de Curitiba, o Projeto Centro. O lugar escolhido foi a Rua Coronel Barreto Monclaro, entre as Ruas Visconde de Nácar e Visconde de Rio Branco, pela possibilidade de uma rápida implantação e facilidade nas negociações de desapropriação. O local compreende um amplo espaço coberto, com 12x116m, com lojas dispostas ao longo da circulação. Possui arcos metálicos que sustentam a cobertura de vidro transparente e placas de fibreglass, que lembram as antigas galerias francesas. Os espaços para lojas possuem fachada de vidro e foram divididos em 42 módulos, com térreo e mezanino, para a realização das atividades de comércio e serviços,

havendo ainda sanitários para uso do público. Nas entradas principais a decoração é com relógios, para caracterizar o espaço, e ainda foram distribuídas pela rua, mesas, cadeiras e floreiras para dar mais conforto aos usuários (Figura 3.29).

Figura 3.29. O portal de entrada da Rua 24 Horas - Curitiba.
Fonte: foto da autora, 2004.

3.6.2. Calçadões de Orlas

Nas ruas das orlas marítimas ou ribeiras o pedestre ganha um espaço separado dos veículos para contemplar a paisagem, passear e se exercitar. Os espaços para pedestres nas orlas se apresentam geralmente com calçadas largas dotadas de pisos, floreiras, luminárias, bancos, quiosques, compondo um local para atividades coletivas junto à praia.

3.6.1.2. Copacabana - Rio de Janeiro

Na década de 70 é implantado no Brasil o Calçadão de Copacabana, no Rio de Janeiro. A transformação desse trecho da orla carioca que

substituiu a antiga via e calçada, foi concebida por Burle Marx e equipe, compreendendo quatro quilômetros de praia (MACEDO, 1999).

Foi feito um grande aterro sobre a praia com a finalidade de ampliar o espaço para os veículos, que ganharam seis pistas de rodagem. Na outra parte foram implantadas calçadas e estacionamentos.

O piso do Calçadão apresenta desenhos geométricos em alguns locais e, em outros, desenhos de ondulações. Seu programa e seus equipamentos dão preferência aos pedestres, que podem passear, se exercitar, encontrar-se nas mesas de bares e restaurantes.

Diferentemente do projeto de calçadas em áreas centrais, que estão geralmente relacionados a práticas comerciais, os calçadões de orlas têm mais a ver com lazer e turismo.

O projeto do Calçadão de Copacabana é inédito, destacando-se do restante da orla. Em 1992 houve adaptações, com a implantação de quiosques e de uma ciclovia que deverá se estender do aterro do Flamengo até a Barra da Tijuca (Figura 3.30).

Figura 3.30. Calçadão de Copacabana - Rio de Janeiro.
Fonte: Revista Viagem e Turismo, outubro 1999.

3.6.3. Rua de Pedestres Em Áreas Residenciais

São ruas de pedestres criadas em bairros residenciais para amenizar os conflitos entre pedestres e veículos, proporcionando aos pedestres mais segurança e a possibilidade de utilizar o espaço para caminhadas e lazer. Esse tipo de rua possibilita a vida pública da vizinhança de um bairro ou de um setor, convergindo para ela diversos tipos de atividades. Pode estar também associada a uma área de lazer maior, como parques ou praças, ou situar-se no interior de conjuntos de residências.

3.6.3.1. Rua Júlio Estrela Moreira - Londrina

A Rua Júlio Estrela Moreira localiza-se às margens da área de lazer Luigi Borghesi, mais conhecida como Zerão, em Londrina. Trata-se de um vale saneado e urbanizado com a forma de um zero. A rua foi fechada ao tráfego para dar mais segurança aos pedestres que freqüentam a área de lazer, que possui equipamentos como: pista de *cooper*, quadras poliesportivas, equipamentos de ginástica, parque infantil e anfiteatro. O lugar apresenta ainda recursos naturais que tornam o ambiente mais agradável.

Situada dentro de um bairro residencial, a Rua Júlio Estrela Moreira foi sofrendo transformações ao longo dos anos que estão alterando suas características iniciais, com a instalação de academias de ginástica e bares (Figura 3.31).

Figura 3.31. Rua Júlio Estrela Moreira - Londrina. Fonte: foto da autora: 2005.

3.7. CONSIDERAÇÕES FINAIS

A criação de ruas de pedestres esteve relacionada quase sempre com a promoção de centro comercial tradicional, oferecendo vantagens para os visitantes. Seu objetivo era o de melhorar a estrutura do centro das cidades, atendendo a interesses econômicos das zonas comerciais, procurando impedir a fuga dos compradores e evitar o despovoamento. Esses locais geralmente apresentavam indícios de abandono e decadência em razão do surgimento de inúmeros centros comerciais de bairro, dos shoppings centers e do cada vez maior congestionamento de tráfego na área central das cidades.

Essas ruas foram implantadas em muitas cidades da América e da Europa a partir do período entre guerras, para atender aos interesses de grupos como os de administradores, políticos e comerciantes.

Como se viu, os tipos de ruas de pedestres podem ser os mais variados, assim como a sua localização. A implantação de ruas de pedestres também pode atender a diversos objetivos, fazendo parte de uma revitalização comercial central de grandes proporções ou consistir no fechamento de um trecho

de rua em um bairro residencial para transformar o local em um espaço de lazer e de eventos festivos.

A implantação de ruas de pedestres se tornou muito freqüente em diversos países. Para a sua criação e manutenção deve-se principalmente levar em consideração fatores como: a estrutura física existente, a interação social, a acessibilidade, o tráfego, o transporte público, o setor terciário, a gestão, a habitabilidade. Esses fatores devem ser sempre examinados e respeitados para que ocorra um bom funcionamento dessas áreas.

Para um bom funcionamento desses espaços, cabe a administração municipal adotar medidas para monitorar constantemente o local, evitando problemas como: a falta de limpeza e de manutenção da infra-estrutura, ausência de policiamento, falta de controle das questões sociais dos moradores de rua e dos ambulantes, fiscalização, compatibilização de horários de acordo com as atividades, entre outros. É importante que na gestão estejam integrados o poder público, a iniciativa privada e a sociedade civil, a fim de procurar garantir uma boa qualidade desses espaços.

3.8. REFERÊNCIAS

AS CIDADES MÉDIAS NA NOVA CONFIGURAÇÃO TERRITORIAL BRASILEIRA. Disponível em: http://www.igeo.uerj.br/VICBG-2004/Eixo1/e1_cont377.htm. Acesso em : 05/04/2006.

ASSAD, Abraão, BIM; Célia; SOARES, Simone. **Rua 24 Horas**. Revista Projeto, São Paulo, nº 152, p.35, maio 1992.

BARNETT, Jonathan. **An Introduction to Urban Design**. New York: Icon Editions, 1982.

BOSCOV, Isabela. **Los Angeles**. Revista Viagem e Turismo, São Paulo, nº 10, p. 48, outubro 1998.

BOTTI, Alberto; RUBIN, Marc.(et all). **Um Cristal na Selva**. Revista Projeto, São Paulo, nº 193, p. D.1-D.8, jan./fev. 1996.

ECKBO, Garrett. **Elements & Total Concept of Urban Street Furniture Design**. Tokio: Graphic-sha Publishing Co., Ltd., 2001.

GOSLIN, David; MAITLAND Barry. **Concepts of Urban Design**. London: Academy Editions, 1984.

HEIN, Rony. **Alemanha**. Revista Viagem e Turismo, São Paulo, nº5, p.48, maio 1999.

INSTITUTO DE PESQUISA E PLANEJAMENTO URBANO DE CURITIBA –IPPUC. Mapas [sem título], 2005.

JANUZZI, Denise C. R. **Avaliação de Áreas Públicas do Centro da Cidade de Londrina**. 2000, 218f. 2000. Dissertação (Faculdade de Arquitetura e Urbanismo), Universidade de São Paulo, São Paulo.

LEME, Mônica B.; VENTURA, David V.(Coord.). **O Calçamento em Questão: 20 Anos de Experiência do Calçamento Paulistano**. São Paulo: Belas Artes, 2000.

MACEDO, Silvio S. **Quadro do paisagismo no Brasil**. São Paulo: Coleção Quapá, 1999.

MOUGHTIN, Cliff. **Urban Design: street and square**. London: University of Nottingham, 1992.

MOURA, Éride. **Cobertura transparente renova via comercial, transformando-a em shopping**. Revista Projeto, São Paulo, nº 245, p. 58-61, jul. 2000.

NANNE, Kaíke. **Copacabana**. Revista Viagem e Turismo, São Paulo, nº 10, p.89, outubro 1999.

ORNSTEIN, Sheila W. **Copenhague na virada do século: uma cidade para pedestres**. Revista Projeto, São Paulo, nº 82, p.37-41, fev./mar.1999.

PETERS, Paulhans (Ed.). **La ciudad peatonal**. Barcelona: Editora. Gustavo Gili, 1979.

_____, Paulhans (Ed.). **La ciudad peatonal**. In: MONHEIM, Heiner. **Crítica de las actuales zonas para peatones**. Barcelona: Editora. Gustavo Gili, 1979.

_____, Paulhans (Ed.). **La ciudad peatonal**. In: HEYBEY, Hans-Gerd. **Zonas centrales agradables para el peatón en pequeñas ciudades y comunidades rurales**. Barcelona: Editora. Gustavo Gili, 1979.

_____, Paulhans (Ed.). **La ciudad peatonal**. In: WIEDENHOEFT, Ronald. **Foro para peatones**. Barcelona: Editora. Gustavo Gili, 1979.

SANTOS, Cecília R. **Reinventando a Galeria**. Revista AU, São Paulo, nº 62, p.50-55, fev./mar. 94.

SÃO PAULO, Prefeitura Municipal de. Pró-Centro – Programa de Valorização do Centro. **Reconstruir o Centro: reconstruir a cidade e a cidadania**, 2001.

VIAGENS E IMAGENS. Disponível em: www.viagensimagens.com/munique.htm. Acesso em: 21/10/2004.

CAPÍTULO 4 – O ESPAÇO URBANO E O SETOR TERCIÁRIO

4.1. INTRODUÇÃO

Este capítulo concentra-se nas atividades desenvolvidas no espaço urbano e nas relações entre elas, especialmente as do setor terciário, assunto que representa importante suporte teórico para as análises da tese de doutorado.

Trazemos informações e conceitos sobre a estrutura urbana, a produção do espaço urbano, as atividades que aí se desenvolvem, as forças políticas, econômicas e sociais que atuam nele.

É feito um estudo da composição da estrutura interna das cidades e são dados exemplos dos tipos de estruturas territoriais, com destaque para o papel do setor terciário na economia e na organização do espaço urbano.

Também nos detemos na análise da produção econômica pelos diversos setores de atividades econômicas, que revela como esses setores contribuem com a dinâmica das cidades.

O interesse pelo setor terciário baseia-se no fato de que a tese será dedicada ao estudo de intervenções numa área urbana central – no caso, uma rua de pedestres – onde a principal atividade está vinculada a este setor.

4.2. O ESPAÇO DA CIDADE

A cidade é o reflexo da sociedade, das diferentes classes sociais que nela vivem, e esta definição abrange questões como crenças e valores culturais que, em parte, se apresentam projetados em formas espaciais como monumentos, edificações, lugares sagrados e outras. As cidades sofrem constantes adaptações através de construções, com diferente intensidade de um lugar para outro, em decorrência das relações sociais.

Corrêa (1989, p.11) procura explicar que o espaço da cidade capitalista¹ “é fragmentado, articulado, reflexo da condicionante social, cheio de símbolos e campo de lutas - é um produto social, resultado de ações acumuladas através do tempo, e engendradas por agentes que produzem e consomem espaço”. É um espaço visível e concreto, onde ocorrem ações complexas, que derivam da dinâmica da acumulação de capital, das relações de produção e das lutas das classes sociais.

É importante enfatizar que trataremos neste trabalho da cidade livre capitalista, que é diferente das do regime socialista. No socialismo², repercute diretamente na urbanização o fato de que a propriedade privada e os meios de produção desaparecem como elemento estrutural, e o Estado é o principal regulador da organização social, dos partidos políticos e do mercado. Nesse sistema, a esfera política toma o lugar da econômica, mas ao mesmo tempo não controla a organização das classes sociais no território e a sua relação com o espaço.

O processo de urbanização transforma-se na expressão espacial da dinâmica social e das formas de produção econômica que são articuladas no espaço urbano por diferentes tipos de regimes políticos.

Para Davis apud Serra (1987, p.7), “urbanização é a proporção da população concentrada em estabelecimentos urbanos ou em crescimento dessa população”. A propósito, dados do IBGE mostram que, no último século, houve intenso crescimento da população que vive nas cidades no Brasil, chegando hoje a 81,20% da população total (Censo Demográfico de 2000).

As cidades também são definidas através dos limites físicos estabelecidos por leis municipais, representados pelo traçado do perímetro urbano que as separa da zona rural, dividindo-as e, conseqüentemente, dividindo seus habitantes.

¹ Sobre a definição de capitalismo, ver capítulo 2 p. 61 .

² Sobre definição de socialismo, ver: FERREIRA, Aurélio B. H. (1995, p.606): “conjunto de doutrinas que se propõem promover o bem comum pela transformação de sociedade e das relações entre as classes sociais, mediante a alteração do regime de propriedade” (ex: Coréia do Norte).

O espaço urbano é, portanto, uma aglomeração de pessoas e edificações envolvidas em relações econômicas, sociais, culturais e políticas.

As cidades possuem diversos tipos de configuração, correspondendo ao processo de sua formação e a inúmeros fatores que lhes deram origem, demonstrando que elas são construídas a partir de valores sociais, econômicos, culturais e religiosos. Correspondem também aos avanços tecnológicos que proporcionam as várias formas de adaptação no espaço.

Para Serra (1987, p.49):

[...] a produção de adaptações do espaço é feita pelo trabalho humano cooperativo, sendo, portanto, um produto social. À medida que se torna mais complexa a divisão do trabalho, assim também se tornam mais complexas as adaptações construídas pelo homem no espaço. O surgimento de excedentes traz novas necessidades, tais como armazenagem e conservação, apropriação e administração, troca e segurança.

Ou seja, o homem introduz modificações no meio ambiente, através de adaptações realizadas com o desenvolvimento técnico e social, que também possibilitam a produção e armazenagem de excedentes.

Assim, em determinado espaço podemos encontrar uma gama de atividades relacionadas à produção, consumo, troca e gestão. O espaço produzido vai se organizar de acordo com as atividades ali realizadas. Pode haver uma concentração de certo tipo de comércio numa rua ou de certa atividade industrial em área destinada a tal fim.

Castells (1975, p.160) dá as seguintes definições para as atividades que ocorrem no espaço urbano:

P (Produção): Conjunto de atividades produtoras de bens, serviços e informações.

C (Consumo): Conjunto de atividades relativas à apropriação social, individual e coletiva do produto.

T (Troca): Trocas ocorridas entre P e C, no interior de P e no interior de C.

G (Gestão): Processo de regulação das relações entre P,C,T.

Exemplos de gestão: gestão municipal, planos de urbanismo.

Assim, o espaço da cidade pode ser visto como um espaço físico transformado por processos sociais de produção, sejam eles quais forem - extrativista, agrícola, industrial ou comercial. Portanto, para compreender melhor a cidade, precisamos conhecê-la sob vários aspectos, entre eles os físico-territoriais, sociais e econômicos.

4.3. AS ATIVIDADES DA ESTRUTURA URBANA

A cidade é local de uma série de acontecimentos relacionados a processos sociais, nos quais a acumulação de capital e a reprodução social têm relevância fundamental. Esses processos criam funções e formas espaciais, ou seja, criam atividades em sua materialização cuja distribuição espacial constitui a própria organização urbana.

A cidade está voltada para as formas urbanas decorrentes das atividades que as geraram, definidas, estas atividades, por funções. A estrutura urbana é composta de áreas de comércio, serviços, residências, sistema viário, saneamento. Na estrutura urbana existem outras atividades, chamadas não territoriais, como a economia, a política e a ideologia. De forma ampla, as ações que sucedem no espaço urbano causam inter-relações. Bastide apud Villaça (1998, p.12) define estrutura como “um todo constituído de elementos que se relacionam entre si

de tal forma que a alteração de um elemento ou de uma relação altera todos os demais elementos e todas as demais relações”.

As estruturas territoriais são formadas durante os processos históricos que constituem um dos aspectos de análise da estrutura urbana. Essas transformações podem ser simultaneamente físicas e sociais, possibilitando a leitura do espaço e esclarecendo como as cidades surgem e se desenvolvem. É freqüente as estruturas sociais modificarem a estrutura física, ainda que não sejam somente elas que possam causar transformações.

Da Ecologia Urbana, que trata particularmente dos fenômenos urbanos e da distribuição do homem e dos grupos sociais que se encontram nas cidades, surgiram várias teorias que, mesmo com algumas limitações, contribuíram, de acordo com GOITIA (1992), para esclarecer as generalizações da estrutura espacial interna das cidades, entre elas a Teoria de Burgess ou Teoria das Zonas Concêntricas, Teoria de Hoyt do Crescimento Setorial e Teoria de Harris e Ullman do Crescimento Multinuclear (Figura 4.1).

Figura 4.1. Generalizações da estrutura interna das cidades. Fonte: Goitia, 1992.

A Teoria das Zonas Concêntricas que foi elaborada por Ernest Burgess, que considerou seu esquema válido para as grandes cidades norte-americanas, mas não aplicável a outros tipos de comunidades. A Teoria de Burgess apresenta um modelo de como as atividades evoluem em consequência do custo da terra, congestionamentos e ruídos. Burgess divide sociologicamente a cidade em cinco zonas concêntricas: o centro comercial e de negócios, a denominada zona de transição, a dos bairros operários (*Workingmen's Homes*), a zona residencial das classes médias e elevadas e a zona da população que vive nos arredores e vai diariamente à cidade trabalhar (*Cummuter's Zone*). Mas podemos ver que este esquema não se aplica à maioria dos casos, por não mencionar fatores como: acidentes geográficos, a localização das fábricas e de outros tipos de atividades, o sistema de transportes, a hipótese de que a cidade venha a crescer mais num quadrante do que em outro e a existência de centros comerciais de bairros.

Para suprir as deficiências da Teoria das Zonas Concêntricas, Homer Hoyt desenvolveu a Teoria Setorial, na qual argumenta que os terrenos e aluguéis de alto custo tendem a se posicionar nos locais extremos de um ou mais quadrantes da cidade, e as camadas de baixa renda ocupam as áreas abandonadas. Segundo Hoyt, a cidade cresce também de forma circular, a partir do centro comercial e de negócios, mas é representada por setores de círculo que se caracterizam sob o ponto de vista social. Para ele, os bairros residenciais de alta renda movem-se em direção à periferia das cidades e dificilmente voltam aos espaços que abandonaram. Ao lado dos bairros de alta renda, costumam existir os bairros de classes intermediárias, e esses não podem deslocar-se lateralmente. Os terrenos disponíveis para essa população encontram-se reservados por especuladores. Falta, porém, flexibilidade a esse modelo, assim como ao modelo de Burgess, pois as cidades são ainda mais complexas. Daí o surgimento de outra teoria.

O modelo de Harris e Ullman, isto é, a Teoria dos Núcleos Múltiplos, nega a existência de um único centro da cidade e aponta núcleos independentes

para cada tipo de atividade. Essa teoria sim, diferencia-se das outras por apresentar maior flexibilidade na localização das atividades da estrutura espacial interna das cidades.

Todas essas teorias dizem respeito à cidade livre capitalista, não se aplicando às do regime socialista, e foram elaboradas a partir de análises de cidades norte-americanas e da história recente. Não contemplam plenamente a estrutura interna das cidades, deixando de lado fatores como acidentes geográficos, a localização das fábricas e de outros tipos de atividades, o sistema de transportes, a hipótese de maior crescimento de um setor do que de outro, a existência de centros comerciais de bairro e a aplicação de leis de zoneamento restringindo as atividades por regiões.

4.4. AS CIDADES DE LONDRINA E BAURU

4.4.1. A Cidade de Londrina

4.4.1.1. Desenvolvimento Econômico e Demográfico

Londrina, localizada no Norte do Estado do Paraná, foi fundada em 1929 e emancipada em 1934 (Figura 4.2). A iniciativa para a sua criação partiu da *Paraná Plantation Company*, empresa com sede em Londres, com sua subsidiária, a Companhia de Terras Norte do Paraná (CTNP), a qual adquiriu terras entre 1925 e 1927 numa área localizada na *mesopotâmia* dos rios Tibagi, Ivaí e Paranapanema, para loteá-la em pequenas propriedades (ARIAS NETO, 1998).

Figura 4.2. Mapa do Estado do Paraná com a localização de Londrina assinalada em vermelho. Fonte: <http://www.guianet.com.br/sp/mapasp.htm>

Para criar o projeto inicial foi escalado o engenheiro Alexandre Rasgulaeff. O projeto baseava-se numa malha quadricular, de aproximadamente quatro quilômetros quadrados, com as ruas dispostas nos sentidos norte-sul e leste-oeste, com a região central situada no ponto mais alto do espigão (Figura 4.3). A área central se destacava ainda por apresentar um desenho com forma semicircular destinado a igreja e praças. Existia previsão para a implantação das estações rodoviária e ferroviária e do cemitério.

Figura 4.3. Projeto para Londrina, apresentando o “cinturão verde” formado por sítios e chácaras. Fonte: Simiema, 1998.

A estimativa de tamanho da cidade era para 30.000 habitantes, e nos e seus arredores deveriam existir pequenas propriedades rurais para provê-la. Londrina serviria de base para outras cidades a serem implantadas na mesma época na região, como Cambé (1930), Rolândia (1932), Arapongas (1935), Mandaguari (1937) e Apucarana (1943) (COLONIZAÇÃO E DESENVOLVIMENTO DO NORTE DO PARANÁ, 1975).

A Companhia responsável pela colonização fez ampla propaganda da venda de lotes, em diversos Estados. A divulgação destacava o solo fértil, a madeira em abundância e a possibilidade de exploração agrícola.

Até o final dos anos 30, o Norte do Paraná era uma região com grande perspectiva de crescimento, produção agrícola abundante e muitas oportunidades de trabalho e prosperidade. Londrina tornou-se um local de destaque na intermediação de mercadorias entre as demais cidades e o restante do país. A ferrovia exerceu importante papel principalmente na conexão com Santos e São Paulo. A partir de 1935, a ferrovia EFSPP (Estrada de Ferro São Paulo-Paraná) passou a trazer de São Paulo pessoas de originárias de várias partes do país e do mundo.

O primeiro ciclo econômico que ocorreu na cidade foi o da madeira, refletindo diretamente na urbanização e na exportação nos anos 40 e 50. As primeiras edificações, em sua maioria, foram de madeira. Chegaram a existir 13 serrarias que tinham uma produção diversificada de peças para construção de casas na cidade, vigas para a construção naval na Inglaterra, e cedro e pinho para a fabricação de móveis e esquadrias (SCHWARTZ, 1997).

Nos anos 40, o café passa a se destacar como força econômica no Norte do Paraná. Houve um grande crescimento da cidade, e as notícias de fama e fortuna atraíam milhares de pessoas para a região. O crescimento da população de Londrina nos anos 40 e 50 ficou em torno dos 73,26%, uma taxa expressiva comparada com a taxa nacional, de 25,69%, observa Santos (1996). A alta taxa de crescimento foi registrada em toda a região. Todos os setores de atividades econômicas prosperaram em Londrina, que chegou a registrar, nesse período, 878 estabelecimentos comerciais, 45 hotéis e pensões, quatro cinemas, 154 consultórios e escritórios de profissionais liberais.

Para disciplinar o crescimento da cidade, o poder público elaborou, em 1951, normas e diretrizes através da Lei 133, na gestão do prefeito Milton Menezes. Formulada pelo urbanista Prestes Maia, a lei ainda atribuía aos proprietários de loteamentos a responsabilidade pela implantação de infra-estrutura básica (FARACO, 1988).

As ações para melhoria da cidade continuaram. Nas comemorações do Jubileu de Prata, em 1959, foram inauguradas a estação de tratamento de água e a usina de tratamento de lixo.

No aspecto econômico, a queda do preço do café, devido à concorrência internacional, fez com que se iniciasse a diversificação de culturas, incentivada pelo governo. Nessa época, o preço do café era controlado pelo IBC (Instituto Brasileiro do Café), através da estocagem do produto. No decorrer dos anos 60, a cafeicultura foi sendo substituída por outras atividades agropecuárias e industriais, impulsionadas também pelos prejuízos sofridos pelos cafeicultores com as geadas de 62, 66, 69, 72 e 75 (RAZENTE, 1983).

Nos anos 70, acaba a supremacia da cultura do café. Nessa fase, o País perde 226.000 empregos rurais, que não foram absorvidos pela pecuária nem pelas culturas de soja, trigo e milho, mecanizáveis. Com isso, o Paraná sofreu uma grande transformação econômica e social. A população que deixa a área rural migra para a periferia das cidades maiores e passa a trabalhar como bóia-fria, como ocorreu com Londrina (Tabela 4.1).

ANO	POPULAÇÃO URBANA	%	POPULAÇÃO RURAL	%	TOTAL	TAXA CRESC. ANUAL
1950	34.230	47,93	37.182	52,07	71.412	-
1960	77.382	57,40	57.439	42,60	134.821	6,60
1970	163.528	71,69	64.573	28,31	228.101	5,40
1980	266.940	88,48	34.771	11,52	301.711	2,82
1991	366.676	94,00	23.424	6,00	390.100	2,36
1996	396.530	96,04	16.364	3,96	412.894	1,57

Tabela 4.1. Evolução da população residente do Município de Londrina. Fonte: Plano Diretor de 1997.

Na década de 70, a base econômica do município já não é mais o café. As lavouras cafeeiras, em sua maioria, foram substituídas por soja, milho, trigo e cana-de-açúcar. A produção de café, em 1977, foi de aproximadamente 2.800 toneladas, perdendo para as colheitas de soja, feijão, milho, trigo e arroz, as novas fontes de renda que tornaram Londrina conhecida no cenário nacional como uma

progressista cidade de porte médio, que entrou na década de 70 com 228.101 habitantes (ARIAS NETO, 1998).

O desenvolvimento industrial de Londrina era modesto, na década de 70, com 442 indústrias, a maioria de pequeno porte, voltada para a produção de bens de consumo não-duráveis e utilizando pouca mão-de-obra.

O setor terciário demonstrou grande força produtiva na década de 70, representando 71% da produção da cidade, seguido pelo setor secundário (21,9%) e pelo setor primário (7,1%) (PDL – Plano Diretor de Londrina, 1997).

A criação da Universidade Estadual de Londrina, em 1971, foi um fator importante para o desenvolvimento da cidade. Sua implantação aqueceu o mercado imobiliário, com a vinda de estudantes à procura de cursos universitários.

Entre 1980 e 1984, houve um grande crescimento no número de estabelecimentos comerciais. Mesmo assim, Londrina continuou destacando-se por sua força no setor de serviços, no qual tinha o maior número de pessoas empregadas. Nesse período, os dados indicam que o setor terciário foi responsável por 67,2% da produção da cidade, cabendo 29% ao setor secundário e 3,8% ao setor primário (PDL, 1997).

A produção industrial tinha caráter de transformação das matérias-primas agrícolas, principalmente na produção de alimentos na sua fase inicial. Outro segmento que se destacou no setor secundário foi o químico, com o aproveitamento de oleaginosas (soja, caroço de algodão, amendoim e mamona) na produção de óleos, gorduras e ceras vegetais. Nesse âmbito também devem ser citadas as indústrias de fertilizantes e herbicidas.

Outras indústrias desenvolveram-se na cidade, como a metalúrgica, do vestuário, mobiliário, de calçados, bebidas, artefatos de tecidos e a construção civil.

A construção civil foi um dos segmentos que mais se destacou. Em 1984 e 1985, quando o país passava por grave crise econômica, mais de 200 edifícios estavam em construção. O centro de Londrina sofreu uma grande verticalização.

Na década de 90, o setor terciário manteve-se à frente dos demais, com 64,8% da produção, seguido de setor secundário (31%) e do primário (3,2%). A cidade tinha uma renda *per capita* de 4.160 dólares, enquanto a do Estado girava em torno de 3.000 dólares *per capita*.

Nessa época Londrina tinha perto de 400.000 habitantes, dos quais grande parte concentrava-se na área central, região que, devido à alta densidade (acima de 502 hab/ha em alguns pontos), apresentava sobrecarga nos serviços de infra-estrutura (Figura 4.4)

Figura 4.4 Foto aérea de Londrina.
Fonte: CODEL, década de 90.

Atualmente, Londrina apresenta, sobretudo, uma vocação comercial e de serviços, com 14.372 estabelecimentos comerciais e 13.612 de serviços, de acordo com dados da CODEL (Companhia de Desenvolvimento Urbano de Londrina, 2000), sendo o setor terciário responsável por 69,20% dos empregos e 56,13% do valor produzido pela cidade (Tabela 4.2). A cidade possui 3.485 indústrias, que têm uma produção voltada para a metalurgia, mecânica, mobiliário, papel e papelão e produtos químicos, entre outros. Sua participação na produção econômica da cidade é de 40,10%.

FLUXO DE MÃO-DE-OBRA POR SETORES E ATIVIDADES ECONÔMICAS
Município de Londrina - 2000/2002

SETORES E ATIVIDADES ECONÔMICAS	Empregos Estimados (último dia do período)					
	2000	%	2001	%	2002	%
1. AGROPEC., EXT. VEG., CAÇA, PESCA	2.616	2,87	3.118	3,33	2.349	2,41
2. EXTRATIVA MINERAL	98	0,10	88	0,09	84	0,09
3. INDÚSTRIA DE TRANSFORMAÇÃO	19.718	21,67	19.115	20,43	20.325	20,85
4. CONSTRUÇÃO CIVIL	5.791	6,36	4.635	4,96	6.145	6,30
5. SERVIÇOS IND. DE UTILIDADE PÚBLICA	240	0,27	245	0,26	257	0,26
6. COMÉRCIO	22.822	25,07	22.654	24,21	23.732	24,36
7. SERVIÇOS	38.928	42,77	42.504	45,43	43.689	44,84
8. ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA	754	0,83	1.192	1,28	854	0,88
9. OUTROS	51	0,06	6	0,01	6	0,01
TOTAL	91.018	100,00	93.557	100,00	97.441	100,00

Tabela 4.2 - Cadastro Geral de Empregados e Desempregados. Fonte: SINE, 2003.

O setor primário tem apresentado alta produtividade, principalmente devido à fertilidade das terras, com uma produção cujo valor é estimado em R\$ 128.925.000, o que representa 3,75% da produção econômica do município. Em valores, os produtos mais expressivos são soja (45,82%), trigo (19,98%), milho (13,87%) e café (8,19%), conforme dados do IBGE (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, 2000).

Com uma população estimada em 447.065 habitantes e renda de 7.624 reais *per capita/ano*, em 2002, 7,48% abaixo da renda *per capita* do Estado (8.241 reais), Londrina conta com uma boa infra-estrutura básica. A cidade recebe muitos visitantes, que movimentam a economia do município participando de uma exposição agropecuária anual, congressos, seminários e festivais de teatro e música.

Um dos setores que mais cresceu nos últimos anos em Londrina foi o da educação. Depois da UEL (Universidade Estadual de Londrina), a criação de outras instituições transformou a cidade num importante centro de ensino superior. Entre as maiores instituições, constam-se o Centro Universitário Filadélfia (UNIFIL),

a Universidade Norte do Paraná (UNOPAR) e um campus da Pontifícia Universidade Católica (PUC-PR).

Londrina também é um grande centro de pesquisa agropecuária. Têm sede na cidade o Instituto Agrônomo do Paraná (IAPAR) e o Centro Nacional de Pesquisa de Soja, da Embrapa.

A cidade destaca-se ainda como bem equipado centro médico, com 16 hospitais (2001), 51 unidades básicas de saúde (2001) e 35 clínicas odontológicas municipais (1999), (CODEL, 2000).

Londrina continua exercendo a função de cidade pólo. Sua rede de serviços abastece outras localidades do interior do Paraná, de São Paulo e Mato Grosso do Sul. É considerada uma cidade com recursos humanos de bom nível, pela existência das universidades e de muitos cursos profissionalizantes.

A cidade de Londrina desenvolveu-se com base na cultura agrícola, mas hoje está voltada para o comércio e os serviços. Seu progresso se deveu a um conjunto de fatores: planejamento, marketing, fertilidade do solo, localização privilegiada, comércio diversificado, concentração de diversas instituições de ensino, entre outros. Enfatize-se que o planejamento foi um fator importante no desenvolvimento da região, com o parcelamento do solo em pequenas propriedades e a fundação de pequenos núcleos urbanos próximos uns aos outros. Isso facilitou a circulação e o escoamento da produção, e a localização estratégica de Londrina reforçou sua condição de centro de compras e serviços.

4.4.1.2. A Expansão Urbana e as Atividades Comerciais

A ocupação inicial na cidade de Londrina ocorrera na região das ruas Duque de Caxias, Maranhão, Mato Grosso, Sergipe e Avenida Paraná. Depois se estendeu até a rua Quintino Bocaiúva, em direção a Cambé, no sentido leste-oeste.

Os primeiros estabelecimentos comerciais foram instalados nas imediações das ruas Heimtal - hoje Duque de Caixas - e Maranhão, na entrada da incipiente cidade. Eram bares, hotéis, armazéns, com as casas de secos e molhados de David Dequech e Albert Kock, onde se vendiam basicamente alimentos, tecidos, ferramentas, calçados e fumo. A seguir foram instaladas as Casas Pernambucanas, na Avenida Paraná, e as Casas Fuganti, na Alameda Manoel Ribas. Nessa época, o setor terciário fortaleceu-se, com a vinda de atacadistas paulistas de alimentos e armarinhos (CERNEV, 1995).

A cidade foi se expandindo para oeste, em direção à avenida Paraná e à igreja matriz. Londrina cresceu acompanhando as vias de comunicação com outras localidades, especialmente no sentido leste-oeste, (Ibiporã a leste, Cambe a oeste). O comércio se instalou principalmente na avenida Paraná e arredores, e diversificou-se.

Mais tarde a ocupação cresceu no sentido norte-sul, no eixo entre a linha férrea e a matriz. A cidade foi crescendo, no chamado *centro velho*, principalmente nos limites entre as atuais avenidas Leste-Oeste, Juscelino Kubitschek, Higienópolis e 10 de Dezembro.

A chegada da estrada de ferro, em 1935, foi outro fator determinante no crescimento da cidade. A estrada de ferro significou maior possibilidade no escoamento da produção, trazendo mais divisas para a cidade, e facilitou a vinda de novas famílias. Mas sua implantação criou uma barreira física e fez com que a cidade fosse dividida entre a parte norte e a sul. O setor norte foi ocupado pelas classes sociais de renda mais baixa, enquanto o setor sul, com seu relevo melhor, mais adequado à expansão por apresentar declividades mais suaves, recebeu a população de média e alta renda.

Com o crescimento da cidade, os terrenos da malha projetada se valorizaram. Isso fez com que a população de baixa renda fosse ocupar de forma desordenada as franjas da cidade, particularmente no norte, fora da malha urbana.

O lado oeste foi ocupado pela população de média e alta renda, destacando-se a avenida Higienópolis, onde grandes fazendeiros de café construíram residências de alto padrão.

O primeiro loteamento independente da Companhia de Terras do Norte do Paraná – a Vila Casoni – foi implantado em 1937 por Domingos Casoni, em terras que ele havia comprado da colonizadora (SCHWARTZ, 1997).

Segundo Grassiotto (2003):

[...] um plano urbanístico foi elaborado pela prefeitura em 1948, e tinha por objetivo o adensamento e a colocação de dar um freio no crescimento desordenado. Essas medidas provocaram a valorização de terrenos urbanos e um desenvolvimento mais marcante a partir de 1952-1953, com o auge da economia cafeeira.

Até a década de 30, o crescimento da cidade ocorreu particularmente nas mediações dos acessos principais, área mais antiga do centro (Figura 4.5). As vias que caracterizavam essa ocupação eram a avenida Celso Garcia Cid, avenida Leste-Oeste, avenida Higienópolis e rua Duque de Caxias. Surgiram a seguir a Vila Recreio a nordeste, a Vila Ipiranga ao sul, o Bairro Aeroporto a sudeste e o Jardim Shangri-lá a noroeste, que se destacava por destinar-se à população de alta renda, apresentando um que traçado irregular e quadras alongadas (PDL, 1997).

Até meados da década de 50, diversos edifícios públicos foram implantados nas proximidades da matriz e da praça Marechal Floriano Peixoto, como a prefeitura (rua Minas Gerais com Santa Catarina), o fórum (avenida Rio de Janeiro) e o correio (av. Rio de Janeiro), entre outros, que caracterizavam o centro principal de Londrina na época. Nas proximidades da estação ferroviária instalaram-se armazéns de cereais e café, máquinas de beneficiamento de grãos e serrarias.

Nos anos 60, a expansão da cidade prosseguiu nos prolongamentos das vias consideradas principais, com um grande número de loteamentos populares, como os Jardins Igapó, Pizza, Parque das Indústrias, Parque Ouro Branco, Jardins Cláudia, Arco-Íris e Santa Rosa, ao sul; Jardins Ideal, Paulista, Fortaleza, Paraíso e Parque Ouro Verde, ao norte; e Jardins Bandeirantes, Sabará, Leonor, Tóquio, a oeste.

Figura 4.5. Mapa de evolução urbana por década da cidade de Londrina. Fonte: Plano Diretor, 1997.

Ao mesmo tempo em que a cidade crescia, na década de 70, a prefeitura realizava ações para proporcionar um crescimento ordenado, sobretudo com obras de saneamento. Grassiotto (2003) cita entre as obras efetuadas a via expressa que completou o anel perimetral da cidade (1975), a construção de viadutos, canalização de córregos, obras de drenagem, reestruturação do sistema viário etc.

Nessa fase foram feitas benfeitorias no Lago Igapó, com a implantação de equipamentos de lazer e de paisagismo, transformando o local em área de lazer. Um lado do lago foi ocupado por chácaras de lazer e para habitação pela população de alta renda e no outro as pessoas podem circular livremente em seu lazer.

Na década de 70, foram implantadas áreas industriais, com os Parques das Indústrias Leves e Waldemar Hauer, e os conjuntos habitacionais populares das Flores, Lauro da Veiga Pessoa e Orion. Nessa fase, ao mesmo tempo em que a cidade se expandia nas bordas, começava a ocorrer uma grande verticalização da área central (PDL, 1997).

A tendência de crescimento da cidade no quadrante sul/sudeste se fortaleceu com a criação da Universidade Estadual de Londrina, na década de 70, cujo campus, localizado a sudoeste, revelou-se vetor de crescimento da cidade, que se expandiu em direção a ela, levando principalmente a população de média e alta renda.

Com o crescimento da cidade, o comércio também foi se expandindo para ruas de maior fluxo e para os bairros. A Avenida Higienópolis, que fica perto da área central, foi ocupada inicialmente por residências de médio e alto padrão, mas se transformou em rua comercial, com lojas e boutiques para a elite. Aos poucos, ruas de bairros foram se transformando em comerciais, como a rua Araguaia, as avenidas Maringá, Bandeirantes, Inglaterra, Arthur Thomas e a Saul Elkind.

O primeiro shopping center da Região Sul do Brasil fica em Londrina. O Com-Tour foi inaugurado em 1973, na Avenida Tiradentes, e foi até 1990 o único shopping center da cidade. Apresentava a circulação descoberta,

permitindo a ventilação e a iluminação natural, e atraía consumidores locais e da região; é, ainda hoje, símbolo uma época de prosperidade econômica.

No começo da década de 80, houve uma febre de construção de conjuntos habitacionais, especialmente na região norte, com os conjuntos Ruy Virmond Carnascialli, Milton Gavetti, Parigot de Souza, Vivi Xavier, Luiz de Sá, Aquiles Stenghel, João Paz; no leste conjuntos Ernani Moura Lima, Lindóia e Mr. Thomas; e no sul, Conjunto Aníbal Siqueira Cabral (PDL, 1997).

Em 1982, a Prefeitura Municipal é transferida para a região sul/sudeste, nas proximidades do Lago Igapó, o que aumentou mais ainda a tendência de expansão para esse setor, que foi ocupado pela população de alta e média renda.

Em vista da necessidade de ordenação do crescimento, em 1983 foi elaborado o primeiro projeto de zoneamento completo da cidade, posto em prática pela Prefeitura Municipal. Esse documento possibilitou um planejamento global, que permitisse um crescimento mais ordenado.

O Catuaí Shopping Center, inaugurado em 1990, o maior da região, foi implantado no quadrante sudoeste, na periferia da cidade. Sua presença provocou uma expansão da ocupação pelas classes de média e alta renda em sua direção. As avenidas Higienópolis e Madre Leônia Milito – as mais usadas para chegar ao shopping -, aos poucos se transformaram em vias comerciais.

Nos anos 90 registrou-se o surgimento de grande quantidade de loteamentos particulares. O setor da construção foi impulsionado pela estabilidade financeira, com a implantação do Plano Real, e boa parte da população pôde construir a casa própria. Nessa fase foram também construídas residências de alto padrão em condomínios fechados, como os condomínios Pitangá, Royal Golf, Royal Tennis, Royal Parque, Santana Residence e Catuaí, entre outros, localizados nos arredores do Catuaí Shopping.

Nas proximidades do Calçadão, no centro da cidade, outro shopping foi inaugurado, em 1999, o Shopping Royal Plaza. Sua criação interferiu no entorno imediato, principalmente com a implantação de estacionamentos e com a reforma de pequenas lojas. Depois foi criado o Camelódromo de Londrina, também nas

proximidades do Calçadão, que abrigou os camelôs, movimentando mais ainda o comércio local e fazendo aparecer pequenos estabelecimentos nas suas proximidades.

Neste relato verificou-se que o comércio acompanhou o crescimento da cidade, expandindo-se em direção ao mercado consumidor, especialmente nas vias principais. A região central foi se expandindo com o crescimento da cidade, e o comércio seguiu em várias direções, pelas avenidas Higienópolis e Madre Leônia Milito, para o Catuaí Shopping; pela rua Quintino Bocaiúva, em direção a Cambe; e pela avenida 10 de Dezembro, em direção a Ibiporã.

Vale a pena dizer ainda que à medida em que a cidade cresceu, algumas ruas comerciais foram se especializando, como a rua Souza Naves e a avenida Bandeirantes, ocupadas por hospitais e clínicas; a rua Guaporé e a avenida 10 de Dezembro, com suas lojas de peças de carros; a avenida Benjamim Constant, com lojas de móveis e eletrodomésticos, entre outras.

4.4.2.A Cidade de Bauru

4.4.2.1. Desenvolvimento Econômico e Demográfico

Bauru localiza-se no centro-oeste de São Paulo, entre a região metropolitana da Capital e seu entorno, área altamente industrializada, e a região oeste do Estado, se distingue basicamente pelo setor primário (PLANO DIRETOR DE BAURU, 1996) (Figura 4.6).

Figura 4.6. Mapa do Estado de São Paulo com a localização, de Bauru em vermelho. Fonte: <http://www.guianet.com.br/sp/mapasp.htm>

Administrativamente, Bauru está inserida na Região do Governo de Bauru, que é formada também por: Agudos, Arealva, Avaí, Balbinos, Borebi, Cabrália Paulista, Duartina, Iacanga, Lençóis Paulista, Lucianópolis, Macatuba, Pederneiras, Pirajuí, Piratininga, Presidente Alves, Reginópolis e Ubirajara.

A formação do povoado que deu origem à cidade ocorreu por volta de 1856, com o estabelecimento das primeiras famílias. A criação do patrimônio de Bauru se deveu à doação de terras feita por Antonio T. Espírito Santo e esposa, em 1884.

Novas áreas doadas foram anexadas à cidade, em 1893, e o arruamento foi expandido. A malha urbana foi desenhada por Vicente de Ferreira Farias, apresentando quadras de 88 x 88 m (Figura 4.7).

Figura 4.7. Arruamento de Bauru em 1910. Fonte: Chirardello apud Lima, 1998.

A primeira estação ferroviária foi implantada às margens do Córrego da Grama. A ferrovia, implantada pela Cia. União Sorocabana e Ituana, chegou em 1905, proveniente de Lençóis, fazendo a importante ligação entre Bauru e São Paulo.

Em 1906, chega a Bauru a ferrovia da Noroeste do Brasil, ligando a cidade a Corumbá e à Bolívia. A novidade trouxe prosperidade à cidade. Nas imediações estação ferroviária foram construídos hotéis e estabelecimentos comerciais (PMB – Prefeitura Municipal de Bauru, 1970).

Com a chegada da Companhia Paulista de Estradas de Ferro, em 1910, ligando a cidade a Pederneiras, Bauru passa a ser um dos mais importantes entroncamentos ferroviários do interior do país e do continente. Nesse período, a cidade cresce rapidamente: a população se multiplica por cinco, passando de 600 habitantes em 1905 para 3.000 em 1910, (PDB – Plano Diretor de Bauru, 1996).

Pela estrada de ferro chegaram muitos migrantes de outras partes do Brasil e imigrantes espanhóis, italianos, portugueses, libaneses e japoneses, que foram para a região atraídos por novas perspectivas de vida.

Nessa época a cidade sobrevive da produção do café e de outras pequenas lavouras, mesmo com suas terras mais fracas e inférteis que as do restante do Estado. O crescimento faz o comércio ganhar força e se firmar como um importante segmento da economia.

A cidade já se apresentava como promissora, contando com armazéns, bares e outros estabelecimentos que abasteciam localidades vizinhas.

No início do Século XX, diversas melhorias da infra-estrutura urbana foram implantados, como o serviço telefônico de Bauru (1908), os serviços de água e esgoto (1911) e o fornecimento de energia elétrica (1913). Em 1914, foram construídos o Grupo Escolar, a Santa Casa e a Cadeia Pública, (PMB, 2005).

A década de 20 é marcada pela instalação de grandes atacadistas e casas bancárias e pelo começo da pavimentação das vias mais importantes.

Nos anos 30, a cidade mostrava um aumento significativo da população, com 15.000 habitantes. Os setores de saúde e de educação começam a se desenvolver. Até a década de 30, como grande parte dos municípios brasileiros, Bauru apresentava uma economia predominantemente agrícola, fundada na lavoura do café (PDL, 1996).

Num período de grande expansão do transporte ferroviário do Brasil, é inaugurada a estação NOB (Noroeste do Brasil), em 1939, que serviria também às ferrovias Sorocabana e Paulista.

A produção de café passou a declinar devido à má qualidade do solo e aos baixos preços do produto. Bauru passa a diversificar a produção agrícola e torna-se um importante centro de beneficiamento de oleaginosas, que tomou impulso após 1935, com a instalação das beneficiadoras Anderson Clayton e SANBRA ao longo das linhas ferroviárias.

Nos anos 40, Bauru, apresentava uma população de 55.472 habitantes. Nessa época a cidade passa a se destacar no Estado pela sua força

econômica e por sua intensa vida social, com animadas feiras e exposições, clubes recreativos, esportivos, culturais, entre outras atrações (PMB, 2005).

Na década de 50, começou a prosperar um novo setor, o do ensino superior, que se tornou muito importante para o desenvolvimento da cidade. Em 1951 é criada a Faculdade de Odontologia; em 1952, a Faculdade de Direito; e em 1953, a Faculdade de Filosofia, Ciências e Letras do Sagrado Coração de Jesus.

Nos anos 60, com uma população de 92.099 habitantes, Bauru apresentava uma alta taxa de urbanização, de 91,37%, diferentemente do restante do país (Tabela 4.3). A média nacional era de 48,45% (SANTOS, 1996).

ANO	URBANA	RURAL	TOTAL	TAXA URBAN.	ANO	URBANA	RURAL	TOTAL	TAXA URBAN.
1.900			7.815		1.940	32.796	21.581	55.472	61.09
1.905	600				1.950	51.734	12.895	65.452	80.29
1.910	3.000				1.960	85.273	7.941	92.099	91.37
1.915	5.000				1.970	120.178	10.876	131.936	91.75
1.920	15.000		20.386		1.980	180.761	5.903	186.664	96.84
1.925	18.500				1.991	255.669	5.443	261.112	97.09
1.930	22.733		48.852		1.996	297.349	6.379	303.728	97.09
1.935	27.945			51.05					

Tabela 4.3. Evolução do crescimento populacional do Município de Bauru.

Fonte: Plano Diretor de Bauru, 1996, p.17.

A cidade consolidou sua posição entre os principais pólos comerciais do País nos anos 60 e 70. A região de Bauru também se caracteriza pelas atividades agropecuárias, ainda que, a partir da década de 80, o setor industrial tenha apresentado crescimento, com a criação de novos estabelecimentos industriais. A localização da cidade favorece o setor terciário, devido principalmente às facilidades de deslocamento pelas rodovias e ferrovias (PDB, 1996).

Na década de 90, diversas melhorias foram realizadas na cidade, com a ampliação da pavimentação asfáltica e de galerias pluviais, contenção de erosões e a implantação de conexões entre vias importantes. Também foram implementados diversos programas de assistência médica e social. Em 1991, o

município atingiu uma população de 261.112 habitantes, com uma taxa de urbanização de 97,09% (Figura 4.8).

Figura 4.8. Foto aérea de Bauru, década de 90.
Fonte: Prefeitura Municipal de Bauru, 1993.

Bauru se tornou uma cidade com grande atividade universitária. Possui cursos da Universidade de São Paulo (USP) e da Universidade Estadual Paulista – Unesp, tem a Universidade do Sagrado Coração – USC, a Instituição Toledo de Ensino (ITE), a Universidade Paulista (UNIP) e as Faculdades Integradas de Bauru (FIB), entre outras instituições.

A produção do setor primário na região de Bauru se apresentou bem diversificada, nos anos 90. O principal produto era a cana-de-açúcar, com 40% do valor produzido, vindo a seguir a criação de bovinos (11,65%) e o restante dividido entre café, casulos, leite, ovos, alho, aves, milho, citros, manga, suínos e outros (PDB, 1996).

O setor secundário da Região de Governo de Bauru também era variado, com indústrias de produtos alimentares, bebidas e têxteis. Entre as empresas de maior relevância contam-se as usinas de açúcar e álcool de Lençóis Paulista e Macatuba e indústrias de máquinas e aparelhos de terraplanagem de

Pederneiras, mas em relação ao Estado a contribuição dessas empresas não é muito expressiva.

Em sua maioria, a produção industrial de Bauru destina-se ao consumo da região, com indústrias alimentícia, moveleira, de derivados plásticos (Plasutil), produção de máquinas, baterias (Ajax, Tudor e Krall), entre outras. Existem na região indústrias que distribuem seus produtos nacionalmente, como a Brahma, a Tilibra e a Kibon.

No setor terciário, Bauru tinha, nos anos 90, um total de 6.815 estabelecimentos, dos quais 36,2% eram de comércio varejista e 35,8% do setor atacadista. A cidade destaca-se como entreposto comercial, com a existência de depósitos distribuidores de empresas importantes.

De acordo com dados do IBGE (2002), em 2001, foi registrada no município de Bauru uma população de 316.064 habitantes. O valor total produzido no município foi de 2.110.503.000 reais, sendo que, desse total, 67% corresponde à produção do setor terciário, 29,57% ao setor secundário e 2,67% ao setor primário. Tais dados demonstram que o setor de comércio e de serviços é um segmento importante da economia. No setor agrícola, as principais culturas, em valor produzido, são laranja (63,54%), abacate (10,70%), café (5,137%) e milho (4,14%). Verificou-se também um PIB (Produto Interno Bruto) *per capita/ano* de 6.300 reais, 44,50% abaixo do Estado, que é de 11.353 reais.

Bauru inicialmente se desenvolveu com base na produção agrícola, mas a infertilidade do solo e a facilidade de transporte devido ao entroncamento ferroviário impulsionaram o crescimento do comércio e dos serviços. A cidade se fortaleceu principalmente como entreposto comercial, devido a sua localização privilegiada.

4.4.2.2. Expansão Urbana e as Atividades Comerciais

Bauru se desenvolveu inicialmente nos limites entre o Córrego das Flores, o Rio Bauru e o Córrego da Gramma, no sentido Leste-Oeste, ao longo do eixo da atual rua Primeiro de Agosto (PDB, 1996).

Na primeira década de Século XX, a cidade começou a crescer e surgiu o comércio nas ruas Araújo Leite, 1º de Agosto e imediações. Como a cidade surgiu à beira de uma rodovia, essa tornou-se a rua principal, caracterizando o centro da cidade.

De acordo com Lima (1998, p.14) “a cidade nasceu à margem direita do Rio Bauru e expandiu-se preferencialmente pela encosta sul menos acidentada, onde se caracterizou a cidade propriamente dita, com os principais equipamentos”.

A chegada da estrada de ferro, na primeira década do Século XX, trouxe prosperidade e provocou o deslocamento do eixo principal da cidade da Rua Araújo Leite para a Rua Batista de Carvalho. Foram construídos hotéis na parte de baixo da rua, para receber viajantes.

O crescimento da cidade se deu em direção ao sul, para a parte que apresenta o relevo menos acidentado. O norte, onde o relevo é mais recortado pela hidrografia, desde o início foi ocupado pela população de baixa renda (PDB, 1996).

Nessa época, a criação de um novo cemitério, o Cemitério da Saudade, resultou na construção da ponte sobre o Ribeirão das Flores, parte da Rua 1º de Agosto que atravessa atualmente a Avenida Nações Unidas, uma das principais vias da cidade.

O primeiro bairro a surgir foi a Vila Falcão, em 1918, que foi ocupada por operários do pátio ferroviário. Em seguida foram surgindo outros bairros, como a Vila Córdia e a Vila Antártica – esta em consequência da instalação da indústria de bebidas.

Ainda na primeira metade do Século XX, foram criados pelo poder público, ao norte, a Escola agrícola, ao sul, o Aeroporto e o Ginásio Ernesto Monte, a leste, o Horto Florestal, e a sudoeste, o Recinto Mello de Moraes e a ETA (Estação

de Tratamento de Água), que se tornaram vetores de crescimento da cidade, atraindo novos loteamentos pela existência de infra-estrutura (KIRCHNER, 2000).

Diversos loteamentos abertos nas décadas de 40 e 50 eram parte de antigas fazendas de café e foram anexados ao espaço urbano. Alguns eram distantes, de difícil acesso e sem infra-estrutura, como Santa Edwirges, Parque Jaraguá, Vila Aviação, Jardim Carolina, Parque Bauru, Parque Giasante e Vila São Paulo (LIMA, 1998).

A construção da Rodovia Marechal Cândido Rondon, na década de 50, cortou a malha urbana da cidade e criou uma barreira física para o crescimento, que foi superada com a transposição da rodovia, favorecendo a criação de novos conjuntos habitacionais.

A ocupação da cidade ocorreu de forma descontínua, apresentando vazios urbanos. O surgimento de grandes vazios urbanos iniciou-se na década de 60, com a ocupação de áreas mais distantes, em bairros como Tangarás, Parque Industrial, Manchester, Jardim Mary, Jardim TV e Jardim Marília. O alto preço dos terrenos na área urbana fez com que parte da população fosse morar longe, em locais onde não existia previsão de infra-estrutura básica e de áreas públicas. Isso fez com que, mais tarde, a prefeitura tivesse que arcar com a infra-estrutura e criar áreas públicas para fins diversos.

Já na década de 70 houve um adensamento na área central, em bairros como Bela Vista, Parque Vista Alegre, Vila Independência e Vila Falcão. Nessa fase, apareceram também os loteamentos de chácaras para lazer, mais afastados, tais como Estância Balneário Águas Virtuosas, Chácara Cardoso, Chácaras Terra Branca e Parque Santa Rita, todos no setor sudeste/sudoeste (PDB, 1996) (Figura 4.9).

Figura 4.9. Evolução urbana por década em Bauru. Fonte: Lima, 1998.

Na década de 80, o crescimento da cidade ocorreu principalmente no sentido sudoeste. Diversas áreas já loteadas foram incluídas no perímetro urbano e grande parte dos loteamentos continuou sem ocupação.

Por iniciativa da COHAB (Companhia Habitacional), foram abertos diversos loteamentos mais recentemente, como a leste os conjuntos Pastor Arlindo Lopes Vianna e José Regino, próximos ao Parque Bauru, e ao norte o conjunto Fortunato Rocha Lima, construído em mutirão.

Foram loteadas também novas áreas para a criação de condomínios, como o Sabiás, o Andorinha, o Residencial Jardins do Sul, e loteamentos como o Residencial Tívoli, Jardim Jussara, Jardim Eugênia, todos no sudoeste, ocupando espaços vazios, e no sudeste o Jardim Colonial, perto da UNESP (PDB, 1996).

Para facilitar o crescimento da cidade, novas áreas foram anexadas ao perímetro urbano, em 92 e 95, e a Secretaria de Planejamento também procurou criar diretrizes de ocupação, evitando a criação de grandes vazios urbanos.

O comércio acompanhou esse crescimento, com a migração das lojas mais sofisticadas para o Bauru Shopping Center e arredores, e também começou se intensificar nos bairros. Algumas vias tomaram o *status* de subcentro, como a av. Getúlio Vargas (Jardim Estoril), av. Marcos de Paula Rafael (Núcleo Habitacional Mary Dota), av. Castelo Branco (Vila Independência) e rua Campos Salles (Vila Falcão), ganhando, além do comércio, atividades como bancos, médicos, dentistas e supermercados.

Iniciou-se a especialização do comércio em certas ruas, como a 1º de Agosto (bancos), Batista de Carvalho (lojas de eletroeletrônicos), Presidente Kennedy e Araújo Leite (autopeças), no centro da cidade, e também em lugares mais afastados, como as avenidas Nações Unidas e Getúlio Vargas (revendas de carros) e, ainda na Getúlio Vargas, restaurantes *self service*. A área central apresenta maior adensamento, é onde estão localizados a maior parte dos edifícios da cidade e também é onde se concentra a maior parte das atividades do setor terciário.

4.5. AS ÁREAS CENTRAIS E OS SUBCENTROS

A área central compõe um espaço importante da cidade, pois nela existe, geralmente, uma enorme concentração de atividades comerciais, serviços, gestão pública e terminais de transportes intraurbanos e interurbanos. É um espaço de convergência de atividades, onde o preço da terra costuma ser mais elevado e o solo tem uso intensivo.

O centro é o local onde ocorre uma grande concentração de atividades, é a maior área de comércio e serviços da cidade, gerando uma intensa quantidade de fluxos. O centro é o ponto que diminui os deslocamentos, tornando-se a localização mais vantajosa para toda a sociedade devido à ótima acessibilidade. Os centros das cidades brasileiras, médias ou grandes, possuem uma estrutura interna própria, onde apresentam a sua segregação, que gera a parte mais avantajada do centro e a pior parte do centro (VILLAÇA, 1999).

O centro da cidade surge à medida em que as ocupações tendem a se afastar de determinado ponto. Quanto mais a população cresce, mais aparece o centro; os dois se formam pelo mesmo processo, o centro e o não centro. Quando uma cidade atinge 200 ou 300 mil habitantes, o centro começa a se bipartir. Surgem então os subcentros, um produto das classes sociais que se deslocam do centro para freqüentá-los nos bairros.

O processo de ocupação do espaço urbano aqui abordado é o segmento de ocupação, segundo os movimentos sociais, em áreas mais privilegiadas e menos privilegiadas. Nesse processo, a sociedade se organiza na ocupação do espaço no qual se distribuem as aglomerações. Geralmente, a população de alta renda ocupa as áreas mais vantajosas.

A expressão conhecida como subcentro, segundo Villaça (1998, p.293):

[...] é utilizada para definir aglomerações de comércio e serviços, que não o centro principal. Destacam-se em certos locais em bairros com predominante função residencial, mas caracterizam-se também, com intensidade e complexidade, por apresentarem muitos dos serviços até então só encontrados na área central.

Dessa maneira, o surgimento de núcleos secundários altera a dinâmica da cidade, dispersando as atividades da área central, mudando a dinâmica do espaço urbano.

O comércio de bairro está associado ao crescimento das cidades e surge devido ao crescimento demográfico e do espaço construído, ao alto preço da terra, das taxas, dos transportes e das dificuldades em se conseguir um espaço adequado, fazendo com que o comércio busque um novo mercado consumidor.

Como parte da estrutura urbana, o comércio exerce um papel importante nas cidades. É um setor de atividade que gera muita renda, colocando em dinâmica a economia das cidades, criando empregos e proporcionando a troca, o encontro e a diversão.

4.5.1. O Centro de Londrina

O desenvolvimento de Londrina começou nas primeiras décadas do Século XX, quando colonizadores ingleses resolveram lotear as terras e criaram a cidade. Logo foram sendo construídas residências, hotéis e mercados, nas proximidades das ruas Duque de Caxias e Celso Garcia Cid (avenida Paraná), onde se localizava um dos principais acessos à cidade, procedente de Jataizinho (Jatahy).

A região da avenida Celso Garcia Cid e rua Duque de Caxias, que faz parte do atual centro antigo, era o ponto onde se encontravam os acessos a Cambé (Nova Dantzig) e Jataizinho (Jatahy). Ali surgiram as primeiras residências, de madeira, mas logo foram sendo substituídas por estabelecimentos comerciais e

industriais que se tornaram representativos para o crescimento da cidade, como a Serraria Curotto, Anderson Clayton, Viação Garcia e Cooperativa Agrícola Cotia (CERNEV, 1995) (Figura 4.10).

Figura 4.10. Foto aérea de Londrina, década de 50. Fonte: Museu Histórico de Londrina Padre Carlos Weiss.

O atual centro de Londrina, em sua parte mais antiga, foi aonde de início a cidade se desenvolveu social e economicamente. Esse local compõe a parte mais antiga da cidade, possui uma grande concentração de atividades, principalmente do setor terciário, como bancos, lojas, bares, escritórios, restaurantes, galerias comerciais, camelódromo, um shopping center, supermercados, lojas de departamentos, estacionamentos, entre outras atividades (Figura 4.11).

Figura 4.11. Mapa de Londrina com a localização do centro.
Fonte: Prefeitura Municipal de Londrina, 1996.

Os critérios adotados para definir o centro de Londrina tiveram base em Villaça (1999), apoiados principalmente no tipo de comércio existente. Para caracterizar o centro, definindo seu perímetro, considerou-se centro típico a existência de lojas médias, bancos, serviços, restaurantes, hotéis, escolas não oficiais e repartições públicas. Os limites foram traçados onde existe mais de 50% de áreas comerciais ocupadas em uma quadra. Observou-se que, hoje, o centro de Londrina é formado por um quadrilátero entre as avenidas Leste-Oeste (norte), JK (sul), rua Duque de Caxias (leste) e avenida JK (oeste). Aos poucos, com o

crescimento da cidade, outras vias foram se expandindo, como a avenida Higienópolis e a rua Quintino Bocaiúva, aumentando mais ainda as áreas comerciais.

O centro de Londrina possui também diversas igrejas, entre elas a antiga matriz, hoje catedral, localizada num dos pontos mais altos da cidade (Figura 4.12). Em relação às atividades de saúde, o centro possui hospitais, postos de saúde, clínicas médicas e odontológicas. Entre as atividades de lazer e cultura, possui bibliotecas, museus, cinemas, teatros e escolas. Essa variedade de atividade faz com que o centro de Londrina se mantenha em constante movimento.

Figura 4.12. Foto aérea do centro de Londrina. Fonte: CODEL, década de 90.

A região central é bem movimentada, principalmente nas imediações do Calçadão, onde ocorrem apresentações musicais, teatrais, feiras, comícios, enfim, os mais diversos tipos de manifestações da vida pública.

A avenida Paraná, onde se localiza o Calçadão, já se destacava como via principal da cidade nos anos 50 (Figura 4.13). Era nesse local que se faziam os passeios de final de semana, os desfiles escolares, os comícios, era o local mais movimentado da cidade. Nessa avenida estão localizados as Lojas Pernambucanas, a Riachuelo, as Americanas, o Cine-Teatro Ouro Verde, a agência centro do Banco do Brasil, entre outros estabelecimentos que fizeram parte da história da cidade.

Figura 4.13. Avenida Paraná, na década de 50. Fonte: CERNEV, 1995, p. 11.

Nas imediações da catedral, existem diversas praças e um bosque, tornando o centro de Londrina bem servido de espaços livres públicos. A praça que mais se destaca é a Marechal Floriano Peixoto, que se situa entre a Catedral e o Calçadão. Além de ser um local de passagem, muitas pessoas costumam passear por lá. Outra praça de destaque é a 1º de Maio, com sua Concha Acústica, que foi criada para pequenos eventos. A praça Rocha Pombo se distingue por fazer a ligação entre a antiga rodoviária (hoje Museu de Artes) e a antiga ferroviária (hoje Museu Histórico). Projetado por João Batista Vilanova Artigas, o prédio da antiga rodoviária representa um marco da arquitetura moderna. As outras praças cumprem sua principal função de espaço livre público. No bosque existe uma área para caminhadas, existem mesas onde se joga baralho, uma quadra esportiva e um playground em estado precário.

Na região central (avenida Leste-Oeste) está localizado o terminal de transportes intraurbano, que causa um fluxo freqüente de pessoas circulando pela região, movimentando mais ainda o centro da cidade.

A malha inicial, projetada com formato quadriculado, facilitou a ordenação da ocupação e a expansão urbana, principalmente em relação ao sistema viário, que foi reformulado diversas vezes para se ajustar ao crescimento da

cidade, à implantação do Calçadão, na década de 70, e à grande quantidade de fluxos.

Com o crescimento, ocorreu um adensamento da região central, principalmente com a construção de edifícios residenciais. A ocupação do centro pela população ajudou a manter a vitalidade do local.

4.5.2. O Centro de Bauru

Bauru foi fundada em 15 de novembro de 1884, numa área doada pelo fazendeiro Antonio Espírito Santo e esposa. As primeiras ocupações ocorreram na atual rua Primeiro de Agosto, dentro da região delimitada pelo Córrego da Gramma e pelo Córrego das Flores, onde se localiza o centro de Bauru (PDB, 1996).

A cidade progrediu na primeira década do Século XX, e as residências e o comércio começaram a aparecer nas ruas Araújo Leite, Primeiro de Agosto e imediações, local que se tornou o antigo centro principal da cidade (PMB, 1970) (Figura 4.14).

Figura 4.14. Mapa de Bauru, com a região central assinalada em vermelho.
Fonte: Plano Diretor, 1996, elaboração da autora.

Atualmente, a região central da cidade é delimitada pela avenida Rodrigues Alves, rua Araújo Leite, rua Primeiro de Agosto, praça Machado de Mello e praça das Bandeiras, incluindo a praça Rui Barbosa e o Calçadão da Batista de Carvalho, conforme a Secretaria Municipal de Planejamento Urbano de Bauru, (2003).

Uma das vias mais importantes do centro é a avenida Rodrigues Alves, com características comerciais, e onde estão localizados diversos pontos de embarque e desembarque de passageiros de transporte intraurbano e inter-regional da cidade, causando um grande fluxo de pessoas. Nas suas proximidades estão as ruas Batista de Carvalho e 1º de Agosto, que também se destacam pelas características comerciais (Figura 4.15).

Figura 4.15. Rua Batista de Carvalho, no início dos anos 40.
Fonte: Prefeitura Municipal de Bauru, 1996.

A rua 1º de Agosto tem uma grande quantidade de agências bancárias, enquanto a rua Batista de Carvalho, onde se localiza o Calçadão desde a década de 80, apresenta um comércio diversificado, o que inclui lojas de departamentos, lojas de eletrodomésticos, restaurantes e bares.

Na rua Batista de Carvalho está localizada a catedral, com uma praça à sua frente, a Praça Rui Barbosa. Nesse local são realizados eventos filantrópicos (em geral, venda de comida para arrecadar fundos para instituições) e também ocorrem eventuais feiras hippies. (Figura 4.16)

Na implantação do arruamento inicial não foi feita previsão de espaços públicos, e hoje existem poucos na região central, os quais foram criados depois, como as praças Machado de Mello e a República do Líbano.

A praça Machado de Mello, nas proximidades da estação, surgiu de uma doação de Joaquim Machado de Mello, que era o concessionário da exploração da Noroeste. A região central da cidade é pouco arborizada, principalmente na avenida Rodrigues Alves e na rua Batista de Carvalho, *o que causa desconforto aos usuários*, conforme o PDB (1996).

Figura 4.16. Vista da região central de Bauru, década de 90.
Fonte: Prefeitura Municipal de Bauru, 1996.

Nas proximidades do pátio ferroviário, no norte do centro, predominam os segmentos de lojas de materiais de construção, de lojas de animais e produtos veterinários e hotéis de viajantes. No sul estão localizados os escritórios de profissionais liberais, as clínicas médicas e odontológicas, os hospitais, cinemas, cartórios, o Tennis Club de Bauru, escolas e a Câmara Municipal.

A avenida Duque de Caxias se apresenta como um limite entre a zona comercial e a residencial. Nela existem estabelecimentos comerciais e de serviços, como postos de gasolina, farmácias, escritórios de advocacia e outros. Essa avenida é uma das principais vias de acesso ao centro da cidade, integrando a circulação dos ônibus. Antigamente, os desfiles escolares eram realizados ali, mas foram transferidos para o Sambódromo.

A área central foi passando por transformações com o crescimento da cidade. Edifícios de gestão pública, como a prefeitura, e o fórum, foram transferidos para a Vila Santa Tereza e o Jardim Bela Vista, em áreas mais afastadas do antigo centro principal.

4.6. A ESTRUTURA DAS CIDADES E O SETOR TERCIÁRIO

Numa cidade, o setor terciário compreende comércio varejista, comércio atacadista e prestação de serviços. O comércio varejista, segundo Kotler (2000, p.540), pode ser entendido como todas as atividades que se relacionem com “a venda de produtos ou serviços diretamente aos consumidores finais, para uso pessoal e não comercial. Um varejista ou uma loja de varejo é qualquer empreendimento comercial cujo faturamento provenha principalmente de venda de pequenos lotes no varejo”. A forma ou o lugar onde os produtos ou serviços são vendidos não é importante, e pode se realizar pessoalmente, por telefone, pelo correio, pela internet, por máquinas etc.

O comércio atacadista relaciona-se com a venda de bens e serviços para aqueles que vão revender ou utilizar comercialmente esses bens e serviços. E entende-se por prestação de serviços toda atividade que realiza um serviço, como a do médico, do professor, do mecânico, entre outros.

O comércio localiza-se geralmente no centro das cidades, onde ocorre uma grande concentração de atividades; trata-se da maior área de comércio e serviços da cidade.

A localização costuma ser o principal aspecto a ser analisado na introdução do comércio varejista. As empresas tomam grande cautela na seleção do lugar para a instalação do comércio, conforme o tipo de atividade e a clientela a ser atendida. Aliado a esta idéia, Vargas (1993) comenta que a estratégia de negócios pode ser outro fator importante na viabilização das atividades de comércio varejista e serviços.

No quadro atual da sociedade globalizada, as relações entre as atividades inseridas no espaço urbano tendem a ser flexíveis de acordo principalmente com as exigências do mercado. Nesse contexto, a escolha da localização está relacionada a fatores como: TRABALHO (tipo, mobilidade, disponibilidade e custo), CAPITAL (os principais são: o físico e o móvel), DEMANDA (relaciona-se com o nível de desenvolvimento econômico), TRANSPORTES (facilidade de deslocamento), FLUXOS (de insumos, informação, dinheiro e pessoas), ORGANIZAÇÃO EMPRESARIAL (varia com o tipo da organização, até mesmo se é pública ou privada), POLÍTICA (legislações e intervenções do poder público), CONTEXTO SÓCIO-CULTURAL (perfil da população, fatores culturais e econômicos), TECNOLOGIA (reflete nos demais fatores e na estrutura das empresas) e o ESPAÇO FÍSICO (tem relação com o tipo de atividade e as suas necessidades), conforme (VARGAS, 2002).

O volume de negócios vai depender também das características do produto, conjuntura favorável de tempo e lugar e das facilidades financeiras que serão oferecidas ao consumidor.

Procurando identificar os motivos pelos quais uma certa atividade econômica escolhe a sua localização, Vargas (2002) destaca que as três principais teorias locacionais são a neoclássica, a behaviorista e a estruturalista. A neoclássica é uma teoria econômica tradicional, que foi utilizada por geógrafos e economistas buscando gerar modelos de uso do solo. Era baseada em trabalhos dedutivos e não em observações da realidade. Procedimentos matemáticos e estatísticos elegiam a distância como fator determinante na busca da melhor localização.

O modelo behaviorista destaca o indivíduo como a principal causa dos acontecimentos econômicos e se baseia em estudos de comportamento. A teoria buscou um grande número de variáveis para formar padrões da atividade econômica, inserindo motivos, valores, preferências, percepções e opiniões. Essa teoria admite que a escolha da localização não se apóia numa informação perfeita e completa dos dados e nem na capacidade de quem os maneja. As seleções são realizadas mesmo com o conhecimento de que não são as melhores em relação à maximização do lucro. Ela assume que os negócios podem satisfazer outros

aspectos além do lucro, como segurança, crescimento, minimização de riscos, autopreservação e satisfação pessoal.

Para a teoria estruturalista, o espaço é produzido pela economia e o território é constituído por uma estrutura do sistema econômico no qual as pessoas atuam. Segundo os estruturalistas, cada parte interfere na outra, necessitando-se da compreensão da realidade em totalidades integradas, onde cada elemento reflete na dimensão do todo, e acrescentam que o comportamento da população é condicionado por um amplo processo social, político e econômico. Enfatizam que, como as partes não podem ser independentes do todo, são as classes sociais e a cultura os principais fatores que moldam o comportamento da população em relação à ocupação do território.

A escolha da localização mais vantajosa vai resultar, na maioria das vezes, em um lucro maior. Pode haver diferença nos critérios de escolha da localização em função do tipo de determinada atividade e de empresa, entre outras razões. O espaço a ser ocupado servirá para uma ou mais finalidades, tendo em vista a desejada eficácia.

4.6.1. Alguns Aspectos Sobre a Venda no Varejo

Para ter sucesso nas vendas no varejo é preciso levar em conta vários fatores. Há cada vez mais ciência nessa atividade, mas depende também da percepção dos comerciantes ou do chamado *tino comercial*. Vender no varejo é certamente uma arte. Depende de habilidade, experiência e observação, e mesmo assim não é possível tomar as decisões com base em todas as informações necessárias e os resultados são incertos. Apesar disso, têm ocorrido grandes progressos nessa área, com a sistematização de conhecimentos e a crescente aplicação de métodos científicos.

As contribuições mais significativas têm sido feitas através das pesquisas de marketing e de análises sobre o comportamento do consumidor nas

áreas da economia, sociologia, demografia, psicologia, antropologia e história. Os avanços nesse campo baseiam-se em novos conceitos e em novos métodos na prática de comercializar.

Diversas investigações foram realizadas em diferentes campos na tentativa de melhorar a relação entre o mercado e o consumidor. Os geógrafos urbanos verificaram qual seria a melhor localização de shopping centers e a melhor forma de armazenar mercadorias. Psicólogos estudaram motivação para compras. Sociólogos fizeram avaliações de adaptação institucional no processo histórico de mudança ambiental. O campo do marketing teve grande repercussão no conteúdo e nos métodos de áreas afins, principalmente na sua utilização para a implementação de compras em grandes centros (DAVIDSON & DOODY, 1966).

A venda no varejo exerce um certo efeito na formação da nossa cultura e é um aspecto adaptável no sentido de que vender no varejo, para muitas empresas, é dar respostas a mudanças rápidas de desejos e circunstâncias variáveis da vida dos consumidores.

Por exemplo, o desenvolvimento rápido do segmento dos supermercados, na década de 1930, foi possível devido a uma variedade de progressos técnicos e científicos: a depressão forçou a maioria das pessoas a tornar o preço dos produtos mais justo; o automóvel tornou possível a entrega em domicílio; o refrigerador possibilitou a armazenagem de certos produtos por um período maior de tempo, o auto-serviço cresceu pela sua aceitação, ampliou-se a circulação de encartes para o consumidor popular e a difusão da propaganda nos meios de comunicação (DAVIDSON & DOODY, 1966).

A cultura também influencia as vendas no varejo, na medida em que os consumidores, em seu contato com as diferentes lojas, criam suas próprias opções de consumo. A arquitetura pode contribuir para as vendas, criando uma atmosfera atraente tanto no exterior como no interior das lojas. O esforço da promoção também é uma questão à parte na experiência diária de quase todos os tipos de comércio. Tudo isso junto contribui para a formulação de atitudes e valores daqueles que precisam vender.

- **O Caráter do Varejo**

A fase final da comercialização é a venda no varejo, é a parte integral do processo produtivo, no sentido de agregar valores a bens e serviços. Porém, freqüentemente o varejista é considerado um mero explorador ou um custo adicional na parte produtiva da economia, sendo visto geralmente como fornecedor de mercadorias feitas por outros e não como produtor econômico.

Segundo Souza apud Vargas (p.25, 2001):

[...] a origem etimológica da palavra negócio (que incluía o comércio, o trabalho manual, o negócio) surgiu como oposição ao conceito de ócio decorrente de sua concepção grega: neg-otium, isto é, negação do ócio. Tanto na Antigüidade como na Idade Média o ócio fora considerado uma atividade dos privilegiados, da aristocracia e do clero. Não é de se estranhar, então, que a doutrina cristã, na Idade Média, tenha baseado seus princípios de condenar os aspectos ou usurários do comércio, do ganho pelo ganho e, especialmente, a usura, nos pensamentos dos filósofos gregos.

Com freqüência se ouve o comentário de que certos segmentos de vendas do varejo, como supermercados e casas de descontos, são mais eficientes, presumivelmente porque suas margens operacionais são mais baixas que as de outros tipos de negócios de varejo. Esse ponto de vista não aprecia verdadeiramente a natureza de vender no varejo e não reconhece os diferentes tipos de lojas que têm que operar de modo próprio. O ponto positivo do varejo está no fato de que ele amplia o universo de opções de consumo, oferecendo ao consumidor uma ampla e real extensão de produtos, resultando na cadeia completa da satisfação ou das necessidades do consumidor.

- **A Administração no Varejo**

A principal função da administração no varejo é alcançar a recompensa econômica na forma de lucro a partir da realização dos negócios, atendendo os clientes da melhor forma possível. Para isso, há necessidade de planejar, organizar e controlar as operações da empresa (DAVIDSON & DOODY, 1966).

Na atividade de administrar, é preciso planejar projetos específicos para situações como propaganda nos finais de semana, exibição de vitrines, decoração da loja em datas comemorativas, contratação de pessoal para eventos, promoções e outras.

A organização do trabalho é uma segunda função da administração e envolve o ato de prover a empresa de pessoal, mercadorias, ferramentas e equipamentos necessários ao desenvolvimento de seus planos. O proprietário de uma loja deve organizar as atividades ou funções necessárias para a operação correr com tranquilidade.

Em síntese, o proprietário deve planejar gastos da operação da loja de forma a perceber uma taxa satisfatória de lucro líquido.

4.6.2. As Características dos Serviços

Os serviços têm características distintas do comércio e envolvem o ato de oferecer algo a outra parte. Este segmento é conhecido e caracterizado também pela sua intangibilidade: segundo Ambrósio e Siqueira (2002, p.13), “(os serviços) não podem ser vistos, cheirados, tocados ou provados antes de serem comprados. Um paciente não pode ver o resultado da cirurgia antes de se submeter a ela. Trata-se de uma oferta abstrata”. Desse modo, os profissionais de serviços procuram transformar o *intangível em tangível*, tentando diminuir as dúvidas da

compra, apontando algumas qualidades que podem ser identificadas nas instalações físicas, nos funcionários, nos materiais, nos equipamentos, no preço e na marca, com tratamento diferenciado, e principalmente cumprindo com o serviço prometido.

A produção e o consumo podem ocorrer ao mesmo tempo, os consumidores podem participar do processo e interferir na qualidade do serviço, e essa participação pode ser motivo de cautela, principalmente em relação ao tempo gasto para a realização do serviço e a sua qualidade.

É complexa a idéia de se tentar criar um modelo de prestação de serviços. Raramente um serviço será idêntico ao outro. O mesmo serviço de um profissional da saúde pode variar de um cliente para outro quanto a rapidez, cautela e segurança, e isso pode gerar erros de complicada solução, pois é o seu nome que está em jogo.

O primeiro contato do cliente com a empresa é muito importante por se tratar do momento em que se inicia a formação da percepção do cliente quanto à qualidade do serviço. Para determinar critérios de percepção de qualidade dos serviços, Zeithmal, Berry e Parasuraman apud Ambrósio & Siqueira (2002, p.15) criaram a expressão *servqual*, extraída das palavras *service* e *quality*, cujo significado envolve os seguintes aspectos:

- a) confiabilidade: prestar o serviço prometido de modo confiável e preciso;
- b) presteza: disposição e agilidade para ajudar;
- c) segurança: demonstrar cortesia, conhecimento do serviço e transmitir confiança;
- d) empatia: atenção e tratamento individualizados aos clientes;
- e) tangibilidade: instalações, ambiente, material de comunicação, equipamentos.

Outro ponto importante a ser observado quando se fala em serviços é o gerenciamento, pois os custos resultantes de uma possível ociosidade de

equipamentos, de instalações e de outros fatores possíveis, podem colocar o negócio em risco.

Para completar o quadro, um plano de *marketing* pode auxiliar no lançamento e relançamento de produtos vinculados aos serviços, aproximando os clientes das empresas e trazendo soluções que satisfaçam melhor suas necessidades. Os planos podem conter estratégias de relações públicas, eventos, informações e idéias que auxiliem na venda dos serviços.

4.7. CONSIDERAÇÕES FINAIS

A partir de considerações teóricas sobre a estrutura urbana e as atividades ocorridas no espaço urbano, foi possível obter melhor compreensão da dinâmica do espaço urbano e maior embasamento para a pesquisa.

Como vimos, o espaço urbano é constituído a partir das relações dos moradores da cidade, que se organizam entre si. Em sua estrutura, o espaço urbano deve facilitar as relações entre os moradores. Verificamos que as pessoas que vivem na cidade estão envolvidas por relações sociais e culturais e aí se agrupam. Assim, o espaço se torna uma extensão da relação entre as pessoas, de acordo com as atividades que aí se realizam. Entretanto, as características da população e as atividades que realizam representam múltiplas variáveis a influir na organização dessas atividades e na forma de ocupação do espaço.

O modo de vida da população é uma das variáveis mais importantes na organização das cidades, pois diferentes setores de atividades correspondem a diferentes situações de ocupação do espaço urbano, de maneira que a cidade é o reflexo das exigências da realidade social e econômica da população, conforme se pode verificar nas transformações das cidades através dos tempos.

As atividades ocorridas no espaço urbano provocam inter-relações. Em consequência, a forma como o comércio, os serviços, as indústrias e as outras atividades são conduzidas interfere na estruturação das cidades. As atividades

terciárias concentram-se geralmente em áreas de fácil acesso, que recebem grande fluxo de pessoas. O centro das cidades geralmente torna-se importante porque é onde ocorre o maior fluxo, favorecendo o comércio.

O setor terciário, importante atividade inserida no espaço urbano, tende a ter participação crescente tanto na renda das cidades como na oferta de empregos. Verificamos que o setor terciário é um segmento de grande importância tanto em Londrina quanto em Bauru, gerando um número expressivo de empregos e renda. Esses municípios tinham a maior parte da população vivendo na área rural até meados do Século XX, mas atualmente a maioria de seus moradores está na área urbana e obtém renda no setor terciário.

Em face desse quadro, os órgãos públicos responsáveis pelo desenvolvimento urbano deveriam levar em consideração a importância desse setor na elaboração de políticas públicas e na formulação de projetos que possibilitem o seu crescimento, contribuindo para melhorar a organização do espaço urbano.

4.8. REFERÊNCIAS

AMBRÓSIO, Vicente; SIQUEIRA, Rodrigo. **Plano de Marketing Passo a Passo/Serviços**. Rio de Janeiro: Ed. Reichmann & Affonso, 2002.

ARIAS NETO, José Miguel. **O Eldorado: representações da política em Londrina, 1930-1975**. Londrina: Ed. UEL, 1998.

BRUNA, Gilda. **Setor Comercial da Grande São Paulo**. São Paulo: Universidade de São Paulo, 1975.

CASTELLS, Manuel. **A Questão Urbana**. Rio de Janeiro: Editora: Paz e Terra, 1983.

CERNEV, Jorge. **Memória e Cotidiano: cenas do Norte do Paraná: escritos que se recompõem**. Londrina: IPAC, MEC.SESU, 1995.

COMPANHIA DE DESENVOLVIMENTO DE LONDRINA. CODEL. Londrina rumo aos 70 anos. Londrina, 2001.

COMPANHIA MELHORAMENTOS DO NORTE DO PARANÁ. Colonização e Desenvolvimento do Norte do Paraná. São Paulo, 1975.

CORRÊA, Roberto Lobato. **O Espaço Urbano**. São Paulo: Editora Ática, 1989.

DAVIDSON, William R.; DOODY, Alton. **Retailing Management**. 3 ed. New York: Ronald Press Company, 1960.

FARACO, José Luis. **Adensamento Central e Dispersão Periférica: Levantamento e Sistematização de Indicadores que Permitam Qualificar os Desequilíbrios Intra-Urbano de Londrina**. 1988. Mestrado, Universidade de São Paulo, São Carlos, 1988.

GOITIA, Fernando Chueca. **Breve História do Urbanismo**. Lisboa: Editorial Presença, 1992.

GRASSIOTTO, Maria Luiza Fava; GRASSIOTTO, Junker de Assis. **A Atividade Comercial e sua Relação com o Urbano: o exemplo de Londrina**. Londrina: Semina, v. 24, n.2, set. 2003.

HISTÓRIA VIVA – Bauru em Dia. Disponível em: <http://www².uol.com.br/bauruemdia/cidade/htm>. Acesso em: 20/06/2005.

INSTITUTO DE ASSISTÊNCIA AOS MUNICÍPIOS DO ESTADO DO PARANÁ. **Sistema Vário Básico**. Curitiba: FAMEPAR, 1994.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. Anuário 2000. Rio de Janeiro, 2000.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. Disponível em: <http://www.ibge.gov.br>. Acesso em: 11/08/2005.

INSTITUTO DE PESQUISA E PLANEJAMENTO URBANO DE LONDRINA. Plano Diretor de Londrina. Londrina, 1997.

JANUZZI, Denise C. R. **Avaliação de Áreas Públicas do Centro da Cidade de Londrina**. Dissertação (Mestrado em Estruturas Ambientais Urbanas). São Paulo: Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo, 2000.

JORNAL DA CIDADE. Disponível em: <http://jcnet.com.br/editoriais>. Acesso em: 20/06/2005.

KIRCHNER, Letícia Rocco. **Bauru Sem Limites**. Trabalho do Curso de Graduação em Arquitetura e Urbanismo. Londrina: UEL, 2000.

KOTLER, Philip. **Administração de Marketing**. São Paulo: Ed. Prentice Hall, 2000.

LIMA, Ludmila S. T. **Revitalização do Pátio Ferroviário de Bauru**. Trabalho Final de Graduação. Londrina: UEL, 1998.

PREFEITURA MUNICIPAL DE BAURU. **Bauru – Edição Histórica**. São Paulo: Editorial Focus, 1970.

PREFEITURA MUNICIPAL DE BAURU. **Plano Diretor de Bauru – Caderno de dados, levantamentos, diagnóstico**. Bauru, 1996.

PREFEITURA MUNICIPAL DE BAURU. Disponível em: http://www.bauru.sp.gov.br/site/historia/história_de_Bauru. Acesso em: 20/06/2005.

RAZENTE, Nestor. **Ocupação do Espaço Urbano em Londrina**. 1983. Mestrado, (Mestrado em Desenvolvimento Urbano – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo), Universidade Federal de Pernambuco, Pernambuco.

SANTOS, Milton. **Urbanização Brasileira**. São Paulo: Ed. Hucitec, 1996.

SERRA, Geraldo. **O Espaço Natural e a Forma Urbana**. São Paulo: Nobel, 1987.

SCHWARTZ, Widson. **Poder Emergente no Sertão**. Londrina: Ed. Midiograf, 1997.

VARGAS, Heliana Comin. **Comércio: Localização Estratégica ou Estratégia da Localização?** Tese (doutorado). São Paulo: Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo, 1993.

_____, Heliana Comin. **Espaço Terciário: o lugar, a arquitetura e a imagem do comércio.** São Paulo: Ed. SENAC, 2001.

VILLAÇA, Flávio. **Espaço Intra-Urbano no Brasil.** São Paulo: Studio Nobel. FAPESP, 1998.

CAPÍTULO 5 - ESTUDO DE CASO: AS RUAS DE PEDESTRES DE LONDRINA E BAURU

5.1. INTRODUÇÃO

Os espaços urbanos centrais têm sofrido mudanças em decorrência das transformações sociais e nas atividades de comércio e serviços. A população passou a buscar bairros mais afastados e surgiram novos formatos comerciais, como os shopping centers e os hipermercados, que são implantados geralmente em áreas onde há espaço para grandes estacionamentos, perto de vias rápidas e rodovias.

O desenvolvimento comercial periférico pode ter resultado em algumas vantagens para o consumidor, mas para o centro comercial tradicional causou prejuízos econômicos, sociais e ambientais, com a queda das vendas no varejo e o abandono das áreas centrais pela população. Para Jacobs (1960, p.181), a região central costuma ser o coração de uma cidade. “Quando o coração urbano pára ou se deteriora, a cidade, enquanto conjunto de relações sociais, começa a sofrer: as pessoas que deveriam se encontrar deixam de fazê-lo, em virtude da falta de atividades do centro”. Essa troca de produção e consumo deixa de acontecer, diminuindo a vitalidade dos centros urbanos e fazendo com que a estrutura da vida pública urbana sofra rupturas insustentáveis.

Com a intenção de buscar subsídios para manter e reforçar o tecido urbano da área central e as atividades nele existentes, este trabalho traz uma investigação sobre as mudanças que uma rua de pedestres provoca no centro de uma cidade, além da alteração do espaço físico.

5.2. DEFINIÇÃO DO OBJETO E DOS OBJETIVOS

5.2.1. Os Objetivos

O objetivo da pesquisa foi verificar os aspectos positivos e negativos da implantação de uma rua de pedestres como parte das soluções para tornar a área central um local com mais qualidade e vitalidade, evitando seu abandono e decadência. Além da pesquisa na cidade de Londrina, foi realizada a análise da rua de pedestres de Bauru como objeto secundário, para que pudesse ser feita uma análise comparativa dos dados, facilitando o exame das informações.

O trabalho inclui sugestões no sentido de dar maior vitalidade a esses espaços, para manter e reforçar o tecido urbano existente.

5.2.2. O Objeto de Estudo

A área central compõe um importante espaço na cidade, onde geralmente existe uma enorme concentração de atividades comerciais, de serviços, da gestão pública, dos terminais de transportes intra-urbanos e interurbanos. É um importante espaço de convergência de atividades, trocas e comunicações diárias.

Segundo Simões Jr. (1994), a partir do Século XIX tem aumentado o abandono das áreas urbanas centrais, fenômeno este que tem relação direta com os processos dinâmicos de produção e consumo verificados após o surgimento da cidade industrial.

O declínio econômico do centro de várias cidades, com a redução das atividades de varejo e das rendas públicas, fez com que diversos tipos de

projetos de revitalização urbana fossem criados para promover o desenvolvimento das áreas abandonadas, entre eles a rua de pedestres.

O presente trabalho, que trata do tema *Calçadas: a revitalização urbana e a valorização das estruturas comerciais em áreas centrais*, tem como objeto a rua de pedestres localizada no centro de Londrina, conhecida como Calçadão. Trata-se de um aprofundamento da investigação sobre a rua de pedestres iniciada na dissertação de mestrado da autora, quando foi feita uma *Avaliação de áreas públicas do centro da cidade de Londrina*.

A pesquisa sobre rua de pedestres procurou verificar as contribuições que um projeto de revitalização urbana pode oferecer para ampliar a qualidade dos espaços urbanos.

5.3. PROCEDIMENTO METODOLÓGICO

A pesquisa sobre o Calçadão de Londrina tem por base três tipos de análises: a da autora, a aplicação de questionários e a elaboração de mapas comportamentais, possibilitando o cruzamento das informações e o aumento da credibilidade da pesquisa, por levar em conta diferentes pontos de vista – o do pesquisador e o do usuário.

O estudo de caso foi iniciado com uma pesquisa bibliográfica para formar a base teórica que daria suporte às análises. A busca incluiu aspectos históricos do planejamento urbano, desenho urbano, teorias urbanas, setor terciário, preservação de conjuntos urbanos, espaços públicos e os hábitos da população, projetos urbanos e rua de pedestres.

Em seguida foram coletados dados. Primeiro, dados estatísticos, históricos, sociais e econômicos sobre Londrina, Bauru e outras cidades. Depois, a pesquisa concentrou-se em aspectos referentes ao local estudado, levantamento de mapas, iconográfico e fotográfico. Foram consultados livros, jornais, revistas,

publicações científicas, órgãos públicos e a internet. O exame dessas informações permitiu à autora fazer uma leitura crítica da estruturação espacial e dos aspectos visuais das ruas de pedestres estudadas.

Numa segunda fase foram aplicados questionários que revelaram, por amostragem, o grau de satisfação dos usuários com o espaço estudado. Para a verificação da eficácia dos questionários, foi realizado um pré-teste com resultados satisfatórios. Os dados levantados são apresentados aqui através de gráficos e tabelas. Por não haver necessidade de maior detalhamento das informações, outros procedimentos foram dispensados. Fechando a segunda fase, foram feitas entrevistas com pessoas-chave na relação das ruas de pedestres com a cidade, como comerciantes, representantes de associações comerciais e funcionários municipais.

A terceira fase corresponde à realização de estudos comportamentais para aferir a utilização dos espaços pelos usuários e verificar seus atos e ações em relação ao objeto de estudo. Com as informações obtidas na aplicação dos mapas comportamentais, foram elaborados mapas-síntese com as atividades mais recorrentes, ampliando o volume de informações sobre o espaço estudado.

Para chegar aos objetivos desejados e responder às questões da investigação, foi pesquisado primeiro o Calçadão de Londrina e depois o de Bauru, de forma a permitir a realização de uma análise comparativa. Procedeu-se à análise de diversos aspectos da utilização dada a esses espaços atualmente.

Assim, foi possível a elaboração de diretrizes que visam contribuir para a revitalização da área do Calçadão de Londrina, com o cruzamento das informações levantadas.

5.4. DELINEAMENTO DE HIPÓTESE E DA TESE

Com a definição do objeto e dos objetivos de pesquisa, foram delineadas as seguintes hipóteses secundárias:

- Com a efetuação de um projeto de intervenção ocorre uma valorização dos terrenos nas áreas de intervenção;
- Os projetos de intervenção urbana, melhoram os aspectos físicos do espaço proporcionando condições mais favoráveis para o acesso do consumidor, contribuindo com as vendas no comércio varejista;
- Com a introdução de elementos atrativos ao consumidor no centro da cidade, aumenta a possibilidade das vendas do comércio varejista, pelo fato de muitas vezes o consumidor comprar por impulso;

Como hipótese tese principal teríamos:

- Um projeto de rua de pedestres no centro da cidade, resgata e mantém o tecido urbano, favorecendo o interesse público em freqüentar o centro da cidade.

5.5. A RUA DE PEDESTRES DE LONDRINA

A rua de pedestres de Londrina – o Calçadão –, localiza-se na avenida Paraná, no centro da cidade. Sua implantação se deu em 1977, na gestão do prefeito Antonio Belinati, dentro de um projeto para a revitalização do centro da cidade elaborado pelo arquiteto Jaime Lerner.

A proposta previa o fechamento de três quadras da avenida Paraná e de trechos marginais ao Calçadão da avenida Paraná, do Bosque e das praças Gabriel Martins, Willie Davids, Primeiro de Maio e Sete de Setembro. O projeto

incluía a implantação de muitos quiosques, de áreas de estacionamento a serem administradas pelo município, o acesso restrito para veículos, a instalação de um palco para apresentações musicais, teatrinho e *play ground* para crianças, e a retirada do terminal de transporte coletivo do Bosque (FOLHA DE LONDRINA, 1977) (Figura 5.1).

No projeto Jaime Lerner destacou três aspectos para a revitalização do centro: organizar melhor o sistema viário, melhorar a distribuição do transporte coletivo e organizar os pontos de encontro. A ordenação do sistema viário ocorreria a partir de um anel central utilizando as ruas Mato Grosso e Pernambuco, e a implantação de equipamentos urbanos auxiliaria na reestruturação do local (FOLHA DE LONDRINA, 1977).

Figura.5.1. A proposta de Lerner. Fonte: Folha de Londrina 1/6/1977.

Hoje, o fechamento de ruas já se ampliou por mais duas quadras, além das três originais, e foram removidos alguns quiosques. Mesmo assim, a proposta de Lerner não foi totalmente implantada. Mas serviu para reorganizar o centro e provocou alterações no sistema viário, beneficiando o comércio e o espaço de convivência social.

O centro de Londrina teve sua estrutura modificada com a implantação do Calçadão. Hoje é um local onde são feitas apresentações de grupos teatrais, manifestações políticas, exibição e venda de mercadorias. Ali as crianças

brincam, os adultos circulam ou simplesmente contemplam. Sua utilização é imprevista e diversificada.

5.5.1. Análise da estruturação espacial

Esta análise inclui os elementos do espaço urbano que envolve o Calçadão e suas relações recíprocas, de maneira a explicar a estrutura da paisagem urbana. Serão reconhecidas as partes da forma urbana estruturadas nos seguintes elementos: o solo/parcelamento, planta de valores, o uso do solo, o piso, os edifícios, as vias, a praça, a vegetação, o mobiliário urbano. Este estudo considera alguns aspectos citados por Lamas (1989, p.38), que dá o nome de morfologia urbana ao “estudo da forma do meio urbano nas suas partes físicas exteriores, ou elementos morfológicos, e na sua produção e transformação no tempo”. A partir dos elementos estudados, buscou-se examinar o ambiente e a sua estrutura.

5.5.1.1. Solo/ Parcelamento

É a partir do território existente e de seu relevo que se edifica e organiza uma cidade. A configuração do local envolve os atributos do meio físico, que vão delinear a paisagem do espaço urbano.

O parcelamento representa a forma de como o solo é dividido, resultando num traçado onde serão organizados os espaços para várias formas de ocupação.

O parcelamento inicial da cidade de Londrina, onde se localiza o centro, tem a forma da malha xadrez (com quadras de aproximadamente 100 m x 100 m). Na região da Catedral surgem algumas elipses, e os quarteirões curvilíneos foram transformados em praças.

O Calçadão foi implantado na Avenida Paraná, nas proximidades da Catedral. Ocupa um trecho de cinco quadras e é cortado pela passagem de automóveis nas ruas intermediárias. O Calçadão tem uma largura de 21 metros e apresenta uma declividade suave, inferior a 5% (Figura 5.2.).

Figura 5.2. Foto aérea do centro de Londrina, com o trecho de cinco quadras do Calçadão assinalado. Fonte: Prefeitura Municipal de Londrina, 1991.

5.5.1.2. Planta de valores

Os registros das prefeituras municipais revelam o preço do metro quadrado do terreno, que é utilizado como base de cálculo para a cobrança de IPTU (Imposto Predial e Territorial Urbano). Informações da Secretaria da Fazenda do Município de Londrina mostram que o centro da cidade de Londrina é local que apresenta as terras de maior valor da cidade, em especial as marginais ao Calçadão. O local tem edificações de bom padrão e bem localizadas, com características comerciais.

O mapa mostra que, à medida que os lotes vão se distanciando do centro, o valor da terra se torna mais baixo, e que o local mais valorizado é aonde se encontra o Calçadão (Figura 5.3).

Figura 5.3. Planta de Valores do centro da cidade de Londrina.
Fonte: Secretaria da Fazenda, elaboração da autora, 2003.

5.5.1.3. Uso do Solo

É a maneira como o homem organiza seus espaços, ocupando-os com atividades. O espaço pode conter atividades como: comércio, serviços, indústria, habitação e agricultura. Na área central de Londrina, as atividades predominantes são as comerciais e de serviços (Figura 5.4). No nível térreo, encontramos:

Figura 5.4. Planta do uso e ocupação do solo do centro da cidade de Londrina.
Elaboração da autora, 2005.

Lojas de Departamentos e Eletrônicos - 1. Riachuelo, 2. Pernambucanas, 3. Americanas, 4. Magazine Luiza, 5. Ponto Frio, 6. Dudoni, 7. Casas Bahia, 8. Móveis Romera, 9. Móveis Brasília, 10. B. J. Santos, 11. Lojas Colombo, 12. Som.Com.

Lojas de Tecidos, Confeções e Calçados – 1. Self Service de Calçados, 2. Pura Mania, 3. Pura Mania, 4. Demiller, 5. Center Tennis, 6. Stop Jeans, 7. Descontão Roupas, 8. Ponta de Estoque, 9. Huddersfield, 10. Taco, 11. Humanitarian, 12. Sinézio Magazine, 13. Bolivar Sport Wear, 14. Bolivar, 15. Bolivar, 16. Bolivar , 17. 775, 18. Scala, 19. Cartola, 20. Bebê Chic, 21. Balloarts, 22. Center Baby, 23. Tanger.

Financeiras - 1. Fininvest, 2. Finasa, 3. Credilon, 4. Losango, 5. Empréstimo Cacique, 6. Financeira GE Money.

Agências Bancárias - 1. Itaú, 2. Itaú, 3. Itaú, 4. Bradesco, 5. Banco do Brasil, 6. Caixa Econômica Federal, 7. HSBC, 8. Santander, 9. Real, 10. Unibanco.

Bares, Restaurantes e Sorveterias - 1. Sorveteria, 2. Du Pastel, 3. Migs Lanches, 4. Restaurante Dá Licença, 5. Café Ipanema, 6. Cantinho do Pastel, 7. Restaurante Rodeio, 8. New House of Pastel, 9. Restaurante Relva, 10. Pastelaria Utopia, 11. Confeitaria Utopia, 12. Sorveteria Kibon, 13. Sorveteria Kibon, 14. Chop Grill, 15. Casa do Café, 16. Chopão Lanchonete, Choparia e Restaurante.

Empresas de telefonia - 1. GVT, 2. TIM, 3. Vivo, 4. Nippon Celular.

Óticas e Joalherias- 1. Ótica e Relojoaria Quintino, 2. Sueko Jóias, 3. Ptah Jóias e Relógios, 4. Big Ben, 5. Casa do Óculos.

Produtos Fotográficos - 1. Foto Célula, 2. Foto Célula, 3. Íris Color.

Lotérica- 1. Lotérica Camargo, 2. Lotérica Arca de Noé.

Farmácias e Perfumarias - 1. Farmácia Vale Verde, 2. Boticário.

Outros- 1. Papelaria Central, 2. Ibrahim Presentes, 3. S.H. Marabá, 4. Dengosa, 5. Deicy e Cristina Cabeleleiros, 6. Colchões Orthobom, 7. Cine Teatro Ouro Verde, 8. Banca 007, 9. Banca Avenida, 10. Mercado das Flores, 11. Banca das Flores, 12. Banca Rodeio.

Bijouterias - 1.Giovana Bijoux.

Lojas de variedades - 1. Super Lojão 1,99.

Estabelecimentos Comercias e de Serviços		
	Número de respostas	Porcentagem de resposta
Lojas de Departamentos e Eletrônicos	12	12,37
Lojas de Tecidos, Confecções e Calçados	23	23,71
Financeiras	6	6,19
Agências Bancárias	10	10,31
Bares, Restaurantes e Sorveterias	16	16,49
Empresas de Telefonia	4	4,12
Óticas e Joalherias	5	5,15
Produtos Fotográficos	3	3,09
Lotéricas	2	2,06
Farmácias e Perfumarias	2	2,06
Bijuterias	1	1,03
(1,99) Variedades	1	1,03
Outros	12	12,37
	97	100,00

Tabela 5.1. Estabelecimentos comerciais e de serviços. Elaboração da autora, 2005.

Verificou-se no levantamento a grande quantidade de lojas de tecidos, confecções e calçados, 23,71% do total, de bares, restaurantes e sorveterias (16,49%) e lojas de departamentos e eletrônicos (12,37%). As outras atividades têm menor presença: agência bancária - 10,31%, financeiras - 6,19%, empresas de telefonia – 4,12%, óticas e joalherias - 5,15%, lojas de produtos

fotográficos - 3,09%, lotéricas - 2,06%, farmácias e perfumarias - 2,061%, bijuterias – 1,03%, lojas de variedades - 1,03%, outros - 12,37% (Tabela 5.1).

No Calçadão existem ainda alguns edifícios de uso comercial e outros residenciais, mas neste trabalho preferimos enfatizar a utilização dos estabelecimentos do pavimento térreo com fachada para o Calçadão, ficando a análise dos pavimentos superiores dos edifícios para outra oportunidade.

5.5.1.4. Piso

O piso é uma forma de revestimento do solo onde vai ocorrer a circulação. O tratamento do piso pode proporcionar comodidade e contribuir para a valorização do ambiente. O desenho e o tipo de piso podem indicar a utilização, sugerir a criação de ambientes, indicar caminhos ou rupturas de partes da cidade.

No Calçadão de Londrina o piso possui um desenho interessante que produz plasticamente um efeito de luz e sombra por utilizar as cores branca e preta, se destacando na paisagem. Feito em *petit pavet*, não é, porém, o mais apropriado para a circulação de pessoas, pois sua superfície é irregular e escorregadia, elevando o risco de quedas e tropeços (Figuras 5.5 e 5.6).

Estão pintadas faixas vermelhas no piso, para distinguir a circulação restrita de veículos (bombeiros, viaturas e moradores). Existem grelhas para drenagem, rampas para deficientes físicos, sinalização, mobiliário urbano e arborização. O estado do piso é bom, pois foi reformado recentemente e a sua limpeza tem sido constante, mas não o suficiente.

Figuras 5.5 e 5.6. O desenho do piso e a grelha. Foto da autora, 2005.

Dar condições de utilização aos espaços públicos ou privados a pessoas portadoras de deficiências físicas, é uma prática que tem se estendido nos últimos tempos. Essa preocupação ganhou corpo na década de 80, quando “a pessoa portadora de deficiência física passa a ser vista sob a ótica da capacidade e não mais sob a ótica da deficiência”, (DECA, 1998, p.02).

Com a criação de norma específica para a acessibilidade de pessoas portadoras de deficiências ou com mobilidade reduzida – a NBR 9050/1985 –, os critérios básicos para a elaboração de projetos passaram a ser considerados, principalmente os voltados para a esfera pública, com a exigência de implantação de rampas, de banheiros apropriados, de guias para cegos, enfim, com a aplicação de medidas para permitir a utilização dos ambientes por portadores de deficiências.

Em relação ao espaço estudado, as rampas são estreitas e irregulares, dificultando a passagem dos cadeirantes; não existe guia para cegos; não existe banheiro projetado para portadores de deficiência física; e não existem rampas nas lojas. Ou seja, o Calçadão não é um espaço fácil de usar pelos portadores de deficiências (Figura 5.7).

Figura 5.7. Detalhe da rampa. Foto da autora, 2005.

5.5.1.5. Edificações

Os edifícios constituem o espaço urbano e formam diferentes ambientes com características próprias de uma época, de um estilo, ou seja, de uma tipologia. É através da fachada que geralmente o edifício vai se comunicar com o

espaço público, e a forma também é resultado de um parcelamento que constituirá a aparência do lugar.

No Calçadão de Londrina existem edificações antigas, com características *Art Déco*¹ e modernistas (ver Capítulo 2, p.66), que representam as primeiras décadas de existência da cidade, ao lado de outras de uma arquitetura mais recente, nas quais foram utilizadas novas técnicas e materiais, como as paredes de vidro. Os tipos de edificações são bem variados e a maioria não possui recuo frontal, resultando num monótono alinhamento. Alguns edifícios se destacam pelo seu porte e estilo, valorizando a paisagem do Calçadão, entre eles o do Cine Teatro Ouro Verde, o Edifício Autolon, o Banco HSBC e as agências do Banco Itaú; outros, no entanto, prejudicam o ambiente pela falta de conservação (Figuras 5.8, 5.9, 5.10 e 5.11).

Figura 5.8. Agência do HSBC, prédio idealizado pelo engenheiro civil João Fonseca Meira, em 1946. Trata-se de uma das mais importantes referências Art Déco de Londrina, apresentando frisos e marcações verticais. Fonte: Castelnou (2002), foto da autora, 2003.

Figura 5.9. Cine Teatro Ouro Verde, projetado por Artigas e Cascaldi, em 1950. Com características modernas, destaca-se pela definição dos espaços internos e externos com uma fileira de pilares, seguidos de um salão envidraçado. Fonte: SIMBA e UREN (1999), foto da autora, 2005.

¹ Sobre *Art Déco*, ver CASTELNOU (2002, P.17), que define a arquitetura do Art Déco como “um meio termo entre a prática eclética e a moderna, vindo ao encontro do gosto burguês, avesso a radicalismos, tais como os que eram propostos pela arquitetura moderna”. No Brasil, este estilo destacou-se principalmente nas obras comerciais, utilizando-se de saliências e frisos, entradas de esquinas, janelas retangulares, grandes vitrais e cantos arredondados.

Figuras 5.10 e 5.11. Edifícios com pintura em mau estado de conservação.
Foto da autora, 2005.

5.5.1.6. Vegetação

Árvores, arbustos, flores, grama etc. A vegetação é um elemento que compõe o espaço urbano, proporcionando mais conforto e alegria ao ambiente. A vegetação também pode ser utilizada para organizar espaços, diminuir a rudeza das edificações e a ilha de calor². Através da vegetação, os aspectos visuais da paisagem urbana podem ser alterados, com a implantação de arborização e jardins, tornando o ambiente mais colorido e sombreado.

Apesar da vegetação ser um elemento importante na concepção da paisagem urbana, se for implantada de forma inadequada ela pode prejudicar o espaço urbano, privando áreas de insolação necessária à salubridade, arrebatando calçadas, bloqueando a visualização de fachadas e vias e propiciando a proliferação

² Sobre *ilha de calor*: “Dá-se pelo fato de uma cidade apresentar em seu centro uma taxa de calor muito alta, enquanto em suas redondezas a taxa de calor é normal. Ou seja, o poder refletor de calor de suas redondezas é muito maior que no centro dessa cidade”.
<http://geocities.yahoo.com.br/otimabr/acida.http>

de insetos. Por isso, o lugar e o tipo de vegetação precisam ser cuidadosamente estudados.

O Calçadão de Londrina é bem arborizado, mas não se nota uma preocupação estética com a implantação da vegetação. Existem diversos tipos de árvores tanto de médio porte (de 5 m a 10 m de altura) como de maior porte.

Grande parte da arborização está alinhada ao pelo antigo meio-fio e as árvores de grande porte são as mesmas que já estavam nas antigas praças Gabriel Martins, Willie Davids e Jorge Danielides, que foram anexadas ao Calçadão com a adição do mesmo piso (Figuras 5.12, 5.13 e 5.14).

Figuras 5.12, 5.13 e 5.14. Ipês, Ibiscos e Resedás são algumas das espécies de vegetais existentes no Calçadão. Foto da autora, 2005.

5.5.1.7. As vias.

As vias constituem um elemento fundamental para a vitalidade das cidades, pois possibilitam os deslocamentos, as trocas e as comunicações diárias. São um elemento com vários níveis de importância na escala urbana, relacionados a sua função. Por isso, são classificadas segundo a seguinte hierarquia: arterial, coletora e local.

Segundo o Plano Diretor de Londrina, p.VII-22 (1997):

[...] arterial será a via que promoverá a ligação entre diferentes bairros ou setores da cidade. Coletora será a via que liga um ou mais bairros entre si. Local será a via de distribuição do tráfego internamente no bairro[...]

A implantação de um Calçadão exige um estudo e uma revisão detalhada das vias da cidade, para evitar conflitos no sistema viário da cidade.

Quando o Calçadão foi implantado em Londrina, houve uma readequação no sistema viário da área central. Como as vias transversais recortam o Calçadão, a circulação não ficou tão prejudicada. Existem vias arteriais próximas que facilitam a distribuição do tráfego e o deslocamento para outras partes da cidade, como a avenida Leste-Oeste, avenida JK e a avenida Higienópolis, além de ruas que cortam o centro no sentido leste-oeste (Goiás e Pará) e norte-sul (Prof. João Cândido, Duque de Caxias e Pernambuco).

A rua Sergipe, paralela ao Calçadão, ficou sobrecarregada com sua implantação, pois grande parte do tráfego foi direcionada para ela, inclusive o transporte coletivo. Outros pontos hoje sobrecarregados nas proximidades do Calçadão, especialmente em horários de pico, são Leste-Oeste com Guaporé (perto do Terminal de Transporte Coletivo), Mato Grosso entre Santa Catarina e Maranhão (em frente ao Shopping Royal Plaza), Mato Grosso com Sergipe (Camelódromo), Prof. João Cândido com avenida Paraná (Loja Riachuelo) e São Paulo com Paraná (Banco do Brasil). Esses trechos de grande fluxo podem ser observados no mapa de carregamento viário central (BIAZZONO, 2003).

Para este trabalho não foi possível levantar o número de vagas dos estacionamentos privados da área central. Dessa forma, é impossível quantificar o total de vagas para estacionamento nas proximidades do Calçadão, o que poderá ser realizado num próximo trabalho.

5.5.1.8.Praças

As praças são espaços coletivos, de domínio público, que fazem parte da estrutura da cidade, organizando e embelezando o espaço urbano. Elas podem ou não ser o resultado de um desenho e de um programa, e servir para atividades como permanência, passagem, lazer, eventos culturais, políticos, religiosos, entre outros.

Ao longo do Calçadão está localizada a praça Marechal Floriano Peixoto, cuja forma originou-se da malha xadrez com predominância retangular, exceto pela adaptação de um lado arredondado para compor com a vizinha Catedral. Seu desenho caracteriza-se como uma praça aberta, que pode ser vista à distância com uma boa exposição, ao contrário da praça fechada, mais reservada e com acessos indiretos. No centro, a praça tem mastros para bandeiras. Daí partem quatro retas em direção aos seus ângulos e outras quatro para o centro de seus lados. A praça foi reformada recentemente, com o tratamento do piso, a poda das árvores e com a implantação de uma rampa. Os camelôs que estavam instalados ali foram transferidos para o Camelódromo.

Sua localização, margeando o Calçadão, colabora para a composição da paisagem, criando uma área livre, com vegetação, e faz a integração da Catedral com o Calçadão.

As praças Wille Davids, Gabriel Martins e Jorge Danielides foram anexadas ao Calçadão recebendo o mesmo tratamento de piso, de forma que não são percebidas como espaços diferentes do Calçadão (Figuras 5.15 e 5.16).

Figuras 5.15 e 5.16. Vista da praça Marechal Floriano Peixoto a partir do Calçadão.
Foto da autora, 2005.

5.5.1.9. Mobiliário Urbano

É constituído por elementos como bancos, lixeiras, floreiras, luminárias, caixas de correio, quiosques, telefones públicos, esculturas, entre outros, que equipam a cidade e aumentam o conforto do usuário. Muitas vezes esses elementos são os principais responsáveis pela aparência do lugar, seja pelo seu excesso ou por sua ausência. O excesso pode ser prejudicial, por poluir tanto fisicamente como visualmente, desorientando e causando dificuldades e riscos na circulação de pessoas.

5.5.1.9.1. Luminárias

As luminárias existentes no Calçadão, projetadas pela equipe do arquiteto Jaime Lerner, lembram a forma do pinheiro Araucária, não se identificando com a cultura local. Têm uma estrutura de cor prata, com cinco grandes esferas para as lâmpadas nas extremidades. O resultado é uma forma exagerada e

implantada de maneira aleatória, deixando algumas áreas bem iluminadas e outras pouco iluminadas (Figura 5.17).

Figura 5.17. Luminária do Calçadão. Foto da autora, 2005.

5.5.1.9.2.Floreiras

As floreiras em geral são usadas para embelezar os ambientes urbanos. Podem também delimitar espaços, indicar mudanças de nível e caminhos. Ao projetá-las e implantá-las é preciso atentar para a necessidade de uma boa drenagem de água e para uma utilização coerente de materiais. Apesar de contribuírem com o embelezamento, a localização das floreiras não deve atrapalhar a circulação e a sinalização.

As floreiras do Calçadão têm formato circular e foram confeccionadas em concreto, apresentando uma faixa lateral em baixo relevo. Encontram-se descuidadas e não existe harmonia entre elas. O formato e o material utilizado em sua confecção são diferentes do restante do mobiliário do local. Algumas estão em locais de passagem. Não parece haver manutenção de sua vegetação e nem harmonia entre a vegetação das diferentes floreiras (Figura 5.18).

Figura 5.18. Floreira do Calçadão. Foto da autora, 2005.

5.5.1.9.3. Bancos

A existência de bancos em espaços públicos sugere locais de descanso, permanência e convívio. Os bancos devem ser confortáveis e projetados ergonomicamente. Os materiais e a forma devem estar de acordo com o restante do mobiliário, com as condições climáticas e a cultura do local.

No Calçadão existem bancos de madeira que dão mais conforto ao usuário do que bancos de concreto, por exemplo. Mas a posição dos bancos e das floreiras não levou em conta o convívio; estão em locais de passagem (Figuras 5.19 e 5.20).

Figuras 5.19 e 5.20. Os bancos do Calçadão. Foto da autora, 2005.

5.5.1.9.4.Lixeiras

A instalação de lixeiras em espaços públicos é de grande utilidade, para manter a limpeza. Elas devem ser instaladas em locais de fácil acesso e visualização.

As lixeiras do Calçadão são de chapa de ferro perfurada, pintadas de cinza. São flexíveis, práticas e funcionais, permitindo a fácil retirada do lixo, mas, visualmente, são mais um elemento não integrado com o restante do mobiliário e estão em mau estado de conservação (Figura 5.21).

Figura 5.21. As lixeiras do Calçadão. Foto da autora, 2005.

5.5.1.9.5.Telefones públicos

O telefone público é um elemento de comunicação de grande utilidade. Os telefones devem ser instalados em lugares de fácil visibilidade e onde não prejudiquem o trânsito.

No Calçadão existem dois tipos de telefone público: o modelo conhecido como orelhão, pintado de laranja, e o do tipo cabine, de material acrílico roxo. Nos dois casos a aparência é extravagante, causando conflito visual com os outros elementos (Figuras 5.23 e 5.24).

Figuras 5.22 e 5.23. Os telefones públicos do Calçadão. Foto da autora, 2005.

5.5.1.9.6. Quiosques

Os quiosques são elementos que geralmente abrigam práticas comerciais, mas também podem servir a outras funções, como a de banheiro público ou ponto de informações turísticas. A principal finalidade dos quiosques é proteger a atividade das intempéries, mas sua localização não deve atrapalhar o fluxo e nem o aspecto visual do lugar.

No Calçadão existem quiosques projetados pela equipe de Jaime Lerner, com estrutura metálica e fibra de vidro, brancos. Outros tipos foram implantados depois. Um, de fibra de carbono, tem o logotipo dos sorvetes que ali são vendidos; outro, de estrutura metálica, abriga um bar e restaurante e é maior que os demais. Na maior parte, os quiosques instalados no Calçadão estão deteriorados e feios (Figuras 5.24, 5.25, 5.26 e 5.27).

Figuras 5.24, 5.25, 5.26 e 5.27. Os diferentes tipos de quiosques do Calçadão.
Fotos da autora, 2005.

5.5.1.9.7. Coreto

O coreto era um elemento constante na praça principal das cidades até meados do Século XX. Era o local onde banda se apresentava aos domingos, e servia a outras atividades culturais e políticas. Aos poucos os coretos foram desaparecendo, com as mudanças nos hábitos da população, ou se tornaram simples elementos de decoração.

O primeiro coreto de Londrina localizava-se na praça Marechal Floriano Peixoto e foi demolido na gestão do Prefeito Miguel Blasi, na década de 40. Em direção oposta aos novos hábitos da população, outro coreto foi construído na

década de 90, em estrutura metálica, no Calçadão, entre as ruas Prefeito Hugo Cabral e Pernambuco. Sua aparência remetia à nostalgia dos antigos coretos. Quando este trabalho estava em andamento, o coreto foi demolido, pois quase não era utilizado. Também estava em mau estado de conservação (Figura 5.28).

Figura 5.28. O coreto recentemente demolido.
Foto da autora, 2005.

5.5.1.10.Problemas Identificados

- O piso do Calçadão não é apropriado para deficientes físicos. Falta uma faixa adequada para a passagem de cadeirantes, em alguns pontos falta guia rebaixada e faixa para deficientes visuais (piso tátil).
- Algumas edificações têm aparência de abandono, devido às más condições da pintura.
- Diversas árvores encontram-se em locais inadequados e não existe um planejamento paisagístico da vegetação.
- O mobiliário tem diferentes formas e materiais, criando conjuntos confusos, e está desorganizado.

5.5.2. Aspectos Visuais

Os ambientes urbanos produzem reações emocionais no ser humano que são estabelecidas principalmente através da visão. A leitura dos aspectos visuais da paisagem permite analisar e classificar os elementos existentes na paisagem urbana, levando a uma conclusão sobre a qualidade desses espaços. Os elementos existentes nos ambientes urbanos podem não ter o desempenho desejado, gerando conflitos visuais e prejudicando a paisagem.

Neste estudo, para a leitura da paisagem foi utilizada a teoria de Padovano (1987). Com a análise da paisagem, buscou-se a compreensão do ambiente estudado, o Calçadão, e a identificação dos problemas existentes.

Figura 5.29. **Ofuscamento da arquitetura pela vegetação.** Apesar de ser um elemento que contribui com o frescor do ambiente e melhora o aspecto visual, a arborização, em determinadas situações, pode causar prejuízos, ofuscando um marco arquitetônico. Foto da autora, 2005.

Figuras 5.30 e 5.31. **Bloqueio visual por equipamento mal localizado.** A implantação de equipamentos em locais de circulação, principalmente em esquinas, prejudica a visibilidade e a circulação. Foto da autora, 2005.

Figuras 5.32 e 5.33. **Excesso de equipamentos em áreas de potencial paisagístico.** A existência de equipamentos em excesso, e mal localizados, pode impedir a visibilidade em áreas onde outras soluções paisagísticas seriam melhor aproveitadas. Foto da autora, 2005.

Figuras 5.34, 5.35, 5.36 e 5.37. **Descontinuidade formal.** Mobiliário com diferentes formas e materiais, e falta de organização do design dos equipamentos criam conjuntos confusos. Foto da autora, 2005.

Figura 5.38. **Distribuição confusa da vegetação na calçada.** A falta de um estudo paisagístico cria conjuntos aleatórios de árvores em ambientes urbanos, causando poluição visual. Foto da autora, 2005.

Figuras 5.39 e 5.40. **Infra-estrutura que impede a visualização de signos privados.** A infra-estrutura, especialmente as redes de energia elétrica e telefonia, é um elemento que polui a paisagem. Em áreas comerciais, particularmente, esses elementos interferem na visualização de signos privados e na arquitetura. Foto da autora, 2005.

Figura 5.41. **Peso excessivo dos signos privados em relação à escala do edifício.** O exagero no tamanho dos informes publicitários impede a visualização da arquitetura dos edifícios. Foto da autora, 2005.

5.5.3. Aplicação de questionários

Foram preparados questionários para se conhecer a opinião de um grupo de usuários em relação aos vários aspectos do ambiente construído do Calçadão de Londrina. A aplicação dos questionários possibilitou descobrir alguns valores significativos para essas pessoas.

A amostragem foi aleatória¹ e foram aplicados 150 questionários, dos quais 65,63% entre moradores do centro e 34,38 % entre moradores dos bairros. Buscou-se ouvir a opinião de vários tipos de usuários do local. A aplicação dos questionários se deu num período de três meses, no primeiro semestre de 2004, em horários e locais diferentes, para se obter a amostra mais variada possível.

¹ Sobre amostra: é um subconjunto representativo da população. O tamanho da amostra depende da diversificação do índice que se quer pesquisar, da determinação da margem de erro (espaço entre a estimativa alcançada e o real valor do indicador no universo) e do nível de confiança desejado em relação à população. Dimensionamento do tamanho da amostra: com os objetivos da pesquisa estabelecidos, a amostra deve representar uma parcela da população, assegurando a menor margem de erro possível garantindo a validade dos resultados e evitando-se o aumento dos custos com a operacionalização. O nível de erro de uma pesquisa vai variar de acordo com o tamanho da amostra. Quanto menor a margem de erro desejada, maior deve ser a amostra. Para uma pesquisa estatística, o mínimo aceitável de entrevistas e questionários é 30. Caso o número seja menor que 30, precisa haver correções nos parâmetros calculados (DALMAS E SOEIRO, 2000). Amostra aleatória simples: é o processo mais simples e o mais utilizado, atribuindo a cada indivíduo da população um número distinto (FONSECA, 1996).

5.5.3.1. Características dos entrevistados

5.5.3.1.1. Idade e Sexo

Dos entrevistados, 50,67% eram do sexo masculino e 49,33% do sexo feminino. A maioria situa-se na faixa dos 21 aos 40 anos (50,67%), seguidos por 21,33% na faixa dos 41 a 60 anos, 20 % de 11 a 20 anos, 5,33% acima de 61 anos e 2,67% com menos de 10 anos.

Idade		
	Número de respostas	Porcentagem de resposta
0 a 10 anos	04	2,67
11 a 20 anos	30	20,00
21 a 40 anos	76	50,67
41 a 60 anos	32	21,33
Acima de 61 anos	08	5,33
	150	100,00

Tabela 5.2. Idade. Elaboração da autora, 2005.

Sexo		
	Número de respostas	Porcentagem de resposta
Feminino	74	49,33
Masculino	76	50,67
	150	100,00

Tabela 5.3. Sexo. Elaboração da autora, 2005.

5.5.3.1.2. Grau de escolaridade

Entre os entrevistados, verificou-se que 16% possuem o terceiro grau completo; 31,33%, terceiro grau incompleto; 24 %, segundo grau completo; 8,67%, segundo grau incompleto; 8,67%, primeiro grau completo; 10,67%, primeiro grau incompleto. Ou seja, 80% dos entrevistados tem pelo menos o primeiro grau completo; 0,67% não respondeu.

Grau de escolaridade		
	Número de respostas	Porcentagem de resposta
1º grau completo	13	8,67
1º grau incompleto	16	10,67
2º grau completo	36	24,00
2º grau incompleto	13	8,67
3º grau completo	24	16,00
3º grau incompleto	47	31,33
Não respondeu	01	0,67
	150	100,00

Tabela 5.4. Grau de escolaridade. Elaboração da autora, 2005.

5.5.3.1.3. Profissão

A prestação de serviços é o campo de atuação profissional do maior número de entrevistados (36,67%), confirmando a força desse setor econômico na cidade. Entre os demais, 12,67% trabalham no comércio, 4% na indústria e 46,67% estão em categorias como estudantes, aposentados, desempregados e outras.

Profissão		
	Número de respostas	Porcentagem de resposta
Comércio	19	12,67
Serviços	55	36,67
Indústria	06	4,00
Outros	70	46,67
	150	100,00

Tabela 5.5. Profissão. Elaboração da autora, 2005.

5.5.3.1.4. Renda Familiar

Constatou-se que a percentagem dos que ganham acima de 10 salários mínimos (36%) é igual à dos que ganham até 5 salários mínimos, o que mostra a diversidade da renda dos freqüentadores do Calçadão de Londrina. Dos demais, 27% ganham de 6 a 10 salários mínimos e 1% não respondeu.

Renda familiar		
(com base no salário mínimo)	Número de respostas	Porcentagem de resposta
1 a 5 salários	54	36,00
6 a 10 salários	41	27,00
Acima de 10 salários	54	36,00
Não respondeu	01	1,00
	150	100,00

Tabela 5.6. Renda Familiar. Elaboração da autora, 2005.

5.5.3.2. Período de freqüência à região

O maior grupo da população entrevistada (36%) freqüenta a região diariamente. Entre os demais: 3,33 %, seis vezes por semana; 5,33 %, cinco vezes por semana; 3,33%, quatro vezes; 9,33%, três vezes; 12,00%, duas vezes; 16,67%, uma vez por semana; 14% não costumam freqüentar a região.

Qual o seu período de freqüência por semana na Calçadão?		
	Número de respostas	Porcentagem de resposta
1 vez	25	16,67
2 vezes	18	12,00
3 vezes	14	9,33
4 vezes	05	3,33
5 vezes	08	5,33
6 vezes	05	3,33
7 vezes	54	36,00
Outros	21	14,00
	150	100,00

Tabela 5.7. Período de freqüência. Elaboração da autora, 2005.

5.5.3.3. Tipo de atividade que realiza no Calçadão

Fazer compras é a atividade que leva mais pessoas (23,80% dos entrevistados) ao Calçadão, confirmando uma característica que se pode esperar do centro da cidade. Uma taxa bastante próxima (20,43%) é a dos que vão para passear, confirmando que se trata, também, de um local atraente para o lazer. Dos demais: 18,51% vão em busca de serviços (bancos, escritórios de advogados, contadores etc.), 16,11% estão de passagem, 8,17% estão a trabalho, 4,81% deram outras respostas, 5,77% não responderam e 2,40% são vendedores.

Que tipo de atividade você realiza na área?		
	Número de respostas	Porcentagem de resposta
Trabalhar	34	8,17
Comprar	99	23,80
Vender	10	2,40
Passear	85	20,43
Prestação de serviços	77	18,51
Passagem	67	16,11
Nenhum	24	5,77
Outros	20	4,81
	150	100,00

Tabela 5.8. Tipo de atividade que realiza no Calçadão. Elaboração da autora, 2005.

5.5.3.4. Opinião: como o Calçadão colabora com as vendas do seu comércio lindeiro?

32,00% porque ali transita grande número de pessoas

24,67% não respondeu

18,67% apresenta uma grande variedade de comércio e de serviços

10,00% pela localização privilegiada

9,33% comodidade e facilidade

4,00% por ser um local de passeio

1,33% outras respostas

Opinião: como o Calçadão colabora com as vendas?		
	Número de respostas	Porcentagem de resposta
Fluxo de pessoas	48	32,00
Lugar de passeios	06	4,00
Variedade de comércio e serviços	28	18,67
Comodidade / facilidade	14	9,33
Boa localização	15	10,00
Outros	02	1,33
Não respondeu	37	24,67
Total	150	100,00

Tabela 5.9. Como o Calçadão colabora com as vendas. Elaboração da autora, 2005.

5.5.3.5. Sugestões para o local

Este item demonstrou que a principal solicitação dos usuários do Calçadão diz respeito a reforma e manutenção e melhorias na limpeza, ambos os itens com 16,67% das respostas. Querem também: maior segurança (12,00%), melhorias do mobiliário urbano (11,33%), ampliação das atividades de lazer (8,67%), melhor arborização (5,33%), retirada dos vendedores ambulantes (5,33%), normatização dos informes publicitários (4,00%), melhorias na iluminação (3,33%). Os demais 16,66% deram respostas diversas ou não responderam.

Você tem alguma sugestão para o local?		
	Número de respostas	Porcentagem de resposta
Retirada dos ambulantes	08	5,33
Melhorar o mobiliário	17	11,33
Aumentar a segurança	18	12,00
Normatizar a comunicação visual	06	4,00
Manutenção / reforma	25	16,67
Melhorar a limpeza	25	16,67
Melhorar a arborização	08	5,33
Melhorar a iluminação	05	3,33
Ampliar as atividades de lazer	13	8,67
Outros	17	11,33
Não respondeu	08	5,33
	150	100,00

Tabela 5.10. Sugestões para o Calçadão. Elaboração da autora, 2005.

5.5.3.6. Utilizando a escala de valores para qualificação dos espaços

Opinião geral sobre o Calçadão de Londrina

Entre os que responderam o questionário, 45% consideram que a área do Calçadão é ótima e 41% a classificaram como boa. Ou seja, 86% dos entrevistados fazem uma avaliação bastante positiva do espaço. Os demais 14% classificaram o espaço como ruim ou péssimo.

Gráfico 5.1. Opinião sobre o Calçadão. Elaboração da autora, 2005.

Critério utilizado para a leitura das perguntas com a escala de valores²:

Para a realização das análises, foram considerados como aspectos positivos os itens nos quais os resultados ótimo e bom tiveram uma avaliação maior que 50%, e como aspectos negativos aqueles em que os resultados ruim e péssimo ultrapassaram os 50%.

² Sobre escala de valores: é demonstrada geralmente por uma série numérica que constitui um juízo de valores correspondente aos atributos do objeto avaliado. Pode ser bipolar (bom – ruim), chegando a até sete pontos a distância entre os extremos. As escalas mais indicadas no processo de estatística são as de três ou cinco pontos, pois facilitam o processamento. Na aplicação de um número maior de pontos, ocorre uma dispersão de valores, impedindo a realização de análises estatísticas, conforme REIS & LAY (1994).

Foram avaliados como positivos:

- Insolação
- Mobiliário
- Quiosques
- Convivência social
- Lanchonetes
- Restaurantes
- Comércio
- Bancos
- Serviços
- Aparência
- Piso
- Inclinação/acesso
- Iluminação
- Sombreamento

Gráficos 5.2 e 5.3. Insolação e mobiliário. Elaboração da autora, 2005.

Gráficos 5.4 e 5.5. Quiosques e convivência social. Elaboração da autora, 2005.

Gráficos 5.6 e 5.7. Lanchonetes e restaurantes. Elaboração da autora, 2005.

Gráficos 5.8 e 5.9. Comércio e bancos. Elaboração da autora, 2005.

Gráficos 5.10 e 5.11. Serviços e aparência. Elaboração da autora, 2005.

Gráficos 5.12 e 5.13. Piso e inclinação/aceeso. Elaboração da autora, 2005.

Gráficos 5.14 e 5.15. Iluminação e sombreamento. Elaboração da autora, 2005.

Vale ressaltar que os itens relacionados ao setor terciário (comércio, bancos e serviços) tiveram uma avaliação positiva superior a 80%, o que demonstra o contentamento da população com estes aspectos.

Esse resultado reforça o setor terciário como uma atividade importante para a vitalidade do centro de uma cidade.

Foram avaliados como negativos:

- Espaço para lazer ativo
- Espaço para lazer passivo
- Segurança
- Conservação
- Limpeza

Gráficos 5.16 e 5.17. Espaço para lazer passivo e ativo. Elaboração da autora, 2005.

Gráficos 5.18 e 5.19. Segurança e conservação. Elaboração da autora, 2005.

Gráfico 5.20. Limpeza. Elaboração da autora, 2005.

Os itens avaliados como negativos devem ser melhorados para que o centro da cidade se mantenha atraente e não entre num processo de decadência e deterioração.

5.5.4. Mapas Comportamentais

Os mapas comportamentais são feitos para se obter uma maior compreensão da utilização de um ambiente através do método da observação. O emprego desse método permite verificar a ocupação desses espaços a partir de atividades, regularidade de cenas, diferenças culturais e por outros fatores.

Os estudos de comportamento e ambiente têm por objetivo verificar as reações do homem em relação ao meio ambiente, seus hábitos, frequência, fluxos, reações e utilização ou não de um determinado espaço, o que pode ser observado isoladamente ou em grupos. As observações devem ser realizadas em diferentes dias e horários da semana, com intervalos maiores de tempo, o que resulta num menor detalhamento das informações, ou em intervalos de tempo menores, aumentando a precisão da pesquisa.

A realização de mapas comportamentais permite verificar se as condicionantes do ambiente construído interferem na ocupação do espaço, o que se manifesta nas reações dos indivíduos. O método da observação pode ser adaptado às necessidades da pesquisa. Zeizel (1981) elaborou um método sistemático de observação que permite levantar as informações da seguinte maneira:

5.5.4.1. Observando o Ambiente e o Comportamento

5.5.4.1.1. Atributos do Método

- a) Atos: entender as nuances do usuário demonstradas em ações, emoções;
- b) Direto: observar as atitudes que fogem das regras normais e usuais, as diferenças culturais, valores;
- c) Dinâmico: verificar as atividades repetitivas dos usuários, denominadas *padrões de comportamento*, com os acontecimentos, atividades, descrição do episódio com pessoas, regularidade de cenas.
- d) Intrusos Variáveis: a distância a que se vai observar o episódio para não interferir no meio.

5.5.4.1.2. Observando Pontos de Vantagem

- a) Estranho secreto: a participação do observador é distante, com uma colocação natural;
- b) Estranho reconhecido: o observador precisa ser discreto para não interferir no meio;
- c) Participante passivo: os investigadores identificam situações cotidianas naturalmente;
- d) Participante ativo: o observador pode fazer parte do meio observado.

5.5.4.1.3. Registro de Informações

- a) Anotações: descrever as situações mais importantes para a pesquisa;

- b) Listas de procedimentos: lista descritiva sobre o que se vai analisar no ambiente;
- c) Mapas: nos mapas devem ser registradas as atividades realizadas, ou seja, os caminhos e os usos;
- d) Fotografias: a fotografia possibilita registrar uma grande quantidade de detalhes que outros métodos não permitem, além de proporcionar uma grande qualidade ilustrativa;
- e) Vídeos e filmes: este tipo de material é importante sempre que o fator tempo for relevante, pois podemos verificar o tempo de deslocamento de uma pessoa, por exemplo.

5.5.4.1.4. O que observar

- a) Quem: o ator que se está observando;
- b) Fazendo o quê: o ato de fazer;
- c) Com quem: outros significados;
- d) Relacionamentos: em que relações sensitivas, visuais, táteis, olfativas, simbólicas;
- e) Contexto: em que contexto sócio-cultural;
- f) Colocação física (emprego, adequação): suportes, relações de espaço.

Ao realizar as observações de ambiente e comportamento, as técnicas de observação descritivas auxiliam o investigador a determinar em um julgamento o que é importante.

5.5.4.2. Aplicação do Método de Análise Comportamental

Os estudos que permitiram a elaboração dos mapas comportamentais foram realizados a partir de observações indiretas (participação passiva), com o registro das informações em anotações, mapeamento e fotografias. Nas observações foram identificadas as atividades dos participantes, os fluxos, as

relações entre as pessoas, o contexto sócio-cultural e as relações com o espaço físico. As observações foram realizadas ao longo de um mês, em horários diferentes, inclusive à noite. Depois foram feitas observações complementares, para auxiliar nas análises. Com os dados obtidos, foi elaborado um mapa síntese (Figura 5.42), para auxiliar na leitura das informações.

Figura 5.42. Calçada de Londrina. Mapa Comportamental. Fonte: SANEPAR. Elaboração da autora, 2005.

As figuras mostram as diversas formas de utilização dos espaços pelos usuários no Calçadão de Londrina (Figuras 5.43, 5.44, 5.45, 5.46, 5.47 e 5.48).

Figuras 5.43 e 5.44. Campanha de arborização e feira *Feito a Mão* aos domingos. Fotos da autora, 2005.

Figuras 5.45 e 5.46. Fiscalização da prefeitura municipal e feira *hippie*. Fotos da autora, 2005.

Figuras 5.47 e 5.48. Grevistas dos correios e catador de lixo. Fotos da autora, 2005.

A partir de observações in loco foram elaborados os mapas comportamentais, cuja análise revelou os seguintes problemas em relação ao ambiente construído e ao usuário:

- Organização espacial

A morfologia do Calçadão não favorece a convivência social devido à disposição de seus equipamentos, principalmente pela localização dos quiosques, e a circulação de pedestres é prejudicada pela desorganização do mobiliário e da arborização. Faltam espaços adequados para manifestações públicas, culturais e de lazer. As rampas para deficientes são mal dimensionadas, prejudicando a circulação de idosos e deficientes físicos pelo local.

- Mobiliário

As áreas de convívio social podem ser beneficiadas com a adequada instalação de mobiliário. Na área estudada o mobiliário está mal localizado, disposto de forma confusa, e em algumas áreas é excessivo. O mobiliário mal distribuído atrapalha a convivência social e cria conflitos na circulação e na permanência dos usuários nos ambientes.

- Os quiosques e os ambulantes

A presença de quiosques no Calçadão prejudica traz prejuízos visuais e de fluxo. O Calçadão é constantemente ocupado por vendedores de artesanato, cartomantes, atores, cantores, pintores e vendedores de lanches, atrapalhando a permanência dos usuários.

- Vegetação inadequada

Existe uma grande e desorganizada quantidade e variedade de vegetação. O excesso de arborização prejudica a insolação e o aspecto visual, escurecendo o ambiente.

- Falta de Manutenção

O piso da área estudada apresenta-se constantemente sujo, depreciando a aparência do local. Existem quiosques em estado precário de conservação, assim como os banheiros, que exalam mau cheiro. É freqüente a presença de carrinhos de

catadores de lixo durante o dia e de sacos de lixo na calçada. Não se nota tratamento da vegetação das floreiras.

- Poluição sonora

O nível elevado de ruído é característico da área central, devido à concentração de atividades. A região apresenta um nível elevado de ruído causado pelos automóveis, lojas e manifestações públicas.

5.5.4.3.Diretrizes Para Um Projeto de Intervenção

- Adaptação do piso do Calçadão para deficientes físicos, criação de uma faixa adequada para a passagem de cadeirantes, rebaixar a guia em alguns pontos e pintar faixa para deficientes visuais. Rebaixar as entradas das lojas para dar acesso aos cadeirantes.
- Pintura das edificações que estão em mau estado de conservação.
- Tratamento paisagístico da vegetação para melhorar a circulação e o aspecto visual do local, com a retirada da vegetação localizada em frente aos marcos arquitetônicos.
- Organização do mobiliário e criação de conjuntos com formas e materiais coerentes.
- Retirada dos quiosques que atrapalham a passagem e empobrecem o aspecto visual.
- Criação de sistemas subterrâneos de fiação, desde que seja economicamente viável.
- Normatização dos signos privados, com respeito à visualização da fachada dos edifícios.
- Criação de espaços de convivência para atrair a população tanto para passeios como para compras.
- Permanência e circulação de policiais pelo local, para dar mais segurança à população.
- Manutenção e limpeza constante.
- Estabelecimento de horários para a coleta de lixo reciclável.

5.6. A RUA DE PEDESTRES DE BAURU

O projeto do Calçadão de Bauru foi idealizado e implantado em 1992, pela equipe da Secretaria de Planejamento Urbano (SEPLAN) do Município. A abrangência do projeto era de sete quadras, com a adição de bancos, floreiras, rampas para deficientes, grelhas para escoamento d'água e uma cobertura em forma de arco, com arcos cobertos e descobertos intercalados. Estava prevista a cobertura com um tipo de telha italiana resistente, em cores diferentes por trecho de rua, mas a cobertura não foi feita (BERTUCCI, 2005).

Nas ruas transversais, a intenção era alargar as calçadas para facilitar a circulação dos pedestres e reduzir a velocidade dos veículos, mas essa parte não foi integralmente executada.

Depois foram adicionadas cabines telefônicas, quiosques de venda de cartões telefônicos e os bares e lanchonetes que se apropriaram do espaço com suas mesas e cadeiras.

Recentemente, foi implantado um projeto de pintura das edificações e redução do tamanho dos informes publicitários, com a dedução dos custos nos tributos municipais, o que melhorou o aspecto do local.

O Calçadão de Bauru foi implantado para dar mais conforto e segurança aos pedestres na rua Batista de Carvalho, de intenso comércio, transformando a paisagem do local principalmente com os arcos.

5.6.1. Análise da estruturação espacial

5.6.1.1. Solo/Parcelamento

O parcelamento da região central de Bauru originou-se de um traçado com quadras de 88m de lado, na área limitada pelos córregos da Gramma e das Flores.

A malha inicial foi alterada com a abertura da avenida Rodrigues Alves, que cortou ao meio as quadras localizadas acima da rua Batista de Carvalho, segundo o PDB, 1996.

Com 13 metros de largura, o Calçadão da rua Batista de Carvalho tem passagem para automóveis nas ruas intermediárias, e está localizado entre a igreja Divino Espírito Santo, a praça Machado de Mello e a estação ferroviária (Figura 5.49).

Figura 5.49. Foto aérea do centro de Bauru. As sete quadras do Calçadão estão assinaladas em laranja. Fonte: Prefeitura Municipal de Bauru, 1996.

5.6.1.2.Planta de Valores

Segundo dados da Secretaria da Fazenda do Município, o centro de Bauru é o lugar com as terras mais valorizadas da cidade, em especial as marginais do Calçadão. Ali as edificações têm bom padrão e existe uma grande concentração de estabelecimentos comerciais (Figura 5.50).

Figura 5.50. Planta de valores esquemática do centro da cidade de Bauru. Fonte: Prefeitura Municipal de Bauru, elaboração da autora, 2003.

5.6.1.3.Uso do Solo

Na área central de Bauru é grande a concentração de lojas e serviços, mas também existem residências (Figura 5.51). No Calçadão podem ser encontrados os seguintes estabelecimentos comerciais e de serviços no nível térreo:

Figura 5.51. Planta do uso e ocupação do solo do centro da cidade de Bauru. Fonte: elaboração da autora, 2005.

Lojas de Departamentos e Eletrônicos - 1. Lojas Rochedo, 2. Lojas Americanas, 3. Ponto Frio, 4. Riachuelo, 5. Casas Pernambucanas, 6. Lojas Colombo, 7. Extra, 8. Magazine Luiza, 9. Infodigi.

Lojas de Tecidos, Confeções e Calçados - 1. Casas Benê, 2. Poli Sports, 3. Catita, 4. Saia Bonita, 5. Abud Modas, 6. Brechopping Jr, 7. Opção Modas, 8. Só Calças, 9. Pat Magazine, 10. Casa Burgo, 11. Tanger, 12. Cisne, 13. Líder Sport, 14. Catita, 15. Maranata, 16. Unidas, 17. Centauro Modas, 18. Planeta Tênis, 19.

Pensatto, 20. Drika's Doff's, 21. Casa Tropical, 22. Oriental Calçados, 23. Ilu Modas, 24. Casa Nova Tecidos, 25. Lojas Unidas Calçados, 26. Caedu Modas, 27. Simone, 28. Wilson Roupas, 29. Miragem, 30. Denytex, 31. Miss France, 32. Torra Torra, 33. Camila Modas, 34. Algodão Doce, 35. Navally Roupas, 36. Tanger, 37. Vini Modas, 38. Tati Modas, 39. Shalon, 40. Lojas Unidas Roupas, 41. Jô Calçados, 42. Center Calçados, 43. Pelicano Roupas, 44. Tobias Fabril, 45. Falaci, 46. Damyllu, 47. Fórmula 1, 48. Fórmula 1, 49. Real Surf, 50. Hering Roupas, 51. Pauline Tobias, 52. Noram Modas, 53. Flech Modas, 54. Casa Carvalho, 55. Ilu Modas, 56. Bambina Modas, 57. Atacadão da Lingerie, 58. Lojas Marisa, 59. Eldorado Calçados, 60. Casa Carvalho, 61. Bambolê, 62. Sixtini, 63. Modas Adriana, 64. Bom Senso, 65. Botti, 66. Loja da Moda Íntima, 67. Loja Japonesa, 68. Unidas.

Agências Bancárias- 1. Unibanco.

Bares e Restaurantes – 1. Bar do Toninho, 2. Pastelaria Lang, 3. Big Lanches, 4. Palácio do Sorvete, 5. A Folha Verde, 6. Lanchonete Yong, 7. Sabor e Arte, 8. Lanches Saara, 9. Mac Donald's, 10. Lanchonete Yong, 11. Sorveteria, 12. Sorveteria, 13. Sorveteria, 14. Sabor Pastel, 15. The Burguer Fast Food, 16. Cafézinho, 17. Restaurante Árabe.

Empresas de Telefonia - 1. Claro, 2. Ponto Tim.

Óticas e Joalherias - 1. Loja das Alianças, 2. Pérola Jóias, 3. Relojoaria Ótica Exata, 4. Fotóptica, 5. Óptica Especialista, 6. Joalheira Exótica, 7. Joalheria Exótica, 8. Gold Silver, 9. Márcia Jóias.

Produtos Fotográficos - 1. Fotos Guedes.

Farmácias e Perfumarias – 1. Drogaria Catedral, 2. O Boticário, 3. Drogasil, 4. Farmácia A Natureza, 5. O Boticário.

Bijuterias- 1. Fiori, 2. Karina Bijoux, 3. Giovana Bijoux, 4. Biju Mania, 5. Giovana Bijoux.

Lojas de Variedades - 1. Lojão, 2. Milenium, 3. Baratotal, 4. Novidades, 5. Ultra Forte, 6. 1,99 & Company.

Outros - 1. Sampaio, 2. Salão Studio, 3. Hotel Brasil, 4. Diba's Center, 5. Imagem, 6. Danny Cosméticos, 7. Danny Cosméticos, 8. Unidas Móveis, 9. Unidas Móveis, 10. Imagem, 11. Opt 7, 12. Rock Games, 13. Music Sound, 14. Tem de Tudo, 15. Tox..

Estabelecimentos Comercias e de Serviços			
	Número de respostas	Porcentagem de resposta	
Lojas de Departamentos e Eletrônicos	9	6,52	
Lojas de Tecidos, Confeções e Calçados	68	49,28	
Financeiras	0	0,00	
Agências Bancárias	1	0,72	
Bares, Restaurantes e Sorveterias	17	12,32	
Empresas de Telefonia	2	1,45	
Óticas e Joalherias	9	6,52	
Produtos Fotográficos	1	0,72	
Lotéricas	0	0,00	
Farmácias e Perfumarias	5	3,62	
Bijuterias	5	3,62	
(1,99) Variedades	6	4,35	
Outros	15	10,87	
	138	100,00	

Tabela 5.11. Estabelecimentos comerciais e de serviços. Elaboração da autora, 2005.

Verificou-se no levantamento uma grande quantidade de lojas de tecidos, confecções e calçados (49,28% do total), seguidas de bares, restaurantes e sorveterias (12,32%), óticas e joalherias (6,52%) e lojas de departamentos e eletrônicos (6,52%). As agências bancárias correspondem a 0,72%, empresas de

telefonia a 1,45%, lojas de produtos fotográficos a 0,72%, farmácias e perfumarias e lojas de bijuterias a 3,62%, lojas de variedades a 4,35% e outros tipos de estabelecimentos a 10,87%.

O Calçadão de Bauru tem várias edificações com sobreloja e existem alguns edifícios em sua extensão.

5.6.1.4. Piso

O piso do Calçadão é em *petit pavet*. No desenho geométrico disposto em diagonal as cores preta e amarela se intercalam, o que escurece um pouco o ambiente. O piso encontra-se em bom estado de conservação.

Em relação ao acesso de pessoas portadoras de deficiências, o Calçadão tem guias rebaixadas em algumas quadras, mas não possui faixa para cegos (Figura 5.52).

Figura 5.52. Piso do Calçadão de Bauru. Foto: Carla B. Caires, 2005.

5.6.1.5. Edificações

Várias edificações da rua Batista de Carvalho são de meados do Século XX e têm comércio no pavimento inferior e residência no pavimento superior. Na segunda metade do Século XX surgiram alguns edifícios que modificaram a paisagem.

Segundo Landim (2004, p. 86):

[...] atualmente, os comerciantes não mais residem nos pisos superiores de seus estabelecimentos, em geral utilizados como depósitos e/ou escritórios, ou ainda alugados para repúblicas de estudantes universitários.

Apesar da maioria das construções estar recoberta por elementos de propaganda, verifica-se uma tendência de reformulação das fachadas, recuperando-se sua arquitetura original, numa ótica de revitalização da área central. Essa tipologia convive com uma verticalização datada dos anos 60/70.

Nos últimos anos, as edificações do Calçadão ficaram com ar de decadência e abandono. A Associação dos Comerciantes do Centro desenvolve atualmente um plano de revitalização das edificações do Calçadão, que procura incentivar o restauro das edificações e controlar a utilização dos informes publicitários, através da dedução de impostos, o que tem melhorado o aspecto do local (Figuras 5.53, 5.54 e 5.55).

Figura 5.53. Edificação com aspecto de abandono, em 2003. Foto da autora, 2003.

Figuras 5.54 e 5.55. Edificações já recuperadas. Fotos: Carla B. Caires, 2005.

5.6.1.6. Vegetação

Não existe arborização no espaço estudado, sendo grande a sensação de calor no local.

5.6.1.7. As vias

O fato de o Calçadão de Bauru ser recortado por vias com trânsito de veículos não causou prejuízos graves à circulação pelo local. Existem nas proximidades vias que auxiliam na distribuição do tráfego, como a avenida Rodrigues Alves, avenida Dr. Nuno de Assis e avenida Nações Unidas.

5.6.1.8. Praças

Nas imediações do Calçadão de Bauru existem duas praças, situadas nas extremidades: a Rui Barbosa, em frente à Igreja Divino Espírito Santo, e a praça Machado de Mello (Figuras 5.56 e 5.57) .

A praça Rui Barbosa, que é a principal, em frente à igreja matriz, era um local de permanência e contemplação, com espelhos d'água, pontes, coretos e vegetação abundante. Reformada na década de 90, a pretexto de se expulsar marginais, tráfico de drogas e prostitutas, ganhou o caráter de praça de eventos e abriga camelôs, mas os problemas não foram solucionados.

A praça Machado de Mello, que fica entre o Calçadão e a estação ferroviária, tem um traçado triangular, é pequena e apresenta as características de uma praça de circulação, embora tenha alguns bancos.

Figuras 5.56 e 5.57. Praças Rui Barbosa e Machado de Mello. Fotos de Carla B. Caires, 2005.

5.6.1.9. Mobiliário Urbano

5.6.1.9.1. As luminárias

As luminárias do Calçadão têm estrutura de metal preta, com três esferas brancas nas extremidades, onde ficam as lâmpadas. À noite o local é bem iluminado (Figura 5.58).

Figura 5.58. Luminária. Foto da autora, 2005.

5.6.1.9.2. As floreiras

As floreiras têm a forma de um hexágono, com acabamento em madeira, às vezes agrupadas em torno de um banco. Em seu interior existem suportes para vasos, o que permite sua troca com facilidade. Estão com boa conservação e percebe-se que as plantas recebem cuidados (Figura 5.59).

Figura 5.59. Floreira de madeira. Foto da autora, 2005.

5.6.1.9.3. Bancos

Os bancos de madeira com floreiras são parte do projeto inicial do Calçadão e se integram com o restante das floreiras, mas nota-se que precisam de manutenção. Outros bancos, cinzentos, de concreto, estão bem conservados, mas não se integram com o restante do mobiliário (Figuras 5.60 e 5.61).

Figuras 5.60 e 5.61. Os bancos de madeira e de concreto. Foto da autora, 2005.

5.6.1.9.4. Lixeiras

As lixeiras são brancas, de metal. Seu formato, com a boca estreita, dificulta a retirada de lixo. Seu formato e o material de que são feitas não se integram com o restante do mobiliário (Figura 5.62).

Figura 5.62. A lixeira de metal. Foto: Carla B. Caires, 2005.

5.6.1.9.5. Telefone público

No local existem dois tipos de telefone público: os tradicionais orelhões e outros instalados em colunas retangulares, de fibra de vidro, com cobertura e com vidros nas laterais. Todos são pintados de azul e verde (Figuras 5.63 e 5.64).

Figuras 5.63 e 5.64. Os dois tipos de telefones públicos. Fotos da autora, 2005.

5.6.1.9.6. Cobertura

No Calçadão de Bauru foram colocadas coberturas em estrutura metálica na forma de arco com telhas translúcidas azuis, com a intenção de proporcionar sombra e frescor.

Apesar da boa intenção, os efeitos não foram satisfatórios, pois a cobertura escurece o ambiente, diminui a área de circulação dos pedestres, e, em caso de incêndio, dificultaria ou impediria a passagem de caminhões dos bombeiros, que são altos (Figuras 5.65 e 5.66).

Figuras 5.65 e 5.66. Os arcos com e sem cobertura. Fotos da autora, 2005.

5.6.10. Problemas Identificados

- O piso do Calçadão não é adequado para deficientes físicos. Faltam faixas para cadeirantes, em alguns pontos a guia não está rebaixada e não existe faixa para deficientes visuais.
- A falta de arborização aumenta a sensação de calor.
- Não existe integração de formas e materiais do mobiliário, gerando conjuntos confusos.
- Os arcos escurecem o ambiente e atrapalham a passagem dos pedestres.

5.6.2.Aspectos Visuais

Com a leitura dos aspectos visuais da paisagem, procurou-se classificar os elementos existentes, verificando a qualidade dos espaços. Como foi feito em Londrina, para identificar os conflitos visuais foi utilizada a teoria de Padovano (1987) na análise dos aspectos visuais do Calçadão de Bauru. Foram identificados os seguintes problemas:

Figura 5.67. **Presença excessiva de signos privados no campo visual:** esse fato é causador de poluição visual. Foto: Carla B. Caires, 2005.

Figura 5.68. **Bloqueio visual por equipamento mal localizado:** existem equipamentos em locais de circulação, diminuindo a visibilidade e o espaço de passeio. Foto da autora, 2005.

Figuras 5.69 e 5.70. **Descontinuidade formal:** formas e materiais diferentes criam um conjunto formalmente confuso. Foto: Carla B. Caires, 2005.

Figura 5.71. **Ausência de vegetação/aridez visual:** a total ausência de arborização torna as calçadas áridas visualmente e causa desconforto aos usuários em dias quentes. Foto: Carla B. Caires, 2005.

Figura 5.72. **Ofuscamento da arquitetura:** a rede de energia elétrica e telefonia é um elemento poluidor da paisagem, interferindo na visualização da arquitetura das edificações. Foto: Carla B. Caires, 2005.

5.6.3. Aplicação de Questionários

Para conhecer a opinião dos usuários sobre o Calçadão de Bauru, foram aplicados questionários sob os mesmos critérios dos utilizados em Londrina. Ao longo de três meses, no segundo semestre de 2005, foram obtidas respostas de 150 questionários, das quais 24% entre moradores da região central e 76% de pessoas que moram em outros bairros.

5.6.3.1. Características dos entrevistados

5.6.3.1.1. Idade e Sexo

Da população entrevistada, 41,33% eram do sexo masculino e 58,67% do sexo feminino.

A maioria – 48,67% - está na faixa dos 21 a 40 anos; 30,66% têm de 41 a 60 anos; 16%, entre 11 a 20 anos; e 4,67% estão acima dos 61 anos.

Idade		
	Número de respostas	Porcentagem de resposta
0 a 10	0	0,00
11 a 20	24	16,00
21 a 40	73	48,67
41 a 60	46	30,66
Acima de 61 anos	7	4,67
Total	150	100,00

Tabela 5.12. Idade. Elaboração da autora, 2005.

Sexo		
	Número de respostas	Porcentagem de resposta
Feminino	88	58,67
Masculino	62	41,33
Total	150	100,00

Tabela 5.13. Sexo. Elaboração da autora, 2005.

5.6.3.1.2. Grau de escolaridade

Verificou-se que: 29,33% têm o terceiro grau completo; 27,33%, terceiro grau incompleto; 26,67%, segundo grau completo; 6,67%, segundo grau incompleto; 8,67%, primeiro grau completo; 1,33%, primeiro grau incompleto. Ou seja, 90% da população entrevistada tem o nível de instrução superior ao primeiro grau.

Grau de escolaridade		
	Número de respostas	Porcentagem de resposta
1º grau completo	13	8,67
1º grau incompleto	2	1,33
2º grau completo	40	26,67
2º grau incompleto	10	6,67
3º grau completo	44	29,33
3º grau incompleto	41	27,33
Total	150	100,00

Tabela 5.14. Grau de escolaridade. Elaboração da autora, 2005.

5.6.3.1.3. Profissão

A ocupação mais comum dos entrevistados é a prestação de serviços – 35,33 – o que demonstra a expressão desse setor na economia em Bauru. Dos demais, 21,33% trabalham no comércio, 1,33% trabalham na indústria e 42% estão em categorias como estudantes, aposentados, desempregados, entre outras.

Profissão		
	Número de respostas	Porcentagem de resposta
Comércio	32	21,33
Serviços	53	35,33
Indústria	2	1,33
Outros	63	42,00
Total	150	100,00

Tabela 5.15. Profissão. Elaboração da autora, 2005.

5.6.3.1.4. Renda Familiar

Quanto à renda familiar, 48% estão na faixa acima de 10 salários mínimos. Entre os outros, 37,33% ganham de 6 a 10 salários mínimos, 14,00% estão entre 1 e 5 salários mínimos e 0,67% não respondeu.

Renda familiar		
(com base em salário mínimo)	Número de respostas	Porcentagem de resposta
1 a 5 salários	21	14,00
6 a 10 salários	56	37,33
Acima de 10 salários	72	48,00
Não respondeu	1	0,67
	150	100,00

Tabela 16. Renda familiar. Elaboração da autora, 2005.

5.6.3.2. Período de freqüência à região

O maior grupo da população entrevistada (31,29%) freqüenta a região 1 a 3 vezes ao mês; 1,36%, diariamente; 12%, seis vezes por semana; 4,76%, cinco vezes; 2,04%, quatro vezes; 4,08%, três vezes; 12,93%, duas vezes; 25,85%, uma vez por semana; 5,69% não costumam freqüentar a região.

Qual o seu período de freqüência por semana na Calçadão?		
	Número de respostas	Porcentagem de resposta
1 vez	38	25,85
2 vezes	19	12,93
3 vezes	6	4,08
4 vezes	3	2,04
5 vezes	7	4,76
6 vezes	9	12,0
7 vezes	2	1,36
1 a 3 vezes por mês	46	31,29
Outros	20	5,69
Total	150	100,00

Tabela 5.17. Período de freqüência. Elaboração da autora, 2005.

5.6.3.3. Tipo de atividade que realiza na área

Quase metade dos entrevistados - 42,67% - vão ao Calçadão fazer compras. Dos outros, 10,67% vão a trabalho, 10,67% estão de passagem, 8% vão passear, 4% freqüentam estabelecimentos de serviços (bancos, escritórios de advocacia, contador, etc.), 2% vão comer, 2% vão ver preços de eletrônicos e 20% deram outras respostas.

Que tipo de atividade você realiza na área?			
	Número de respostas	Porcentagem de resposta	
Trabalhar	16	10,67	
Comprar	64	42,67	
Passear	12	8,00	
Prestação de serviços	6	4,00	
Passagem	16	10,67	
Comer	3	2,00	
Ver preço de eletrônicos	3	2,00	
Outros	30	20,00	
	150	100,00	

Tabela 5.18. Atividade realizada. Elaboração da autora, 2005.

5.6.3.4. Opinião: como o Calçadão colabora com as vendas de seu comércio lindeiro?

Obteve as seguintes respostas: 18,67% disseram que ali se encontra grande variedade de comércio e serviços; 16,67% citaram a comodidade e a facilidade; 6,67%, porque ali transita grande número de pessoas; 5,33 pela grande variedade de preços; 2%, pela localização privilegiada; 1,33%, por ser um lugar de passeios; 12% deram outras respostas; e 37,33% não responderam.

Opinião: como o Calçadão colabora com as vendas de seu comércio lindeiro?		
	Número de respostas	Porcentagem de resposta
Fluxo de pessoas	10	6,67
Lugar de passeios	2	1,33
Variedade de comércio e serviços	28	18,67
Comodidade / facilidade	25	16,67
Variedade de preços	8	5,33
Boa localização	3	2,00
Outros	18	12,00
Não respondeu	56	37,33
Total	150	100,00

Tabela 5.19. Como o Calçadão colabora com as vendas. Elaboração da autora, 2005.

5.6.3.5. Sugestões de atividades para o local

A maior parte dos entrevistados (54,27%) não tem sugestão para o local. Mas 8,54% solicitaram maior segurança; 7,93% pediram a criação de mais vagas para estacionamento; 7,32% querem mais organização no local; 5,49% sentem falta de sombreamento; 3,05% querem mais lanchonetes e restaurantes; outros 3,05% pediram para melhorar a limpeza; 2,44% sugeriram a preservação dos edifícios; 1,83% não querem camelôs; e 6,1% deram sugestões menos votadas.

Sugestão para o local?		
	Número de respostas	Porcentagem de resposta
Melhorar o sombreamento	9	5,49
Aumentar o número de lanchonetes e restaurantes	5	3,05
Melhorar a limpeza	5	3,05
Aumentar a segurança	14	8,54
Criar mais vagas de estacionamento	13	7,93
Organizar o local	2	7,32
Preservar as edificações	4	2,44
Retirada dos ambulantes	3	1,83
Não tem sugestão	89	54,27
Outros	10	6,10
Total	154	100,00

Tabela 5.20. Sugestão para o local. Elaboração da autora, 2005

5.6.3.6. Utilizando a escala de valores para qualificação dos espaços

Opinião geral sobre o Calçadão

Precisamente metade dos entrevistados qualificou a área como ótima e 34%, como boa. O balanço é altamente positivo, com a soma de 84% dessas duas opiniões. Outros (12%) classificaram o Calçadão como ruim ou péssimo, e 4% não responderam.

Gráfico 5.21. Opinião sobre o Calçadão. Elaboração da autora, 2005.

Critério utilizado para a leitura das perguntas com a escala de valores:

Para fazer as análises do Calçadão de Bauru foram aplicados os mesmos critérios utilizados em Londrina, considerando como aspectos positivos os itens que obtiveram mais de 50% nos resultados bom e ótimo, e como negativos os que tiveram mais de 50% de ruim e péssimo.

Avaliados como positivos:

- Insolação
- Mobilário
- Lanchonetes
- Restaurantes
- Comércio
- Bancos
- Serviços
- Segurança
- Conservação
- Limpeza
- Aparência
- Piso
- Inclinação/acesso
- Iluminação

Gráficos 5.22 e 5.23. Insolação e mobiliário. Elaboração da autora, 2005.

Gráficos 5.24 e 5.25. Lanchonetes e restaurantes. Elaboração da autora, 2005.

Gráficos 5.26 e 5.27. Comércio e bancos. Elaboração da autora, 2005.

Gráficos 5.28 e 5.29. Serviços e segurança. Elaboração da autora, 2005.

Gráficos 5.30 e 5.31. Conservação e limpeza. Elaboração da autora, 2005.

Gráficos 5.32 e 5.33. Aparência e piso. Elaboração da autora, 2005.

Gráficos 5.34 e 5.35. Inclinação/acesso e iluminação. Elaboração da autora, 2005.

Ressalte-se que alguns itens tiveram uma avaliação altamente positiva, superior a 70%, como mobiliário, lanchonetes, comércio, iluminação e inclinação/acesso.

Avaliados como negativos:

- Espaço para lazer ativo
- Espaço para lazer passivo
- Convivência social
- Sombreamento

Gráficos 5.36 e 5.37. Espaço para lazer ativo e espaço para lazer passivo. Elaboração da autora, 2005.

Gráficos 5.38 e 5.39. Convivência social e sombreamento. Elaboração da autora, 2005.

Os itens avaliados como negativos devem ser melhorados em benefício dos usuários e dos comerciantes da área do calçadão.

Em Londrina também foram avaliados os quiosques, mas esse elemento não existe no Calçadão de Bauru.

5.6.4.Mapas Comportamentais

Seguindo a proposta de trabalho realizada com o Calçadão de Londrina, foram utilizados os estudos comportamentais para verificar as reações do homem em relação ao meio ambiente estudado, com a aplicação do método proposto por ZEISEL(1981).

5.6.4.1.Aplicação do Método de Análise comportamental

Os estudos realizados no Calçadão de Bauru foram realizados em dias e horários da semana alternados durante um mês, inclusive à noite, para registro de diversos tipos de situações. Foram feitas fotos em outras datas para auxiliar nas análises.

As observações foram indiretas (participação passiva, registro das informações com anotações, mapeamento e fotografias). Durante a pesquisa foram identificadas as relações entre as pessoas, as atividades, os fluxos, o contexto sócio-cultural e as relações com o espaço físico (Figura 5.74).

Figura 5.73. Calçadão de Bauru. Mapa Comportamental . Fonte: Prefeitura Municipal de Bauru, elaboração da autora, 2005.

As figuras mostram os diferentes tipos de ocupação pelos usuários no Calçadão de Bauru (Figuras 5.74, 5.75, 5.76, 5.77 e 5.78).

Figuras 5.74 e 5.75. Ponto de vendas de ingressos e de cartão telefônico.
Foto: Carla B. Caires, 2005.

Figuras 5.76 e 5.77. Mesas de bar no Calçadão e carro de reportagem.
Foto: Carla B. Caires, 2005.

Figura 5.78. Policiamento constante. Foto: Carla B. Caires, 2005.

Com as observações *in loco* foi possível verificar as relações do homem com o meio ambiente e elaborar mapas comportamentais, os quais revelaram alguns problemas em relação ao ambiente construído e ao usuário:

- **Organização espacial**

Existe dificuldade para circulação e convivência social no Calçadão de Bauru, por ser estreito, ter arcos e excesso de mesas e cadeiras nos bares.

- **Mobiliário**

A distribuição inadequada e confusa do mobiliário prejudica a convivência social, a permanência, a circulação e o acesso às lojas.

- **Ausência de vegetação**

Torna o local visualmente árido e aumenta a sensação de calor.

- **Motos e Bicicletas**

Apesar de proibida, a circulação de bicicletas e motos é constante. A permanência desses veículos no local atrapalha a tranquilidade e segurança dos pedestres.

5.6.5.Diretrizes Para Um Projeto de Intervenção

- Melhoria das condições de acesso ao deficiente físico, com guias rebaixadas para cadeirantes, faixa para deficientes visuais, faixa para passagem de cadeirantes, guias para cegos e rebaixamento das entradas das lojas.
- Tratamento paisagístico do local, com implantação de arborização, dando mais conforto ao usuário e melhorando o aspecto visual.
- Nova organização do mobiliário, que deve ter formas e ser feito de materiais coerentes.
- Retirada dos arcos que atrapalham a passagem e o aspecto visual.
- Controle dos signos privados para não prejudicar o aspecto visual do local.
- Criação de espaços para lazer e convivência social, de forma a atrair a população para passeios e compras.

- Organização das mesas e cadeiras dos bares para não atrapalhar a passagem dos pedestres.
- Controle da circulação de motos e bicicletas, dando mais segurança aos pedestres.

5.7. PROPOSTA PARA O CALÇADÃO DE LONDRINA

Após a realização destes estudos, é possível demonstrar como aspectos teóricos podem ser aplicados na prática e dar sugestões para uma futura intervenção no Calçadão de Londrina. A metodologia usada permitiu uma análise sistemática do espaço estudado, proporcionando uma síntese que pode ser transformada em projeto.

As propostas são uma colaboração com um possível projeto de revitalização do Calçadão, que, no entanto, deve incluir a participação de órgãos públicos e outras instituições, e só pode ser feita como ação de gestão pública e com a participação da população.

Dado o resultado da pesquisa, procurou-se abranger a criação de áreas para lazer, com a previsão de espaços para contemplação, estar, apresentações e descanso, utilizado-se o elemento água como atrativo capaz de proporcionar frescor, um *ruído e visual* agradável. Quanto à arborização, deverá ser organizada para melhorar o aspecto visual e criar áreas de sombreamento no verão sem interferir na insolação no inverno, valorizando a paisagem. Um novo mobiliário deverá ser criado, com conexão de formas e materiais, reorganizando o espaço. Se possível, os equipamentos de infra-estrutura, como a rede de energia elétrica e telefonia, deverão ficar subterrâneos. Os quiosques devem ser retirados. Para proporcionar mais conforto e condições de acesso aos deficientes físicos, as guias das calçadas serão rebaixadas, haverá faixas para cadeirantes com piso adequado e faixas para deficientes visuais.

Outras questões levantadas pela pesquisa, como melhorias na segurança, conservação e limpeza, controle de ambulantes e catadores de lixo, pintura das edificações, controle dos signos privados, cabe ao poder público criar normas e fiscalizar, em parceria com associações de comerciantes e moradores.

Apresentamos algumas possíveis ações projetuais para o Calçadão de Londrina (5.79, 5.80, 5.81, 5.82, 5.83, 5.84 e 5.85).

SETOR 1- ESPAÇO PARA CONVIVÊNCIA E LAZER INFANTIL

CORTE A-A

ESCALA GRÁFICA (metros)

PLANTA - SETOR 1
S/ ESCALA

Figura 5.80. Corte - Setor 1: espaço para convivência e lazer infantil.
Fonte: elaboração da autor, março 2006.

SETOR 2- ESPAÇO PARA CONVIVÊNCIA E MANIFESTAÇÕES

CORTE B-B

ESCALA GRÁFICA (metros)

Figura 5.81. Corte - Setor 2: espaço para convivência e manifestações. Fonte: elaboração da autora, março 2006.

PLANTA - SETOR 2
S/ ESCALA

SETOR 3- ESPAÇO PARA APRESENTAÇÕES

CORTE C-C

ESCALA GRÁFICA (metros)

Figura 5.82. Corte - Setor 3: espaço para apresentações .
Fonte: elaboração da autor, março 2006.

Figura 5.83. Proposta para o setor 1: espaço para convivência e lazer infantil. Fonte: elaboração da autora, março 2006.

Figura 5.84. Proposta para o setor 2: espaço para convivência e manifestações. Fonte: elaboração da autora, março 2006.

Figura 5.85. Proposta para o setor 3: espaço para apresentações . Fonte: elaboração da autora, março 2006.

Figura 5.86. Faixa para cadeirantes, guia para cegos e rampa para acesso aos estabelecimentos. Fonte: elaboração da autora, março 2006.

Figura 5.87. Em destaque o detalhe da faixa para cadeirantes em paver, a guia para cegos e a rampa de acesso ao estabelecimento. Fonte: elaboração da autora, março 2006.

Figura 5.88. Proposta para o mobiliário com unidade formal.
Fonte: elaboração da autora, abril 2006.

5.8. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Este estudo permitiu identificar as semelhanças e as diferenças entre o Calçadão de Londrina e o de Bauru.

Na análise da estruturação espacial, verificamos semelhanças no tipo de malha quadriculada, linear e com ruas intermediárias, no uso do solo predominantemente comercial e de serviços, na criação de um anel para escoamento do tráfego e na maior valorização da terra no local.

Constatou-se que o perfil do comércio é semelhante nos calçadões das duas cidades, inclusive com várias lojas – como as Casas Pernambucanas, Lojas Americanas, Ponto Frio, Magazine Luiza e as Lojas Colombo – presentes nos dois.

Enquanto em Londrina o Calçadão é bem arborizado, embora sem tratamento paisagístico, no Calçadão de Bauru não existem árvores, o que torna o local árido. Nas duas cidades há dificuldades para a circulação de deficientes físicos nos respectivos calçadões.

Quanto às edificações, Bauru vem fazendo a restauração das suas, com melhorias no aspecto do Calçadão, mas em Londrina vários prédios estão com a pintura em mau estado.

Em relação ao mobiliário nas duas cidades não se observa preocupação quanto à forma, os tipos de materiais e à adequada localização, prejudicando a passagem dos usuários e o visual do local.

Na análise visual, em Londrina foram identificados problemas como: ofuscamento de marco arquitetônico pela vegetação, bloqueio visual por equipamento mal localizado, excesso de equipamentos em áreas de potencial paisagístico, descontinuidade formal de mobiliário, distribuição confusa de vegetação na calçada, infra-estrutura impedindo a visualização de signos privados e peso excessivo do signo privado em relação à escala do edifício. Em Bauru os problemas são: excesso de signos privados no campo visual, bloqueio visual por

equipamentos mal localizados, descontinuidade formal, aridez/ausência de vegetação, ofuscamento da arquitetura.

No questionário respondido por usuários, encontramos como aspectos positivos em Londrina a insolação, mobiliário, convivência social, lanchonetes, restaurantes, comércio, bancos, serviços, aparência, piso, iluminação e inclinação/acesso, e, como aspectos negativos, o espaço para lazer ativo, espaço para lazer passivo, segurança, conservação e limpeza. Em Bauru, foram avaliados como positivos a insolação, mobiliário, lanchonetes, restaurantes, comércio, bancos, serviços, segurança, conservação, limpeza, aparência, piso, iluminação e inclinação/acesso, e, como negativos, espaço para lazer ativo, espaço para lazer passivo, convivência social e sombreamento.

Para finalizar, os estudos comportamentais revelaram as reações dos usuários em relação ao meio ambiente. Em Londrina, os problemas identificados foram a falta de lugares adequados para manifestações públicas, culturais e de lazer, a circulação de pedestres prejudicada pela desorganização dos equipamentos e da vegetação, dificuldade para o acesso de deficientes físicos, falta de manutenção dos equipamentos, falta de critério para coleta de lixo, excesso de ruído devido à grande concentração de pessoas e veículos. Em Bauru os problemas identificados foram a falta de local para convivência social, dificuldade para a circulação e permanência de pessoas agravada pelos arcos, distribuição inadequada de mobiliário, ausência de vegetação, aumentando a aridez do local, e circulação indevida de motos e bicicletas, atrapalhando a tranquilidade e segurança dos pedestres.

Os aspectos citados como negativos merecem melhorias, para que o usuário sinta mais conforto e comodidade ao frequentar o centro da cidade.

O uso de diversos métodos para a coleta de dados e as análises mostrou aspectos diferentes sobre o mesmo fato e levou em conta a opinião dos usuários, aumentando a credibilidade da pesquisa. Com o uso de métodos alternativos, buscou-se um equilíbrio de desvios e tendências, evitando conclusões duvidosas.

Rua de pedestres: vantagens e desvantagens

Feita a análise dos dois calçadões, foram identificados como aspectos positivos comuns a ambos: localização privilegiada, a quantidade e variedade de comércio e serviços, diversidade de preços, comodidade e facilidade de acesso, grande fluxo de pessoas, preservação e conservação das edificações, a valorização da estrutura urbana circunvizinha e a criação de um espaço livre para a circulação de pedestres, compras, passeios e manifestações públicas. Como aspectos negativos, constatou-se: ausência de espaços para lazer e convivência social, dificuldade de acesso dos deficientes físicos, ausência de vegetação ou implantação inadequada, desorganização na implantação dos equipamentos e do mobiliário, falta de preocupação com as formas e os materiais, falta de controle dos informes publicitários, ausência de fiscalização e controle de atividades no local, falta de manutenção, limpeza e segurança.

5.9. REFERÊNCIAS

BERTUCCI, Adelmo. **Entrevista concedida na Secretaria de Planejamento Urbano de Bauru**. Bauru, 2005.

BIAZZONO, Cristiane. **Dados concedidos pela engenheira junto ao Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Londrina**. Londrina, 2003.

CASTELNOU, Antonio. **Arquitetura Art Déco em Londrina**. Londrina: A. Castelnou, 2002.

Centro de Londrina passará por uma total reurbanização. Folha de Londrina, 01 de Jun. de 1977. Caderno 01, p.24.

CHUVA ÁCIDA. Disponível em: <http://geocities.yahoo.com.br/otimabr/acida.http-> . Acesso em: 04/01/2006

DALMAS, José Carlos; SOEIRO, José da Costa. **Estatística**. Apostila da Graduação e da Pós-Graduação, Universidade Estadual de Londrina, 2000.

DECA. **Orientação para projeto de banheiro para portadores de deficiência física**. São Paulo, 1998.

Está inaugurada a nova versão da velha praça. Folha de Londrina, 11 de dez. de 1977. Caderno 01, p.3.

FONSECA, Jairo S.; MARTINS, Gilberto A.. **Curso de Estatística**. 6 Ed. São Paulo: Atlas, 1996.

JACOBS, Jane. **The Deat Life of Great American Cities: The Failure of Town Planning**. Middlesex, Pelican, 1974.

LAMAS, José. **Morfologia Urbana e Desenho da Cidade**. Lisboa: Edição Calouste Gulbenkian Junta Nacional de Investigação Científica Tecnológica, 1992.

LANDIM, Paula C.. **Desenho de Paisagem Urbana: As Cidades do Interior Paulista**. São Paulo: Ed. UNESP, 2004.

INSTITUTO DE PESQUISA E PLANEJAMENTO URBANO DE LONDRINA. Plano Diretor de Londrina. Londrina, 1997.

PADOVANO, Bruno Roberto. **Legibilidade da paisagem urbana: o caso de Santo Amaro**. 1987. Doutorado (Estruturas Ambientais Urbanas), Universidade de São Paulo, São Paulo.

PREFEITURA MUNICIPAL DE BAURU. **Plano Diretor de Bauru** – Caderno de dados, levantamentos, diagnóstico. Bauru, 1996.

REIS, Antonio T.; LAY, Maria C. D.. **Métodos e Técnicas para Levantamento**. In: NUTAU, São Paulo, 1994.

SHIMBA, Otávio; UREN, Flávio. **Londrina Cidade Cenário**. Londrina: Midiograf, 1999.

SIMÕES JR, José Geraldo. **Revitalização de Centros Urbanos**. Ed. POLIS, São Paulo, 1994.

ZEISEL, John. **Inquiry by Design: Tools For Environment-Behavior Research**. Cambridge University Press, 1981.

CAPÍTULO 6 - CONSIDERAÇÕES FINAIS E CONCLUSÕES

6.1. INTRODUÇÃO

Em vários anos de estudos sobre ruas de pedestres, procuramos verificar todos os aspectos relacionados a elas, da concepção à implantação, inclusive conhecendo a avaliação do público que as utiliza.

O presente trabalho procurou diagnosticar a importância desse tipo de empreendimento para o centro das cidades e trazer contribuições para a manutenção e preservação desses espaços.

6.2. CONSIDERAÇÕES FINAIS

A implantação de ruas de pedestres tem sido uma saída para a revitalização do centro das cidades desde a metade do Século XX. Na década de 1970, só na Baixa Saxônia (segundo maior Estado da Alemanha, com 38 distritos¹), 23 cidades possuíam rua de pedestres e 70 projetavam a sua criação (PETERS, 1979).

Esse tipo de projeto foi implantado nos mais diversos tipos e tamanhos de cidades, em geral para promover o centro comercial tradicional, que devido ao intenso trânsito de veículos e a outros fatores entrou em decadência, perdendo a competição com os centros comerciais de bairros e os shopping centers.

Para atrair visitantes, a rua de pedestres deve ser um local agradável, com a adição de equipamentos que dêem mais qualidade e tornem o lugar mais agradável, conciliando compras e lazer.

¹ Sobre a Baixa Saxônia ver: wikipedia. Disponível em: http://pt.wikipedia.org/wiki/Baixa_Sax%C3%B4nia. Acesso em: 17/02/06.

A literatura mostra que a maioria das ruas de pedestres foi um sucesso – tanto que esse tipo de projeto se repetiu pelo mundo inteiro e continua sendo realizado.

Para a implantação e manutenção desse tipo de empreendimento, é indispensável levar em consideração os seguintes aspectos:

- Estrutura física existente – Restaurar e preservar a estrutura do lugar.
- Interação social – Reforçar o local como ponto de cristalização da vida social, promovendo a troca de comunicações, encontros e informações.
- Acessibilidade – Assegurar a facilidade de acesso para grupos de todas as idades e portadores de deficiências.
- Tráfego – Reordenar o tráfego, respeitando o fluxo existente, sua fluidez, e garantindo a segurança da população. Reduzir o tráfego individual e promover o transporte público, oferecer meios de transporte com comodidade suficiente, garantir uma adequada acessibilidade em espaço e tempo, dispor paradas centrais.
- Setor terciário – Apoiar e estimular o desenvolvimento do comércio e dos serviços existentes, fortalecendo a economia local
- Gestão – Proporcionar um funcionamento racional e rentável, reduzir os custos de manutenção, fazer a população participar dos gastos de urbanização.
- Habitabilidade – Este item é de difícil definição e está relacionado a questões que se referem à dinâmica e vitalidade das cidades. Segundo Lewis apud Balsas (1999, p.57), um local habitável pode ser entendido como um lugar “seguro, limpo agradável, economicamente vital, que acomoda diversos tipos de população e é eficientemente administrado, com infra-estruturas funcionais, atividades e espaços culturais atrativos, parques amplos, transportes públicos eficazes e que garante emprego”.

A combinação e o respeito a esses fatores contribui para o bom funcionamento desses espaços, com a valorização do meio e com a introdução de

equipamentos que tornem esses lugares mais agradáveis. Conforme Heiz et al (1977, p.125):

Certamente, ao se estudar a bibliografia sobre as conseqüências da criação de zonas para pedestres, a maioria delas se apresentam como medidas eficazes para a recuperação do aumento do atrativo do centro. As aparências dão razão a essa impressão. As ruas, após sua transformação, têm um aspecto estrutural muito mais agradável que antes. As conseqüências econômicas de utilização da zona são julgadas positivamente pelos comerciantes vizinhos. Esta melhora tem sua expressão mais clara na elevação da freqüência de transeuntes, após o fechamento das ruas ao tráfego de carros.

Verificação das hipóteses e demonstração da tese.

A partir das hipóteses descritas no Capítulo 5, procurou-se verificar e explicar os resultados da pesquisa.

Foram delineadas as seguintes hipóteses secundárias:

- Com a efetivação de um projeto de intervenção, ocorre uma valorização dos terrenos nas áreas de intervenção.

Hipótese confirmada. Nas duas cidades estudadas – Londrina e Bauru – verificou-se que a área onde se encontra o Calçadão apresenta os terrenos mais valorizados da cidade, demonstrando que esse tipo de empreendimento valoriza os terrenos do entorno.

- Os projetos de intervenção urbana melhoram os aspectos físicos do espaço, proporcionando condições mais favoráveis para o acesso do consumidor e contribuindo com as vendas no comércio varejista.

Hipótese confirmada. Geralmente, com a implantação de uma rua de pedestres, são adicionados equipamentos que dão mais conforto e comodidade ao usuário.

Sem dúvida, a implantação de calçadas no centro das cidades melhora a qualidade do lugar, principalmente com a implantação de piso, mobiliário urbano e vegetação, dando mais conforto aos usuários.

- Com a introdução de elementos atrativos ao consumidor no centro da cidade, aumenta a possibilidade das vendas do comércio varejista, porque muitas vezes o consumidor compra por impulso.

Hipótese confirmada. Pudemos verificar com a pesquisa que grande parte da população frequenta os calçados. Em relação a este item, também nos apoiamos nos estudos de Paco Underhill, citado por Veiga (2003), sobre o hábito de compras de homens e mulheres. Segundo ele, 70% das compras são feitas por impulso, e como o calçado atrai a população para passeios, compras, trabalho etc., a chance de sucesso nas vendas é bem maior.

A tese foi verificada:

Um projeto de rua de pedestres no centro da cidade, resgata e mantém o tecido urbano, favorecendo o interesse público em frequentar o centro da cidade. **Hipótese confirmada.**

Segundo os dados levantados, esse tipo de empreendimento foi muito utilizado e ainda é, como se viu em recente projeto em São Francisco do Sul-SC. Além disso, na maioria dos casos da literatura e dos levantados *in loco*, existe a intenção de ampliação ou reforma de partes do Calçado em algumas cidades, principalmente por parte dos comerciantes, demonstrando que o empreendimento traz bons resultados para eles.

Como já foi dito, o setor terciário é o que mais gera emprego e renda, sendo que no Brasil responde a 56,27% do total do valor produzido, segundo dados do IBGE (2000). Por isso é um setor de grande importância para a dinâmica

das cidades, principalmente no centro das cidades, onde geralmente se encontra a maior concentração de comércio e de serviços.

Ainda de acordo com os dados levantados, apesar do alto preço dos imóveis, esse local é muito procurado por comerciantes, principalmente por grandes redes de lojas, por facilitar as vendas, e também por pequenos comerciantes dos mais diversos, caracterizando-se como um espaço de comércio ao ar livre com muitas opções de compras e preços.

Outro dado significativo é que, com maior ou menor frequência, a maioria da população utiliza o Calçadão, seja para comprar, passear ou trabalhar, aumentando as possibilidades de vendas no comércio.

Esse tipo de espaço demonstra ser uma importante opção de convivência social e de lazer para a população. Ali se realizam os mais diversos tipos de manifestações – musicais, teatrais, políticas –, as mais diversas e variadas práticas sociais, importantes para a vida da população.

Em resumo, as ruas de pedestres resgatam e mantêm a vitalidade do centro das cidades.

Por que construir e manter os Calçadões?

Não se trata aqui de criar um modelo a ser seguido, mas de demonstrar como um empreendimento bem planejado, por uma equipe multidisciplinar, considerando os aspectos descritos neste trabalho, de acordo com as necessidades da cidade, pode ser de grande sucesso e de grande importância para a vida da cidade.

A importância dessa pesquisa se dá pelo fato dos projetos de áreas públicas ter um grande significado para as pessoas, podendo promover o lazer, o relaxamento, o relacionamento entre as pessoas, atraindo negócios comerciais, melhorando a qualidade dos espaços e a imagem da cidade.

Por fim, voltando à base empírica, o resultado da pesquisa com as cidades de Londrina e Bauru demonstra um alto grau de satisfação da população com esses espaços, apesar dos problemas levantados. Dos entrevistados em

Londrina, 96% disseram que o calçamento é “bom” ou “ótimo”; em Bauru, esse índice também foi bastante elevado, chegando a 84%.

6.3. REFERÊNCIAS

BAIXA SAXÔNIA – wikipedia. Disponível em:
http://pt.wikipedia.org/wiki/Baixa_Sax%C3%B4nia. Acesso em: 17/02/06.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. Anuário 2000. Rio de Janeiro, 2000.

PETERS, Paulhans (ed.). **La ciudad peatonal**. Barcelona: Editora Gustavo Gili, 1979.

VEIGA, Aida. **O arquiteto das compras**. Revista Época, p.49-50. junho de 2003.

BIBLIOGRAFIA CONSULTADA

ACSELRAD, Henri (Org.). **A Duração das Cidades: Sustentabilidade e Risco nas Políticas Urbanas**. Rio de Janeiro: DP&A, 2001.

ALMEIDA, Marco Antonio Ramos de (Org.). **O Centro da Metrópole: Reflexões e Propostas Para a Cidade Democrática do Século XXI**. São Paulo: Editora Terceiro Nome: Viva o Centro: Imprensa Oficial do Estado, 2001.

ANDRADE, Tompson. **Sistema Urbano e Cidades Médias no Brasil**. Rio de Janeiro, Ed. IPEA/INPES, 1979.

ANTIGOS galpões portuários, reciclados, transformam-se em espaço cultural. Revista Projeto, São Paulo, n. 240, p. 66-70, out. 2000.

ARANTES, Otília B. F. **Urbanismo Em Fim de Linha – e Outros Estudos Sobre o Colapso da Modernização Arquitetônica**. São Paulo: Edusp, 1998.

ARCOWEB. Projeto para a praça Milton Campos (1999). Disponível em: <www.arcoweb.com.br>. Acesso em: 2004.

_____. Projeto para o centro histórico. Disponível em: < www.arcoweb.com.br.> Acesso em 2004.

_____. Projeto de espaço público para fins culturais e de recreação. Disponível em: <www.arcoweb.com.br>. Acesso em: 2004.

_____. Revitalização de via comercial (1998-00). Disponível em: <www.arcoweb.com.br> .Acesso em: 2004.

_____. Revitalização da região central. Disponível em: Fonte: <www.arcoweb.com.br>. Acesso em: 2004.

ARMAZÉM portuário reciclado abriga terminal de passageiros. Revista Projeto, São Paulo, n. 240, p. 63-65, out. 2000.

ASSUNÇÃO, Sérgio Luiz de. **Espaços Públicos: Flexibilidade de Uso**. São Paulo, 1970.

AYMONINO, Carlo. **O Significado das Cidades**. Coleção Dimensões nº 15, Editorial Presença, Lisboa, 1984.

BAKER, Geoffrey H. **Análisis de la Forma: Urbanismo y Arquitectura**. México: Gustavo Gili, 1998.

BALSAS, Carlos J.L.. **Urbanismo Comercial: mitos e boas práticas na revitalização de centros urbanos**. In: SEMINÁRIO INTERNACIONAL NUTAU' 2002 – SUSTENTABILIDADE ARQUITETURA E DESENHO URBANO. São Paulo. Anais...São Paulo: NUTAU (FAU-USP), 2002, p.29- 50.

BARBER, William. **Uma História do Pensamento Econômico**. Rio de Janeiro: Ed. Zahar, 1971.

BARBIERI, José Carlos. **Desenvolvimento e Meio Ambiente- As Estratégias de Mudança da Agenda 21**. Petrópolis: Vozes, 1997.

BECHTEL, Robert B., MARANS, Robert W., MICHELSON, William. **Methods in Environmental and Behavioral Research**. New York: Van Nostrand Reinhold Company, 1987.

_____, Robert B. **Environmental & Behavior: An Introduction**. Thousand Oaks, Califórnia. Sage Publications. Inc. 1997.

BENTLEY, Ian. et al. **Entornos Vitales: hacia un diseño urbano y arquitectónico más humano manual práctico**. Barcelona: Gustavo Gili, 1985.

BIBLIOTECA DIGITAL DE TESES E DISSERTAÇÕES. **Diretrizes Para Elaboração de Dissertações e Teses da USP**. Disponível em: <http://www.teses.usp.br/head.html>. Acesso em: 3/3/2006.

BOSCHILIA, Roseli. **A Rua 15 e o Comércio no Início do Século**. Curitiba: Fundação Cultural de Curitiba, 1996.

BRAGHIERI, Gianni. **Aldo Rossi**. Barcelona: Gustavo Gili, 1981.

BRUNA, Gilda C. **Avaliação Pós Ocupação de Espaço Semipúblicos. A APO faz a diferença**. In: Encontro Nacional de Tecnologia do Ambiente Construído - ENTAC. Anais. São Paulo: Epusp, 1993.

_____, Gilda C.; NOGUEIRA, Brenno C. (Org.). **Introdução ao Planejamento**. São Paulo: Edusp, 1980.

CABRITA, A. M. Reis. **O que fazer com a minha cidade: estratégias de sustentabilidade com o edificado**. In: SEMINÁRIO INTERNACIONAL NUTAU' 2002 – SUSTENTABILIDADE ARQUITETURA E DESENHO URBANO. São Paulo. Anais...São Paulo: NUTAU (FAU-USP), 2002, NUTAU p. 75-94.

CAMPOLINA, Joel. **Espaços Públicos Residuais Atípicos em Belo Horizonte/MG: Reabilitação via pré-arquitetura** (fator de otimização). São Paulo, 1992. Tese - Doutorado / FAU - USP.

CARR, Stephen; FRANCIS, Mark; LEANNE, G. Rivlin & STONE, Andrew M. **Public Space**. New York: Cambridge University Press, 1992.

CAMARGO, Renata Facim et al. **Análise de Uma Metodologia de Avaliação Pós Ocupação Como Ferramenta para Planejamento Ambiental** – In: Tecnologia para o século XXI, NUTAU, 1998.

CAMPOS, Filho. **Cidades Brasileiras: seu controle ou caos. O que os cidadãos devem fazer para a humanização das cidades no Brasil**. 3 ed. São Paulo: Studio Nobel, 1999.

CANTER, David; STRINGER, Peter et al. **Interacción ambiental: aproximaciones psicológicas a nuestros entornos físicos**. Madrid: Instituto de Estudios de Administración Local, 1978.

CARLOS, Ana Fani Alessandri. **O Espaço Urbano: Novos Escritos Sobre a Cidade**. São Paulo: Contexto, 2004.

CASTELLO, Lineu; CASTELLO, Iára R. **Uma Sustentabilidade Urbana Para a Pós-Metrópole**. In: SEMINÁRIO INTERNACIONAL NUTAU' 2002 – SUSTENTABILIDADE ARQUITETURA E DESENHO URBANO. São Paulo. Anais...São Paulo: NUTAU (FAU-USP), 2002, p. 1172- 1181.

CASTEX J., DEPAULE J. & PANERAI, P. **Formas Urbanas de la Manzana al Bloque**. Gustavo Gili, barcelona, 1986.

CHARTER OF THE NEW URBANISM. **Congress for the new urbanism**. Edited by Michael Le Cese and Kathleen Mc Cormick. Mc Graw-Hill Companies, inc. 2000.

CHOUAY, Françoise. **Urbanismo**. Ed. Perspectiva, São Paulo, 1990.

CIANCIO, Jorge. **Intervenções na Área Central**. Revista Urbs, São Paulo, p. 34-39, mar./abr. 2002.

CONSELHO NACIONAL DE GEOGRAFIA - IBGE. **Área Central do Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro, 1967.

DAVIDSON, Willian R.; DOODY, Alton. . **Retailing Management**. 3 ed. New York: Ronald Press Company, 1960.

DEL RIO, Vicente. **Revitalização de Centros Urbanos: o novo paradigma de desenvolvimento e seu modelo urbanístico**. São Paulo: Revista da Pós-Graduação da FAU-USP, 1993, p.53-64.

_____, Vicente; OLIVEIRA, Livia. **Percepção Ambiental: A Experiência Brasileira**. São Paulo: Nobel/UFSCar, 1996.

DEMOLIR ou transformar. Revista AU, São Paulo, n., p. 28-29, abr./mar. 2002.
EMPRESA MUNICIPAL DE URBANIZAÇÃO – EMURB. **Caminhos Para o Centro: Estratégias de Desenvolvimento Para a Região Central de São Paulo**. São Paulo: 2004.

ENGELS, Friedrich. **Socialismo Utópico e Socialismo Científico**. São Paulo: Atena, 1892.122p.

FELLET, Cássia M. A.; ANDRADE, Cláudia M. **Cidadania e Qualidade Urbana: o caso da revitalização da avenida Angélica em São Paulo**. In: SEMINÁRIO INTERNACIONAL NUTAU' 2002 – SUSTENTABILIDADE ARQUITETURA E DESENHO URBANO. São Paulo. Anais...São Paulo: NUTAU (FAU-USP), 2002, p. 1112 - 1121.

FIGUEIREDO, Valter Gonçalves. **Espaço Público e Espaço Privado**. São Paulo, 1983. Dissertação Mestrado / FAU – USP.

FISCHER, Tânia (Org.). **Gestão Contemporânea, Cidades Estratégicas e Organizações Locais**. Rio de Janeiro: ed. Fundação Getúlio Vargas, 1996.

FONSECA, Jairo Simon; MARTINS, Gilberto Andrade. **Curso de Estatística**. 6 Ed. São Paulo: Atlas, 1996.

FRANCO, Maria de Assunção Ribeiro. **Desenho Ambiental: uma introdução à arquitetura da paisagem com o paradigma ecológico**. São Paulo: Annablume: Fapesep, 1997.

FRIEDEN, B; SAGALYN, L. B. **Downtown, Inc. America Rebuilds Cities**. London: MIT Press, 1992.

GARAY, Alfredo. **Puerto Madero, a montagem de uma intervenção urbana**. Revista Urbs., SP, p. 40-46, maio 2001.

GEHL, Jan. **Life Between Buildings: Using Public Space**. Nova Iorque: Van Nostrand Reinhold, 1987.

GIBSON, James J. **Percepcion del Mundo Visual**. Buenos Aires: Infinito, 1974.

GOITIA, Fernando Chueca. **Breve História do Urbanismo**. Lisboa Editorial Presença, 1992.

GONÇALVES JR, Antonio José et al. **O que é Urbanismo**. São Paulo: Brasiliense, 1990.

GOODEY, Brian. **Perception of the Enviroment an Introduction to the Literature**. London: University of Birmingham, 1973.

GOODEY, Brian, org. Del Rio . **Participação, Percepção e Desenho Urbano.** Coleção Módulo/ Universidade nº 1, Revista Módulo/ Editor Avenir, Rio, 1985.

GREGOTTI, Vittorio. **Il Territorio dell' Architettura.** Millano: Feltrinelli, Ed. Perspectiva, 1966.

GUIMARÃES, Pedro Paulino. **Configuração Urbana: evolução, avaliação, planejamento e urbanização.** São Paulo: ProLivros, 2004.

HALL, Edward. **A Dimensão Oculta.** São Paulo: Francisco Alves, 1981.

HUNT, E.K.; SHERMAN, Howard. **História do Pensamento Econômico.** Petrópolis: Vozes, 1977.

IPPUC. Como Curitiba é planejada. Disponível em: <www.ippuc.pr.gov.br>. Acesso em: 2004.

ITTELSON, Willian et al. **An Introduction to Environmental Psychology.** New York: Holt, Rinehart and Winston,

KIRSHENMAN, Jorg. **Vivenda y espaço público.** Barcelona: G.G.,1984.

KOHSDORF, Maria Elaine. **A Apreensão da Forma da Cidade.** Brasília: Editora UNB, 1996.

KOHLSDORF, Maria Elaine. In: FARRET (Org.) **O Espaço da Cidade: Contribuição a Análise Urbana.** São Paulo: Projeto São Paulo, 1985.

KRIER, Rob. **Urban Space.** Barcelona: G. Gili, 1981.

LANG, Jon et al. **Designing for Human Behavior: architecture and behavioral sciences.** Stroudsburg, Pa, Dowden, Hutchinson & Ross, 1974.

LEE, Terence. **Psicologia e Meio Ambiente.** Rio de Janeiro: Zhar, 1977.

LIMA, Catarina; PELEGRINO, M. **Aplicação da APO no espaço livre urbano.** In: Encontro Nacional de Tecnologia do Ambiente Construído - ENTAC. Anais. São Paulo: Epusp, 1993.

LYNCH, Kevin. **La Buena Forma Urbana.** Barcelona: Ed. Gustavo Gilli,1985.

MACEDO, Silvio Soares. **Espaços livres.** In: Paisagem Ambiente Ensaios, n 7.São Paulo, 1995. Pp. 15-56.

MARAGLIANO, Luciana de Barros. **Espaços Livres de Uso Público, a Ladeira da Memória.** São Paulo, 1977 . FAU - USP.

MARANS, Robert W.; MICHELSON, William. **Methods in Environmental and Behavioral Research**. Edited by Robert B. Bechtel. New York : Van Nostrand, 1987.

MARCUS, Clare Cooper & FRANCIS, Carolyn. **People Places: Design Guidelines for Urbano Open Spaces**. New York: Van Nostrand Reinhold, 1990.

MARIANA, Wilson Roberto. **Áreas Transformadas e Espaço Público na Cidade de São Paulo**. São Paulo, 1989. 2v. Dissertação – Mestrado / FAU – USP.

MARX, Karl. **O Capital: Crítica da Economia Política**. São Paulo: Nova Cultural, 1988. 395 p.

MEDVEDOVSKI, Nirce Saffer. **As Indefinições de Responsabilidade da Manutenção dos Espaços Exteriores em Conjuntos Habitacionais Populares – Avaliação Pós- Ocupação**. In: Tecnologia, Arquitetura e Urbanismo, NUTAU, 1996.

MEIRELLES, H.L. **Direito Municipal Brasileiro**. 7 ed. São Paulo: SP, Malheiros Editores Ltda.

MEYER, Regina Maria Prosperi. **Intervenção Pública e Espaço Público no Centro de São Paulo**. 1998.

MOORE, Gary; ZUBE, Ervin. **Advances in Enviroment, Behavior, and Design**. New York, London: Plenum.

MÜLLER, Marly E.; CORNELSEN, Julce. **Normas e Padrões Para Teses, Dissertações e Monografias**. 5 ed. Londrina: Edue, 2003.

MUMFORD, Lewis. **A Cidade na História – Suas origens, transformações e perspectivas**. São Paulo: Ed. Martins Fontes, 1982.

NOVA ordem, novo centro. Revista AU, São Paulo, n.78, p.71-75, jun./jul. 98.

ORNSTEIN, Sheila Walbe. et al. **Ambiente Construído e Comportamento. A avaliação pós-ocupação e a qualidade ambiental**. São Paulo: NOBEL: FAU-USP: FUPAN, 1995.

_____, Sheila Walbe; ROMÉRO, Marcelo. **Avaliação Pós-ocupação do Ambiente Construído**. São Paulo: NOBEL: Ed. USP, 1992.

ORTEGA, Marta. **Londrina de Cara Nova**. Jornal da ACIL, Londrina, ago/2002. Caderno 1, p. 6.

ORTEGA, Marta. **Arquiteta Mostra Falhas na Praça e no Calçadão**. Jornal de Londrina, 10 de mar. de 2002. Caderno 01.

PANERAI, Philippe et al. **Elementos de Analisis Urbano**. Madrid: IDEAL, 1983.

PANERAI, Philippe et al. **Formas urbanas: De la manzana al bloque**. Barcelona: G.Gili, 1986.

PESSOA, Álvaro. **Direito do Urbanismo – Uma Visão Sócio-Jurídica**. Instituto Brasileiro de Administração Municipal. Livros técnicos e científicos Editora S.A. (IBAM)

PREISER, Wolfgang F. E. **Building Evaluation**. New York: Van Nostrand Reinhold, 1989.

PRINZ, Dieter. **Configuração Urbana** (vol. 2) Lisboa: Ed. Presença, 1984.

PROSHANSKY, Harold. **Psicologia ambiental: el hombre y su entorno físico**. México: Editorial Trillas, 1978.

PUPPI, Ildefonso. **Estruturação Sanitária das Cidades**. Editora da Universidade Federal Paraná, 1981.

RAPOPORT, Amos. **History and Precedent in Environmental Design**. New York: Plenum Press, c.1990.

_____, Amos. **Aspectos Humanos de la Forma Urbana: hacia una confrontacion de las ciências sociales com el diseno de la forma urbana**. Barcelona, Gili, 1978.

RIBEIRO, Luiz César de Queiroz; PECHMAN, Robert (Orgs). **Cidade, Povo e Nação**. Rio de Janeiro, Civilização Brasileira, 1996.

RIO DE JANEIRO (Cidade). Projeto Botafogo. Disponível em: <www.rio.gov.br . Acesso em: 2004.

RODRIGUES, Chiara. **Berlim dos Tantos Futuros Possíveis**. Revista Arc Design, São Paulo, n., P. 26-32, nov. 97.

ROSSI, Aldo. **A Arquitetura da Cidade**. São Paulo: Ed. Martins Fontes, 1995.

RUANO, Miguel. **Ecourbanismo: entornos humanos sostenibles: 60 proyectos**. Barcelona: Gustavo Gili, 1999.

RUBIÓ, Manuel. **Las Formas de Crecimiento Urbano**. Catalunya: Edicions UPC, 1997.

SANTOS, Carlos Nelson. **A Cidade Como Um Jogo de Cartas**. Niterói: Projeto Editores, 1985.

SANTOS, Ana Cristina dos; VICENTE DEL RIO, Vicente. **Pós Modernismo e Desempenho Espacial na Barra da Tijuca: Reavaliando Conceitos de Qualidade Ambiental**. In: Tecnologia para o século XXI, NUTAU, 1998.

SÃO PAULO (Cidade). Operação urbana Faria Lima (1995). Disponível em: <www.sp.gov.br>. Acesso em: 2004.

SÃO PAULO (Estado). **O Centro da Metrópole: reflexões e propostas para a cidade democrática do século XXI**. São Paulo: Ed. Terceiro Nome: Viva o centro: Imprensa Oficial do Estado, 2001.

SARANDESES, José Martinez. **Espacios Públicos Urbanos – Ministério de Obras Públicas e Urbanismo**. Madrid: Secretaria General Técnica, Centro de Publicaciones, 1990.

SARIS, Simoni. **Reforma do Calçamento Começa Pelo Piso**. Jornal de Londrina, 15 de jul. 2003. Caderno 01, p.03.

SERRA, Geraldo. **Urbanização e Centralismo Autoritário**. São Paulo: Edusp Ed. Nobel, 1991.

SIDNEY investe no design ambiental e gráfico para abrigar Olimpíada 2000. Revista Projeto, São Paulo, n.246, p.105-107, ago. 2000.

SILVA, José Afonso. **Direito Urbanístico Brasileiro**. 1ª ed. São Paulo: Malheiros Editores, 1982.

SILVA, Maclovio C.; FUJITA, Camila. **O Desenvolvimento Participativo Sustentável nas Cidades Brasileiras: Um desafio para as políticas públicas**. In: SEMINÁRIO INTERNACIONAL NUTAU' 2002 – SUSTENTABILIDADE ARQUITETURA E DESENHO URBANO. São Paulo. Anais...São Paulo: NUTAU (FAU-USP), 2002, p. 1050-1056.

SIMÃO, Maria Cristina Rocha. **Preservação do Patrimônio Cultural em Cidades**. Belo Horizonte: Autêntica, 2001.

SZMRECSANYI, Maria Irene; ZANI, Antonio Carlos (Orgs). **Arquitetura e Cidade no Norte do Paraná**. São Paulo: FAUUSP/UEL, 2003.

SOMMER, Robert. **Espaço Pessoal**. São Paulo: EPU/Edusp, 1973.

SOUZA, Carlos Leite de. **Cognição ambiental & desenho urbano: APO de um espaço urbano com enfoque dos aspectos perceptivos – o caso da nova Av. Faria Lima**. São Paulo, 1997. Dissertação Mestrado / FAU-USP.

TUAN, Yi-Fu. Topofilia: **Um Estudo da Percepção, Atitudes e Valores do Meio Ambiente**. São Paulo: Difusão Editorial, 1980.

TURKIENICZ, Benamy (Org.) **Desenho Urbano** (vol. I, II e III). Cadernos Brasileiros de Arquitetura. São Paulo: Projeto Editores, 1984.

_____, Benamy ; MALTA, M.(Org.) **Desenho Urbano** Anais do II Sedur. Cadernos Brasileiros de Arquitetura. São Paulo: Pini, 1986.

UIA Barcelona 96: debatendo o presente e os futuros da arquitetura nas metrópoles deste fim de século. Revista Projeto, São Paulo, n., p. 34-42, jun. 96.

UNILIVRE. **Cidade, homem e natureza: uma história das políticas ambientais de Curitiba**. Curitiba: Unilivre, 1997.

VIEIRA, Regina. **Baía de Odaíba - Japão. Construindo sobre o mar**. Revista AU, São Paulo, n. 92, p. 90-94, out./nov. 2000.

VIOLLET-LE-DUC, Eugène Emmanuel. **Dictionnaire Raisonné de L'Architecture Française du XI au XVI siècle**, 10 vols., Paris, Librairies-Imprimeries Réunies, s. d. [1854-1868], [Paris, Gründ, 1875], v.8, pp.14-34.

VITRUVIUS. 1º Lugar no Concurso para Reconversão Urbana do Largo do Batata (2002). Disponível em: <www.vitruvius.com.br>. Acesso em: 2004.

_____. Modernização da Estação da Luz. Disponível em: <www.vitruvius.com.br>. Acesso em: 2004.

_____. Plano de recuperação do córrego Miguelete. Disponível em: <www.vitruvius.com.br>. Acesso em: 2004.

_____. Propostas para o terreno do WTC. Disponível em: <www.vitruvius.com.br>. Acesso em: 2004.

_____. Reforma urbana da praça do Patriarca (1992-02). Disponível em: <www.vitruvius.com.br>. Acesso em: 2004.

_____. Revitalização urbana através da implantação de shopping na região central. Disponível em: <www.vitruvius.com.br>. Acesso em: 2004.

ZEIN, Ruth. **De volta à cidade maravilhosa: a renovação do Rio de Janeiro busca superar a degradação urbana**. Revista Projeto, São Paulo, n. 201, p. 42-55, out. 96.

ZEISEL, John. **Inquiry by Design: Tools for Enviroment Beavior Research**. New York: Cambridge University Press, 1995.

ANEXO - A

AVALIAÇÃO DO CALÇADÃO DO CENTRO DA CIDADE DE LONDRINA

Para uso do avaliador _____

<p>01) Você mora na região central da cidade de Londrina? ☐ Sim ☐ Não</p> <p>Onde? _____</p> <p>02) Qual o seu período de frequência por semana no Calçadão? _____</p> <p>03) Que tipo de atividade você realiza na área? (Por ordem de prioridade, identificar três). ☐ Trabalhar ☐ Comprar ☐ Vender ☐ Passear ☐ Prestação Serviços (ex: banco, médico, cartório, dentista, etc.) ☐ Passagem ☐ Nenhum ☐ Outros _____ Especificar _____</p> <p>04) Você tem alguma sugestão para o local, qual? _____</p> <p>05) Na sua opinião o Calçadão, como espaço de convivência, colabora as vendas locais? _____</p> <p>5.1) Porque? _____</p> <p>6) Para as perguntas do quadro, utilizar a escala abaixo: 1) Péssimo; 2) Ruim; 3) Bom; 4) Ótimo.</p>	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 70%;"></th> <th style="width: 5%;">4</th> <th style="width: 5%;">3</th> <th style="width: 5%;">2</th> <th style="width: 5%;">1</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>Qual a sua opinião sobre:</td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>O Calçadão</td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>Espaço para lazer ativo (brincar, passear, etc.)</td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>Espaço para lazer passivo (leitura, descanso, etc)</td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>Insolação (ação da luz e do calor solar)</td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>Mobiliário urbano (bancos, lixeiras, floreiras, telefone público, etc.)</td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>Quiosques</td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>Convivência social/ amizade</td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>Lanchonetes</td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>Restaurantes</td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>Comércio</td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>Bancos</td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>Serviços em geral</td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>Segurança</td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>Conservação</td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>Limpeza</td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>Aparência</td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>Piso</td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>Inclinação, acessibilidade</td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>Iluminação</td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>Sombreamento</td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td> </td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td> </td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> </tbody> </table> <p>07) Dados pessoais:</p> <p>7.1) Idade: _____ anos.</p> <p>7.2) Sexo: ☐ feminino ☐ masculino</p> <p>7.3) Escolaridade: ☐ 1º grau completo ☐ 1º grau incompleto ☐ 2º grau completo ☐ 2º grau incompleto ☐ 3º grau completo ☐ 3º grau incompleto</p> <p>7.4) Profissão: ☐ Comércio ☐ Serviços ☐ Indústria ☐ Outros</p> <p>7.5) Renda familiar: ☐ 1 a 5 salários mínimos ☐ 6 a 10 salários mínimos ☐ acima de 10 salários mínimos.</p>		4	3	2	1	Qual a sua opinião sobre:					O Calçadão					Espaço para lazer ativo (brincar, passear, etc.)					Espaço para lazer passivo (leitura, descanso, etc)					Insolação (ação da luz e do calor solar)					Mobiliário urbano (bancos, lixeiras, floreiras, telefone público, etc.)					Quiosques					Convivência social/ amizade					Lanchonetes					Restaurantes					Comércio					Bancos					Serviços em geral					Segurança					Conservação					Limpeza					Aparência					Piso					Inclinação, acessibilidade					Iluminação					Sombreamento														
	4	3	2	1																																																																																																																					
Qual a sua opinião sobre:																																																																																																																									
O Calçadão																																																																																																																									
Espaço para lazer ativo (brincar, passear, etc.)																																																																																																																									
Espaço para lazer passivo (leitura, descanso, etc)																																																																																																																									
Insolação (ação da luz e do calor solar)																																																																																																																									
Mobiliário urbano (bancos, lixeiras, floreiras, telefone público, etc.)																																																																																																																									
Quiosques																																																																																																																									
Convivência social/ amizade																																																																																																																									
Lanchonetes																																																																																																																									
Restaurantes																																																																																																																									
Comércio																																																																																																																									
Bancos																																																																																																																									
Serviços em geral																																																																																																																									
Segurança																																																																																																																									
Conservação																																																																																																																									
Limpeza																																																																																																																									
Aparência																																																																																																																									
Piso																																																																																																																									
Inclinação, acessibilidade																																																																																																																									
Iluminação																																																																																																																									
Sombreamento																																																																																																																									