



UNIVERSIDADE
ESTADUAL DE LONDRINA

LÍGIA BEATRIZ CARRERI MAUÁ

**QUALIDADE DO ESPAÇO PÚBLICO – RUA –EM ÁREAS DE
OCUPAÇÃO VERTICAL RECENTE:
DISCUSSÃO BASEADA EM ESTUDO DE CASO**

LÍGIA BEATRIZ CARRERI MAUÁ

**QUALIDADE DO ESPAÇO PÚBLICO – RUA –EM ÁREAS DE
OCUPAÇÃO VERTICAL RECENTE:
DISCUSSÃO BASEADA EM ESTUDO DE CASO**

Dissertação apresentada ao Programa Associado de Pós-Graduação de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Estadual de Londrina e da Universidade Estadual de Maringá para obtenção do título de Mestre.

Prof.º Dr.º Sidnei Junior Guadanhim
Orientador

Prof.º Dr.ª Milena Kanashiro
Coorientadora

Londrina
2015

**Catálogo elaborado pela Divisão de Processos Técnicos da Biblioteca Central da
Universidade Estadual de Londrina**

Dados Internacionais de Catalogação-na-Publicação (CIP)

M447q Mauá, Lígia Beatriz Carreri.
Qualidade do espaço público – rua – em áreas de ocupação vertical recente :
discussão baseada em estudo de caso / Lígia Beatriz Carreri Mauá. Londrina,
2015.
124 f. : il.

Orientador: Sidnei Junior Guadanhim.
Coorientador: Milena Kanashiro.
Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Universidade Estadual
de Londrina, Centro de Tecnologia e Urbanismo, Programa Associado de Pós-
Graduação Arquitetura e Urbanismo, 2015.
Inclui bibliografia.

1. Espaços públicos – Teses. 2. Planejamento urbano – Ruas – Teses. 3. Espaço
urbano (Arquitetura) – Teses. I. Guadanhim, Sidnei Junior. II. Kanashiro, Milena.
III. Universidade Estadual de Maringá. IV. Universidade Estadual de Londrina.
Centro de Tecnologia e Urbanismo. Programa Associado de Pós- graduação em
Arquitetura e Urbanismo. V. Título.

CDU 721.01

Para Londrina.

AGRADECIMENTOS

Primeiramente, agradeço meus orientadores Sidnei Guadanhim e Milena Kanashiro por toda dedicação, orientação e suporte para realização desta dissertação. Principalmente pela paciência e compreensão em relação às minhas preocupações quanto o escopo aqui pretendido.

Aos professores deste programa de mestrado pelos conhecimentos compartilhados no decorrer das disciplinas, em especial Prof^a Ercília Hirota e Prof^o César Imai pelo auxílio e orientações.

À Caroline Sonoda, que me auxiliou muito na pesquisa e nos levantamentos de dados deste trabalho. E ao professor Nestor Razente, pela entrevista e informações valiosas a este estudo.

Aos professores Marcelo Tramontano e Karin Meneguetti pela atenção e proveitosas colaborações na fase de qualificação.

À minha família, a concentração do meu amor. Minha mãe, Rita, meu modelo, meu símbolo de força e superação para enfrentar problemas e a vida como um todo. Meu pai, Clóvis, meu amigo, pela atenção e paciência aos longos desabafos e conversas sobre este trabalho, entre outros assuntos. Meus irmãos, Hiran e Gabriel, aliados inigualáveis, onde a efetividade da nossa amizade precede a minha compreensão de vida. Por eu ter a certeza de que não existem melhores irmãos do que eles.

À Scarlett, minha parceirinha, importante presença afetiva. Sempre ao meu lado, acompanhando este processo, mesmo sem saber.

Aos meus amigos Guilherme Batista e Louisa Savignon pelo amor e por cada instante dividido nestes anos de amizade. Obrigada: Renato Firmino, Caroline Bertachi e Caroline Benek, pelos momentos e auxílio compartilhados.

À Thamine Ayoub, a primeira amiga que Londrina me trouxe, por toda ajuda e parceria desde então, em todos os aspectos desse percurso, seja acadêmico, profissional ou pessoal.

Às distantes, Juliana Moron, Livia Roveri, Ana Raietparvar, Giovanna Pagliato e Livia Bodnar, por proporcionarem amizades que aquecem o coração, independente do afastamento, acrescentando aqui um reconhecimento à tecnologia.

Às minhas *roommates* Angélica Penha e Mirela Mosela por todo carinho e convivência em uma casa de harmonia, que me trouxe muita felicidade.

À minha amiga/ mãe/ irmã Mariana Lopes por toda dedicação e amizade, as quais eu não tenho palavras para definir e ser grata suficiente. Por todo auxílio no processo deste trabalho, por cada refeição preparada e principalmente, pelos instantes memoráveis de diversão. Ao meu amigo Aurélio Adurens, que a rapidez dos nossos laços traduz nossa afetividade. Por toda a ajuda, companhia e paciência, principalmente quanto às neuroses que às vezes gostam de escapar. Mariana e Aurélio, por serem meu Ron e minha Hermi, exatamente nesta ordem.

À turma do *kickboxing*, pela convivência em treinos essenciais para minha saúde mental. Principalmente ao professor Alex Zubioli e a ênfase na proibição em pronunciar “eu não consigo”, apontamento que recordarei em diversos âmbitos.

Às colegas de mestrado, Jaqueline Taube, Mariana Shigeharu, Thaisa Vicentim e Priscilla Assis pelo companheirismo e apoio em disciplinas, e interações quanto às pesquisas.

Aos que, de alguma forma, me ajudaram a concluir esta etapa, mesmo que indiretamente. A impossibilidade de nomeá-los todos, não me faz menos grata.

À CAPES, que possibilitou a conclusão deste trabalho.

À UEL, universidade do meu coração.

A Deus, como representatividade do amor, positividade e bem-estar em comunhão, não apenas entre as pessoas, mas o mundo como um conjunto indissociável.

“O Muro de Berlim era a notícia de cada dia. Da manhã à noite líamos, víamos, escutávamos: o Muro da Vergonha, o Muro da Infâmia, a Cortina de Ferro...

Por fim, esse muro, que merecia cair, caiu. Mas outros muros brotaram, continuam a brotar, no mundo, e ainda que sejam bem maiores que o de Berlim, deles fala-se pouco ou nada.

Pouco se fala do muro que os Estados Unidos estão a alçar na fronteira mexicana, e pouco se fala do arame farpado de Ceuta e Melilla.

Quase nada se fala do Muro da Cisjordânia, que perpetua a ocupação israelita de terras palestinas e daqui a pouco será quinze vezes mais longo do que o Muro de Berlim.

E nada, nada de nada, se fala do Muro de Marrocos, que desde há vinte anos perpetua a ocupação marroquina do Saara ocidental. Este muro, minado de ponta a ponta e de ponta a ponta vigiado por milhares de soldados, mede sessenta vezes mais que o Muro de Berlim.

Por que será que há muros tão altissonantes e muros tão mudos? Será devido aos muros da incomunicação, que os grandes meios de comunicação constroem em cada dia?”

(EDUARDO GALEANO)

(...) A rua é do povo

Ninguém comprou

Ninguém pariu (...)

Se essa rua fosse nossa...

(EVERTON BONFIM)

RESUMO

No cenário nacional, o número de cidades que estão vivenciando os processos de verticalização é cada vez maior e, à vista disso, observa-se grande número de lançamentos imobiliários em torres altas. Com base em observações das implantações dos edifícios residenciais atualmente comercializados, nota-se a escassa relação desses espaços privados com as ruas nas quais são localizados. Tais ocupações são muradas, ocupando grandes lotes, sem qualquer preocupação de inserção como conjunto da cidade. Diante de tal panorama, este estudo guiou-se pelo objetivo de discutir a qualidade da rua em um caso onde a ocupação vertical contemporânea se faz presente. O recorte espacial realizado compreende uma rua no bairro Gleba Palhano, em Londrina – Paraná – Brasil, cuja justificativa reside no reconhecimento dado ao município da grande proporção entre habitações verticalizadas e população. Deste modo, partiu-se de uma fundamentação teórica para extrair os principais elementos analíticos dos espaços públicos e a realização de uma avaliação em um estudo de caso, método empregado na pesquisa, com base em autores reconhecidos nos campos abordados. Com base nas análises realizadas, verificaram-se as desvantagens que esta conjuntura acarreta aos cidadãos. O espaço público não é tomado como ambiente de convívio, nem de movimento de pedestres, apenas de veículos. Esta dissertação indica a necessidade de revisão desta produção, de forma a direcioná-la à efetuação de ambientes de qualidade, sejam estes públicos ou privados.

Palavras-chave: espaço público; qualidade das ruas; edifício vertical; relação entre público e privado; avaliação do espaço urbano.

ABSTRACT

In Brazil, the number of cities that are experiencing the vertical processes is increasing and, in view of this, there is large number of real estate projects in high towers. Based on observations of deployments of residential buildings currently sold, there is insufficient relation of these private spaces with the streets in which they are located. Such occupations are walled, occupying large plots without any concern about the inclusion as set in the city. Faced with this panorama, this study was guided by the objective of discussing the street quality in a case where contemporary vertical occupation is present. The spatial frame performed comprises a street in the Gleba Palhano neighborhood in Londrina - Paraná - Brazil, whose justification lies in the recognition given to the city of the great proportion of vertical housing and population. Thus, the starting point is a theoretical basis to extract the analytical elements of public spaces and accomplishment of an evaluation on a case study, method used in the research, based on recognized authors in the fields covered. Based on the analyzes performed, were verified the disadvantages that this situation entails citizens. Public space is not taken as convivial atmosphere, or pedestrian movement, only vehicles. This work indicates the need for revision of this production, in order to direct it to the effectuation of quality environments, whether public or private.

Keywords: public space; quality of streets; vertical building; relation between public and private; evaluation of urban space.

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Figura 1: Rua João Wyclif – Londrina / PR	24
Figura 2: Delineamento de pesquisa	28
Figura 3: ferramenta Contagem de Pedestres.	50
Figura 4: Ferramenta Contagem e Observação de Veículos.	50
Figura 5: PLANTA PARCIAL Nº 1 Colonização das glebas dos ribeirões Tres Boccas, Jacutinga, Vermelho e Bandeirantes do Norte Cia de Terras Norte do Paraná, 1934.....	52
Figura 6: Mapa de Londrina com destaque na área do estudo de caso e quadrilátero inicial.	54
Figura 7: Apontamento dos equipamentos da região.	56
Figura 8: Edifícios na Gleba Palhano.	57
Figura 9: Lago Igapó II e edifícios Gleba Palhano em 2007.....	58
Figura 10: Lago Igapó II e edifícios Gleba Palhano em 2014.....	58
Figura 11: Foto aérea da área.....	61
Figura 12: Zoneamento da área da Gleba Palhano.	62
Figura 13: Parte do mapa de loteamento de Londrina.	63
Figura 14: Simulação a partir dos parâmetros legislativos da área.	63
Figura 15: Simulação a partir dos parâmetros legislativos da área.	64
Figura 16: Simulação a partir dos parâmetros legislativos da área.	64
Figura 17: Diversidade de usos.....	67
Figura 18: Vias próximas do estudo de caso.....	67
Figura 19: Térreo edifício comercial na Av. Ayrton S. da Silva.....	68
Figura 20: Térreo edifício comercial na Av. Ayrton S. da Silva.....	69
Figura 21: Espaços livres de lazer.	70
Figura 22:Foto aérea P. Pé Vermelho.....	71
Figura 23: Praça Pé Vermelho.	71
Figura 24: Aterro do Lago Igapó.....	71
Figura 25: Lago Igapó II.	71
Figura 26: Percursos do fluxo da R. João Wyclif para R. Antônio Psicchio.....	72
Figura 27: Percursos do fluxo da R. Antônio Psicchio para R. João Wyclif.....	72
Figura 28: Combinação de arranjos de quadras e intersecções de caminhos.	75

Figura 29: Quantidade de retornos realizados por veículos.	76
Figura 30: Pedestre atravessando a Av. Ayrton Senna da Silva.	78
Figura 31: Frequência Linhas de Ônibus.	78
Figura 32: Percursos Linhas de Ônibus.	79
Figura 33: Declividade da área.	80
Figura 34: Quantidade de unidades habitacionais dos edifícios.	81
Figura 35: Relação de pedestres por hora.	82
Figura 36: Gráficos de perfil de usuários.	83
Figura 37: Galeria comercial na Av. Ayrton Senna da Silva.	90
Figura 38: Rua Caracas anoitecendo.	90
Figura 39: Rua Caracas a noite.	90
Figura 40: Edifícios verticais - ano de entrega.	93
Figura 41: Res. do Lago II - 1992.	93
Figura 42: Wilmar Berbert - 1996.	93
Figura 43: Saint Raphael - 1999.	94
Figura 44: Le Corbusier - 2002.	94
Figura 45: Solar Rivera - 2005.	94
Figura 46: Torre de Málaga - 2006.	94
Figura 47: Cora Coralina - 2010.	94
Figura 48: Maison Tuscany - 2011.	94
Figura 49: Evolution Home - 2013.	95
Figura 50: Maison Heritage - 2014.	95
Figura 51: Foto aérea da aérea.	95
Figura 52: Superfícies limites privados - Rua Caracas.	96
Figura 53: : Superfícies limites privados - Rua Caracas.	96
Figura 54: Muro Ed. Sun Flowers.	97
Figura 55: Muro Ed. Sun Flowers.	97
Figura 56: Muro Ed. Gaudí.	97
Figura 57: Muros Ed. Gaudí e Ed. L'Essence.	97
Figura 58: Muro Ed. L'Essence.	97
Figura 59: Muro Ed. Gaudí.	97
Figura 60: Muro Ed. Fernando Pessoa.	98
Figura 61: Portaria Ed. Chácara Bela Vista.	98

Figura 62: Corte Rua Caracas.....	98
Figura 63: Corte Rua Caracas.....	98
Figura 64: Recuo no muro do Ed. Fernando Pessoa.	100
Figura 65: Esquina R. João Wyclif com R. Caracas - Ed. Maison Victoria.....	101
Figura 66: Esquina R. João Wyclif com R. Cayena - Ed. Maison Victoria.....	101
Figura 67: Esquina R. Caracas com R. Antonio Psicchio - Ed. L'Essence.....	101
Figura 68: Esquina R. Caracas com R. Antônio Psicchio - Ed. Paranoá.....	101
Figura 69: Esquina R. Caracas com R. João Wyclif - Ed. Gaudí.....	101
Figura 70: Esquina R. João Wyclif com R. Montevideu - Torre Alicante.	101
Figura 71: Segmento planta baixa Rua Caracas - pista e calçadas.....	102
Figura 72: Muro Ed. Gaudí - Rua Caracas.....	103
Figura 73: Calçada Rua Caracas.	103
Figura 74: ferramenta <i>Checklist</i> - Reconhecimento do Local.....	123
Figura 75: ferramenta Observação de Pedestres.....	124

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1: Atividades opcionais nos percursos 1, 4, 5 e 8.	72
Gráfico 2: Atividades opcionais nos percursos 2, 3, 6 e 7.	72
Gráfico 3: Direções veículos e pedestres.	74
Gráfico 4: Total de pedestres.	82
Gráfico 5: Atividades necessárias e opcionais levantadas no sábado.	84
Gráfico 6: Atividades necessárias e opcionais levantadas no domingo.	85
Gráfico 7: Atividades necessárias e opcionais levantadas na quarta.	85
Gráfico 8: Idosos e crianças.	86
Gráfico 9: Total.	86
Gráfico 10: Percursos de idosos e crianças no sábado.	86
Gráfico 11: Percursos de idosos e crianças no domingo.	87
Gráfico 12: Percursos de idosos e crianças na quarta-feira.	87
Gráfico 13: Quantidade de pedestres por hora.	89
Gráfico 14: Quantidade de pedestres por hora.	89
Gráfico 15: Quantidade de veículos por hora.	89
Gráfico 16: Movimento de pedestres e veículos.	91

LISTA DE QUADROS

Quadro 1: Sobreposição da bibliografia.	30
Quadro 2: Quadro Síntese: Qualidades Recomendadas.	36
Quadro 3: Estratégias de Levantamentos de Dados.....	48
Quadro 4: Quadro Síntese: Dimensões - Qualidades Recomendadas.	65
Quadro 5: Percursos e atividades idosos e crianças no sábado.....	87
Quadro 6: Percursos e atividades idosos e crianças no domingo.	87
Quadro 7: Percursos e atividades idosos e crianças na quarta.....	88
Quadro 8: Princípios da literatura e estudo de caso.....	104
Quadro 9: Princípios da literatura e estudo de caso.....	105

SUMÁRIO

1. INTRODUÇÃO	16
1.1 Contexto da pesquisa	16
2. ESTRATÉGIAS DE INVESTIGAÇÃO	29
2.1 Contexto da Revisão de Literatura.....	29
2.2 Avaliação do Espaço Público	31
2.3 Qualidades recomendadas para as ruas.	35
2.4 Método de pesquisa.....	47
3. ANÁLISE DO ESTUDO DE CASO.....	51
3.1 Contextualização do estudo de caso	51
3.2 Análises e discussões: Estudo de caso	60
3.2.1 Legislação Local	61
4. AVALIAÇÃO – RUA CARACAS, GLEBA PALHANO – LONDRINA - PR.....	65
4.1 Dimensões de análise.....	65
4.1.1 Dimensão de análise: usos	66
4.1.2 Dimensão de análise: deslocamentos	75
4.1.3 Dimensão de análise: usuários	81
4.1.4 Dimensão de análise: visuais.	92
5. RESULTADOS	104
5.1 Discussões.....	104
5.2 Conclusão	111
6. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	114
7. APÊNDICES.....	123

1. INTRODUÇÃO

1.1 Contexto da pesquisa

No Brasil, o número de cidades que estão vivenciando os processos de verticalização é cada vez maior (IBGE, 2010). Empreendimentos de edifícios habitacionais e comerciais são constantemente lançados. Pretende-se com este estudo analisar a rua, em um caso onde a ocupação vertical contemporânea se faz presente.

Este trabalho insere-se na esfera das pesquisas relacionadas à qualidade do espaço urbano residencial, onde se presencia a vida diária dos habitantes da cidade. Seu direcionamento, por sua vez, segue as reflexões a respeito do contexto da produção atual de habitações em áreas de ocupação vertical no Brasil, com foco na avaliação das ruas resultantes e do cotidiano de seus usuários.

A cidade é produto social resultante das atuações associadas através do tempo, articuladas pelos agentes de produção e consumo do espaço. As ações contínuas dos agentes sociais concretos acontecem por meio de incorporações de novas áreas, densificação do uso do solo, decadência de áreas existentes, reestruturação urbana, instalação de infraestrutura e transformações sociais e econômicas. Esses agentes são: proprietários dos meios de produção; proprietários fundiários; promotores imobiliários; o Estado; e os grupos sociais excluídos. Os promotores imobiliários compõem o grupo de agentes que desempenham operações de incorporação; financiamento; estudo técnico; execução física do imóvel; e comercialização. Os incorporadores trabalham dentro de duas escalas: uma é determinada pela quantidade de obras simultâneas administradas e a outra pela extensão de áreas onde tais obras se encontram, bem como os estoques dos terrenos. Tais escalas estão relacionadas, uma vez que quanto maior for a primeira, maior será a segunda e o poder político daqueles que as detém (CORRÊA, 1999).

A constituição do espaço urbano de uma cidade deve ser compreendida a partir de suas dinâmicas econômicas, sociais e políticas. Lobato Corrêa (1999) localiza a cidade como zona de investimentos, produção e conflito social que pode ser tratada segundo a percepção de seus cidadãos. Dentro disso, o espaço urbano conforma um complexo conjunto de usos de terra e, portanto, a organização

espacial da cidade se demonstra de modo fragmentado e articulado, uma vez que as partes se relacionam entre si. Essas relações são manifestadas por meio dos fluxos de pessoas e de veículos. Assim, a cidade é um reflexo da sociedade capitalista e da estruturação de classes, bem como de seus acontecimentos passados. Apresenta-se, desta forma, fundamentalmente desigual, inconstante e na atribuição de condicionante da sociedade. Corrêa (1999) explica que a geração de habitações é elemento de extrema importância na sociedade capitalista, pois desempenha papel fundamental no amortecimento de crises da economia por meio da aplicação de capital e criação de empregos, razão pela qual o Estado também é alimentado pelos interesses imobiliários.

Paul Singer (1979) trabalha a dinâmica de renda da terra e a prática do mercado na cidade capitalista. O capital constitui-se pela propriedade privada dos meios de produção, na qual o trabalho gera o lucro. Já o “capital imobiliário” envolve a questão do espaço como circunstância indispensável aos meios de produção, mas não é propriamente produção. A propriedade privada torna-se fonte de renda pela ocupação do solo. Desta forma, o autor sustenta que o valor do “capital imobiliário” parte do monopólio da obtenção de terra e, por sua vez, a valorização da propriedade imobiliária provém do rendimento que esta proporciona.

As atuais mudanças nos territórios das cidades geradas pela verticalização surgem com a existência de poucos mecanismos de controle sobre tal prática. Explorações e estudos a respeito dessas transformações são necessários, uma vez que interferem diretamente no tecido urbano das cidades e nos processos de utilização do espaço por parte dos cidadãos.

Raquel Rolnik (2014) aponta a verticalização como possível ferramenta de promoção de oportunidades para maior número de pessoas residirem “em áreas da cidade com melhores graus de urbanidade, acesso a empregos e equipamentos e serviços públicos”. Assim, Ramires (1998) complementa que a verticalização age multiplicando o solo, provocando transformações morfológicas e funcionais na paisagem e adicionando valor ao território, ao passo em que amplia seu potencial de aproveitamento. Este fenômeno transforma o modo de construir, afetando as relações de capital do mercado imobiliário e da produção civil (RAMIRES,1998).

Deste modo, a implantação de um bairro de ocupação residencial verticalizada pode ser uma oportunidade para promover qualidades urbanas. Porém,

além de considerar a não geração de mais trânsito, a relação com o entorno e com a paisagem não deve ser descartada. A discussão sobre paisagem necessita não apenas englobar aspectos de alturas dos empreendimentos, mas também introduzir neste debate a interação entre os edifícios com as ruas e imediações (ROLNIK, 2014).

A verticalização define paisagens urbanas e traz consigo novos valores de moradia, localização, segurança e infraestrutura. Se antes os processos de verticalização eram observados apenas nas grandes metrópoles, atualmente são verificados na maioria das médias e grandes cidades brasileiras (MORAIS *et al*, 2007).

No Brasil, as grandes metrópoles são locais de acentuada especialização, produção e consumo. A partir da década de 1970, outras cidades passaram a atrair investimentos e a sofrerem modificações socioeconômicas. Desta forma, o governo federal adotou políticas públicas de desenvolvimento para cidades médias visando reduzir migrações metropolitanas e seus consequentes problemas. Logo, estas cidades apresentaram crescimento e transformações gerados com a expansão urbana horizontal e vertical (OLIVEIRA; FRANÇA, 2012).

O presente trabalho pretende discutir o problema de pesquisa com base em um exemplo da cidade de Londrina, PR. Aqui, faz-se pertinente tratar as análises sobre São Paulo, pela relevância da capital paulista na compreensão de outros fenômenos no país, dada sua influência como metrópole nacional¹. Em seu estudo sobre a formação e evolução do centro de Londrina, Tânia Fresca (2007) aponta a influência de São Paulo desde o início da colonização da cidade paranaense.

A divisão de terras proposta pela Companhia de Terras Norte do Paraná – CTNP, no final da década de 1920, visava à comercialização para colonos, principalmente, vindos do estado paulista. Deste modo, dispondo de mão-de-obra familiar, tais colonos passaram a cultivar gêneros alimentícios e matérias-primas para garantir o sustento e o pagamento das parcelas referentes à posse da terra. Essa produção consolidou o estabelecimento de diversos pequenos agricultores em

¹ Segundo a publicação de Regiões de Influência das Cidades, do IBGE (2007), Londrina passou a pertencer ao grupo de região de influência da capital paranaense. Destaca-se que, anteriormente a tal pesquisa, o norte do Paraná se mantinha como região completamente vinculada à influência paulista. Vale ressaltar que este relatório apresenta dados de “Intensidade de relacionamento empresarial” de Londrina, no qual São Paulo aparece em primeiro lugar, com índice de 424, número bastante superior ao índice de 264 de Curitiba, segundo colocado (IBGE, 2007).

Londrina – em sua maioria, paulistas – e também a geração de uma pequena, porém expressiva, produção mercantil. Em 1925, a CTNP assumiu a concessão da Estrada de Ferro São Paulo-Paraná. A construção da estrada havia cessado na cidade de Cambará, mas foi posteriormente estendida até Londrina, assegurando a entrada de mercadoria industrializada, sobretudo, da capital paulista (FRESCA, 2007).

As ressonâncias de São Paulo rapidamente foram observadas em território londrinense. O primeiro processo de verticalização no centro do município ocorreu, precocemente, na década de 1950 e refletia a busca pelo *status* de cidade “moderna e promissora” (CASARIL, 2009). Nesta época, de transição entre sociedade rural e urbana, a elite cultural e econômica londrinense tomava por referências os “grandes centros urbanos brasileiros”, ainda que as causas do desenvolvimento da cidade residissem na agricultura (SUZUKI, 2011). A partir de 1980, o desenvolvimento verticalizado foi intensificado, ainda na região central, e com novos padrões de edifícios, seguindo as tendências da capital paulista. Neste aspecto, perseguia-se a proximidade às características paulistanas associadas “nacionalmente com o que havia de melhor” (CASARIL, 2008, p.99).

No âmbito dos condomínios verticais da cidade de São Paulo, Caldeira (2000) pontua diferenças nos edifícios executados na década de 1970 em comparação aos dos anos 1980 e 1990, sendo uma delas a localização. Os condomínios residenciais de prédios nos anos de 1970 localizavam-se predominantemente em áreas centrais, enquanto que os da década de 1990 passaram a situar-se em territórios mais afastados. Outro fator de transformação é a relação com a rua. Em 1970, os prédios eram comumente abertos ao espaço público, na década seguinte eles passam a ser murados. Por fim, a tipologia de condomínios mais recentes oferece grandes áreas com instalações para uso coletivo, ao passo que anteriormente as áreas de uso comum restringiam-se a garagens, circulação e, ocasionalmente, *playground* e salão de festas (CALDEIRA, 2000).

Observa-se nos últimos anos uma realidade econômica que favorece o desenvolvimento do setor da construção civil. Dados apontam, por exemplo, que na capital paulista os lançamentos de empreendimentos imobiliários apresentam números notadamente superiores aos da década de 1990. Somente em relação ao

comparativo dos anos de 2006 e 2007 este crescimento alcançou mais de 70% em um ano (QUEIROZ; TRAMONTANO, 2009).

No cenário dos estudos habitacionais em São Paulo, constata-se que os agentes do mercado são os determinantes da conformação dos apartamentos disponibilizados ao público, e não os profissionais de arquitetura. Retomando os apontamentos de Villa (2006), Anitelli e Tramontano (2012) confirmam que os lançamentos imobiliários atuais não apresentam modificações nas unidades dos apartamentos com o passar do tempo, especificamente desde 1970. Neste período, os promotores imobiliários paulistanos passaram a optar por efetividade e profissionalização na produção civil, este mercado gerou e propagou o conceito de “plantas-tipo” e a ideia da massiva reprodução dos mesmos modelos como prerrogativa de mais lucro (TRAMONTANO, 2006).

Ao contrário de padrões de comportamento, transformações sociais e organização dos núcleos familiares que demonstram as alterações pelas quais a sociedade vivencia, os imóveis residenciais que lhes são oferecidos, não acompanham esta realidade (ANITELLI; TRAMONTANO, 2012). Atualmente, as unidades de apartamentos estão com áreas cada vez menores, devido ao empobrecimento da população em algumas décadas – consequência de crises e planos econômicos – e, para equilibrar esta situação, os edifícios passaram a ser comercializados com a adesão de instalações coletivas de recreação, esportes e lazer, como piscinas e quadras. Os “edifícios com ares-de-clubes”, também justificados pelo aumento da violência, passaram a possuir conjuntamente barreiras como muros e grades e controles de guarita, câmeras e outros operadores de segurança (TRAMONTANO, 2006).

Contudo, tratando sobre a segregação de classes em São Paulo, Caldeira defende que o discurso dominante de fechamento desses condomínios, tendo a falta de segurança como justificativa, consiste em uma estratégia de marketing, uma vez que habitações coletivas muradas apareceram antes da preocupação da violência paulistana. Tal questão mercadológica fez com que os procedimentos, em detrimento da segurança, se tornassem fundamentais a qualquer edifício com “prestígio” (CALDEIRA, 2000).

Hoje em dia, a maioria dos condomínios fechados na capital paulista é de edifícios de apartamentos e, mesmo que o apelo dessa tipologia seja de escapismo

da cidade e da sua violência, apresentam-se em maior número no meio urbano do que suburbano. A título de exemplo do início desta problemática, em 1973, foi construído na zona oeste da cidade um condomínio de classe média, o Ilha Sul, constituído por seis prédios com oitenta unidades de três dormitórios cada. O empreendimento apresentava inovações na oferta de equipamentos coletivos e de segurança: era todo murado com acesso monitorado por segurança privada. Interessante notar que, na época, a criminalidade não afligia tanto a sociedade e muitos cidadãos temiam o controle de circulação. Naquele ano, a ditadura militar estava no auge e a averiguação da identidade podia ser vista com amedrontamento para muitos. Desta forma, aponta-se que o enclausuramento já era uma tática imobiliária e de *marketing*, que acabou por tornar-se dominante até os dias atuais. Presentemente, os empreendimentos que objetivam alcançar prestígio social devem conter os mesmos métodos de segurança (CALDEIRA, 2000).

Nos termos do cenário do mercado de edifícios verticais em Londrina, em 2007, uma pesquisa encomendada pelo Serviço Brasileiro de Apoio às Micro e Pequenas Empresas (Sebrae) e Sindicato da Indústria e Construção Civil PR (Sinduscon-PR) constatou que Londrina possuía 1.140 edifícios, sendo 412 acima de 12 pavimentos. Tais dados situaram o município como sétimo colocado em números absolutos de prédios no país, e ocupando a décima segunda posição do mundo na relação entre prédios altos e habitantes. Após três anos, segundo o Sindicato da Habitação e Condomínios do Paraná (Secovi-PR), o número de condomínios verticais passou para 1.400, contabilizando a execução de 260 edifícios neste período de tempo (FOLHA DE LONDRINA, 2011).

No início do ano de 2015, em consultoria realizada pela Prospecta Inteligência Imobiliária divulgada pela Revista Exame, Londrina ocupa o primeiro lugar do Paraná em potencial imobiliário e décimo oitavo lugar nacional. Em reportagem para um jornal local, diretores e gerentes de vendas das principais construtoras de edifícios verticais da cidade se demonstraram otimistas com tal perspectiva, indicando o andamento dessa tipologia de construção (FOLHA DE LONDRINA, 2015).

Duarte e Elali (2006) comentam a importância da função do arquiteto para a qualidade das habitações em relação ao conforto físico e bem-estar de seus usuários, pois os espaços devem ser planejados de forma que garantam o

atendimento das pretensões e necessidades dos moradores. Nos edifícios verticais, a relação entre cliente e arquiteto é difusa, tendo em vista que há pouco, se não nenhum, contato entre eles. Em tal situação, o agente construtor admite o arquiteto, que deverá projetar para pesquisas de demanda e mercado, nas quais este último aspecto é de extrema importância. Trata-se de um esquema que prioriza os lucros e não o convívio entre pessoas e a qualidade do espaço residencial.

Verifica-se o fenômeno dos lançamentos dos “supercondomínios”, assim denominados por Alas (2013) em seu estudo sobre esses empreendimentos na cidade de São Paulo. O autor lista três “tendências formais específicas” deste quadro: o aumento da dimensão do lote, do número de unidades habitacionais e propostas de espaços de uso comum. Os lotes extensos evidenciam perímetros prolongados, onde as entradas de pedestres e veículos concentram-se em guaritas, e consequentes fechamentos que chegam a murar quarteirões inteiros. Essas características constroem as possibilidades de convívio e comunicação com o espaço público, reduz a utilização das calçadas e elevam a “sensação de insegurança” (ALAS, 2013 p.18).

No exame da produção atual da habitação coletiva nas cidades nacionais, constata-se certo padrão de implantação que nega sua relação com o espaço público. Os condomínios verticais são murados e sua inserção no território da cidade é notada pelos volumes das torres na paisagem e os grandes fechamentos que rejeitam as ruas e a vida externa (HOLANDA *et al*, 2003; TRAMONTANO, 2006; ALAS, 2013; ALVES, 2013). Com base em observações das implantações dos edifícios atualmente comercializados, é possível apontar uma grande frequência de lançamentos de empreendimentos residenciais com apelos de lazer e entretenimento contidos no lote, e, em contraponto, uma escassa relação desses espaços privados com as ruas nas quais são inseridos.

De forma empírica, é possível sustentar que diversas características pertencentes a tal conjuntura contrariam a literatura sobre qualidade do espaço urbano. Para Whyte, enquanto a volumetria arquitetônica dos edifícios é alvo do interesse dos designers, as pessoas que estão na rua se atentam ao que ocorre no nível do olho. O autor critica a monotonia dos edifícios que possuem suas fachadas voltadas à rua com um único uso ou fechamentos extensos (WHYTE, 1980).

Atualmente, adotam-se edifícios altos como solução de espaço e apropriação do território. A ocorrência vertical torna-se maior a cada dia e as relações das implantações das torres com o espaço público, com a circulação seja de pedestre ou de veículos parecem não serem consideradas. Os edifícios residenciais são murados, seus grandes lotes são totalmente ocupados por estruturas de apoio às torres que abrigam as unidades habitacionais, sem qualquer preocupação de inserção com o conjunto da cidade. Obedecendo aos mínimos parâmetros legislativos, os prédios consomem grandes espaços sem associação ao entorno. Em muitas situações, as áreas e os edifícios residenciais não fazem parte de planejamentos municipais, pois são realizados de forma pontual sem cuidado quanto ao local de sua inserção e seu impacto como componente da sociedade, tampouco como unidade da cidade e suas consequências (MAUÁ; GUADANHIM, 2014).

Nos anos 1990, a comercialização dos lançamentos imobiliários de apartamentos em São Paulo passou a constituir-se com o discurso da valorização de estilos de vida, que davam ênfase nos modos como as instalações oferecidas influenciariam no *status* de seus residentes. Os promotores imobiliários, apoiados pelo trabalho de profissionais de *marketing*, passaram a conceber fórmulas para essas habitações, inclusive de oferecimento de possibilidades de mudanças nos espaços internos das unidades, as denominadas plantas flexíveis, sob o pretexto de melhor atendimento às aspirações e costumes das pessoas (VILLA, 2006).

O mercado imobiliário faz uso do discurso de provimento das necessidades dos indivíduos, mas a realidade se conforma através de soluções que pouco diferem das tradicionais. As unidades possuem áreas menores e são amplamente padronizadas para viabilizarem economicamente os projetos de forma a garantir maior lucro. Os apartamentos foram reduzidos e práticas comumente realizadas dentro das unidades foram transferidas às instalações coletivas dos empreendimentos. Assim, o mercado apropriou-se mercadologicamente da esfera coletiva para comercialização de uma imagem (VILLA, 2006).

Ademais, as áreas de lazer desses edifícios parecem estar entre os desejos dos moradores. No entanto, resultados de estudos demonstram que, gradualmente, estes habitantes passam a não utilizar tais ambientes e, ainda, interpretá-los como algo negativo por razão dos custos de condomínio (DUARTE; ELALI, 2006). Duarte e Elali questionam os valores das propostas desses condomínios dentro da

discussão do processo de seus projetos arquitetônicos e do impacto social de suas definições: “Afim, a prioridade deve recair sobre o valor de uso ou o valor de troca desses edifícios?” (DUARTE; ELALI, 2006 p. 832).

Figura 1: Rua João Wyclif – Londrina / PR



Dentro desta situação, como os indivíduos utilizam as ruas consolidadas por tal ocupação? Quais as razões para que tais ocupações se dirijam em direção oposta às recomendações da literatura que trata do assunto? Quais são as formas resultantes de espaço na cidade?

O conhecimento das práticas urbanas é um passo imprescindível à transformação dos espaços que estão sendo gerados. As condições de habitação das pessoas estão intrinsecamente associadas à qualidade de vida de uma comunidade. Os lugares onde cidadãos residem e convivem podem ser observados sob diferentes aspectos e em diversas escalas, abrangendo diversas dimensões do convívio nas cidades - social, econômica, cultural, entre outras.

Aldo Rossi (1998) defende que as categorizações da cidade em diferentes esferas são importantes, mas vão além das simples divisões. As distribuições entre público e privado, individual e coletivo, fazem conexão com a arquitetura da cidade

por ser uma arquitetura pertencente ao homem, sendo parte de sua estruturação e manifesta-se sob múltiplos aspectos. Porém, a verdadeira importância dessa divisão nunca foi verdadeiramente atingida. O alcance do conhecimento mais completo da cidade parte de análises de seu conteúdo social.

“O elemento coletivo e o elemento privado, sociedade e indivíduo, contrapõem-se e confunde-se na cidade, que é feita de pequenos inúmeros seres que procuram uma acomodação e, junto com ela, formando um todo com ela, um seu pequeno ambiente mais adequado ao ambiente geral” (ROSSI, 1998 p. 3).

Além dos distintos aspectos sobre os quais é possível interpretar e explorar as cidades, indica-se também a preocupação quanto à qualidade dos espaços utilizados pelas pessoas. Com foco habitacional, Matthew Cousins (2009) considera a qualidade no *design* essencial para uma melhor forma de vida e sustenta que a mesma tem sido amplamente aceita como elemento vital para o sucesso no desenvolvimento de novas moradias. Uma boa qualidade do *design* gera um planejamento maciço e atrativo de habitações que moldam comunidades e ajudam a criar uma sociedade mais saudável e avançada, considerando o espaço urbano na qual estão inseridas. Cousins (2009) ainda lembra que a qualidade é um termo subjetivo e dá vida a muitas questões. O autor questiona sobre quais valores e aspirações da qualidade do *design* precisam ter os arquitetos e os profissionais de *design* e de planejamento urbano, a fim de assegurarem o desenvolvimento de habitações melhores.

Em sua obra, são analisados conjuntos habitacionais da Holanda de acordo com os critérios legislativos do país. Desde 1990 o governo holandês tem direcionado a ênfase na importância de boa qualidade de arquitetura em um número de documentos. O “*Fifth National Policy Document on Spatial Planning*”² de 2001 definiu qualidade através de sete critérios: diversidade espacial, funcionalidades econômica e social, diversidade cultural, igualdade social, sustentabilidade, atratividade e escala humana (COUSINS, 2009).

Em uma análise sobre o desenvolvimento habitacional britânico, Golland e Blake (2004) o explicam como um processo multifacetado no qual todos os aspectos da vida cotidiana têm alguma interferência. A produção residencial é uma prática suscetível às oscilações da economia e, apenas recentemente, construtores de residências começaram a endereçar requisitos específicos dos consumidores e a

² “Quinto Documento Nacional de Política sobre Ordenamento do Território”. Tradução livre da autora.

levarem a sério os desafios de conservação ambiental e *design*. Lares são o ingrediente nuclear de vizinhanças, bairros e cidades e influenciam na localização de escolas, lojas, centros de saúde, áreas de recreação e outros equipamentos e serviços. As "paisagens residenciais" são formadas com a junção de equipamentos comunitários, rotas locais e das casas, e tornam-se memórias importantes e pessoais dos cidadãos (GOLLAND e BLAKE, 2004).

Este trabalho tem por objetivo promover uma discussão sobre a qualidade urbana das ruas em área de ocupação vertical à luz da literatura, investigar o uso e as características desses espaços e as consequências do contexto apresentado na dimensão pública, no uso e convívio das ruas e calçadas.

A cidade de Londrina possui um exemplo de uma realidade onde é possível presenciar áreas concentradas de verticalização com produção contínua e nas quais os efeitos são sentidos em diferentes aspectos. O local que apresenta grande número de torres residenciais começa a ser alvo de reportagens locais que tratam problemas de tráfego causados pela alta densidade de moradores e, principalmente, a escassez de áreas públicas nas proximidades (JORNAL DA GLEBA, 2013; JORNAL DE LONDRINA, 2013; JORNAL DE LONDRINA, 2014; JORNAL DA GLEBA, 2015).

Para discutir a qualidade do espaço público – rua – em áreas residenciais recentes de ocupação vertical, obtêm-se os objetivos específicos: parte-se de uma fundamentação teórica para extrair os principais elementos analíticos para avaliação desses espaços públicos; propõe-se um protocolo de levantamento de campo, considerando os principais autores dessa temática; e realiza-se uma avaliação em um estudo de caso – Gleba Palhano, em Londrina-PR.

A partir dos objetivos geral e específicos, esta pesquisa aponta para a rediscussão necessária em virtude das descon siderações sobre a qualidade espacial do espaço público resultante, evidenciando a perpetuação de um modelo de habitação que nega sobremaneira o espaço cotidiano – a rua. Isto posto, a estrutura deste trabalho é apresentada a seguir.

Esta dissertação se divide em cinco capítulos. O capítulo de introdução aborda a necessidade pela discussão sobre qualidade do espaço urbano residencial, incorporando algumas considerações sobre a constituição dos territórios na cidade, práticas dos promotores imobiliários na geração de habitação. O texto desenvolve-

se inserindo o tema dos processos e evolução da verticalização nacional, principalmente em São Paulo pela sua ressonância em Londrina. Desta forma, são abordadas as características das ocupações de habitações verticais atualmente e suas inferências ao espaço público. O fenômeno estudado como problema desta pesquisa é a negação da rua por parte dessa tipologia de edificação, propondo analisar o espaço da cidade, se introduz também reflexões sobre seus diferentes âmbitos de análise e a relação das práticas urbanas com a qualidade dos lugares e convívio aos cidadãos. Por fim, apresentam-se os objetivos principal e específicos pretendidos e o delineamento de pesquisa.

O Capítulo 2 explora as estratégias de investigação utilizadas para atingir os objetivos propostos. Justifica-se a escolha da literatura através de exploração e sobreposição de trabalhos relacionados à qualidade do espaço urbano. O referencial teórico é exposto seguindo sua ordem cronológica de publicação. Deste modo, organiza-se o exame aprofundado dos elementos tratados em tal bibliografia, abordados nesta dissertação como *qualidades recomendadas*, reunidas em *Quadros-Síntese* e utilizadas como parâmetros para realização de protocolos de coleta de dados e posterior avaliação e, por fim, divididas em dimensões de análise. Na sequência, justifica a metodologia utilizada e a escolha pela estratégia de estudo de caso, expondo as etapas metodológicas do trabalho. Elucida a diferença das conjunturas da literatura e a nacional, na qual a área aqui elencada está inserida, pontuando a atualidade das críticas abordadas. Assim, são apresentados os instrumentos criados para reconhecimento e observação em campo, de onde se extraem as informações para análise do capítulo posterior.

O início da análise do estudo de caso é apresentado no Capítulo 3 com a contextualização do estudo de caso, necessária à compreensão do histórico de conformação da área. Da mesma forma, apresenta-se o recorte do estudo de caso e as especificações legislativas.

O Capítulo 4 segue com a avaliação onde se expõe as *qualidades recomendadas* agrupadas por suas respectivas dimensões de análise. A partir do confronto entre *Quadro Síntese* gerado com os elementos que traduzem a realidade da área – dados coletados em campo e documentos gráficos do local como mapas, fotos e desenhos – realiza-se a avaliação do estudo de caso.

O Capítulo 5 apresenta os resultados e discussões obtidos. Os princípios

identificados na literatura são organizados em outro quadro e, desta forma, é possível comparar os escopos da bibliografia em relação com os resultados extraídos das análises. Inserem-se neste diagnóstico, debates relativos à conjuntura da estrutura do espaço urbano no Brasil, uma vez que os parâmetros de avaliação utilizados são retirados de casos internacionais. Por fim, esta dissertação apresenta a conclusão do trabalho com apontamentos de sua contribuição acadêmica e, também, da prática de habitação vertical e constituição do espaço urbano.

O delineamento desta pesquisa manifesta as etapas de trabalho realizadas para atingir o objetivo proposto. A partir da reunião dos aspectos organizados nos *Quadros Síntese* e da comparação com as informações levantadas no estudo de caso, intenciona-se conceber a avaliação de ruas utilizando a literatura escolhida como parâmetro. Deste modo, pretende-se discutir as causas e as interferências desta realidade no contexto nacional. Os processos descritos para atingir-se o escopo colocado, a discussão da qualidade de ruas em áreas de ocupação vertical recente, estão expostos no esquema da imagem a seguir (Figura 2).

Figura 2: Delineamento de pesquisa



2. ESTRATÉGIAS DE INVESTIGAÇÃO

2.1 Contexto da Revisão de Literatura

As cidades formam conjuntos constituídos por diversos equipamentos, construções, usos, escalas e indivíduos. As ruas devem abrigar diferentes dinâmicas e suas especificidades. Dado o seu caráter coletivo, elas devem ser inclusivas, permitindo acesso de todos os cidadãos a espaços com qualidade urbana. Por este motivo, buscou-se um referencial bibliográfico de avaliação do espaço público a fim de alcançar o intuito proposto.

Com base nos objetivos estabelecidos e da discussão da qualidade do espaço público cotidiano, a escolha da fundamentação teórica direcionou-se para estudos sobre as relações entre os indivíduos e o ambiente. Em seu trabalho epistemológico acerca do desenho urbano, Moudon (1992) define o nascimento deste campo do conhecimento em detrimento à busca em atingir a qualidade da forma urbana. A pesquisadora identifica, agrupa e organiza os diferentes autores e seus respectivos trabalhos dentro dessa disciplina. De acordo com a autora, esta relação é aprofundada na esfera dos *Estudos de Ambiente-Comportamento*. Nesta área, os estudos de Amos Rapoport (1978), W. H. Whyte (1980), Donald Appleyard (1981) e Jan Gehl (1987) investigam usos, satisfação e comportamento das pessoas em espaços públicos e áreas residenciais. Portanto, estas obras foram selecionadas para comporem a bibliografia em questão.

Ao compreender o problema aqui abordado como algo atual, o fenômeno de ocupação urbana por condomínios verticais que negam o espaço público, fez-se uma pesquisa a respeito de trabalhos publicados nos últimos dez anos em revistas indexadas que abordam os âmbitos da qualidade do espaço urbano. As bases de dados exploradas foram: *Science Direct*, *Sage Publications* e *Emerald Insight*.

Nesta investigação, dividiram-se os estudados em dois grupos. No primeiro, localizaram-se os trabalhos sobre as condições dos espaços públicos para um bom funcionamento da vida coletiva, cujas ruas são percebidas como parte significativa do ambiente público, devendo atender às pessoas funcionalmente, socialmente e suas necessidades de lazer. Vista como espaço social, a rua é explorada por meio do estudo do comportamento das pessoas associado à qualidade ambiental. Estes

estudos mapeiam a vida pública contemporânea, discutindo suas implicações no desenho urbano (MEHTA, 2007; AELBRECHT, 2010; SEPE, 2010).

No segundo grupo deste levantamento bibliográfico, os artigos permeiam as relações entre planejadores urbanos, arquitetos e cidadãos, tratando diferenças entre as compreensões da forma urbana entre estes. Interpretando o espaço público como gerador social, os trabalhos estudam o modo para o qual são voltadas as importâncias sociais, econômicas, configurações da forma construída e relações espaciais dos profissionais e indivíduos, visando desenvolvimentos integradores de entendimentos distintos (KASHEF, 2007; DOVEY *et al*, 2009; HASSAN *et al*, 2014).

Deste modo, por meio da sobreposição de bibliografias utilizadas em tais artigos, foi possível identificar outras três obras de referência para integrar a fundamentação teórica desta dissertação: *Morte e Vida de Grandes Cidades*, *Responsive Environments: A Manual for Designers* e *Public Places – Urban Spaces. The Dimensions of Urban* (MEHTA, 2007; KASHEF, 2007; DOVEY *et al*, 2009; AELBRECHT, 2010; SEPE, 2010; HASSAN *et al*, 2014).

A jornalista Jane Jacobs e seu livro *Morte e Vida de Grandes Cidades*, foram citados em quatro, dos seis trabalhos relacionados. Outro material apurado nos quatro artigos, *Responsive Environments: A Manual for Designers*, de Bentley *et al*, é um manual prático que tem por escopo alcançar a “vitalidade” dos espaços urbanos. Por fim, o livro *Public Places – Urban Spaces. The Dimensions of Urban Design* de Carmona *et al* é citado em três publicações. A obra tem caráter pragmático, sintetizando colaborações práticas e teóricas do desenho urbano a partir da observação de experiências e autores internacionais. O quadro 1 exhibe a sobreposição da bibliografia dos trabalhos indexados supracitados.

Quadro 1: Sobreposição da bibliografia.

ARTIGOS RECENTES CONSULTADOS	AUTORES CITADOS						
	JACOBS (1961)	GEHL (1971)	RAPOPORT (1977)	WHYTE (1980)	APPLEYARD (1981)	BENTLEY <i>et al</i> (1985)	CARMONA <i>et al</i> (2003)
MEHTA (2007) SAGE Publications							
KASHEF (2007) ScienceDirect							
DOVEY <i>et al</i> (2009) SAGE Publications							
AELBRECHT (2010) Emerald Insight							
SEPE (2010) Emerald Insight							
HASSAN <i>et al</i> (2014) SAGE Publications							

2.2 Avaliação do Espaço Público

Publicado em 1961, *Morte e vida de grandes cidades* de Jane Jacobs questiona os rumos do planejamento urbano, em uma época na qual a herança das convicções modernistas era fortemente sentida, apontando a necessidade de apreensão do real funcionamento das cidades em relação a seus atributos socioeconômicos. Desenvolvimentos coerentes de reurbanização e planejamento partiriam da compreensão do funcionamento social das cidades.

Do mesmo modo, com intuito de apontar os efeitos da arquitetura e do planejamento urbano funcionalistas dominantes na época, Jan Gehl publica em 1971, em língua dinamarquesa, *Life between buildings: using public space*. A vida entre as edificações é vista como dimensão da arquitetura e do planejamento urbano e, portanto, deve ser trabalhada com cuidado. Nesta obra são apresentados os princípios orientadores para contribuição da concepção e desenvolvimento de espaços públicos de qualidade.

As áreas devem apresentar condições físicas de apoio à segurança e decorrente vitalidade. As ruas e as calçadas compõem espaços substanciais da cidade, onde a proteção deve ser garantida por posturas espontâneas de comportamento de uma comunidade em áreas com atratividade e significado, por isso, é negativa a dispersão de pessoas (JACOBS, 2000; GEHL, 2011). O espaço físico é um fator de influências em atividades em diversos níveis e formas. Para Gehl (2011), existem três modos de atividades ao ar livre: as necessárias; as opcionais e as sociais. As primeiras envolvem situações de locomoção ao trabalho, escola, espera pelo transporte público, entre outros. As segundas funcionam somente quando as condições externas são favoráveis, como atividades recreativas e de repouso. E, por fim, as atividades sociais ocorrem como consequência do movimento e permanência das pessoas nos mesmos espaços, “as pessoas vão onde as pessoas estão” (GEHL, 2011 p. 25).

Estabelecer níveis de conexão da estrutura social em correspondência com a física e espaços comuns possibilita um maior conhecimento entre as pessoas e um grau de responsabilidade coletiva em relação aos espaços públicos e suas residências. Assim, o espaço público torna-se parte do residencial e é espontaneamente protegido. O que pode determinar se o contato é monótono ou

interessante é a integração de diversos acontecimentos e pessoas, não a integração de prédios e funções primárias da cidade (JACOBS, 2000; GEHL, 2011).

Amos Rapoport, no 4º capítulo - *La importância y la natureza de la percepción ambiental* - do livro *Aspectos humanos de la forma urbana. Hacia una confrontación de las Ciencias Sociales com el diseño de la forma urbana*, primeiramente publicado em inglês no ano de 1977, constrói uma narrativa sobre as relações do ambiente construído com a cultura e a estrutura mental das pessoas, a concepção do meio ambiente a partir da interação com o indivíduo. Para o autor, o planejamento da cidade deve basear-se na comunicação existente entre a atividade humana e o meio na qual esta se insere.

Os autores supracitados trabalham a necessidade da multiplicidade. Para Jacobs (2000) a concentração de pessoas deve ser somada à combinação de usos, e devem ser somados a cruzamentos múltiplos de caminhos e condições que geram a diversidade. A autora advoga pela diversidade urbana, por uma paisagem urbana viva composta por elementos distintos (JACOBS, 2000). Rapoport (1978) defende a complexidade ambiental, onde a experiência perceptual constitui o entendimento cognitivo do indivíduo em dada riqueza sensorial. Um lugar considerado atrativo ao bem estar humano necessita oferecer possibilidades de novas informações e até mesmo algumas possibilidades de desorientação, ou seja, deve ser complexo (RAPOPORT, 1978).

Os estudos apresentados no livro *The Social Life of Small Urban Spaces* são o resultado de uma pesquisa realizada por W. H. Whyte na década de 1970, com duração de oito anos. A análise feita sobre os espaços públicos urbanos na cidade de Nova Iorque buscou as razões pelas quais alguns parecem funcionar e outros não, e quais lições podem ser aprendidas graças às observações feitas. O método principal utilizado nesta investigação foi assistir como os cidadãos se comportavam nesses lugares (WHYTE, 1980). Assim como os autores já citados, Whyte (1980) também conclui que a oferta cria demanda. Um ponto positivo para os espaços urbanos é subsidiar condições para o movimento de pessoas, que procuram estar em espaços com vitalidade, onde existem ampla atividade e interação social.

O autor defende que os pequenos espaços serão as grandes oportunidades futuras para o centro das cidades, pois pessoas escolhem frequentar um local onde existem vida e movimento, marcados por grande densidade de pessoas e uso

eficiente do espaço. Trata-se não de escapar da cidade, e sim fazer parte dela. (WHYTE, 1980).

Donald Appleyard apresenta métodos de controle de tráfego e estratégias de análise e proteção de bairros em seu trabalho *Livable Streets* (1981). Para o autor, há aspectos que auxiliam em uma definição da rua ideal em boa relação com seus habitantes. Dentro da separação de ruas pelo nível de tráfego, Appleyard (1981) define estratégias para garantia de atratividade e diminuição de problemas para cada uma. São listados os principais estudos que tratam do impacto dos carros nas ruas, introduzindo-os a partir do livro de Jacobs (1961). Os perigos do tráfego e o papel das ruas nessa conjuntura configuram-se como preocupações entre os autores que compõem esta fundamentação teórica.

Quanto mais importância e espaço são dados aos carros, maior será sua indispensabilidade e, conseqüente, maior espaço destinado a eles. Em áreas monótonas, sem diversidade de elementos, a pressão do trânsito é ainda maior em locais que apresentam algum tipo de variedade (WHYTE, 1980; APPLEBYARD, 1981; JACOBS, 2000; GEHL, 2011). Desta forma, o planejamento físico pode auxiliar a criação de condições melhores ou piores para padrões de atividades (RAPOPORT, 1978; WHYTE, 1980; JACOBS, 2000; GEHL, 2011).

A obra de Ian Bentley *et al* (1999), *Responsive Environments: A Manual for Designers*, publicada em 1985 em língua inglesa, apresenta orientações projetuais e demonstrações de como transpor ideais na construção de espaços, com o intuito de realizar ambientes democráticos com vitalidade. O questionamento do estudo também parte das razões pelas quais os projetos modernistas passaram a serem considerados desumanos e repressivos, mesmo pertencentes a um discurso ideológico político e social.

Os ambientes produzidos pelas pessoas são definidos por Bentley *et al* (1999) como "sistemas políticos", nos quais edifícios e cidades determinam o que os indivíduos podem ou não fazer. Por isso, faz-se necessário que o ambiente construído seja democrático, sem esquecer que somente ideais não são suficientes, pois é essencial traduzi-las em formas. Assim, os autores apontam algumas qualidades que esses espaços devem possuir, tais como: permeabilidade; variedade; legibilidade; versatilidade; imagem visual apropriada; riqueza visual e personalização (BENTLEY *et al*, 1999).

A percepção é a resposta da impressão direta sentida dos lugares e das coisas, é o sistema mais importante na conexão do homem com o meio ambiente e acomete-se com a natureza dos estímulos, a fisiologia dos sentidos e o estado do organismo (RAPOPORT, 1978). As qualidades trabalhadas por Bentley *et al* (1999) também tratam as percepções dos indivíduos, as influências da atenção, motivação, seletividade e adaptação. Os tipos de interações como direção, curvas, declives, odor e luz são componentes nesse contexto. Uma ordem rica, complexa e com transferências perceptíveis em diversas escalas deveria compor o conjunto, com garantia de escolhas e elevado grau de satisfação por parte do usuário, e de sua percepção dos ambientes (RAPOPORT, 1978; BENTLEY *et al*, 1999). Bentley *et al* (1999) defendem que a decorrente monotonia predominante é obstáculo na garantia da riqueza perceptiva, que garanta satisfação. Os detalhes de elementos, contrastes visuais, aplicação de técnicas e materiais adequados nas fachadas devem ser considerados de modo a assegurar tal qualidade (BENTLEY *et al*, 1999).

A monotonia dos espaços públicos também consiste em preocupação para Jacobs (2000). Sob o aspecto da integração dos cidadãos, para a autora, se o contato entre os habitantes fosse reduzido à convivência privada, a cidade seria inútil. A “privatização” da vida pública é vista por Gehl (2011) como consequência da dispersão de pessoas, ausência de movimento e atividades, tornando a cidade vazia, monótona e mais perigosa. Whyte (1980) cita como exemplo de monotonia, edifícios onde, ao invés do comércio variado em seu térreo, encontram-se fachadas envidraçadas de um único uso. As particularidades das megaestruturas – hotéis, complexos de escritórios, e *shoppings centers* constituem espécies de fortalezas urbanas nas ruas. Suas fachadas são compostas por muros vazios, sem janelas “e para a rua eles voltam uma quase face sólida de concreto e tijolo” (WHYTE, 1980 p. 86).

Bentley *et al* (1999) trabalham as qualidades relacionadas à cidade e suas edificações, aos ambientes internos e aos espaços externos públicos e privados e sua complementariedade. Em seus estudos, são apontados aspectos que devem ser considerados nos projetos dos espaços, por meio de um apanhado de critérios e situações em exemplos práticos (BENTLEY *et al*, 1999). Da mesma forma, Matthew Carmona *et al* (2010) reúnem contribuições práticas e teóricas do desenho urbano a partir do exame de estudos internacionais no livro *Public Places – Urban Spaces*.

The Dimensions of Urban Design, publicado em 2003. A obra é voltada para a orientação dos profissionais da área e procura elucidar, com registros de trabalhos, como o desenho urbano afeta o cotidiano dos lugares, pontuando as dificuldades, as adequações e os benefícios (CARMONA *et al*, 2010).

Os autores ratificam que o desenho urbano deve trabalhar a favor dos indivíduos, operando em um “mundo real”, no qual oportunidades são restringidas pelo mercado econômico e pelas forças legislativas. Desta assertiva, emerge a importância do *design* como processo, que deve ser visto como atividade integradora e compromisso coletivo comum. Todos aqueles implicados na geração e manutenção das áreas possuem atribuições que objetivam a garantia de êxito do lugar (CARMONA *et al*, 2010).

2.3 Qualidades recomendadas para as ruas.

Pela exposição precedente, verifica-se que os autores analisam uma variedade de aspectos positivos e negativos do “espaço entre edifícios”, assim definido por Gehl (2011). O autor destaca a importância do contato entre os habitantes da cidade. Se as atividades nas ruas são inexistentes, as comunicações também desaparecem. Por outro lado, Whyte (1980) pontua a falha do *design* dos espaços livres em limitar e não estender lugares que poderiam abrigar a vida urbana positivamente. Carmona *et al* (2010) acrescentam que a falta de preocupação com as ruas entre os edifícios ocasionou a ausência de combinações entre edificação e suas inserções, onde os espaços se transformam em mero acréscimo dos edifícios. Esta dimensão também deve ser planejada, mas nem sempre é o que ocorre.

Desta forma, no processo de reunião desses conhecimentos, foram gerados aspectos-síntese, que se relacionam com as afirmações dos autores e permitem identificar *qualidades recomendadas* para as ruas. O quadro 2, a seguir, demonstra a listagem destes itens. A organização das qualidades recomendadas é realizada de modo crescente, iniciando com os aspectos tratados pelo maior número de autores e finalizando com os tópicos citados com menos frequência na bibliografia consultada.

Quadro 2: Quadro Síntese: Qualidades Recomendadas.

QUADRO SÍNTESE : QUALIDADES RECOMENDADAS							
QUALIDADES RECOMENDADAS	AUTORES						
	JACOBS (1961)	GEHL (1971)	RAPOPORT (1977)	WHYTE (1980)	APPLEYARD (1981)	BENTLEY (1985)	CARMONA (2003)
Boa iluminação (natural e artificial)							
Variedade de usos							
Boa ventilação (evitar efeito túnel)							
Riqueza visual perceptível							
Proximidade a espaços livres de lazer							
Multiplicidade de caminhos possíveis							
Densidade de pessoas nas ruas							
Presença de crianças e idosos							
Limites bem definidos entre espaços púb./priv.							
Fachadas ativas							
Locais para sentar e estar							
Calçadas com vegetação							
Trabalho e recreação próximos às residências							
Acessibilidade e mobilidade ao público							
Variedade de usuários							
Boa visibilidade							
Acomodação de mobiliário urbano							
Calçadas com mais espaço							
Diversidade comercial							
Não privatização de espaços públicos							
Combinação de diferentes arranjos de quadras							
Conectividade do tecido das ruas							
Transporte público eficiente							
Suporte a movimento em diferentes horários							
Variedade tipos de edifícios							
Correlação entre espaços interiores e exteriores							
Fechamentos permeáveis							
Existência de edifícios públicos							
Distâncias confortáveis para andar							
Fácil acesso às aberturas							
Não murar esquinas							

Os espaços públicos devem conter **boa iluminação** (JACOBS, 2000; GEHL, 2011; RAPOPORT, 1978; WHYTE, 1980; APPLEYARD, 1980; BENTLEY *et al*, 1999; CARMONA *et al*, 2010). Segundo Gehl (2011), a luz é crucial para que as áreas públicas funcionem durante a noite, dando atenção ao nível adequado de luz direcionada e refletida, de forma confortável. O acesso ao sol e à sombra é pontuado como fator de importância em áreas de permanência, como nichos em fachadas, entradas e varandas. As ruas são espaços expostos ao clima e aos elementos naturais. Portanto, é positivo alcançar a proteção dos efeitos climáticos, mas também é desejável que haja a opção por experimentar o tempo, seja ele considerado bom ou ruim (GEHL, 2011). Carmona *et al* (2010), tratando do caráter resiliente das ruas, destacam a necessidade de considerar questões de microclima, insolação e ventilação.

Uma **boa ventilação** também é imprescindível para conforto das pessoas na utilização de espaços (GEHL, 2011; WHYTE, 1980; BENTLEY *et al*, 1999; APPLEYARD, 1980; CARMONA *et al*, 2010). Gehl (2011) afirma que orientações de vista, sol e ventilação são fatores de interferem nas escolhas dos locais de permanência das pessoas. Cabe aqui o exame quanto ao aspecto negativo do vento, chamado por Carmona *et al* (2010) como “efeito túnel”. Locais com presença de torres isoladas muito altas podem gerar enormes correntes de vento no nível das calçadas, entre os edifícios, dificultando o movimento pedestre, principalmente de idosos e crianças (WHYTE, 1980).

Segundo Jacobs (2000), uma área dominada por um único uso e sem diversidade atrai movimento apenas em função de seus horários. As ruas devem comportar **variedade de usos**, pois, quando um serviço se sobressai e domina os demais, acaba gerando sua autodestruição devido ao seu próprio sucesso. O movimento nas ruas deve ser contínuo, constituindo territórios mistos, com existência de diversidade de usos adjacentes, atividades, usuários e horários. Segundo Gehl (2011), as atividades humanas que acontecem entre os edifícios das cidades são os geradores de atração para ainda mais pessoas. As atividades sociais são resultantes do agrupamento de cidadãos em um mesmo espaço, portanto, apoiadas por outros eventos. Formas distintas de atividades integram indivíduos, evitando áreas residenciais monótonas.

Rapoport (1978) afirma que a diferenciação de áreas pelos seus usos pode enfatizar a complexidade urbana, gerando áreas perceptíveis. Segundo o autor, a diversidade não ocorre de modo espontâneo, devendo ser prevista e planejada sem comprometer a personalidade de zonas existentes. Bentley *et al* (1999) indicam que os espaços devem oferecer diferentes formas de apreciação através da variedade, da multiplicidade de usos, que devem resultar em mesclas de experimentações e contribuição para vitalidade. Carmona *et al* (2010) argumentam sobre a viabilidade da diversidade de elementos dos ambientes, em termos das conexões entre diferentes usos e tipologias, devem estar respaldadas por meio de regulamentações que comportem com sucesso diferentes condições de uso do solo.

Outro atributo significativo é a **riqueza visual** perceptível nos espaços. Para Rapoport (1978), as pessoas desejam ambientes ricos e complexos, que ofereçam novas informações e até mesmo certos perigos de desorientação. Tanto a cognição,

quanto a percepção carecem de novidades e variedade, ambientes com riqueza de elementos proporcionam mais informações potenciais. Esses componentes podem conformar um “caos estimulante” e o efeito da variedade submete-se às quantidades de partes e número de possíveis interpretações. Nesta conjuntura, é aconselhável a utilização de recursos arquitetônicos como variações de formas, cor, materiais, texturas, entre outros.

Na conceituação de Jacobs (2000), as paisagens urbanas são o acúmulo de pequenos elementos, que devem ser utilizados por inúmeras pessoas e, conseqüentemente, abrigar gostos, habilidades e necessidades diferentes. Segundo o autor (2000 p. 421), “as ruas constituem as principais paisagens da cidade”. É necessário, portanto, evitar perspectivas visuais uniformes e buscar confrontos visuais, fugindo da monotonia. Bentley *et al* (1999) argumentam a favor de contrastes entre elementos nas fachadas, como cores e mudanças de componentes tridimensionais, levando em consideração a orientação das superfícies, as posições de observação do usuário e sua distância em relação a projeções verticais.

Espaços livres de lazer são mencionados como centros de atração. A presença de parques e praças intensifica e constrói ligações entre a complexidade ambiental e a multiplicidade de usos (JACOBS, 2000). Gehl (2011) afirma que os espaços públicos são os componentes de maior importância na cidade. Assim, a estruturação de espaços livres deve compreender compacidade e considerar as distâncias percorridas pelos pedestres. Bentley *et al* (1999) comentam que as zonas de interação entre público e privado neste quadro não consistem em áreas independentes, mas sim complementares, e devem garantir pluralidade de alternativas aos usuários.

Na defesa da complexidade ambiental, Rapoport (1978) enfatiza a importância da **multiplicidade de caminhos possíveis** em conexão com as diferentes percepções dos cidadãos. Bentley *et al* (1999), associam a permeabilidade física com percursos alternativos, uma vez que é possível enriquecer o espaço público dependendo da quantidade de rotas efetivas de um ponto a outro. Já Carmona *et al* (2010) destacam a necessidade de integrar novos desenvolvimentos com a infraestrutura e ambientes construídos existentes.

As qualidades recomendadas relacionam-se com o fluxo de indivíduos, na exigência por **densidade de pessoas** nas ruas e espaços públicos. Jacobs (2000)

defende que uma das condições para geração de diversidade nos lugares é a existência de um número razoável de pessoas que queiram habitar nesses espaços, e para isso diferentes usos devem ser combinados. Gehl (2011) ressalta a importância do agrupamento de pessoas e eventos, e não de construções. Para Whyte (1980), os usuários tendem a preferir espaços menores, com grande número de pessoas em um aproveitamento eficiente do ambiente, *layouts* integrados devem dar suporte à densidade pedestre, juntamente a áreas de uso misto.

Relacionada à qualidade dos espaços, os autores recomendam a **presença de crianças e idosos** (JACOBS, 2000; GEHL, 2011; RAPOPORT, 1978; APPLEBYARD, 1980; CARMONA *et al*, 2010). Jacobs (2000) argumenta pela utilização das calçadas para recreação das crianças. A transferência delas para áreas de *playgrounds* significa o afastamento em relação aos adultos. Assim, as calçadas devem oferecer espaço com vigilância necessária para o uso infantil. Dentro disso, Gehl (2011) também aponta que crianças tendem a brincar em locais com movimento e destaca que prover condições para atividades de adultos e idosos significa dar suporte às atividades infantis.

Limites bem definidos entre espaços públicos e privados são desejados, apresentando-se como um dos atributos principais que as ruas devem possuir (JACOBS, 2000). Gehl (2011) argumenta acerca dos níveis de privacidade e expõe as escalas de diferenciação entre tais espaços. O autor explora áreas em que os indivíduos compreendem como pertencentes às habitações, mesmo que se estendam para além de seus limites. O estabelecimento de níveis de privacidade pode proporcionar maior interação entre os residentes, bem como o sentimento de responsabilidade coletiva sobre os espaços públicos nas áreas habitacionais, tornando-os protegidos. As transições entre essas áreas devem acontecer de maneira suave, de forma que, ao passo que haja separação, não bloqueie totalmente o contato ao ambiente externo. Para Bentley *et al* (1999) tal distinção é necessária para garantia de privacidade. Os espaços públicos e privados são complementares e as zonas de interação entre os dois perfis consolidam alternativas de uso às pessoas. As barreiras físicas permanentes impossibilitam interações, desta forma, os autores recomendam a utilização de elementos que permitam o controle por parte das pessoas. Carmona *et al* (2010) tratam desses limites de forma que exista clara definição, mas que não ocorram de forma completa, ou seja,

determinado grau de fechamento é indispensável, mas sem desconsiderar a conectividade e a permeabilidade.

As **fachadas ativas** compreendem as características que as superfícies edificadas possuem em relação ao meio externo. Para Gehl (2011), é importante dar atenção para cada parte da fachada em relação à rota de pedestres, pois também representam elementos que podem auxiliar na promoção do convívio das pessoas nas ruas. A concentração de atividade ao longo das fachadas depende das zonas entre rua e superfície e pequenas distâncias entre acessos, de modo a impulsionar o ambiente público. Se as fachadas são vazias, sem varandas, aberturas, elementos construtivos como colunas, nichos e, entre outros, vegetação, observa-se a dificuldade em encontrar espaços para estar.

As cidades que apresentam boas condições de permanência externa têm fachadas irregulares, com suportes distintos em áreas externas. Bentley *et al* (1999) afirmam que fachadas traduzem como as pessoas compreendem os lugares. Por isso, é importante a adequação de formas edificadas e preocupações projetuais quanto à observação das fachadas desde diferentes distâncias. Usos mistos também são relevantes, uma vez que proporcionam movimentos às fachadas para que as tornem ativas. Característica esta, localizada por Carmona *et al* (2010), como elemento chave para a qualidade da rua. As fachadas podem contribuir para a presença de pessoas, trazendo ao longo destas, vida e interesse. Neste aspecto, as portas, as janelas e uma boa visibilidade são indicadores de trocas de experiências nas ruas, o limite público deve comportar eventos. Quando as superfícies carecem de detalhes, o resultado é a falta de interesse.

Os ambientes com movimento de pessoas requerem **locais para sentar e estar** a fim de propicia conforto aos seus usuários. Segundo Whyte (1980), as ações de circular e sentar-se são complementares. Gehl (2011) sustenta que bancos preferidos pelas pessoas são aqueles que oferecem boas vistas do entorno, voltados ao movimento de pessoas - e não somente às vegetações, por exemplo. Os lugares para sentar são de extrema importância em espaços públicos e áreas residenciais, sendo fator de influência na qualidade dos espaços, pois compreendem outras atividades, como ler, comer, conversar e dormir. Ainda segundo o autor, os usuários elegem locais de definição para descanso, como ao longo de fachadas, esquinas, próximos a acessos, colunas, árvores, e semelhantes. Locais em nichos,

protegidos de efeitos climáticos como vento e chuva, transformam-se em zonas de permanência que apóiam o convívio dos cidadãos nos espaços públicos. Em sua análise em praças, Whyte (1980) afirma que aquelas mais utilizadas, são as que oferecem maior número de locais para sentar, inclusive em elementos não previstos para esses usos, como bordas e muretas.

Nesta situação, a presença de **vegetação** nas calçadas também se apresenta aqui como fator de interesse. A presença de árvores nas ruas contribui para garantia da complexidade urbana. As vegetações podem determinar diferenças perceptíveis, enfatizando contrastes e nitidez, essenciais aos espaços (RAPOPORT, 1978). Para Whyte (1980), as calçadas e espaços livres precisam de grandes árvores, pois são relacionadas com locais de permanência e, portanto, devem ser planejadas de forma combinada aos ambientes. Carmona *et al* (2010) defendem a necessidade no planejamento de implantação de árvores e vegetação em ponderação com a escala humana.

Nas disposições de atividades, são indicados locais de **trabalho e recreação próximos às residências**. Em bairros onde o uso habitacional é preponderante, deve-se perseguir a complexidade e variedade e, fator de grande importância, a mescla com locais de trabalho dos residentes. A presença de lazer e recreação também é fundamental, pois as calçadas são vistas como áreas que podem acomodar a recreação infantil (JACOBS, 2000). Gehl (2011) trata do movimento em frente às habitações e também comenta as vantagens que oportunidades de trabalho próximas podem proporcionar ao funcionamento das ruas. Na investigação sobre vizinhanças, Carmona *et al* (2010) advogam pela organização que almeje a autossuficiência para redução de necessidade de circulação por veículos e aumento da circulação de pedestres, elementos que podem contribuir neste quadro são as oportunidades de recreação e trabalho próximas às moradias.

Cidades vistas como territórios constituídos por multiplicidade de escolhas garantem seu real aproveitamento por meio da mobilidade urbana (JACOBS, 2000). **Acessibilidade e mobilidade ao público são** requisitos essenciais ao uso dos espaços. As formas de utilização de áreas são ditadas pelas condições de movimentação, manifestações de participação social e de recreação (GEHL, 2011). Bentley *et al* (1999) argumentam sobre a capacidade de lugares em serem penetrados e a acessibilidade ao público: devem-se proporcionar alternativas de

circulação no interior dos espaços, como também opções de ligação entre estes. Segundo Carmona *et al* (2010), ignorar a acessibilidade e a mobilidade proporciona formas urbanas menos sustentáveis e igualitárias, com menor viabilidade econômica. Os espaços públicos devem ser utilizados para interação social, daí a necessidade de se providenciar tal qualidade. Contudo, o *design* dos locais deve ser de fácil percepção e flexível.

A **variedade de usuários** pode ser garantida com base na diversidade de usos e atividades e relaciona-se também com a igualdade de oportunidades. Para Jacobs (2000), garantir movimento e sucesso para determinadas áreas assegura seu uso por diferentes tipos de indivíduos. Lugares que oferecem diversas formas de experimentação e interpretação acomodam a variedade de público, o que contribui para a efetuação da vitalidade das cidades (BENTLEY *et al*, 1999).

Possuir uma **boa visibilidade** e ser capaz de enxergar o que acontece nos espaços públicos pode significar um convite à utilização de certas áreas (GEHL, 2011). As linhas de visão são importantes, uma vez que nos momentos em que os indivíduos não conseguem ver os espaços, eles não farão uso dele (WHYTE, 1980). Nas especificações sobre o detalhamento dos espaços e superfícies, Bentley *et al* (1999) comentam o dever em atentar-se às distâncias de observação das pessoas, bem como de possíveis pontos de visão, de qual modo e por quanto tempo, objetos serão vistos pelos usuários. Para Carmona *et al* (2010), a visibilidade é eminente para que as pessoas se sintam livres para acessar espaços, constituindo um indicador de vida e atividade nas ruas.

Juntamente a outros equipamentos, como instalações esportivas e de lazer, o **mobiliário urbano** pode auxiliar na atração de permanência de pessoas no ambiente público em áreas residenciais. Pontos de ônibus também podem ser considerados como locais agradáveis que permitem interação (GEHL, 2011; WHYTE, 1980). Carmona *et al* (2010) sinalizam o mobiliário urbano como indicador de qualidade do ambiente, uma vez que pode interferir nas interpretações de identidade e caráter de determinado local.

Em relação às atividades nas ruas, **calçadas com mais espaço** são aclamadas por Jacobs (2000) em sua defesa de que crianças devem brincar em calçadas movimentadas. Segundo a autora, calçadas com larguras entre 9 e 10 metros seriam ideias por admitirem recreação informal. Porém dificilmente existem,

pois muito espaço é destinado ao tráfego de veículos. Gehl (2011) condena circulações de pedestres superdimensionadas, que podem ocasionar em dispersão de eventos e pessoas. Os caminhos devem ser suficientemente estreitos para comportar riqueza de experiências, mas também com largura hábil para possibilitar desvios. Rapoport (1978) argumenta que as ruas deveriam ser locais adequados ao lazer infantil, e que os espaços para pedestres deveriam abrigar movimento, tal como repouso. Já Whyte (1980), afirma não haver espaço suficiente nas calçadas, pois este foi transferido aos veículos. Para o autor, esses espaços devem retornar à circulação pedestre.

Em sua obra, Jacobs (2000) relaciona as funções das cidades e suas propriedades socioeconômicas, pontuando o comércio como alicerce econômico. A **diversidade comercial** é de relevância econômica e social e pode afetar as relações de interação entre moradores. A autora alega que para o bom funcionamento dos bairros é necessário a existência de, no mínimo, dois usos principais. Estas âncoras não podem isolar-se, a diversidade é importante na mescla de usos e no cotidiano dos espaços, garantindo a mistura de usuários e diferentes núcleos de sustentação econômica. Na discussão sobre o cenário de mudanças no mundo e nas cidades, Carmona *et al* (2010) defendem a diversidade comercial e a promoção de desenvolvimentos com usos mistos para aumentar os benefícios da proximidade, fomentar a vitalidade e a segurança.

A tendência em criar espaços semelhantes aos públicos em áreas privadas como prédios e *shoppings* consiste na **privatização dos espaços públicos** e deve ser evitada. Nessas áreas, as atividades comuns são mínimos e em função de um design que cerca pessoas e eventos, faz com que os espaços públicos esvaziem, tornando as cidades lugares monótonos, despovoados e mais perigosos (GEHL, 2011). Whyte (1980 p. 89) denomina esses espaços como ambientes universalmente controlados, caracterizando-os como artificiais: “um modelo infeliz para o futuro da cidade”.

A **combinação de diferentes arranjos de quadras** é explorada por Jacobs (2000) no sentido de haver ruas frequentes e quadras curtas para consolidação de redes compostas por diferentes usos. Para a autora, ruas e quadras longas com alta ocupação do solo constituem espaços opressivos, enquanto ruas numerosas significam áreas livres que integralizam juntamente a alta ocupação e os espaços

livres em forma de parques e praças, os diferentes usos e a variedade de habitações na constituição de uma densidade inabalável. Bentley *et al* relacionam este aspecto à permeabilidade física, uma vez que quanto menores as quadras, maiores serão as alternativas de percursos. Para Carmona *et al* (2010) o arranjo de quadras pode determinar a qualidade da forma urbana, mas não necessariamente definir as formas arquitetônicas. Os autores explicam que padrões de ruas são mais resilientes em relação à infraestrutura e devem apresentar medidas que permitam transformações, bem como áreas suficientes para desenvolvimento comercial, circulação e espaço social.

A **conectividade do tecido das ruas** é tratada por Jacobs (2000) no âmbito do combate do isolamento de bairros, onde ruas devem constituir uma malha contínua que fomente espaços vivos e atraentes. Para Gehl (2011), a rede para circulação deve estar alternada com pequenas praças, causando a impressão de encurtamento dos percursos. Caminhos longos e retilíneos para pedestres devem ser evitados, tanto em relação à monotonia, quanto em relação à redução dos distúrbios dos ventos em ruas sinuosas. Carmona *et al* (2010) intercedem por ruas conectadas e a não divisão de elementos dos municípios, e pela ênfase na relação das ruas com a qualidade da vida pública. Segundo os autores, devem-se criar percursos através de determinados limites que violem a conectividade dos espaços.

Jacobs (2000), Gehl (2011) e Carmona *et al* (2010) apontam para a necessidade de **transporte público eficiente** como atributo para uso dos espaços públicos. Trata-se da interação e trocas (JACOBS, 2000), ao movimento do tráfego, uma vez que pessoas preferem andar onde exista movimento de veículos a caminhos desertos (GEHL, 2011), e a apreciação da qualidade de infraestrutura pública, incluindo os serviços de transportes, inerentes às bons espaços urbanos (CARMONA *et al*, 2010).

Na esfera comercial, o **movimento em diferentes horários** auxilia o fluxo nos espaços públicos de seu entorno. Jacobs (2000) advoga pela utilização de estabelecimentos como bares, lojas, restaurantes, e áreas públicas no período noturno, de forma a atrair usuários em horários distintos. Busca-se o tráfego contínuo proporcionado pela diversidade funcional. Bentley *et al* (1999) sustentam que os espaços devem oferecer diferentes alternativas de experimentação, interpretações dos lugares e multiplicidade de significados. A variedade de

atividades deve auxiliar em funcionamento em horários distintos e atividades que promovam a vitalidade.

A existência de **variedade de tipos de edifícios** é vista como positiva na geração de rendimentos econômicos diversos, ou seja, deve-se reafirmar a padronização de prédios (JACOBS, 2000). A mistura entre edifícios de diferentes épocas interfere nos preços econômicos de manutenção dos espaços, apresentando-se como fator para variedade de usos e indivíduos (BENTLEY *et al*, 1999). Carmona *et al* (2010) citam como requisito positivo para boas vizinhanças a presença de uma gama de diferentes tipologias de edifícios e usos do solo.

O planejamento interno das edificações também interfere nas relações externas dos espaços. O **tratamento interno em relação ao externo** deve ser considerado em conexões combinadas entre locais como, por exemplo, de descanso em frente aos edifícios (GEHL, 2011). Bentley *et al* (1999) relacionam a versatilidade do meio exterior com a influência do planejamento dos espaços internos, que devem abrigar coexistência de atividades em relação às ruas e circulação de pedestres. A implantação dos edifícios e a locação de seus acessos em relação aos percursos pedestres determinam a sociabilidade das calçadas (GEHL, 2011). Usos que não são facilmente acessíveis ocasionam espaços públicos socialmente passivos, sem oportunidades de interação e troca (CARMONA *et al*, 2010).

Nesta questão, **fechamentos permeáveis** podem criar boas oportunidades de atividades de permanência. Segundo Gehl (2011), grandes edifícios com superfícies longas e poucos acessos significam dispersão de eventos. O autor localiza os quintais frontais “semi-privados” como bons elementos de apoio da vida nos espaços públicos, como zonas de transição entre as moradias e as ruas e oportunidade de permanência no meio externo. O autor (2011) afirma que a obtenção de quintais frontais e nos fundos garante a escolha por privacidade, e ainda complementa que estudos demonstraram que residentes utilizam os quintais frontais duas vezes mais do que os protegidos no espaço privado.

Bentley *et al* (1999) pontuam elementos que podem ser utilizados neste contexto, como varandas e jardins frontais. Para os autores, a face frontal do terreno deve apresentar permeabilidade física e visual, sem confundir a distinção entre público e privado, e estabelecendo níveis de privacidade por meio de aspectos visuais. No equilíbrio das oportunidades de interação visual, Carmona *et al* (2010)

argumentam sobre a necessidade de permeabilidade das fachadas, pois espaços rígidos demais dificultam seu acesso através de obstruções como muros. Certo grau de fechamento é desejado, mas deve-se levar em consideração a permeabilidade nas superfícies.

Jacobs (2000) sustenta a importância de **presença de edifícios públicos** como componente positivos de áreas, de forma que contribuam para a variedade de usos na conformação de bairros diversificados. Gehl (2011) afirma que bons espaços acomodam circulação de pedestres, espaços ao ar livre em conexão com moradias, prédios públicos, e outros. Os locais que se apresentam dessa forma são convidativos e possuem maiores chances de funcionarem bem.

Gehl (2011) e Rapoport (1978) estabeleceram dimensões próprias do andar pedestre: **distâncias confortáveis para andar**. Fatores determinantes neste cenário, a implantação do edifício e a locação de seus acessos em relação à circulação de pessoas relacionam-se com as possibilidades de enxergar outras pessoas e atividades. A distância aceitável para percorrer a pé em situações comuns é estabelecida em torno de 400 a 500 metros, com exceção do movimento de crianças, idosos e pessoas deficientes, em cujos casos, as distâncias aceitáveis são menores (GEHL, 2011).

O **fácil acesso às aberturas** é visto como ponto determinante por Gehl (2011), principalmente em edifícios de uso misto, que englobam muitas atividades de ir e vir. Deve-se dar atenção à facilidade de entrada e saída das habitações, evitando escadas e elevadores, pois isso faz com que o número que visitantes diminua. Segundo Whyte (1980), bons atributos para superfícies de edifícios em relação com as ruas consistem na presença de lojas, janelas, sinalização e número suficiente de aberturas para entrada e saída de pessoas.

Esquinas são vistas como lugares importantes nos espaços urbanos. Gehl (2011) afirma que indivíduos escolhem locais como esquinas para descanso e permanência. Whyte (1980) defende que boas praças se originam a partir de esquinas e que as atividades nestes locais são vantajosas e, portanto, as ruas **não devem conter esquinas muradas**.

2.4 Método de pesquisa

A fundamentação teórica sobre avaliação do espaço público definiu uma listagem de qualidades recomendadas para as ruas no entendimento deste espaço coletivo como suporte para abrigar diferentes dinâmicas e suas especificidades. Tem-se o entendimento do contexto diferenciado dessa literatura prescritiva internacional, contudo, tal discussão é observada em pesquisas nacionais visto que o surgimento das críticas relaciona-se com a discussão do planejamento urbano não somente como premissa física, mas indissociável às questões sociais e de uso do espaço cotidiano.

De acordo com Koury (2010), a extensa introdução de automóveis nos 1960 contou com o apoio de arranjos espaciais funcionalistas, para posteriormente expor-se como série de problemas nas cidades, que se demonstravam cada vez mais homogeneizantes e excludentes, seguindo lógicas capitalistas de lucro aos setores privados. Tais críticas defendiam:

“a valorização da diversidade espacial urbana, manifestação de uma sociedade industrial mais democrática e inclusiva, e a crítica aos grandes espaços totalizantes, típicos do modelo ideal da cidade do movimento moderno” (KOURY, 2010 p.6).

A pesquisa de Scussel e Sattler (2010), em uma análise do espaço residencial na cidade de Porto Alegre, aponta três aspectos importantes: a moradia, a infraestrutura e o entorno e suas variáveis analíticas. A moradia envolve questões de dimensão e densidade da ocupação; técnicas construtivas; utilização; tipologia arquitetônica, conservação do edifício e conforto térmico. A infraestrutura abarca os serviços e equipamentos urbanos que incluem as questões relativas a esgoto; lixo; energia; telefone; transportes; escolas; postos de saúde; áreas públicas; espaços culturais e comércio. O entorno, por sua vez, deve considerar o ambiente construído e a ocorrência de patrimônios arquitetônicos; da vizinhança; arborização; trânsito; ruído; ventilação e segurança (SCUSSEL e SATTLE, 2010).

Verificam-se os apontamentos semelhantes em relação às qualidades recomendadas extraídas da literatura internacional, porém, objetivando a análise da conjuntura aqui apresentada - ruas em áreas atuais de ocupação vertical residencial - definiu-se o método de estudo de caso. De acordo com Yin (2001), este método é indicado quando o contexto e o fenômeno mantêm seus limites evidentemente

estabelecidos, e no caso do primeiro ser um determinante para que o segundo aconteça.

A partir do quadro-síntese das qualidades recomendadas e das indicações de Yin (2001), o estudo de caso orienta estratégias para avaliação de uma rua em área de verticalização recente (Quadro 3). Busca-se, desta forma, não a particularidade de diferentes questões, e sim os aspectos que tornam possível a discussão posterior, e a probabilidade do encontro de caminhos alternativos a respeito do fenômeno aqui tratado (YIN, 2001; GROAT; WANG, 2002).

Quadro 3: Estratégias de Levantamentos de Dados

ESTRATÉGIAS DE LEVANTAMENTOS DE DADOS								
QUALIDADES RECOMENDADAS	TIPO DE LEVANTAMENTO							
	Reconhecimento em campo	Contagem / Observação Pedestres	Contagem / Observação Veículos	Fachadas (limites privados)	Planta baixa da rua	Cortes da rua	Mapas do local	Fotos do local
Boa iluminação (natural e artificial)								
Variedade de usos								
Boa ventilação (evitar efeito túnel)								
Riqueza visual perceptível								
Proximidade a espaços livres de lazer								
Multiplicidade de caminhos possíveis								
Densidade de pessoas nas ruas								
Presença de crianças e idosos								
Limites bem definidos entre espaços púb./priv.								
Fachadas ativas								
Locais para sentar e estar								
Calçadas com vegetação								
Trabalho e recreação próximos às residências								
Acessibilidade e mobilidade ao público								
Variedade de usuários								
Boa visibilidade								
Acomodação de mobiliário urbano								
Calçadas com mais espaço								
Diversidade comercial								
Não privatização de espaços públicos								
Combinação de diferentes arranjos de quadras								
Conectividade do tecido das ruas								
Transporte público eficiente								
Suporte a movimento em diferentes horários								
Variedade tipos de edifícios								
Correlação entre espaços interiores e exteriores								
Fechamentos permeáveis								
Existência de edifícios públicos								
Distâncias confortáveis para andar								
Fácil acesso às aberturas								
Não murar esquinas								

Primeiramente foi necessária a definição da área do estudo de caso para investigação e avaliação das qualidades recomendadas, partindo da premissa de que ruas consolidadas em ambos os lados sem a presença de lotes vazios é condição básica para a avaliação do espaço público resultante. A investigação sobre o histórico da área e a sua conformação - necessária ao entendimento do processo de consolidação dos agentes promotores envolvidos, entre outras características - é

realizada por meio de pesquisas existentes, levantamento iconográfico - mapas e fotografias -, bem como entrevista.

A coleta de dados censitários, perfil da população residente e aspectos legislativos são informações importantes para direcionar o entendimento da área de estudo. Observa-se no quadro-síntese a necessidade de elaboração de desenhos bidimensionais para subsidiar a análise: *elevações dos limites privados; cortes; planta baixa da rua; mapas do local e fotos do local*.

Por fim, a avaliação da maior parte das recomendações torna-se possível a partir da observação sistemática do espaço *in loco*. Assim, recorrem-se às anotações, aos registros, aos mapeamentos e à contagem de veículos e pessoas para obtenção de dados para mensuração. Realiza-se um reconhecimento de campo preliminar para subsidiar estes aspectos e definiu-se um protocolo de levantamento por meio da criação de um *checklist* (ANEXO 1)

De modo a garantir a observação de perfis de movimento e usos diversos, estabeleceram-se três dias para a aplicação dos instrumentos: sábado, domingo e quarta-feira. No caso, os dados levantados na quarta-feira representam a utilização do espaço nos dias de semana. A efetuação dos levantamentos compreendeu o período entre 7h30min e 19h30min com intuito de abrangência das características de todos os horários durante o dia e parte da noite.

A utilização do espaço público por parte dos pedestres é ressaltada nas recomendações. Portanto parte da ferramenta contém a *Contagem e observações de pedestres* com anotações sobre o comportamento dos cidadãos na questão das direções seguidas - dividida por *percursos* -, anotando-se o sexo e a idade aproximada dos indivíduos bem como informações que possam complementar as atividades (Figura 3). Por outro lado, a *Contagem e observações de veículos* são relevantes, visto o contraponto das críticas em torno do uso intensificado e domínio desses sobre os pedestres nos espaços públicos (Figura 4).

Assim, foram estabelecidas as estratégias de levantamento e diagnóstico de informações que tornassem possível a exploração do fenômeno em estudo para consolidar as metas pretendidas para esta dissertação.

Figura 3: ferramenta Contagem de Pedestres.

PPU - MESTRADO EM METODOLOGIA DE PROJETO
INSTRUMENTO DE LEVANTAMENTO AMBIENTE - COMPORTAMENTO

LEVANTAMENTO EM CAMPO

LOCAL: _____ OBSERV.: _____ DATA: _____ HORÁRIO: _____ às _____

CONDIÇÕES DO TEMPO: ENSOLARADO NUBLADO VENTO TEMPERATURA: _____

OBSERVAÇÕES: _____

CONTAGEM DE PEDESTRES

PERCURSO 1 PERCURSO 2 PERCURSO 3 PERCURSO 4

PERCURSO 5 PERCURSO 6 PERCURSO 7 PERCURSO 8 PERCURSO 9 PERCURSO 10

Figura 4: Ferramenta Contagem e Observação de Veículos.

PPU - MESTRADO EM METODOLOGIA DE PROJETO
INSTRUMENTO DE LEVANTAMENTO AMBIENTE - COMPORTAMENTO

LEVANTAMENTO EM CAMPO

LOCAL: _____ OBSERV.: _____ DATA: _____ HORÁRIO: _____ às _____

CONDIÇÕES DO TEMPO: ENSOLARADO NUBLADO VENTO TEMPERATURA: _____

OBSERVAÇÕES: _____

CONTAGEM DE VEÍCULOS

R: R:

CARROS:

MOTOS:

--	--

ÔNIBUS:

--	--

CAMINHÃO:

--	--

POLÍCIA:

--	--

OUTROS / OBS: _____

entrada e saída dos edifícios estacionamento nos ruas

CARROS:

MOTOS:

--	--

CAMINHÃO:

--	--

POLÍCIA:

--	--

OUTROS / OBS: _____

3. ANÁLISE DO ESTUDO DE CASO

3.1 Contextualização do estudo de caso

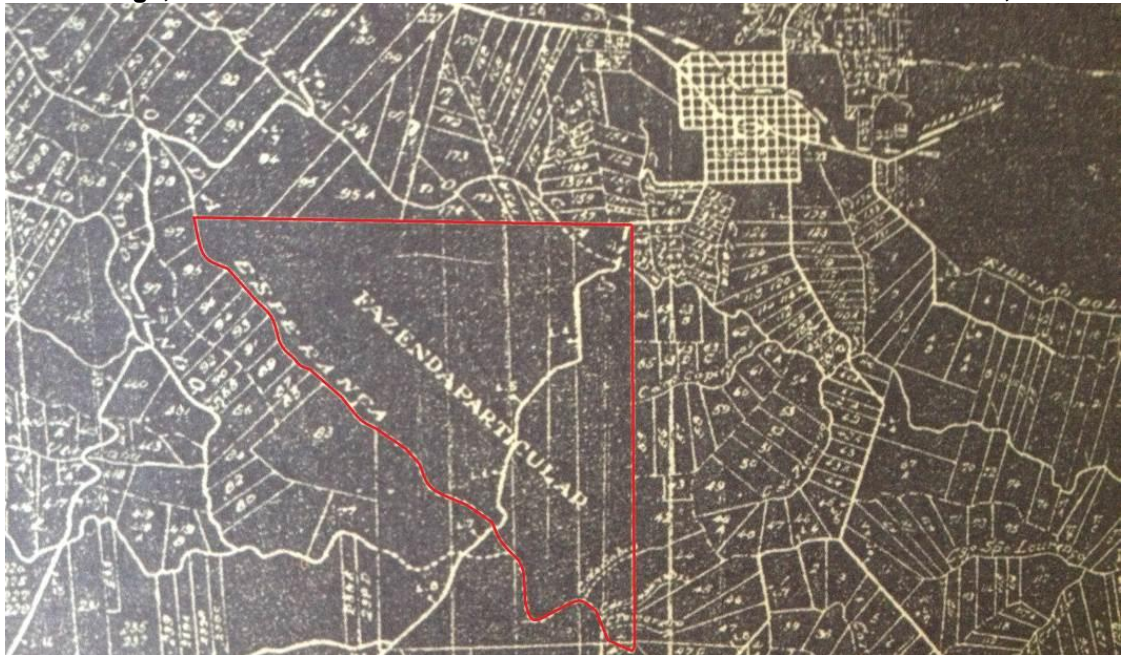
Londrina seguiu o modelo de planejamento urbano colonial britânico inserido através da *Parana Plantations*, um padrão amplamente utilizado pelo governo inglês em suas *plantations* e colônias. A cidade foi a primeira da Companhia de Terras do Norte do Paraná (CTNP) e, em 1932, era anunciada sua construção com 86 quadras ao redor de uma igreja em uma área de 2,00km x 1,65km (REGO, 2009).

O município teve a identidade de sua forma urbana inicialmente assegurada pela conformação do centro da cidade, escolhido com base no caráter do sítio. A determinação do local para o centro por parte dos colonizadores partiu da preferência dada ao terreno onde as curvas de nível configuravam uma elevação impressionante. Observando-se a retícula londrinense, identifica-se, mesmo que de forma genérica, um zoneamento urbano. Os lotes que possuíam maiores áreas se localizavam próximos à ferrovia, contrastando com os lotes menores comerciais e residenciais do centro da cidade (REGO, 2009).

Anteriormente à fundação da cidade, Mábio Palhano, comissário de terras em nome do Estado para o Norte do Paraná, realizou as primeiras expedições para demarcação de terras na região, precedente ao ano de 1929. Após sua morte, ele deixou 750 alqueires de uma fazenda para seu herdeiro, área contígua à cidade e que já possuía sítios e patrimônios em parcelamentos e loteamentos em chácaras (LOURENÇO DA SILVA; SIQUEIRA DE CARVALHO, 2013).

No parcelamento inicial da colonização do norte do Paraná, é possível observar a malha urbana central de Londrina, como também, o vazio urbano - contornado na figura 5 -, então identificado como Fazenda Particular, futura Fazenda Palhano. É evidente seu contraste com a característica da ocupação colonizada pela CTNP, conformada predominantemente por lotes pequenos, estreitos e longos.

Figura 5: PLANTA PARCIAL Nº 1 Colonização das glebas dos ribeirões Tres Boccas, Jacutinga, Vermelho e Bandeirantes do Norte Cia de Terras Norte do Paraná, 1934.



Fonte: YAMAKI (2003), adaptado pela autora (2013).

Entre 1930 e 1950, o quadrilátero inicial de Londrina manteve-se como centralidade única. Nos anos de 1940, a cidade se fortalece a partir da valorização de produtos como o café. Durante a década seguinte, observa-se um amplo crescimento populacional e econômico, marcado pela produção e exportação agrícola. Devido ao crescente desenvolvimento econômico pelo qual passava a cidade, no início de 1950, a atenção é voltada para o aparecimento precoce dos primeiros edifícios altos, episódio que refletiu a busca por uma identidade de "cidade moderna" (FRESCA, 2005).

No âmbito da expansão urbana da cidade, em 1954 acompanhou-se o surgimento de diversos bairros afastados do centro principal. Esse processo teve continuidade nas décadas seguintes e, entre os anos de 1960 e 1970, tal dinâmica, que persistia com certa regularidade, passou a ocorrer de modo descontínuo em direções distintas. A circunstância do crescimento sem planejamento adequado ocasionou em espaços desocupados na malha urbana londrinense e a consequente especulação imobiliária (ARCHELA; BARROS, 2009).

Na época do auge da economia cafeeira, aqueles com maior poder aquisitivo deram início ao deslocamento de suas residências para áreas mais afastadas. Suas moradias anteriores foram gradativamente substituídas por comércios e serviços, o que gerou a expansão e diversificação do centro principal. A população urbana

londrinense cresceu de forma rápida na década de 1970, a mudança da produção rural do café para outros produtos como soja e algodão permitiram uma mecanização acentuada e a conseqüente diminuição de mão-de-obra rural. Deste modo, os trabalhadores do campo migraram para a área urbana, acarretando um crescimento acelerado e o surgimento de um espaço urbano de caráter multifacetado (SILVA, 2006).

Nos anos seguintes, com a ocorrência do engendramento de novas áreas centrais, passa-se a presenciar a dinâmica da fragmentação socioespacial. Os fluxos e funcionamento de acomodações espaciais modificaram-se em conseqüência da definição de novas centralidades. (SILVA, 2006). Silva (2006) ressalta que os processos de consolidação de sub-centros em conseqüência de novas centralidades apresentam-se de forma fragmentada, uma vez que podem ser consideradas heterogêneas em relação umas às outras, enquanto que, no interior, as áreas conformam-se de modo homogêneo, isentas de diversificações sociais. O espaço urbano é criado de forma coletiva, ao passo que sua apropriação acontece seletivamente, tornando evidente as condutas de consumo e a conexão intrínseca às alternativas de acesso a determinadas áreas.

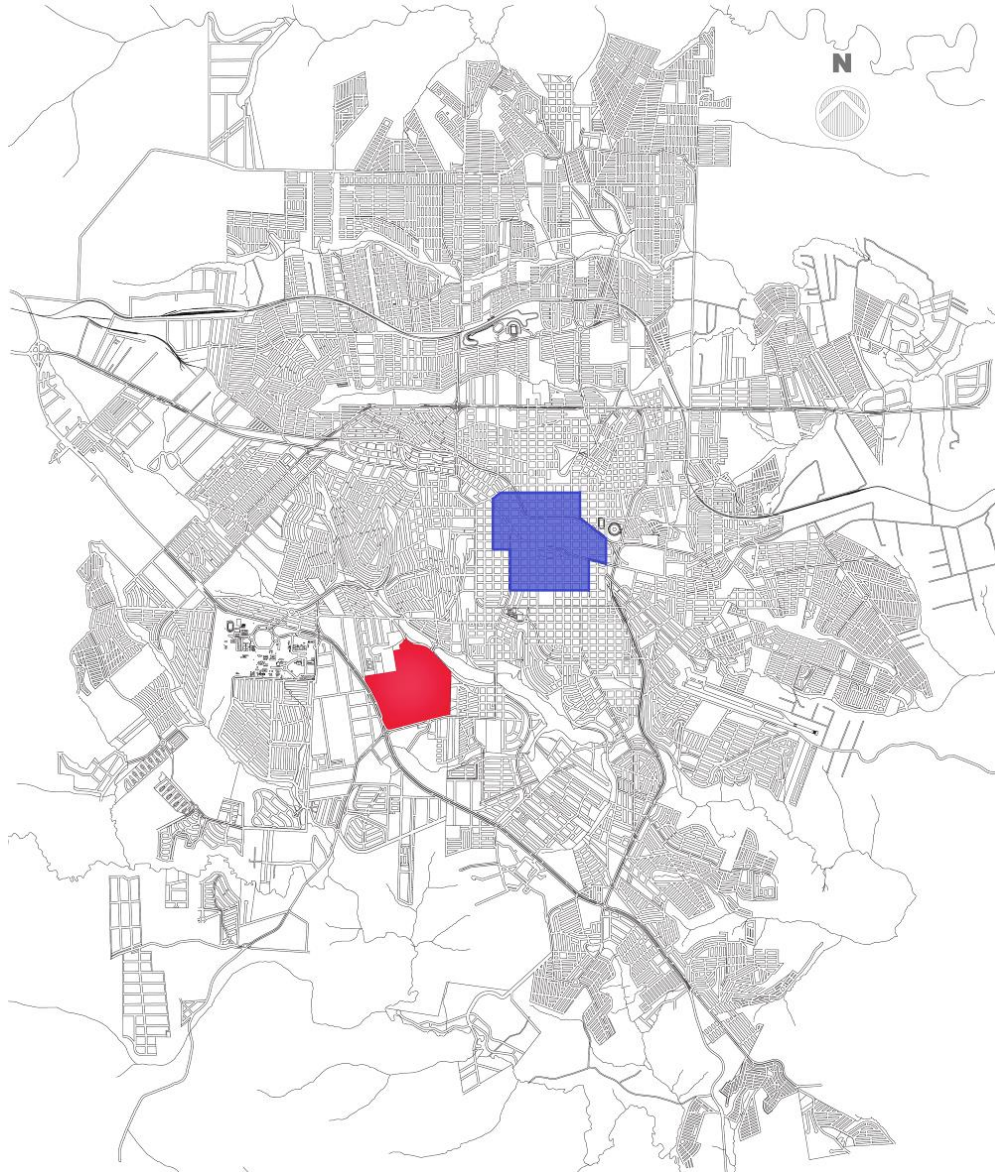
Em 1980, o centro principal sofreu um intenso processo de verticalização e, na década seguinte, a cidade desenvolvia-se cada vez mais (ARCHELA; BARROS, 2009). Ainda na década de 1980, o Lago Igapó II passou a obter valor de uso, fator posteriormente aproveitado pelo mercado imobiliário da cidade na exploração das características da Gleba Palhano em estratégias de venda de empreendimentos na área (BORTOLO; FRESCA, 2010).

A fazenda Palhano, fracionada pela Lei Municipal n. 1.794, em 1971, permaneceu em divisões que se conservaram sem alterações e construções até 1992. No início da década de 1990, foram aprovadas novas propostas de parcelamentos e, após a efetuação da transposição da Avenida Maringá sobre o Lago Igapó II e seu encontro com a Avenida Madre Leônia Milito, a região passou a ser objeto de interesse das construtoras e incorporadoras (LOURENÇO DA SILVA; SIQUEIRA DE CARVALHO, 2013).

O Catuaí Shopping Center foi inaugurado em Londrina em 1990 e consolidou-se como centralidade intra-urbana, dando início a produção de numerosos condomínios fechados horizontais e verticais em suas proximidades, incluindo a

atual região da Gleba Palhano, área que constituía um vazio urbano até o início da década.

Figura 6: Mapa de Londrina com destaque na área do estudo de caso e quadrilátero inicial.



Fonte: IPPUL (2014), adaptado pela autora (2015).

O espaço não construído, que até o início da década de 1990 se caracterizava como área predominantemente rural, passou a sofrer transformações após obras efetuadas pelo poder público e a inserção do *shopping*. Os arranjos urbanos expressam-se mediante formas diversas de expansão e periferização da malha urbana, graças aos novos loteamentos e o acréscimo de grandes equipamentos comerciais e de serviços, como os *shopping centers*. Sposito (1998,

p.30) explora as relações dessa dinâmica: "a evolução da política locacional do aparelho comercial e de serviços reproduz a tendência locacional da função residencial no interior da cidade, qual seja a de um crescimento urbano centrífugo".

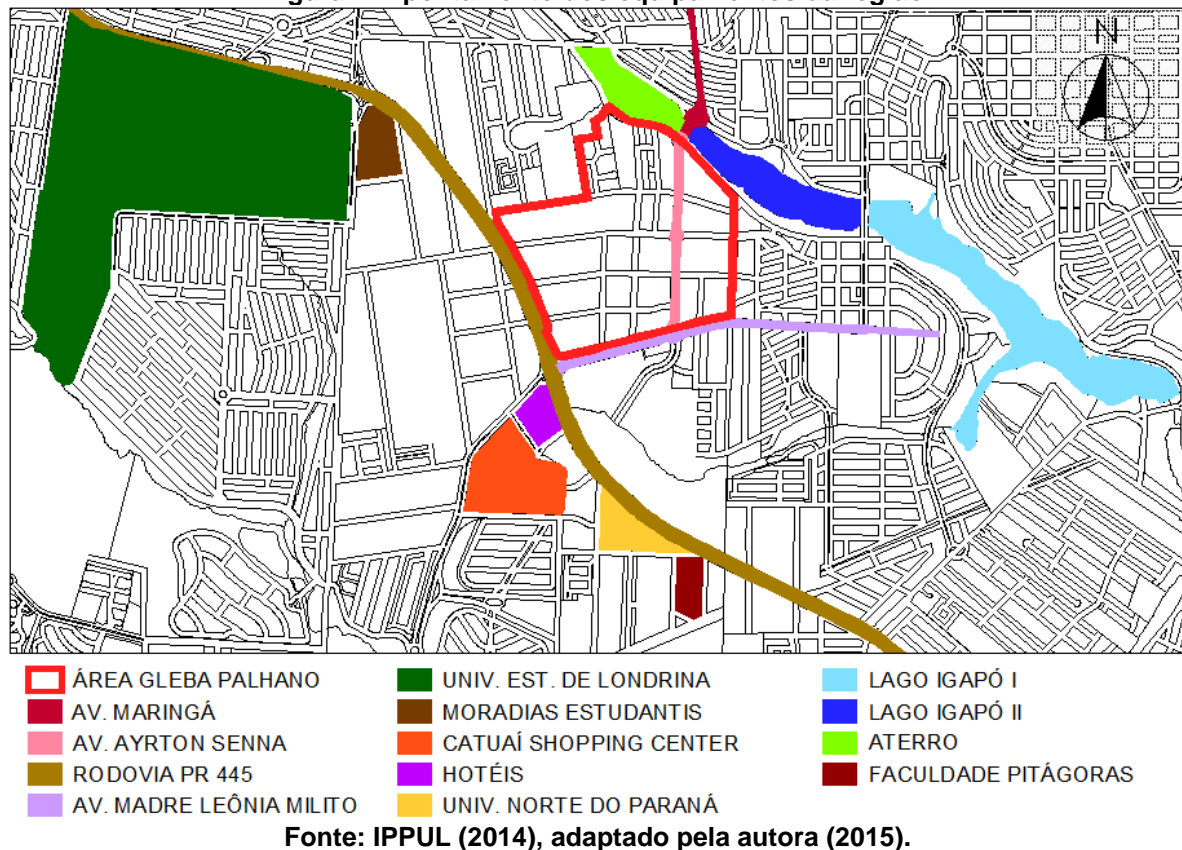
Construído pela Construtora Khouri e inaugurado em 1990, o Catuaí Shopping Center é um empreendimento de grande porte, implantado onde anteriormente produzia-se soja, em uma área, até então, de difícil acesso em relação ao centro principal. Sua viabilidade deu-se a partir da duplicação da Avenida Madre Leônia Milito, sua via de acesso, e da construção de um viaduto que o conectou com a Rodovia PR 445 (SILVA, 2007).

A partir da consolidação do *shopping* e implantação de infraestrutura da área, surgiram loteamentos fechados de condomínios horizontais e verticais em suas proximidades e a inserção de diversos equipamentos, como dois *campi* de universidades privadas. O Catuaí firmou-se como centralidade, interferindo nos fluxos dos cidadãos. Os arranjos espaciais em questão tiveram interferência da incorporação imobiliária, na modificação dos valores da qualidade de vida, na busca de bem-estar e segurança a partir do afastamento do centro principal (SILVA, 2007).

A introdução de condomínios verticais na atual região da Gleba Palhano faz com que os edifícios atuem como agentes de ampliação do valor do solo. Esta tipologia de construção multiplica os lucros dos empreendimentos, cuja geração deu-se a partir do estabelecimento do *shopping* e da apropriação da proximidade com o Lago Igapó II, utilizado como arma mercadológica, posto que é um equipamento comumente relacionado à paisagem e venda de edifícios da Gleba Palhano.

Silva (2007, p. 225) aponta a anexação do Catuaí Shopping Center no território londrinense como fator culminante na sobreposição do Lago Igapó II pela Avenida Maringá, na constituição da Avenida Ayrton Senna da Silva, na implementação dos *campi* da Unopar e da Faculdade Pitágoras, o Hotel Confort Suites e até mesmo na inserção dos condomínios de moradias estudantis adjacentes ao campus da Universidade Estadual de Londrina - UEL (figura 7). A UEL encontrava-se no local há mais de 30 anos e o surgimento dessas moradias ocorreu somente após a construção do *shopping*.

Figura 7: Apontamento dos equipamentos da região.



Em um estudo sobre a apropriação e ocupação do solo de seu entorno, Bortolo e Fresca (2010) caracterizam o Lago Igapó II como local diferenciado, uma vez que segue direção contrária à tendência de desvalorização de áreas públicas. O primeiro Lago Igapó foi concretizado pelo poder público local e inaugurado em 1959, permaneceu praticamente abandonado durante toda a década de 1960 devido à falta de infraestrutura de seu entorno e por ser considerado distante da malha urbana da cidade. Na década seguinte, o poder público passou a realizar obras de revitalização da área. Gradualmente, o local passou a abrigar melhorias e obras que permitiram seu uso para lazer e esportes. As áreas circundantes passaram a ser loteadas e, durante as décadas de 1960 e 1970, seu entorno foi ocupado, tornando-se parte da malha urbana a partir de 1980 (BORTOLO; FRESCA, 2010).

Nesta década, a população londrinense crescia, assim como a ocupação em direção do Lago Igapó II e de seu aterro. A autora observa que nesta época o espaço urbano aparece atribuído de um valor de uso (BORTOLO; FRESCA, 2010). As condições de mudanças e valorização da área do Lago Igapó II também sofreram interferência com a duplicação da Avenida Madre Leônia Milito até a Rodovia PR 445. Após 1990, a região ganha maior notoriedade por conta das melhorias

executadas em suas proximidades, como também "o grande interesse dos incorporadores imobiliários na produção de grandes empreendimentos para residências de alto padrão nesta última parte da Gleba Palhano a ser ocupada" (BORTOLO; FRESCA, 2010 p.172).

Figura 8: Edifícios na Gleba Palhano.



No início da década seguinte, a partir do ano 2000, o fluxo da Avenida Maringá até a Avenida Ayrton Senna da Silva tornou-se possível através da sobreposição do Lago Igapó II pela primeira, facilitando ainda mais o acesso ao *shopping*.

Portanto, pode-se relacionar a atual disposição verticalizada da Gleba Palhano à paisagem do Lago Igapó e o fácil acesso para o Catuaí Shopping Center. Os condomínios verticais do local representam uma etapa no processo de estruturação do espaço londrinense. Estas edificações asseguram uma área que partiu da consolidação de uma nova centralidade, o *shopping*, e se constitui conforme o poder aquisitivo do consumidor de um espaço que comportou, e ainda comporta, alta valorização de espaço articulada pelos promotores imobiliários.

As imagens seguintes (Figuras 9 e 10) foram retiradas em anos diferentes na barragem do Lago Igapó II com vista para a região verticalizada da Gleba Palhano. Com a observação dessas, é possível notar o ritmo acelerado da produção civil vertical na área. Aponta-se o mesmo prédio nas duas fotos com flechas vermelhas, para efeito comparativo.

Figura 9: Lago Igapó II e edifícios Gleba Palhano em 2007.

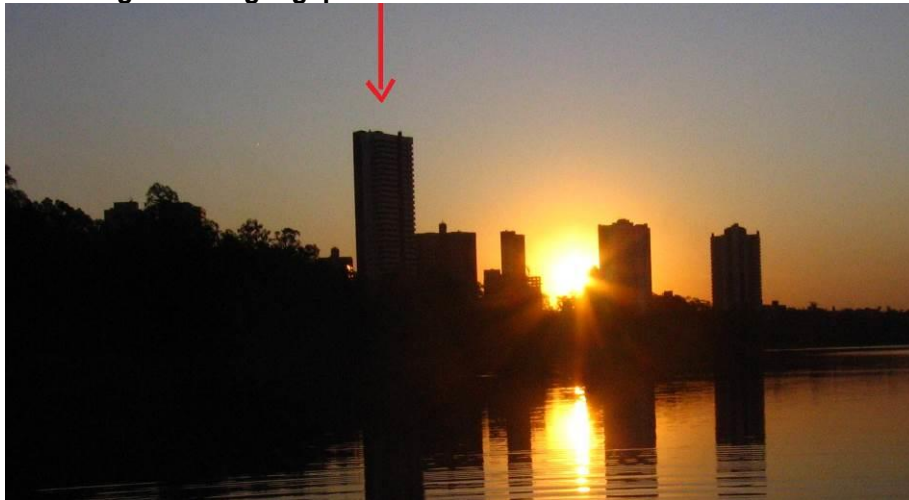
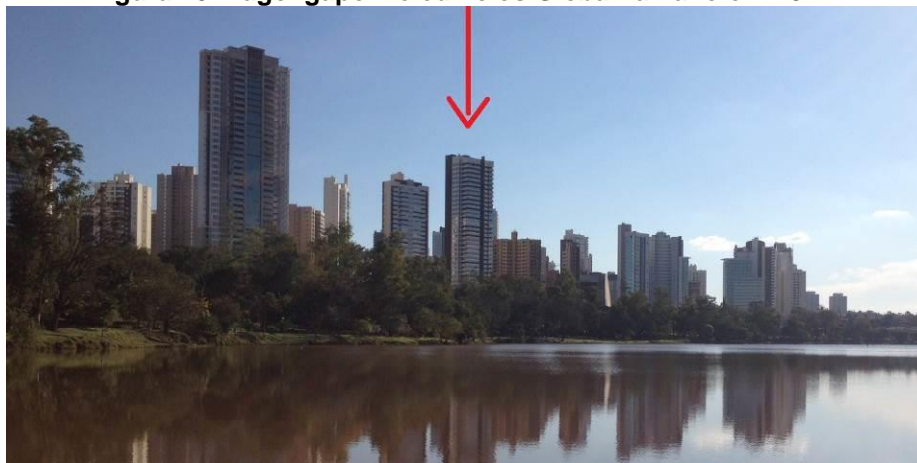


Figura 10: Lago Igapó II e edifícios Gleba Palhano em 2014.



Desde 1990, a indústria da construção presencia um período de especialização e forte presença das incorporadoras imobiliárias. Nesta década, se acompanha a constituição de edificações voltadas a classes de médio e alto padrão, marcadas pela sofisticação de equipamentos e alta qualidade do mercado da produção civil (SANTOS, 2011).

Percebeu-se a necessidade de maior investigação sobre a conformação da Gleba Palhano, tendo em vista das lacunas não respondidas, mesmo após pesquisa de material, documentos e mapas da área. Desta forma, entrevistou-se Nestor Razente, professor do curso de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Estadual de Londrina, autor do projeto de arquitetura e morador do primeiro edifício construído no local, o Condomínio Residencial Chácara Bela Vista.

No âmbito das razões pelas quais a área se manteve até a década de 1990 como vazio urbano, Razente (2014) avalia que se constituía como uma reserva de

mercado imobiliário aguardando algum processo que pudesse viabilizar a verticalização. Na questão do capital imobiliário londrinense, apontam-se fases para o setor construtivo: primeiramente, obras individuais; posteriormente, construção de casas populares, infraestrutura urbana e construção de edifícios, tendo por maior demanda deste último, espaços verticalizados no centro principal da cidade. Alguns lotes da região central dispunham de dimensões maiores, aqueles no meio das quadras, mas a construção verticalizada precisava ser em outro lugar e a Gleba Palhano se oferecia para tal (RAZENTE, 2014).

O capital imobiliário, que durante a década 1980 e começo dos anos 1990 se mantivera inibido por questões econômicas, procurava lugares rentáveis de investimento a partir da queda da inflação com a instituição do Plano Real em 1994 (RAZENTE, 2014). Além disso, outros fatores concorreram a fim de que as atenções fossem voltadas para a área. A duplicação da via de acesso para o *shopping* acabou por congestionar a Avenida Higienópolis, localizada no centro de Londrina e conectada à Avenida Madre Leônia Milito. A implantação da Avenida Ayrton Senna da Silva manteve-se estacionada por mais de 10 anos, por problemas de desapropriação de imóveis (RAZENTE, 2014).

A Rua João Wyclif tornou-se então a segunda via de acesso ao *shopping*, que já se estabelecia como polo de atração de investimentos, onde condomínios horizontais fechados estavam sendo construídos e consolidava-se o processo de valorização da região sul da cidade. Desta forma, a densidade populacional e quantidade de veículos na região também foram transformadas (RAZENTE, 2014).

A área que até então possuía lotes de 10.000m², com vias de 5 e 6m de largura e atividade predominantemente rural, demonstrava-se interessante às construtoras, que acabaram por comprar estes terrenos. Logo, a prefeitura implementou vias mais largas, com 20m. Apesar da proximidade com o centro, a população considerava a Gleba Palhano como região distante. A noção de espaço e tempo modifica-se pois, anterior ao *shopping*, o local de compras da cidade era o centro tradicional. Razente (2014) localiza duas quebras de paradigmas para que a Gleba Palhano se constituísse da forma presente. A primeira seria a implantação da Prefeitura nas proximidades do Lago Igapó I, local até então considerado afastado do centro principal. A segunda quebra consiste na construção do Condomínio Residencial Chácara Bela Vista.

Antes da inauguração do Catuaí Shopping Center, aqueles que compraram imóveis no Chácara Bela Vista eram considerados “loucos”. Depois do *shopping* e da efetuação de seus acessos, o mercado imobiliário voltou suas atenções para a área, que ainda possuía o apelo ambiental do Lago Igapó II. A população de renda média alta começava a deixar o centro, e o Chácara Bela Vista se mostrava como exemplo de moradia para as pessoas com a mesma faixa de renda. Desta forma, o mercado imobiliário londrinense concebeu a ideia e passou a ofertar produtos semelhantes na Gleba Palhano (RAZENTE, 2014).

Os edifícios altos, que antes eram construídos principalmente nas ruas do quadrante central, começaram a ser executados na Gleba Palhano, que passava a ofertar um produto diferenciado àqueles que saíram do centro e de outros bairros residenciais horizontais, como o Jardim Quebec. Razente (2014) lembra que as “altíssimas vendas” só ocorreram a partir dos anos 2000.

O professor ainda aponta a falta de relação por parte do Poder Público na associação entre sistema viário e uso do solo. O uso do solo das principais avenidas Madre Leônia Milito e Ayrton Senna da Silva – comerciais -, é incompatível com a circulação, o que tende a piorar problemas de uma área de altíssima densidade, mesmo que suas vias locais, com 20m de largura, estejam compatíveis (RAZENTE, 2014).

O foco deste trabalho limitou-se ao bairro Gleba Palhano pela constante e acelerada produção civil no local, observada tanto em condomínios horizontais fechados quanto na intensa construção de edifícios residenciais altos. Em 2013, a região possuía cerca de 118 edifícios de 4 a 36 pavimentos, sendo que a grande parte destes empreendimentos apresentam de 18 a 20 pavimentos (DIAS, 2013).

3.2 Análises e discussões: Estudo de caso

Neste trabalho, a região estudada da Gleba Palhano compreende a área que conforma a paisagem verticalizada, entre o Lago Igapó II, a Avenida Madre Leônia Milito e a Rodovia PR 445. Com intuito da aplicação de instrumentos de levantamento em campo, e tendo as ruas como objetos nesta realização, julgou-se necessária, primeiramente, a seleção de ruas consolidadas em ambos os lados, onde não houvesse presença de lotes desocupados, uma vez que as formas de

ocupação interferem de modo significativo neste estudo. Assim, considerando a maior variedade de anos de entrega dos edifícios, a Rua Caracas foi selecionada para aplicação dos levantamentos deste trabalho (figura 11).

Figura 11: Foto aérea da área.



Fonte: Google Earth (2015), adaptado pela autora (2015).

3.2.1 Legislação Local

Na análise da legislação urbanística da área, há pouca relação entre os itens expostos na lei e aqueles examinados pelos autores investigados neste estudo (IPPUL, 2014). Na regulamentação, observam-se os conteúdos que resvalam nos atributos aqui apresentados como recomendações à boa qualidade espacial urbana, e carregam consigo a indispensabilidade de planos específicos para atingir tais objetivos, o que não é verificado nas leis locais (MAUÁ; GUADANHIM, 2014).

De acordo com o mapa de Zoneamento em vigor, da Lei de Uso e Ocupação do Solo de Londrina, a região analisada (figura 12) pertence à Zona Comercial 3 (ZC3), Zona Comercial 5 (ZC5) e, predominantemente, à Zona Residencial 4 (ZR4). O documento prevê *metragens e dimensões mínimas de lotes; coeficientes de*

aproveitamento; taxas de ocupação; dimensões mínimas de recuos frontais, laterais e de fundos; tamanho máximo de muro que fazem divisa com o espaço público (7,5m); e a permissão para determinados usos (IPPUL, 2014).

Figura 12: Zoneamento da área da Gleba Palhano.

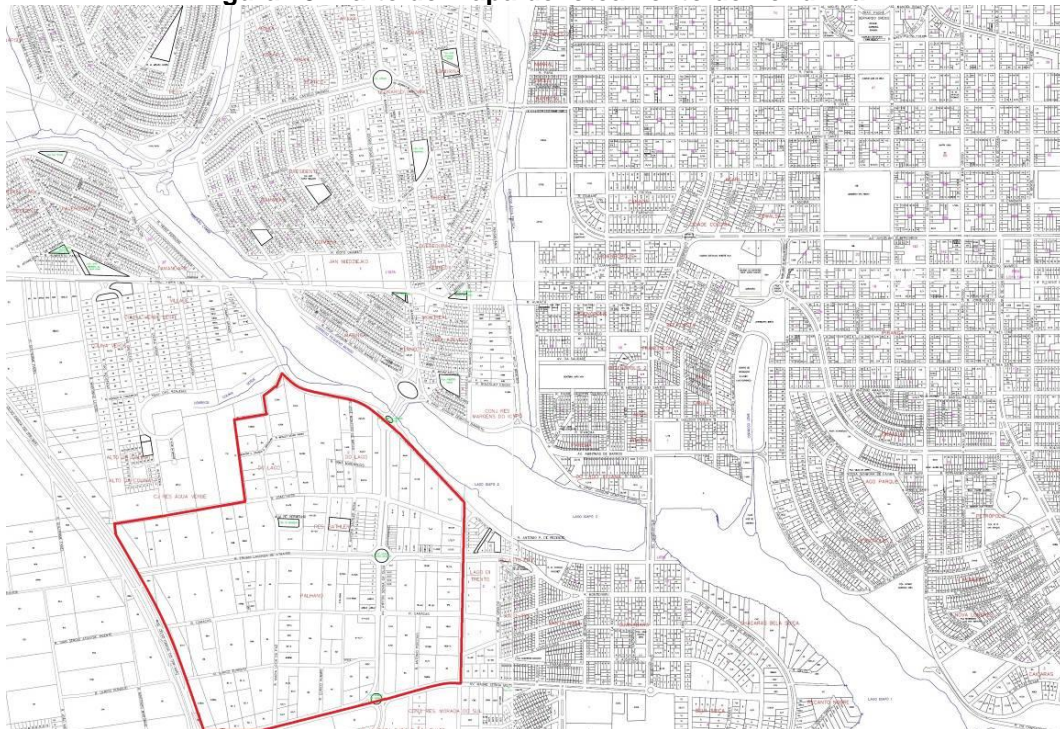


LEGENDA: ZR4 ZC3 ZC5
 Fonte: IPPUL (2014), adaptado pela autora (2014).

Os parâmetros de limites das alturas das edificações são abordados na legislação em questão por meio dos cálculos de taxas de ocupação e coeficientes de aproveitamento. As zonas direcionam os usos permitidos em cada área, mas não consideram associações abrangentes, ponderando fluxos no espaço público ou dimensões máximas de terrenos. Referente a tais aspectos, Jacobs (2000) e Bentley *et al* (1999) consideram a definição do limite das alturas dos edifícios como consequência da análise dos usos e movimento dos espaços externos. A diversidade de usos, entre outros aspectos, garante o movimento nos espaços, por meio do estabelecimento de regulamentações quanto às dimensões de terrenos e destinação de seus usos para evitar a monotonia das ruas (JACOBS, 2000).

As dimensões dos lotes são características importantes na análise deste estudo, bem como o tratamento das aberturas e dos usos das áreas privadas que fazem limite com o espaço público, pois são fatores determinantes para o funcionamento da rua (HOLANDA *et al*, 2003; ALAS, 2013; ALVES, 2013). O mapa seguinte (figura 13) apresenta a divisão de lotes da área do estudo de caso, sendo possível observar o contraste com o padrão de lotes de regiões de seu entorno.

Figura 13: Parte do mapa de loteamento de Londrina.



Fonte: IPPUL (2014), adaptado pela autora (2014).

Tal fato deve-se às divisões anteriores da área, que se constituíam por chácaras com 10.000m², conforme apontado por Razente (2014). Estas dimensões foram apropriadas pelas construtoras que adquiriram estes lotes. Ressalta-se que a lei municipal 7483/98 de Parcelamento do Solo para Fins Urbanos destina doação de porcentagem da área loteada ao domínio público, com exceção de glebas com áreas iguais ou menores a 5.000 m². Contingência esta verificada na maior parte dos condomínios verticais da Gleba Palhano (CML, 2015).

As figuras 14, 15 e 16 demonstram uma simulação para apresentar as características de ocupação permitidas com estes parâmetros legislativos.

Figura 14: Simulação a partir dos parâmetros legislativos da área.

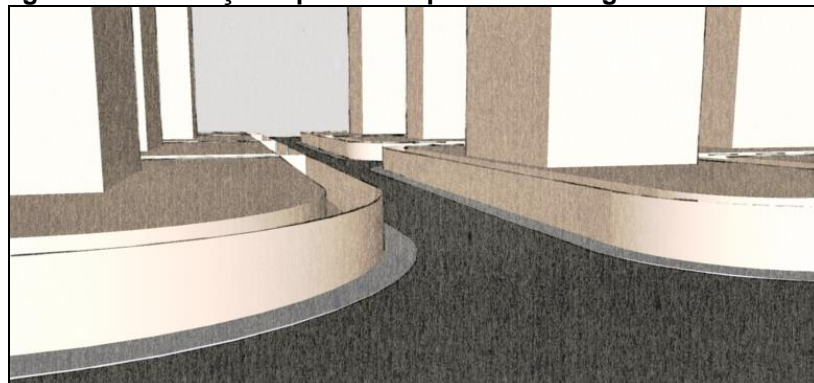


Figura 15: Simulação a partir dos parâmetros legislativos da área.

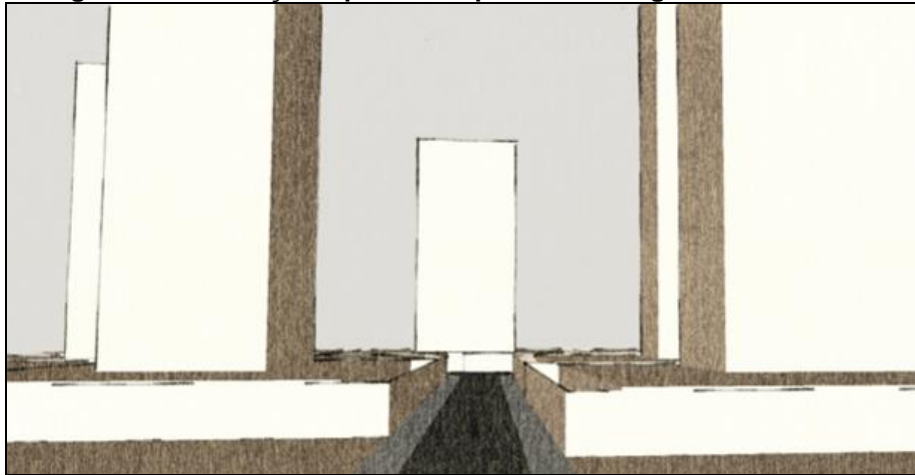
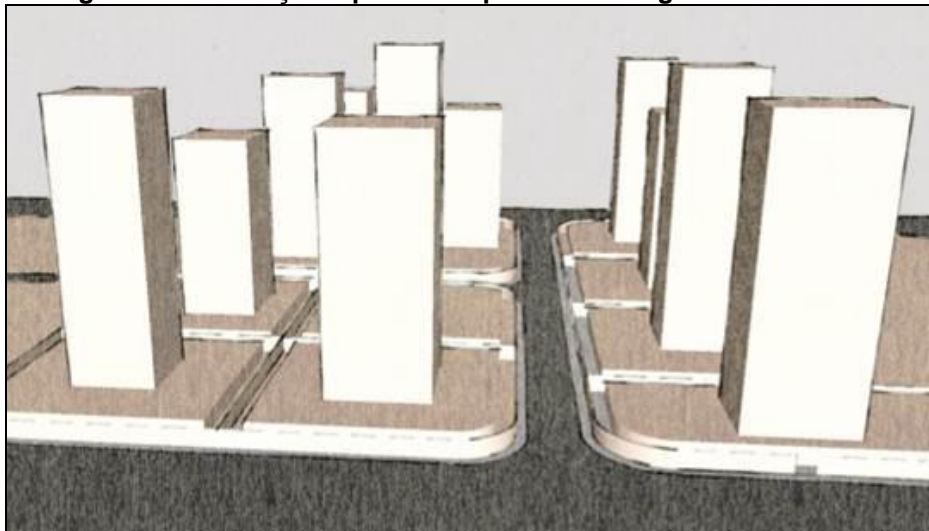


Figura 16: Simulação a partir dos parâmetros legislativos da área.



Verifica-se que as taxas de ocupação e coeficientes de aproveitamento são necessários à prática construtiva, mas pouco se trabalha em relação de seu produto final quanto componente da paisagem da rua e da cidade, visto que as simulações refletem a conjuntura atual da área. Assim, cabe ressaltar que as restrições de dimensões mínimas para lotes em um zoneamento que se apresenta quase uniforme não garantem a variedade de edifícios, de usos, nem tampouco a presença de espaços públicos de lazer. Os índices estabelecidos são superficiais e não restringem características dos loteamentos implantados como, por exemplo, lotes com dimensões bem superiores ao mínimo fixado. A legislação trabalha com critérios mínimos de exigências e, como afirma Carmona (2001): o mínimo torna-se o máximo, o que garante aos construtores maior liberdade e menos preocupação no vínculo com o entorno e utilização das ruas.

4. AVALIAÇÃO – RUA CARACAS, GLEBA PALHANO – LONDRINA - PR.

4.1 Dimensões de análise.

A partir da exploração da fundamentação teórica sobre qualidade das ruas no espaço público residencial, extraiu-se uma listagem de *qualidades recomendadas*, que subsidiaram as estratégias de levantamento de campo e de coleta de dados. Em uma primeira análise do estudo de caso, verifica-se a correlação entre as recomendações e a possibilidade de agrupamentos em quatro dimensões analíticas: usos, deslocamentos, usuários e visuais (Quadro 4).

Quadro 4: Quadro Síntese: Dimensões - Qualidades Recomendadas.

QUADRO SÍNTESE: DIMENSÕES - QUALIDADES RECOMENDADAS								
		AUTORES						
QUALIDADES RECOMENDADAS		JACOBS (1961)	GEHL (1971)	RAPOPORT (1977)	WHYTE (1980)	APPLEYARD (1981)	BENTLEY (1985)	CARMONA (2003)
USOS	Variedade de usos							
	Diversidade comercial							
	Existência de edifícios públicos							
	Proximidade a espaços livres de lazer							
	Não privatização de espaços públicos							
	Trabalho e recreação próximos às residências							
DESLOCAM.	Combinação de diferentes arranjos de quadras							
	Conectividade do tecido das ruas							
	Multiplicidade de caminhos possíveis							
	Distâncias confortáveis para andar							
	Acessibilidade e mobilidade ao público							
USUÁRIOS	Transporte público eficiente							
	Densidade de pessoas nas ruas							
	Variedade de usuários							
	Presença de crianças e idosos							
VISUAIS	Suporte a movimento em diferentes horários							
	Variedade tipos de edifícios							
	Riqueza visual perceptível							
	Boa visibilidade							
	Limites bem definidos entre espaços púb./ priv.							
	Correlação entre espaços interiores e exteriores							
	Fachadas ativas							
	Fechamentos permeáveis							
	Fácil acesso às aberturas							
	Calçadas com mais espaço							
	Locais para sentar e estar							
	Acomodação de mobiliário urbano							
	Calçadas com vegetação							
	Boa iluminação (natural e artificial)							
Boa ventilação (evitar efeito túnel)								
Não murar esquinas								

De modo geral, a dimensão de usos refere-se às associações dos indivíduos com comércio, atividades e utilizações dos espaços. As análises referem-se aos apontamentos quanto a funcionamentos mistos, adaptabilidade e às transformações

da forma construída para abrigar práticas distintas e garantia de multiplicidade de opções para que os locais acomodem diferentes grupos de pessoas e eventos.

A dimensão de deslocamentos abrange as recomendações quanto os fluxos de pedestres e veículos, em termos de circulações, vias e conexões. São considerados os vínculos da malha urbana com o convívio nas ruas, assim como as medidas e as condições que compõem os caminhos e intersecções. As perspectivas do usuário são tratadas principalmente em termos de sua participação da vida pública. Os espaços urbanos devem abrigar diferentes interesses e grupos de indivíduos, acomodando necessidades distintas e considerando aspectos dessa conjuntura como padrões culturais, relações de boa vizinhança e desejos dos moradores quanto planejamento das áreas residenciais.

A dimensão dos visuais aborda aspectos da forma construída e seu impacto no cotidiano das ruas. O *design* dos edifícios, os materiais e configurações das fachadas, dimensões de calçadas e fechamentos, bem como apropriação de aspectos naturais como iluminação e ventilação, constituem as perspectivas desta escala de avaliação.

4.1.1 Dimensão de análise: usos

A análise de usos está correlacionada com as recomendações de Jacobs (2000), Gehl (2011) e Carmona *et al* (2010) no destaque da importância pela diversidade comercial nas áreas, como garantia de utilização do espaço público, movimento e vitalidade. Portanto, para esta avaliação, foi realizado primeiramente o levantamento dos usos das edificações concluídas e em construção da área, considerando: edifícios verticais residenciais, casas unifamiliares, comércios, serviços, comércios e serviços, além da identificação de edificações abandonadas (Figura 17).

Observa-se que a Palhano está em processo de consolidação na predominância do uso residencial em altura, com o padrão de edifício isolado em um grande lote. Pontua-se no mapa a permanência de algumas casas desde a época da ocupação por chácaras. Os comércios e serviços estão localizados, sobretudo, nas principais vias de passagem entre o centro e o *shopping*: Av. Madre Leônia Milito e Av. Ayrton Senna da Silva como conexão norte e sul da cidade (Figura 18).

Figura 17: Diversidade de usos

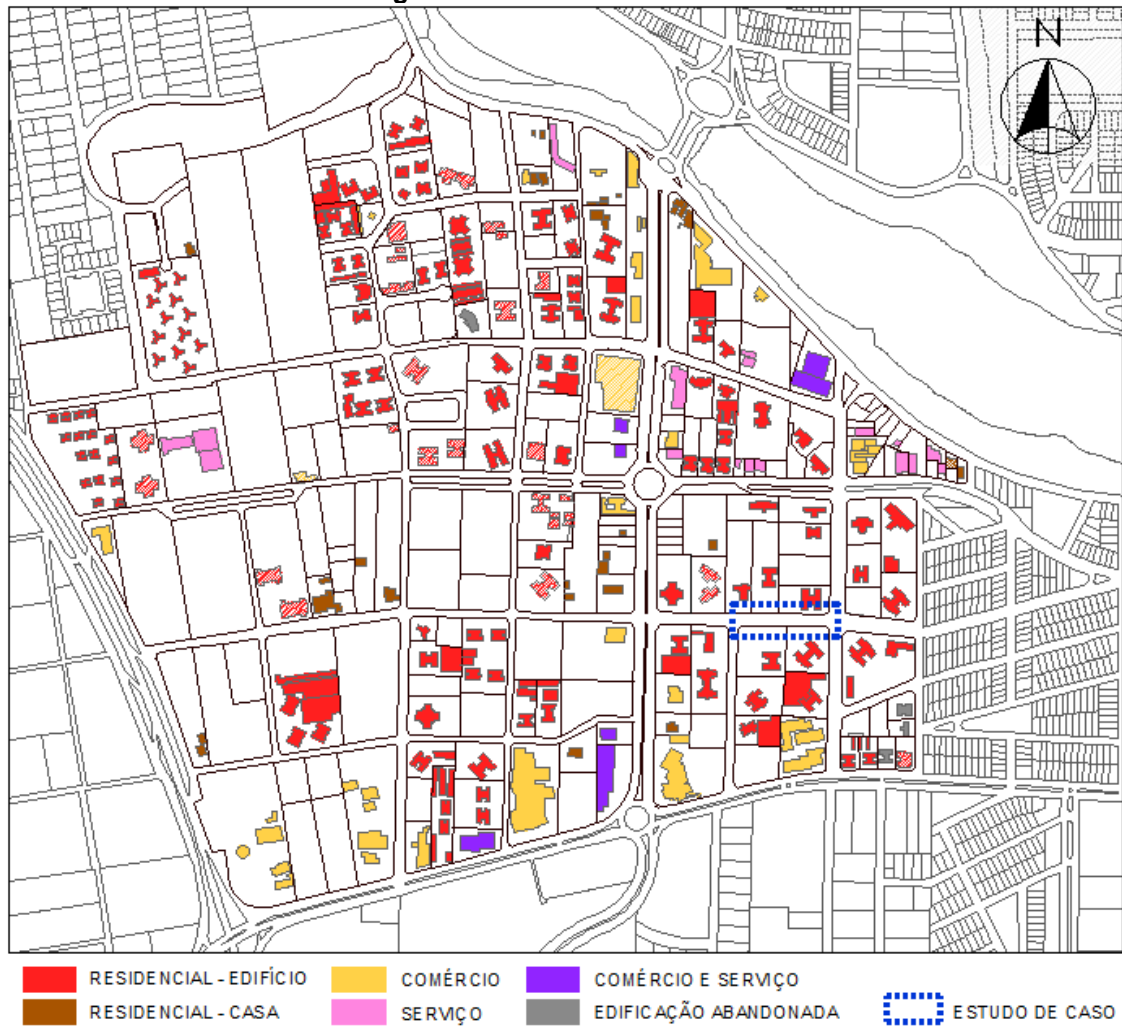
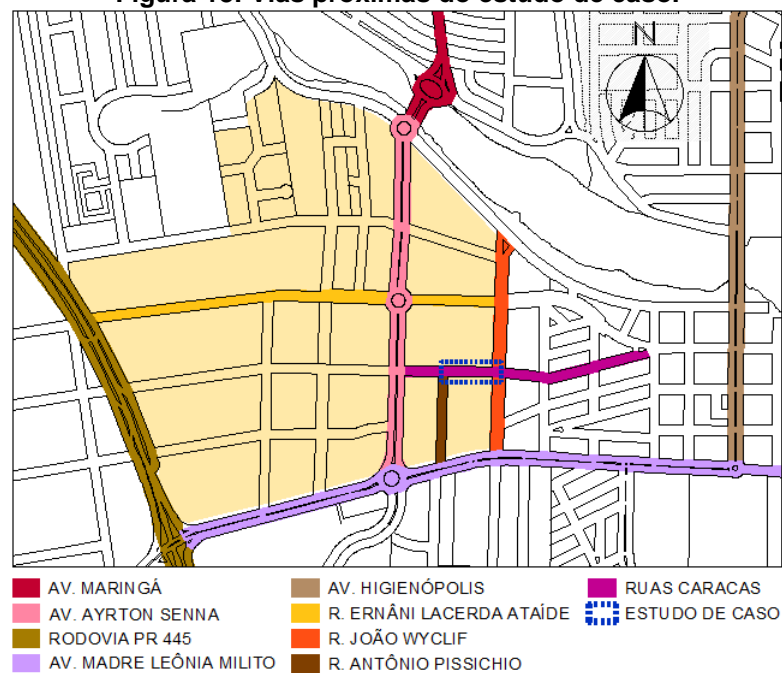


Figura 18: Vias próximas do estudo de caso.



Assim, pode-se afirmar que o local configura uma área basicamente de um único caráter: residencial vertical, na qual os estabelecimentos comerciais estão localizados em avenidas que concentram o fluxo veicular de passagem ao *shopping* e à zona sul da cidade e não do interior da área e suas unidades habitacionais. Esta configuração é oposta às recomendações nas quais a diversidade comercial e a variedade de usos associa-se à garantia de benefícios econômicos e proximidade de atividades aos residentes, fomentando vitalidade e segurança natural das ruas (JACOBS, 2000; CARMONA *et al*, 2010).

Os usos que não são facilmente acessíveis ocasionam espaços públicos socialmente passivos, sem oportunidades de interação e troca (CARMONA *et al*, 2010). Apesar do destaque da importância do comércio local por parte dos autores, na Gleba Palhano os poucos estabelecimentos de comércio e serviço estão locados nas Avenidas Ayrton Senna da Silva e Madre Leônia Milito constituídas como vias de passagem. Além do mais, os térreos desses edifícios comerciais também rejeitam o contato com as ruas, já que não possuem acessos ou janelas constantes e sim, superfícies fechadas, entradas controladas e, por vezes, taludes (Figuras 19 e 20). Deste modo, Rapoport (1978) indica a possível confusão dos modelos de usos desses edifícios, por não possuírem traçados legíveis às pessoas quanto à conexão entre sua imagem e seu conteúdo. Pontua-se, desta forma, que além da ausência da variedade de comércio e usos na Gleba Palhano, suas instalações comerciais e de serviços apresentam propriedades que não estimulam a utilização das ruas.

Figura 19: Térreo edifício comercial na Av. Ayrton S. da Silva



Figura 20: Térreo edifício comercial na Av. Ayrton S. da Silva.



Associada à questão de diversidade de usos, Gehl (2011) insere a discussão de escala, pois defende que a vida da cidade é reduzida quando as unidades menores e ativas são suplantadas por grandes unidades. O autor ainda aconselha a implantação de unidades extensas internas às unidades menores, estas que devem estar em contato com as calçadas. Na dimensão de usos, acrescenta-se a presença de prédios públicos, visto que sua implantação pode contribuir para atratividade dos bairros e movimento às ruas, auxiliando na conformação de áreas diversificadas (JACOBS, 2000; GEHL, 2011). Estas edificações são geradoras de movimento, ao passo que atraem indivíduos por motivos institucionais ou de trabalho. A área não possui edifícios públicos, um fator que poderia contribuir com a variedade de usos e conformação de espaços convidativos. Esta ausência está vinculada ao processo de construção em lotes com áreas iguais ou menores a 5.000m², de modo a isentar o empreendedor da doação de área para domínio público.

Nessa mesma lógica, observa-se também a carência de espaços livres de utilização pública e a tendência por áreas privatizadas de uso comum. Evidencia-se a observação feita por um morador de um dos edifícios da rua que, curioso pelos motivos dos levantamentos realizados, comentou a falta de espaços de uso comum na área: “crianças são separadas nos espaços de uso coletivo de cada prédio, quando poderiam brincar todas juntas”. Com essa característica, os térreos dos lotes dos edifícios residenciais constituem-se em áreas comuns de lazer dos moradores e ocasionam o fechamento nos limites do espaço público. Essa configuração com as chamadas fachadas inativas, apontadas por Gehl (2011), sem janelas e poucos acessos no nível da rua, denominado por Whyte (1980) de *design* defensivo, contribui para o esvaziamento dos espaços públicos e reforça a uniformidade da Gleba Palhano. De acordo com o referencial teórico, a presença de áreas privadas

de uso comum deve ser rejeitada por significar a privatização das funções dos espaços públicos (WHYTE, 1980; GEHL, 2011).

Assim, os espaços livres de lazer podem atuar como polos de atração e devem comportar integração social de forma inclusiva. A importância à vida privada obstrui trocas entre habitantes, anulando a função da cidade (JACOBS, 2000) e, os espaços públicos devem proporcionar alternativas para estabelecimento de lugares igualitários que acomodem diferentes grupos e eventos (WHYTE, 1980; CARMONA *et al*, 2010; GEHL, 2011).

Os espaços livres que atendem à área verticalizada da Gleba Palhano estão demonstrados no mapa a seguir (figura 21), compreendendo a Praça Pé Vermelho (figuras 22 e 23), a área do aterro (figura 24) e o Lago Igapó II (figura 25). A praça foi realizada em parceria entre a prefeitura e uma construtora local, em 2010. No entanto, mantém-se isolada, somente com espaço de integração dos edifícios adjacentes, não sendo significativa para o estudo de caso. O aterro consiste em uma extensa área de fundo de vale localizada entre o Lago Igapó II e o Lago Igapó III, que possui pista de caminhada e, por vezes, abriga eventos e recreação.

Figura 21: Espaços livres de lazer.

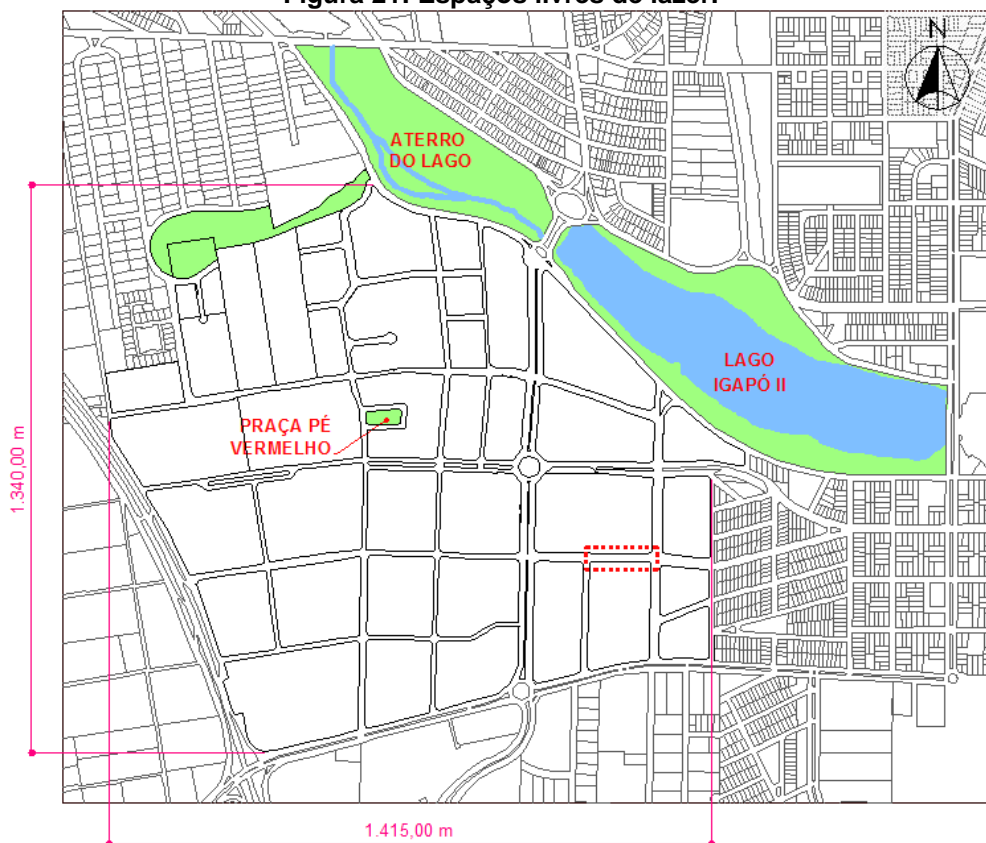


Figura 22:Foto aérea P. Pé Vermelho.



Fonte: Google Earth (2015).

Figura 23: Praça Pé Vermelho.



Fonte: Atmosfera Eventos (2015).

Figura 24: Aterro do Lago Igapó.



Fonte: Panoramio (2015).

Figura 25: Lago Igapó II.



Fonte: Paraná Portal (2015).

Para as análises de espaços livres de lazer como polos de atração, foram levantados os dados referentes à quantidade e direção de fluxo de pessoas para estes espaços públicos, inferindo no desenvolvimento de atividades de lazer ou de esporte. Este tipo de atividade é caracterizado por Gehl (2011), como atividades opcionais, com ações que ocorrem apenas quando condições externas são favoráveis como, por exemplo, as atividades de lazer e de descanso.

Os gráficos 1 e 2 demonstram o número de pessoas em atividades associadas aos espaços livres de lazer - uso de roupa esportiva, bicicleta, patinete e correndo - e o quantitativo total de pedestres que passaram por estas direções (figuras 26 e 27), independente de terem realizado tais atividades.

Figura 26: Percursos do fluxo da R. João Wyclif para R. Antônio Psicchio.

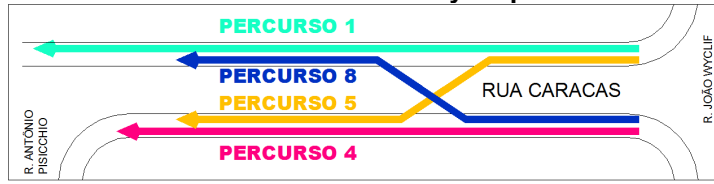


Gráfico 1: Atividades opcionais nos percursos 1, 4, 5 e 8.

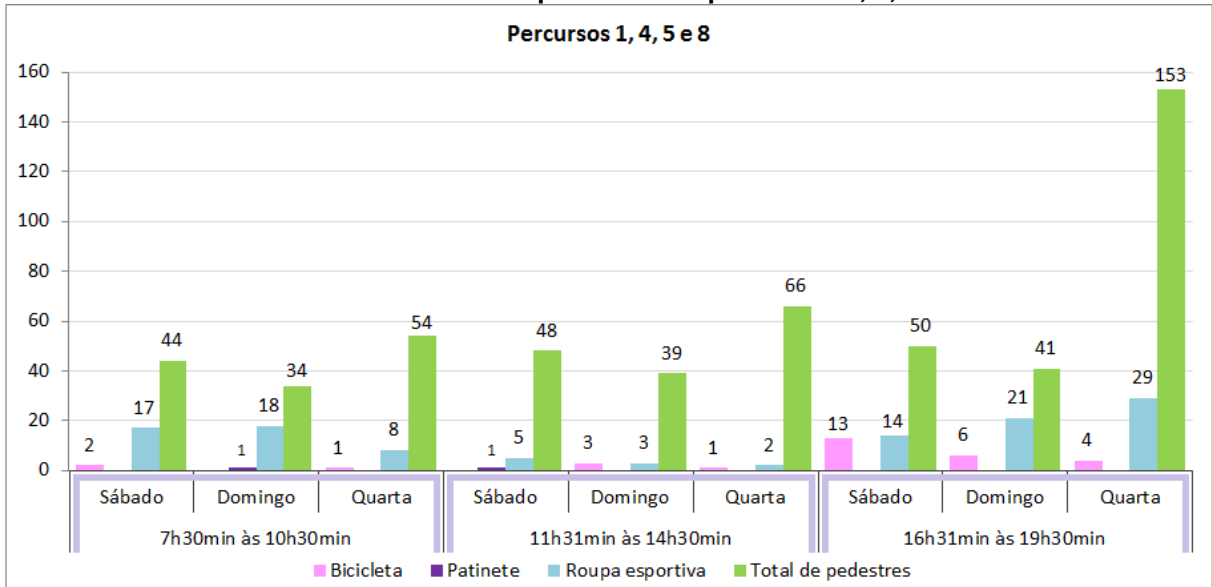


Figura 27: Percursos do fluxo da R. Antônio Psicchio para R. João Wyclif.

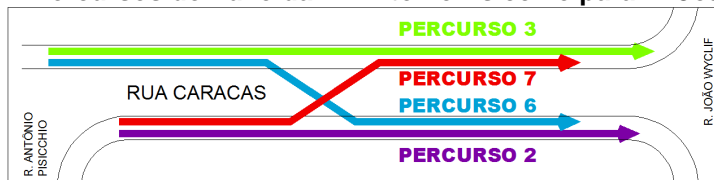
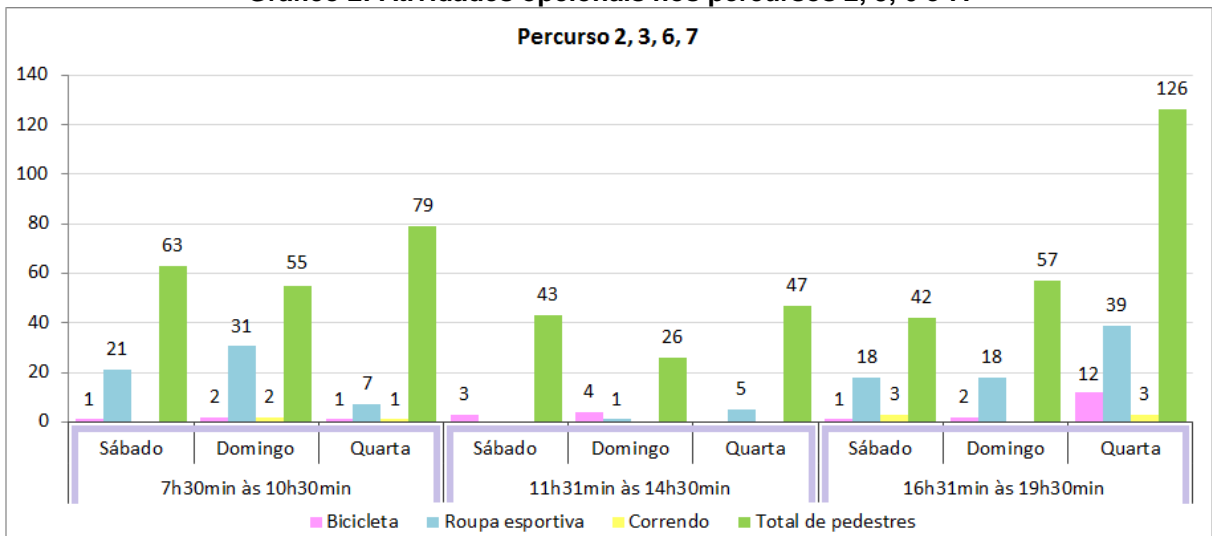


Gráfico 2: Atividades opcionais nos percursos 2, 3, 6 e 7.

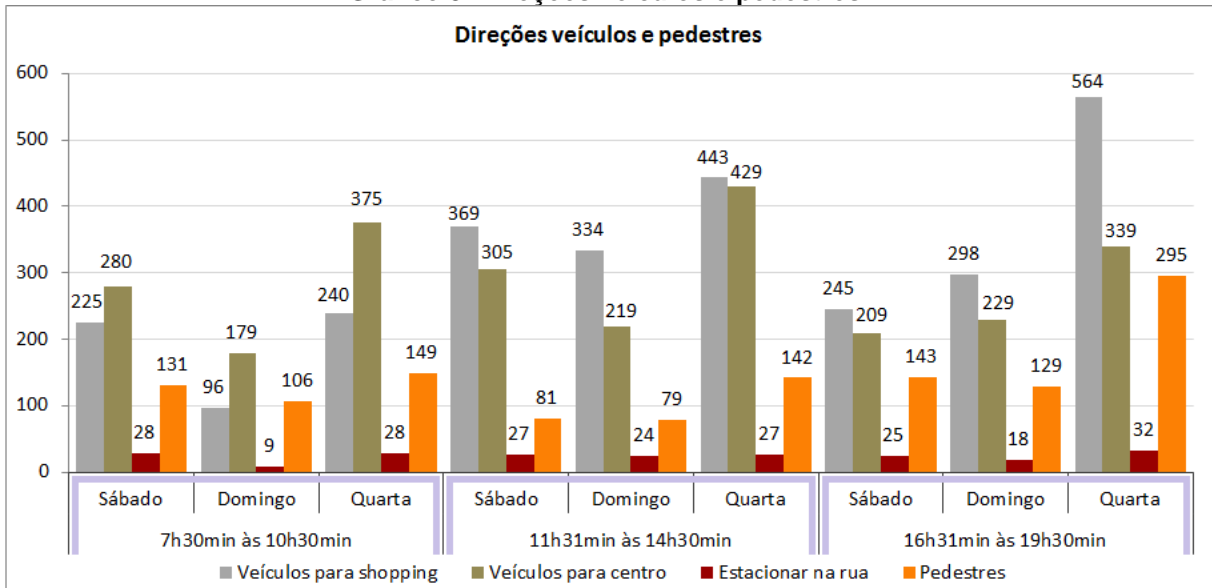


A leitura dos gráficos revela que o fluxo de pessoas na rua é baixo e, dentro dessa amostragem, aqueles que utilizam o espaço público para atividades opcionais de lazer e esporte são significativamente menor número. Utilizando o exemplo do Gráfico 2, demonstrando o fluxo nos percursos em direção ao Lago no horário das 7h30min às 10h30min, observa-se que no sábado, o total de 63 pessoas realizaram os caminhos apontados na Figura 27 e, dentro da totalidade, apenas 22 pessoas indicavam a realização de alguma atividade opcional (1 bicicleta e 21 com roupas esportivas).

Uma segunda abordagem de análise foi a separação por diferentes fluxos na rua, na inferência de uso dos espaços públicos de lazer por moradores utilizando roupas esportivas. Verifica-se que o fluxo de ida (percursos 2, 3, 6 e 7 – figura 26) e volta (percursos 1, 4, 5 e 8 – figura 27) ao Lago Igapó II apresentam maior número de pessoas com roupas esportivas nos horários das 7h30min às 10h30min e, no fim da tarde, das 16h31min às 19h30min. Assim, o Lago Igapó II, pode ser considerado local centralizador das atividades de esporte e lazer da área. Por outro lado, considerando os argumentos de Bentley *et al* (1999) da complementaridade entre áreas públicas e privadas com garantia da diversidade de alternativas e de Jacobs (2000) para a existência da multiplicidade de atividades e escolhas em áreas residenciais, verifica-se um único espaço para o desenvolvimento das atividades opcionais do local.

A recomendação referente ao trabalho e recreação próximos às residências está associada à discussão de oportunidade de apropriação de atividades nos espaços da rua. Com o objetivo de avaliar esta qualidade nos dados levantados na Rua Caracas, foi realizada a contagem de pedestres, veículos (e respectivo direcionamento) e quantidade de automóveis que estacionaram na rua (gráfico 3). Os veículos foram separados de acordo com a direção: aqueles que se dirigiram à Rua João Wyclif, foram marcados como “veículos para centro” e aqueles em direção à Av. Ayrton Senna ou à Rua Antônio Pissichio, foram marcados como “veículos para *shopping*”. Não é possível saber ao certo seu destino e considerou-se esta marcação para efeito de análise.

Gráfico 3: Direções veículos e pedestres.



O movimento veicular da Rua Caracas é expressivamente maior do que o de pedestres. Nota-se, que no primeiro horário (das 7h30min às 10h30min) dos três dias, a quantidade de veículos em direção ao centro é maior, sendo que nos outros dois horários (das 11h31min às 14h30min e das 16h31min às 19h30min), a quantidade de veículos que se movem em direção ao *shopping* é maior.

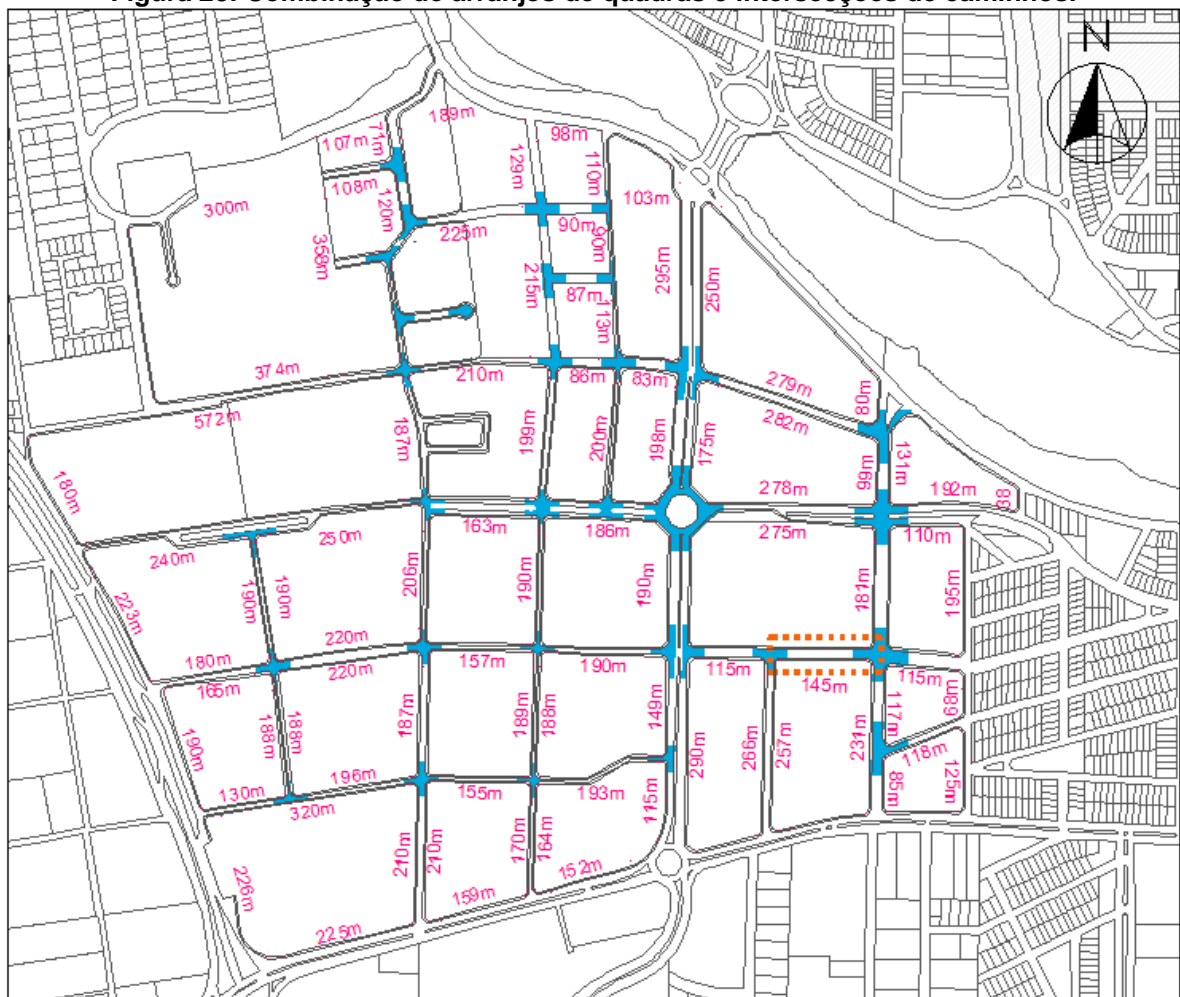
Em sua maioria, o primeiro horário representa o fluxo de pessoas em direção às suas atividades; já o segundo, o horário de almoço, e o último, ao fim da tarde, à volta às moradias. Com isso, na quarta-feira é possível apontar que as pessoas que moram na Gleba Palhano e proximidades do *shopping* se encaminham em direção ao centro para trabalhar, retornando no fim do dia. A semelhança de números no horário de almoço sugere a chegada e volta ao trabalho.

Para Jacobs (2000), em áreas com predomínio do uso residencial deve existir variedade, proximidade e mescla entre circulações e locais de trabalho. Portanto, uma área com maior diversidade de usos e atividades poderia abrigar maior movimento pedestre. A análise das recomendações de usos ressalta o oposto do que é defendido por Carmona *et al* (2010) enquanto qualidade espacial: certa organização de autossuficiência para redução de veículos e aumento de pedestres.

4.1.2 Dimensão de análise: deslocamentos

Pessoas deslocam-se para locais com vida, com a presença de outros indivíduos, escolhendo participar, e não escapar, da cidade. Elegendo espaços que abriguem interação social, intersecções de caminhos ou pontos próximos a estes (WHYTE, 1980). A dispersão de pessoas suspende os controles naturais de manutenção de segurança, consequências de padrões espontâneos de comportamento (JACOBS, 2000). A análise desta dimensão é composta por mapas e desenhos de auxílio ao diagnóstico da conformação da malha viária e do tecido urbano da Gleba Palhano, em relação ao convívio de suas ruas. A possibilidade por multiplicidade de escolhas de caminhos, condições de movimentação e o convívio social estão relacionados à acessibilidade e mobilidade. O exame da trama urbana e dos arranjos de quadras permite traçar uma conjuntura de análise (figura 28).

Figura 28: Combinação de arranjos de quadras e intersecções de caminhos.



São observados poucos vestígios de manifestação e participação social nas ruas e, apesar da diversidade do padrão de quadra, em geral são muito extensas. Para Jacobs (2000) não somente a combinação de diferentes arranjos de quadras é importante, mas também a necessidade de dimensões menores. Apesar de não indicar uma área ideal, a autora descreve exemplos “infelizes” de quadras com 200 metros e compara como bons exemplos aquelas com comprimento por volta de 120 metros.

Em sua maioria, os quarteirões desta área apresentam medidas semelhantes ou superiores às refutadas por Jacobs (2000). A análise dos cruzamentos é complementar sob o ponto de vista da malha urbana. A conectividade do tecido das ruas poderia ser considerada satisfatória para a circulação automotora, uma vez que as vias são penetráveis, ou seja, com interseções em formato de cruz. Porém, vale ressaltar a presença de alguns cruzamentos em formato “T”, com menor grau de permeabilidade, um deles na Rua Caracas. As informações colhidas nos levantamentos indicaram números significativos de veículos que realizam a rua como retorno. Também referente a tal aspecto, as ruas perpendiculares à Av. Ayrton Senna não as atravessa, de forma a sobrecarregar a rotatória central, no cruzamento com a Rua Ernâni Lacerda de Ataíde.

Figura 29: Quantidade de retornos realizados por veículos.

RETORNOS	Carros	Motos	Caminhões
Sábado	38	3	1
Domingo	40	0	0
Quarta	61	2	0

Por outro lado, na perspectiva do movimento pedestre, ressalta-se que tais extensões de quadras não são compatíveis com uma permeabilidade satisfatória ao usuário. Esta recomendação relaciona-se ao espaço público como local de vida, a subdivisão das quadras em lotes extensos com grandes condomínios verticais, configurados com fachadas inativas, é percebido pelo pedestre com uma extensão maior. Segundo Gehl (2011), os percursos devem conter sequências e contrastes entre elementos grandes e pequenos, enriquecendo a experiência humana, evitando-se caminhos longos e retilíneos. Rapoport (1978), complementa que as relações são mais importantes do que os elementos em si, os tipos e variedade de

trocas sofrem inferências de direção, curvas, declives, odores, entre outros aspectos.

Segundo Carmona *et al* (2010), os padrões de ruas são mais resilientes. Porém, podem abrigar transformações e a flexibilização do espaço contribui para constituição de uma forma urbana sustentável e igualitária. No caso da Gleba Palhano, apesar da área estar em processo de consolidação, fato este que permitiria a alteração de rotas estabelecidas, delineia-se pouca flexibilidade futura.

Os deslocamentos estão correlacionados também pelas atividades e usos. No caso da Gleba Palhano, os geradores de atividades e atratividade estão em vias de passagem nas principais avenidas - Av. Ayrton Senna da Silva e Av. Madre Leônia Milito. Desta forma, como apontado pelo professor Nestor Razente (2014), não há planejamento que compatibilize o uso do solo e a função dessas vias, que deverão concentrar cada vez mais tráfego e maior necessidade por áreas de estacionamento como consequência do uso comercial.

De acordo com Gehl (2011) não é indicado distanciar diferentes circulações – veículos, pedestres, bicicletas – para que não haja afastamento entre as pessoas e as atividades. O autor defende programas de melhorias para redução do tráfego e liberação de parques e pátios, pois o pedestre deve sentir-se protegido em relação à circulação automotora. Na observação de campo, constatou-se essa inversão, já disseminada em jornais locais – na Av. Ayrton Senna os pedestres chegam a esperar minutos para conseguir atravessar e ainda enfrentam riscos de um trânsito em alta velocidade (JORNAL DE LONDRINA, 2014).

Alguns moradores intrigados com as observações nos dias de levantamento na Rua Caracas, aproximaram-se indagando se seria alguma pesquisa relacionada ao trânsito para solicitar a implantação de semáforos na rua perpendicular, João Wyclif, devido à ocorrência de muitos acidentes. Tal reivindicação consta no documento encaminhado ao Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Londrina – IPPUL pelos moradores (JORNAL DA GLEBA, 2015). A manifestação dos habitantes da área remete ao que é defendido por Appleyard (1981): as articulações de grupos na rua podem elevar o sentimento de comunidade e proteção. Neste caso, os residentes se uniram em busca de soluções diante um prejuízo comum: o trânsito.

Figura 30: Pedestre atravessando a Av. Ayrton Senna da Silva.



Fonte: CUSTÓDIO, Roberto, JORNAL DE LONDRINA (2014).

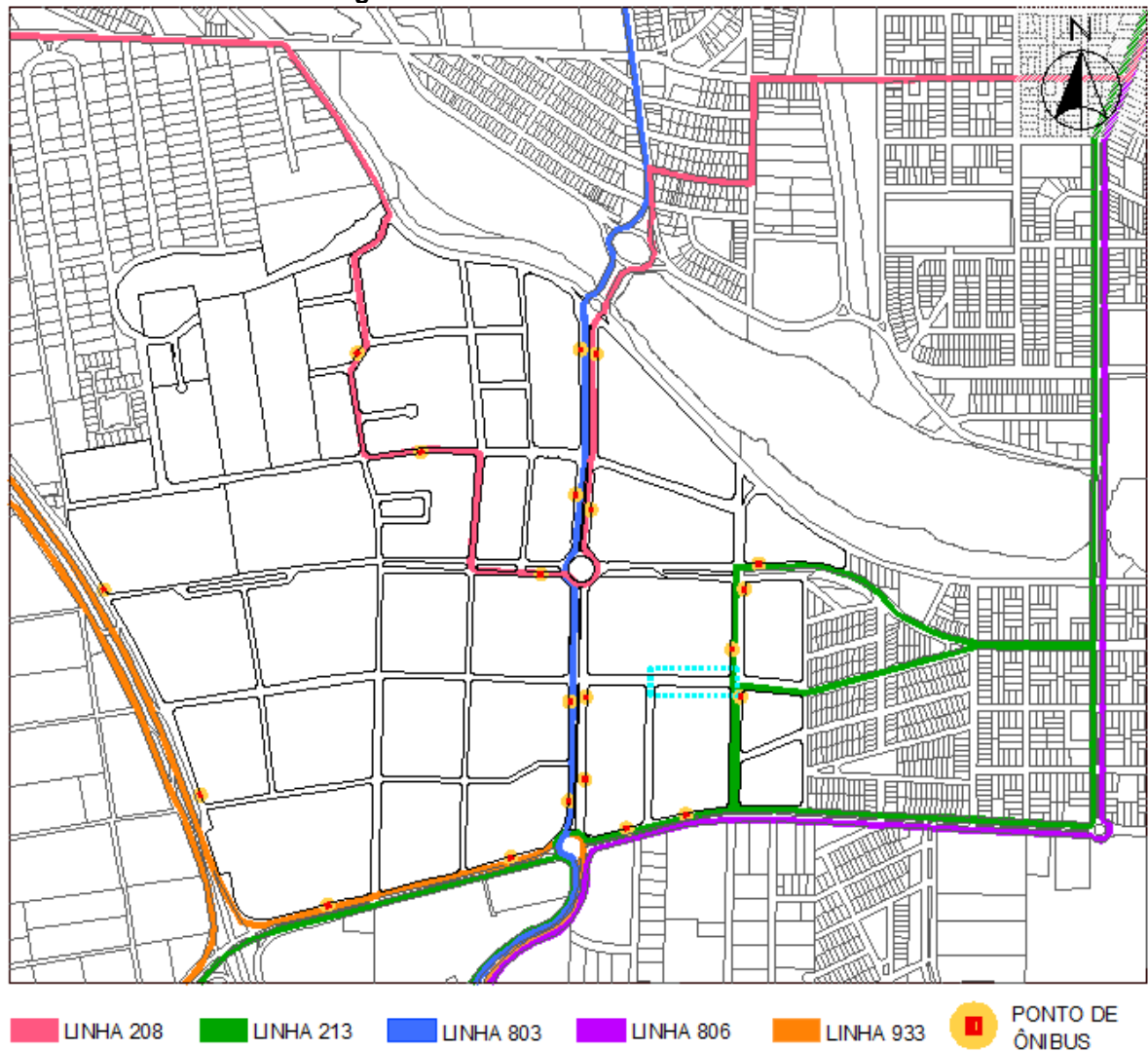
Além do parâmetro supracitado, outra recomendação relacionada à dimensão dos deslocamentos tem o objetivo de avaliação da eficiência do transporte público, modal de uso intenso em vários países. A área conformou-se como espaço da cidade para “utilização de carros” e, basicamente, as pessoas que utilizam as linhas de ônibus, em sua maioria, são prestadores de serviços, que circulam dentro deste perímetro a pé. Segundo Gehl (2011), distâncias aconselháveis para andar vão de 400m a 500m. Na Gleba Palhano, as áreas mais afastadas dos pontos de ônibus estão dentro do limite de 500m. Por meio de coleta de dados, constatou-se que há um bom número de linhas ônibus que atendem à área – cinco – e as localizações dos pontos de ônibus abrangem-na em sua totalidade (figuras 31 e 32).

Figura 31: Frequência Linhas de Ônibus.

Frequência das linhas de ônibus:	Intervalo
Linha 208 - Vila Higienópolis	21 minutos
Linha 213 - Shopping Catuaí	8 minutos
Linha 803 - Vivi Xavier / Shopping Catuaí	8 minutos
Linha 806 - Saul Elkind / Shopping Catuaí	18 minutos
Linha 933 - T. V. Xavier / UEL / Shopping Catuaí	20 minutos

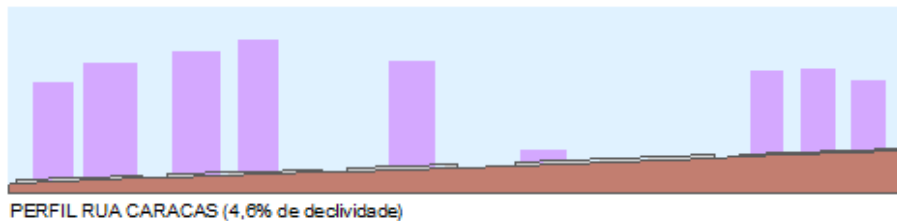
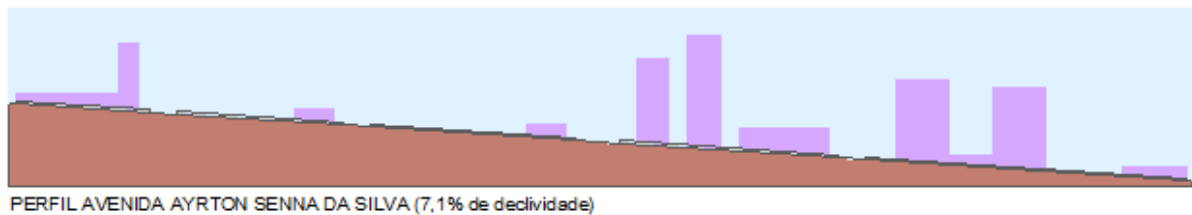
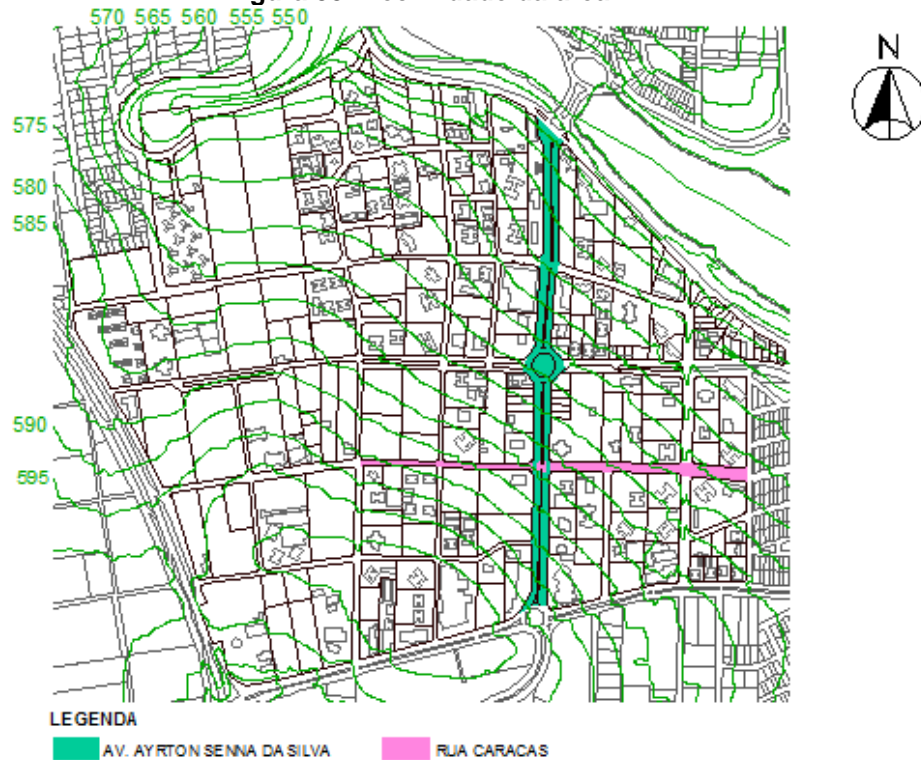
Fonte: TCGL (2015), adaptado pela autora (2015).

Figura 32: Percursos Linhas de Ônibus.



A declividade é outro elemento que interfere nas condições de caminhada, além das quadras extensas. Observa-se na figura 33 que a área possui declividade acentuada. Na Av. Ayrton Senna, por exemplo, há algumas edificações comerciais e sua inclinação é 7,1%, fator que gera desconforto ao pedestre, como demonstrado na imagem do corte da avenida. Observa-se também a existência de declividade da Rua Caracas, onde foram realizados os levantamentos.

Figura 33: Declividade da área.



As implantações dos edifícios não consideram a circulação pedestre, na qual a possibilidade de enxergar outras pessoas e atividades é limitada. Os cidadãos devem dar preferência à convivência no espaço público. Para tal, espaços livres não devem ser superdimensionados, os pedestres não devem ser subjugados pela circulação automotora, e é necessário que haja considerações quanto às distâncias possíveis de serem alcançadas a pé. As ruas devem ser dimensionadas em proporção à quantidade de usuários potenciais, para que os pedestres possam movimentar-se em espaços íntimos e bem definidos (GEHL, 2011).

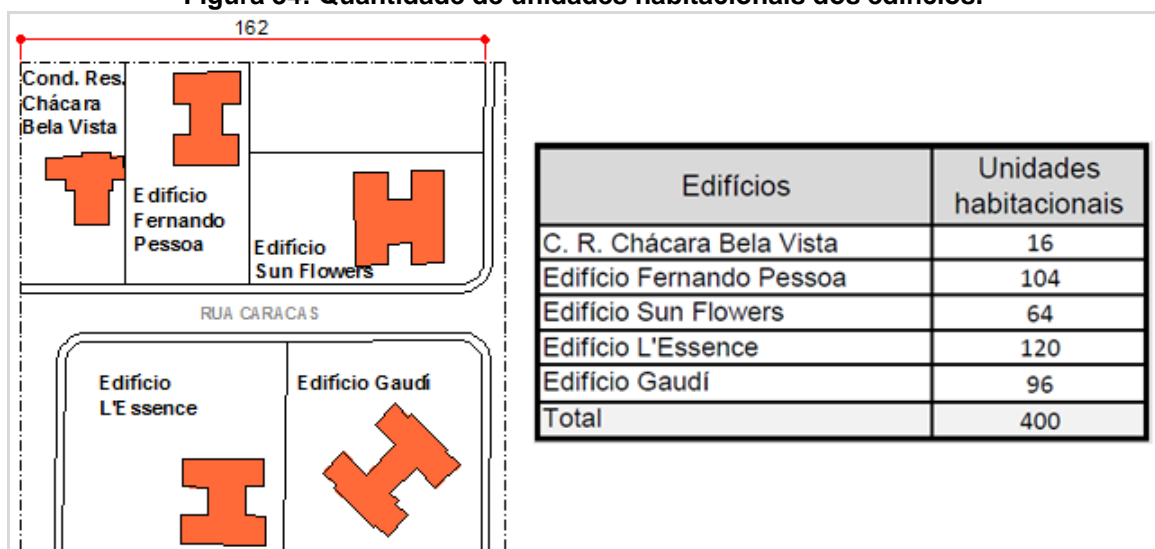
4.1.3 Dimensão de análise: usuários

A discussão da qualidade das ruas abrange aspectos distintos de conformação dos lugares, sejam sociais ou físicos, e faz-se necessário o debate em termos de espaços resultantes para convívio das pessoas, ou seja, dos usuários. A exploração desta dimensão aborda as características intrínsecas aos perfis daqueles que utilizam as ruas e suas associações com as condições que lhe são apresentadas.

Aqui, as *qualidades recomendadas* referem-se ao movimento de indivíduos, e a densidade de pessoas nas ruas. Jacobs (2000) defende a manutenção de lugares diversos como consequência de boa quantidade de pessoas que queiram residir nestes. O estudo de caso está inserido em uma região que apresenta números crescentes de densidade habitacional (IBGE, 2010; JORNAL DE LONDRINA, 2013), mas a variedade de usos é escassa, fator que contribui para o esvaziamento do espaço público. Neste aspecto, volta-se atenção à afirmação de Gehl (2011) de que são os indivíduos e as atividades que devem ser agrupados, e não as edificações.

A partir do total de unidades habitacionais dos edifícios inseridos neste segmento da Rua Caracas (figura 34), foi realizado um cálculo estimativo do total de residentes da área. Nesta região, localizam-se 400 unidades habitacionais que multiplicados pelos índices de residentes por domicílio da área – 3,10 – resultam em uma média de 1.240 habitantes destes cinco edifícios (IBGE, 2010).

Figura 34: Quantidade de unidades habitacionais dos edifícios.



No sábado, foram contabilizados 683 pedestres das 7h30min às 19h30min. Porém, excluindo atividades que envolvem veículos, restam 445 pedestres das 7h30min às 19h30min. Por fim, 238 pessoas utilizaram o espaço da rua somente para “ir e vir” de veículos, isto é, para acessar os automóveis estacionados. No domingo, contaram-se 706 pedestres das 7h30min às 19h30min; e, excluindo atividades que envolvem veículos: 420 pedestres das 7h30min às 19h30min, totalizando 286 pessoas somente para “ir e vir” com veículos. Na quarta, contaram-se 926 pedestres das 7h30min às 19h30min; e excluindo atividades que envolvem veículos: 714 pedestres das 7h30min às 19h30min, totalizando 212 pessoas somente para “ir e vir” com veículos.

Abaixo, o gráfico 4 demonstra o total de pedestres observados nos horários de maior movimento.

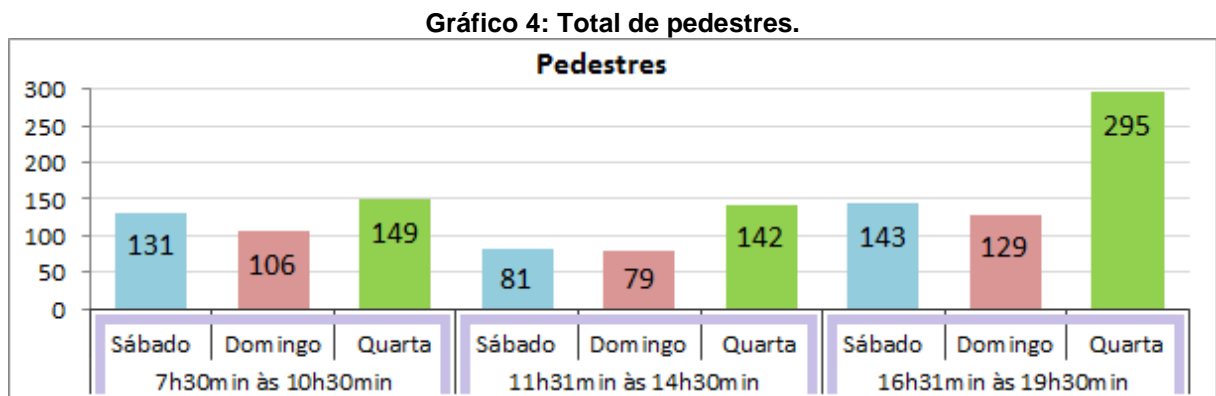


Figura 35: Relação de pedestres por hora.

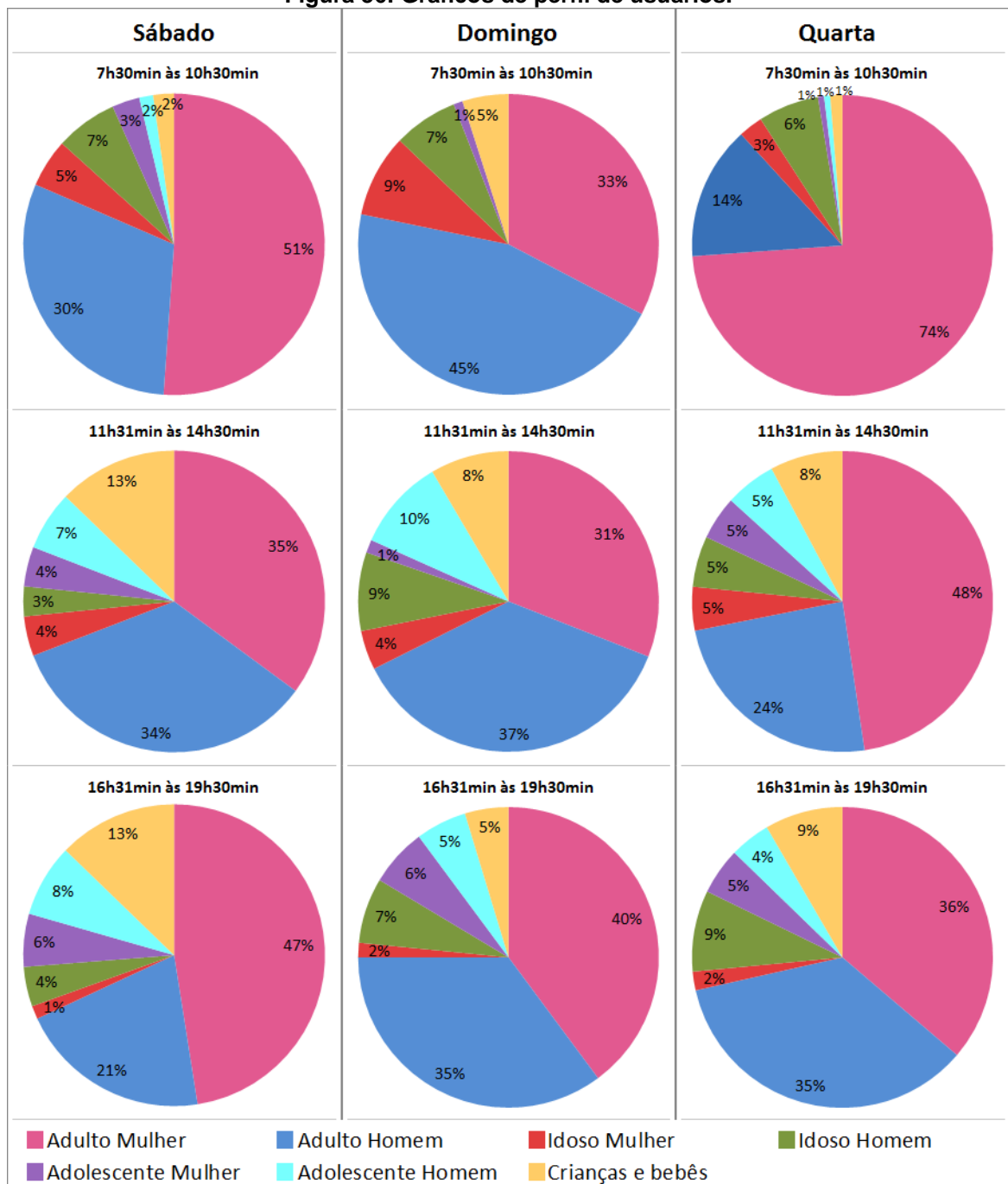
Relação pedestres / hora			
	7:30h às 10:30h	11:31h às 14:30h	16:31h às 19:30h
Sábado	43,67	27	65
Domingo	35,33	26,33	66,33
Quarta	49,67	47,33	122

Considerando a média de 1248 moradores, as contagens de pedestres demonstram um baixo fluxo de pessoas na rua. No sábado e domingo, uma porcentagem de 35% e 33,65% de moradores foi respectivamente observada. Um maior movimento é constatado durante a semana, 57,21%, fato que delinea que o espaço da rua é prioritariamente utilizado pela população flutuante. O sucesso de espaços públicos é caracterizado pela presença de pessoas e deve-se dar prioridade de movimentos na ordem: a pé, bicicleta, transporte público e carro

(CARMONA *et al*, 2010). Conforme supracitado, o tráfego veicular da Gleba Palhano é intenso e o movimento de pessoas nas ruas é baixo. Áreas de interação social entre residentes são escassas, fator que, segundo Carmona *et al* (2010), debilita as relações de boa vizinhança.

Com base nos dados de contagem e de observação da Rua Caracas, é possível traçar um perfil dos usuários da área, onde observa-se a predominância da presença de adultos e, ainda mais, de mulheres (figura 36).

Figura 36: Gráficos de perfil de usuários.



Não há diversidade de usos e igualdade de oportunidades, aspectos que auxiliariam na garantia de variedade de usuários. A diversidade cultural e os diferentes tipos de indivíduos são deficientes. Consta-se uma clara distinção entre os moradores e os prestadores de serviços do local. Tal fenômeno é observado no primeiro horário de maior movimento, 7h30min às 10h30min, com exceção do domingo, o fluxo proeminente de mulheres adultas é de 74% e deve-se à chegada de funcionárias domésticas no caminho dos pontos de ônibus aos edifícios. Salienta-se também o fluxo de homens adultos uniformizados, trabalhadores da área da construção civil.

Pautada pela observação dos usuários, fez-se a correlação entre as atividades opcionais e necessárias (gráficos 5, 6 e 7). Esta categorização foi realizada por Gehl (2011) em seus estudos iniciais e aponta que os tipos de atividades podem variar de acordo com o local. Enquanto atividades necessárias, foram consideradas: entrada e saída de edifícios, saída para compras e passeio com cachorros, por outro lado, as opcionais andar de bicicleta ou patinete, correndo e caminhar – moradores com roupas esportivas. Ressalta-se o número de pessoas que usam o espaço da rua para andar com os animais de estimação, contabilizados principalmente no percurso 9, que consiste em “dar voltas” pela rua – ver Figura 3. Esta atividade não foi considerada como opcional e sim obrigatória, dada a realidade de moradores de apartamentos que têm cães e a necessidade de tais passeios.

Gráfico 5: Atividades necessárias e opcionais levantadas no sábado.

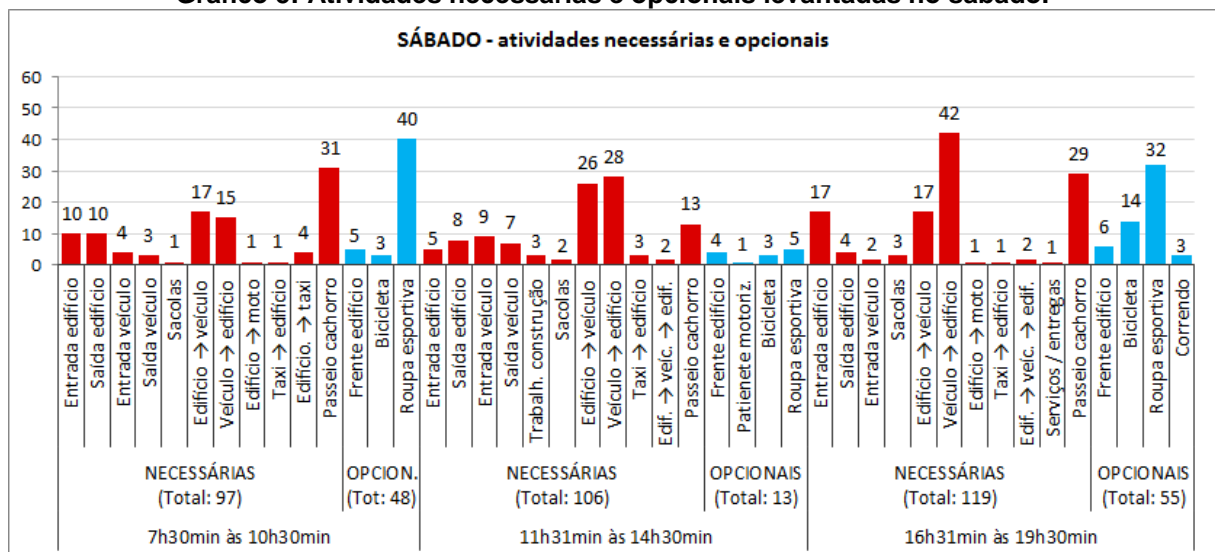


Gráfico 6: Atividades necessárias e opcionais levantadas no domingo.

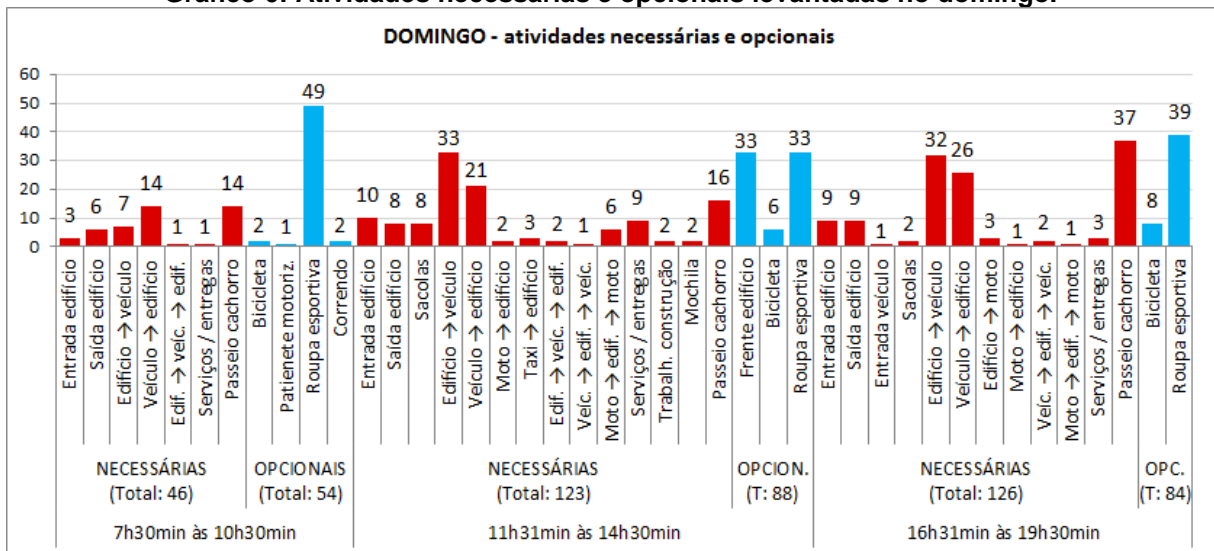
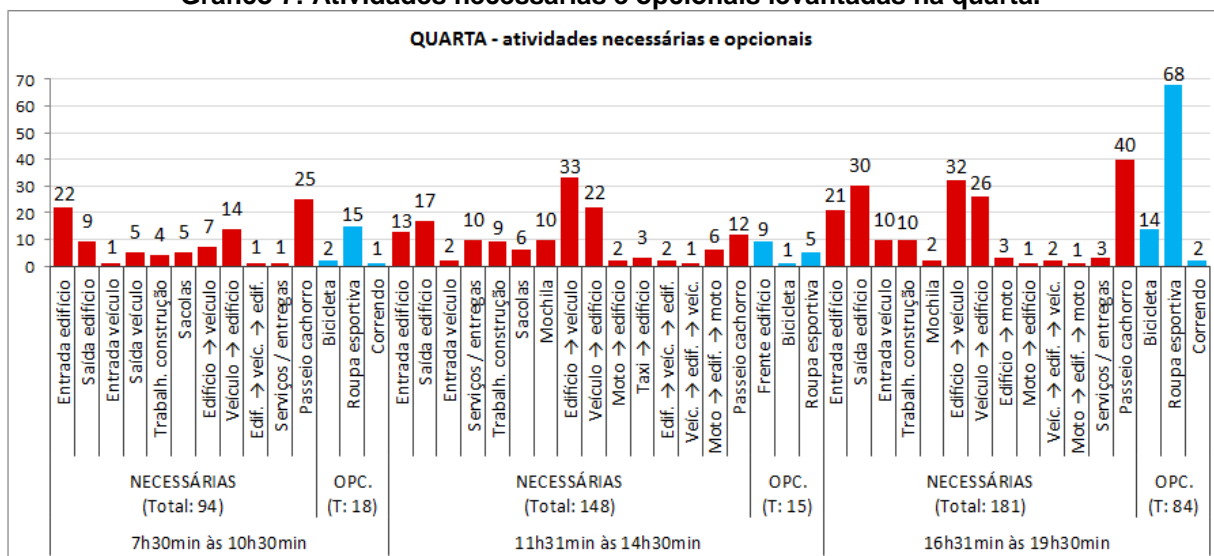


Gráfico 7: Atividades necessárias e opcionais levantadas na quarta.



A rua é utilizada para passagem e abriga maior fluxo de atividades necessárias e não de atividades opcionais de recreação ou estar. A observação e análise dos padrões de uso das ruas neste local denso e verticalizado confirmam a validade das preocupações de Gehl (2011), quando o autor afirma que são pessoas que devem ser agrupadas, e não construções. As cidades devem ser conformadas por núcleos de interesses em comum, com interação social e econômica para que os habitantes sintam-se parte do local (JACOBS, 2000). Todos os grupos de indivíduos interessados devem ser considerados na previsão de propósitos e atividades (BENTLEY *et al*, 1999; CARMONA *et al*, 2010). Segundo Rapoport (1978), padrões culturais afetam nas percepções ambientais. Carmona *et al* (2010)

advogam pelo respeito às heranças culturais e ao capital social dos locais. Assim, as divergências culturais devem ser celebradas, compreendendo-se diferentes interpretações de grupos distintos, inclusive minorias (CARMONA *et al*, 2010). Contrariamente, verifica-se uma área onde a classe média residente, quando anda a pé, passeia com o cachorro ou dirige-se ao lago para praticar exercícios, mas prioritariamente desloca-se por meio de veículos.

A presença de crianças e idosos constitui-se como qualidade recomendada (JACOBS, 2000; GEHL, 2011; RAPOPORT, 1978; APPLEYARD, 1980; CARMONA *et al*, 2010). Este item busca analisar a utilização das ruas por parte de idosos e crianças (gráficos 8, 9, 10,11 e 12). Para esta análise, desconsideraram-se as atividades do Percurso 10, por representar os movimentos realizados pelas pessoas em caminhos entre a saída de veículos e entrada em prédios e vice-versa.

Gráfico 8: Idosos e crianças.

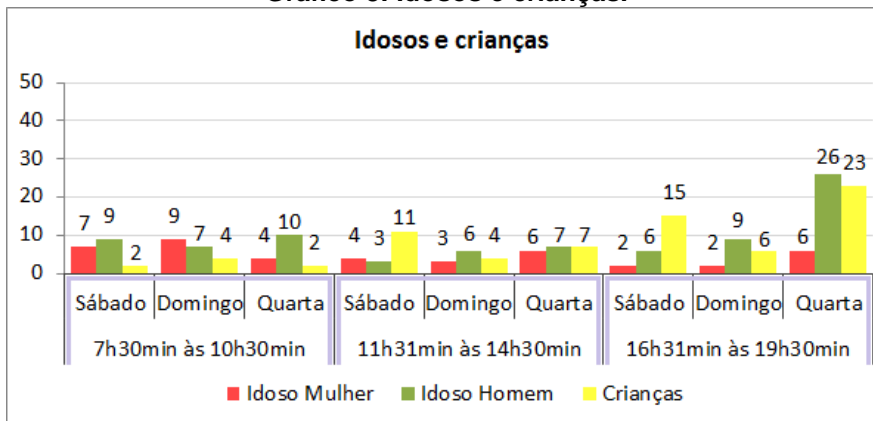


Gráfico 9: Total.

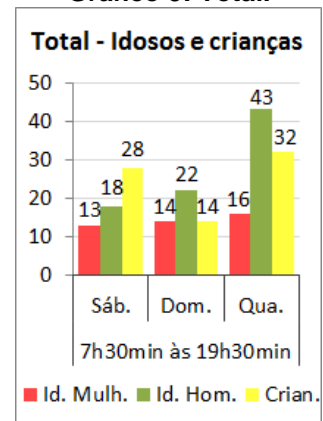
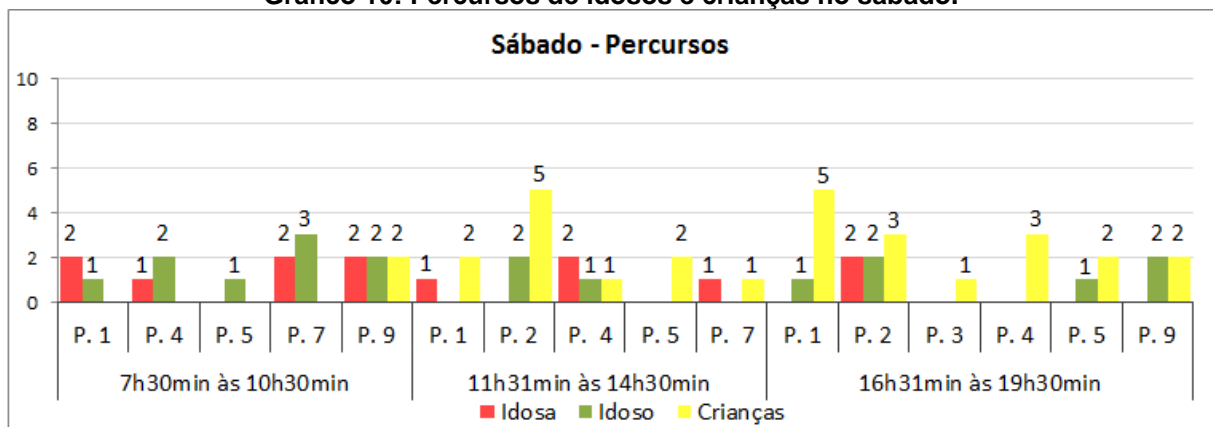


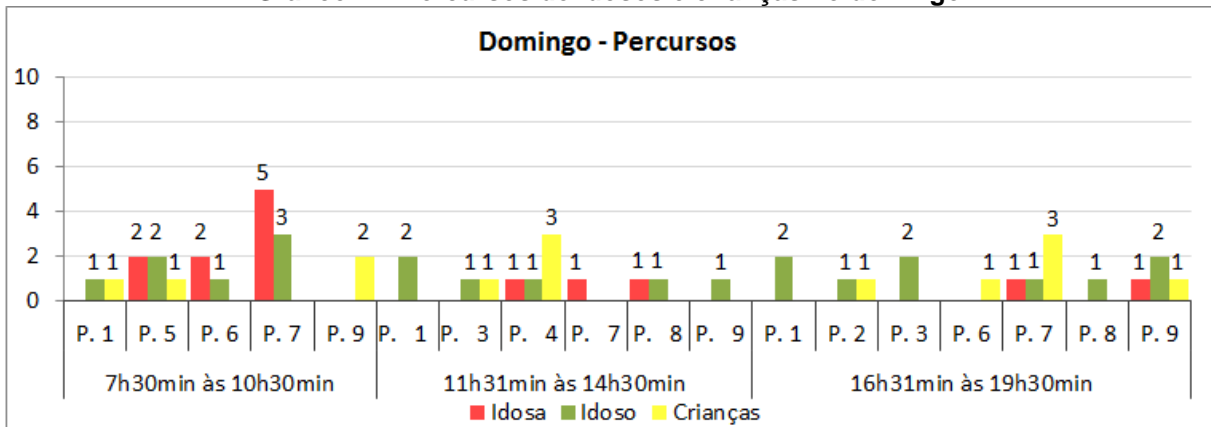
Gráfico 10: Percursos de idosos e crianças no sábado.



Quadro 5: Percursos e atividades idosos e crianças no sábado.

Sábado - atividades			
Horário	Percurso	Idosos	Crianças
7h30min às 10h30min	4	Idoso com roupa esportiva	
	7	Idoso com roupa esportiva	
11h31min às 14h30min			
16h31min às 19h30min	1		Criança + adulto + bicicleta
	2	Idosa + Idoso com roupa esportiva	
	7	Idoso com roupa esportiva	

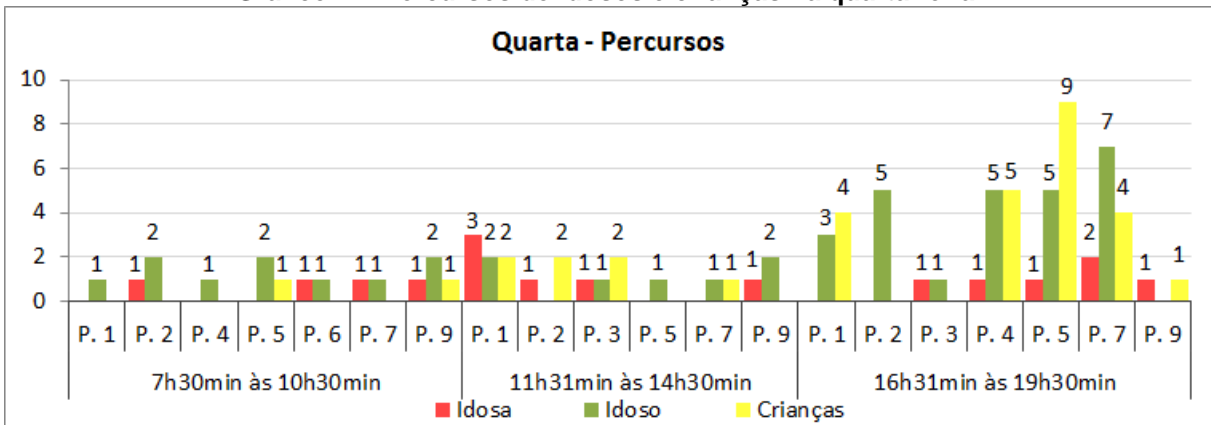
Gráfico 11: Percursos de idosos e crianças no domingo



Quadro 6: Percursos e atividades idosos e crianças no domingo.

Domingo - atividades				
Horário	Percurso	Idosos	Crianças	
7h30min às 10h30min	1	Idoso com roupa esportiva	Criança + adulto + patinete	
	5	Idosa + Idoso com roupa esportiva		
	7	2 x (Idosa + Idoso com roupa esportiva)		
		2 Idosas com roupa esportiva		
11h31min às 14h30min	9	2 Crianças + cão		
16h31min às 19h30min	1	Idoso com roupa esportiva		
	7	Idoso com roupa esportiva		

Gráfico 12: Percursos de idosos e crianças na quarta-feira.



Quadro 7: Percursos e atividades idosos e crianças na quarta.

Quarta - atividades			
Horário	Percurso	Idosos	Crianças
7h30min às 10h30min	1	Idoso com roupa esportiva	
	7	Idosa + Idoso com roupa esportiva	
11h31min às 14h30min	1	Idosa com roupa esportiva	Criança + mochila
16h31min às 19h30min	1		3 Crianças + saíram edifício
	2	Idoso + bicicleta	
	5	2 x (Idoso com roupa esportiva)	2 Crianças
	5	Idoso + adulto com roupas esportivas	
	5	Idosa + Idoso + adulto c/ roupa esportiva	
	7	Idoso + adulto com roupas esportivas	Criança
	7	Idosa + Idoso + adulto c/ roupa esportiva	
	7	4 x (Idoso com roupa esportiva)	

Assim como os gráficos de perfil dos usuários (figura 36), estes dados demonstram que o movimento de idosos e crianças na rua é baixo. Alguns idosos caminham com roupas esportivas, mas os números, incluindo crianças, se deve prioritariamente à passagens e atividades obrigatórias.

Com poucas exceções (quadros 6 e 7 – domingo das 7h30min às 10h30min e quarta das 11h31min às 14h30min e das 16h31min às 19h30min), crianças não andam sozinhas nas ruas e em apenas alguns casos, mesmo acompanhadas, realizam atividades opcionais. Jacobs (2000) sustenta que as crianças devem brincar nas ruas e nas calçadas, mantendo-se perto dos adultos. Esta realidade é observada no contexto nacional em áreas de dimensões mínimas de lotes, onde o espaço público torna-se uma extensão da moradia. Contudo, não é o caso do local estudado. Os idosos também realizam, majoritariamente, atividades obrigatórias. Há casos de realização de atividades opcionais, observada pela de roupa esportiva.

Observa-se que a via estudada não constitui-se como área cuidada para diversidade de usos, bem como utilização pedestre. Cada vez mais ocupada por edifícios, existe uma prioridade do deslocamento automotivo e não abriga recreação infantil em suas calçadas - uma vez que é prevista para ocorrer nas áreas privadas - nem condições para abrigar diferentes escolhas aos idosos. Proporcionar condições para atividades de adultos e idosos, dando suporte às atividades infantis como aconselha Gehl (2011), não são realidade no local em questão. São poucos idosos nas ruas, bem como nota-se a ausência de condições para atividades infantis.

As ruas necessitam de movimento e que se presencie tal característica em diferentes horários. Aqui, apresenta-se a quantidade de pedestres a cada hora, em

comparação com os três dias (gráfico 13). Separa-se o percurso 10 dos demais em outro gráfico, por o mesmo consistir nos movimentos das pessoas em relação ao carro e ao edifício (gráfico 14). A importância de separá-los se coloca, pois o percurso 10 está diretamente relacionado com a circulação automotora. Além disso, o terceiro gráfico, da análise de fluxos em horários distintos, revela as diferenças de movimento de veículos nos diferentes dias e torna possível uma comparação entre os números de deslocamentos de pedestres e automóveis (gráfico 15).

Gráfico 13: Quantidade de pedestres por hora.

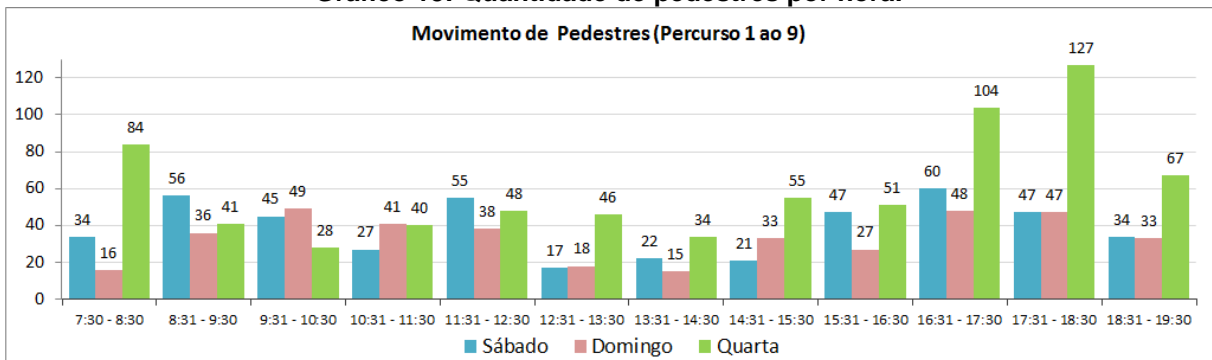


Gráfico 14: Quantidade de pedestres por hora.

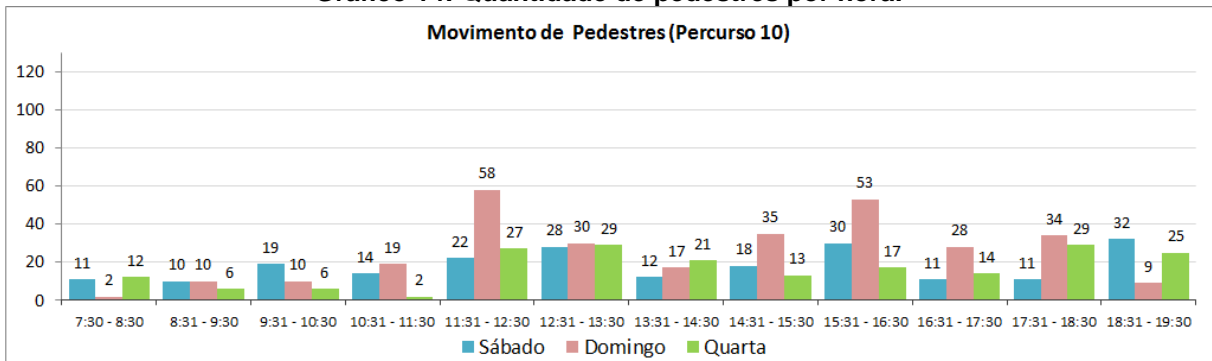
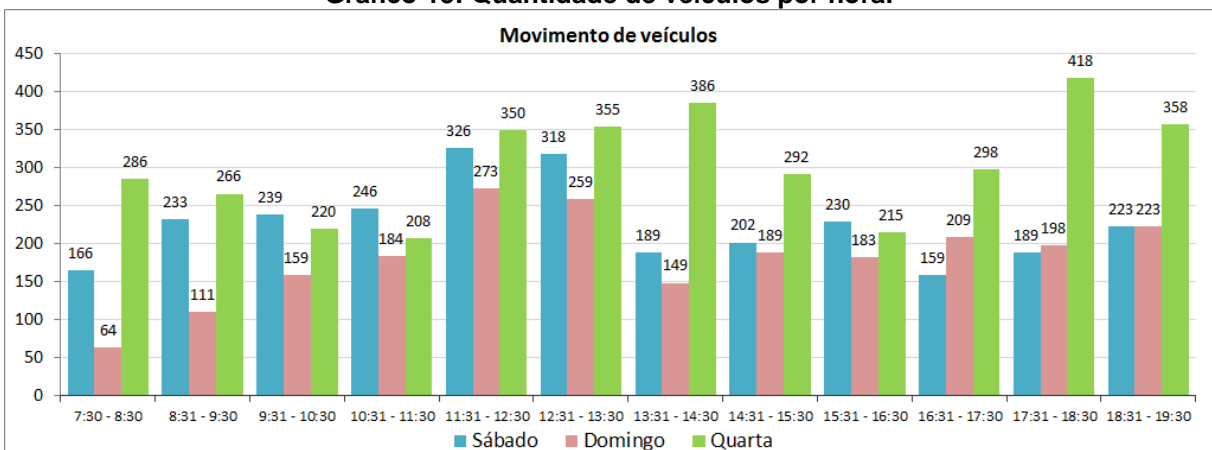


Gráfico 15: Quantidade de veículos por hora.



Já verificado na análise da densidade de pedestres, o movimento é bastante escasso e notam-se alguns horários onde as ruas permanecem ainda mais vazias. A diversidade comercial também é baixa, bem como a variação de usos. Jacobs (2000) advoga por estabelecimentos geradores de movimento noturno. Existem dois bares noturnos: ambos na mesma galeria comercial na rotatória da Av. Ayrton Senna da Silva com a Av. Madre Leônia Milito (Figura 37). Desta forma, são afastados da maior parte dos edifícios residenciais e, sozinhos, não possuem capacidade de gerar movimento noturno para a área.

Figura 37: Galeria comercial na Av. Ayrton Senna da Silva.



Fonte: Google Maps (2015).

Figura 38: Rua Caracas anoitecendo.



Figura 39: Rua Caracas a noite.

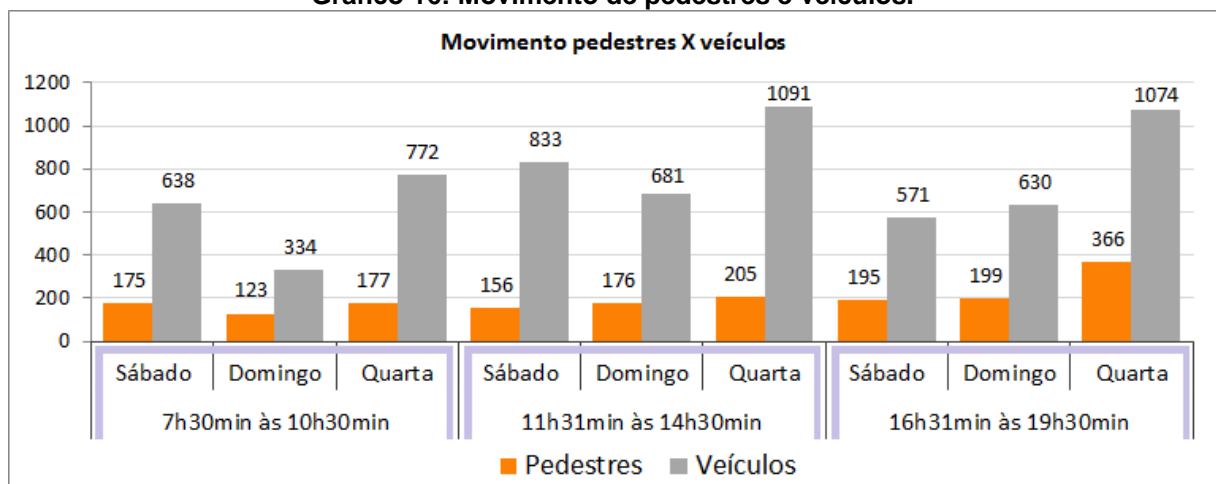


Os levantamentos foram realizados até às 19h30min por não existir movimento na rua em questão a partir desse horário. O maior fluxo de pedestres acontece aproximadamente até às 18h30min, quando o movimento passa a cair e, a partir das 19h30min, a rua permanece vazia e escura (Figuras 38 e 39). A ausência

de aberturas em um dos lados da calçada da Rua Caracas, somada à vegetação que obstrui a iluminação artificial, conforma uma área escura e sem movimento. Do outro lado, a iluminação é melhor pela presença das duas guaritas de acesso dos edifícios, mas também não existe fluxo de pedestres.

Uma área que se conformou sem considerar o pedestre, dando-se maior importância às vias automotoras, explicita a dominação de veículos sobre os usuários. O fluxo de pedestres dos percursos de 1 a 9, comparado com o fluxo do percurso 10 expõe um indicativo desta realidade. A comparação do quantitativo de pedestres em relação aos veículos valida ainda mais tal fato (gráfico 16).

Gráfico 16: Movimento de pedestres e veículos.



Tal conjuntura não consiste em novidade e já era pontuado como grande problema das cidades por todos os autores trabalhados, mesmo que em épocas e contextos muitos diferentes entre si e, principalmente, deste estudo de caso. Rapoport (1978) esclarece que ambientes agradáveis aos veículos não o são aos pedestres e vice-versa. Para Bentley *et al* (1999), a circulação automotora e de pedestres devem ser combinadas e a primeira não deve inibir usos. O espaço social das ruas deveria ser protegido dos impactos dos carros, que significam somente circulação, sem oportunidades de interação (CARMONA *et al*, 2010).

O trânsito na Gleba Palhano vem se mostrando um problema aos moradores da região e diversas reportagens de jornais locais tratam de tal assunto. Moradores reivindicam implementações de providências para melhoria do trânsito e redução de acidentes que ocorrem com frequência (JORNAL DE LONDRINA, 2013; JORNAL DE LONDRINA, 2014; JORNAL DA GLEBA, 2015).

Ruas com trânsito intenso ocasionam em interações sociais escassas entre moradores (APPLEYARD, 1981). Pessoas observam e interpretam o que ocorre no nível dos olhos e devem participar da vida pública. O isolamento em ambientes privados traduz a fuga da cidade, ambientes com controles de vigilância ocasionam em segregação e discriminação espacial, além de ruas monótonas e vazias (JACOBS, 2000; GEHL, 2011; WHYTE, 1980). A dimensão de análise de usuários demonstra uma área que, por não comportar diversidade e atividades, conforma-se com ruas vazias, ausência de interações sociais e predomínio da circulação de veículos.

4.1.4 Dimensão de análise: visuais.

Esta dimensão compreende as *qualidades recomendadas* relacionadas às características do ambiente construído, como as superfícies de fachadas, as dimensões de pista e calçada, e também elementos de interferência, como incidência solar e ventilação.

Sociedade e cultura interferem nas escolhas dos indivíduos e o *design* urbano deve prover oportunidades e não negar possíveis escolhas, garantindo o máximo de versatilidade dentro dos limites de custos. A busca pela promoção de soluções e acomodação de todos os usuários em locais flexíveis ocasiona ambientes agradáveis a todos (BENTLEY *et al*, 1999; CARMONA *et al*, 2010). Deste modo, a arquitetura contribui ao passo em que o *design* dos lugares auxilia as comunicações entre indivíduos (GEHL, 2011).

Observa-se que a variedade de tipo de edifícios também é fator ausente e existe certa padronização, mesmo que sejam componentes de diferentes condomínios. Não apenas em termos estéticos, os usos das edificações apresentam-se, principalmente – e na Rua Caracas, exclusivamente – por uso residencial e poucas torres comerciais. Por ser uma área recentemente ocupada, não existe variação significativa de épocas. Esta diversidade é capaz de auxiliar em fatores econômicos do espaço, principalmente se combinada com diferentes usos do solo (BENTLEY *et al*, 1999; CARMONA *et al*, 2010).

Importante salientar que, ao olhar do leigo, a diversidade de cores e materiais de acabamento das fachadas supre em parte essa recomendação. Via de regra, as

peças gostam dos edifícios, considerando-os modernos, pois o parâmetro de comparação são os edifícios mais antigos do centro da cidade.

Figura 40: Edifícios verticais - ano de entrega.

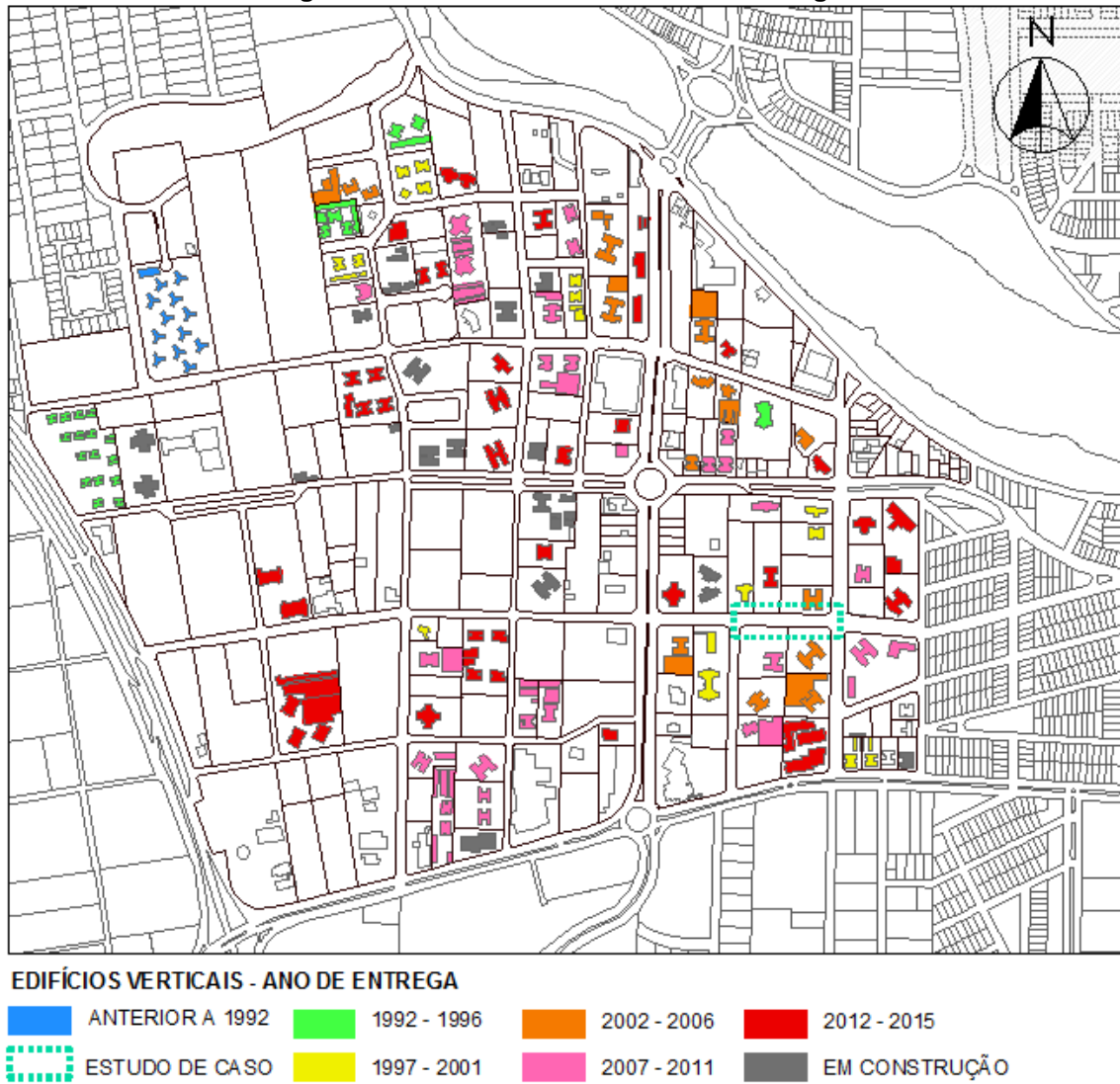


Figura 41: Res. do Lago II - 1992



Fonte: Diário Imóveis Londrina (2015).

Figura 42: Wilmar Berbert - 1996



Fonte: D. Imóveis Londrina (2015).

Figura 43: Saint Raphael - 1999.



Fonte: Diário Imóveis Londrina (2015).

Figura 44: Le Corbusier - 2002.



Fonte: Nina Imóveis (2015).

Figura 45: Solar Rivera - 2005.



Fonte: Plaenge (2015).

Figura 46: Torre de Málaga - 2006.



Fonte: Panoramio (2015).

Figura 47: Cora Coralina - 2010.



Fonte: Diário Imóveis Londrina (2015).

Figura 48: Maison Tuscany - 2011.



Fonte: Diário Imóveis Londrina (2015).

Figura 49: Evolution Home - 2013.



Fonte: Vectra (2015).

Figura 50: Maison Heritage - 2014.



Fonte: SkyScraperCity (2015).

Figura 51: Foto aérea da área.



Fonte: Panoramio (2015).

As fachadas das edificações são importantes nas interpretações e modos de como os cidadãos apreendem os espaços. As superfícies devem ser detalhadas ponderando as distâncias de observação, pontos de visão, espectadores potenciais, visibilidade dos elementos e as construções do entorno (BENTLEY *et al*, 1999). Neste quadro, Rapoport (1978) discrimina como fatores que devem ser planejados e reproduzem complexidade urbana: texturas, formas, pesos, sons, contrastes, novidades, mistério, simbolismo e variação temporal. No campo visual, as pessoas preferem configurações complexas, que abrangem cores, texturas e formas.

Figura 52: Superfícies limites privados - Rua Caracas.

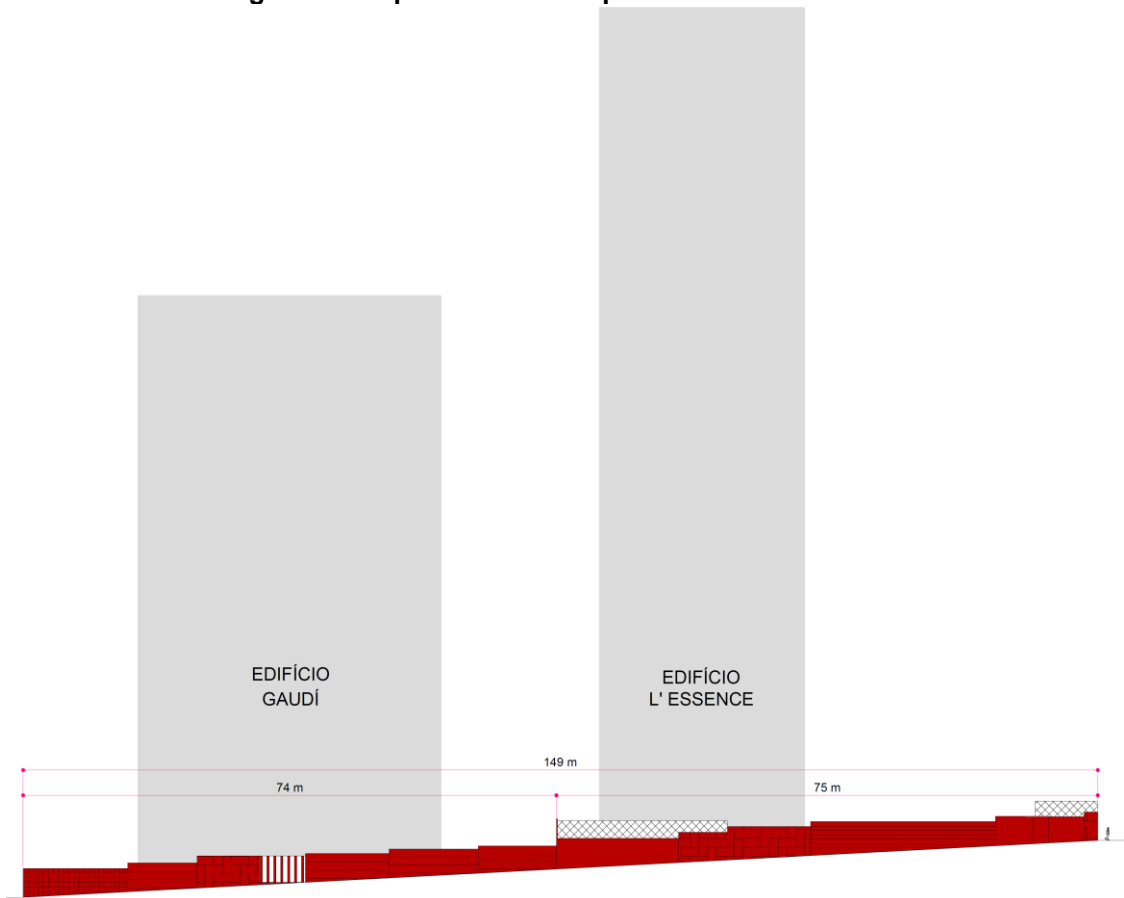


Figura 53: Superfícies limites privados - Rua Caracas.

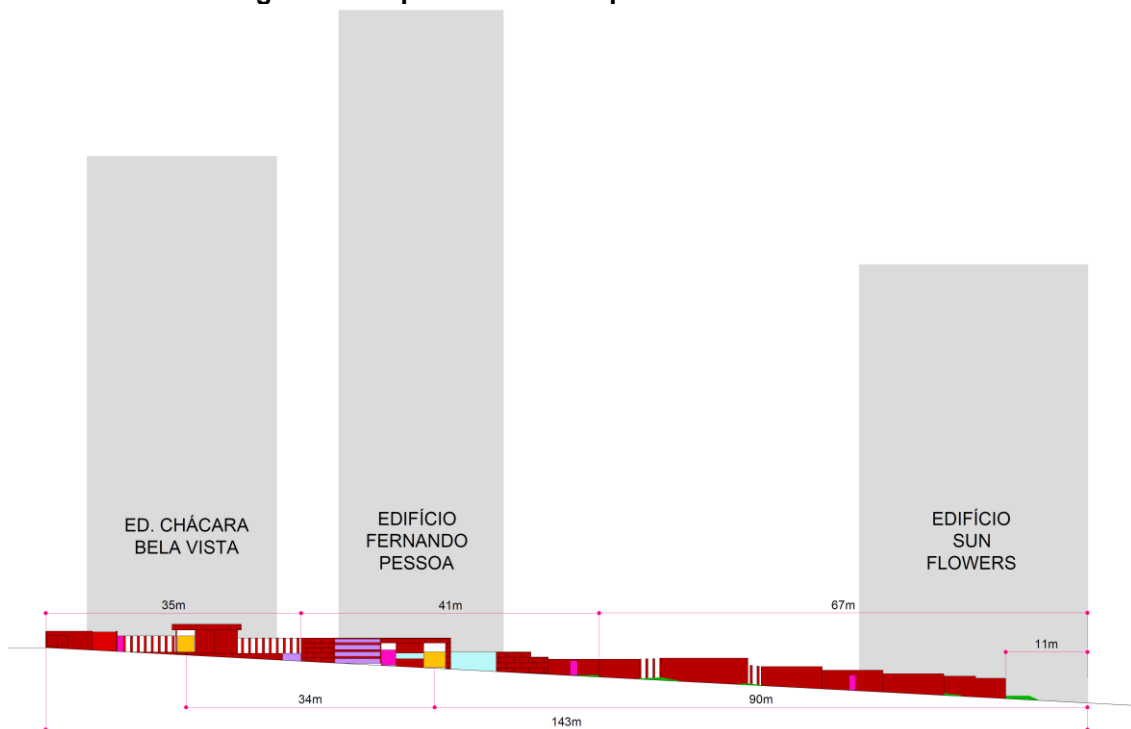


Figura 54: Muro Ed. Sun Flowers.



Figura 55: Muro Ed. Sun Flowers.



Figura 56: Muro Ed. Gaudí.



Figura 57: Muros Ed. Gaudí e Ed. L'Essence.



Figura 58: Muro Ed. L'Essence.



Figura 59: Muro Ed. Gaudí.

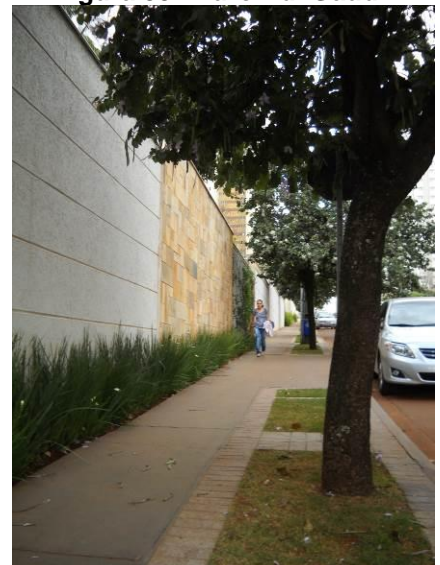


Figura 60: Muro Ed. Fernando Pessoa.



Figura 61: Portaria Ed. Chácara Bela Vista.



A superfície do edifício Sun Flowers possui certa irregularidade, alternada com elementos vazados e alguns taludes gramados utilizados por alguns moradores no momento de passeio com os cães. Ademais, as fachadas são retilíneas, ora alternando acabamentos como frisos negativos, pedras e algumas grades metálicas, mas sem representar qualquer tipo de suporte ao espaço público, contrastes visuais ou variedade e novidade de elementos. Segundo Whyte (1980), fachadas sem janelas, grandes larguras e poucos acessos, rejeitando suas relações com o meio externo, conformam espaços entediantes, esta realidade é presenciada neste estudo de caso.

Figura 62: Corte Rua Caracas.

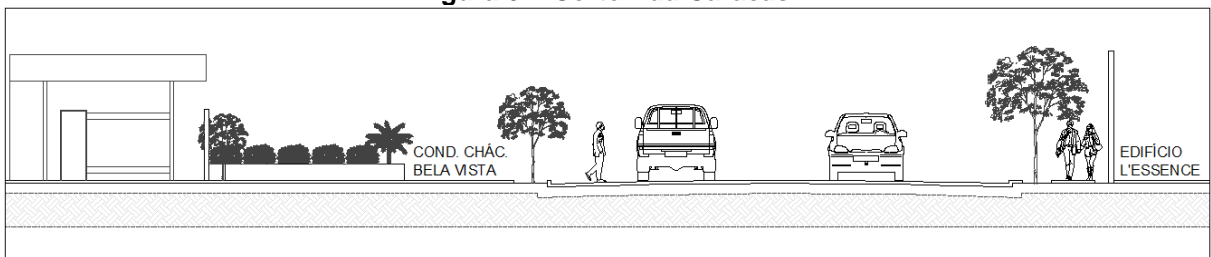
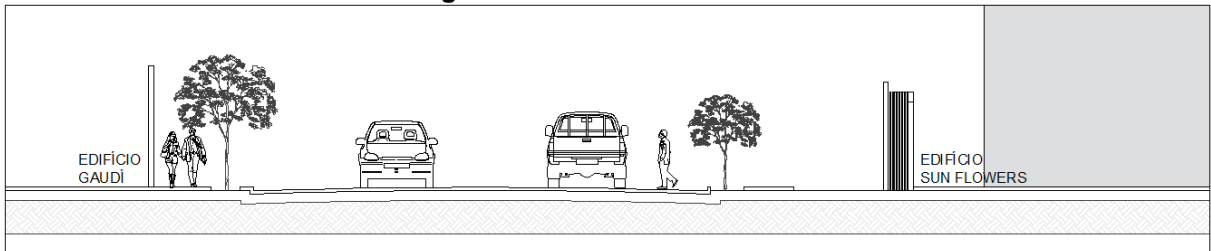


Figura 63: Corte Rua Caracas.



Há nítida separação entre espaços públicos e privados, com limites bem definidos, mas sem escalas de diferenciação além dos muros, e sem permeabilidade. A proporção entre altura edificada e largura da seção da rua é de 1:6 (figuras 62 e 63) e encontra-se com nível superior ao que é defendido por Carmona *et al* (2010): espaços com proporções entre 1:2 e 1:2,5 garantem um bom senso de fechamento, aceitando-se como mínimo a proporção 1:1. Neste aspecto, Gehl (2011) argumenta que as ruas devem ser dimensionadas em proporção com a quantidade de usuários potenciais, para que possam circular em espaços íntimos e bem definidos. Estas relações também sofrem interferência das características das superfícies, como detalhes, materiais e aberturas (CARMONA *et al*, 2010).

A via da Rua Caracas é ampla pelo motivo de ter sido executada visando o movimento de carros. Além de impossibilitar a sensação de fechamento adequada ao pedestre, os fechamentos privados voltados ao espaço público não possuem elementos de apoio à interação social, irregularidades e multiplicidade de formas, apenas algumas variações de materiais de revestimento (figuras 52 a 61).

O medo da violência resulta em exclusão de cidadãos do ambiente público e isolamento de comunidades através de elementos físicos (CARMONA *et al*, 2010). Nos edifícios da Gleba Palhano, o tratamento interno em relação ao externo é feito por meio de guaritas com controles de segurança, e o interior das edificações não abrigam atividades que poderiam coexistir com as ruas e a circulação de pessoas.

A carência de usos mistos inibe a atratividade junto às fachadas sem detalhes, portas, janelas e sem movimento de pessoas. Verifica-se a ausência de lojas, sinalizações e número suficiente de acessos, elementos considerados bons atributos para superfícies de edifícios em relação com as ruas (WHYTE, 1980; GEHL, 2011). Ruas com menores índices de tráfego podem ser apoiadas por elementos construtivos de suporte a locais de encontro e lazer (APPLEYARD, 1981). Ambientes agradáveis perceptivamente aos pedestres são caóticos para quem se encontra em carros, e vice-versa (RAPOPORT, 1978).

As superfícies também não comportam locais de permanência, o edifício Chácara Bela Vista possui entrada recuada com jardins (figura 61). O local que poderia ser utilizado pelas pessoas não possui nenhum tipo de mobiliário e parte é destinada ao estacionamento de veículos de visitantes. Um segmento da fachada do edifício Fernando Pessoa, provavelmente um acesso de serviço, recuado em relação

à rua, é um local gramado que também poderia conter elementos de mobiliário fixo e vegetação que gerassem atratividade, podendo, inclusive, ser local de recreação infantil (Figura 64).

Figura 64: Recuo no muro do Ed. Fernando Pessoa.



Tais características, somadas à falta de varandas e jardins frontais, conformam espaços rígidos, com permeabilidade obstruída por extensos muros e limites de terrenos não permeáveis fisicamente ou visualmente (BENTLEY *et al*, 1999). Barreiras físicas permanentes não possibilitam interações, interferindo nas relações entre moradores, uma vez que Gehl (2011) defende o estabelecimento de níveis de privacidade para proporcionar sentimento de responsabilidade coletiva sobre as ruas através de melhores relações entre residentes, ocasionando também proteção natural aos espaços públicos (JACOBS, 2000; GEHL, 2011). Pode-se afirmar, assim, que o grau de fechamento analisado não considera a conectividade e a permeabilidade.

Observa-se na Rua Caracas uma facilidade de acesso às aberturas, por não possuírem escadas ou obstáculos. Com exceção do intervalo entre os acessos dos edifícios Chácara Bela Vista e Fernando Pessoa, pontuando a existência de somente estas aberturas nesta elevação e a ausência de entradas no lado da quadra oposta, pode-se constatar que não foi dada a atenção devida às partes das fachadas em relação à rota de pedestres, pois os acessos mantêm-se muito distantes entre si.

As esquinas dos condomínios residenciais são, em sua maioria, muradas (figuras 66, 67, 68, 69 e 70). Alguns edifícios mais recentes então localizando seus acessos nas esquinas, mas com escadas (figura 65).

Figura 65: Esquina R. João Wyclif com R. Caracas - Ed. Maison Victoria



Figura 66: Esquina R. João Wyclif com R. Cayena - Ed. Maison Victoria



Figura 67: Esquina R. Caracas com R. Antonio Psicchio - Ed. L'Essence.



Figura 68: Esquina R. Caracas com R. Antônio Psicchio - Ed. Paranoá



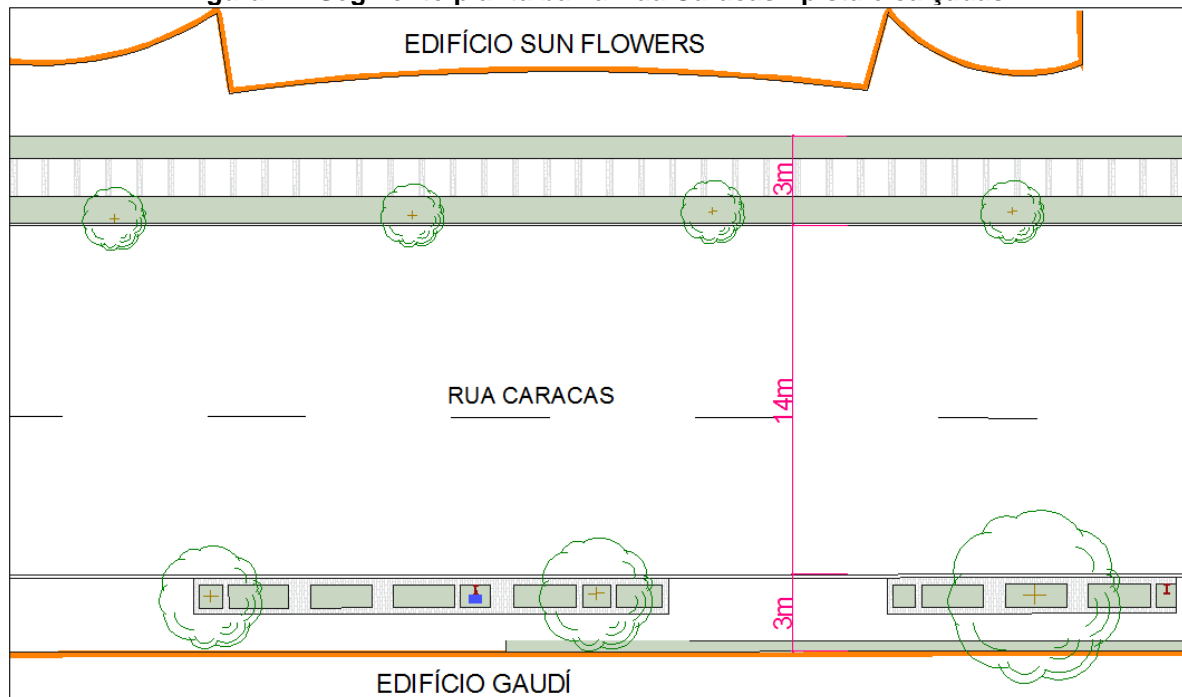
Figura 69: Esquina R. Caracas com R. João Wyclif - Ed. Gaudí.



Figura 70: Esquina R. João Wyclif com R. Montevideu - Torre Alicante.



Figura 71: Segmento planta baixa Rua Caracas - pista e calçadas.



As calçadas possuem largura de 3 metros, são arborizadas, algumas partes contêm piso tátil, canteiros com vegetação, lixeiras, câmeras dos edifícios localizadas nos muros e postes de luz (figura 71). Nos levantamentos foi observado que na calçada onde se encontram os limites sem aberturas dos edifícios L'Essence e Gaudí, muitas pessoas levam seus cachorros para passear, as paredes dos muros estão manchadas de urina, bem como o piso próximo dos postes de iluminação (Figuras 72 e 73). Por esta razão, e também pela altura da vegetação, que dificulta a visibilidade, foi observado grande número de pedestres optando por andar no asfalto, e não na calçada. A baixa vegetação também obstrui a iluminação artificial à noite, tornando o local bastante escuro.

Jacobs (2000) enxerga de modo negativo áreas com vigilância forçada. Segundo a autora, tal fato colabora com a segregação e a discriminação espacial na conformação de ruas vazias. Analisando o perfil da área, comprova-se uma monotonia predominante. O pedestre é subjugado pela circulação motora e é dada preferência por espaços privados aos públicos, onde não existe riqueza ou configurações complexas no campo visual. A monotonia das ruas da Gleba Palhano também é apoiada pelas dimensões dos grandes lotes, pela falta de destinação de diferentes usos e ausência de pequenas praças e espaços livres distribuídos pelo local. A Praça Pé Vermelho, única na região estudada, (figuras 22 e 23) é cercada

pelo fundo dos lotes dos edifícios com os quais faz divisa. O Lago Igapó II apresenta grandes dimensões, porém não atende só a Gleba Palhano e sim outras regiões, tal como o centro.

Figura 72: Muro Ed. Gaudí - Rua Caracas.



Figura 73: Calçada Rua Caracas.



Os lugares devem apresentar condições físicas de apoio à vitalidade e segurança (JACOBS, 2000). Atenção à limpeza e manutenção das ruas pode gerar atratividade nas ruas (APPLEYARD, 1981). Neste aspecto, foi observada a conservação das calçadas por parte de funcionários dos edifícios adjacentes. Porém, isso não estimula a apropriação das ruas.

Por meio da análise das características do estudo de caso, a Rua Caracas na Gleba Palhano, em comparação com as *qualidades recomendadas* retiradas da fundamentação teórica, conclui-se que as questões verificadas não são consideradas – ainda que as críticas quanto à importância das ruas existam e não sejam recentes.

5. RESULTADOS

5.1 Discussões

Os quadros 8 e 9 a seguir reúnem os princípios identificados na literatura, em relação às diferentes dimensões de análise. Esta estrutura apoia a discussão dos resultados obtidos na avaliação.

Quadro 8: Princípios da literatura e estudo de caso.

PRINCÍPIOS	USOS	DESLOCAMENTOS	USUÁRIOS	VISUAIS
Abrigar diversidade e diferenças	Planejamentos devem integrar diferentes pessoas e atividades, prevendo funcionamentos mesclados (GEHL, 2011). <input checked="" type="checkbox"/>	Acessibilidade à todos e opções às diferentes escolhas. Espaços devem ser inclusivos e pluralistas (CARMONA et al, 2010). <input checked="" type="checkbox"/>	Prever diferentes propósitos e atividades, considerando todos grupos de indivíduos interessados (BENTLEY et al, 1999). <input checked="" type="checkbox"/>	
Promover diferentes escolhas (não negá-las)	Áreas públicas devem possibilitar escolhas, para estabelecer espaços igualitários que acomodem diferentes grupos e eventos (WHYTE, 1980; CARMONA et al, 2010; GEHL, 2011). <input checked="" type="checkbox"/>	Pessoas deslocam-se à lugares com vida, onde há outros indivíduos e escolhem participar, e não escapar da cidade (WHYTE, 1980). <input checked="" type="checkbox"/>	Diferenças culturais devem ser celebradas, é essencial a compreensão de diversas visões e perspectivas dos diferentes grupos, inclusive das minorias (CARMONA et al, 2010). <input checked="" type="checkbox"/>	Proporcionar diferentes soluções e acomodação de todos os usuários em locais flexíveis, constituindo ambientes agradáveis a todos (CARMONA et al, 2010). <input checked="" type="checkbox"/>
Estimular encontros	Alimentar locais com atividades, comercialização de alimentos atraem pessoas (WHYTE, 1980). <input checked="" type="checkbox"/>	Escolhem-se lugares próximos às intersecções de caminhos e locais de interação social. O intuito é fazer parte, não escapar da cidade (WHYTE, 1980). <input checked="" type="checkbox"/>	Existência de áreas de interações sociais entre residentes a fim de incentivar as relações de boa vizinhança (CARMONA et al, 2010). <input checked="" type="checkbox"/>	A arquitetura deve contribuir, o design dos lugares deve apoiar as comunicações entre indivíduos (GEHL, 2011). <input checked="" type="checkbox"/>
Considerar fatores culturais	Conhecimento quanto ambiente social, sobre modos morar, trabalhar e comportamentos para estabelecer relações com os lugares (GEHL, 2011). <input checked="" type="checkbox"/>		Padrões culturais afetam nas percepções ambientais (RAPOPORT, 1978). Respeitar diversidade e heranças culturais, bem como o capital social dos lugares (CARMONA et al, 2010). <input checked="" type="checkbox"/>	Sociedade e cultura interferem nas escolhas, o design urbano deve prover oportunidades e não negar possíveis escolhas (CARMONA et al, 2010). <input checked="" type="checkbox"/>
Agrupar pessoas e eventos	Pessoas precisam ver e escutar outras pessoas e atividades, o que acaba por gerar ainda mais pessoas e atividades (GEHL, 2011). <input checked="" type="checkbox"/>	Padrões de comportamento espontâneos efetivam controles de manutenção de segurança, (não garantida com a dispersão de pessoas) (JACOBS, 2000). <input checked="" type="checkbox"/>	Espaços urbanos utilizados pelas pessoas atraem mais atividades e estímulos de novos hábitos (WHYTE, 1980). <input checked="" type="checkbox"/>	Lugares devem apresentar condições físicas que apoiem a vitalidade e a segurança (JACOBS, 2000). <input checked="" type="checkbox"/>
Considerar contexto do entorno	Ocupações independentes em relação ao entorno, estabelecimentos que negam a cidade conformam ambientes artificiais que prejudicam e esvaziam o espaço público adjacente (WHYTE, 1980). <input checked="" type="checkbox"/>	A estrutura das comunidades devem enfatizar relações democráticas e consideração quanto hierarquia dos espaços comuns existentes (GEHL, 2011). <input checked="" type="checkbox"/>	Planejamentos devem considerar aspirações de residentes e arquitetos em torno da estrutura social desejada (GEHL, 2011). <input checked="" type="checkbox"/>	Elementos arquitetônicos e fachadas fazem parte de uma análise de vínculos existentes do entorno para efetuação de um planejamento cuidadoso (BENTLEY et al, 1999). <input checked="" type="checkbox"/>
Considerar nível olhar pedestre	Edifícios comerciais não devem conformar térreos de um único uso, para que constituam contato proveitoso com as ruas, do modo contrário, tais modelos conformam espaços entediantes (WHYTE, 1980). <input checked="" type="checkbox"/>	Consideração quanto o que é possível ser alcançado a pé. As ruas devem ser dimensionadas em proporção à quantidade de usuários potenciais, para que os pedestres possam movimentar-se em espaços íntimos e bem definidos (GEHL, 2011). <input checked="" type="checkbox"/>	Enquanto aos profissionais de arquitetura interessa-lhes o objeto arquitetônico, deve-se consirar que pessoas observam e interpretam o que ocorre no nível dos olhos (WHYTE, 1980). <input checked="" type="checkbox"/>	Detalhar lugares e superfícies em relação às distâncias de observação, pontos de visão e espetáculo res potenciais, visibilidade dos elementos e consideração quanto construções do entorno (BENTLEY et al, 1999). <input checked="" type="checkbox"/>
Conceber limites de altura edificação em relação com a rua	Limitar as alturas das edificações através da análise dos usos e movimento dos espaços externos (BENTLEY et al, 1999). <input checked="" type="checkbox"/>		Prédios baixos ao longo das ruas harmonizam-se com os modos de circulação das pessoas e do funcionamento de sentidos, em oposição à construções muito altas que diferem da escala humana (GEHL, 2011). <input checked="" type="checkbox"/>	Proporção entre altura edificada e largura da seção da rua: 1:2 e 1:2,5 = bom senso de fechamento, aceita-se como mínimo = 1:1. As relações também sofrem interferência das características das superfícies, como detalhes, materiais e aberturas (CARMONA et al, 2010). <input checked="" type="checkbox"/>
Haver complexidade do meio	Em espaços predominantemente residenciais, deve-se existir complexidade e variedade de usos (JACOBS, 2000). <input checked="" type="checkbox"/>	Percursos devem conter sequências e contrastes entre pequenos e grandes elementos para enriquecer a experiência humana (GEHL, 2011). <input checked="" type="checkbox"/>		Fatores que geram complexidade: texturas, formas, pesos, novidades, sons, contrastes, mistério, simbolismo e variação temporal. Devem ser previstos e planejados (RAPOPORT, 1978). <input checked="" type="checkbox"/>

Quadro 9: Princípios da literatura e estudo de caso.

PRINCÍPIOS	USOS	DESLOCAMENTOS	USUÁRIOS	VISUAIS
Relacionar sentidos e formas urbanas		Relações entre diferentes elementos. Tipos de trocas interferem e variam de acordo com a direção, curvas, declives, odores, iluminação, outros (RAPOPORT, 1978). <input checked="" type="checkbox"/>	Compreender experiências, objetivos e interpretações dos usuários geram o reforço da vitalidade, apoiando a legibilidade, a variedade e a versatilidade (BENTLEY <i>et al.</i> , 1999). <input checked="" type="checkbox"/>	Fachadas de edificações possuem importância no desempenho dos modos de como os cidadãos apreendem os espaços (BENTLEY <i>et al.</i> , 1999). <input checked="" type="checkbox"/>
Existir edifícios pontos de referência	Locais como escolas e espaços livres de lazer podem atuar como polos de atração (JACOBS, 2000). <input checked="" type="checkbox"/>	Presença de edifícios que servem como pontos de referência são elementos positivos (JACOBS, 2000). <input checked="" type="checkbox"/>		
Considerar interferência psicológica	Considerar a relação dos indivíduos com os espaços, seus usos e fluxos (GEHL, 2011). <input checked="" type="checkbox"/>	As pessoas devem sentir-se confortáveis para entrar e percorrer diferentes áreas (GEHL, 2011). <input checked="" type="checkbox"/>	Deve haver interferência psicológica com significados que relacionem o meio à percepção dos indivíduos (RAPOPORT, 1978). <input checked="" type="checkbox"/>	Diversidade: se as diferenças existem, mas não são notadas, são consideradas inexistentes (RAPOPORT, 1978). <input checked="" type="checkbox"/>
Existir legibilidade	Evitar confusão dos modelos de usos dos edifícios que não possuam traçados legíveis aos usuários quanto à precisão da imagem em relação com seu conteúdo (RAPOPORT, 1978). <input checked="" type="checkbox"/>	Deve-se reconhecer e reforçar as especificidades do caráter de edificações, caminhos e bairros (RAPOPORT, 1978). <input checked="" type="checkbox"/>	Ambientes igualitários apresentam, entre outras características, a legibilidade (CARMONA <i>et al.</i> , 2010). <input checked="" type="checkbox"/>	Legibilidade (da cognição humana, busca compreensão do meio) e complexidade (percepção da riqueza sensorial), são ideais complementares (RAPOPORT, 1978). <input checked="" type="checkbox"/>
Haver sentimento de pertencimento			Cidades devem produzir núcleos de interesses comuns, interação econômica e social, indivíduos devem sentir que fazem parte do local (JACOBS, 2000). <input checked="" type="checkbox"/>	
Manter limpeza das ruas				Limpeza e manutenção das ruas para constituírem lugares atrativos (APPLEYARD, 1981). <input checked="" type="checkbox"/>
Prever flexibilidade de uso	Proporcionar diferentes usos em momentos distintos em um mesmo espaço (BENTLEY <i>et al.</i> , 1999). <input checked="" type="checkbox"/>		Oferta de escolha para acomodar diferentes necessidades e usuários (CARMONA <i>et al.</i> , 2010). <input checked="" type="checkbox"/>	Garantir o máximo de versatilidade dentro dos limites custos (BENTLEY <i>et al.</i> , 1999). Adaptabilidade da forma construída (CARMONA <i>et al.</i> , 2010). <input checked="" type="checkbox"/>
Considerar tempo - transformações e adaptações	Considerar mudanças ocasionadas nos espaços com o passar do uso, sejam estas físicas ou sociais (RAPOPORT, 1978). <input checked="" type="checkbox"/>	Padrões de ruas são mais resilientes e devem ter dimensões que permitam mudanças. Visão de longo prazo e importância de propostas de diferentes estratégias (CARMONA <i>et al.</i> , 2010). <input checked="" type="checkbox"/>		Ambientes complexos devem preservar a personalidade de áreas existentes (RAPOPORT, 1978). <input checked="" type="checkbox"/>
Veículos não devem dominar sobre pedestres	Vias de veículos não devem inibir usos e devem ser combinadas com os percursos de pedestres (BENTLEY <i>et al.</i> , 1999). <input checked="" type="checkbox"/>	Programas de redução de tráfego e melhorias na liberação de parques e desobstrução de pátios. Proteção em relação a circulação automotora, que deve ser trabalhada juntamente ao "sentimento de segurança" em relação às vias (GEHL, 2011). <input checked="" type="checkbox"/>	Ruas com níveis elevados de tráfego ocasionam poucas interações sociais entre moradores (APPLEYARD, 1981). O tráfego tem sobrecarregado os espaços sociais, que devem ser protegidos dos impactos dos veículos (CARMONA <i>et al.</i> , 2010). <input checked="" type="checkbox"/>	Apoiar ruas com menores índices de tráfego com elementos construtivos que suportem locais de encontro/ lazer (APPLEYARD, 1981). Ambientes agradáveis perceptivamente aos pedestres são caóticos para quem se encontra em carros, e vice-versa (RAPOPORT, 1978). <input checked="" type="checkbox"/>
Encorajar o andar e o andar de bicicleta		Não separar diferentes circulações: veículos, pedestres e bicicletas. (GEHL, 2011). <input checked="" type="checkbox"/>	Espaços públicos bem sucedidos caracterizam-se pela presença de pessoas. Deve-se dar prioridade na ordem: a pé, de bicicleta, transporte público e carros (CARMONA <i>et al.</i> , 2010). <input checked="" type="checkbox"/>	Criar ambientes que encorajem o andar e o uso de bicicleta (CARMONA <i>et al.</i> , 2010). <input checked="" type="checkbox"/>
Evitar monotonia do meio	Deve ser garantida a diversidade de usos que, entre outros aspectos, garanta o movimento nos espaços. Estabelecer regulamentações quanto dimensões de terrenos e destinação de seus usos para que não permitam a monotonia das ruas (JACOBS, 2000). <input checked="" type="checkbox"/>	Espaços livres que não sejam superdimensionados, pedestres não devem ser subjugados pela circulação automotora. Os cidadãos devem preferir conviver no espaço público (GEHL, 2011). <input checked="" type="checkbox"/>	Evitar ambientes que possuam vigilância forçada por ocasionarem ruas vazias e monótonas, segregação e discriminação espacial (JACOBS, 2000). <input checked="" type="checkbox"/>	Pessoas preferem configurações complexas no campo visual, que abrangem cores, texturas e formas (RAPOPORT, 1978). Combater a monotonia com variedade, hierarquia e distância de elementos em fachadas, técnicas construtivas e materiais devem ser adequados para gerar formas que garantam a riqueza visual (BENTLEY <i>et al.</i> , 1999). <input checked="" type="checkbox"/>
Não limitar-se convivência privada	Pessoas devem interagir socialmente de forma inclusiva em espaços livres de lazer. A prioridade da vida privada obstrui compartilhamentos entre os habitantes, sem os quais, de nada serviria a cidade (JACOBS, 2000). <input checked="" type="checkbox"/>		Há de se participar na vida pública, e não ser somente mero observador das experiências mostradas pelos meios de comunicação (GEHL, 2011). <input checked="" type="checkbox"/>	Isolar-se da cidade impacta negativamente nos espaços públicos. Gostos e valores podem ser diferentes, portanto, deve-se haver a separação entre público e privado. (BENTLEY <i>et al.</i> , 1999). <input checked="" type="checkbox"/>
Não ter medo de vitimização	Evitar construções com <i>design</i> defensivo, sem janelas e com poucos acessos no nível da rua, o que acaba por gerar nenhum movimento no espaço público (WHYTE, 1980). <input checked="" type="checkbox"/>		Rejeitar o isolamento no ambiente privado, pois abrange a fuga da cidade para locais controlados e fechados (WHYTE, 1980). <input checked="" type="checkbox"/>	Medo da violência: causa a exclusão de pessoas da esfera pública, isolamento de comunidades através do uso elementos como muros, cercas e portões (CARMONA <i>et al.</i> , 2010). <input checked="" type="checkbox"/>

Esta área verticalizada da Gleba Palhano possui baixo índice de abrigo à diversidade e diferenças, uma vez que não há multiplicidade de atividades e, conseqüentemente, pouca variedade de usuários. Os espaços das ruas onde os edifícios estão inseridos não são inclusivos e pluralistas por não considerarem o movimento de pedestres, uma vez que as superfícies dos fechamentos não propiciam atratividade no âmbito visual e de usos.

Não possibilitando diferentes escolhas pela limitada diversidade de atividades, o baixo movimento de pedestres apenas contribui para que as ruas da área se demonstrem cada vez mais desinteressantes. Diferentes grupos e culturas não são abrigados. Em sua maioria, os residentes da área se locomovem por meio de veículos e utilizam a rua quando necessitam levar seus cachorros para passear. Os prestadores de serviços que necessitam caminhar dentro do perímetro em questão deparam-se com ambientes que não são agradáveis a todos, ao encararem muros extensos, pistas largas e, em alguns casos, dificuldade para atravessá-las.

Cabem aqui algumas considerações quanto às aplicações de uso e ocupação do solo. Estas ocorrem de forma arbitrária, pois estão a serviço de um mercado fundiário amplamente especulativo, seguindo estruturas de poder, o qual a lei de mercado antecede as regulamentações jurídicas. A concorrência pelo domínio das rendas imobiliárias compõe um conflito silencioso que é ignorado pela maioria da população. Estas articulações definem componentes extensos das cidades e sua evolução (MARICATO, 2011a).

O uso e ocupação do solo não deveriam servir como ferramenta de segregação e ampliação do custo da terra, mas sim para aumentar o direito à cidade. As conexões alicerçadas na prática do consumo determinam os locais de investimentos nas cidades (MARICATO, 2011a). A Gleba Palhano é uma área valorizada na cidade de Londrina, com alto custo de terra, mas, de acordo com as demonstrações das análises, não conforma ruas com qualidade urbana.

O estudo de caso constitui-se em uma área de topografia elevada, onde a visão para o Lago Igapó II foi apropriada como arma mercadológica pelas construtoras e não é feita de maneira aleatória. Villaça (2001) afirma que as classes mais abastadas procuram moradia em sítios altos, locais mais saudáveis, com visões panorâmicas e acessíveis ao centro principal. A produção e o consumo do espaço urbano ocorrem como processo singular e sua estruturação interior se

desenvolve sob a obtenção de forças que demonstram interesses de consumo dessas pessoas. Tais movimentos traduzem atividades de conflitos de classes que permeiam os privilégios e desvantagens do espaço urbano (VILLAÇA, 2001). Estes embates podem ser observados na Gleba Palhano, na ocorrência de conformação de ruas sem qualidade para a utilização e convívio do pedestre. Porém, esta realidade não se reflete tão fortemente aos moradores do local, uma vez que prioritariamente movimentam-se através de carros. Resta aos prestadores de serviços da área, deslocarem-se por espaços monótonos e, por vezes perigosos, uma vez que não existe dinamismo nestes locais.

Fatores como intersecções de caminhos muradas, poucas opções para atividades e locais comerciais, além da escassez de estabelecimentos que atraem movimento, a exemplo de consumo de alimentos, não estimulam encontros. Áreas de interações sociais, com espaços comuns às pessoas, encontram-se dentro dos muros dos prédios residenciais. Suas fachadas contribuem para este quadro de forma negativa, sem elementos construtivos e ambientes na transição para o espaço público que auxiliem na promoção de convergência dos cidadãos.

Para Maricato (2011b), estendendo-se a toda sociedade, o automóvel converteu-se em uma prisão. Sua difusão definiu ocupações dispersas e fragmentadas. Lugares desenhados de acordo com a lógica dos veículos dificultam ações simples aos residentes, como comprar pão, a pé. O automóvel configurou cidades e atuou na forma de vida urbana da industrialização, e com tal característica, acabou “matando” a cidade. Dispondo-se de infraestrutura rodoviária, os automóveis garantem a liberdade individual de locomoção. Ressalta-se que tal liberdade não é privilégio de todos.

Os automóveis trouxeram consigo mudanças na ocupação dos territórios. O capital imobiliário, condizente o tal fluxo de segregação espacial e fragmentação, passou a ofertar condomínios fechados e *shoppings* “enquanto é decretada a morte da rua e do pedestre” (MARICATO, 2011b p. 173). Este cenário abrange práticas diversas e, principalmente, relações de poder. A indústria automobilística permeia funcionamentos de controle econômico e político, determinando a necessidade de consumo para viabilizar uma produção em larga escala. Sem contar o “fetichismo da mercadoria”, que traz consigo valores e *status* embutidos a quem os compra (MARICATO, 2011b).

Entretanto, a Gleba Palhano mantém-se composta por número de habitantes cada vez maior, fruto da ocupação vertical concentrada. Villaça (2001) argumenta que a densidade demográfica envolve circunstâncias de gastos de urbanização, de delineamento do espaço urbano, paisagem, trânsito e sistema de transporte, meio ambiente, aplicação financeira e políticas públicas urbanas. O fator principal não é posicionar-se em oposição ou apreço de tais questões, e sim ter conhecimento e agir de forma que o planejamento urbano, o dinheiro arrecadado em impostos e a distribuição social coordenem aos governos (em particular, os municipais) adequação de posicionamento e políticas públicas.

A incompreensão por parte da população das regras “explícitas e implícitas” da legislação e a velocidade com que os detentores das articulações do mercado imobiliário reagem às novas leis são pontuados como obstáculos da questão de planejamento urbano no Brasil. A desigualdade social insere-se em tais dificuldades, principalmente no tocante de que se tornam insignificantes os esforços de igualdade de direito na esfera de regulação (ROLNIK, 2000).

Maricato (2009) pontua a falha dos estudos e atividades em torno do planejamento urbano que pretendem controlar cidades por meio de leis, desprezando compreensões sociais e materiais de produção do espaço, bem como competições por rendimentos financeiros que ela envolve. O urbanismo não deve desconsiderar os embates presentes na formação das cidades, como se estas fossem meramente um palco que suporta as relações sociais.

A área ainda não está totalmente consolidada, começou a ser ocupada há pouco tempo, mas sem planejamento cuidadoso. Considerações sobre modos de morar, trabalhar e comportamentos também são ausentes. As disposições das unidades habitacionais e espaços de lazer são ditados por fluxos de mercado e marketing (TRAMONTANO, 2006; ALAS, 2013; ALVES, 2013). As ruas não contêm locais de recreação e trabalho suficientes, portanto, poucas relações entre diferentes ambientes. Aponta-se a ausência de condições que comportem diversidade cultural. Basicamente, as ruas comportam movimento de trabalhadores domésticos e da construção civil no deslocamento ao trabalho; residentes que necessitam caminhar com seus animais; e aqueles que se exercitam no espaço livre de lazer próximo, o Lago Igapó II.

A manutenção natural da segurança não pode ser garantida em locais vazios. A Rua Caracas não abriga padrões de comportamentos espontâneos, que auxiliam na proteção dos espaços, em razão da ausência de atividades. Desta forma, o espaço não se demonstra atrativo e estimulante para ainda mais movimento, tanto em conexão aos usos, como de características físicas. Esta realidade é traduzida na dispersão de pessoas e agrupamento de edifícios. O esvaziamento das ruas decorre de falta de planejamento, pois as concepções dos edifícios não contemplam o entorno e espaço urbano dos lugares nos quais estão inseridos. O histórico da região demonstra a ausência desta preocupação, uma vez que não houve nenhum tipo de projeto que reunisse desejos de moradores e planejadores em uma estrutura idealizada. No país, o desconhecimento generalizado quanto o espaço urbano e geográfico é substancial. Frequentemente nas cidades, *shoppings centers* são adotados como locais de referência, à medida que edifícios históricos, parques e rios são desprezados. Maricato (2011b) pontua que o Estado deve construir socialmente uma difusão de consciência urbanística.

Pontua-se também a baixa consideração quanto o nível do olhar pedestre. As fachadas dos edifícios residenciais não são atrativas, os percursos pedestres são monótonos e o dimensionamento das ruas dirige-se aos veículos e não às pessoas. Os edifícios comerciais possuem térreos com poucos acessos e também não consideram o nível da rua. As superfícies apresentam detalhes de materiais de acabamento, mas não compreendem as preocupações quanto o andar humano de distâncias e complexidade. As alturas do espaço privado em comunicação com o público dos edifícios verticais são as de seus muros e grades, e não da torre em si. Mesmo assim, não existem estratégias de usos em relação com o espaço interno, uma vez que os muros abrigam espaços coletivos dos condomínios. Assinala-se que a gerência do solo urbano e o debate de planejamento configuram âmbitos que não despertam interesse e não compõem a “agenda da política urbana no Brasil” (ROLNIK, 2011).

Desta forma, a área predominantemente residencial apresenta baixa complexidade no meio, os caminhos são, em sua maioria, retilíneos, com ausência de informações e contrastes entre elementos de dimensões distintas. Com pouca variedade de edifícios e instituições públicas, a área não possui edifícios como pontos de referências ou polos de atração.

A associação das pessoas com o espaço conecta-se com usos e fluxos. Assim, o estudo de caso apresenta aspectos limitados de interferência psicológica aos usuários, a conformação espacial não garante sentimento de conforto ou significados perceptíveis. A legibilidade da área é comprometida uma vez que esta qualidade decorre da compreensão do meio e este não apresenta conteúdos de reforço de caráter e imagem.

O modo como as habitações vêm sendo executadas limita a flexibilidade de uso e este quadro abrange áreas extensas. Utilizando a Rua Caracas como exemplo, o lado sul da quadra onde estão localizados dois grandes edifícios residenciais é totalmente fechado e dificilmente possibilitaria transformações. Os muros abrigam estacionamento e espaços de uso interno dos condomínios. Além da inexistência de fechamento permeável e fachadas ativas, tais construções não comportam adaptabilidade futura.

Desta forma, pode-se afirmar que transformações e adaptações decorrentes do passar do tempo são pouco prováveis, os padrões de ocupação não preveem mudanças físicas ou sociais. Observa-se a presença de muitos terrenos ainda desocupados, porém, o perfil da área existente tende a não permitir adequações.

As relações de largura da pista de veículos (14m) e calçadas (3m) traduzem o perfil voltado à circulação de carros. A escassez de componentes – físicos, sociais e visuais – geradores de atividades, como a variedade de usos, colabora para isto. A observação da quantidade de carros em relação aos pedestres, bem como as atividades necessárias relacionadas a estes, compreendem uma conjuntura onde a circulação de pessoas é subjugada pela circulação de veículos. Vias de passagem concentram algumas construções - comerciais e de serviços - que atraem maiores movimento, necessidade de estacionamento e dificuldade para atravessar as vias a pé. O local não encoraja o andar a pé ou de bicicleta, se ruas com níveis proeminentes de tráfego não dão suporte às interações entre residentes, este é mais um fator somado aos outros pelo esvaziamento das calçadas.

Acabar com a falta de conhecimento urbanístico requer esclarecimento quanto aos artifícios das forças que compõem o solo urbano, onde orçamentos públicos servem suas diligências. Deve-se eliminar a ignorância quanto os funcionamentos do conjunto das cidades nacionais e a conjuntura específica de cada uma (MARICATO, 2011b). O caso estudado é um exemplo de oportunidade

desperdiçada, uma vez que está ocorrendo neste momento, a despeito da quantidade de estudos e guias de desenho urbano.

O controle da estruturação do espaço das cidades é detido pelas classes de mais alta renda, que dominam três aparelhos: na condição econômica, o mercado imobiliário; na esfera política, o controle do Estado; e por meio da ideologia (VILLAÇA, 2001).

Encontram-se no país “regras setoriais (meio ambiente, patrimônio, urbanismo)” sem consenso entre si. O ordenamento territorial que deveria ser efetuado pelos planos diretores permanece de lado em documentos que demonstram conveniências econômicas dos promotores de produção das cidades. Áreas de expansão nunca foram planejadas no Brasil, a aprovação de loteamentos parte do interesse do proprietário em dividir a terra e é efetuada “caso a caso” (ROLNIK, 2012).

5.2 Conclusão

Este trabalho apoiou-se na crítica a um fenômeno atual, de construções residenciais verticais que negam o espaço público, em uma conjuntura na qual as edificações verticalizadas são cada vez mais frequentes no país. Não obstante, cabe colocar que tal tipologia habitacional rejeita seu papel, intrínseco a todos os edifícios das cidades, como componente do espaço coletivo destas. Desta forma, a propriedade privada coloca-se em modo de desagregação a uma sociedade, da qual não lhe escapa seu pertencimento.

A população, que constitui os usuários dos territórios das cidades, não possui poder de tomada de decisão na prática de conformação destes. O indivíduo que se desloca por ruas com as características do estudo de caso aqui apresentado, abarca com os prejuízos desta ocupação na qualidade e uso desses espaços.

A avaliação destes locais, realizada com a pretensão de discussão de suas qualidades, fez-se possível por meio da exploração de um referencial teórico que trabalha o tema, porém em espaços temporais e territoriais completamente distintos do apresentado. Os problemas apontados persistem, mesmo que de origem diversa ou, como é o caso dos automóveis, de sua evolução. Pontuam-se, desta forma, a

atualidade destas críticas e a necessidade de explorar as raízes e consequências de suas adversidades.

O contexto apresentado é protagonizado por empreendimentos imobiliários, comercializados por promotores representados por construtoras e incorporadoras. O intuito destas empresas segue as lógicas capitalistas de lucro e sua produção é fundamentada em vendas. Esta realidade envolve, entre outras questões, demandas instituídas por *marketing* e especificações legislativas.

Aos construtores interessa garantir a comercialização desses imóveis. Assim, criam-se demandas por espaços coletivos, em lotes que abrangem equipamentos que dispensariam a utilização da cidade, mesmo que não sejam usufruídos. Procura-se o maior potencial construtivo dentro de terrenos, seguindo as leis urbanísticas municipais, que tratam aspectos de modo superficial e acabam por permitir a execução de condomínios inseridos de forma independente às ruas.

Voltando-se ao foco deste trabalho, o convívio destas ruas na discussão de sua qualidade, verificaram-se as desvantagens que esta realidade acarreta aos cidadãos. O espaço público não é tomado como ambiente de convívio, o movimento de pedestres é baixo, enquanto o de veículos é alto. Em termos de uso, enquanto as ruas residenciais se demonstram fracassadas, as vias de passagem de tráfego se apresentam cada vez mais aglomeradas e sem zonas para mais estacionamento.

As reportagens de jornais que trazem as desaprovações por parte dos moradores da Gleba Palhano, principalmente pelos altos índices de tráfego e ausência de áreas públicas e equipamentos coletivos, direcionam a discussão para a falta de reflexão de tais aspectos no momento de adquirir seus imóveis, um indicador de que aos promotores imobiliários realmente lhes interessa os lucros obtidos por meio da apropriação de discursos oportunistas.

Esta dissertação aponta a necessidade de revisão desta produção, de forma a direcioná-la à efetuação de ambientes de qualidade, sejam estes públicos ou privados. É de conhecimento da autora que a lógica capitalista – não somente na produção do espaço urbano, como na totalidade de suas articulações – é pautada em interesses individuais e sustentada pela desigualdade social, na geração de lucros de uma pequena parcela da população. Aqui, estes movimentos agravam o esvaziamento do espaço público e desqualificam as ruas, limitando sua utilização.

Ainda, pelo caráter multifacetado do tema, assinalam-se possíveis desdobramentos deste estudo em âmbitos diversos, não aprofundados:

- (1) explorar os parâmetros da legislação urbanística na produção de condomínios verticais e indicação de possíveis diretrizes para impedir tais problemas;
- (2) investigar as ações de propostas, execução e comercialização dos promotores imobiliários nesta conjuntura, apontando possíveis interferências para redução e/ou sanção dos distúrbios que afetam os espaços públicos;
- (3) explorar o processo de projeto arquitetônico desses empreendimentos nas atividades dos profissionais de arquitetura, indicando elementos a se contemplar, de modo que sejam concebidos considerando o espaço coletivo das cidades, sem desprezar o fato de apoiarem-se em demandas estabelecidas com intuito de venda dos edifícios;
- (4) aproximar-se dos universos sociais de moradores de condomínios e prestadores de serviço das áreas residenciais verticalizadas, comparando as características dos diferentes grupos em um mesmo contexto de ocupação.

6. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

AELBRECHT, P. S., **Rethinking urban design for a changing public life**. Journal of Place Management and Development, Vol. 3 Iss: 2 pp. 113 – 129, 2010.

ALAS, P. **O fenômeno dos supercondomínios: verticalização na metrópole paulistana no início do século XXI**. Dissertação de Mestrado – Área de Concentração: Paisagem e Ambiente – FAUUSP, São Paulo, 2013.

ALVES, J. X.S. **Cidade de Muros**. JC - Jornal da Cidade de Bauru, Opinião, p. 2 - 2, 25 fev. 2013. Disponível em:

<http://www.jcnet.com.br/editorias_noticias.php?codigo=227569>

ANITELLI, F.; TRAMONTANO, M. **Construir, legislar, burlar: edifícios de Apartamentos em São Paulo, 1920-1957**. *Arquitextos*, São Paulo, ano 12, n. 142.01, Vitruvius, mar. 2012. Disponível em:

<<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/12.142/4268>>.

APPLEYARD, D. **Livable Streets**. Berkeley, University of California Press, 1981.

ARCHELA, R. S.; BARROS, M. V. F. **Atlas Urbano de Londrina**. Londrina: Eduel, 2009.

ATMOSFERA EVENTOS. Disponível em <<http://atmosfera-eventos.blogspot.com>>. Acesso em 3 de maio de 2015.

BENTLEY, I.; ALCOCK, A.; MURRAIN, P.; McGLYNN, S.; SMITH, G. (1985). **Entornos Vitales. Hacia un diseño urbano y arquitectónico más humano: Manual práctico**. Barcelona: Gustavo Gili, 1999.

BORTOLO, C. A.; FRESCA, T. M. **O Lago Igapó: Alguns elementos acerca da produção do espaço urbano da cidade de Londrina-PR**. Revista ACTA Geográfica, ANO IV, N°8, jul./dez. de 2010.

CALDEIRA, T. P. **Cidade de Muros: Crime, Segregação e Cidadania em São Paulo**. São Paulo: Editora 34/Edusp, 2000.

CARMONA, M. **Housing Design Quality: through policy, guidance and review**. London: Spon Press, 2001.

CARMONA, M.; HEATH, T.; OC, T.; TIESDELL, S. (2003). **Public Places Urban Spaces. The Dimension of Urban Design**. 2ª Ed. ed. Oxford: Elsevier, 2010.

CASARIL, C. C. **Meio século de verticalização urbana em Londrina – PR e sua distribuição espacial: 1950 – 2000**. Dissertação (Mestrado em Geografia, Meio Ambiente e Desenvolvimento) – Universidade Estadual de Londrina, Londrina, 2008.

CASARIL, C. C. **A expansão físico-territorial da cidade de Londrina e seu processo de verticalização: 1950-2000**. In: Revista Geografia (Londrina), v. 18, p. 65-94, 2009.

CÂMARA MUNICIPAL DE LONDRINA - CML. Disponível em: <<http://www1.cml.pr.gov.br/cml/site/index.xhtml>>. Acesso em 25 de fevereiro, 2015.

CORRÊA, R. L. **O espaço urbano**. São Paulo: Ática, 1999.

COUSINS, M. **Design Quality in new housing: Learning from the Netherlands**. Taylor & Francis e-Library, 2009.

DIÁRIO DOS IMÓVEIS DE LONDRINA. Disponível em: <<http://www.diariodosimoveisdelondrina.com.br/>>. Acesso em 25 de fevereiro de 2015.

DIAS, R. S. **Habitação Coletiva - Gleba Palhano Londrina PR 2013**. Trabalho de conclusão de curso (Arquitetura e Urbanismo) - Universidade Estadual de Londrina, Londrina, 2013.

DOVEY, K.; WOODCOCK, I.; WOOD, S. **A Test of Character: Regulating Place-Identity in Inner-city Melbourne.** *Urban Studies*, 46 (12), pp. 2595-2615, Novembro 2009.

DUARTE, M. J.; ELALI, G. **A. Valor de troca, valor de uso: alguns subsídios para (re)pensar o projeto de condomínios verticais.** In: 2º. Simpósio Brasileiro de Qualidade do Projeto no Ambiente Construído X Workshop Brasileiro de Gestão do Processo de Projeto na Construção de Edifícios 03 e 04 de Novembro de 2011 – Rio de Janeiro.

FOLHA DE LONDRINA. **A era da verticalização.** Londrina, 27 de Fevereiro de 2011. Disponível em: <http://www.uel.br/com/agenciaueldenoticias/index.php?arq=ARQ_not&FWS_Ano_Edicao=1&FWS_N_Edicao=1&FWS_Cod_Categoria=2&FWS_N_Texto=11665>. Acesso em 22 de fevereiro de 2015.

FOLHA DE LONDRINA. **Londrina é a 1ª do Paraná em potencial imobiliário.** Londrina, 10 de fevereiro de 2015. Disponível em: <http://www.folhaweib.com.br/?id_folha=2-1--1042-20150210>. Acesso em 15 de fevereiro de 2015.

FRESCA, T. M. **A produção do espaço urbano de Londrina: 1970-2000.** Relatório de Pesquisa. Universidade Estadual de Londrina. Londrina, 2005.

FRESCA, T. M. **Área central de Londrina: uma análise geográfica.** In: *Revista Geografia (Londrina)*, v. 16, n. 2, jul./dez. 2007.

GEHL, J. (1971). **Life Between Buildings Using Public Space.** Washington: Island Press, 2011.

GOLLAND, A.; BLAKE, R. **Housing Development Theory, process and practice.** Nova Iorque: Routledge, 2004.

GOOGLE EARTH. Disponível em <earth.google.com.br>. Acesso em 2014 e 2015.

GOOGLE MAPS. Disponível em <maps.google.com.br>. Acesso em 2014 e 2015.

GROAT, L.; WANG, D. **Architectural Research Methods**. [S.l.]: John Wiley & Sons, 2002.

HASSAN, A. M.; LEE, H.; YOO, U. **Evaluation of the contemporary urban design through the classic urban theories: Cairo and Gwangju downtown as a case study**. In: HBRC Journal , 2014.

HOLANDA, F.; KOHLSDORF, M. E.; KOHLSDORF, G. **Brasília: da Carta de Atenas à Cidade de Muros**. 5º Seminário DOCOMOMO Brasil – Caderno de Resumos. São Carlos: Depto. de Arquitetura e Urbanismo, Escola de Engenharia de São Carlos, Universidade de São Paulo, 2003, p. 34.

IBGE. **Regiões de Influências das Cidades 2007**. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. Disponível em: <<http://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/livros/liv40677.pdf>>. Acesso em: 20 de fevereiro de 2015.

IBGE. **Censo do Brasil 2010**. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. Disponível em: < <http://www.censo2010.ibge.gov.br/sinopseporsetores/>>. Acesso em: 10 de janeiro de 2015.

INSTITUTO DE PESQUISA E PLANEJAMENTO URBANO DE LONDRINA-IPPUL. Disponível em <<http://www.londrina.pr.gov.br>>. Acesso em 2014 e 2015.

JACOBS, J. (1961). **Morte e vida de grandes cidades**. 1º edição. São Paulo, Martins Fontes, 2000.

JORNAL DA GLEBA. **Crescimento desordenado pode comprometer a Gleba Palhano**. Londrina, junho de 2013, p. 4.

JORNAL DE LONDRINA. **Gleba Palhano fica sem espaço para os equipamentos públicos.** Londrina, julho de 2013. Disponível em <<http://www.jornaldelondrina.com.br>>. Acesso em 24 de agosto de 2013.

JORNAL DE LONDRINA. **Estudo busca melhorar tráfego na Gleba Palhano.** Londrina, julho de 2014. Disponível em: <<http://www.jornaldelondrina.com.br/londrina/conteudo.phtml?tl=1&id=1486108&tit=E-studo-busca-melhorar-trafego-na-Gleba-Palhano>>. Acesso em 30 de Julho 2014.

JORNAL DA GLEBA. **Ideias para o trânsito.** Londrina, janeiro de 2015, p. 4.

KASHEF, M. **Architects and planners approaches to urban form and design in the Toronto region: A comparative analysis.** Geoforum, 39 (1), 414-437.

KOURY, A. P. **Um modo de ver a cidade.** Arq.Urb, v. 03, p. 5-8, 2010.

LOURENÇO DA SILVA, A. L.; SIQUEIRA DE CARVALHO, M. **Ecoville e Gleba Palhano. Uma análise da produção do espaço urbano a partir dos edifícios de alto padrão.** *Arquitextos*, São Paulo, ano 13, n. 154.02, Vitruvius, mar. 2013. Disponível em: <<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/13.154/4685>>.

MARICATO, E. **Por um novo enfoque teórico na pesquisa sobre habitação.** Cadernos Metrópole (PUCSP), São Paulo, v. 21, p. 33-52, 2009.

MARICATO, E. **Brasil, cidades. Alternativas para a crise urbana.** 4ª Edição. ed. Rio de Janeiro: Vozes, 2011a.

MARICATO, E. **O impasse da política urbana no Brasil.** Petrópolis: Vozes. 2011b.

MAUÁ, L. B. C.; GUADANHIM, S. J. **A legislação urbanística e a paisagem das ruas: uma análise dos parâmetros da lei na relação dos espaços privados e públicos.** In: 12o. Encontro Nacional de Ensino de Paisagismo em Escolas de Arquitetura e Urbanismo no Brasil, 2014, Vitória, ES. Anais do 12o. Encontro

Nacional de Ensino de Paisagismo em Escolas de Arquitetura e Urbanismo no Brasil, 2014.

MEHTA, V. **Lively Streets: Determining Environmental Characteristics to support Social Behavior.** Journal of Planning Education and Research, 27 (2), 165-187, 2007.

MORAIS, L. S.; SILVA, P. C. M.; MEDEIROS, W. D. A. **Análise do processo de verticalização na área urbana do município de Mossoró-RN: aspectos jurídicos e ambientais.** In: Revista Verde De Agroecologia e Desenvolvimento Sustentável 2, No 2: 171–182, 2007.

MOUDON, A. V. **A Catholic approach to organizing what urban designers should know.** In: Journal of Planning Literature, 4, 1992. p. 331-349.

NINA IMÓVEIS. Disponível em: < <http://www.ninaimoveis.com.br/>>. Acesso de 25 de fevereiro de 2015.

OLIVEIRA, R. S.; FRANÇA, I. S. **Expansão urbana em cidades médias: o processo de verticalização e os loteamentos fechados em Montes Claros/MG.** In: XVII Encontro Nacional de Geógrafos, 2012, Belo Horizonte. Anais do XVII ENG. Belo Horizonte: AGB, 2012.

PANORAMIO. Disponível em <<http://www.panoramio.com>>. Acesso em 26 de fevereiro de 2015.

PARANÁ PORTAL. Disponível em <<http://www.paranaportal.com.br>>. Acesso em 03 de maio de 2015.

PLAENGE EMPREENDIMENTOS. Disponível em: <<http://www.plaenge.com.br/>>. Acesso em 25 de fevereiro de 2015.

QUEIROZ, F. A. de; TRAMONTANO, M. **Apartamentos Paulistanos: um olhar sobre a produção privada recente**. Ambiente Construído, Porto Alegre, v. 9, n. 2, p. 139-150, abr./jun. 2009.

RAMIRES, J.C. de L. **O processo de verticalização das cidades brasileiras**. Boletim de Geografia, Maringá: UEM-PGE. V.16, nº 1, p.97-105, 1998.

RAPOPORT, A. (1977). La importancia y la naturaleza de la percepción ambiental. In: **Aspectos humanos de La forma urbana. Hacia una confrontación de las Ciencias Sociales com el diseño de la forma urbana**. Barcelona: Gustavo Gili, 1978.

RAZENTE, N. **[História e dúvidas sobre a Gleba Palhano – Londrina / PR]**. Entrevista concedida à autora na Universidade Estadual de Londrina em 8 de dezembro de 2014.

REGO, R. L. **As cidades plantadas. Os britânicos e a construção da paisagem do norte do Paraná**. Londrina: Humanidades, 2009.

ROLNIK, R. **Regulação urbanística no Brasil: conquistas e desafios de um modelo em construção**. In: Anais do Seminário Internacional: Gestão da Terra Urbana e Habitação de Interesse Social, PUCCAMP, 2000.

ROLNIK, R. **A gestão e o planejamento do solo parece que não fazem parte da política urbana no Brasil**. Disponível em: <<https://raquelrolnik.wordpress.com/2011/01/14/a-gestao-e-o-planejamento-do-solo-parece-que-nao-fazem-parte-da-politica-urbana-no-brasil/>>. Acesso em 30 de novembro, 2014.

ROLNIK, R. **As enchentes e a “falta de planejamento”**. Disponível em: <<https://raquelrolnik.wordpress.com/2012/01/18/as-enchentes-e-a-falta-de-planejamento/>>. Acesso em 30 de Novembro, 2014.

ROLNIK, R. **Verticalização: para além do debate do sim ou não**. Disponível em: <<https://raquelrolnik.wordpress.com/2014/03/27/verticalizacao-para-alem-do-debate-do-sim-ou-nao/>>. Acesso em 28 de março, 2014.

ROSSI, A. **A arquitetura da cidade**. São Paulo: Martins Fontes, 1998.

SANTOS, C. P. **Processos de verticalização em Londrina – novas formas de produção e consumo de imóveis residenciais – 2000 a 2010**. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Faculdade de Ciências e Tecnologia/Unesp, Presidente Prudente, 2011.

SCUSSEL, M. C. B.; SATTLER, M. A. **Cidades em (Trans)Formação: impacto da verticalização e densificação na qualidade do espaço residencial**. Ambiente Construído, Porto Alegre, v. 10, n. 3, p. 137-150, jul./set. 2010.

SEPE, M. **Liveability, quality and place identity in the contemporary city: how to monitor and mitigate the impact of globalization on urban spaces**. In: Journal of Place Management and Development 3(3): 221-246, 2010.

SILVA, W. R.. **Centralidade e produção de loteamentos fechados em Londrina-PR**. In: SPOSITO, Eliseu Savério, SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão, SOBARZO, Oscar (Org). Cidades Médias. Produção do espaço urbano e regional. São Paulo: Expressão Popular, 2006.

SILVA, A. L. **Loteamentos Residenciais Exclusivos de Londrina: Outras Fronteiras Imaginárias e Invisíveis**. Dissertação (Mestrado em Geografia Meio Ambiente e Desenvolvimento) – Universidade Estadual de Londrina. Londrina – PR, 2007.

SINGER, P. **O uso do solo urbano na economia capitalista**. In: MARICATO, E. (org.). A produção capitalista da casa (e da cidade) no Brasil industrial. São Paulo: Alfa-Ômega, 1979. p. 21-36.

SKYSCRAPER CITY. Disponível em <skyscrapercity.com>. Acesso em 26 de fevereiro de 2015.

SPOSITO, M. E. B. **A gestão do território e as diferentes escalas de centralidades urbanas.** Revista TERRITÓRIO, ano 111,nº 4, jan./jun. 1998.

SUZUKI, J.H. **Idealizações de Modernidade: Arquitetura dos Edifícios Verticais em Londrina 1949-1969.** Londrina: Kahn, 2011.

TRANSPORTES COLETIVOS GRANDE LONDRINA – TCGL. Disponível em: <<http://site.tcgrandelondrina.com.br:8082/>>. Acesso em 15 de junho de 2014.

TRAMONTANO, M. **Apartamentos em São Paulo: brevíssimo exame de uma história controversa.** In: revista AU. Arquitetura e Urbanismo, v. abril, p. 68-71, 2006. Disponível em: <<http://www.nomads.usp.br/site/livraria/livraria.html>>.

VECTRA CONSTRUTORA. Disponível em: <<http://www.vectraconstrutora.com.br/>>.

VILLA, S. B. **Mercado Imobiliário e Edifícios de Apartamentos: produção do espaço habitável no século XX.** Arqtextos, São Paulo, ano 07, n. 078.04, Vitruvius, nov. 2006. Disponível em: <<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arqtextos/07.078/297>>.

VILLAÇA, F. **Espaço intra-urbano no Brasil.** São Paulo: Studio Nobel: FAPESP: Lincoln Institute, 2001.

WHYTE, W. **The social life of small urban spaces.** Washington: The Conservation Foundation, 1980.

YAMAKI, H. **Iconografia Londrinense.** Londrina: Midiograf, 2003.

YIN, R. K. **Estudo de Caso, planejamento e métodos.** 2.ed. ed. São Paulo: Bookman, 2001.

7. APÊNDICES

Figura 74: ferramenta *Checklist* - Reconhecimento do Local.

PPU - MESTRADO EM METODOLOGIA DE PROJETO
INSTRUMENTO DE LEVANTAMENTO AMBIENTE - COMPORTAMENTO

CHECK LIST - RECONHECIMENTO DO LOCAL

LOCAL: _____ OBSERV.: _____ DATA: _____ HORÁRIO: ____ às ____

CONDIÇÕES DO TEMPO: ENSOLARADO NUBLADO VENTO TEMPERATURA: _____

OBSERVAÇÕES: _____

CALÇADAS / VIA

ACESSIBILIDADE: _____	VEGETAÇÃO: _____
_____	_____
DECLIVIDADE: _____	MOBILIÁRIO URBANO: _____
_____	_____
MANUTENÇÃO/ LIMPEZA: _____	LOCAIS DE PERMANÊNCIA: _____
_____	_____
INCIDÊNCIA SOLAR/ SOMBRAS: _____	CONDIÇÕES ASFALTO: _____
_____	_____
OBSTÁCULOS: _____	OUTROS: _____
_____	_____
OBSERVAÇÕES: _____	

MAPA



MOBILIÁRIO
 SINALIZAÇÃO
 MEDIDAS

CONTROLE

FOTOS:

CONTRASTES VISUAIS

VARIEDADES ELEMENTOS

VISIBILIDADE

ESQUINAS

