

**UNIVERSIDADE DE BRASÍLIA
FACULDADE DE TECNOLOGIA
DEPARTAMENTO DE ENGENHARIA CIVIL E AMBIENTAL
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM TRANSPORTES**

**CARACTERIZAÇÃO DOS CONDOMÍNIOS HORIZONTAIS
FECHADOS DE CLASSE MÉDIA
SOB A ÓTICA DO TRANSPORTE:
UM ESTUDO DE CASO NO DISTRITO FEDERAL**

INGRID MARISE BATISTA BARROS

ORIENTADOR: JOAQUIM JOSÉ GUILHERME DE ARAGÃO

DISSERTAÇÃO DE MESTRADO TRANSPORTES

**PUBLICAÇÃO: T.DM – 026A/2012
BRASÍLIA/DF: OUTUBRO DE 2012**

UNIVERSIDADE DE BRASÍLIA
FACULDADE DE TECNOLOGIA
DEPARTAMENTO DE ENGENHARIA CIVIL E AMBIENTAL
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM TRANSPORTES

CARACTERIZAÇÃO DOS CONDOMÍNIOS HORIZONTAIS
FECHADOS DE CLASSE MÉDIA SOB A ÓTICA DO
TRANSPORTE: UM ESTUDO DE CASO NO DISTRITO
FEDERAL

INGRID MARISE BATISTA BARROS

DISSERTAÇÃO SUBMETIDA AO DEPARTAMENTO DE
ENGENHARIA CIVIL E AMBIENTAL DA FACULDADE DE
TECNOLOGIA DA UNIVERSIDADE DE BRASÍLIA COMO PARTE
DOS REQUISITOS NECESSÁRIOS PARA A OBTENÇÃO DO GRAU DE
MESTRE EM TRANSPORTES.

APROVADA POR:

Prof. Joaquim José Guilherme de Aragão, PhD (ENC – UNB)
(Orientador)

Prof^a. Yaeko Yamashita, PhD (ENC-UnB)
(Examinador Interno)

Prof. Marcos Thadeu Queiroz Magalhães, Dr. (FAU – UNB)
(Examinador Externo)

BRASÍLIA/DF, 05 DE OUTUBRO DE 2012

FICHA CATALOGRÁFICA

BARROS, INGRID MARISE BATISTA

Caracterização dos Condomínios Horizontais Fechados de Classe Média Sob a Ótica do Transporte: um Estudo de Caso no Distrito Federal

viii, 119p., 210 x 297 mm (ENC/FT/UnB, Mestre, Transportes, 2012).

Dissertação de Mestrado – Universidade de Brasília. Faculdade de Tecnologia.

Departamento de Engenharia Civil e Ambiental.

- | | |
|----------------------------|--------------------------------------|
| 1. Dependência automotiva; | 2. Adequação; |
| 3. Classe média; | 4. Condomínios horizontais fechados. |

.I. ENC/FT/UnB

II. Título (série)

REFERÊNCIA BIBLIOGRÁFICA

BARROS, I. M. B. (2012) Caracterização dos Condomínios Horizontais Fechados de Classe Média Sob a Ótica do Transporte: um Estudo de Caso no Distrito Federal. Dissertação de Mestrado em Transportes, Publicação T.DM-026A/2012, Departamento de Engenharia Civil e Ambiental, Universidade de Brasília, Brasília, DF, 119p.

CESSÃO DE DIREITOS

AUTOR: Ingrid Marise Batista Barros

TÍTULO: Caracterização dos Condomínios Horizontais Fechados de Classe Média Sob a Ótica do Transporte: um Estudo de Caso no Distrito Federal

GRAU/ANO: Mestre /2012

É concedida à Universidade de Brasília permissão para reproduzir cópias desta dissertação de mestrado e para emprestar ou vender tais cópias somente para propósitos acadêmicos e científicos. O autor reserva outros direitos de publicação e nenhuma parte dessa dissertação de mestrado pode ser reproduzida sem autorização por escrito do autor.

Ingrid Marise Batista Barros
Via 13, Quadra D lote 01 casa nº.200 Setor Sul
73.802-419 Formosa GO – Brasil
E-mail: marise.ingrid@gmail.com

Dedico este trabalho primeiramente a Deus, por ter me dado forças quando me sentia desanimada, e por todas as vitórias ao longo deste curso, demonstrando que nenhuma causa é impossível quando se tem fé.

A minha mãe Maria Ionil e a Valdecir Martins.

Ao meu amado esposo e amigo de todas as horas André Ananias.

Conheça todas as teorias, domine todas as técnicas, mas ao tocar uma alma humana, seja apenas outra alma humana.
Carl Jung

AGRADECIMENTOS

Gostaria de agradecer primeiramente a Deus por ter me dado a oportunidade de realizar este desejo.

Ao meu esposo André Ananias Batista da Silva por ter sido tão compreensivo e tão amigo nas horas difíceis e alegres.

Agradeço a minha família Maria Ionil (mãe) a Valdecir Martins (pai) pelo apoio que sempre deram aos meus estudos. Aos meus irmãos Natália, Rachel (Robson Lira) e Rafael. Aos meus sogros Gilda Maria e Antônio pelas orações e palavras de incentivo. A Eliane Rocha e família pelo carinho que sempre me acolheram.

A Professora Dr. Yaeko Yamashita e ao Professor Dr. Joaquim Aragão por terem sido tão companheiros e pela força que sempre encontrei em vocês ao longo do curso, agradeço a oportunidade de ter estado com vocês.

Ao Professor Dr. Marcos Thadeu Queiroz Magalhães por ter aceitado tão gentilmente participar da minha banca e pelas considerações e apoio com meu trabalho.

A Professora Mestre Elizângela Carrijo que me incentivou a continuar meus estudos após a graduação juntamente com a Professora Mestre Luciana Santos.

Gostaria de agradecer a Coordenação de Pessoal em Nível Superior (Capes) pelo o investimento e apoio em minha formação. E a Universidade de Brasília pela oportunidade.

A querida amiga que me acompanha de longa data e sempre acreditou nos meus sonhos, Maria Eloisa Batista Farias.

Aos meus amigos de curso que se tornaram parte da minha família: Ana Carolina Oliveira, Fabrício Silva, Gustavo Farias e Julienne Moraes. O carinho e apoio de vocês foram fundamentais para esta conquista.

Ao casal de amigos Bruna Antunes e Audiney que estiveram ao meu lado nas horas mais difíceis. Aos amigos George Silva, Cleisseano, Sildemar, Meiriellen, Lorena, Wender, Aline Costa, Thaís, Ramieri, Andressa, Gilberto, Eliane e José Victor ao constante incentivo que sempre me deram. A dona Graça e seu Joaquim pela consideração e apoio.

A querida secretária do Programa de Pós-Graduação em Transportes Lucinete Santos, que por tantas vezes foi compreensiva e um verdadeira amiga, e a Daniela que com sua delicadeza em aturar minhas dúvidas. Ao professor Dr. José Matsuo pelo apoio e ao Professor Dr. Alan Silva pelo incentivo ao longo do curso.

A amada tia Lucinha que sempre me apoio nos estudos, me incentivando com suas palavras e atenção, bem como a Família Ohana.

A Família São José que me acolheu com carinho e respeito, em especial Adriana, Andréia Eliane, Glória, Irmã Lucia, Irmã Roseli, Irmã Tema, Irmã Valdecir Livramento Luiza Matheus e Mirna

Gostaria também de agradecer a Universidade Estadual de Goiás pelo apoio para a continuidade de meus estudos em especial a diretora Ivani Marisa Cayser, e aos professores Ms. Luiz Henrique Borges, Dr. Francisco Heitor de M. Souza, Ms. Juliano Pirajá, Esp. Ângela Maria, Dr. Marcelo Reis, Ms. Michelle Santos, Esp. Cícero Melo e *in* memória ao saudoso Professor Dr. José Ronaldo.

Aos amigos de graduação da UEG Fernanda Arias, Gisele, Grazielle, Iara e Jordana. A outros amigos do PPGT Cristiane Barros por me incentivar e dividir a sala de estudo.

Ao Condomínio RK que me atenderam com muita presteza e respeito, Vera Barbieri e Keudson Almeida.

CARACTERIZAÇÃO DOS CONDOMÍNIOS HORIZONTAIS FECHADOS DE CLASSE MÉDIA SOB A ÓTICA DO TRANSPORTE: UM ESTUDO DE CASO NO DISTRITO FEDERAL

RESUMO

O presente trabalho busca a relação entre o comportamento dos moradores de condomínios horizontais fechados e a crescente dependência de automóveis. O estudo foi realizado por meio de pesquisa qualitativa aplicada em dois condomínios localizados em Brasília-DF. A fragmentação da cidade tem levado a novas configurações urbanas, dando surgimento aos condomínios horizontais fechados, financiados pela crescente classe média do país, estes empreendimentos residenciais estão relacionados com as cidades rodo-dependentes. O estudo buscou relacionar o comportamento de moradores de condomínios horizontais fechados e as diversas atividades sociais e econômicas desempenhadas cotidianamente por esta classe e como estas relações afetam os deslocamentos. Após a coleta de dados são reveladas as análises que apontam para tal fenômeno.

PALAVRAS-CHAVE: dependência automotiva; adequação; classe média; condomínios horizontais fechados.

MIDDLE CLASS HORIZONTAL PRIVATE CONDOMINIUMS CHARACTERIZATION UNDER THE OPTICS OF TRANSPORTATION: A STUDY OF CASE IN DISTRITO FEDERAL

ABSTRACT

The following project seeks the relation between the behavior of condominium dwellers and their growing dependence on vehicles. The study was made through a qualitative research applied in a condominium which offers public transportation and other one which doesn't, looking for their interactions. The fragmentation of the city has taken to new urban configurations, bringing the beginning to condominiums, which end up reinforcing the highway-dependent cities. The study sought to connect the condominium dwellers with the various economic and social activities that happen daily. After the collect of data, the analyses that show this fact will be revealed.

PASSWORDS: Vehicle dependence; adequacy, middle class; gated committee.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1.1 - Estrutura metodológica da pesquisa	6
Figura 2.1 - Evolução da população e da frota de automóveis no Brasil entre 1994 e 2008. Fonte: (IBGE, 2008; BRASIL, 2008)	14
Figura 2.2 - Crescimento relativo da população e das frotas de veículos no Brasil entre 1994 e 2008. (Fonte: IBGE, 2008; BRASIL, 2008)	14
Figura 3.1: Diagrama ilustrativo de distintas formas de ocupação urbana	22
Figura 3.2: Tipologia das cidades latino-americanas	23
Figura 3.3 – Processo de formação da imagem mental	30
Figura 4.1: Relação do aumento da classe média do Brasil	38
Figura 5.1: Esquema representativo de David Canter	46
Figura 6.1 – Estrutura metodológica	53
Figura 7.1 – Mapa do Distrito Federal	62
Figura 7.2 - Evolução da ocupação urbana na área de abrangência do PDTU/DF	63
Figura 7.3 – Taxa de crescimento da frota, população e motorização do DF no período de 2000 a 2009	63
Figura 7.4 - Pólos geradores de tráfego no Distrito Federal e Cidades do Entorno	64
Figura 7.6 – Sobreposição dos mapas do Sistema viário regional do DF e regiões adjacentes com o mapa do CHF's do DF	67
Figura 8.1 – Freqüência das atividades	93
Figura 8.2 - Representação de deslocamentos	95
Figura 8.3 – Relação de deslocamentos entre gênero Condomínio RK (quarta-feira)	96
Figura 8.4 - Relação de deslocamentos entre gênero Condomínio Quintas da Alvorada (quarta-feira)	97
Figura 9.1 – Estrutura representativa das relações estabelecidas na pesquisa	109

LISTA DE MAPAS

Mapa 7.1 – Localização do Condomínio RK (A: Rodoviária de Brasília – B: RK)	72
Mapa 7.2 – Localização do Condomínio Rural Residencial RK	72
Mapa 7.4 – Localização Condomínio Quintas da Alvorada (A: Rodoviária de Brasília – B: Cond. Quintas da Alvorada)	74
Mapa 7.6 - Características físicas Cond. Quintas da Alvorada	74
Mapa comportamental 8.1 - Condomínio RK – dia 16/08/2012 (período da manhã)	98
Mapa comportamental 8.2 – Condomínio Quintas da Alvorada – dia 23/08/2012 (período da manhã)	99

LISTA DE QUADROS

Quadro 3.1 – Diferença entre Condomínio Horizontal Fechado e Loteamento	17
Quadro 3.2 - Comparação entre loteamento enquadrado na Lei de Parcelamento do Solo (loteamento aberto), loteamento fechado e condomínio horizontal, quando as responsabilidades de gerenciamento	20
Quadro 3.3 – Tipos de Condomínios Fechados	20
Quadro 3.4 – Surgimento de CHF's nas literaturas separados por continente	21
Quadro 3.5 - Principais motivos que influenciam na escolha por condomínios	25
Quadro 3.6 – Impactos gerados pelos CHF's	31
Quadro 4.1 – Itens de despesas da classe média brasileira	41
Quadro 6.1 - Comparativo: Pesquisa Qualitativa x Pesquisa Quantitativa	54
Quadro 5.1: Atributos dos ambientes relacionados ao comportamento	47

LISTA DE TABELAS

Tabela 7.1: Lista de fragmentação urbana das principais cidades brasileiras	65
Tabela 7.2 – Classificação do porte de condomínios horizontais fechados	71
Tabela 8.1: Variáveis socioeconômicas	78
Tabela 8.2: Roteiro de Pesquisa	78
Tabela 8.3. – horários de visita aos condomínios	80
Tabela 8.4 - Sexo e Estado Civil	83
Tabela 8.5 – Faixa Etária	83
Tabela 8.6 – Escolaridade	83
Tabela 8.7 – Renda familiar das residências	84
Tabela 8.8 – Número de integrantes da família	84
Tabela 8.9 – Idade dos filhos dos entrevistados	84
Tabela 8.10 – Propriedade	85
Tabela 8.11 - Motivos de escolha por condomínios horizontais fechados	86
Tabela 8.12 – Motivos de viver nos condomínios específicos	86
Tabela 8.13 – Nível de satisfação quanto ao condomínio em que reside	87
Tabela 8.14 – Habitações resididas anteriormente	87
Tabela 8.15 – Percepção em viver em um condomínio horizontal fechado (CHF)	88
Tabela 8.16 – Possibilidade de mudança do condomínio	89
Tabela 8.17 – Relação entre morar no CHF em comparação a residência anterior	89
Tabela 8.18 – Atividade (Trabalho)	90
Tabela 8.19 – Local de trabalhos dos moradores	91
Tabela 8.20 – Praticantes de religião que realizam ao menos um deslocamento por semana	91
Tabela 8.21 – Atividades durante a semana	91
Tabela 8.22 – Atividades nos fins de semana	91
Tabela 8.23 – Quantidade de veículos por residência	94
Tabela 8.24 – Número de deslocamentos durante a semana (quarta-feira)	95
Tabela 8.25 – Número de deslocamentos nos fins de semana (quarta-feira)	95
Tabela 8.26 - Razões que explicam a dificuldade para chegar até a residência a partir da entrada dos condomínios pesquisados	98
Tabela 8.27 – Meio de transporte utilizado para realizar tarefas	100
Tabela 8.28 – Ocupação média dos automóveis particulares utilizados	100
Tabela 8.29 – Motivos apontados para não utilizar o transporte público	101
Tabela 8.30 – Possibilidade de trocar o automóvel por transporte público	101
Tabela 8.31 – Motivos de não trocar o automóvel pelo transporte público	101
Tabela 8.32 – Nível de dependência de automóveis – percepção do morador	101
Tabela 8.33 – Motivos que levaram os moradores a dependência por automóveis	102

LISTA DE ABREVIATURAS

BNH - Banco Nacional de Habitação

BIRD – BANCO Mundial para o Desenvolvimento

CBD - *Center Business District*

CHF – Condomínios horizontal Fechado

CODEPLAN - Companhia de Planejamento do Distrito Federal

DETRAN-DF – Departamento de Transito do Distrito Federal

DMTU - Secretaria de Estado de Transportes - Departamento Metropolitano de Transportes Urbano

E_0 = erro amostral tolerável de 10%

FGV – Fundação Getulio Vargas

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística

NOVACAP - Companhia Urbanizadora da Nova Capital do Brasil

n_0 = primeira aproximação para o n.º da amostra

PDTU-DF – Plano Diretor de Transporte e Mobilidade do Distrito Federal

\hat{p} = estimativa da verdadeira proporção de um dos níveis da variável escolhida, 0,25 quando $p=0,5$

$\hat{q} = 1 - \hat{p}$

UNICA-DF - União dos Condomínios Horizontais e Associações de Moradores no Distrito Federal

Z = abscissa da curva normal padrão, fixado um nível de confiança de 95,5%, Z = 2

SUMÁRIO

1 - INTRODUÇÃO	1
1.1 – APRESENTAÇÃO	1
1.2 – CONTEXTUALIZAÇÃO DO PROBLEMA	1
1.3 – JUSTIFICATIVA	2
1.4 – HIPÓTESE	4
1.5 – OBJETIVO	4
1.5.1. <i>Objetivo Geral</i>	4
1.5.2. <i>Objetivo Específico</i>	4
1.6 - METODOLOGIA	4
1.6.1 - <i>Método de Procedimento</i>	4
1.7 – ESTRUTURAÇÃO DA DISSERTAÇÃO	6
2 – O AUTOMÓVEL E A CIDADE	8
2.1 - APRESENTAÇÃO	8
2.2 – AS CIDADES PLANEJADAS PARA OS AUTOMÓVEIS	8
2.3 – O CULTO AO AUTOMÓVEL: A DEPENDÊNCIA	12
2.4 - TÓPICOS CONCLUSIVOS	15
3 - OS CONDOMÍNIOS HORIZONTAIS FECHADOS	16
3.1 - APRESENTAÇÃO	16
3.2 - CONCEITOS E DEFINIÇÕES	16
3.3 – UM PANORAMA INTERNACIONAL DOS CONDOMÍNIOS HORIZONTAIS FECHADOS	21
3.3.1– <i>Os condomínios horizontais no Brasil</i>	27
3.3.2 – <i>O mercado imobiliário dos CHF's: marketing</i>	29
3.4 - IMPACTOS GERADOS PELOS CONDOMÍNIOS HORIZONTAIS FECHADOS	30
3.5 - TÓPICOS CONCLUSIVOS	34
4 - A CLASSE MÉDIA BRASILEIRA: A FINANCIADORA DOS CHF's	36
4.1 - APRESENTAÇÃO	36
4.2 - Breve entendimento sobre classe média	36
4.3 - <i>A classe média brasileira: breve histórico</i>	37
4.4 - A classe média, estilo de vida e os CHF's	39
4.5 - TÓPICOS CONCLUSIVOS	42
5 – A ADEQUAÇÃO DOS CONDOMÍNIOS HORIZONTAIS FECHADOS.....	44
5.1 - APRESENTAÇÃO	44
5.2 - CONCEITOS E DEFINIÇÕES	44
5.3 - A RELAÇÃO COMPORTAMENTO E AMBIENTE	45
5.3.1 - <i>A acessibilidade</i>	47
5.3.2 – <i>Equipamentos urbanos</i>	50
5.3.3 – <i>Os mapas comportamentais</i>	51
5.4 - TÓPICOS CONCLUSIVOS	52
6 – PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS	53
6.1 – APRESENTAÇÃO	53
6.2 - ESTRUTURA METODOLÓGICA	53

6.3 - MÉTODO DE ABORDAGEM	54
Etapa 01 – Identificação do Problema	55
Etapa 02 – Construção do instrumento de pesquisa:	55
<i>Sub-etapa 2.1: Entendimento do objeto de estudo:</i>	55
<i>Sub-etapa 2.2: Construção da base teórica:</i>	55
<i>Sub-etapa 2.3: Definição da área de estudo:</i>	55
<i>Sub-etapa 2.4: Elaboração prévia do questionário:</i>	56
<i>Sub-etapa 2.5: Aplicação do Pré-teste:</i>	57
<i>Sub-etapa 2.6: Redefinição do questionário final:</i>	58
Etapa 03: Coleta de dados	58
<i>Sub-etapa 3.1: Observação dos traçados físicos:</i>	58
<i>Sub-etapa 3.2: Observações de comportamentos:</i>	59
<i>Sub-etapa 3.3: Levantamento dos dados:</i>	59
Etapa 04: Cruzamento dos mapas comportamentais com o questionário	60
Etapa 05: Identificação dos padrões de deslocamento	60
7 – APRESENTAÇÃO DO OBJETO DE ESTUDO: CONDOMÍNIOS DE BRASÍLIA-DF	61
7.1 - APRESENTAÇÃO	61
7.2 - SELEÇÃO DO OBJETO DE ESTUDO	61
7.2.1 – <i>Caracterização do Distrito Federal</i>	62
7.2.2 - <i>O advento dos condomínios horizontais fechados no Distrito Federal</i>	65
7.2.3 - <i>A questão da irregularidade</i>	68
7.3 - CRITÉRIOS PARA SELEÇÃO DOS CONDOMÍNIOS HORIZONTAIS FECHADOS	70
7.3.1 – <i>Condomínio Rural Residencial RK</i>	71
7.2.3 – <i>Condomínio Quintas da Alvorada</i>	73
8 - APLICAÇÃO DO MÉTODO	76
7.1 – APRESENTAÇÃO	76
7.2 – APLICAÇÃO DA METODOLOGIA PROPOSTA	76
ETAPA 01: IDENTIFICAÇÃO DO PROBLEMA	76
ETAPA 02 – CONSTRUÇÃO DO INSTRUMENTO DE PESQUISA:	77
<i>Sub-etapa 2.1: Entendimento do objeto de estudo:</i>	77
<i>Sub-etapa 2.2: Construção da base teórica</i>	77
<i>Sub-etapa 2.3: Definição da área de estudo</i>	77
<i>Sub-etapa 2.4: Elaboração prévia do questionário</i>	78
<i>Sub-etapa 2.5: Aplicação do Pré-teste</i>	79
<i>Sub-etapa 2.6: Redefinição do questionário final</i>	79
ETAPA 03: COLETA DE DADOS	79
<i>Sub-etapa 3.1: Observação dos traçados físicos</i>	79
<i>Sub-etapa 3.2: Observações de comportamentos</i>	80
<i>Sub-etapa 3.3: Levantamento dos dados</i>	81
ETAPA 04: CRUZAMENTO DOS MAPAS COMPORTAMENTAIS COM O QUESTIONÁRIO	82
ETAPA 05: IDENTIFICAÇÃO DOS PADRÕES DE DESLOCAMENTO	82

8.3 - ANÁLISE DOS RESULTADOS	82
8.2.1 – Perfil socioeconômico dos moradores	82
8.2.2 - Identificação dos motivos de escolha por condomínios horizontais fechados	85
8.2.3 – Características das atividades	89
8.2.4 – Os deslocamentos	93
8.2.5 – Acessibilidade	97
7.4 - TÓPICOS CONCLUSIVOS	102
9 - CONCLUSÕES	104
8.1 – APRESENTAÇÃO	104
8.2 – AVALIAÇÃO GERAL DO ESTUDO	104
8.3 – AVALIAÇÃO DOS RESULTADOS	106
8.4 - SUGESTÕES E RECOMENDAÇÕES FUTURAS	110
REFÊRENCIAS	112
ANEXOS	119

1 – INTRODUÇÃO

1.1 – APRESENTAÇÃO

Nas últimas décadas, a complexidade das cidades e em especial as ações que influenciam a vida das pessoas são pontos de grandes estudos e análises feitas pelas mais variadas ciências. Entre essas análises, está a tentativa de compreender a relação entre o uso do espaço e os transportes, ou seja, a forma com que as atividades são distribuídas no território e como os transportes estão ligados a elas.

As cidades brasileiras, assim como as dos demais países em desenvolvimento, apresentam graves problemas de transporte e qualidade de vida. A queda da mobilidade e da acessibilidade, a degradação das condições ambientais e dos espaços urbanos, congestionamentos crônicos e altos índices de acidentes de trânsito já constituem uma realidade em várias cidades brasileiras. Além dessas questões, o encarecimento das zonas centrais nas cidades tem-se configurado como um fator de modificação na organização espacial, assim surge o aparecimento de novas zonas de deslocamentos gerados por produtos imobiliários, tais como os condomínios horizontais fechados, grandes centros de empreendimentos e outros.

Com o aumento das cidades, o desenvolvimento tecnológico foi acompanhado pelo surgimento de novas infraestruturas urbanas e adaptação dos meios de transportes. À medida que as cidades estão se desenvolvendo é perceptível a popularização de empreendimentos habitacionais como os condomínios horizontais fechados, que estão gerando padrões de deslocamentos que podem estar relacionados à dependência de automóveis.

1.2 – CONTEXTUALIZAÇÃO DO PROBLEMA

Grande parte das cidades brasileiras tiveram nos últimos anos, um acréscimo no número de condomínios horizontais fechados em sua malha urbana, o qual está influenciando a transformação das cidades e de suas relações, principalmente no deslocamento de seus moradores.

As informações sobre deslocamentos para viabilização das atitudes sociais cotidianas podem estabelecer um importante referencial para a análise dos processos da expansão urbana e a utilização de meios de transportes. Na atualidade, verifica-se que esses deslocamentos ocorrem entre distâncias cada vez maiores entre a origem e o destino, revelando o avanço do processo de ocupação do espaço das aglomerações urbanas e a crescente demanda por automóveis particulares. Nas cidades atuais, pode-se notar o crescente domínio imobiliário, que acaba impulsionando a utilização do automóvel particular como viabilizadora deste mesmo modelo. Dentro desse contexto fica a seguinte questão a ser respondida nessa dissertação: Como as características sócio econômicas dos moradores dos de um condomínio horizontal fechado refletem na definição de um padrão de deslocamento?

1.3 – JUSTIFICATIVA

O surgimento de novos espaços periféricos nas cidades tem como causa e/ou consequência novas distribuições no uso do espaço. Essas novas zonas são diretamente influenciadas pelo uso e planejamento do transporte, de tal forma que as inovações em matéria de transportes tendem, como outras infraestruturas e equipamentos públicos, a beneficiar sempre, e em primeiro lugar, as áreas de maior densidade de ocupação, porque aí se concentram os argumentos mais fortes para o investimento e sua reprodutividade. Argumento reforçado por Vasconcellos (2000) em que os espaços mais desenvolvidos serão beneficiados em primeiro lugar e, portanto, multiplicarão as vantagens relativamente aos restantes.

Pode-se apontar como fator do desenvolvimento do centro urbano a facilidade com que a população tem acesso a este, como ir ao *shopping center*, às grandes torres de serviços, hipermercados e clubes. Por outro lado, a falta de espaço para expansão, o aumento da densidade populacional, a falta ou perda de acesso e mobilidade tornam-se um dos fatores mais evidentes para o processo de criação de novos centros.

Devido às novas configurações urbanas que acabam por fragmentar a cidade, as pessoas estão procurando novas formas de ocupar o espaço em busca de maiores retornos sociais, econômicos e ambientais. Estas zonas de habitação são comumente os condomínios horizontais fechados. Contudo, esta transferência ocasiona a necessidade de obtenção de melhores acessos e facilidade de mobilidade para o centro urbano. Assim, é necessário que se

entendam os padrões de deslocamento de seus moradores, pois estes afetam diretamente a relação entre o condomínio horizontal fechado e a utilização de automóveis particulares, contribuindo deste modo para a dependência das cidades por automóveis.

A crescente utilização de automóveis particulares como principal meio de transporte, presente nos grandes centros urbanos, pode estar relacionada diretamente à implantação de determinados produtos imobiliários, tais como: condomínios horizontais fechados, *shopping centers*, hipermercados, centros empresariais e outros. A vida agitada da sociedade atual necessita de agilidade e praticidade, em que o tempo é fundamental para essa concretização. Assim, o discurso da utilização do carro particular acaba favorecido por esta necessidade, de tal modo que a acessibilidade consolida as ações presentes na sociedade.

A escolha do transporte particular pelo usuário pode ocorrer por diversas razões, entre elas a precariedade, sucateamento e ausência de serviços de transporte público, a qual força o usuário a utilizar o automóvel particular como principal meio de deslocamento nos centros urbanos; ou a escolha pessoal orientada por seu estilo de vida. A dependência por automóveis não pode ser atribuída apenas à inexistência ou precariedade de transporte público, mas deve-se analisar as novas situações às quais a cidade vem se submetendo, como as pressões do setor imobiliário pela popularização dos condomínios horizontais.

1.4 - HIPÓTESE

Diante do exposto, esta pesquisa se baseia na hipótese de que:

Os condomínios horizontais fechados são estruturas urbanas, cuja existência e viabilidade dependem do automóvel. Assim sendo, seu avanço, enquanto modelo de habitação, implica no imediato incremento da demanda por e na efetiva utilização do automóvel, muito embora a utilização intensiva do automóvel esteja condicionada por fatores culturais.

1.5 – OBJETIVOS

O presente trabalho tem como objetivo geral de fatores associados à dependência de automóveis particulares por parte dos moradores dos condomínios horizontais fechados.

Esse objetivo geral engloba outros objetivos específicos a serem alcançados e explicitados para o encaminhamento da pesquisa desse trabalho:

- Diagnostico dos ambientes coletivos dos condomínios selecionados como estudos de casos através de observações e questionário;
- Verificação da existência de relação entre implantação de condomínios horizontais fechados de residências unifamiliares e a crescente utilização do transporte individual para as mais diversas atividades (trabalho, compras, educação, saúde, etc.), gerando os padrões de deslocamentos;
- Identificação das escolhas e motivações que levam os moradores de condomínios horizontais fechados a optarem por este tipo de moradia, e por outro modo de transporte.

1.6 – METODOLOGIA

Metodologicamente, para atingir os objetivos, inicialmente foi realizada uma pesquisa bibliográfica com base em livros, teses, dissertações e artigos científicos que discorressem sobre temáticas relacionadas aos condomínios horizontais, classe média, dependência de automóveis, interação entre comportamento e espaço (adequação) tanto em âmbito nacional como internacional. Essa revisão de literatura foi importante para trazer suportes teóricos à pesquisa de campo.

No que se refere ao levantamento de arquivos, foram obtidos folders de condomínios veiculados pelas corretoras imobiliárias do Distrito Federal, acompanhamento de jornais de circulação no DF. Também foram utilizados fotos e mapas obtidos nos condomínios selecionados para a pesquisa.

1.6.1 – Procedimentos Metodológicos

Por se tratar de uma pesquisa de verificação relacionada auxiliarmente a experiências existentes, o método de procedimento utilizado foi o método qualitativo e a utilização de

mapas comportamentais, em seguida correlacionando-o a fim de verificar os padrões de deslocamentos.

Foram selecionados dois condomínios horizontais fechados (CHF's) a fim de verificar as semelhanças e diferenças entre fenômenos, já que um deles está localizado às margens de uma rodovia que garante a oferta de transporte público, e o segundo CHF situado longe da oferta de transporte público.

Na pesquisa de campo realizada nos condomínios selecionados para estudos de caso foram efetuados os seguintes procedimentos:

1. Solicitação de autorização para acesso aos condomínios;
2. Entrevistas com administradores;
3. Avaliação dos documentos da administração;
4. Levantamento fotográfico do espaço físico;
5. Elaboração de mapas comportamentais;
8. Aplicação de questionário;

Estas etapas foram importantes para a organização das informações, pois os documentos da administração dos condomínios, o levantamento fotográfico e o levantamento físico auxiliaram na compreensão das áreas e na identificação das características físicas dos condomínios. As observações diretas e os mapas comportamentais elaborados possibilitaram a verificação do padrão de deslocamento. Por sua vez, o questionário permitiu a análise da adequação dos ambientes ao uso segundo as observações das pessoas que habitam nos condomínios horizontais e quais são suas escolhas para realizarem seus deslocamentos diários (uso do automóvel).

As etapas definidas são apresentadas a seguir de forma breve, já que no Capítulo 6 deste trabalho estarão todos os detalhamentos dos procedimentos metodológicos utilizados. Resumidamente temos: a definição do objeto; definição da área de estudo; elaboração do instrumento de pesquisa; o estudo de caso (levantamento dos dados) e por fim a análise dos dados e apresentação dos resultados.

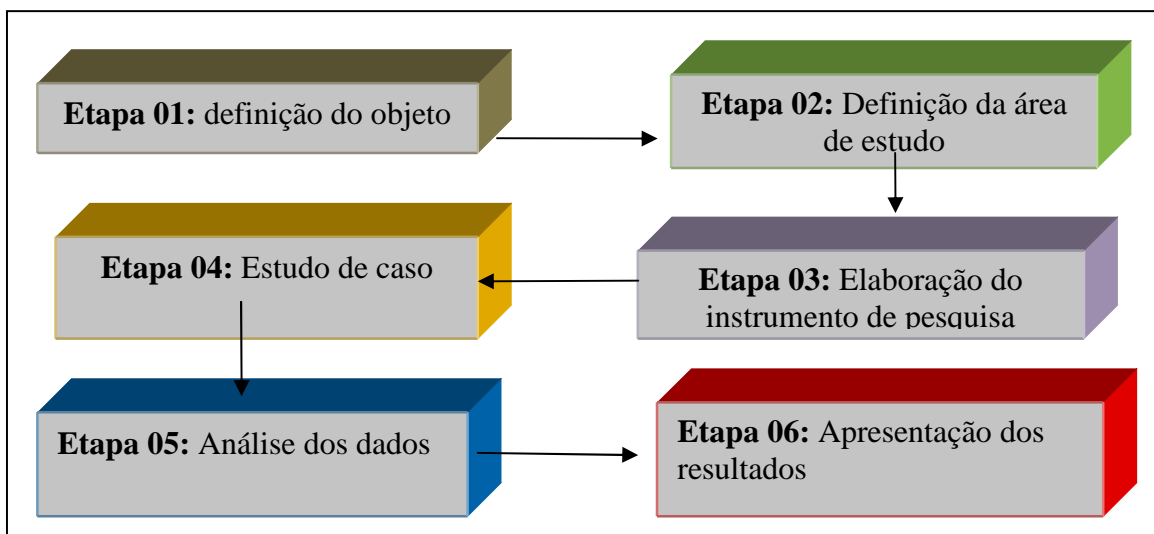


Figura 1.1 - Estrutura metodológica da pesquisa

1.7 – ESTRUTURA DA DISSERTAÇÃO

O trabalho estrutura-se em dois grandes blocos: o primeiro bloco de natureza teórica composto pelos capítulos 2, 3, 4 e 5. O segundo bloco, que é composto pelos capítulos 6 e 7, está relacionado aos dados levantados, suas análises e os resultados encontrados. E, por fim o Capítulo 8 com as conclusões e recomendações.

O Capítulo 2 compreende a revisão teórica sobre a relação entre a cidade e o automóvel; surge desta forma a dependência automotiva (rodo-dependência).

No Capítulo 3 apresenta-se o objeto de estudo os condomínios horizontais fechados, buscando-se uma caracterização tanto em nível nacional, bem quanto internacional. Apresentando su surgimento e impacto nas cidades. Também, convencionou-se pertinente o debate sobre a classe média brasileira, que tem apresentado-se como a grande financiadora deste tipo de empreendimento residencial.

O Capítulo 4 é dedicado ao estudo da adequação (relação entre o espaço e o comportamento), a fim de subsidiar a análise dos padrões de deslocamentos gerados pelos condomínios horizontais fechados.

No Capítulo 5, aborda-se a delimitação do estudo de caso, apresenta-se um breve histórico sobre o surgimento dos condomínios horizontais do Distrito Federal e em seguida a delimitação dos condomínios envolvidos no estudo.

O Capítulo 6 trata dos procedimentos metodológicos adotados para o estudo, seguido pelo Capítulo 7, que detalha os resultados obtidos.

Por fim, no Capítulo 8, estão as conclusões e recomendações para futuros trabalhos.

2 – O AUTOMÓVEL E A CIDADE

2.1 – APRESENTAÇÃO

Neste capítulo, far-se-á uma abordagem exploratória sobre a relação que os automóveis exercem nas sociedades atuais, sobretudo quanto a dependência automobilística, buscando-se uma possível relação com condomínios horizontais fechados.

2.2 – AS CIDADES PLANEJADAS PARA OS AUTOMÓVEIS

Nos últimos dois séculos da história da humanidade ocorreram uma série de mudanças que transformaram as relações humanas. Isso se deu devido às novas tecnologias, como a luz elétrica e o automóvel, as quais marcaram profundamente a maneira de viver das pessoas. De acordo com o historiador Jacques Le Goff (1992), estes meios participam do que ele chama de uma contínua "revolução invisível". Revolução no sentido de que a vida, seu ritmo, as noções de tempo e de espaço vão mudando completamente; e invisível pelo fato de que estas técnicas entram de uma maneira sutil e impositiva em nossos cotidianos, em um movimento no qual tudo agora parece indispensável. O desenvolvimento técnico redefine, a cada passo, as necessidades sociais.

As cidades modernas que abrangem atividade de produção e reprodução de bens de capital demandam cada vez mais por eficientes meios de transportes. Baseado nessa necessidade, o automóvel tornou-se assimilável por ser eficiente para a independência de movimentos e realização de deslocamentos de modo rápido (GORZ, 2004). O ser humano, por natureza, tem a necessidade de locomover-se.

Os transportes são vitais nos grandes centros urbanos, pois com o crescimento das cidades a circulação passou a ser exigida em escalas cada vez maiores. Esta exigência não está apenas no contexto competitivo da distância, mas também em relação ao tempo destas ligações (SANTOS, 1997).

Diante desta necessidade de locomover-se, a utilização de meios de transportes está em constante crescimento, principalmente com relação ao automóvel que ganhou destaque nesta

sociedade globalizada. Verifica-se, atualmente a importância que os automóveis desempenham em nossa sociedade, que caminha-se para a rodo-dependência, situação na qual a circulação sem este meio é quase impossível.

Na visão de Ferreira (2005) o privado é fator chave para o seu desenvolvimento da sociedade, pois é só nela que todos os objetos e aspectos da vida transformam-se em mercadoria. As propagandas vendem por meio dos automóveis verdadeiros estilos de vida, com o *slogan* “bem vindo à vida” (Campanha do Eco-Sport - FIAT, 2005). Estes dão a ideia de que a vida só é plena se houver a aquisição de um automóvel.

De acordo com Jameson (1997), vivemos em sociedade (a-social) fragmentada em busca de sua unidade, que ocorre por meio da aquisição de mercadorias e do dinheiro, na qual esta unidade é quantificadora e comparativa, e não qualitativa e cooperativa, pois a mercadoria e o dinheiro é que possibilitam todas as mediações sociais. Impõe-se, neste processo, uma forma de sujeito para todas as pessoas, forma esta homogênea, "igualitária" e ditatorialmente presa ao dinheiro. Um sujeito sempre em contraposição os seus outros (objetos), imerso em uma segunda natureza percebida como estranha (outra). Esta unidade quantificadora (a mercadoria e o dinheiro) é o nexos necessário entre este sujeito sujeito e a totalidade fragmentada — forma de sociabilização a-social, da qual resulta a homogeneização dos mesmos sujeitos sujeitos. Este foi o processo histórico que culminou no capitalismo contemporâneo, na generalização da mercadoria que é.

Dentre os processos de modernização das cidades, estão a adaptação, para receber o automóvel, da infraestrutura de circulação, políticas de fiscalização e outros (FERREIRA, 2005). Quando os automóveis foram introduzidos nas cidades, logo se verificou que estes respondiam com mais eficiência questões como o tempo, o conforto, resistência a longas distâncias – tanto planas como íngremes. Com estas características notáveis, foi fácil superar as resistências iniciais da população e convencê-la de que se tratava de um transporte seguro. Como o número de carros no período era baixo, ao pedestre cabia apenas certa dose de prudência e atenção nas travessias para que sua segurança estivesse garantida.

As grandes cidades foram aos poucos sendo invadida por uma grande frota de automóveis. A escritora Jane Jacobs, em seu livro “Morte e Vida das Grandes Cidades”, chama a atenção

para o planejamento urbano, aos quais estão priorizando os automóveis e negligenciando os pedestres. Deste modo, o automóvel gerou espaços imprecisos, sem sentido e vazios, os quais a autora chamou de erosão das cidades, que vem de encontro com o autor Marc Augé (1994) que chamou de lugares (não-espaço), são lugares de passagem que não suscitam relações de identidade e não promovem os vínculos sociais e emocionais, pois não geram relações com os indivíduos que por ali circulam, a exemplo das vias e os estacionamentos. Cada vez mais gurgem estacionamentos, para acomodar um número sempre crescente de automóveis, quando eles não estão sendo usados (JACOBS, 2001). A autora conclui que o efeito de erosão das cidades é proporcional ao aumento da dependência do automóvel em uma sociedade.

Como exemplo de cidade dependente do automóvel está a capital do Brasil: Brasília. A cidade, com suas amplas vias proporciona a facilidade na utilização desse meio de transporte. Para Duarte (2006), Lúcio Costa pode ter sido um urbanista a ter concebido, segundo os postulados do movimento de arquitetura moderna, cidades para o automóvel. Uma cidade em que o pedestre não consegue realizar os deslocamentos com facilidades devido às grandes distâncias entre o centro comercial e as quadras residenciais. Contudo, mesmo sendo pensada para não ter congestionamentos, atualmente Brasília vive uma crise nos meios de transportes, tanto públicos como privados, com suas longas e largas avenidas totalmente “entupidas” de automóveis.

A utilização do automóvel pode ser considerada como uma prática de reprodução da vida social, a qual a sua principal função é atender as necessidades da locomoção. Porém, o automóvel tornou-se um símbolo de *status* social, virilidade, maturidade e poder. Seu uso pode ser considerado um exemplo de subordinação das práticas sociais à lógica da produção industrial capitalista, em que a velocidade de produção e reprodução são requisitos fundamentais.

Historicamente, o automóvel foi ganhando atributos simbólicos bastante claros que fazem dele hoje algo muito além de um mero meio de transporte. [...] Tentar explicar o carro pela sua funcionalidade para a sociedade capitalista talvez termine por deixar de lado seus aspectos mais importantes, que denunciam o próprio sistema no qual ele ganha existência e do qual faz parte. Fácil também é encontrar no carro um símbolo do individualismo da sociedade burguesa capitalista, do domínio das coisas sobre os seres humanos e a natureza, e um símbolo da emergência da sociedade do consumo, na qual o movimento de reprodução da economia capitalista coincidiu com a integração dos seus potenciais contestadores através do consumo compensatório de bens e da indústria cultural. (LUDD, 2004b, p.19)

O automóvel, como mercadoria, resume em si duas propriedades fundamentais da sociedade moderna: ser auto e mover-se. Esta sociedade tem como fim a valorização no consumo individual, ou seja, consome-se mais do que se apropria (HARVY, 1992). É um consumo com fim em si, isto é, muitas vezes privilegia o ato da compra, ou a propriedade, em detrimento da utilidade do objeto a ser consumido. É possível observar na sociedade urbana uma cisão entre apropriação e consumo. O consumo se autonomiza da apropriação inerente a ele, transformando-se em uma simulação do uso que porta outro fim: a ostentação do valor monetário que o objeto comprado representa.

A mercadoria “automóvel” surge com a industrialização e se desenvolve no e para o urbano. O desenvolvimento simultâneo da indústria automobilística e do capitalismo se expressa inclusive nos termos utilizados para designar maneiras de organizar a produção (fordismo, pós-fordismo, toyotismo). Foi através da necessidade de constituição do sistema automobilístico que se direcionou boa parte do desenvolvimento industrial e planejamento urbano. Suas necessidades técnicas impulsionaram a indústria; suas necessidades de espaço e de movimento veloz redimensionaram o desenho do urbano. O automóvel, tanto construtor quanto destruidor, encanta o homem.

Para Ludd (2004b), um dos aspectos mais importantes do automóvel, que o singulariza em relação a todas as outras mercadorias, é o tipo de propriedade que ele representa e a maneira de usá-lo, ou seja, a propriedade privada, individual e móvel. Individual no sentido de ter um possuidor, mas sua utilização se dá no espaço público, ou seja, estar em um automóvel exerce no homem um momento de poder. Quando ele está por detrás de um volante pode influenciar o seu redor, demonstrar seu apoderamento e controle no tempo e espaço. Neste sentido, pode ser analisado como símbolo da modernização, considerada como um processo que, tendencialmente, individualiza e transforma tudo em dinheiro.

Sua generalização favorece as possibilidades de locomoção, surge uma nova redefinição do espaço e do tempo, assim a vida passa a ser medida pela velocidade, e o espaço torna-se um simples meio: de circulação e locomoção. Deste modo, velocidade nada mais é que uma relação de espaço sobre tempo. Quanto mais otimizada esta relação, quanto maior a velocidade, menor o tempo gasto com o deslocamento, mais lucros sociais e financeiros serão gerados, pois tempo é dinheiro: poupa-se tempo, poupa-se dinheiro. Mas isso não acontece

simplesmente por causa deste objeto técnico. A questão não é do conteúdo da técnica, e sim da forma que esta assume na modernidade: a de mercadoria (HARVEY, 1992).

O processo de modernização instrumentaliza, para tanto, todo o conjunto de relações sociais que caem nos nexos da valorização. Este é, sem dúvida, o produto exato para uma socialização individualizada, pois "liberta" o indivíduo dos constrangimentos sociais do transporte coletivo, tais como respeitar horários e conviver com outras pessoas, o que gera a individualização e a competição, a qual já está presente na própria essência da sociedade moderna, o que contribui significativamente para a destruição das bases de sustentação do projeto coletivo implícito na vida urbana e formalmente representado pela cidade (LUDD, 2004a).

2.3 – O CULTO AO AUTOMÓVEL: A DEPENDÊNCIA

O automóvel é visto como o ícone da inteligência técnica, da eficácia organizacional e da capacidade de adaptação do homem ao meio. O automóvel desperta um vasto campo de análises para a Economia, História, Sociologia, Arte, Cinema e Literatura, entre outras. Em nossa sociedade ocidental, o automóvel representa mais que um objeto que permite, na sua definição pura, o deslocamento no espaço, reduzindo o dispêndio de tempo. Para o autor John Urry (2001) o automóvel é uma forma de habitação e objeto de culto-quase santuário, um espaço *sexualizado*, utilizando a expressão “Homem-mutante”, referindo-se a ideia de que o automóvel é o espaço privado que permite ao seu dono extrair dele valor social.

Percebe-se nas sociedades modernas a dependência do automóvel em seu modo de vida. O termo foi desenvolvido por Peter Newman e Jeffrey Kenworthy (2006) que compara o uso do automóvel como os dependentes químicos, onde estes estabelecem uma prioridade para o consumo da droga muito maior do que outros comportamentos que antes tinham mais valor. Historicamente, essa dependência é considerada como um estágio evolucionário em um processo contínuo em que a forma física das cidades é moldada por transporte, tecnologias, as forças econômicas e fatores culturais. Logo, o automóvel tornou-se o meio de transporte preferido da população. Sua agilidade fazia dele um veículo incrivelmente adaptado ao tráfego urbano. “O sistema automobilístico se disseminou de maneira extraordinariamente

rápida e sem o menor compromisso com a solução dos graves problemas decorrentes de seu emprego” (BALBIM, 2003).

Esta dependência do automóvel é sustentada essencialmente pela evolução de setores econômicos, particularmente do setor imobiliário. As cidades fragmentadas tendem a ver os custos de suas terras maximizadas, o que resulta em espaço amplamente explorado para as mais diversas formas de empreendimentos imobiliários, tais como complexos industriais, grandes condomínios horizontais fechados, torres de negócios, etc. A procura por uma melhor qualidade de vida nos condomínios horizontais fechados do que a oferecida nos escassos centros urbanos com as desestimulantes habitações (CALDEIRA, 2000).

Se em um primeiro momento o automóvel trouxe a facilidade dos deslocamentos, atualmente seus efeitos negativos estão sobressaindo às vantagens, de acordo com Rodrigue (2006), os problemas de transporte mais importantes estão geralmente relacionados com as áreas urbanas e ocorrem quando os sistemas de transporte, por uma variedade de razões, não podem satisfazer as exigências numerosas de deslocamento de seus ambientes. Deste modo, o autor aponta uma série de problemas no transporte urbano. São eles:

- i) Congestionamento do tráfego e dificuldades de estacionamento;
- ii) Aumento da geração de viagens;
- iii) Dificuldades e desestímulo para a utilização de transportes não motorizados;
- iv) Perda do espaço público;
- v) Impactos ambientais e aumento no consumo de energia;
- vi) Aumento no número de acidentes; e
- vii) Aumento da demanda por utilização do solo

Os transportes têm influenciado diretamente na estruturação urbana, principalmente na organização das atividades comerciais e na aglomeração de zonas com grande densidade de aglomeração (VASCONCELLOS, 2001). O impacto dos transportes sobre a estrutura espacial e os desdobramentos de seus problemas influencia o surgimento dos subúrbios, os quais são procurados devido a seus baixos custos no preço do solo, propriedades maiores, sensação de segurança e contato com a vida mais calma do que nos grandes centros abarrotados e caóticos.

De acordo com Peter Newman e Jeffrey Kenworthy (2006), o favorecimento em oferta de estradas e estacionamento, que são usos relativamente improdutivos, e sua presença excessiva leva a uma utilização ineficiente do espaço urbano. A dependência do automóvel implica em altos níveis de viagens feitas com ele, para as quais as alternativas de transporte tornam-se limitadas. Aqueles que usam o automóvel para viajar a velocidades maiores ainda têm que realizar a mesma quantidade de atividades, tais como trabalhar, comer, dormir e estudar, isto nas mesmas proporções, como sempre.

À medida que o automóvel tornou-se o meio de transporte preferido durante o crescimento das cidades, o sistema de transporte público diminuiu, inicialmente em uso e, em seguida, depois da qualidade do serviço devido à diminuição da receita tarifária gerada para mantê-lo. O transporte público nas principais cidades brasileiras logo tornou-se obsoleto e ineficiente, tornando-se uma opção de transporte cada vez menos desejável e aumentando a dependência das pessoas do automóvel (FORSTER, 2004).

	1994	1998	2002	2006	2008
População total	153.725.670	161.790.311	174.632.960	186.770.562	189.612.814
Frota de veículos	24.145.966	24.361.347	35.523.633	45.372.640	53.849.169
Frota de automóveis	16.513.226	17.056.413	23.036.041	27.868.564	31.770.936
Habitantes por automóvel	9,31	9,49	7,58	6,70	5,97
Habitantes por veículo	6,37	6,64	4,92	4,12	3,52

Figura 2.1 - Evolução da população e da frota de automóveis no Brasil entre 1994 e 2008.
Fonte: (IBGE, 2008; BRASIL, 2008)

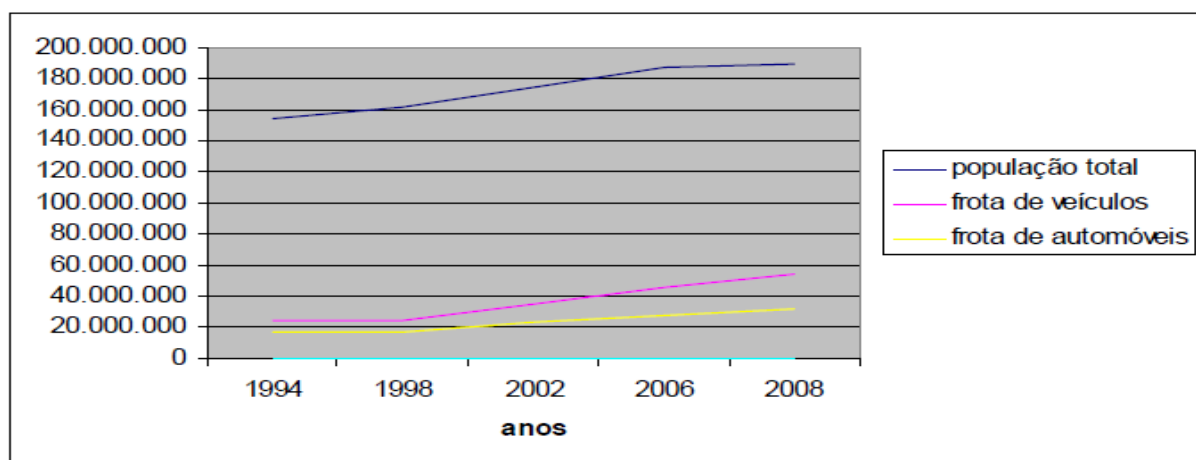


Figura 2.2 - Crescimento relativo da população e das frotas de veículos no Brasil entre 1994 e 2008. (Fonte: IBGE, 2008; BRASIL, 2008)

O dado apresentado na figura 2.1 revelou que do ano de 1994 a 2008 o crescimento relativo da frota automotiva foi de 92,4% contra 23,34% que foi o percentual de crescimento populacional, uma média de 5,97 habitantes por automóvel. A figura 2.2 reforça os dados apresentados anteriormente, onde a taxa de crescimento da frota de veículos mostra-se superior à taxa da população.

As atuais cidades, principalmente as mais recentes, estão sendo estruturadas em torno do automóvel. Não há mais a preocupação com o trajeto a pé. Os pontos de atratividade e os grandes complexos imobiliários estão sendo deslocados para regiões mais afastadas, nas quais não é possível o trajeto somente caminhando. Illich (2004) defende a ideia de que quem vai a pé ao trabalho chega a criar para si um ambiente ao longo do seu caminho. E quem percorre o caminho em um veículo está privado de uma variedade de opções: paradas, acessos, contatos. As grandes distâncias impedem este deslocamento, mas em contrapartida temos o transporte público que serviria não apenas para o transporte em si, mas para resgatar o papel social da interação. Contudo, o que se observa em países como o Brasil é o desestímulo deste transporte. Grande parte da concentração de veículo está em poder da chamada classe média brasileira, a grande consumidora de meios e espaço da atualidade.

2.4 - TÓPICOS CONCLUSIVOS

- O automóvel, que está popularizado nos grandes centros urbanos, vai muito além de simples máquina de locomoção e tem, cada vez mais, tornado-se uma mercadoria o culto ao individualismo.
- Este meio de transporte tem tornado-se símbolo de estilo de vida e poder. Verifica-se atualmente a representação que os automóveis desempenham para a nossa sociedade, que acaba por planejar cidades totalmente rodo-dependentes, a qual a circulação sem este meio é quase impossível, deste modo impactando nos deslocamentos diários dos indivíduos.
- Percebe-se nas sociedades modernas a dependência do automóvel em seu modo de vida. Tal dependência está ligada a setores diversos da sociedade, como os empreendimentos imobiliários sobre a forma de condomínio horizontal fechado.

3 – OS CONDOMÍNIOS HORIZONTAIS FECHADOS

3.1 – APRESENTAÇÃO

Nos últimos anos, a urbanização brasileira tem-se caracterizado por um processo crescente de problemas acumulados no espaço de suas cidades, tais com o trânsito caótico, o aumento da violência e a decadência das áreas centrais. Os condomínios horizontais fechados apresentam-se como argumento para minimizar os impactos destes transtornos na vida do indivíduo. Desta forma passam a integrar a paisagem urbana, transformando-a e configurando-a. Estas formas de organização vêm sendo estudadas e analisadas gerando vários debates acerca do impacto tanto na vida dos moradores com no meio ambiente e nas relações que exercem sobre os demais espaços da cidade.

O presente capítulo aborda a temática dos condomínios horizontais fechados, a fim de dar subsídio para o entendimento da pesquisa realizada para este estudo. Primeiramente definiu-se o termo “condomínio fechado”, bem como suas principais características e tipos existentes, buscando debater as causas de seu surgimento e expansão, e qual o impacto sobre o padrão de deslocamento de seus moradores.

3.2 – CONCEITOS E DEFINIÇÕES

Os condomínios horizontais fechados (CHF's) são fenômenos recentes nas atuais cidades. A etimologia da palavra ‘condomínio’ tem origem no latim: “*cum*” ligado ao termo “*dominum*” que significa, em português, ‘domínio’, deste modo, caracterizando uma propriedade conjunta, em que duas ou mais pessoas são titulares de algo que não pode ser dividido, concedendo a cada condômino uma parte ou fração ideal do objeto (PINASSI,1999).

Essa nova forma de habitação, de acordo com Tereza Caldeira (2000) está estruturada em cinco elementos básicos: (i) segurança; (ii) isolamento; (iii) homogeneidade social; (iv) equipamentos; e (v) serviços. A autora afirma que esta habitação enclausurada, fortificada e isolada, em um ambiente seguro no qual pode-se gozar de vários equipamentos e serviços e viver somente com seus semelhantes sociais, percebidas como iguais é a imagem mais sedutora e que confere o maior status para este empreendimento.

A utilização do termo “condomínio horizontal fechado” (CHF’s) é visto como uma questão que ainda não está totalmente resolvida, desta forma continua sendo objeto de discussão entre os estudiosos no assunto. Perante tal polêmica quanto à definição do termo, percebe-se o uso de diferentes denominações, tais como: condomínios fechados; condomínios horizontais; loteamentos fechados; condomínios urbanísticos; condomínios exclusivos; bairros fechados; condomínios especiais; ilhas fortificadas; guetos verdes; enclaves fortificados; entre outras. Alguns autores brasileiros levantam discussões de fundo jurídico acerca dos termos condomínio e loteamento fechado (BLANDY *et al*, 2004; GASPARINI, 1983; DACANAL, 2004; AZEVEDO, 1983; SOUZA, 2003). Para uma melhor compreensão do significado de condomínio horizontal fechado, é necessário, inicialmente, que sejam estabelecidas as diferenças fundamentais entre este, e o parcelamento do solo, ou seja, pelo loteamento. O quadro 3.1 resume a diferença existente na literatura entre condomínio horizontal fechado e loteamento, a qual foi organizada por ano de publicação.

Quadro 3.1 – Diferença entre Condomínio Horizontal Fechado e Loteamento

AUTORES	CONDOMINIO HORIZONTAL	LOTEAMENTO
LEI 4.591/64 (Lei de Condomínio em Edificações e Incorporações Imobiliárias)	Art. 8 – Existência de residências isoladas, de propriedade exclusiva, com áreas privativas de jardim e quintal, e, em comum, os jardins, piscinas, salões de jogo e as áreas de terreno que dão acesso à estrada pública e ligam as várias casas do conjunto, sendo que nas vilas, o acesso à via pública se faz pelas chamadas "ruas particulares, que terminam por um "balão de retorno, no qual são manobrados os veículos.	
ÁLVARO PESSOA (1978)	Ocorrência de praças e ruas particulares (não são logradouros públicos); possibilidade de bloquear o acesso ao condomínio aos comuns do povo, através de portão ou portaria dividindo solo público e privado. Inexistem, por conseguinte, estradas ou vias públicas na área condominial	O terreno loteado perde sua individualidade objetiva transformando-se em lotes que se individualizam como unidades autarquicamente bastantes em si mesmas; inexistente o estado e a pluralidade de comunhão; cria-se um bairro, cujo equipamento urbano (inclusive as vias, estradas e caminhos, como públicos que passam a ser com o registro imobiliário) passa a participar do sistema viário local e do orbe municipal.
LEI Nº 6.766, DE 19 DE DEZEMBRO DE 1979.		Art. 2º. [...] § 1º - Considera-se loteamento a subdivisão de gleba em lotes destinados a edificação, com abertura de novas vias de circulação, de logradouros públicos ou prolongamento, modificação ou ampliação das vias existentes.
EURICO DE ANDRADE AZEVEDO (1983)	As ruas e praças, jardins e áreas livres continuam de propriedade dos condôminos, que delas se utilizarão conforme estabelecerem em convenção. Os lotes têm acesso ao sistema viário do próprio condomínio, que, por sua vez, alcançará a via pública a gleba inicial não perde a sua caracterização; ela continua a existir como um todo, pois o seu aproveitamento é feito também como um todo, integrado por lotes de utilização privativa .	As vias e logradouros passam a ser do domínio público, podendo ser utilizadas por qualquer pessoa sem nenhuma restrição a não ser aquelas impostas pelo próprio Município. No loteamento, cada lote tem acesso direto à via pública; a gleba loteada perde a sua individualidade, deixa de existir, para dar nascimento aos vários lotes, como unidades autônomas destinadas a edificação.

AUTORES	CONDOMINIO HORIZONTAL	LOTEAMENTO
DIÓGENES GASPARINI (1983) (1984)	Estabelece igualdade quanto ao termo “loteamentos fechados” e “condomínios fechados” a qual a existência deste tipo de organização imobiliária juridicamente não existente; não há legislação que os ampare, constituem uma distorção e uma deformação de duas instituições jurídicas: do aproveitamento condominial de espaço e do loteamento ou do desmembramento. É mais uma técnica de especulação imobiliária, sem as limitações, as obrigações e os ônus que o Direito Urbanístico impõe aos arruadores e loteadores do solo.	
ROBERTO BARROSO (1993)	Caracterizam-se por planos urbanísticos de uso residencial resultantes da divisão de uma gleba em: unidades residenciais, áreas de circulação, áreas verdes e de lazer privativas à comunidade que nele habita. As áreas comuns internas são privadas e mantidas pelos moradores mediante o pagamento mensal de uma taxa condominial. Cada unidade residencial é uma fração ideal do terreno, ou seja, há uma divisão das áreas internas comuns proporcionais à área de cada unidade residencial.	O loteamento é modalidade de urbanificação, forma de ordenação urbanística do solo ou “atividade deliberada de beneficiamento ou rebeneficiamento do solo para fins urbanos, quer criando áreas urbanas novas pelo beneficiamento do solo ainda não urbanificado, quer modificando solo já urbanificado”.
CONGRESSO NACIONAL - Projeto de Lei 3.057, de 2000	Em tramitação deste 2000.	Alteração da Lei 6.766/79 e a adoção de novos conceitos quanto ao parcelamento do solo, com o propósito de fixar legalmente o condomínio horizontal como uma alternativa de parcelamento do solo urbano.
CÓDIGO CIVIL (Lei 10.406/2002),	Os artigos 1314 a 1326, nos quais a figura do condomínio tem como característica básica o fracionamento da gleba em partes ideais. O proprietário tem a obrigação de participar com as despesas de conservação das áreas comuns e é permitida a barreira física, onde a autorização para a entrada é dada pelos proprietários.	
SOUZA (2003)	No condomínio as áreas comuns são de domínio privado, propriedade de um pequeno grupo, que constroem empreendimentos tais como as áreas de lazer e ruas (que deveriam ser de domínio público) vendidas juntamente com a habitação e/ou lote.	Não existe a figura jurídica do chamado loteamento fechado. O loteamento é regulamentado pela Lei Federal nº 6.766/79 (que dispõe sobre o parcelamento do solo urbano, modificada parcialmente pela Lei Federal 9.785/99) e representa a divisão do solo em lotes, com aberturas de vias e logradouros públicos, estando implícita nessa legislação que 35% da área do loteamento será de domínio público. As áreas comuns (praças e ruas) são de domínio público, propriedade da municipalidade
CALDEIRA (1997) DACANAL (2004)	São caracterizados por grandes extensões de área, geralmente concentrados nas zonas suburbanas, são urbanizados privadamente e isolados do seu entorno. Possuem baixo gabarito e densidade. Propriedades privadas para uso coletivo, mas de forma individualizada. Estão fisicamente demarcados por muros, grades, espaços vazios e detalhes arquitetônicos; voltam-se para o interior e não em direção a rua; possuem infraestrutura básica, serviços, portarias, equipamentos de uso comunitário, sistema de vigilância e segurança que impõe regras internas de inclusão e exclusão.	O empreendimento caracterizado como loteamento não implica construção de nenhuma edificação, relacionando-se unicamente com a implantação de sistema viário, quadras, lotes, áreas livres, equipamentos públicos e comunitários e a infra-estrutura necessária à sustentabilidade da população que ali irá residir. Objetiva a construção do espaço urbano e a comercialização de porções do terreno urbanizado para fins de edificação.
BLANDY et al (2004)	É definido como empreendimento habitacionais murados ou vedados, nos quais o acesso público é restrito, vigiado usando circuito interno de monitoramento e/ou pessoal de segurança, e geralmente caracterizado por acordos legais (locação ou arrendamento).	

AUTORES	CONDOMINIO HORIZONTAL	LOTEAMENTO
SILVA (2005)	São delimitados por muros geralmente altos e decorados, apresentam grande riqueza de áreas verdes e de lazer, bem como elementos paisagísticos, além de serem providos de segurança privada altamente sofisticada. O empreendimento condominial leva obrigatoriamente à vinculação da construção de edificação. Objetiva a construção de edificação para a comercialização de unidades da própria edificação. Essas unidades são vinculadas às frações ideais (isto é, sem demarcação) do terreno e das áreas construídas de uso comum (escadas, portarias, halls, quadras esportivas, etc.).	
RODRIGUE (2006)	São regulamentados pela lei 4591/64 onde tudo que está dentro da área do projeto é área privada. E no. São os loteamentos convencionais, regidos pela Lei 6766/79, fechados por ato do loteador ou de uma associação de moradores, acrescidos de uma guarita para controle e murados. Funcionam em sistema de condomínio (divisão de despesas).	Definido como a subdivisão de gleba em lotes destinados a edificação, com abertura de novas vias de circulação, de logradouros públicos ou prolongamento, modificação ou ampliação das vias existentes” onde a percentagem de áreas públicas prevista não poderá ser inferior a 35% (trinta e cinco por cento) da gleba.

Fonte: ÁLVARO PESSOA (1978), AZEVEDO (1983); GASPARINI (1983) (1984); BARROSO (1993); SOUZA (2003); CALDEIRA (1997); DACANAL (2004); BLANDY *et al* (2004); RODRIGUE (2006), SILVA (2005) **Org.:** BARROS, I. M. B. 2012.

No Brasil, o termo condomínio fechado é amplamente popularizado pelo setor imobiliário (LOPES, 2008). Como objeto de estudo desta dissertação, preferiu-se o uso da expressão condomínio horizontal fechado (CHF's). Tal opção sustenta-se na interpretação realizada por Caldeira (1997) e Dacanal (2004), resumidos no quadro 3.1.

Portanto, os condomínios horizontais fechados podem ser definidos como um conjunto de moradias horizontais, sob forma de residências unifamiliares, podendo ou não haver comércio e serviços em suas mediações, acesso restrito e privado de seus moradores. Possuem como característica físico-espacial a presença de barreiras físicas que os rodeiam, além de acesso único e restrito passível de autorização prévia, com sistema de segurança pessoal e eletrônico, e seus moradores são expostos a regras de convívio social. Indicada a definição a ser adotada, segue a descrição desse tipo de moradia procurando expor as suas principais características.

No Quadro 3.2, a seguir, apresenta-se uma comparação entre loteamento aberto, loteamento fechado e loteamento em sistema condominial, ressaltando as responsabilidades administrativas e gerenciais de cada um deles com base na interpretação de Honda (2008).

Quadro 3.2 - Comparação entre loteamento enquadrado na Lei de Parcelamento do Solo (loteamento aberto), loteamento fechado e condomínio horizontal, quando as responsabilidades de gerenciamento.

GERENCIAMENTO	LOTEAMENTO ENQUADRADO NA LEI DE PARCELAMENTO DO SOLO	LOTEAMENTO FECHADO	CONDOMÍNIO HORIZONTAL SOB A FORMA DE LOTEAMENTO OU EM LOTE ÚNICO
ADMINISTRAÇÃO	Prefeitura	Associação de moradores e poder público	Síndico
INFRAESTRUTURA	Poder Público	Pertence ao poder público	Particular
CONTROLE DE ACESSO	Acesso livre sem restrição	Controlado, porém não é possível proibir o acesso a estranhos	Acesso restrito
ÁREAS PÚBLICAS	Poder Público	Vias de acesso interno, áreas institucionais, áreas verdes	Não possui áreas públicas

Fonte: HONDA (2008)

Quanto aos vários estudos tipológicos na arquitetura, são notórias as diferentes classificações. Débora Berck (2005) as dividiu da seguinte forma: (i) horizontais – quando há apenas habitações unifamiliares; (ii) verticais – quando há edifícios de apartamentos; (iii) mistos – com habitações unifamiliares e edifícios de apartamentos. Quanto à extensão do solo que ocupam, Débora Berck (2005) classificou os condomínios fechados em: (i) pequeno – ocupando um lote ou pedaço de quarteirão, com poucas habitações – por volta de 5 a 15; (ii) médio (ocupando um pedaço ou um quarteirão inteiro; e (iv) grande porte (ocupando mais de dois quarteirões – com mais de 100 habitações).

Quadro 3.3 – Tipos de Condomínios Fechados

TIPOS DE CONDOMÍNIOS	TIPO DE USOS	TIPOLOGIA HABITACIONAL	PORTE	LOCALIZAÇÃO NA MALHA URBANA	CLASSES
Horizontal de uso misto	Residência, comércio e serviços	Casas	Pequeno, médio ou grande	Malha urbana e zonas periféricas	Alta e Média
Horizontal de uso residencial	Residência	Casas	Pequeno, médio ou grande	Malha urbana e zonas periféricas	Alta, Média e Baixa
Vertical de uso misto	Residência, comércio e serviços	Edifícios de apartamentos	Pequeno, médio ou grande	Malha urbana e zonas periféricas	Alta e Média
Vertical de uso residencial	Residência	Edifícios de apartamentos	Pequeno, médio ou grande	Malha urbana e zonas periféricas	Alta, Média e Baixa
Mistos <i>edge cities</i> , megacondomínios	Residência, comércio e serviços	Casa e edifícios	Grande	Zonas periféricas	Alta

Fonte: BERCK (2005)

3.3 – UM PANORAMA INTERNACIONAL DOS CONDOMÍNIOS HORIZONTAIS FECHADOS

O surgimento dos CHF's remonta a década de 1950 nos Estados Unidos de acordo com Tramontano (1999), quando os arredores das cidades foram invadidos por casas de campo, a qual o termo subúrbio designava sinônimo de vida pacata. O quadro 3.4 relaciona o surgimento dos CHF's e algumas literaturas que têm como temática estas habitações.

Quadro 3.4 – Surgimento de CHF's nas literaturas separados por continente

EUROPA - início na década de 1980	ÁSIA - início na década de 1980	AMÉRICA LATINA - início na década de 1980	AMÉRICA DO NORTE-início na década de 1950	ÁFRICA- início na década de 1980
<p><u>França</u>: Charmes (2003) MacLEOD (2003). Viena e <u>Berlin</u>: Webster et al. (2002). <u>Inglaterra</u>: Atkinson e Flint (2003). <u>Holanda e Turquia</u>: Aalbers (2003) e Dunder (2003)</p>	<p><u>Arábia Saudita</u>: Glasze e Alkhayyal (2002). <u>China</u>: Wu (2003) e Giroir (2003). <u>Nova Zelândia</u>: Dixon (2003)</p>	<p><u>Brasil</u>: Giglia (2003) Santos (2002), Salgado (2000), Pereira e Tramontano (1999), Carvalho et al. (1997). <u>México</u>: Thuillier (2003) e Coy e Pöhler (2002). <u>Argentina</u>: Couto (2003), Moura (2003), (COY, 2002)</p>	<p><u>E.UA</u>: Blakely e Snyder (1998) (MOOBELA, 2003) (GOIX, 2003). <u>Canadá</u>: Grant: (2003)</p>	<p><u>África do Sul</u>: (JÜRGENS e GNAD, 2002) Landman (2003)</p>

Fonte: Org. BARROS, I. M. B.

Os centros urbanos são percebidos como caóticos: a violência, marginalidade, abandono, congestionamento de veículos, poluição. Segundo Ferrara (1988, 1993), alguns condomínios, inclusive, estão sendo instalados em cidades que apresentam baixos índices de violência, se comparados às grandes cidades brasileiras. Além disso, temos um processo de popularização dessa fórmula, hoje oferecida para parcelas de menor poder aquisitivo. Essa rápida disseminação situa-se em um cenário mais amplo de modificações na esfera urbana e tem fomentado processos de reestruturação do espaço das cidades, que comportam tais condomínios.

Os CHF's são típicos de um processo de fragmentação no contexto da cidade, sobretudo a partir dos anos 1990, em que a polarização social e a busca de segurança instauram nas médias e grandes cidades novas formas de ocupação do espaço. De acordo com Sassen (1996), na cidade fragmentada, existe uma tendência em misturar as finalidades, contudo existem espaços que serão menos especializados e isso ocorre devido à tendência para substituir as áreas especializadas do zoneamento por espaços de atividade mistos, mas, por

outro lado, cresce a especialização de determinadas unidades. Basta pensar na segmentação espacial do processo produtivo, na especialização muito estreita de alguns pontos de venda, no aumento da diversidade dos alojamentos. Finalmente, devemos referir o padrão aleatório destes novos acontecimentos urbanos. Ora surgem no centro, ora na periferia, uns são frutos da reabilitação de imóveis degradados, outros nascem com a renovação de áreas obsoletas, outros ainda são construídos de raiz num local que rapidamente ganhou acessibilidade ou, pelo contrário, cujo isolamento permite adquirir o solo a baixos custos, como no caso da habitação.

A figura 3.1 representa a distribuição da densidade de uma área urbana. Na representação 1, observa-se a forma de ocupação urbana monocêntrica, ou seja, a tradicional forma de ocupação das cidades tradicionais, que possuem os espaços definidos quanto ao uso e organização. Na segunda representação, é possível observar a existência de diversos núcleos segregados, polinucleada, na visão de Ojima (2007), os chamados de *urban sprawl* e *leapfrog development*, o que para nossa tradução seria a ideia de uma urbanização em saltos, caracterizada pela fragmentação dos espaços urbanos, a qual apresenta a separação física dos núcleos de desenvolvimento urbano. A urbanização em saltos está ligada ao processo de desconexão dos espaços de relações cotidianas dentro das cidades e é notória a verificação das mudanças ocorridas nos deslocamentos espaciais da população, uma vez que a continuidade da mancha urbana não é mais necessária para que os contextos urbanos sejam integrados.

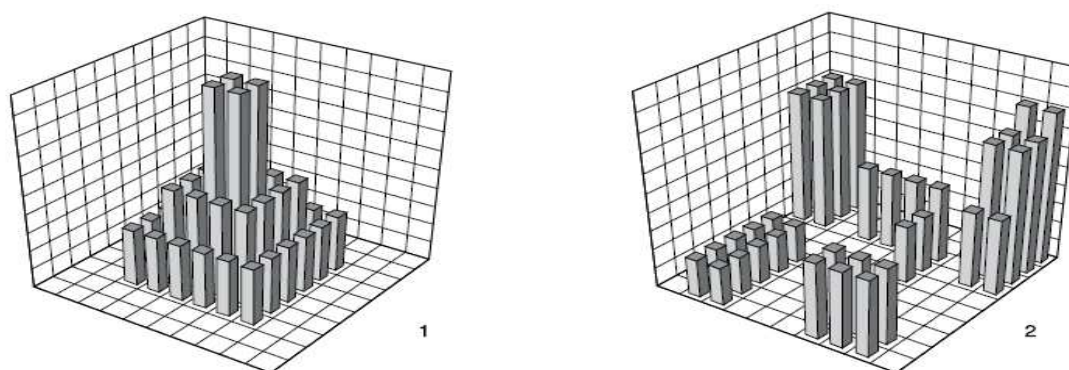


Figura 3.1: Diagrama ilustrativo de distintas formas de ocupação urbana

(Fonte: Ojima, 2007)

Vários autores (SANTOS, 2001; KNEIB, 2004; HARVEY, 1992; CASTELS, 1999) defendem a ideia que, à medida que nossa sociedade melhora suas técnicas, existe a

possibilidade de ultrapassar barreiras tanto físicas como virtuais, de tal forma que devemos entender a espacialidade como um produto do trabalho humano, deste modo histórico e social. Assim, a fragmentação é a principal característica desta sociedade globalizada. Segundo Harvey (1992), “o progresso implica a conquista do espaço, a derrubada de todas as barreiras espaciais e a aniquilação última do espaço através do tempo”.

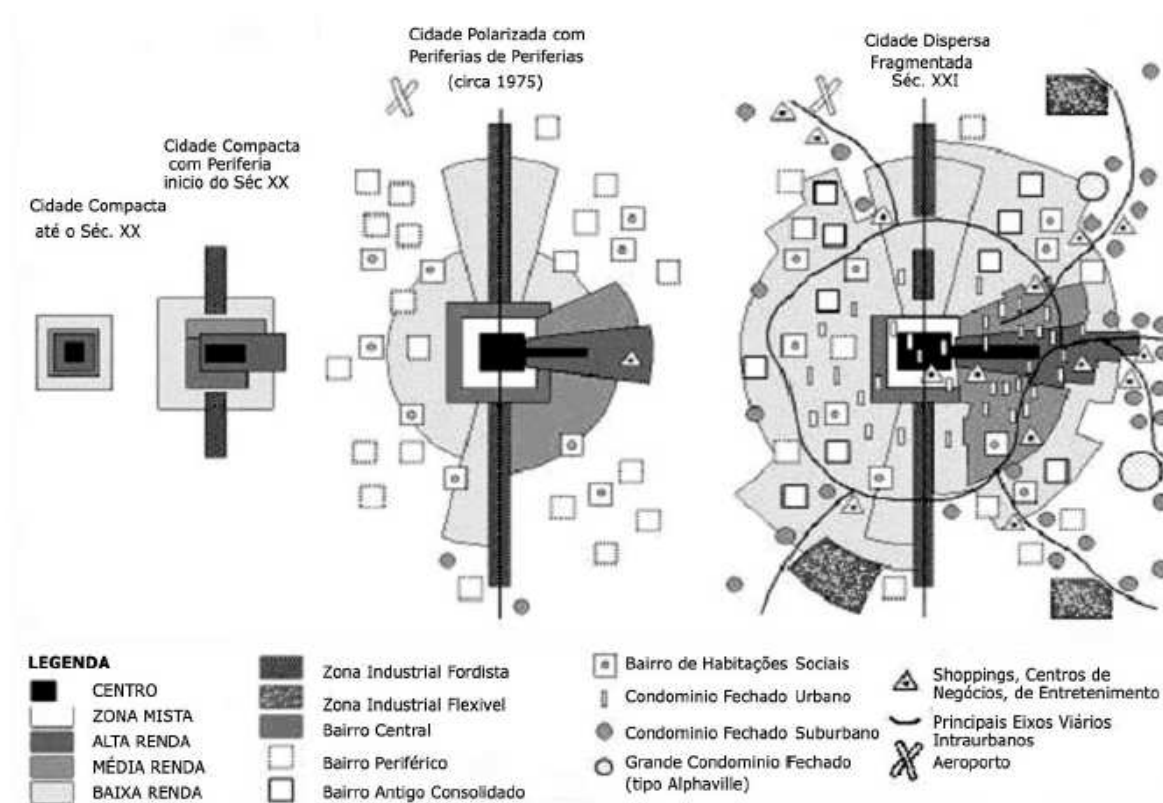


Figura 3.2: Tipologia das cidades latino-americanas

Fonte: Elaborado com base em diagrama extraído de BORSODORF, 2003.

A figura 3.2 apresenta a evolução das cidades, e percebe-se que o espaço urbano atual apresenta-se polinucleado, o qual engloba novas áreas e extensões fragmentadas. Se o espaço é produzido socialmente, enquanto soma dos valores e signos da sociedade moderna, devemos entendê-lo como parte das relações dialéticas espaço-sociedade, essa compreensão somente será possível se observamos as transformações dos valores e re-significações que a sociedade contemporânea atravessa (GIDDENS, 2002). Deste modo, os CHF's estão transformando as cidades e suas relações sociais e econômicas. Segundo Silva (2004), o crescimento das cidades fez-se muito acelerado nas últimas décadas, o que possibilitou aumentar o território da cidade e diferenciar seu espaço, de acordo com níveis de poder aquisitivo. Entre os bairros suburbanos e as localidades centrais, podem-se encontrar *shoppings*, áreas verdes, torres de

empreendimentos, indústrias e vazios urbanos. Há no espaço urbano uma disposição de vários subcentros, resultado do processo de fragmentação do espaço (SANTOS, 1999).

Para a instalação de um CHF's é necessário que haja espaço para sua construção, a qual o centro tradicional das cidades encontra-se ocupado, não havendo espaço disponível para este tipo de empreendimento. Diante das características do centro urbano, principalmente do valor do solo e da pouca oferta de moradias, as pessoas passam a procurar novos espaços para habitação, gerando a descentralização e os chamados núcleos secundários. Na visão de Correia (1995) os fatores que estimulam as atrações em áreas não centrais que são utilizadas por grande parte dos CHF's, são elas: (i) terras não ocupadas a baixos preços e impostos; (ii) infraestrutura implantada; (iii) facilidade de transporte; (iv) qualidades atrativas do sítio, como topografia e drenagem; (v) possibilidades de controle do uso da terra; e (vi) amenidades.

Os CHF's estão fortemente associados a uma imagem pertencente a um ideal urbano, tratado por utopistas ao longo da história, deste modo, relacionando-se a uma imagem bucólica. Nas cidades utópicas, de acordo com Baumont & Huriot (1997), segue-se um ideal: os homens são vistos como indivíduos padronizados, seguem regras de conduta simplificadas e constituem organizações sociais pouco diferenciadas. A sociedade funciona dentro de um mundo atemporal, dentro de uma estabilidade e equilíbrio que não pode se modificar por choques externos. Os valores humanos são reduzidos e não há distinção de preferências de individualidades. Há o abandono de toda personalidade, substituída pela uniformidade de comportamentos que revelam uma visão desejável da dinâmica social, baseada na igualdade, justiça, solidariedade e coletividade.

Podemos dizer que os CHF's agem em uma escala micro-comunitária, altamente seletiva, muito eficiente na restrição de estranhos e de suas heterogeneidades. Existe a ilusão de que os espaços coletivos internos do empreendimento são substitutos do que um dia foi espaço público. A rua interna privada é um simulacro da rua pública antiga onde as crianças podiam brincar e os adultos podiam deixar suas portas abertas. Imaginar poder recriar uma versão idealizada de um estilo de vida passado em um espaço artificialmente tranquilo, controlado e perfeitamente planejado para a felicidade de pessoas semelhantes; é o ilusionismo compartilhado por grande parte dos moradores. Para reforçar tal afirmação Tuan (1980)

explicita que a construção do mundo ideal é a remoção dos defeitos do mundo real, ou seja, a imagem dos condomínios horizontais também se opõe aos problemas ambientais do mundo real, da cidade em si. Deste modo, o autor afirma que pode-se compreender duas paisagens percebidas e interpretadas de diferentes formas, conferindo imagens opostas: uma interior aos muros dos condomínios e outra do lado de fora.

De acordo com a definição de Lynch (1988), a imagem de um lugar diz respeito ao que o ser humano percebe e dota de significado no meio ambiente. A imagem urbana para o autor é resultado de um processo bilateral envolvendo o homem, que tem um olhar próprio, filtrado por suas intenções, experiências e o ambiente, ou seja, cada cidade e cada lugar têm um significado para cada indivíduo, o qual ele chama de imagem.

Grande parte dos condomínios horizontais fechados são construídos visando às classes de maior poder aquisitivo (COUTO, 2003; SOUZA, 2003; ROBERTS apud FILHO, 2003; THUILLER, 2003; GIGLIA, 2003; SANTOS, 2002; ANDRADE, 2001; SALGADO, 2000; PEREIRA e TRAMONTANO, 1999; SANTOS, 1981). Nos estudos de Coy e Pöhler (2002) e Thuiller (2003) constatou-se que grande parte da população de condomínios é formada por jovens casais com filhos pequenos pertencentes às médias e altas. No trabalho de Becker (2005) a autora apresenta um quadro com os principais motivos que influenciam a escolha por condomínios como local de moradia em vários lugares do mundo. Conforme o quadro 3.5 a seguir:

Quadro 3.5 - Principais motivos que influenciam na escolha por condomínios

Localidade - condomínio - autor	Resultados obtidos - Principais motivações
Brasil - São Paulo/SP (Alphaville) – megacondomínio - Carvalho et al. (1997).	Segurança, privacidade, aparência, melhor qualidade de vida, gerenciamento privado.
Brasil - Barra da Tijuca/RJ – condomínios mistos – megacondomínios - Coy e Pöhler (2002)	Segurança, os espaços coletivos privados de lazer e recreação, a existência de serviços de manutenção.
Brasil - Goiânia/Goiás - 1 condomínio horizontal de uso misto - Moura (2003).	Proximidade do verde, privacidade, segurança, vida em comunidade, ambiente homogêneo, melhor qualidade de vida e prestígio.
Brasil - Goiânia/Goiás – 4 condomínios horizontais de uso residencial - Brandstetter (2001)	Desejo de morar em casa, privacidade, melhorar o padrão da habitação, segurança.
Brasil - São Paulo/SP, Roberts, apud Filho (2003).	Segurança e <i>status</i> social.
Brasil – Arujá/SP – condomínio Arujazinho I,II,III – megacondomínio - Menegatti (2002)	Segurança, convívio social, lazer, <i>status</i> social.
Brasil – São Paulo/SP – plantas de condomínios horizontais de uso residencial e anúncios publicitários – Santos (2002)	Segurança, privacidade, espaços coletivos de lazer, proximidade do verde, ambiente homogêneo, qualidade de vida, <i>status</i> social.
México - Cidade do México - 5 condomínios horizontais de uso residencial, classes econômicas diversas (baixa, média, alta) - Giglia (2003).	Segurança, privacidade, ambiente homogêneo, <i>status</i> social, prestígio e estilo de vida, gerenciamento e manutenção própria.
Estados Unidos - São Francisco, Los Angeles, Califórnia, Miami – condomínios horizontais de uso misto - Blakely e Snyder (1997; 1998).	Segurança, privacidade, ambiente homogêneo, espaços coletivos privados, gerenciamento e manutenção própria, senso de comunidade, estilo de vida, prestígio, <i>status</i> social, e, a presença de serviços privados (ex. escolas).

Localidade - condomínio - autor	Resultados obtidos - Principais motivações
Estados Unidos - Texas e Nova York – 2 condomínios fechados - Low, (2004).	Busca por maior segurança, maior privacidade e mais espaço.
Canadá – Grant (2003).	Privacidade, estilo de vida, senso de comunidade.
Inglaterra - 10 condomínios horizontais de uso residencial - Atkinson e Flint (2003).	Segurança e privacidade, e, ainda, localização, presença espaços de lazer e serviços privados, <i>status</i> social.
Inglaterra - Londres - condomínio tipo <i>alley-gating</i> e horizontal residencial - Landman (2003).	Busca por maior segurança.
Inglaterra - Sheffield – 1 condomínio misto de uso misto - Blandy e Lister (2003).	Valor da propriedade – como investimento, segurança, presença de espaços coletivos privados de lazer, presença de serviços e comércio, ambiente homogêneo e senso de comunidade.
Inglaterra – Londres - Castell, <i>apud</i> Blandy, et al. (2003).	Segurança, serviços e espaços privados coletivos.
França - Região de Leon, Paris - Charmes (2003).	Privacidade e segurança.
Turquia – Ankara - 1 condomínio vertical de uso residencial - Dundar (2003).	Segurança, ambiente homogêneo, serviços existentes no interior, prestígio, <i>status</i> .
África do Sul - Johannesburg – 2 condomínios horizontais de uso residencial - Jürgens e Gnad (2002).	Segurança, localização, aparência (luxo), privacidade, espaços comuns de lazer e redução da manutenção dos custos.
Arábia Saudita – cidades do Líbano e Riyadh (capital Arábia Saudita) – condomínios horizontais de uso residencial – Glasze e Alkhayyal (2002).	Segurança, espaços coletivos privados de lazer, privacidade, ambiente homogêneo, estilo de vida, gerenciamento e administração privada, <i>status</i> , e com menos expressão, senso de comunidade.
China – Nanjing e Shanghai – condomínios horizontais de uso misto - Wu (2003).	Serviços existentes no interior, prestígio, <i>status</i> , qualidade das casas.

Fonte: BERCK (2005: p. 19), com adaptações.

Embora a principal justificativa apresentada pelo quadro 3.5 possa ser a violência, morar em um condomínio horizontal confere *status*, como afirma Caldeira (2000). O local de moradia entendido como símbolo de *status* e estilo de vida, significa atribuir a uma necessidade básica, de morar, uma característica que permite a distinção e prestígio. Assim, “às diferentes posições no espaço social” correspondem diferentes posições no espaço físico (SANTOS, 2000) que, em função do medo e da necessária “evidenciação do status adquirido”, é demarcado por muros em seus limites. Contudo, o quadro também mostra que existem outros fatores que podem ser considerados na influência da escolha por condomínios horizontais tão importantes quanto à segurança, dentre eles: a privacidade; os espaços coletivos; a preferência por este tipo de moradia, a homogeneidade e os serviços de manutenção. De acordo com Santos (1981) o morador do condomínio fechado é homogeneizado antes mesmo de existir.

Grande parte dos condomínios horizontais fechados estão modificando as relações existentes entre o espaço público e o privado. Estes por sua vez estão ocupando parcelas significativas da malha urbana, desta forma altera-se a estrutura morfológica do tecido urbano, tais como as ruas, lotes e quarteirões (SANTOS, 1988; MOUNDON, 1994) e acabam por substituir as edificações tradicionais por barreiras físicas (funcionais e, por muitas vezes, visuais)

contínuas, reduzindo-se o número de conexões físicas (portas e janelas) existentes entre o espaço público e o privado.

Os condomínios horizontais produzem espaços internos coletivos semelhantes ao espaço público, porém o que deveria ser público (a todos) passa a ser coletivo, onde coletivo é entendido como um público selecionado (DELICATO, 2004). Por isso, o termo ambiente coletivo foi utilizado nesta pesquisa e em pesquisas que avaliaram o desempenho dos espaços comuns dos condomínios horizontais (BECKER, 2005; LOPES, 2009; MEDVEDOVSKI et al, 2004; PINHEIRO, 2011). Essa alteração dos locais que deveriam ser públicos, segundo o sociólogo Sennet (1998), é vista como um problema e um desequilíbrio. Ele estudou as mudanças de valores do público e do privado e afirmou que a ideia de valorização da vida pessoal predomina em decorrência da cultura capitalista que vem sendo estimulada. Para Carr *et al* (CARR *et al* , 1992 *apud* BASSO, 2001) o público, passou a ser visto, para alguns, como um lugar de desordem e por isso as pessoas passaram a se proteger em lugares íntimos e distantes, ocasionando o enfraquecimento da vida pública.

3.3.1 – Os condomínios horizontais no Brasil

Aqui não será tratada exaustivamente a temática dos condomínios horizontais fechados no Brasil. O objetivo é realizar uma breve explanação. Este estudo delimitou a área do Distrito Federal, que abrange a capital do Brasil, para o estudo de caso que será apresentado na definição da área de estudo, Capítulo 05.

Na literatura encontramos vários estudos voltados para a temática dos condomínios horizontais fechados, tais como (ANDRADE, 2001; BERCK, 2005; CALDEIRA, 2000; RODRIGUE, 2006; SANTOS, 2001; ZAKABI, 2002) que tem como foco a análise no surgimento e nos impactos que este causam na configuração urbana e na questão jurídica (AZEVEDO; 1983; GASPARINI, 1983; BARROSO, 1993; PESSOA, 1978; SILVA, 1995).

Segundo Andrade (2000), não se pode afirmar com certeza a data de surgimento exato dos condomínios fechados no Brasil, até porque estes condomínios não possuíam as mesmas formas dos modelos atuais. No Brasil, este tipo de organização passa a ser expressivo a partir da década de 1970, como a implementação de bairros previamente organizados e planejados,

bem como a forma de ocupação previamente traçada. Assim, surgem os apartamentos em série, considerados os condomínios verticais, comportando, nos bairros mais centrais, uma população composta na sua grande maioria formada por pessoas pertencentes à classe média e média alta. Logo após a popularização dos apartamentos surgem os condomínios horizontais fechados. Estes estavam localizados nas zonas periféricas da cidade.

O primeiro condomínio horizontal fechado surgido no Brasil foi a Chácara Flora no estado de São Paulo (ANDRADE, 2000), executado antes mesmo de existir qualquer legislação municipal regulamentando este tipo de empreendimento, onde rapidamente as imediações das rodovias Raposo Tavares e Castelo Branco foram loteadas. Hoje, pode-se destacar o empreendimento como o *Alphaville* Barueri, que constitui a experiência mais conhecida e de maior sucesso desse tipo de habitação e está instalado em várias cidades brasileiras, além de contar com uma unidade em Lisboa, Portugal (ALPHAVILLE, 2003). Este modelo habitacional está assentado no tripé: casa própria, autoconstrução e loteamento periférico.

Dos anos 1990 até os dias de hoje, percebe-se o aumento do número de CHF's e sua disseminação pelo país. Conforme Santos (2001), dados da Folha de São Paulo indicam um crescimento de 243% nos lançamentos de condomínios horizontais na Região Metropolitana de São Paulo somente no primeiro semestre de 2001. Mas, a acessibilidade ao padrão residencial e urbano fornecido por estes residenciais é restrita. Zakabi (2002) afirma que a renda mensal das famílias que residem em um CHF varia entre R\$ 4.000,00 e R\$15.000,00 (o que corresponderia a 2,6% da população brasileira que ganha mais de vinte salários mínimos) de maneira que morar em condomínio passa a significar status social, já que 67,7% da população brasileira ganha entre zero e cinco salários mínimos (PNAD, 2010). Deste modo, este tipo de empreendimento é destinado e financiado principalmente pela média e alta do país, como veremos na seção a seguir.

Nas grandes cidades brasileiras, podemos encontrar vastas áreas localizadas, em sua maioria, nos subúrbios, as quais são acessíveis por uma malha rodoviária de fluxo rápido, que acabaram sendo aproveitadas para a instalação de condomínios horizontais fechados. Deste modo, observa-se que a própria continuidade centro-periferia se rompe. Estas novas configurações que os CHF's exercem sobre as cidades rompem com a antiga forma tradicional de centro, onde esse acaba por perder a especificidade regional, surgindo novas

zonas que acolhe funções determinadas por processos longínquos de caráter global e a continuidade com a periferia é desafiada pela multiplicação das centralidades.

3.3.2 – O mercado imobiliário dos CHF's: marketing

Os espaços dos condomínios horizontais fechados apresentam-se como o argumento ideal para se libertar dessa cidade desfigurada. O mercado imobiliário soube aliar esse desconforto ao apelo de um novo estilo de vida. Deste modo abre-se um mercado promissor, que oferece, além da segurança, um espaço mais homogêneo, distante da malha urbana, relativamente funcional e com muita área verde. Partindo destas afirmações, pressupõe-se que existe de fato uma imagem relativa aos condomínios horizontais que são comuns aos seus habitantes, e esta imagem por sua vez pode ser a mesma sugerida pelo marketing de vendas de condomínios.

Para que este tipo de empreendimento seja convidativo, são utilizadas fortes campanhas de *marketing* e propaganda. Existe nestas propagandas um forte apelo para o ideal de moradia perfeita, com convivência e vizinhança harmônica, faz com que a pessoa veja neste empreendimento uma situação de vida privilegiada frente aos que estão fora dos “muros fortificados”. Deste modo a presença de civilidade, de lazer e serviços e, em todos os casos, a garantia de contato com a natureza, longe do caos instaurado nos grandes centros urbanos. Dacanal (2004) faz uma alusão bastante interessante sobre o condomínio, em que este se contraporia ao restante da cidade, do mesmo modo que o espaço sagrado se opõe ao espaço profano.

O surgimento desta forma de habitação tem apontado à maneira com que o mercado imobiliário se apropria e confere novas simbologias quanto à organização, apreensão e apropriação do espaço urbano. Quanto ao processo de apreensão do espaço urbano, pode-se dizer que existam duas etapas complementares, são elas: a percepção e a cognição. Por percepção entende-se como o processo pelo qual o indivíduo consegue a informação do ambiente em que está inserido. Deste modo deve estar relacionada a uma experiência imediata, a qual dependerá de um estímulo.

A cognição é resultante de um processo de armazenamento, depois de uma decodificação e por fim da sua organização informacional recebida, sendo posteriormente associada a

significados determinados a partir da cultura, dos valores e da experiência prévia do indivíduo (GOLLEDGE e STIMSOM, 1997 apud BERCK, 2005). Como produto final temos a cognição, representação mental a qual o indivíduo faz do ambiente, utilizando-a como critério de escolha resultando em suas ações, ideias e comportamento. Este processo de apreensão é bastante utilizado pelo setor imobiliário para atrair seus clientes.

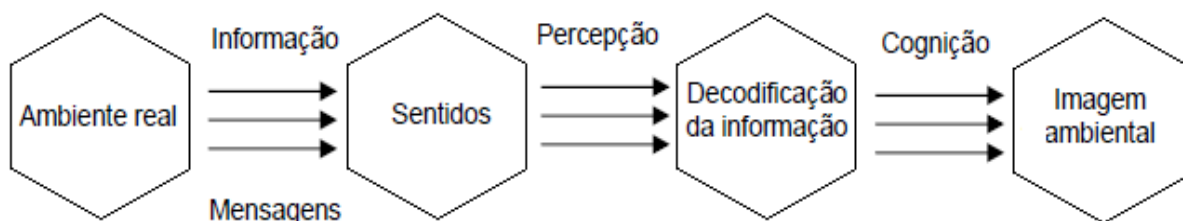


Figura 3.3 – Processo de formação da imagem mental – adaptado Berck (2005)

Com um discurso baseado em melhoria na qualidade de vida, o setor imobiliário cria valores de uso para as paisagens bucólicas. Promove, assim, um “retorno à natureza”, a fim de agregar a ela um valor de troca, ou seja, a fim de transformar a natureza em uma mercadoria a ser consumida, aproveitando tais paisagens “naturais” na produção do espaço urbano como forma de obtenção de lucros, desta forma o ambiente se torna mais um item de consumo no sistema vigente (SANTOS, 2002). Assim, esta influência do mercado e da mídia gera nos consumidores expectativas apoiada no discurso ideológico ambientalista ocasionando a especulação em torno das mesmas, promovendo uma natureza a ser habitada e urbanizada (LUCHIARI, 2000). Como consequência, uma nova organização espacial é formada. Novas territorialidades, novos cotidianos e relações sociais, novas formas e funções são geradas, influenciando todo o local onde o processo acontece. A atuação espacial dos promotores imobiliários se faz de modo desigual criando e reforçando a segregação residencial que caracteriza a cidade capitalista.

3.4 - IMPACTOS GERADOS PELOS CONDOMÍNIOS HORIZONTAIS FECHADOS

Os CHF's popularizaram o discurso que para uma circulação eficiente no meio urbano o automóvel apresenta-se como um transporte rápido e ágil (CALDEIRA, 2000). Contudo, de acordo com Ferreira (2005), para que estes veículos que trafegam pelas ruas dependem de um conjunto de fatores, como a oferta em infraestrutura, estacionamentos, serviços de

manutenção. Em oposição, temos o transporte público, que geralmente não atende aos destinos dos deslocamentos, incentivando a utilização de transporte particular. Logo, a escolha que o indivíduo realizará para se locomover envolve características intrínsecas da sua individualidade e necessidade, como gostos, e preferências e custo-benefício. Tem-se, então, o processo de tomada de decisão de viagens como uma atividade mental bastante complexa variando de indivíduo para indivíduo (ROTH e ZAHAVI, 1981).

No que se refere ao processo de escolha modal, o usuário acaba por ser influenciado pela imagem que tem do transporte, tanto público como particular. A imagem decorre do processo de percepção que o mesmo experimenta, sendo um processo dinâmico que, dependendo de como interpretam as situações vivenciadas (KARSAKLIAN, 2000). Portanto, temos como dedução que a matriz de repartição modal de viagens urbanas é influenciada pela percepção dos usuários sobre os modos de transporte e, ao longo do tempo, as alterações ocorridas nas características pessoais dos usuários e nas características inerentes ao sistema de transporte provocam mudanças nas formas de deslocamentos, surgindo novas configurações espaciais e temporais de uso dos modos existentes.

Como citado anteriormente, os condomínios horizontais fechados vêm modificando as relações no meio urbano ocasionando uma série de impactos, tanto de natureza social, econômica, física e política. Existem vários estudos que apontam que esta nova forma de habitação (BERCK, 2005; SOUZA, 2003; VIANNA, 2005; CALDEIRA, 2000) está mudando a ordem espacial, organizacional e institucional das cidades modernas. A seguir o quadro 3.7 organizado no estudo de Berck (2005) que sintetiza estes principais impactos.

Quadro 3.6 – Impactos gerados pelos CHF's

Impacto - consequência	Local	Autores
Segregação e exclusão socioeconômica e espacial	Brasil	GOODEY, 1984; RIBEIRO, 1997; UGALDE, 2002; SALGADO, 2002; MIÑO, 1999; CARVALHO et al., 1997; MOURA, 2003; SANTOS, 2002; SANTOS, 1981; SOUZA, 2003; BHERING, 2002; CALDEIRA, 2000; TRAMONTANO e SANTOS, 2000; ANDRADE, 2001; COUTO, 2003; BUENO, 2003; CASTRIOTA, 2003.
	Argentina	THUILLIER, 2003
	México	GIGLIA, 2003
	EUA	GOIX, 2003; ROBINSON, 2003; BLAKELY e SNYDER, 1998;
	Holanda	AALBERS, 2003;
	Inglaterra	MacLEOD, 2003; ATKINSON e FLINT, 2003; MOOBELA, 2003; DARIEN, 2003.
	Turquia	DUNDAR, 2003.
	Dublin	PUNCH et al., 2003.
	África do Sul	LANDMAN, 2003; JURGENS e GNAD, 2002; OMENYA, 2003.
	Canadá	TOWNSHEND, 2002; GRANT, 2003.
	Arábia Saudita	GLASZE e ALKAHAYYAL, 2002.
	Nova Zelândia	DIXON, 2003.
	China	WU, 2003.

Impacto - consequência	Local	Autores
Privatização do espaço público	Todos os autores acima citados mais:	
	Brasil	SOUZA, 2003.
	França	CHARMES, 2003.
	Inglaterra	WEBSTER, 2002.
Perda das redes sociais, ou seja, o menor envolvimento dos cidadãos na vida cívica e conseqüente menor interação social	Argentina	THUILLIER, 2003
	EUA	GIROIR, 2003
	Inglaterra	ATKINSON e FLINT, 2003; MOOBELA, 2003; MacLEOD, 2003; WEBSTER, 2002; BLANDY e LISTER, 2003; DARIEN, 2003
	Turquia	DUNDAR, 2003.
	Nova Zelândia	DIXON, 2003.
Perda da vida pública e do significado do espaço público, decorrentes de sua privatização e/ou da perda das redes sociais	China	WU, 2003.
	Brasil	BHERING, 2002; CARVALHO et al., 1997; MINO, 1999; COUTO, 2003; SOUZA, 2003; ANDRADE, 2001.
	Argentina	COY, 2002.
	Inglaterra	BLANDY e LISTER, 2003; DARIEN, 2003.
Diminuição da cidadania e / ou destruição da democracia.	Turquia	DUNDAR, 2003.
	Brasil	GOMES, 2002; CALDEIRA, 2000
	México	GIGLIA, 2003
	Inglaterra	GLASZE, 2003; DARIEN, 2003.
Enfraquecimento do poder público, da administração pública, decorrente da privatização dos serviços públicos, ou seja, da transferência para a esfera privada dos serviços públicos como segurança e manutenção. E, conseqüente dificuldade de gerenciamento e manutenção urbana.	Turquia	DUNDAR, 2003.
	Brasil	COUTO, 2003; MOURA, 2003; SOUZA, 2003; ANDRADE, 2001; SALGADO, 2000; SANTOS, 1981;
	Argentina	COY, 2002; THUILLIER, 2003.
	México	GIGLIA, 2003.
	EUA	GOIX, 2003; ROBINSON, 2003; BLAKELY e SNYDER, 1997 e 1998; McKENZIE, 2003.
	Inglaterra	ATKINSON e FLINT, 2003; GLASZE, 2003; WEBSTER et al., 2002; WEBSTER, 2002; DARIEN, 2003; MOOBELA, 2003.
	França	CHARMES, 2003.
	Nova Zelândia	DIXON, 2003.
	Africa do Sul	LANDMAN, 2003.
Fragmentação e segmentação do tecido urbano.	Canadá	GRANT, 2003.
	Arábia Saudita	GLASZE e ALKHAYYAL, 2002.
	Brasil	BHERING, 2002; SALGADO, 2000; SOUZA, 2003.
	Argentina	COY, 2002.
	EUA	GOIX, 2003.
	Inglaterra	MOOBELA, 2003; MacLEOD, 2003.
Favelização das áreas adjacentes	Africa do Sul	LANDMAN, 2003.
	China	WU, 2003; GIROIR, 2003.
	Inglaterra	MOOBELA, 2003
Criação de novos centros, instalação de escolas, <i>shoppings</i> , supermercados, centros de lazer, nos arredores, e aumento populacional.	Brasil	VILLASCHI, 2003; BHERING, 2002; PEREIRA e TRAMONTANO, 1999.
	Argentina	COY, 2002; THUILLIER, 2003.
	USA	BLAKELY e SNYDER, 1997 e 1998.
	China	GIROIR, 2003
Geração de empregos para classes baixas e aumento valor solo dos arredores.	Brasil	VILLASCHI, 2003; BHERING, 2002; PEREIRA e TRAMONTANO, 1999.
	Argentina	COY, 2002; THUILLIER, 2003.

Fonte: (BERCK, 2005) com adaptação

Além dos impactos relacionados no quadro 3.7, pode-se perceber que os condomínios fechados estão fortemente ligados ao uso intenso do automóvel, à difusão deste meio, está diretamente ligada à especulação imobiliária, que acabou por gerar novos padrões na dinâmica de deslocamento e assentamento territorial (COY e PÖHLER, 2002; VILLASCHI, 2003; RIBEIRO, 1997). Associado à lógica de que grande parte dos investimentos está concentrada no centro da cidade, e que o crescimento deve ser do centro para fora. Deste modo o investimento em transporte público para as regiões mais afastadas destes centros é quase que escasso e mesmo impraticável (SANTOS, 2001).

Nos últimos anos, verifica-se o surgimento de novos centros pró-automobilísticos (ou rodo-dependentes). A organização das vias de circulação e dos prédios no centro tradicional era marcada pela homogeneidade dos edifícios, a qual privilegiava o uso do modo a pé pelas pessoas que tinham como objetivo diminuir as distâncias entre o destino e o local de origem. Já nos centros pró-automobilísticos (ou rodo-dependentes), encontram-se malhas urbanas de proporções totalmente alteradas, com grandes empreendimentos, um distante o suficiente do outro para se tornarem inconvenientes a pé, porém rodeados por uma rede extravagante de vias para atender as necessidades dos automóveis (KNEIB, 2004).

Um condomínio horizontal fechado cria áreas restritas que são inacessíveis tanto para pessoas como para os veículos e, conseqüentemente, desencorajam o movimento a pé e incentivam os longos deslocamentos de carro. Os CHF's isolam seus moradores, principalmente do centro urbano, uma vez que, para ir a qualquer lugar, é necessário empreender distâncias consideráveis que somente são possíveis graças ao automóvel, pois a grande parte dos CHF's não dispõe de linhas de transporte público.

Ultrapassar os seguros portões de um CHF a pé torna-se uma tarefa inconveniente e insegura para seus moradores, já que o grande apelo dos condomínios é a segurança (BERCK, 2005). Até mesmo o transporte público para ser estimulado na vida de um residente de condomínio horizontal fechado precisa de acesso seguro até o ponto de ônibus, portanto o transporte público não é opção de transporte possível. Apenas o carro particular é a forma disponível para movimentação dentro e fora do condomínio mais cômoda para seus moradores.

O urbanista Peter Calthorpe (1993) afirma que os condomínios horizontais fechados são manifestações do desequilíbrio crescente entre o espaço público e o privado. O condomínio fechado é talvez a expressão mais evidente e literal da tendência do que ele chamou de trânsito orientado, ou seja, este tipo de empreendimento gera deslocamentos automotivos que irão contribuir para a crescente dependência do automóvel, e ainda pode-se entender como o resultado entre o transporte particular e o uso do solo (trabalho, moradia, lazer, etc.) que assume a proliferação e uso dominante do automóvel e o abandono do transporte público no meio urbano, produzindo padrões de assentamento e infraestruturas de transporte, que deixam pouco espaço para modos alternativos (NEWMAN; KENWORTHY 1989).

A dependência do automóvel, como vista no Capítulo 2, implica que as cidades são predominantemente provocadas por automóveis, as quais negam a seus moradores não só a liberdade de escolha sobre a forma como vivem e se deslocam na cidade, mas também que a cultura do uso do automóvel produziu uma espécie de vício para eles. Newman e Kenworthy (1989), criadores do termo, fizeram uma analogia à dependência de substâncias nocivas, como as atividades da lei dos rendimentos decrescentes, as quais estabelecem uma relação entre o uso crescente ou participação: onde a substância ou atividade tem de ser mantida e permanecer "normal", um estado de dependência.

Pesquisas norte-americanas, como a realizada pela revista *Time* (LACAYO *et. al.*, 1999), mostram que a maioria das pessoas quer ter suas próprias casas em seus próprios lotes. A atração de uma grande casa em um lote grande, com a utilização de automóvel, o acesso às instalações (mesmo se eles estiverem localizados muito longe) são surpreendentemente atraentes em nível individual. Isso cria uma contradição instável, em que a expansão, por um lado, é incentivada através de sua atratividade para os proprietários individuais e promotores imobiliários, em muitos casos apoiados pelo financiamento público em infraestrutura. Mas por outro lado, a expansão resultante faz com que uma lista quase interminável de problemas para as cidades e regiões surja, como a dissidência do automóvel, os congestionamentos, perda de produtividade da terra, aumento da poluição e os custos de infraestrutura, entre outros (DUANY *et al.*,2000).

3.5 - TÓPICOS CONCLUSIVOS

- As atuais cidades estão passando por grandes transformações quanto à organização de seus territórios. A fim de solucionar questões como a falta de espaço nos centros tradicionais, estão surgindo novas formas de ocupar as zonas periféricas e provocando a fragmentação das cidades.
- Como produto desta fragmentação surgem os condomínios horizontais fechados, que são empreendimentos financiados em sua maioria pela classe média. Estes têm como característica o controle de acesso de pessoas, espaços murados e vigiados.

- Os condomínios horizontais fechados têm promovido estilo de vida, a exemplo o adestramento social e a afirmação por meio de consumo, impactos na cidade e na circulação de pessoas.
- Os CHF's estão atraindo cada vez mais as pessoas que estão buscando novas formas de viver, tais como a tranquilidade, a segurança, privacidade, contato com a natureza e fuga do caos instaurados nas cidades como a violência, poluição sonora, visual e ambiental.

4 - A CLASSE MÉDIA BRASILEIRA: A FINANCIADORA DOS CHF's

4.1 – APRESENTAÇÃO

O presente capítulo apresentará a classe média brasileira, que tem-se revelado como a financiadora dos condomínios horizontais fechados. O capítulo busca uma conceituação histórica sobre sua formação, bem como sua influência no cenário brasileiro no setor imobiliário e no consumo de automóveis particulares.

4.2 - BREVE ENTENDIMENTO SOBRE CLASSE MÉDIA

O Brasil, nos últimos anos, passou por momentos de certa estabilidade econômica e política, o que possibilitou o aumento da classe média atual. Por classes sociais Karl Marx (2009) refere-se a um grupo de indivíduos que, por ocuparem uma posição semelhante na divisão do trabalho, compartilham de recursos econômicos comuns. Para Max Weber (1927), a noção de classe possui conceito que deriva de outros elementos que não possuem vínculo direto com a riqueza, tais como o prestígio hereditário, a participação, a autoindetificação, e os estilos de vida. Para o sociólogo brasileiro Florestan Fernandes (1964) a classe social alicerça-se sobre a comunidade de interesses e de situações. Deste modo configura-se em um grupo social, sujeito a variações de vida e de aspirações e ocasiões comuns, laços de solidariedade moral ou de atuação política e formas de consciência particular. A posição ocupada pelos indivíduos no mercado de trabalho influencia suas oportunidades de vida, e essa possibilidade de opções que resultam na diferença entre os grupos sociais em matéria de privilégio social, prestígio, autoridade e poder, a qual o autor chama de status.

De acordo com a Comissão para a Definição da Classe Média do Brasil (PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA – SECRETARIA DE ASSUNTOS ESTRATÉGICOS, 2010) a classe média é caracterizada como uma classe social, fruto do capitalismo moderno, que detém certo poder aquisitivo que lhe proporciona um padrão de vida e de consumo razoáveis, de tal modo que lhe permite não somente arcar com as necessidades diárias, mas usufruir de formas diferenciadas de lazer, entretenimento, bens duráveis e outros, contudo, não compatíveis à classe alta.

O autor Kanitz (2005) destaca que a classe média são aqueles que servem como exemplo, que se destacaram em suas atividades, e não pelas suas ideias. Exemplos de sucesso, disciplina, persistência e determinação, como gerentes, supervisores, administradores, pequenos e médios empresários, juízes, médicos, funcionários públicos, profissionais liberais, professores universitários, etc.

4.3 – A CLASSE MÉDIA BRASILEIRA: BREVE HISTÓRICO

A chamada Classe Média brasileira surge a partir de 1930, consolidando-se ao longo das décadas. Esta classe é marcada por dois períodos distintos: o primeiro antes de 1950, quando estava ligada à oposição que mantinha com os operários. A diferença era estabelecida pelas práticas de trabalho manual e intelectual, educação, e principalmente, na forma de consumo. Saes (1985) e Hansen (1976) apontaram a transformação que a classe média teve logo após a instauração da Ditadura Militar (1964 – 1985), a qual era o modelo do consumismo. Tanto as classes médias e altas obtiveram grandes benefícios neste período, principalmente pela oportunidade de empregos gerados pelo período do milagre econômico (1968 – 1974).

Do período de 1930 a 1980, com o fortalecimento da industrialização do país, a classe média cresceu de forma substancial, surgiu uma classe média mais “privada”, caracterizada por empresários do comércio, indústria e agricultura que, somados aos funcionários públicos e de empresas estatais como Correios, Banco do Brasil, Petrobras, Eletrobrás, BNDES e integrantes das Forças Armadas, compunham uma grande parcela participativa no consumo.

De acordo com Quadros (2000), o desenvolvimento do capitalismo monopolista estava fadado a criar um determinado padrão de consumo e, para certo nível de renda, tal padrão deveria concentrar-se nos bens duráveis. Essa tese lança um olhar renovador e irreverente sobre as lutas dos grupos de classe média para se distinguirem dos demais setores sociais por intermédio do consumo.

Análises políticas e econômicas também nos fazem lembrar que a classe média brasileira foi apoiada e estimulada não só pelo emprego no setor público (para alguns), como também pelas políticas públicas que dão e retiram sustentação às condições de vida da classe. Um exemplo desse apoio pode ser encontrado em certos programas específicos, especialmente o do Banco

Nacional de Habitação - BNH. Criado na década de 1960 para financiar a aquisição da casa própria por pessoas de baixa renda, este banco foi usado principalmente pela classe média.

Contudo, com a integração do país em 1980, a classe média perdeu espaço na economia e na política. As instabilidades que o Brasil enfrentava acabaram transferindo grande parte das consequências, como a estagnação econômica, para esta classe. Muitas pessoas, antes pertencentes às classes A e B, acabaram sofrendo uma considerável redução de renda e ingressaram na classe média, de tal forma que um número ainda maior saiu da classe média e migrou para as classes mais baixas (FAUSTO, 1995).

É neste período que a classe média no Brasil busca nos CHF's uma possibilidade de economia e segurança. Pois, com as grandes instabilidades que o país enfrentava como inflações galopantes, desvalorização da moeda nacional e instabilidade política; fez com que os financiamentos da casa própria passassem constantemente por reajustes que aumentavam os saldos devedores e, deste modo, acabavam não garantindo ao morador a residência no final do contrato devido ao grande número de inadimplência. Assim, a compra de loteamentos afastados dos centros urbanos como baixo preço, grandes pedaços de terra e promessas de segurança acabou por atrair esta classe para os inovadores CHF's (CALDEIRA, 2000).

Somente em 1994, com a adoção de um novo plano econômico, Plano Real, que a economia volta a ser estável, terminando as inflações galopantes e abrindo espaço para a estabilidade e crescimento. Um crescimento mais acelerado pode ser verificado a partir de 2000, quando surge uma nova classe média – oriunda das classes populares e beneficiada pelos programas assistenciais do governo e pela expansão do emprego formal.

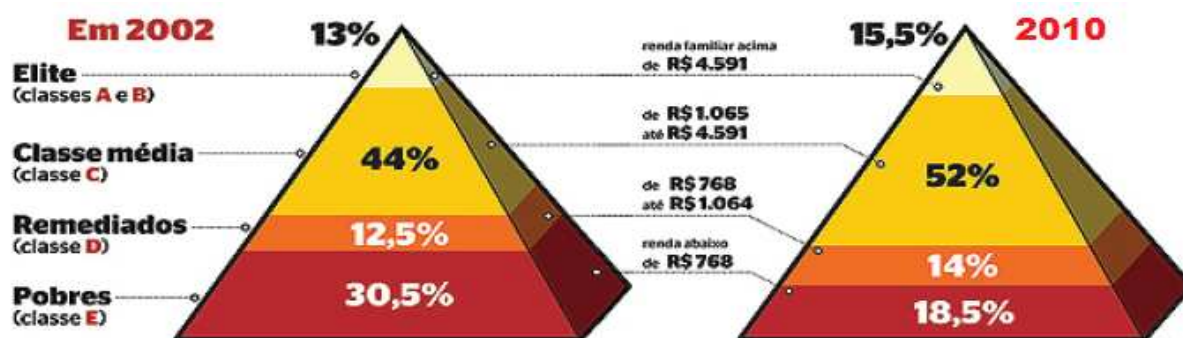


Figura 4.1: Relação do aumento da classe média do Brasil.
(Fonte: Fundação Getulio Vargas – FGV, 2010)

Nos últimos anos, a composição da classe média brasileira mudou consideravelmente. O tamanho das famílias. As condições atuais do país são refletidas nas taxas de natalidade e mortalidade, em que o número de nascimento está diminuindo, assim como a taxa de mortalidade. Isto implica que a população cresce menos, mas vive mais, buscando uma melhoria na qualidade de vida (IBGE, 2010 e FGV, 2010). Na sociedade atual, uma vida melhor implica uma renda elevada que, conseqüentemente, possibilite consumir mais.

Na atualidade, país passa por um período estável na economia, a qual é um fator decisivo para o crescimento da riqueza e para a redução da pobreza. Como consequência deste momento de estabilidade observamos o crescimento do consumo de bens e serviços, principalmente na classe média, que tem como uma de suas características a posse de bens, tais como propriedades, automóveis e etc.

O relatório da Comissão para a Definição da Classe Média do Brasil (PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA – SECRETARIA DE ASSUNTOS ESTRATÉGICOS, 2010) aponta a composição da nova família da classe média, onde verifica-se:

- i) A redução da razão de dependência demográfica, isto é, existem menos pessoas dependentes, especialmente crianças de 0 a 14 anos, para cada trabalhador em idade produtiva;
- ii) Uma menor carga demográfica implica maior renda per capita por família, maior capacidade de poupança e consumo e maior oferta de mão-de-obra para a economia;
- iii) Menor taxa de natalidade (menos filhos por família) com isso, mais mulheres estão um tempo maior no mercado de trabalho, produzindo e gerando renda;
- iv) Mudanças na estrutura familiar e a redução do número médio de pessoas por domicílio, mais residências e, conseqüentemente, mais consumo.

4.4 – A CLASSE MÉDIA, ESTILO DE VIDA E OS CHF'S

O estilo de vida do indivíduo de acordo com Lang (1994) está relacionado com seu nível econômico, social e intelectual. Deste modo as regras que as pessoas adotam e os comportamentos específicos que elas tendem a exibir em determinados ambientes são frutos

de suas condições, que por sua vez interferem diretamente no seu padrão de comportamento, moradia, etc.

Podemos entender como estilo de vida de acordo com o significado da palavra apresentado no dicionário Larousse (2010): um uso, costume, prática, praxe, atitude e comportamento. De acordo com Engel *et al* (1995), o estilo de vida pode ser definido como o comportamento que as pessoas vivem e que gastam tempo e dinheiro para realizá-las, refletindo o interesse e a opinião dos indivíduos. Para o sociólogo Sobel (1981), o estilo de vida de uma pessoa pode ser observável, assim podemos analisar seu comportamento. Para Antony Giddens (2002) o estilo de vida define as práticas diárias, as identidades sociais, de forma a separá-las em grupos ou estratos sociais.

Nos condomínios horizontais fechados, a sensação de segurança que os moradores, em sua grande maioria compartilham, estão alicerçados sob uma carga de medo, a qual é construído e alimentado a partir da aversão ao resto da cidade, os residentes de um condomínio horizontal submetem-se a doses extras de regras de convívio e esquemas de vigilância. Na microcomunidade constituída no e pelo condomínio teríamos o que Michel Foucault (1986) denomina como recursos para o bom adestramento, desta forma, seus moradores estão sobre regras que são orientadas pelo CHF, tendo que sujeitar-se as normas.

O poder disciplinar é [...] um poder que em vez de se apropriar e de retirar, tem como função maior 'adestrar', ou sem dúvida adestrar para retirar e se apropriar ainda mais e melhor. Ele não amarra as forças para reduzi-las, procura ligá-las para multiplicá-las e utilizá-las num todo. Em vez de dobrar uniformemente e por massa tudo o que lhe está submetido, separa, analisa, diferencia, leva seus processos de decomposição até as singularidades necessárias e suficientes (FOUCAULT, 1986: 153).

Os regimentos internos de condomínios horizontais, em geral, estipulam desde normas construtivas (recuos frontais, recuos laterais, áreas mínimas e máximas de construção, tipo de pavimento nas calçadas, etc.). No caso das normas construtivas, temos um refinamento de muitas normas já existentes nas cidades, tais como: o código de obras, lei de uso e ocupação do solo, lei de zoneamento, etc., no condomínio, em função da menor escala, e articulação de sua gestão existe um maior rigor de aplicação de regras, ou seja, quem opta por esse tipo de

moradia vislumbra um local onde regras existem e devem ser cumpridas. A ordem é um conceito frequente em qualquer assunto relativo aos condomínios horizontais.

A classe média apresenta algumas características básicas, tais como: o investimento em educação privada e o conforto do automóvel, principalmente *status* social, que muitas vezes é mantido por constantes “apertos” no orçamento doméstico, o que como consequência acaba por sustentar os bancos nacionais. Esta classe passa a ser refém de um estilo de vida que pressupõe o consumo de bens altamente taxados, como automóvel, combustível, financiamentos residenciais, eletro-eletrônicos e outros.

O relatório da Comissão para a Definição da Classe Média do Brasil (PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA – SECRETARIA DE ASSUNTOS ESTRATÉGICOS, 2010) aponta que a classe baixa seria formada por famílias que ainda precisam dedicar uma parcela muito elevada de seu orçamento a bens considerados essenciais; a classe alta seria formada por aquelas que podem dedicar uma parcela significativa de seu orçamento a compra de bens considerados supérfluos. Seria formada pelo conjunto de famílias que não precisam dedicar uma parcela tão elevada de seus recursos a compra de bens essenciais, mas que tampouco tem recursos suficientes para permitir que a parcela dedicada a bens supérfluos seja significativa. O relatório classificou os bens essenciais, intermediário e supérfluos em ordem de importância conforme o quadro a seguir.

Quadro 4.1 – Itens de despesas da classe média brasileira

Despesas		
Essencial	Intermediário	Supérfluo
Moradia	Aluguel	Aquisição de veículo pessoal
Alimentação	Água e esgoto	Eletrodomésticos
Transporte urbano	Energia elétrica	Combustível para veículo pessoal
Gás doméstico	Condomínio	Telefone fixo
Vestuário	Educação	Manutenção e acessórios residenciais
Artigos de limpeza	Saúde	Lazer

Fonte: Relatório da Comissão para a Definição da Classe Média do Brasil (PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA – SECRETARIA DE ASSUNTOS ESTRATÉGICOS, 2010) com adaptação de formatação.

Nas atuais cidades percebe-se uma tendência na classe média voltada para a individualidade, é a preferência de isolamento e mobilidade individualizada (LANG, 1994). Este padrão de comportamento tem favorecido a escolha dessa classe por novas forma de habitações que possam corresponder a estes anseios e, assim, favorecem uma situação habitacional de baixa densidade, voltada para os espaços de circulação privados, de elevado poder aquisitivo, principalmente para manter taxas condominiais, o verde da grama, as piscinas, os automóveis particulares (que dá maior independência e mobilidade) deste modo, resultam em espaços segregados e desvinculados dos espaços públicos popularizando os condomínios horizontais fechados (MICHELSON *apud* LANG, 1987).

A classe média brasileira encontrou nos CHF's a possibilidade de fuga do caos instaurado nas cidades, como a violência, a queda da qualidade de vida, poluição e até mesmo como *status* social. Deste modo, residir em um CHFs exige de seu morador um novo comportamento, diferente daquele que possuía na cidade. Suas atividades, como dito anteriormente, serão as mesmas, mas as distâncias serão outras. Tão logo as pessoas se fartam de dinheiro e vão para periferia, torna-se inevitável comprar um carro (GOMEZ-IBANEZ, 1991)

O fato de viver em casas parece estar fortemente relacionado ao estilo de vida adotado por esta classe (MARANS & RODGERS e MICHELSON *apud* CARVALHO *et al.*, 1997; DLUHOSCH, COOPER MARCUS e REIS,2002). Particularmente, no Brasil, isso parece ser muito importante. Uma pesquisa realizada pelo Ibope (Instituto Brasileiro de Opinião Pública e Estatística) entre moradores de classes média e alta de São Paulo confirma a preferência por morar em CHF's, 90,8% dos entrevistados declararam preferir este tipo de moradia, a apartamentos (CALDEIRA, 2000).

Esta preferência atinge várias classes socioeconômicas. Por exemplo, pesquisa realizada pelo SECOVI (2010) (Sindicato das Empresas de Compra, Venda, Locação e Administração de Imóveis e dos Condomínios Residenciais e Comerciais de São Paulo) mostra que aproximadamente dois terços dos entrevistados de todas as classes sociais indicam a casa como melhor opção de moradia, e essa preferência está ligada ao espaço, conforto e privacidade (TRAMONTANO e SANTOS, 2006). Assim, os condomínios horizontais fechados representam a possibilidade desse desejo se tornar realidade, uma vez que muitos o

havam abandonado por questões de segurança, e, particularmente a classe média por questões econômicas (CALDEIRA, 2000).

TÓPICOS CONCLUSIVOS

- A classe média brasileira devido as suas características de uma classe social fruto do capitalismo moderno, que detém certo poder aquisitivo que lhes proporcionam um padrão de vida e de consumo razoáveis, sendo o automóvel um dos principais produtos utilizados por ela. Deste modo, a classe média é uma das grandes financiadoras dos automóveis nos centros urbanos.
- A classe média brasileira encontrou nos CHF's a possibilidade de fuga do caos instaurado nas cidades, como a violência, a queda da qualidade de vida, poluição e até mesmo como *status* social.

5 – A ADEQUAÇÃO DOS CONDOMÍNIOS HORIZONTAIS FECHADOS

5.1 – APRESENTAÇÃO

Nesta seção serão apresentados os atributos físicos definidos no projeto dos condomínios horizontais e como estes se relacionam com a adequação de seus ambientes coletivos. Deste modo, será relacionado o ambiente (condomínio horizontal fechado) e o comportamento de seus moradores, buscando observar um padrão de deslocamentos, informação necessária para subsidiar a temática deste estudo.

5.2 – CONCEITOS E DEFINIÇÕES

De acordo com Lynch (1981) e Pinheiro (2011), a adequação é uma relação entre o local e o comportamento dos usuários; assim, podemos verificar a disposição da forma e dos espaços, bem como suas ações, os comportamentos e as atividades sociais. A adequação é a situação em que a forma e a capacidade dos ambientes, canais e equipamentos correspondem ao padrão e às ações em que as pessoas normalmente se envolvem, ou desejam envolver-se, ou seja, a adequabilidade dos cenários comportamentais, incluindo sua adaptabilidade a ações futura, representando uma dimensão básica que está relacionada ao padrão do espaço e como ele corresponde ao comportamento do cotidiano dos seus usuários. O autor dividiu a execução de aglomerados populacionais em cinco categorias, são elas: a vitalidade, a sensação, a adequação, o acesso e o controle.

De acordo com Lynch (1981), por meio da adequação podemos verificar o nível de congruência entre o comportamento cotidiano e intencional e como o ambiente espacial o influencia. Deste modo a adequação pode ser obtida com a modificação do local, do comportamento ou de ambos. Para Del Rio (1990), a adequação do espaço ao comportamento é um instrumento de medição do desempenho de um ambiente. Desta forma, Ornstein (1992) aponta que o desempenho pode ser entendido como uma propriedade que caracteriza quantitativamente o comportamento de um produto em uso.

Quando tratamos do termo adequação, Lynch (1981) estabelece uma relação com outros conceitos tais como o conforto, a satisfação, a eficácia e o bom funcionamento que variam de acordo com as expectativas. O autor sugere duas formas para se avaliar a adequação: (i) a observação da ação das pessoas no local; e (ii) a realização de perguntas aos usuários.

Para que possamos analisar a adequação é necessário o levantamento do local que vamos inserir o indivíduo e observar seu comportamento. Para Günther (2008) podemos compreender o comportamento humano por meio da observação, do experimento e do questionário: a observação consiste em analisar o comportamento que ocorre naturalmente, ou seja, sem interferências; a experimentação cria situações e analisa como será o comportamento perante a nova situação apresentada, e, o questionário constituído de perguntas diretas às pessoas sobre o que fazem e pensam. De acordo com Whyte (1980), a observação de comportamento pode ser de modo direto, registrada no momento que foram realizadas, ou pode ser de forma indireta realizadas após suas ocorrências. A observação do ambiente, tanto externo como interno na visão de Zeisel (1981 *apud* ALCANTARA, 2002) permite a obtenção de dados sobre as atividades, as relações, as regularidades de conduta, usos esperados, oportunidades e limitações comportamentais que o ambiente proporciona.

5.3 – A RELAÇÃO COMPORTAMENTO E AMBIENTE

De acordo com Del Rio (1990), a análise do espaço pode ser relacionada ao comportamento das pessoas que o utilizam, definindo como comportamento ambiental. A análise dos aspectos físicos de cenários de comportamentos indica que as ações são influenciadas pelo ambiente físico-espacial em que o indivíduo esteja inserido, de tal modo que, de acordo com o seu pensamento, o ambiente sugere, facilita, inibe ou define comportamentos. Assim, relacionar o comportamento ao espaço em que o indivíduo inserido é entender a forma como que este é apropriado.

Por comportamento podemos conceber atitudes como uma tendência evolutiva que pode tanto ser inferida a partir de crenças, afetos e comportamentos, como pode também exercer influências sobre os mesmos considerando crenças, atitudes e valores (COELHO, 2009; MILFONT, 2007). Rokeach (1981) já afirmava que há uma estrutura cognitiva funcional integrada, formada a partir da organização de três dimensões, sendo que a interferência em

uma dimensão causa impacto nas outras. Deste modo, comportamento é a maneira de se comportar (reagir, portar-se). Trata-se da forma de proceder das pessoas ou dos organismos perante os estímulos e em relação ao entorno (ROKEACH, 1981)

Para maior compreensão, Canter (1977 apud DEL RIO et al, 2002) sugere um esquema representativo da formação do “sentido dos lugares”, das dimensões físicas, comportamental e de percepções, em que a qualidade físico-ambiental dos espaços é gerada na sobreposição de três fatores: (i) os atributos físicos; (ii) as atividades e (iii) as concepções.

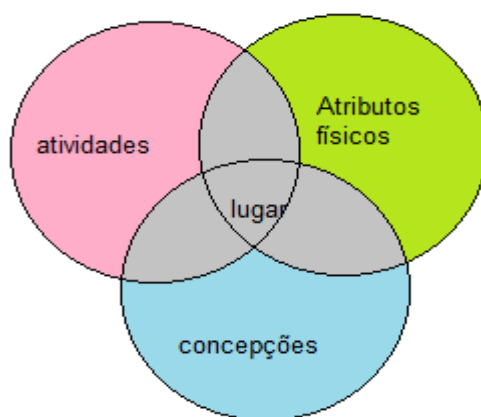


Figura 5.1: Esquema representativo de David Canter
Fonte: Del Rio *et al* (2002) com adaptação

O esquema teórico de Canter (Figura 5.1) possibilita a compreensão da inter-relação de três dimensões básicas: a física, a comportamental e a da percepção do usuário. Deste modo, para compreender um espaço é necessário relacioná-las, pois o lugar será um produto de suas interações. Para que seja possível realizar a interação entre o comportamento e o espaço Gifford (1997 apud TOMASINI, 2002) recomenda que os pesquisadores utilizem técnicas da ciência social, tais como a observação, entrevistas, questionários, filmagens, mapas cognitivos e mapas comportamentais. Este conjunto de técnicas também é conhecido como Avaliação de Pós-Ocupação – APO.

A presente dissertação está baseada em uma pesquisa qualitativa elaborada por meio de observações e questionário aplicado junto aos moradores, a fim de compreender como se comportam nas atividades cotidianas para estabelecer um padrão de deslocamento. Para isso observadas as atividades desenvolvidas, frequência de uso de automóveis, motivação dos

usuários; necessidades; decisão de escolhas, etc. Entretanto, como a avaliação de desempenho exige conhecimentos sobre os requisitos que atendem às necessidades dos usuários e visando facilitar a elaboração do questionário, bem como a discussão dos resultados das observações de traços físicos, foi estabelecido o que se considerou como atributos físicos característicos de um condomínio horizontal fechado: (i) Acessibilidade e (ii) Equipamentos diversos (lazer, comércio).

De acordo com Gehl (1987) os ambientes coletivos são apropriados quando possuem facilidade de acesso e possibilidade de ter alguma coisa para fazer naquele espaço. O quadro a seguir exemplifica essa definição contendo os atributos considerados, subdivididos nos itens a serem avaliados, e as formas de avaliação utilizadas. Seguindo a classificação de Lynch (1981):

Quadro 5.1: Atributos dos ambientes relacionados ao comportamento

ATRIBUTOS CONSIDERADOS	CARACTERISTICAS	MÉTODO
ACESSIBILIDADE Facilidade de acesso	Acesso a outras pessoas;	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Observação de traços físicos ➤ Levantamento de arquivo ➤ Levantamento físico ➤ Observações comportamentais ➤ Questionário
	Acesso às atividades (educacionais, recreativas, médicas, religiosas, financeiras, etc.);	
	Aspectos físicos (vias de circulação, barreiras, calçadas, paradas de transporte público, etc.	
	Acesso a locais (espaços abertos, locais simbólicos, belos ambientes naturais, etc.);	
	Acesso aos recursos materiais (alimentos e outros produtos);	
EQUIPAMENTOS DIVERSOS Possibilidade de ter alguma coisa para fazer no espaço	Áreas para lazer	
	Oferta de comércio.	

5.3.1 – Acessibilidade

De acordo com Vasconcellos (2001) pode-se entender acessibilidade como um atributo que mede o grau de facilidade de se atravessar o espaço e chegar a determinados lugares, depende exclusivamente da conexão entre sistema de circulação e transporte e a estrutura urbana – relação de interdependência. Deste modo, a acessibilidade quantifica e qualifica a facilidade de acesso entre bens, pessoas e as mais variadas atividades.

No dicionário Aurélio (2010) encontramos a raiz da palavra da seguinte forma: acessibilidade do latim *accessibilitate*; qualidade de ser acessível; facilidade na aproximação, no trato ou na obtenção. Por sua vez, Lynch (1981) define o acesso como a capacidade de alcançar espaços e atividades, recursos, serviços, informações ou locais, incluindo a quantidade e a diversidade dos elementos que podem ser alcançados. Segue a classificação definida por Lynch, quanto ao acesso: i) acesso a outras pessoas; ii) às atividades (educacionais, recreativas, médicas, religiosas, financeiras, etc.); iii) aos recursos materiais (alimentos e outros produtos); v) a locais (espaços abertos, locais simbólicos, belos ambientes naturais, etc.); e v) à informação.

Para Lynch (1981) a acessibilidade física é quantidade de espaço disponível para realização de deslocamento e a inexistência de barreiras. Assim, seu acesso prevê as diversidades necessárias de pessoas, de lazer e de cenários. Contudo, ter acesso ao espaço não é somente a facilidade de chegar até este. Carr (1995 *apud* ALEX, 2008) aponta que existem três tipos de acesso ao espaço. São eles: físico, visual e simbólico ou social.

- i) O acesso físico: visa à facilidade de atingir os destinos desejados através de um sistema de transportes.
- ii) O acesso visual ou visibilidade: informa aos usuários sobre o local e propicia o uso.
- iii) O acesso simbólico ou social: refere-se à presença de sinais que sugerem quem é bem vindo ao lugar. Porteiros e guardas na entrada podem significar ordem e segurança, mas também impedimento e intimidação.

Quando falamos em acessibilidade devemos nos reportar as calçadas, sistemas viários, pontos de ônibus, estações de metrô, veículos, enfim, tudo o que se refere à parte física ou material da circulação, e de sua estrutura. O acesso fácil, e a qualidade do que é acessível, promovem uma relação entre o tempo e o espaço. O tempo é o momento apropriado para que aconteça a realização de um fato, deste modo a pouca ou ineficiente acessibilidade no transporte está associada à execução de uma viagem, tratando-se, portanto de uma relação tempo-espaço (LIPOVETSKY, 2004).

Nossa sociedade a cada dia torna-se mais subordinada ao tempo. Lipovetsky (2004) aponta o tempo como uma das maiores preocupações da sociedade moderna. À medida que as sociedades humanas tornam-se mais complexas elas passam a necessitar de uma regulação

temporal cada vez mais exata e sem variações, de modo que o homem ocidental civilizado passa a viver de acordo com as horas marcadas pelo relógio. Para Heidegger, o tempo é anterior a toda subjetividade e objetividade, porque oferece a condição da própria possibilidade do antes (HEIDEGGER *apud* BRUGGER, 1987).

Vasconcellos (2001) aponta que a acessibilidade pode ser medida similar (direta) à densidade das linhas de transporte público (para usuários cativos) ou a densidade das vias (para usuários de auto). Em uma análise mais elaborada, pode também ser avaliada em relação ao tempo (andando, esperando, viajando e transferindo-se entre modo e veículos).

De acordo com Nigriello *at al* (2006), a distribuição da acessibilidade no território acontece de forma desigual, pois ela manifesta uma distribuição desequilibrada de um meio coletivo de consumo no espaço. É também o retrato da prioridade do Estado ao atendimento das necessidades de circulação localizadas nos espaços destinados à produção (indústria, comércio, serviços e órgãos públicos) e à reprodução dos grupos de maior renda (habitação, educação, saúde, lazer e atividades sociais e políticas).

Na visão de Akiyama, Golob, Kitamura e Yamamoto (2001) a acessibilidade está relacionada à combinação de dois elementos: a localização de superfície relativa para destinações satisfatórias e as características de rede de transporte ou ligações de pontos daquela superfície aos aspectos de uso do espaço e dos padrões de locomoção em uma determinada área, agindo diretamente nos custos de locomoção e no tempo de circulação de indivíduos. Desta forma, os índices de acessibilidade demonstram as facilidades e oportunidades em alcançar o destino desejado. Considerando a acessibilidade como o acesso fácil a determinados locais, pode-se presumir que a falta de acessibilidade impede o livre trajeto de um indivíduo, o que acaba por obrigá-lo a buscar outras formas de transitar no espaço pois, os mecanismos assumidos por diversas cidades são em grande parte segregadas, a centralidade e a periferização que se complementam em um único espaço de desigualdades sociais.

O entendimento de acessibilidade para este trabalho é necessário para possamos compreender como o espaço físico dos condomínios horizontais e como este influencia no comportamento de seus moradores. Conforme o Capítulo 3, percebe-se que nestes tipos de moradia grandes distâncias devem ser percorridas para a realização das mais variadas atividades, pois os

CHF's geralmente estão localizados em zonas periféricas das cidades, e não havendo em seu espaço interno ofertas de serviços vitais, como escolas, hospitais, bancos e etc. Portanto, entender o espaço que estes moradores estão inseridos auxiliará na elaboração dos mapas mentais e dos questionários. Desta forma, auxiliando para a compreensão no padrão de deslocamento.

5.3.2 – Equipamentos urbanos

As pessoas necessitam diariamente realizar diversas atividades para que suas vidas sejam funcionais, e por conseguinte, habitar próximo a regiões que ofereçam estruturas que disponibilizem os serviços e lazer é de extrema importância para o estilo de vida.

O tempo é apresentado por KNOFLACHER (2000) em que o dia é dividido em horário de trabalho, tempo consumido com obrigações tais como compras, reparos, obrigações familiares, tempo para reprodução, sono, refeições, higiene pessoal e lazer. As atividades de lazer abrangem conversar e socializar com a família e amigos, visitas, jogos, música, esportes, atividades culturais, caminhar, andar de bicicleta, ir à igreja, excursões e viagens. Segundo Acerenza (apud BARRETTO,1995), o tempo está dividido em: tempo de vida natural, o biológico; tempo de trabalho; tempo dedicado a obrigações familiar e sociais e tempo livre, que por sua vez se divide em: de fim de jornada, de fim de semana, e de férias.

Deste modo, quanto mais próximas forem estas atividades melhor será a eficiência que elas serão resolvidas, sobrando para o usuário tempo para gastar em outras atividades, tais como o lazer, que surge dentro do universo do trabalho e em oposição a ele: a dicotomia é, na verdade, entre tempo de trabalho versus tempo livre ou liberado, e por lazer entende-se geralmente o conjunto de ocupações que o preenchem (MAGNANI, 1994).

De acordo com o estilo de vida de cada pessoa, as necessidades são as mais diversas. Assim, um ambiente que ofereça o máximo de atividades, principalmente serviços, será mais atraente do que os que não possuem. Kotler e Bloom (1984 *apud* GRÖNROSS, 1990) definiram serviço como uma atividade ou benefício que uma parte pode oferecer à outra que é essencialmente intangível e não resulta em propriedade de alguma coisa. A sua produção pode ou não estar ligada a um produto físico. Assim, Villavicêncio (2004) caracteriza como “uma atividade econômica da qual resulta não um produto tangível, mas pelo contrário, de

característica intangível, contrastando em oposição à produção de mercadoria, como por exemplo, os serviços de comunicação e os de transportes.

Para facilitar o apontamento dos equipamentos diversos em uma localidade Villavicêncio (2004) aponta:

- i) Estudo quantitativo com aplicação de questionários para determinar quem são os usuários que os utilizam;
- ii) Potenciais do local, de onde vem, quando vem, e com que finalidade.
- iii) Mapeamento do acesso geral existente – principais vias de entrada e saída, disponibilidade de meios de transporte e meios modais – e da permeabilidade física no lugar;
- iv) Identificação do potencial de acessibilidade ao meio físico do local e das ruas do entorno – com indicação dos principais obstáculos, desníveis, dificuldades de circulação e a demarcação de rampas e outros dispositivos e facilidades que promovam acesso com igualdade e diversificado a todas as pessoas.
- v) Os padrões de acesso mínimo a atividades e lugares básicos – escolas, mercados, serviços,
- vi) Espaços abertos – numa escala local pelas distâncias percorridas a pé;

5.3.3 – Os mapas comportamentais

De acordo com Rapoport (1978) mapas comportamentais são representações do ambiente físico a qual por meio da observação podemos verificar a relação do comportamento com as características que o ambiente apresenta. São mapas esquemáticos, do ambiente investigado, sobre os elementos mais marcantes e importantes percebidos numa área (rua, bairro, cidade). Deste modo, contribuem com informações importantes que demonstram como as pessoas estruturam o ambiente físico, os elementos que julgam importantes ou possuem uma forte imagem, e as implicações das estruturas físicas para a orientação e uso dos espaços (PINHEIRO, 2011).

A observação e o registro do comportamento é uma das partes da pesquisa de campo mais importantes para medição da congruência do ambiente e de seus elementos. Ao serem

relacionados aos comportamentos pessoais, auxiliaram na identificação de imagens, atributos reconhecidos, expectativas e condutas potenciais dos indivíduos, dos pares, dos pequenos grupos ou dos grandes grupos. A observação do ambiente físico, tanto externo, quanto interno, permite a “geração de dados sobre suas atividades, sobre as relações necessárias para seu suporte, sobre regularidades de conduta, sobre usos esperados, e sobre oportunidades e limitações comportamentais que o ambiente proporciona” (ZEISEL, 1981).

Portanto, o mapa comportamental é um método de registro de observações desenvolvido por Proshansky, Ittelson e Rivlin (1970, *apud* REIS e LAY, 1995) que consiste no registro, através da marcação em planta baixa, dos comportamentos dos usuários no local onde estão ocorrendo. O registro se dá através de categorias estabelecidas anteriormente, ou seja, analisa as pessoas paradas ou em movimento e como elas se distribuem numa área determinada (SOMMER e SOMMER, 2002)

5.4 - TOPICOS CONCLUSIVOS

- Entende-se como adequação a relação entre o espaço e o comportamento. Desta forma o espaço condomínio horizontal fechado influencia diretamente o comportamento de seus moradores, principalmente com relação aos deslocamentos.
- As pessoas necessitam diariamente realizar diversas atividades para que suas vidas sejam funcionais, e sendo assim, habitar próximos a regiões que ofereçam estruturas que disponibilizem os serviços e lazer é de extrema importância para a dinâmica de suas vidas.
- A análise dos aspectos físicos de cenários de comportamentos indica que as ações são influenciadas pelo ambiente físico-espacial que o individuo esteja inserido, de tal modo que de acordo com o seu pensamento, o ambiente sugere, facilita, inibe ou define comportamentos.
- A observação do ambiente físico, tanto externo, quanto interno, permite a “geração de dados sobre suas atividades, sobre as relações necessárias para seu suporte, sobre regularidades de conduta, sobre usos esperados, e sobre oportunidades e limitações comportamentais que o ambiente proporciona.

6 – PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS

6.1 – APRESENTAÇÃO

O presente trabalho será desenvolvido a partir de um estudo qualitativo, desenvolvido com o objetivo de investigar o padrão de deslocamento dos moradores de condomínios horizontais no Distrito Federal e qual a relação que possuem com a dependência de automóveis.

Como auxílio para a construção deste estudo foram utilizado mapas comportamentais para identificar o comportamento dos moradores com relação à realidade física do condomínio, que por sua vez pode influenciar as atitudes tomadas por eles, assim sendo possível verificar os padrões de deslocamento.

6.2 - ESTRUTURA METODOLÓGICA

As etapas definidas são apresentadas na figura esquemática 5.1, a qual detalha as etapas da pesquisa.

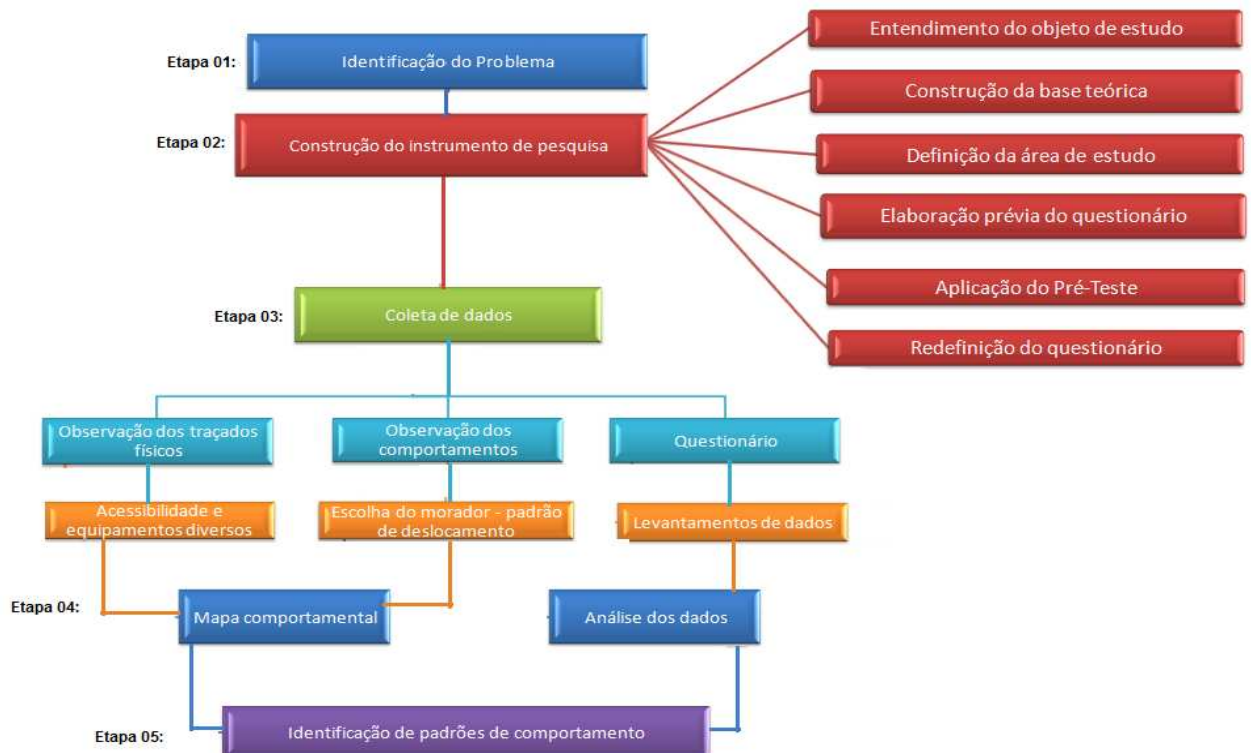


Figura 6.1 – Estrutura metodológica

6.3 - MÉTODO DE ABORDAGEM

A pesquisa qualitativa procura a compreensão do objeto de estudo, sem se preocupar com a representatividade numérica ou intensidade, permitindo ao pesquisador a obtenção de dados descritivos mediante contato direto e interativo com a situação de estudo e agrupando-os por categorias. É frequente que o pesquisador busque entender os fenômenos segundo a perspectiva dos participantes da situação estudada e, a partir daí, situe sua interpretação dos fenômenos aprendidos. Esta abordagem é denominada qualitativa, em contraposição à pesquisa quantitativa, em função da forma de apreensão da realidade e da maneira como os dados são tratados. Embora as abordagens qualitativas e quantitativas difiram enquanto à forma e ênfase, elas não são excludentes (Neves, 1996). Para evidenciar as diferenças entre as duas abordagens, apresenta-se abaixo um quadro comparativo, elaborado a partir das ideias de Mauch e Birch (1998).

Quadro 6.1 - Comparativo: Pesquisa Qualitativa x Pesquisa Quantitativa

Pesquisa Qualitativa	Pesquisa Quantitativa
Depende de dedução – conclusões raciocínio ou inferências de princípios gerais para particulares.	Depende de indução - generalizações pela coleta, exame e análise de casos específicos.
Requer envolvimento do pesquisador com as pessoas, eventos e ambiente como parte integrante do processo.	Requer imparcialidade por parte do pesquisador.
Oferece valor especial no processo de produção de novos conceitos ou teorias.	Foco no exame de teorias e generalizações de pesquisa.
Procura fornecer descrição completa do fenômeno em toda sua complexidade.	Procura estabelecer relacionamento de causa e efeito em ou entre experiências.
Tenta descobrir e mostrar suposições que estão por trás das ações ou eventos.	Focaliza mais no teste das suposições em vigor.
Usa contextos de uma situação natural como dados primários. Lida com descrições detalhadas dos contextos de uma situação.	Constrói ou controla contextos de uma situação e lida com quantidades e números como dados primários.
Inicia com questões ou problemas amplos e procura limitá-los.	Inicia com fenômeno específico e tenta relacioná-los a outros, para esclarecer questões mais amplas.
Tende a lidar com amostras pequenas e únicas (sem igual).	Encoraja o estudo de grandes amostras e altamente representativas.
Considera o contexto dos eventos como parte integrante dos dados primários.	Tende a desconsiderar o contexto ou controlá-lo, para minimizar influências de nuances que possam afetá-lo.
Depende profundamente de relatar, informar para demonstrar significância.	Utiliza análise estatística, particularmente empregando probabilidades, para demonstrar significância.

Fonte: (MAUCH; BIRCH, 1998). Com adaptações.

Etapa 01 – Identificação do Problema:

O estudo se faz necessário para o entendimento do fenômeno dos condomínios horizontais fechados, e como estes estão relacionados com o padrão de deslocamentos de seus moradores e se estes possuem relação com o crescente aumento da utilização de automóveis (dependência automotiva) contribuindo para o trânsito caótico das cidades.

Etapa 02 – Construção do instrumento de pesquisa:

Levantamento das às características dos condomínios horizontais fechado, para iniciar a validação da pesquisa, que conforme a metodologia proposta, foi separada em sub-etapas a fim de organizar a obtenção de informações.

Sub-etapa 2.1: Entendimento do objeto de estudo

Levantamento em livros, artigos, trabalhos acadêmicos em nível internacional e nacional para caracterização dos condomínios horizontais fechados; origens, avanços, perfil de seus moradores e impactos.

Sub-etapa 2.2: Construção da base teórica

Compreendido o objeto que seria trabalho, bem suas características, verificou-se necessário a revisão na literatura dos temas que abrangessem o automóvel e a cidade, como enfoque na dependência por automóveis que as novas configurações urbanas vêm gerando e relacionando-a com os CHF's. Também foi necessário trazer o debate sobre adequação (comportamento-espço) a fim de verificar como o espaço interfere no comportamento de moradores de CHF's, deste modo importe uma base para o levantamento dos dados e para a construção dos mapas mentais e o cruzamento com o questionário.

Sub-etapa 2.3: Definição da área de estudo

Esta etapa se faz necessária para a delimitação do espaço geográfico que conterà as informações necessárias à execução da pesquisa. O objeto de estudo são os condomínios

horizontais fechados, por sua vez para sua seleção será analisado um que contenha oferta de transporte público e outro que não ofereça este meio. Esta análise será para relacionar o espaço destes condomínios e a forma com que interferem no comportamento dos seus moradores, e se a oferta ou falta de transporte público pode manter relação com estes espaços e seus moradores.

Sub-etapa 2.4: Elaboração prévia do questionário

O questionário é uma técnica tradicional bastante utilizada, tido como um instrumento de pesquisa que contém uma sequência ordenada de perguntas relacionadas a um problema específico (RHEINGANTZ et al, 2009). “É um conjunto de perguntas sobre um determinado tópico que não testa a habilidade do respondente, mas mede sua opinião, seus interesses, aspectos de personalidade e informação bibliográfica” (YAREMKO, HARARI, HARRISON & LYNN, 1986, *apud* GÜNTHER, 2008).

De acordo com Lakatus e Marconi (1985) um questionário deve obedecer algumas regras básicas onde o principal é que possua uma lógica interna na representação exata dos objetivos e na estrutura de aplicação, tabulação e interpretação. Deste modo, a primeira parte do questionário deve conter a identificação do aplicador da pesquisa, na segunda parte identificação dos entrevistados e seu perfil socioeconômico.

Para elaborar as perguntas é indispensável levar em conta que o informante não poderá contar com explicações adicionais do pesquisador. Por este motivo, as perguntas devem ser muito claras e objetivas, para evitar interpretações errôneas, e não devem ser invasivas. Por outro lado, os questionários: i) Devem ter algumas questões para confirmação ou checagem de respostas de forma indireta; ii) devem ter poucas questões abertas; e iii) não podem ser indutivos, respeitando sempre o ponto de vista do respondente.

A seguir são apresentadas diretrizes gerais para o planejamento de questionários de acordo com Lakatus e Marconi (1985):

1. Elaboração de uma carta explicativa para acompanhar o questionário (ou dê uma explicação verbal, se for entrevista), expondo, de forma clara e breve, por que e para

quem a pesquisa está sendo conduzida, mostre a importância, garanta a confidencialidade, informe o que (e quando) fazer com o questionário preenchido, a quem contatar se desejar informações adicionais; explique à pessoa a necessidade de preenchimento para garantir uma amostra representativa e assim por diante.

2. Cada questão deve ser examinada (construção da frase, propriedade e formato de resposta) em termos de capacidade de satisfazer propostas e objetivos e testar as hipóteses da pesquisa. Questionários longos, não relacionados à área de interesse da pessoa que responde, correm o risco de alta taxa de falta de resposta ou de erros nas respostas;
3. Seja breve e use linguagem simples; evite ambiguidade; não conduza a resposta nem faça suposições pouco seguras; leve em conta as convenções sociais, ou seja, cuidado com questões pessoais, embaraçosas ou que reflitam prestígio (como idade, renda, sexo, saúde); tenha em mente a ordem que são feitas as questões; forneça uma sequência lógica e garanta que não seja introduzida tendenciosidade; verifique se não estão escondidas várias questões em uma única, o que confundiria a resposta (e a análise do resultado);
4. Preste atenção aos erros de respostas que podem surgir devido às características do entrevistador;
5. Inclua algumas questões que permitam a você verificar se sua amostra é representativa, quando comparada a dados externos exatos e, se possível, cruze as respostas das questões de maior interesse, repetindo essas questões de forma diferente;
6. Faça um piloto (ou pré-teste) de seu questionário e discuta com elas as áreas de confusão potencial.

Sub-etapa 2.5: Aplicação do Pré-teste

Os questionários devem ser antecidos por uma aplicação de um pré-teste, em uma amostra reduzida para verificar a validação do questionário antes de aplicá-lo em uma amostra maior (RIBEIRO e MILAN, 2004). Os pré-testes têm a finalidade de aperfeiçoar o instrumento de

coleta de dados, a fim de verificar se os dados obtidos nas respostas seriam satisfatórios para a análise final.

São objetivos do pré-teste verificar se: as questões não geram dúvidas ou viés, nem causem embarço, e se elas estão claras; se existe espaço suficiente para responder às questões abertas; se a sequência das questões é adequada e se existe a necessidade de criar ou retirar questões (BOYD & WETFALL, 1964; MATTAR, 1996; MARCONI & LAKATOS, 1996; OLIVEIRA, 1998).

Sub-etapa 2.6: Redefinição do questionário final

Após a aplicação do pré-teste o pesquisador deverá readequar as perguntas, observando os erros encontrados e os apontamentos realizados que não estavam previsto na prévia do questionário.

Etapa 03: Coleta de dados

Para a coleta de dados além da utilização do instrumento de pesquisa será necessário a realização de duas abordagens, a fim de verificar o comportamento dos moradores dos condomínios, bem como o ambiente físico que estes estão inseridos procurando uma relação entre ambos, a fim de subsidiar a elaboração de mapas comportamentais.

Sub-etapa 3.1: Observação dos traçados físicos

As observações dos traços físicos consistem em examinar o espaço físico, procurando identificar as características físicas e as atividades que o espaço sugere (REIS & LAY, *apud* BECKER, 2005 e PINHEIRO, 2011). Essas observações foram registradas em mapas, fichas e fotografias. Os aspectos considerados foram: as barreiras físicas e visuais; as condições das calçadas; as vias de circulação; as distâncias entre as residências e a portaria de acesso, a distância para o acesso do transporte público; as atividades desenvolvidas dadas pelos moradores, e por fim o levantamento dos equipamentos de serviços oferecido pelos condomínios (comercio). Assim esta sub-etapa tem por finalidade realizar o levantamento da acessibilidade e dos equipamentos diversos.

Sub-etapa 3.2: Observações de comportamentos

As observações de comportamento consistem na avaliação visual do ambiente, e são utilizadas no intuito de detectar o uso dos espaços através da observação sistemática do comportamento de seus usuários. Os mapas comportamentais são importantes na obtenção de informações sobre as atividades realizadas; as regularidades de comportamento (frequência de uso dos espaços); e sobre as oportunidades e restrições de uso proporcionadas pelo ambiente construído. Com isso, permitem inferir como o ambiente construído interfere nos comportamentos e atividades de seus usuários (REIS e LAY, 1995a).

Sub-etapa 3.3: Levantamento dos dados

Para aplicação do questionário, de acordo com as regras estatísticas, é necessário delimitar o espaço amostral. Para qualquer pesquisa é necessário utilizar o erro amostral, ou seja, qual o parâmetro de erro que a pesquisa pode apresentar. Assim, para este estudo utilizou um erro tolerável de 10%, com 95,5% de confiança, usualmente utilizado na estatística $Z = 2$ (BARBETA, 2000). Portanto, o erro é a máxima diferença que será admitida. Deve-se considerar também a estimativa da proporção utilizada de níveis de variância, a qual adota-se para este estudo de 0,5. Assim temos:

$$n_0 = \frac{z^2 \cdot \hat{p} \cdot \hat{q}}{E^2} \quad \therefore \quad n_0 = \frac{4 \cdot 0,25}{E^2} = \frac{1}{E^2}$$

Onde:

Z = abscissa da curva normal padrão, fixado um nível de confiança de 95,5%, $Z = 2$

\hat{p} = estimativa da verdadeira proporção de um dos níveis da variável escolhida, 0,25 quando $p=0,5$

$$\hat{q} = 1 - \hat{p}$$

n_0 = primeira aproximação para o n.º da amostra

E_0 = erro amostral tolerável de 10%

$$n_0 = \frac{1}{E_0^2} \quad \therefore \quad n_0 = \frac{1}{0,1^2} = 100$$

De acordo com Barbeta (2000) quando o valor pesquisado for vinte vezes maior que n_0 , então pode ser adotado como o tamanho da amostra.

Para fins de melhor compreensão os deslocamentos foram divididos em quatro categorias de acordo com o estudo de Golob e McNally (2000) que explicaram a interação de atividades que envolviam atividades e comportamentos relacionados:

Etapa 04: Cruzamento dos mapas comportamentais com o questionário

Nesta etapa procura-se analisar os dados obtidos por meio do questionário e cruzá-lo com os mapas comportamentais a fim de estabelecer a relação entre o espaço físico e o comportamento dos moradores (adequação). Deste modo, pode-se organizar os dados estruturá-los e analisá-los de forma a subsidiar a próxima etapa.

Etapa 05: Identificação dos padrões de deslocamento

Nesta etapa foi possível estabelecer relações entre como o espaço físico, a localidades das atividades interferem na escolha dos moradores. Assim, podemos verificar que existe uma relação entre estes, de tal forma que foi percebido em ambos os condomínios, possibilitando apontar padrões de deslocamentos baseados na dependência do automóvel.

7 – APRESENTAÇÃO DO OBJETO DE ESTUDO: CONDOMÍNIOS DE BRASÍLIA-DF

7.1 – APRESENTAÇÃO

Neste capítulo são apresentados os aspectos relativos aos métodos e instrumentos de pesquisa adotados a fim de se atingir os objetivos propostos. Os capítulos anteriores revisaram importantes bases para o desenvolvimento e análise dos resultados almejados neste estudo, a fim de subsidiar a identificação do padrão de deslocamento dos moradores de condomínios horizontais fechados no Distrito Federal.

O objetivo deste capítulo é detalhar os métodos adotados e suas aplicações. Será apresentada a área de estudo selecionada para esta pesquisa, em seguida será realizada a descrição da metodologia. Para alcançar os objetivos propostos foram utilizados métodos e técnicas de coleta de dados que fazem parte da área de estudos ambiente-comportamento. Assim, a adequação dos espaços coletivos nos condomínios horizontais foi analisada através de: observações dos traços físicos; observações de comportamentos e questionário. Os instrumentos adotados foram fotos, desenhos, anotações de observações, mapas comportamentais e questionário.

7.2 - SELEÇÃO DO OBJETO DE ESTUDO

Os condomínios fechados selecionados localizam-se no Distrito Federal, que, assim como outras regiões do Brasil, retratam a expansão dessa tipologia habitacional. A decisão em investigar condomínios horizontais fechados do Distrito Federal também se dá pelo fato de não existirem estudos específicos que avaliem seu impacto nos deslocamentos, que possam contribuir para a crescente utilização de automóveis particulares.

No âmbito acadêmico, os condomínios horizontais brasileiros têm sido pensados principalmente a partir da ótica da legalidade e sustentabilidade ambiental (MALAGUTTI, 1997, 1998; PERREIRA, 2001), da distinção dos valores de classes (BARROS, 1996;

GOMES, 2005) e da segregação socioespacial (VIANNA, 2005; NAHON, 2005; PAVIANNI, 1991).

7.2.1 – Caracterização do Distrito Federal

O Distrito Federal está localizado na região Centro-Oeste do país, tendo como capital a cidade de Brasília. A fundação de Brasília no Planalto Central fazia parte do projeto de Meta-síntese para a modernização do país, por meio do “Plano de Metas” do governo de Juscelino Kubitschek, o JK (1956/1960), entretanto havia projetos de transferência da capital desde o Império. No período de JK, o país buscava abandonar o modelo agrário e exportador em direção a um processo de industrialização. Com a transferência, seria possível levar o desenvolvimento ao interior do Brasil, ampliando a rede de cidades brasileiras para o interior (FERREIRA, 2010).



Figura 7.1 – Mapa do Distrito Federal

Fonte: disponível em <www.brasilecola.com.br> acesso em 27/072012

Brasília está entre as cinco maiores metrópoles brasileiras, em termo populacional, atrás apenas das centenárias São Paulo, Rio de Janeiro, Salvador e Belo Horizonte (IBGE, 2010). Essa realidade mostra que Brasília há muito já extrapolou a sua condição de mero núcleo administrativo do país. Nos últimos anos, tem-se verificado o crescente aumento da população do Distrito Federal (DF) que em 2000 era de 2.051.146 e em 2010, de 2.570.160 (IBGE, 2011). A Figura 6.1 demonstra a ocupação urbana do DF entre a década de 1960 e os anos 2000, como um previsão para 2020. Verifica-se que o DF teve um aumento expressivo nos

últimos 40 anos, e que este crescimento não se deu de forma concêntrica, mas descentralizadas.

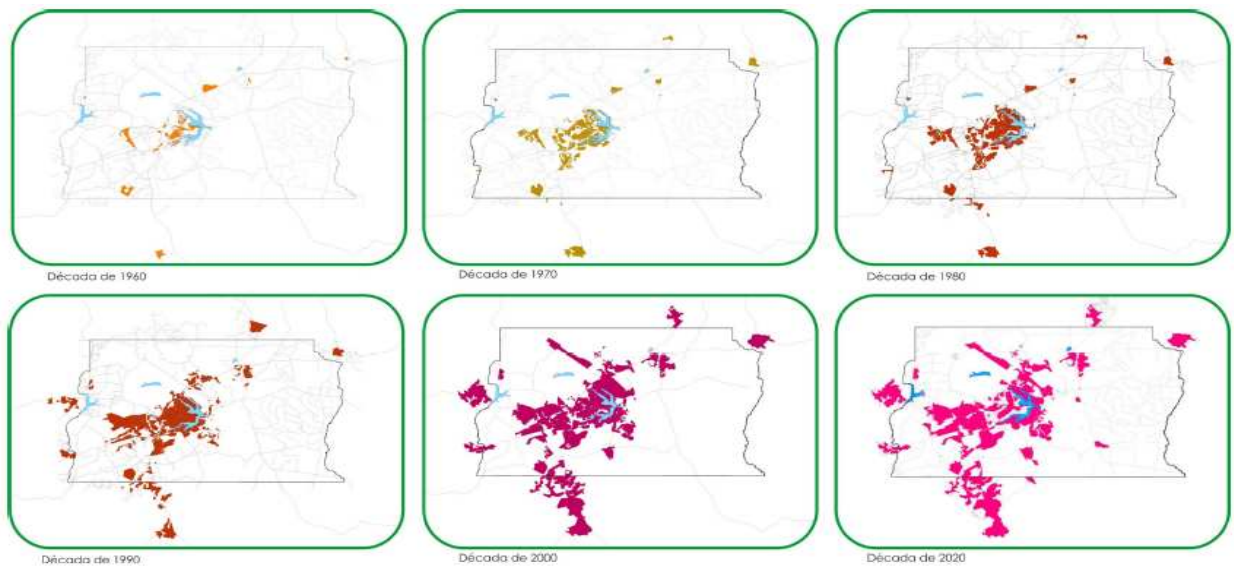


Figura 7.2 - Evolução da ocupação urbana na área de abrangência do PDTU/DF.
Fonte: PDTU, (2010).

Juntamente com este crescimento populacional verifica-se o aumento do número da frota veicular que em apenas 10 anos passou de 585.424 no ano de 2000 para 1.233.000 em 2010, um aumento de aproximadamente 210,6% (DETRAN-DF, 2011), temos em média 02 veículos para cada habitante do DF. Com uma das maiores concentrações de renda do país, seus moradores possuem um elevado poder aquisitivo, principalmente em Brasília, nos Lagos Sul e Norte. Essa renda elevada possibilita a aquisição de automóveis particulares, os quais representam 74,8% da frota local, com aproximadamente 1.144.454 veículos (DISTRITO FEDERAL, 2010).

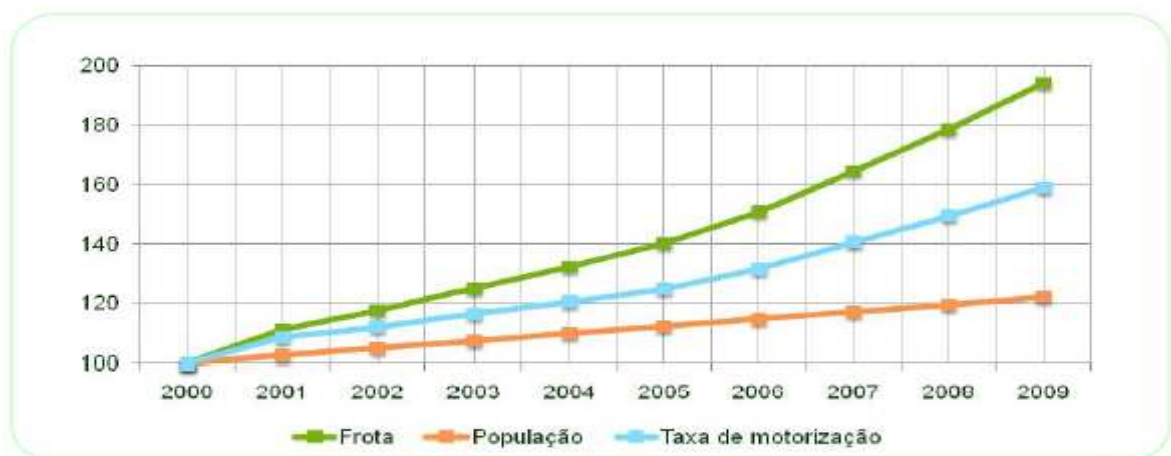


Figura 7.3 – Taxa de crescimento da frota, população e motorização do DF no período de 2000 a 2009. (Fonte: DETRAN/DF, 2010)

De acordo com o gráfico, verifica-se que a taxa de motorização do brasileiro é superior ao número de habitantes do DF. Geralmente a utilização do veículo particular está relacionada a uma escolha de seu ocupante, seja ela para demonstrar *status* social ou por residir em áreas que não possuem meios de transportes eficientes; pela comodidade que o carro oferece, tais como rapidez, fluidez e agilidade, bem como pelo o sucateamento e descaso do Governo do Distrito Federal (GDF) com o transporte público.

Nos últimos dez anos, o Distrito Federal atraiu um grande fluxo migratório que vislumbrou o potencial crescimento da região. Contudo, esta explosão populacional agravou a situação urbana, gerou grandes descentralizações espaciais por meio das invasões clandestinas. Brasília concentra grande parte dos atrativos econômicos e sociais do DF, representando um total de 45% das oportunidades de emprego, seguida por Taguatinga com 10,71% e o Guará com 9,03% (DISTRITO FEDERAL, 2010). Ao observar o mapa, pode-se perceber que o centro de Brasília ainda concentra grande parte dos pólos geradores de tráfego do DF e de suas regiões vizinhas. Contudo, atualmente pode-se observar a independência de certas cidades-satélites como Taguatinga e Ceilândia, que conseguem atrair serviços e moradias, tornando-se menos dependente do Plano Piloto.

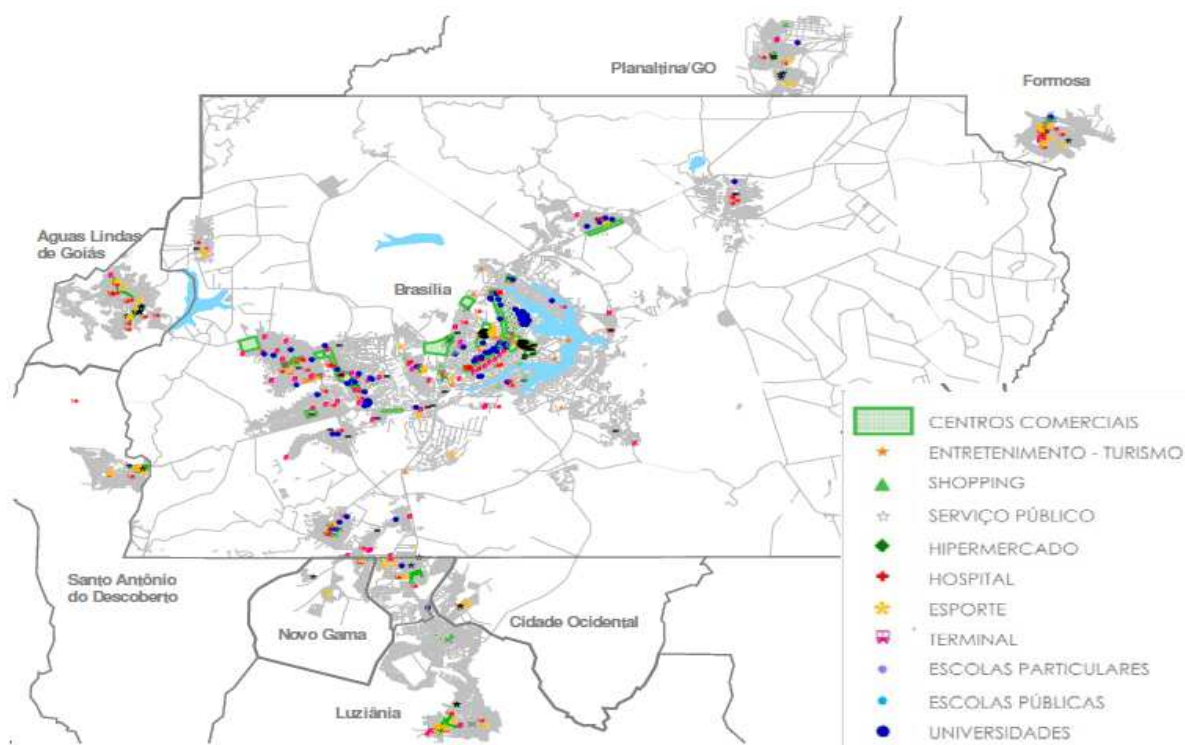


Figura 7.4 - Pólos geradores de tráfego no Distrito Federal e Cidades do Entorno
(Fonte: PDTU-DF, 2010)

Em um estudo de Ricardo Ojim (2007), o autor apresenta os índices de fragmentação urbana em diversas capitais brasileiras. O autor utilizou a razão entre a média das distâncias urbanas e a média das distâncias em uma área hipotética com distribuição aleatória, a qual lhe permitiu medir o grau de dispersão das áreas urbanizadas. Esse indicador foi posteriormente ajustado para que seus valores variassem entre zero e um. Deste modo, valores próximos de zero representam padrões mais centralizados, e os distantes de zero, regiões mais descentralizadas (fragmentadas).

Tabela 7.1: Lista de fragmentação urbana das principais cidades brasileiras

Aglomerações urbanas	Indicador de fragmentação
São Paulo	0,551881
Rio de Janeiro	0,535972
Salvador	0,687178
Belo Horizonte	0,654753
Fortaleza	0,620538
1ª Brasília	0,760491
2ª Curitiba	0,753261
Recife	0,606010
Porto Alegre	0,685555
Belém	0,692421
Goiânia	0,627864
São Luís	0,673592
Maceió	0,663956
3ª Natal	0,745894
João Pessoa	0,639820
Aracaju	0,542357

Fonte: OJIM, 2007

Em meio às cidades apresentadas pelo autor, observa-se que Brasília, Natal e Curitiba estão entre as cidades que apresentam maior índice de fragmentação. Deste modo, percebe-se que estas cidades estão caracterizadas por uma segregação socioespacial, resultado das diferentes atividades urbanas que as compõem, tais como a posição das diferentes vias de circulação, a localização das indústrias, do comércio, das habitações e dos serviços, da cultura, de políticas que redundam, ao mesmo tempo, no espraiamento das cidades e na escolha dos setores de intervenção, todas estas atividades resultam na fragmentação do urbano e na diluição da urbanidade como um todo. (OJIM, 2007)

7.2.2 - O advento dos condomínios horizontais fechados no Distrito Federal

Devido ao alto custo do solo urbano no centro de Brasília, as áreas mais afastadas do centro passaram a ser povoadas rapidamente devido ao seu baixo preço e a facilidade do

deslocamento para o centro. Após o ano de 1985, com a criação de três cidades-satélites, Samambaia, Paranoá e Santa Maria, ocorreu a proliferação dos assentamentos privados horizontais no DF, sendo que grande parte destes irregulares, voltados às mais diversas faixas de renda. Estes loteamentos cresciam à medida que o mercado imobiliário impulsionava a especulação e contava com a falta de fiscalização e consenso nos regimes jurídicos das terras que constituíram o quadrilátero do Distrito Federal: terras não discriminadas, terras públicas adquiridas em comum e não submetidas a um processo legal de divisão ou arrendadas para uso rural. Muitas vezes estes condomínios se instalaram sem nenhum critério em áreas de interesse e preservação ambiental, aproveitando-se da falta de fiscalização.

Um dos primeiros condomínios horizontais de Brasília foi o Condomínio Quintas da Alvorada no final da década de 1970. De acordo com Malagutti (1996) os precedentes para o registro de tantos outros condomínios em áreas que não possuíam licenciamento urbanístico ou ambiental para este tipo de ocupação. Um documento intitulado Brasília Revisitada, de Lúcio Costa (COSTA, 1997) abriu a possibilidade para a ocupação condominial das Chácara de Mansões Park Way.

Verifica-se que os CHFs do Distrito Federal estão surgindo em áreas mais afastadas dos equipamentos urbanos, tais como saneamento, pavimentação, luz, telefone, mas principalmente dos transportes públicos, a qual obriga de certa forma a utilização de automóveis particulares para realizarem as mais diversas atividades diárias. Atualmente, os condomínios horizontais ocupam grande parte do território do Distrito Federal, concentrando-se principalmente nas regiões Nordeste e Sudeste.

De acordo com o levantamento da União dos Condomínios Horizontais e Associações de Moradores no Distrito Federal - UNICA-DF (2011), o DF possui atualmente 844 condomínios horizontais fechados (CHF) cadastrados, e uma média de 1.000 sem registro. Grande parte desses CHF's são habitados pela classe média B e C, que buscam, nestes novos espaços, o baixo preço do solo - comparado com o centro de Brasília, a segurança fornecida por altos muros, vigilância 24h, o resgate da vida próximo à natureza, atraídos por parques verdes, pistas de *cooper*, lagos artificiais, praças de convívio comum, etc.

Podemos verificar os pontos de maiores concentração dos condomínios horizontais do DF, que não estão dentro dos centros das áreas administrativas, mas em suas adjacências, principalmente ocupando a chamada Área de proteção Ambiental (APA), de acordo com a matéria vinculada ao jornal de maior circulação de Brasília, O Correio Braziliense, no ano de 2006, cujo artigo era intitulado “Condomínios” mostrou que 70% dos condomínios horizontais no DF, estão ocupando áreas com restrições ambientais.

É chamada de APA uma categoria de unidade de conservação de uso sustentável com os objetivos básicos de proteger a diversidade biológica, disciplinar o processo de ocupação e assegurar a sustentabilidade do uso dos recursos naturais, onde o grau de ocupação humana é limitado (BRASIL, 2000). Criada pelo Decreto Federal nº 88 940, de 07 de novembro de 1983, abrange uma área de 84.100 hectares, importante corredor entre a Estação Ecológica de Águas Emendadas, são elas a APA da Cafuringa, a APA do Lago Paranoá e a APA das Bacias do Gama, São Bartolomeu e Cabeça-de-Veados. Ainda no mesmo ano outra matéria no mesmo jornal apontou que as áreas de ocupação dos CHF não eram mais restritas às mansões, e estavam se popularizando de forma desenfreada e, principalmente, por ocupações irregulares ou informais. Tais áreas abrigavam 25% da população residente do DF, como 69% dos moradores faziam parte da classe média (CORREIO BRAZILIENSE, 22 ago. 2006). Verifica-se que as regiões que mais concentram condomínios irregulares no DF, estão dentro da Área de Proteção Ambiental (APA).

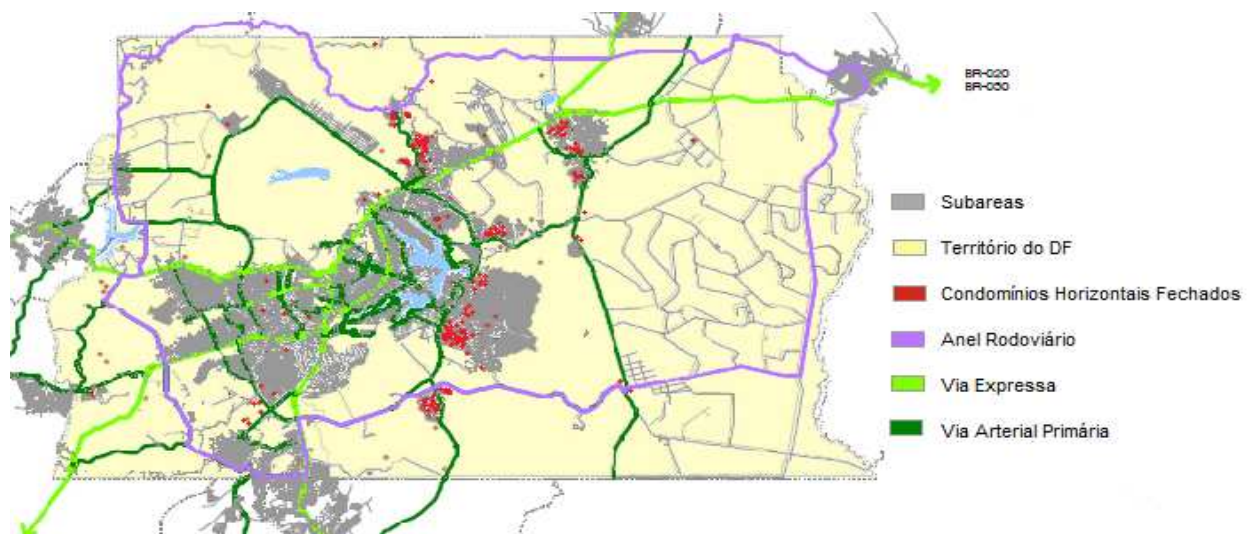


Figura 7.6 – Sobreposição dos mapas do Sistema viário regional do DF e regiões adjacentes com o mapa do CHF's do DF. (Fonte: PDTU-DF/2010 com adaptação)

Para que possamos observar melhor os locais de surgimentos dos condomínios horizontais fechados do DF, foi sobreposto o mapa do Sistema Viário do DF como o da localização deste. Sendo assim, podemos verificar que grande parte dos CHF's estão localizados próximo às rodovias que mantêm acesso ao Plano Piloto. O Sistema Viário Urbano do DF é formado pelas vias internas das aglomerações ou núcleos urbanos, composto basicamente por vias estruturantes, nas quais se concentram os maiores fluxos de deslocamentos.

7.2.3 - A questão da irregularidade

Os condomínios horizontais fechados no DF têm se desenvolvido, em grande maioria, na ilegalidade. De acordo com Queiroga (2002), os parcelamentos do solo no DF não podem ser confundidos com o entendimento do condomínio fechado, já que para a constituição deste, é necessário que exista um contrato de incorporação imobiliária, cabendo ao incorporador a edificação nas frações ideais, e ao adquirente, a construção, segundo a planta coletiva. Na visão da autora não é verificado nos parcelamentos para fins urbanos no Distrito Federal, de modo que o adquirente constrói se quiser e quando quiser e da forma que lhe convir.

Para que se constitua um loteamento fechado legal, é necessário que o empreendimento respeite determinação da Lei n. 4.591/64 (Lei do condomínio em edificações), qual seja a venda de casas térreas ou assobradadas juntamente com o lote, ou, pelo menos, com a incorporação da edificação. Caso contrário, a questão versará sobre loteamento comum, sujeito à Lei n. 6.766/79.

Em relação ao usual termo “irregular”, que acompanha a denominação “condomínio”, quando se trata de “assentamentos” de classe média no Distrito Federal, Queiroga (2002) aponta que existe certa impropriedade quando ao termo, a autora conclui que a denominação mais adequada para o Distrito Federal é a utilizada pela Secretaria de Desenvolvimento Urbano e Habitacional do Distrito Federal (SEDUH), “parcelamentos urbanos informais”.

Para que uma cidade se estruture de forma organizada é necessário que tenha um plano diretor, que servirá de parâmetro para a determinação da função social da propriedade urbana, na medida em que é responsável pelo planejamento urbano. O conteúdo dos planos diretores

deve orientar-se pelo “uso racional e adequado da propriedade, dos recursos naturais e da preservação do ambiente urbano, observância às relações de trabalho e utilização que favoreça o bem-estar dos proprietários e dos trabalhadores” (BLANC, 2006:121).

Deste modo, o Plano Diretor é um importante instrumento normativo de natureza participativa que estabelece, a partir da análise de um conjunto de informações técnicas, mapas, de diagnósticos, de planejamento e de legislações, instruções e normas a serem seguidas pela Administração Pública municipal (FABRÍCIO, 2007). As normas gerais de direito urbanístico que devem orientar a confecção dos Planos Diretores são determinadas pelo Estatuto da Cidade (Lei 10.257/2001).

No Distrito Federal o parâmetro utilizado para o ordenamento é o Plano Diretor de Ordenamento Territorial (PDOT) do Distrito Federal aprovado em 17 de março de 2009. Este documento faz uma distinção entre duas áreas, que são: as Áreas de Regularização de Interesse Social (ARIS) e Áreas de Regularização de Interesse Específico (ARINE). As áreas da região do Jardim Botânico, Grande Colorado, Setor de Mansões Sobradinho, Arniqueira, por exemplo, são classificadas como Áreas de Regularização de Interesse Específico (ARINE).

Dentre as maiores ocupações irregulares do Distrito Federal está o Condomínio Sol Nascente, localizado na região administrativa da Ceilândia, com quase 120 mil moradores (CORREIO BRAZILIENSE 17/06/2011). A fim de combater esta prática ilegal no Distrito Federal, o Ministério Público do Distrito Federal, juntamente com o Governo Distrital, firmaram o Termo de Ajuste de Conduta (TAC) nº 002/2007, o documento estabelece os procedimentos de regularização desses parcelamentos de solo para fins urbanos. De acordo com o documento, os parcelamentos de solo são empreendimentos potencialmente degradadores do meio ambiente, sobretudo mais danosos quando implantados irregularmente, causando prejuízo às águas, as plantas e animais e até mesmo as condições sanitárias da população.

Ainda no ano de 2007, o Supremo Tribunal Federal (STF) autorizou a venda direta aos ocupantes, a Companhia Imobiliária de Brasília (TERRACAP). Neste período foram legalizados 420 terrenos, dentre eles a etapa 01 do Setor Jardim Botânico. Em 2011, um dos principais desafios do Executivo local será a retomada das vendas diretas. O jornal Correio

Braziliense, no ano de 2011 lançou uma série de reportagens sobre os avanços e obstáculos no processo de legalização de terras no Distrito Federal. Os acordos para as regularizações dos condomínios horizontais fechados têm sido demorados. O jornal Correio Brasiliense publicou no dia 15/07/2011 uma lista com os principais fatores:

- i. A venda direta, que permite a transferência do imóvel diretamente ao ocupante, não avançou desde 2007;
- ii. O principal empecilho é a resistência da comunidade, que, em muitos casos, recorre à Justiça para tentar barrar a venda direta, com o argumento de que terras seriam particulares, e não públicas;
- iii. Muitas tentativas de registro de lotes por parte da Terracap foram impugnadas pelos moradores no momento da apresentação dos documentos em cartório;
- iv. Alguns condomínios de propriedade da Terracap — como o Villages Alvorada, no Lago Sul — têm problemas ambientais, como construções em áreas de preservação permanente;
- v. A demora na venda direta faz com que os imóveis fiquem cada vez mais caros. Como a alienação tem que ser feita com base nos valores de mercado, a tendência é de alta contínua, já que o mercado imobiliário de Brasília está aquecido;
- vi. Pela legislação, lotes vazios e comerciais de propriedade da Terracap têm que ser licitados. A medida enfrenta muita resistência da população.

O Conselho de Planejamento Urbano e Territorial do Distrito Federal (Conplan) vem realizando uma série de reuniões a fim de resolver os processos de regularização. Para que os trabalhos tenham agilidade foi criada uma câmara técnica dentro do Conplan especializada somente para a questão da regularização dos CHF's. Até o encerramento desta dissertação o GDF ainda não tinha conseguido realizar todas as regularizações.

7.3 - CRITÉRIOS PARA SELEÇÃO DOS CONDOMÍNIOS HORIZONTAIS FECHADOS

O objetivo deste estudo é investigar a relação que os condomínios horizontais fechados exercem no padrão de deslocamento de seus moradores. A presente pesquisa limitou-se a estudar os condomínios horizontais fechados de uso exclusivamente residencial, de médio

porte, tendo em vista serem os mais recorrentes no Distrito Federal, como visto anteriormente estão localizados em áreas não centrais.

A fim de verificar esta relação foram escolhidos dois condomínios, os quais um teria que estar localizado próximo a vias que ofertassem transporte público e o outro que estivesse longe desta oferta. Foram escolhidos dois condomínios, a saber: o Condomínio Rural Residencial RK e o Condomínio Quintas da Alvorada. A seguir serão apresentados os objetos de estudos, bem como suas características e localização. Nos procedimentos metodológicos serão explicados os procedimentos que foram utilizados para estabelecer a relação entre os condomínios e o padrão de deslocamento de seus moradores.

Para a caracterização do porte dos condomínios, foi utilizado o modelo desenvolvido por Berck (2005). A autora utilizou para classificar os condomínios de Porto Alegre.

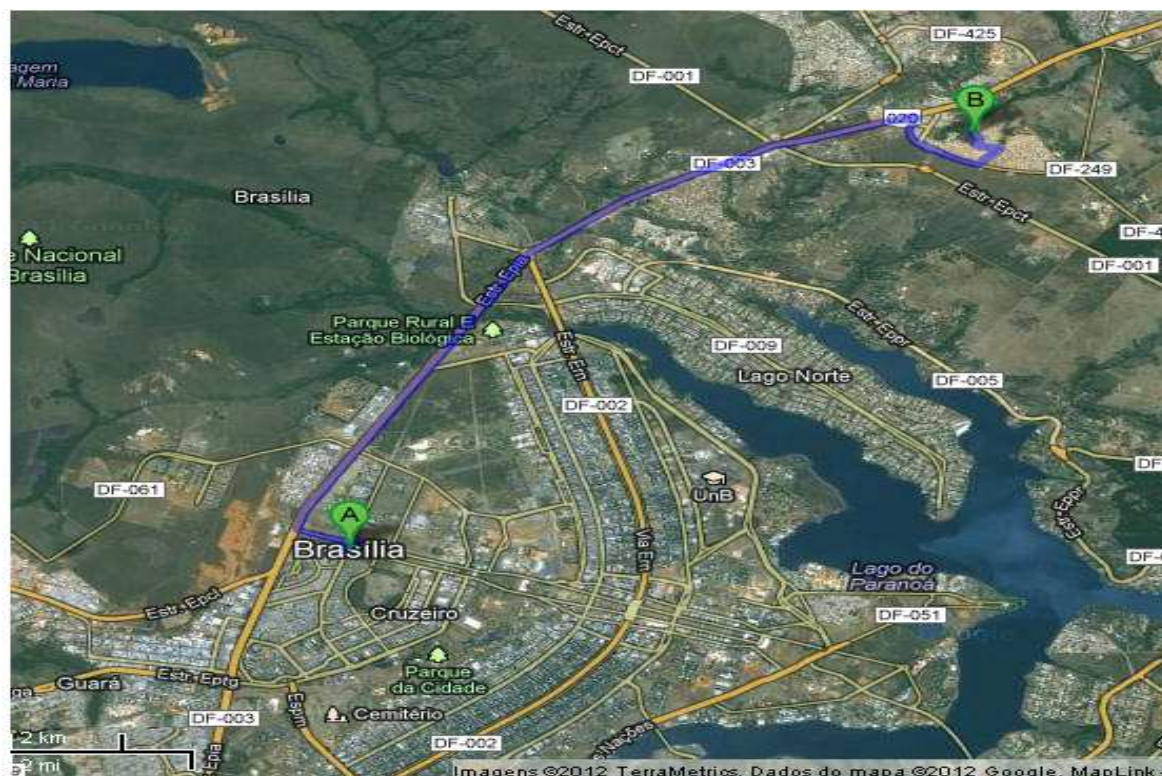
Tabela 7.2 – Classificação do porte de condomínios horizontais fechados

Classificação	Extensão de terra (m ²)	Parcela urbana	Nº de residências	Localização
Grande porte	Acima de 4 ha	Mais de um quarteirão	Acima de 100 casas	Zonas periféricas
Médio porte	De aprox. 1.500,00m ² até 4ha	Pedaço de quarteirão ou um quarteirão	Por volta 10/15 até + ou - 100 casas.	Tecido consolidado e zonas periféricas
Pequeno porte	De aprox. 500,00 a 1.500,00m ²	Um lote ou pedaço de quarteirão	Por volta 10/15 até + ou - 100 casas.	Predominantemente no tecido consolidado

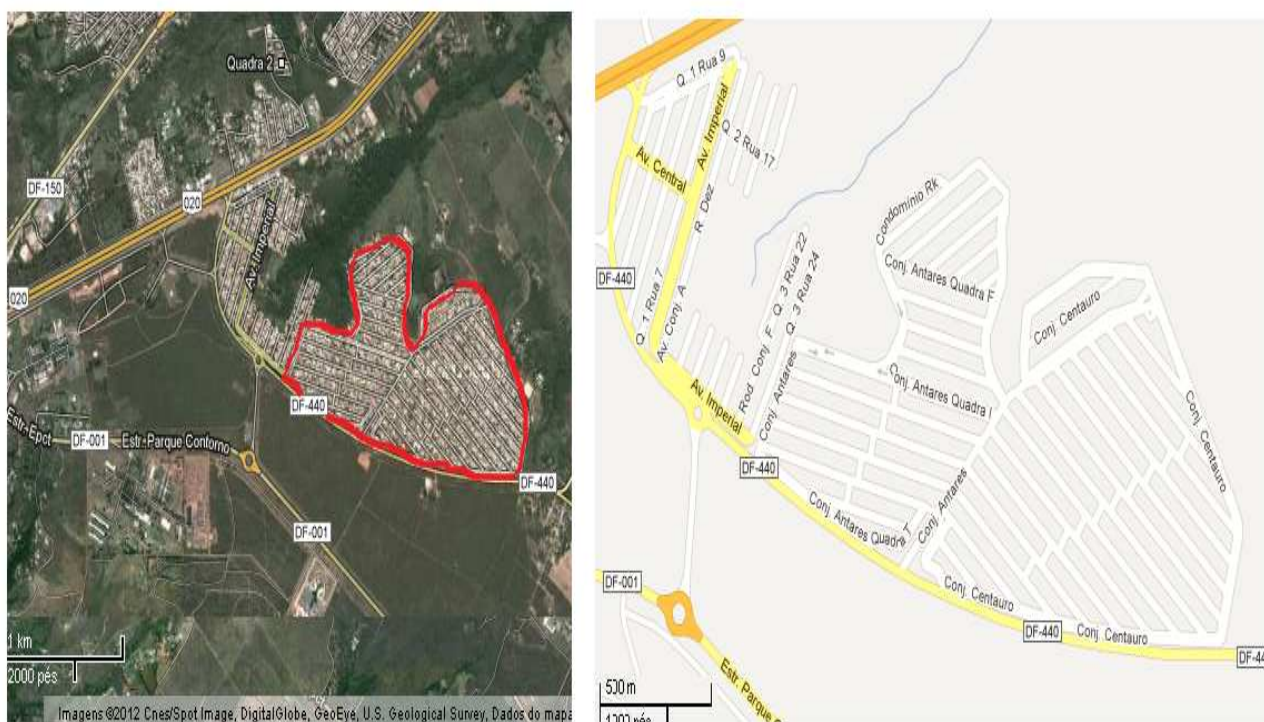
Nota: Fonte Berck (2005), com adaptações

7.3.1 – Condomínio Rural Residencial RK

Localizado na região serrana de Sobradinho, Região dos Lagos, o Condomínio Rural Residencial RK (Rancho Karina), teve sua fundação no ano de 1992, propriedade particular de Carlos Victor Moreira. A área total do Condomínio RK abrange 148.188.95 hectares. Possui 2.080 lotes divididos entre dois grandes conjuntos Antares e Centauros. De acordo com a classificação de Berck (2005), o condomínio é considerado de grande porte. Atualmente possui cerca de 1.900 casas construídas e oito mil moradores. O Condomínio RK está a aproximadamente 20 km do centro de Brasília, a 5 km do centro de Sobradinho e a 2km da Torre Digital.



Mapa 7.1 – Localização do Condomínio RK (A: Rodoviária de Brasília – B: RK)
 Fonte: Google Earth.



Mapa 7.2 – Localização do Condomínio Rural Residencial RK
 Fonte: Google Maps e Earth



Foto 01: Portaria de acesso Cond. RK



Foto 02: Comércio nas mediações do RK

O condomínio está completamente circundado por barreiras funcionais e visuais, tais como muros de aproximadamente seis metros de altura e possui somente uma entrada de acesso. Em suas mediações está localizado o comércio composto basicamente de salões de beleza, boutiques, farmácias, pet shop, mercearias, padaria, imobiliárias, banco 24 horas, *lan house*, curso de inglês, academia, locadora, lotérica, sorveteria, pizzaria, restaurantes e matérias de construção civil.

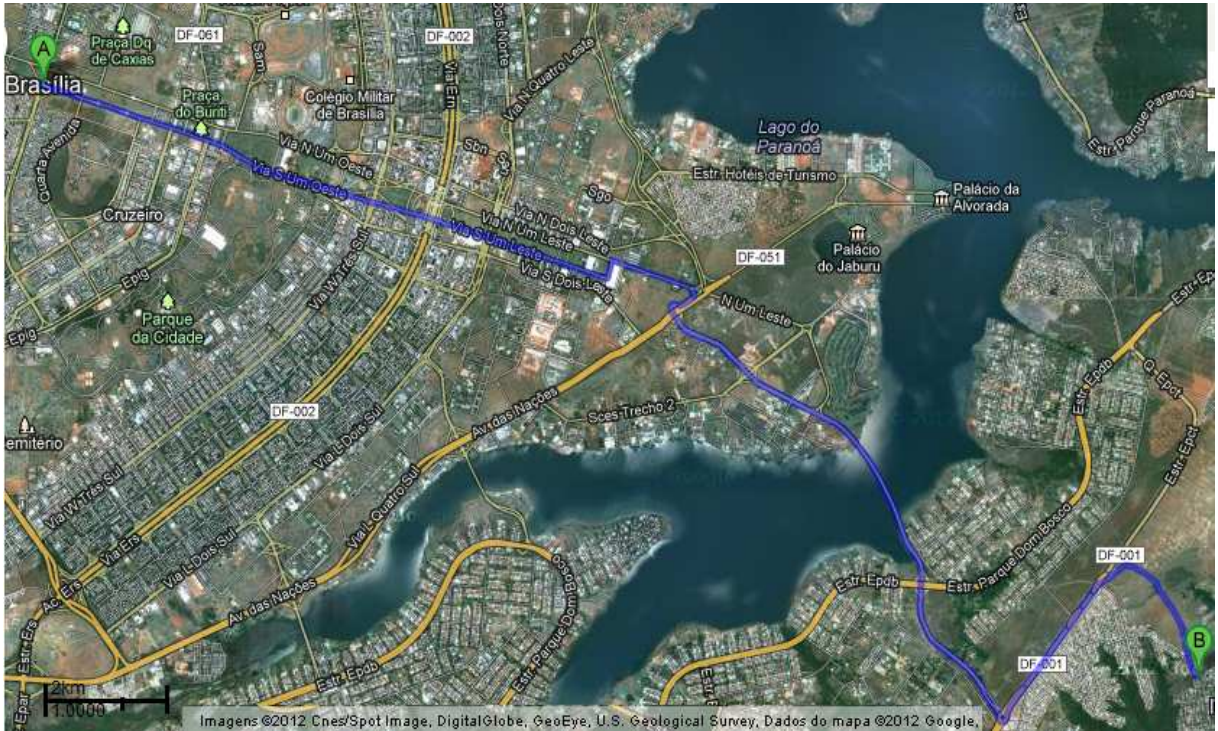
Quanto à oferta de transporte público o condomínio é atendido por uma linha de ônibus, a qual possui baixa frequência, o percurso da linha tem como saída a Rodoviária de Sobradinho, seguindo para a DF-440 passando pelos condomínios Império dos Nobres e RK seguindo para o Paranoá destino Rodoviária do Plano Piloto. Outras linhas passam pela BR-020 com sentido a Rodoviária de Sobradinho e Planatina-DF e no sentido contrário para o Plano Piloto. A parada de ônibus está localizada cerca de 3,6km da portaria do RK. Para contornar a situação, existe o transporte irregular, que é utilizado principalmente pelos trabalhadores nas primeiras horas da manhã e no final da tarde, o qual este transporte não possui relação com a administração do condomínio.

Como o condomínio está instalado em terras particulares que estão dentro da APA do Lago Paranoá, sua regularização ainda não foi aceita pela Terracap.

7.2.3 – Condomínio Quintas da Alvorada

Localizado no Setor Habitacional São Bartolomeu – SHSB, Região Administrativa do Paranoá. O Condomínio Quintas da Alvorada foi fundado no ano de 1975, pertencente a

Daniilo Venturini. A área total do condomínio perfaz 52.1850 hectares. Possui 183 lotes, com cerca de 980 moradores, pela classificação de Berck (2005) o condomínio é considerado como médio porte. Está localizado a 15 km do centro de Brasília.



Mapa 7.4 – Localização Condomínio Quintas da Alvorada (A: Rodoviária de Brasília – B: Cond. Quintas da Alvorada). Fonte: Google Earth



Legenda: ■ Portaria de acesso ■ Via principal ■ Comércio

Mapa 7.6 - Características físicas Cond. Quintas da Alvorada
Fonte: Google Maps (com adaptação)



Foto 01: Comércio



Foto 02: Acesso Principal

Quanto ao transporte público não existe oferta para esta região. Os moradores utilizam de outros meios, tais como automóveis particulares, táxi e transporte irregular. A parada de ônibus mais próxima está localizada na Estrada Park Bom Bosco.

O condomínio é cercado por de muros de alvenaria com aproximadamente 4,5m e com cerca de arames farpados. A via principal também fornece o acesso para os Condomínios Estâncias da Alvorada II e III. Existe um pequeno comércio de abastecimento de produtos de primeira necessidade, como mercados, farmácias, padarias, floricultura e vestuário. Também há lojas de matérias de construção, pet shops e salões de beleza. O comércio está localizado nas Avenidas Rio Paranoá e Rio São Marcos.

Como o condomínio está inserido dentro da área de proteção do São Bartolomeu, ainda não foi autorizada sua regularização.

8 – APLICAÇÃO DO MÉTODO

8.1 – APRESENTAÇÃO

Neste capítulo são analisados os dados coletados e apresentados os resultados dos questionários aplicados e da elaboração por meio da observação dos mapas comportamentais. Inicialmente são identificados as variáveis socioeconômicas, a fim de montar o perfil dos moradores e, em seguida, os demais dados para a análise do padrão de deslocamentos. Por fim, é verificada a importância de cada característica do condomínio investigado, buscando-se a relação entre estes e o deslocamento.

O conjunto destas respostas torna possível a constatação do padrão de deslocamento dos moradores dos condomínios horizontais fechados. Por meio da avaliação do impacto físico-espacial dos condomínios são verificadas a influência dessa tipologia habitacional no uso dos automóveis particulares.

8.2 – APLICAÇÃO DO MÉTODO PROPOSTO

A metodologia proposta foi aplicada nos condomínios horizontais fechados Residencial Rural RK e Quintas da Alvorada que foram apresentados no Capítulo 6 deste trabalho. As etapas apresentadas no Capítulo 5 são incorporadas nesta seção.

ETAPA 01: IDENTIFICAÇÃO DO PROBLEMA

A definição do objeto de estudo caracteriza a importância da etapa para o bom desenvolvimento da pesquisa. Tal definição é essencial para que o foco seja mantido no principal objetivo de estudo. Dessa maneira, foram levantados previamente a caracterização deste tipo de empreendimento imobiliário a fim de destacar os procedimentos propostos na metodologia. Assim, os Condomínios Horizontais Fechados RK e Quintas da Alvorada localizados no Distrito Federal foram escolhidos dentre outros condomínios, principalmente por terem as seguintes características: localização e oferta de transporte público.

ETAPA 02 – CONSTRUÇÃO DO INSTRUMENTO DE PESQUISA:

Delimitados estes CHF's houve o contato com os síndicos dos condomínios, realizado em janeiro de 2012, com o objetivo de recolher informações sobre os condomínios e obter a autorização de acesso (apêndice A) para a realização dos levantamentos *in loco*. Foram obtidos também documentos (mapas, desenhos, convenção do condomínio, regimento interno e pesquisas realizadas pela administração). Para a realização desta etapa foi necessário realizar uma divisão em sub-etapas a seguir:

Sub-etapa 2.1: Entendimento do objeto de estudo:

Levantamentos de informações sobre os condomínios horizontais em literatura nacional e internacional, a fim de verificar padrões, pesquisas em jornais de grande circulação no Distrito Federal que apresentassem matérias referentes à temática, bem como levantamentos na internet dos sites de condomínios e contato com as administrações destes.

Sub-etapa 2.2: Construção da base teórica

Redação dos Capítulos - 2 A cidade e o Automóvel; 3 Condomínios Horizontais fechados e 3 Adequação dos Condomínios Horizontais Fechados. Relacionando-os a fim de subsidiar a problematização proposta.

Sub-etapa 2.3: Definição da área de estudo

Foram realizados os levantamentos dos condomínios no Distrito Federal e logo após foram selecionados alguns condomínios que possuem as características necessárias para este estudo, que são: a localização quanto às vias de circulação viárias e a localização em regiões deficientes de transporte público. Estas características foram necessárias para verificar os padrões de deslocamento entre o condomínio que possuísse oferta de transporte público com um que não houvesse esta opção, a fim de verificar as relações existem entre eles, e consequentemente, alcançar os objetivos desta pesquisa que estão descritos no capítulo 1 – Introdução. Por fim foram selecionados 02 (dois) condomínios horizontais fechados, as quais

foram descritos na caracterização da área de estudo no capítulo 6 deste trabalho. São eles: o Condomínio Residencial Rural RK e o Condomínio Quintas da Alvorada.

Sub-etapa 2.4: Elaboração prévia do questionário

Foi realizada a elaboração prévia de um questionário estruturado em relação às seguintes condicionantes básicas:

Tabela 8.1: Variáveis socioeconômicas

1. Sexo
2. Estado Civil
3. Posse de veículo
4. Filhos
5. Local do Trabalho
6. Faixa etária
7. Renda
8. Escolaridade

Tabela 8.2: Roteiro de Pesquisa

1. Atributo da escolha da localidade
2. Estrutura física
3. Estilo de vida em um CHF's
4. Atividade realizada cotidiana
5. Frequência das atividades
6. Escolha modal
7. Nível de dependência de automóvel

Para a elaboração do questionário foi levando em consideração seu formato quanto à quantidade de perguntas e sua sequência lógica. Assim, é intuito deste questionário caracterizar os moradores quanto ao perfil socioeconômico, e investigar as características do condomínio, a percepção dos moradores quanto ao condomínio e fora dele, as atividades desempenhadas e a forma da utilização do automóvel particular.

Sub-etapa 2.5: Aplicação do Pré-teste

Para a aplicação do pré-teste foram selecionados cinco moradores indicados pelos síndicos dos condomínios selecionados. Feitas as perguntas houve uma análise dos resultados obtidos, em seguida a partir das sugestões apontadas, foram reformuladas algumas questões.

Sub-etapa 2.6: Redefinição do questionário final

Por fim, após a aplicação do pré-teste foi analisado a estrutura e as respostas obtidas e posteriormente a readequação do questionário. A nova redação está estruturada com perguntas inter-relacionadas, a qual permite aos respondentes manifestar nas perguntas subsequentes, alguma informação relevante ou esquecida anteriormente. Quanto à estruturação do questionário GÜNTHER (2008) e ORNSTEIN (1992) consideram a importância de ser aplicado pelo pesquisador realizando uma interação pessoal, em forma de entrevista individual. O questionário está estruturado em trinta e duas questões (Ver anexo II) de forma clara e objetiva, para não desviar o foco do objetivo da entrevista e não desestimular o entrevistado.

ETAPA 03: COLETA DE DADOS

Elaboração dos mapas comportamentais (observação dos traçados físicos e equipamentos ofertados) e aplicação do questionário. Para a obtenção dos mapas comportamentais e aplicação do questionário foi composta uma equipe de 6 (seis) pesquisadores, a quais passaram por um treinamento prévio, a fim de que conhecesse o objeto de estudo, a intenção da pesquisa e a abordagem ao entrevista. Todos estiveram devidamente identificados por meio de crachás, uniforme de pesquisa do Programa de Pós-Graduação em Transportes (PPGT), e carta de apresentação.

Sub-etapa 3.1: Observação dos traçados físicos

Para esta etapa da pesquisa foi necessário que os pesquisadores fossem distribuídos em pontos específicos de cada condomínio, onde foi observado intercessões de vias e movimentação de

peças. Buscou-se nesta etapa a observação dos portões de acesso e controle, os muros, a vegetação, as calçadas e as ligações com as vias públicas.

Sub-etapa 3.2: Observações de comportamentos

As observações foram realizadas no intuito de atingir os objetivos relacionados à avaliação do impacto do espaço físico dos condomínios horizontais fechados e o comportamento dos moradores. Dessa forma, as observações de comportamento foram realizadas no interior dos condomínios em questão.

As observações comportamentais foram realizadas durante um mês (de julho a agosto de 2012), em vários dias e horários diferenciados. Durante essas observações pode-se perceber, nos dois condomínios, que o horário típico (de maior utilização) é o horário da manhã de 7h00min até as 9h00min e no período da tarde a partir das 16h30min até as 18h00min. Os dias escolhido para a observação foram as segundas-feiras; as quartas-feiras; sextas-feiras e os fins de semana.

As observações sistemáticas não foram realizadas no período noturno, pois não houve autorização dos condomínios para aplicação de questionários ou observações, a fim de não prejudicar o descanso dos moradores. Além disso, procurou-se na pesquisa interferir ao mínimo na rotina dos moradores. As observações têm como finalidade realizar o levantamento do comportamento dos moradores e como este influencia na escolha do deslocamento, procurando observar o padrão entre eles. Segue a tabela com os horários das observações.

Tabela 8.3. – horários de visita aos condomínios

CONDOMÍNIO	SEGUNDA-FEIRA	QUARTA-FEIRA	SEXTA-FEIRA	SÁBADO	DOMINGO
Cond. RK (manhã)	16/08 - 30/08	18/08 - 01/09	20/08 - 03/09	21/08 - 04/09	22/08 - 05/09
Cond. RK (tarde)	23/08 - 06/09	25/08 - 08/09	27/08 - 10/09	28/08 - 11/09	29/08 - 12/09
Cond. Quintas da Alvorada (manhã)	23/08 - 06/09	25/08 - 08/09	27/08 - 10/09	28/08 - 11/09	29/08 - 12/09
Cond. Quintas da Alvorada (tarde)	16/08 - 30/08	18/08 - 01/09	20/08 - 03/09	21/08 - 04/09	22/08 - 05/09

Sub-etapa 3.3: Levantamento dos dados

A amostragem dos condomínios selecionados foi considerada infinita, pois de acordo com Barbata (2000) se o valor pesquisado for vinte vezes maior que n_0 a amostra pode ser considerada infinita. Assim, neste estudo foi encontrado $n_0 = 100$, o número a ser pesquisado eram de 2.260 residências, sendo, portanto acima de vinte vezes o valor n_0 que deveria ser 2.000 residências. com os (Capítulo 5 – Etapa 3 – sub-etapa 3.3, p.63)

Os condomínios em questão tinham como diferença a oferta de transporte público, onde, o Condomínio RK possui, e o Condomínio Quinta da Alvorada não. O valor da amostra foi dividido em partes iguais para a análise, assim em cada um foi pesquisado 50 residências. O sorteio das residências foi feito com base na amostragem sistemática. Deste modo, o questionário que anteriormente era totalmente aberto, foi reformulado para questões subjetivas e objetivas.

Os questionários foram aplicados em um sábado, dia que grande parte dos moradores estariam em suas residências, pois em dias da semana foi verificado previamente que as residências estavam vazias ou somente com a presença das secretárias do lar. A pesquisa ocorreu nos dias 26/06/2012 e 02/07/2012 no Condomínio RK, e no dia 22/08/2012 no Condomínio Quintas da Alvorada.

Foi pedido ao morador que descrevesse um dia típico da semana. No caso do questionário foi solicitada a quarta-feira por ser um meio de semana, dia em que o pesquisado já teria realizado grande parte de sua rotina.

Os dados para a elaboração do trabalho foram obtidos através de questionários abertos individuais em dois condomínios horizontais fechados localizados no Distrito Federal. O objetivo da técnica é explorar o objeto de pesquisa em profundidade, sondando conhecimentos, opiniões, atitudes e sentimentos sobre a movimentação dos moradores quanto ao espaço físico, sua localização geográfica e a utilização do automóvel particular, de forma a auxiliar o entendimento do fenômeno estudado. As perguntas e respostas obtidas junto aos entrevistados são analisadas conjuntamente de forma a explorar as relações que existem, bem como suas diferenças.

ETAPA 04: CRUZAMENTO DOS MAPAS COMPORTAMENTAIS COM O QUESTIONÁRIO

Feitos os mapas comportamentais (observação do traçado físico e comportamento), juntamente com o refinamento das informações obtidas pelo questionário, foi descrito por forma de tabelas, mapas comportamentais e gráficos a descrição das informações obtidas.

ETAPA 05: IDENTIFICAÇÃO DOS PADRÕES DE DESLOCAMENTO

Redação final do trabalho, e retomada dos objetivos e comprovação da hipótese lançada no início da pesquisa.

8.3 - ANÁLISE DOS RESULTADOS

Com a obtenção dos dados por meio da aplicação do questionário, mapas comportamentais, e dos traços físicos, que são de natureza qualitativa, para suas análises foram utilizadas interpretações e julgamentos subjetivos. Os dados provenientes desses métodos foram quantificados e apresentados em forma de tabelas, gráficos e mapas.

Para iniciar as análises dos dados, faz-se necessário, primeiramente, traçar o perfil da amostra que serve de análise para o presente trabalho. Foram pesquisados 50 moradores residentes do Condomínio Rural RK, e 50 moradores do Condomínio Quintas da Alvorada, selecionados conforme o instrumento de pesquisa do Capítulo 6.

8.2.1 – Perfil socioeconômico dos moradores

Na revisão da literatura apresentada neste trabalho, em especial nos Capítulos 2 e 3, apontou que os CHF's em sua maioria são habitados por pessoas pertencentes a classe média, com certos estilos e comportamentos diferenciados. A finalidade de caracterizar os moradores dos condomínios em estudo está justamente na verificação destas afirmações. Assim, verificou-se que a população dos moradores das residências dos condomínios horizontais fechados quanto a proporção de gênero é equilibrada 48% do sexo feminino e 52% do sexo masculino (Tabelas

8.4), quanto ao estado civil há uma desigualdade, prevalecendo 66% casados, contra 34% que se declararam solteiros.

Tabela 8.4 - Sexo e Estado Civil

Condomínio	Sexo		Estado Civil	
	Feminino	Masculino	Casados	Solteiros
Residencial RK	22 (56%)	28 (44%)	34 (68%)	16 (32%)
Quintas da Alvorada	26 (52%)	24 (48%)	32 (64%)	18 (36%)
Total	48 (48%)	52 (52%)	66 (66%)	34 (34%)

Nota: o valor se refere ao número de respondentes. Entre parênteses, as percentagens (%).

Tabela 8.5 – Faixa Etária

Condomínio	18 – 24 anos	25 – 44 anos	45 - 65 anos	Mais de 65 anos
Residencial RK	6 (12%)	32 (64%)	8 (16%)	4 (8%)
Quintas da Alvorada	10 (20%)	28 (56%)	9 (18%)	3 (6%)
Total	16 (16%)	60 (60%)	17 (17%)	7 (7%)

Nota: o valor se refere ao número de respondentes. Entre parênteses, as percentagens (%).

Quanto à composição da faixa etária percebeu-se que 60% é composta basicamente por jovens, e um número muito reduzido de moradores na terceira idade (7%). Assim, verificou-se que os residentes dos condomínios estudados são em grande parte jovens e casados.

Comparativamente, verifica-se grande similaridade no nível econômico e de escolaridade entre as famílias dos condomínios investigados. Todos são habitados por população de alto padrão econômico, demonstrando renda entre R\$ 5.000,00 e R\$ 10.000,00 (Tabela 8.7) – (justificativa na Figura 3.2 do Capítulo 3, classificação da renda no país segundo a FGV 2010). A maioria são proprietários das residências (Tabela 8.10), com alto nível de escolaridade (Tabela 8.6). Características constantes nos condomínios brasileiros conforme o levantamento teórico deste trabalho.

Tabela 8.6 – Escolaridade

Condomínio	1° Grau	2° Grau	3° Grau	Pós-Graduação
Residencial RK	3 (6%)	19 (38%)	27 (54%)	1 (2%)
Quintas da Alvorada	0 (0%)	22 (44%)	26 (52%)	2 (4%)
Total	3 (3%)	41 (41%)	53 (53%)	3 (3%)

Nota: o valor se refere ao número de respondentes. Entre parênteses, as percentagens (%).

Tabela 8.7 – Renda familiar das residências

Condomínio	Até R\$ 5.000,00	Entre R\$ 5.000,00 e R\$ 8.000,00	Entre R\$ 8.000,00 e 10.000,00	Mais de R\$ 10.000,00
Residencial RK	8 (16%)	24 (48%)	15 (30%)	3 (6%)
Quintas da Alvorada	2 (4%)	22 (44%)	19 (38%)	7 (14%)
Total	10 (10%)	46 (46%)	34 (34%)	10 (10%)

Nota: o valor se refere ao número de respondentes. Entre parênteses, as percentagens (%).

Outra similaridade encontrada em ambos os condomínios pesquisados é que as famílias são compostas, predominantemente, por casais com filhos, que podem variar de um até mais de três, sendo a maioria de dois filhos, representando 36% da amostra (Tabela 7.9).

Tabela 8.8 – Número de integrantes da família

Condomínio	1 casal	1 casal + gravidez	1 casal + 1 filho	1 casal + 2 ou 3 filhos	mãe ou pai + 1 ou 2 filhos	Mais de 5 pessoas
Residencial RK	9 (18%)	4 (8%)	7 (14)	15 (30%)	12 (24%)	5 (10%)
Quintas da Alvorada	4 (8%)	1 (2%)	11 (22%)	21 (42%)	7 (14%)	6 (12%)
Total	13 (13%)	3 (3%)	18 (18%)	36 (36%)	19 (19%)	11 (11%)

Nota: o valor se refere ao número de respondentes. Entre parênteses, as percentagens (%).

Ao observar a Tabela 8.8, percebe-se que, em termos gerais, a idade dos filhos dos entrevistados é variada, havendo, certa predominância de filhos adolescentes (acima de 12 anos). Assim, são filhos na sua grande maioria em idade escolar, seguido pelos filhos com mais de 18 anos, que estão cursando uma faculdade ou/e trabalhando. Deste modo, o deslocamento será diretamente impactado por estes membros da família.

Tabela 8.9 – Idade dos filhos dos entrevistados

Condomínio	Não tem filhos	Até 5 anos	De 5 a 12 anos	De 12 a 18 anos	Acima dos 18 anos	Até 5, e de 6 a 12	De 5 a doze, e de 12 a 18 anos	De 12 a 18, e acima de 18 anos
Residencial RK	9 (18%)	5 (10%)	7 (14%)	8 (16%)	4 (8%)	7 (14%)	5 (10%)	1 (2%)
Quintas da Alvorada	4 (8%)	7 (14%)	11 (22%)	7 (14%)	6 (12%)	4 (8%)	6 (12%)	5 (10%)
Total	13 (13%)	12 (12%)	18 (18%)	15 (15%)	10 (10%)	11 (11%)	11 (11%)	6 (6%)

Nota: o valor se refere ao número de respondentes. Entre parênteses, as percentagens (%).

Tabela 8.10 – Propriedade

Condomínio	Proprietário da residência	Inquilino da residência
Residencial RK	38 (76%)	12 (24%)
Quintas da Alvorada	42 (84%)	8 (16%)
Total	80 (80%)	20 (20%)

Nota: o valor se refere ao número de respondentes. Entre parênteses, as percentagens (%).

Os dados apontaram que os CHF são pertencentes à classe média, os moradores relatam que desde a compra do imóvel, estes já valorizaram no mínimo cerca de 70%. Demonstram-se como oportunidade de negócios a médio e longo prazo.

Os dados levantados nas tabelas anteriores apontam que a população dos condomínios investigados possuem características semelhantes, podendo-se dizer que são homogêneas nas questões socioeconômicas.

8.2.2 - Identificação dos motivos de escolha por condomínios horizontais fechados

Os motivos que levaram os moradores dos condomínios horizontais fechados investigados a optar por esse tipo de moradia são os mesmos apresentados anteriormente no Capítulo 3 (Quadro 3.5). Em termos gerais, os motivos mais indicados apresentaram-se semelhantes em ambos os condomínios.

Para que tivéssemos uma melhor compreensão sobre esta motivação em residir em um CHF's foram questionados aos moradores quais seriam em ordem de hierarquia os fatores mais expressivos para a sua escolha em residir em um CHF em detrimento de viver em bairros ou apartamentos, as respostas foram livres, ou seja, o pesquisado teria a liberdade de expressar aquilo que para ele seria este fator.

Os dados coletados mostraram que o grande impacto para a decisão na escolha de viver em um CHF está no status social que lhes confere apontado por 20% dos moradores que participaram do questionário. Em segundo lugar está a economia que realizam ao comprar o imóvel e os espaços coletivos privados, com 14% dos entrevistados. E em terceiro com 13% das respostas está a privacidade.

Tabela 8.11 - Motivos de escolha por condomínios horizontais fechados

Motivos / Condomínios (nº respondentes)	Cond. RK	Cond. Quintas da Alvorada	Total
Status social (homogeneização)	9 (18%)	11 (22%)	20 (20%)
Espaços coletivos privados	8 (16%)	6 (12%)	14 (14%)
Economia quanto à compra da residência	9 (18%)	5 (10%)	14 (14%)
Privacidade	5 (10%)	8 (16%)	13 (13%)
Segurança quanto ao crime	7 (14%)	5 (10%)	12 (12%)
Fuga da cidade (barulho, poluição e insegurança)	5 (10%)	4 (8%)	9 (9%)
Desejo de morar em casa	3 (6%)	4 (8%)	7 (7%)
Proximidade com a natureza	2 (4%)	2 (4%)	4 (4%)
Convívio Social (interação social)	1 (2%)	2 (4%)	3 (3%)
Segurança de tráfego veículos	0 (0%)	2 (4%)	2 (2%)
Gerenciamento e administração privado	1 (2%)	1 (2%)	2 (2%)

Nota: o valor se refere ao número de respondentes. Entre parênteses, as percentagens (%).

A pergunta seguinte estava relacionada à escolha de viver no condomínio em questão, ou seja, por que o morador escolheu residir ou no Condomínio RK ou Quintas da Alvorada.

Tabela 8.12 – Motivos de viver nos condomínios específicos

Motivos / Condomínios (nº respondentes)	Cond. RK	Cond. Quintas da Alvorada	Total
Localização - acessibilidade	11 (22%)	9 (18%)	22 (22%)
Privacidade	8 (16%)	9 (18%)	17 (17%)
Tranquilidade	5 (10%)	6 (6%)	11 (11%)
Unidade habitacional - residência (valor R\$)	7 (14%)	4 (8%)	11 (11%)
Segurança interna	4 (8%)	7 (14%)	11 (11%)
Tranquilidade	5 (10%)	6 (6%)	11 (11%)
Aparência interna	6 (12%)	5 (10%)	11 (11%)
Herança	4 (8%)	2 (4%)	6 (6%)
Convívio Social (interação social)	1 (2%)	3 (6%)	5 (5%)
Influência de amigos ou parentes	2 (4%)	1 (2%)	3 (3%)
Existência de espaços de lazer coletivos	1 (2%)	2 (4%)	3 (3%)
Homogeneização socioeconômica	1 (2%)	2 (4%)	3 (3%)

Nota: o valor se refere ao número de respondentes. Entre parênteses, as percentagens (%).

Como fator decisivo para a escolha os moradores entrevistados responderam que a localização foi o ponto mais importante 22%, muitos moradores escolheram o Cond. RK por não está próximo a BR – 020, as quais não teriam o risco de travessia, barulho excessivo e por está a uma distância de aproximada de 25 km do Plano Piloto, onde 52% dos envolvidos na pesquisa trabalham ou realizam algum tipo de atividade. Já o Cond. Quintas da Alvorada apresentou uma localização privilegiada quanto ao acesso do centro de Brasília (12min). Outros fatores tais como a influência de parentes já residentes no condomínio, herança familiar,

tranquilidade também foram apontados, sendo que o convívio social, espaços coletivos e homogeneização foram apontados por somente 2% da amostra.

Tabela 8.13 – Nível de satisfação quanto ao condomínio em que reside

Condomínio	Muito bom	Bom	Médio	Ruim	Muito ruim
Residencial RK	38 (76%)	8 (16%)	4 (8%)	0 (0%)	0 (0%)
Quintas da Alvorada	41 (82%)	6 (12%)	3 (6%)	0 (0%)	0 (0%)
Total	79 (79%)	14 (14%)	7 (14%)	0 (0%)	0 (0%)

Nota: o valor se refere ao número de respondentes. Entre parênteses, as percentagens (%).

Dentre as perguntas lançadas aos entrevistados, após a aplicação do pré-teste verificou-se que seria necessário questionar sobre os antecedentes residências dos moradores, por isso esta pergunta foi reformulada no questionário, visando à finalidade da mesma procurar compreender os motivos apontados nas tabelas 8.11 e 8.12.

Verificou-se que grande parte dos moradores destes condomínios é oriunda das tradicionais casas em bairros na cidade, representados por 58% da amostra. Quando perguntados sobre a percepção da moradia atual para anterior 78% foram categóricos em afirmar que residir no condomínio atual está muito melhor do que anteriormente.

Como podemos observar na Tabela 8.13, seguidos das tradicionais casas estão dos apartamentos 20% deles tradicionais e 8% estavam em forma de condomínios verticais, os moradores apontaram, conforme a tabela 8.12, que uns dos motivos que os levaram a escolher um condomínio horizontal fechado foram o desejo em ter privacidade, segurança, espaços privados e os demais apresentados.

Tabela 8.14 – Habitações resididas anteriormente

Condomínio	Apartamento em edifício	Apartamento em condomínio fechado	Casa em condomínio fechado	Casa tradicional
Residencial RK	12 (24%)	3 (6%)	4 (8%)	31 (62%)
Quintas da Alvorada	8 (16%)	5 (10%)	10 (20%)	27 (54%)
Total	20 (20%)	8 (8%)	14 (14%)	58 (58%)

Nota: o valor se refere ao número de respondentes. Entre parênteses, as percentagens (%).

Perante a escolha de residir em um CHF, surgiu o questionamento de como o morador se percebia sendo um residente de CHF. Buscou-se também o entendimento de como o

entrevistado sente-se e quais são suas opiniões sobre este estilo de vida. Podemos perceber que 62% do total da amostra disse que se suas vidas tomaram-se mais agitadas depois que foram morar no condomínio, pois como as atividades que precisam realizar estão em sua maioria fora dos muros do condomínio, e estes acabam realizando vários deslocamentos durante a semana.

Para reforçar estes deslocamentos, os moradores disseram que sentem-se isolados, 48% relataram que este isolamento está relacionado principalmente às distancias das atividades, que até as tarefas mais simples como o lazer acabam sendo prejudicadas. Outro levantamento para o isolamento principalmente no Cond. Quintas da Alvorada foi apontado com a falta de oferta de transporte público. Assim, quando os moradores não podem utilizar o automóvel acabam sentindo-se sem estímulos para sair. Já no Cond. RK apesar de ter a oferta de transporte público, as atividades encontram-se afastadas.

Tabela 8.15– Percepção em viver em um condomínio horizontal fechado (CHF)

Percepção em viver em um CHF	Cond. RK	Cond. Quintas da Alvorada	Total
Tornou a vida mais agitada	14 (28%)	17 (34%)	31 (62%)
Isolamento	15 (30%)	9 (18%)	24 (48%)
Seguro	10 (20%)	12 (24%)	22 (44%)
Adestramento e homogeneização	4 (8%)	6 (12%)	10 (20%)
Aumento do convívio e relações sociais	3 (6%)	4 (8%)	7 (14%)
Entediado	4 (8%)	2 (4%)	6 (12%)
Nota: o valor se refere ao número de respondentes. Entre parênteses, as percentagens (%).			

Os moradores de ambos os condomínios alegaram a falta de restaurantes, praças de alimentação, cinema, bares, boates, hipermercados, clubes aquáticos, etc. Portanto, para estes moradores viver em um condomínio, além da segurança apresentada por 44% da amostra, o isolamento apresenta-se como um fator negativo no que diz respeito à sua vida social. Deste modo, o morador acaba forçado a deslocar-se do condomínio para buscar suas atividades de desejo e de necessidade. Outro dado que chama a atenção é a percepção que estes têm com relação ao adestramento (como debatido no Capítulo 2), pois acabam tendo que submeter-se a uma série de normas e exigências que acaba por homogeneizá-los.

Mesmo relatando estas dificuldades, os moradores dizem que não estão dispostos a mudar do condomínio em que vivem (67%), pois estão acostumados com este estilo de vida, e que

quanto ao problema do isolamento e da distância, esta pode ser resolvida com o uso de um automóvel. Quando questionados sobre a percepção que tinham em relação à antiga moradia e a atual 78% dos entrevistados disseram se sentirem muito melhor em estar no condomínio, e nenhum deles respondeu que piorou muito ou que piorará. Portanto, podemos inferir que o nível de satisfação em viver em um condomínio horizontal é percebido da mesma forma em ambos os condomínios pesquisados. O que reforça novamente a ideia de homogeneização, agora na questão de estilo de vida.

Tabela 8.16 – Possibilidade de mudança do condomínio

Condomínio	Não mudaria	Mudaria para qualquer outro tipo de habitação	Mudaria somente para um melhor	Não soube responder
Residencial RK	29 (58%)	0 (0%)	16 (32%)	5 (10%)
Quintas da Alvorada	32 (64%)	0 (0%)	11 (22%)	7 (14)
Total	61 (61%)	0 (0%)	27 (27%)	12 (12%)

Nota: o valor se refere ao número de respondentes. Entre parênteses, as percentagens (%).

Tabela 8.17 – Relação entre morar no CHF em comparação a residência anterior

Condomínio	Muito melhor	Melhor	Não sentiu diferenças	Piorou	Piorou muito
Residencial RK	37 (74%)	11 (22%)	2 (4%)	0 (0%)	0 (0%)
Quintas da Alvorada	41 (82%)	8 (16%)	1 (2%)	0 (0%)	0 (0%)
Total	78 (78%)	19 (19%)	3 (3%)	0 (0%)	0 (0%)

Nota: o valor se refere ao número de respondentes. Entre parênteses, as percentagens (%).

8.2.4 – Características das atividades

Durante o levantamento teórico deste trabalho, verificou-se que o espaço é um importante fator para o comportamento humano, assim chamamos de adequação a relação entre o espaço e o comportamento.

Uma das características físico-espacial relacionada ao exterior dos condomínios horizontais fechados pesquisados que influencia diretamente no deslocamento de seus moradores é a baixa oferta de comércio e serviços. Como estes condomínios estão localizados em áreas descentralizadas contam com uma baixa infraestrutura que acaba reduzida ao atendimento de primeira necessidade. Desta forma, podemos explicar esta necessidade de buscar o comércio e serviços mais especializados de acordo com o estilo de vida de seus moradores, como visto no Capítulo 2, população de classe econômica elevada, que possuem uma alta mobilidade devido

seus automóveis, tende a utilizar *shoppings center*, supermercados e centros de lazer, ao invés de comércio e serviços locais. Assim, dão maior valor às características destes empreendimentos que lhes confere status sociais, pois frequentar estes ambientes exteriores que possuam melhores infraestruturas e reafirmar sua condição e suas relações sociais.

Para fins de melhor compreensão, as atividades foram divididas em quatro categorias, baseadas no estudo de Golob e McNally (2000), que explica a interação de atividades que envolviam atividades e comportamentos relacionados à escolha de lazer. Decidiu-se por utilizar estas categorias a fim de facilitar a utilização das atividades, que poderiam ser cansativas ficar repetindo-as uma a uma.

- **Discrecionária:** visitas, cultura, hobbies, exercícios, descanso, relaxamento e lazer.
- **Manutenção:** envolvendo refeições, compras, serviços pessoais, cuidados médicos, manutenção e obrigações da casa, pegar e levar passageiros e religião;
- **Profissionalizante:** escola, faculdade, cursos e afins;
- **Trabalho:** incluindo o trabalho em si e atividades relacionadas ao trabalho;

Podemos dizer que a atividade mais comum entre os pesquisados é o trabalho. Todos os moradores pesquisadores disseram estar trabalhando ou estão aposentados. Nenhum deles respondeu estar sem trabalhar.

Tabela 8.18 – Atividade (Trabalho)

Condomínio	Trabalha	Não trabalha	Aposentado
Residencial RK	46 (92%)	0 (0%)	4 (8%)
Quintas da Alvorada	44 (88%)	0 (0%)	6 (12%)
Total	90 (90%)	0 (0%)	10 (10%)

Nota: o valor se refere ao número de respondentes. Entre parênteses, as percentagens (%).

As atividades de manutenção são na sua grande maioria realizada por grande parte de seus moradores, pois como dito anteriormente esta classe social necessita do seu estilo de vida. Assim, suas residências e sua vida pessoal necessitam de uma série de exigências. Como estamos estudando o comportamento de moradores constituintes da classe média, este possuem uma renda que possibilita uma frequência maior de cuidados médicos (ginecologistas, dentistas, pediatras e clinica geral) (dado coletado pelo questionário). Estes moradores na sua maioria têm empregadas domésticas que necessitam serem buscadas nas

paradas de ônibus até a residência em que trabalham, pois as distâncias são impraticáveis a pé, ou não possuem a oferta de transporte público até a portaria do condomínio.

Para que tivéssemos uma ideia sobre as distâncias percorridas nos deslocamentos para o trabalho o questionário abordou os locais que os moradores estavam trabalhando. Os dados revelaram que o Plano Piloto (centro de Brasília) ainda é o grande fornecedor de empregos (90%). Tomando como parâmetro da distância mínima percorrida no Condomínio RK para os moradores que trabalham na localidade mais próxima de suas residências, são percorridos todos os dias da semana no mínimo 5 Km, e para o Condomínio Quintas da Alvorada 12 Km até o Plano Piloto.

Tabela 8.19 – Local de trabalhos dos moradores

Condomínio	Planaltina	Sobradinho	S.I.A	Plano Piloto	Taguatinga	Outros
Residencial RK	5 (10%)	7 (14%)	3 (6%)	24 (48%)	4 (8%)	3 (6%)
Quintas da Alvorada	0 (0%)	0 (0%)	7 (14%)	21 (42%)	14 (24%)	2 (4%)
Total	6 (6%)	7 (7%)	10 (10%)	45 (90%)	18 (26%)	5 (5%)

Nota: o valor se refere ao número de respondentes. Entre parênteses, as percentagens (%).

Dentro das atividades de manutenção foi indagado para o morador de ambos os condomínios se eles participavam de alguma religião e se este reservava pelo menos um deslocamento por semana para os locais de adoração. Assim, verificou-se que 63% dos envolvidos disseram realizar pelo menos um deslocamento por semana para praticar sua religião, já que os templos não estão dentro do ambiente do condomínio.

Tabela 8.20 – Praticantes de religião que realizam ao menos um deslocamento por semana

Condomínio	Sim	Não
Residencial RK	35 (70%)	15 (30%)
Quintas da Alvorada	28 (56%)	22 (44%)
Total	63 (63%)	37 (37%)

Nota: o valor se refere ao número de respondentes. Entre parênteses, as percentagens (%).

Quanto às atividades profissionalizantes, como demonstrou a Tabela 8.9, percebe-se que, as famílias possuem grande parte de seus filhos em idade escolar, ou que os próprios entrevistados ainda estão cursando algum tipo de curso de aperfeiçoamento, como faculdade, técnicos e idiomas.

Durante a aplicação dos questionários os moradores relataram que participar de atividades discricionárias estão reforçando os laços sociais com amigos, colegas de trabalho, família, namoradas (os), etc. A pergunta seguinte foi com relação ao tempo que os moradores dedicam-se às atividades, separadas nos dias da semana e fins de semana.

Tabela 8.21 – Atividades durante a semana

Condomínio	Trabalho	Manutenção	Profissionalizante	Discricionária
Residencial RK	46 (46%)	19 (18%)	22 (25%)	11 (11%)
Quintas da Alvorada	44 (45%)	16 (16%)	27 (27%)	12 (12%)
Total	90 (47%)	35 (19%)	49 (23%)	23 (11%)
Nota: o valor se refere ao número de respondentes. Entre parênteses, as percentagens (%).				

Tabela 8.22 – Atividades nos fins de semana

Condomínio	Trabalho	Manutenção	Profissionalizante	Discricionária
Residencial RK	9 (10%)	36 (40%)	4 (4%)	41 (46%)
Quintas da Alvorada	5 (6%)	34 (41%)	6 (7%)	39 (46%)
Total	13 (8%)	70 (40%)	10 (6%)	80 (46%)
Nota: o valor se refere ao número de respondentes. Entre parênteses, as percentagens (%).				

Constatou que no Condomínio RK as pessoas realizam diariamente maior número de atividades de trabalho durante a semana (90%), seguida por profissionalizantes (25%). Outro fator constatado está relacionado ao trabalho e a atividades de manutenção, pessoas que trabalham durante longo período durante a semana destinam menos tempo a atividades discricionárias no meio da semana (11%), havendo um aumento destas nos fins de semana (46%).

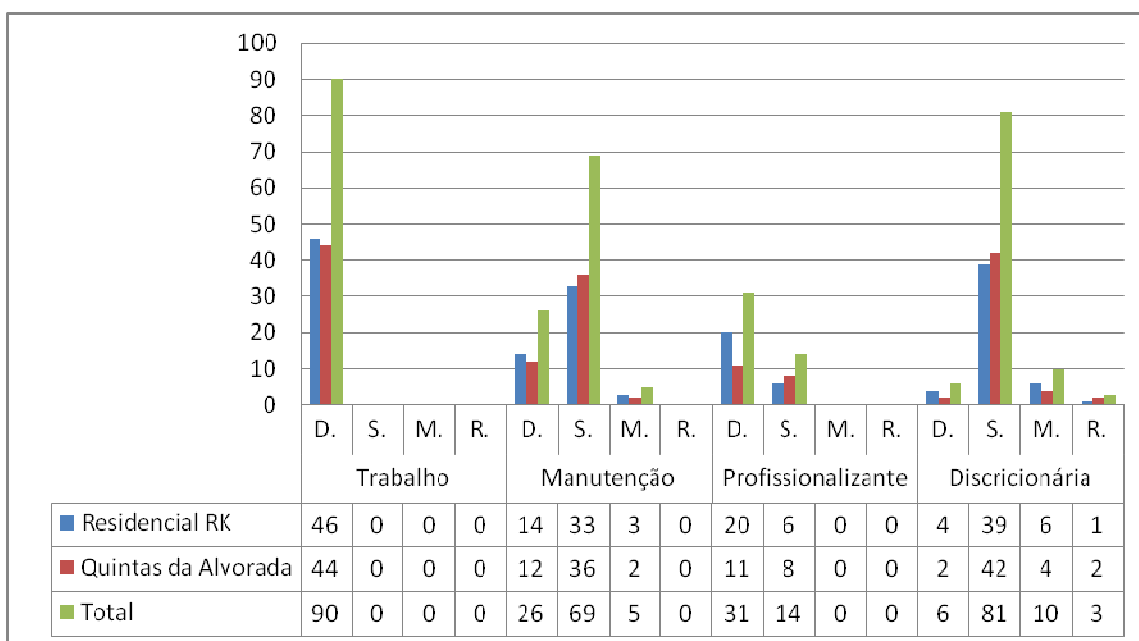
A pesquisa aponta que as pessoas que trabalham oito horas diárias acabam restringindo o deslocamento do trabalho para alguma atividade de manutenção e logo após retomando para suas residências. Em ambos os condomínios verificou-se que as manutenções têm maior frequência diariamente e semanalmente do que mensalmente.

Os moradores relataram que realizar compras mensalmente para armazenamento acaba tendo um custo maior do que diariamente ou semanalmente, pois aproveitam dias de promoção, e acabam comprando somente o que for mais necessário, assim dizem estarem evitando gastos com supérfluos. Desta forma, preferem realizar a compra do mês em outros lugares, pois no condomínio os preços são mais elevados do que nos grandes supermercados. E que

aproveitam o trajeto para o trabalho para realizarem pequenas compras à medida que for necessário.

Verifica-se também que as atividades discricionárias são realizadas semanalmente, subtende-se que são os fins de semana, já que as tabelas 8.21 e 8.22 demonstram que estas atividades possuem maior frequência nos fins de semana.

Figura 8.1 – Frequência das atividades



Legenda: D. diariamente - S. semanalmente - M. mensalmente - R. raramente

8.2.3 – Os deslocamentos

O estudo revelou que todos os moradores dos condomínios em estudo possuíam no mínimo 01 automóvel 18%. O que mais chama a atenção é o fato que mesmo o Cond. RK estando localizada próximo à oferta de transporte público, 13% de seus moradores possuem no mínimo um automóvel. Nestes CHF's 45% das residências possuem 02 automóveis, o mesmo número da média do Distrito Federal apresentada pelo DETRAN no ano de 2011. Os moradores das residências sorteadas relataram que fazem o uso dos dois veículos diariamente para diversas atividades, tais como ir ao supermercado, trabalho, lazer e estudos. Os moradores alegaram que sem o automóvel não teriam como realizar suas tarefas cotidianas,

pois 41% (Tabela 8.21) disseram que realizam no mínimo 03 deslocamentos por dia durante a semana, e que este número aumenta nos fins de semana (Tabela 8.22).

Outro dado que se destacou no questionário foi que em algumas residências que havia somente um casal havia três automóveis. Quando questionados sobre o motivo de possuírem tantos automóveis o morador alegou que como cada um possui uma rotina diferente é necessário que tenham seus próprios veículos. O automóvel sobressalente seria para o caso de um dos outros dois carros precisar de manutenção ou imprevistos ter um para substituí-lo.

Tabela 8.23 – Quantidade de veículos por residência

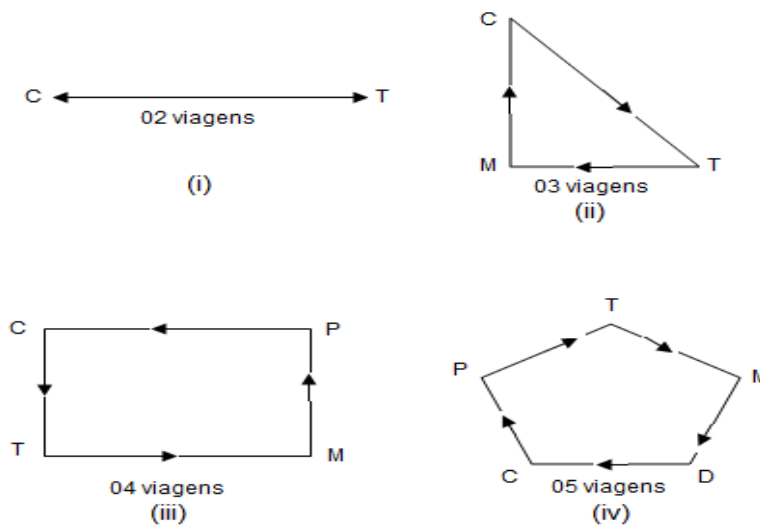
Condomínio	1 automóvel	2 automóveis	3 automóveis	4 ou mais automóveis
Residencial RK	13 (26%)	21 (42%)	11 (22%)	5 (10%)
Quintas da Alvorada	5 (10%)	24 (48%)	14 (24%)	7 (14%)
Total	18 (18%)	45 (45%)	25 (25%)	12 (12%)

Nota: o valor se refere ao número de respondentes. Entre parênteses, as percentagens (%).

Como relatado pelos pesquisados, a vida em condomínio horizontal fechado estimula uma série de deslocamentos realizados para as mais variadas atividades. O autor Lanzendorf (2000) aponta que é preciso entender o comportamento individual de viagem para ser possível explicar as relações entre mudanças sociais, estruturas espaciais e uso do transporte. O autor destaca que mobilidade é mais do que o simples deslocamento do ponto A ao ponto B, ela abrange as seguintes características:

- (i) A dimensão espacial: do ponto A ao ponto B;
- (ii) A dimensão socioeconômica: como a finalidade, por exemplo;
- (iii) A dimensão simbólica: na qual o estilo de vida e atitudes são expressos no meio de transporte utilizado, principalmente quanto à posse de automóvel.

A figura esquemática representa os vários deslocamentos realizados pelos moradores, que podem ser deste um simples trânsito entre sua residência e o trabalho, ou ações mais complexas que envolvem diversas paradas como na representação (iv).



Onde;

C = casa T = trabalho M = manutenção P = profissionalizante D = discricionária

Figura 8.2 - Representação de deslocamentos (Elaboração própria)

Os resultados revelaram que as várias características socioeconômicas determinam a participação em atividades das pessoas, com destaque para idade, sexo, número de veículos e renda. O local de emprego afeta diretamente o número de deslocamento. Pessoas que trabalham, e nas residências que possuem maior número de automóveis acabam realizando mais deslocamentos. No tocante ao número de encadeamentos (tarefas que realizam várias paradas), pessoas casadas e com filhos a fazem em maior número.

Tabela 8.24 – Número de deslocamentos durante a semana (quarta-feira)

Condomínio	2 deslocamentos	3 deslocamentos	4 deslocamentos	5 ou mais deslocamentos
Residencial RK	13 (26%)	25 (50%)	5 (10%)	7 (14%)
Quintas da Alvorada	10 (20%)	16 (32%)	19 (48%)	5 (10%)
Total	23 (23%)	41 (41%)	24 (24%)	12 (12%)

Nota: o valor se refere ao número de respondentes. Entre parênteses, as percentagens (%).

Tabela 8.25 – Número de deslocamentos nos fins de semana (quarta-feira)

Condomínio	2 deslocamentos	3 deslocamentos	4 deslocamentos	5 ou mais deslocamentos
Residencial RK	6 (12%)	35 (70%)	5 (10%)	4 (8%)
Quintas da Alvorada	8 (16%)	27 (54%)	7 (14%)	8 (16%)
Total	14 (14%)	62 (62%)	12 (12%)	12 (12%)

Nota: o valor se refere ao número de respondentes. Entre parênteses, as percentagens (%).

Para melhor compreensão, o número de deslocamentos e suas paradas serão referências na Figura 8.2. Logo, dois deslocamentos serão representados pelo trajeto do morador da sua residência para o trabalho, e na volta para casa, totalizando dois deslocamentos.

Para que pudéssemos obter estas médias de deslocamentos, foi considerada a quarta-feira com referência, assim, esta representação diz respeito a um dia da semana e os deslocamentos realizados pelos moradores pesquisados. Comparando os dois condomínios, percebe-se que a média do RK são de 03 deslocamentos diárias (50%), e no Quintas da Alvorada a média é de quatro deslocamentos. Porém, moradores do condomínio sem oferta de transporte realizam 05 ou mais deslocamentos por dia (16%) que o condomínio com a oferta (12%). A amostragem total aponta que 62% dos pesquisados realizam 03 deslocamentos. Estes deslocamentos durante a semana estão ligadas ao trabalho, manutenção e profissionalizantes. E nos fins de semana aumentam os deslocamentos discricionários.

Considerou-se pertinente verificar os deslocamentos por gênero, de modo a analisar como cada um se comporta, pois constatou-se durante a aplicação do questionário que as mulheres ficavam não só responsáveis pela casa, mas que também desempenham várias outras atividades, como trabalho e profissionalizante. A seguir, a Figura 8.3 revela a média de deslocamentos entre homens e mulheres.

Figura 8.3 – Relação de deslocamentos entre gênero Condomínio RK (quarta-feira)

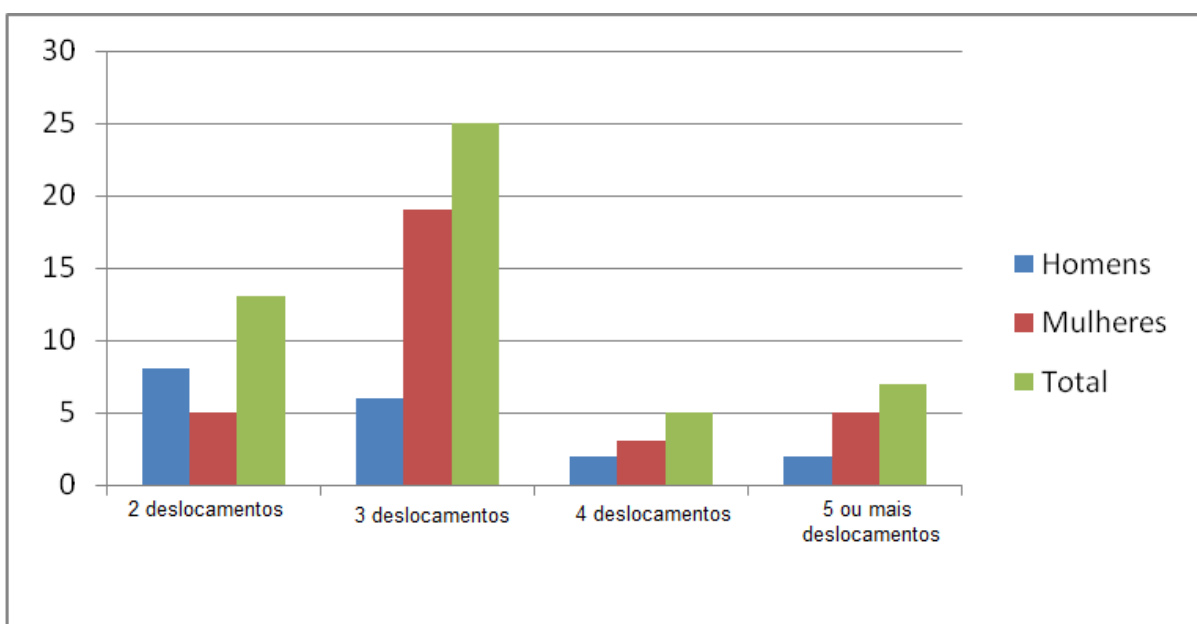
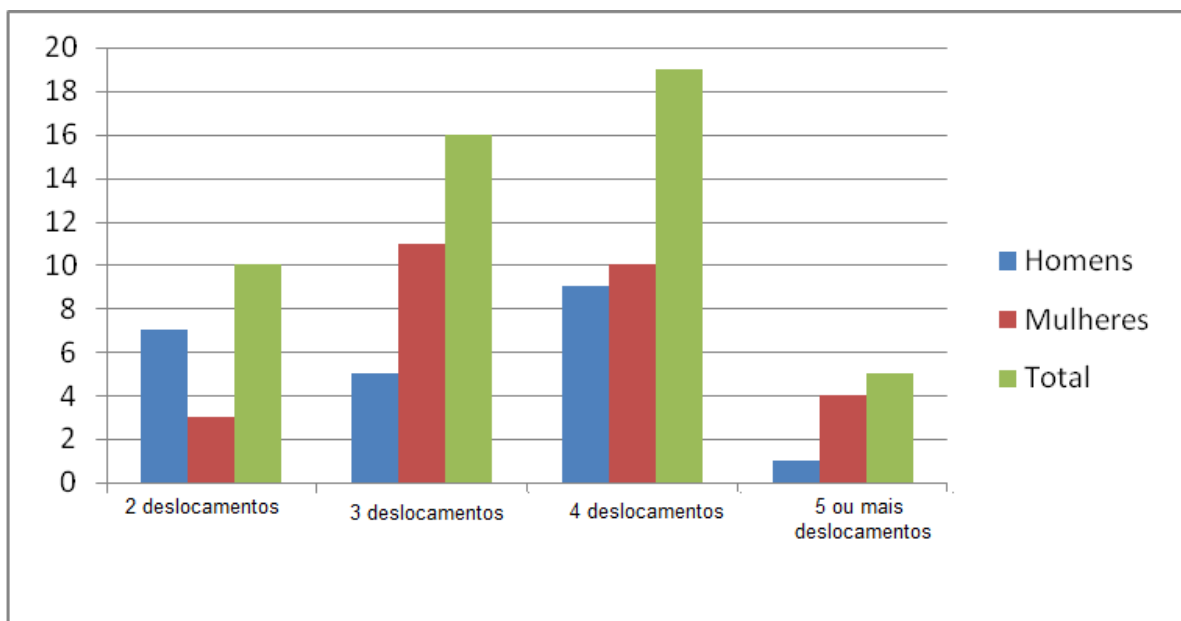


Figura 8.4 - Relação de deslocamentos entre gênero Condomínio Quintas da Alvorada (quarta-feira)



Observando-se nas Figuras 8.3 e 8.4 que é notório durante a semana as mulheres estão desempenhando maior número de deslocamentos, a seguir far-se-á a caracterizadas das atividades desempenhadas pelos moradores dos condomínios selecionados para a pesquisa.

8.2.5 – Acessibilidade

As razões que explicam as atitudes em relação à acessibilidade estão relacionadas fundamentalmente ao tamanho dos condomínios pesquisados. Portanto, a análise do porte dos condomínios é fundamental para verificar a interação entre o espaço físico e o comportamento de seus moradores. O tamanho do condomínio é de fundamental importância para a distância entre esses dois pontos, uma vez que quanto maior o condomínio mais distantes algumas casas estarão da portaria.

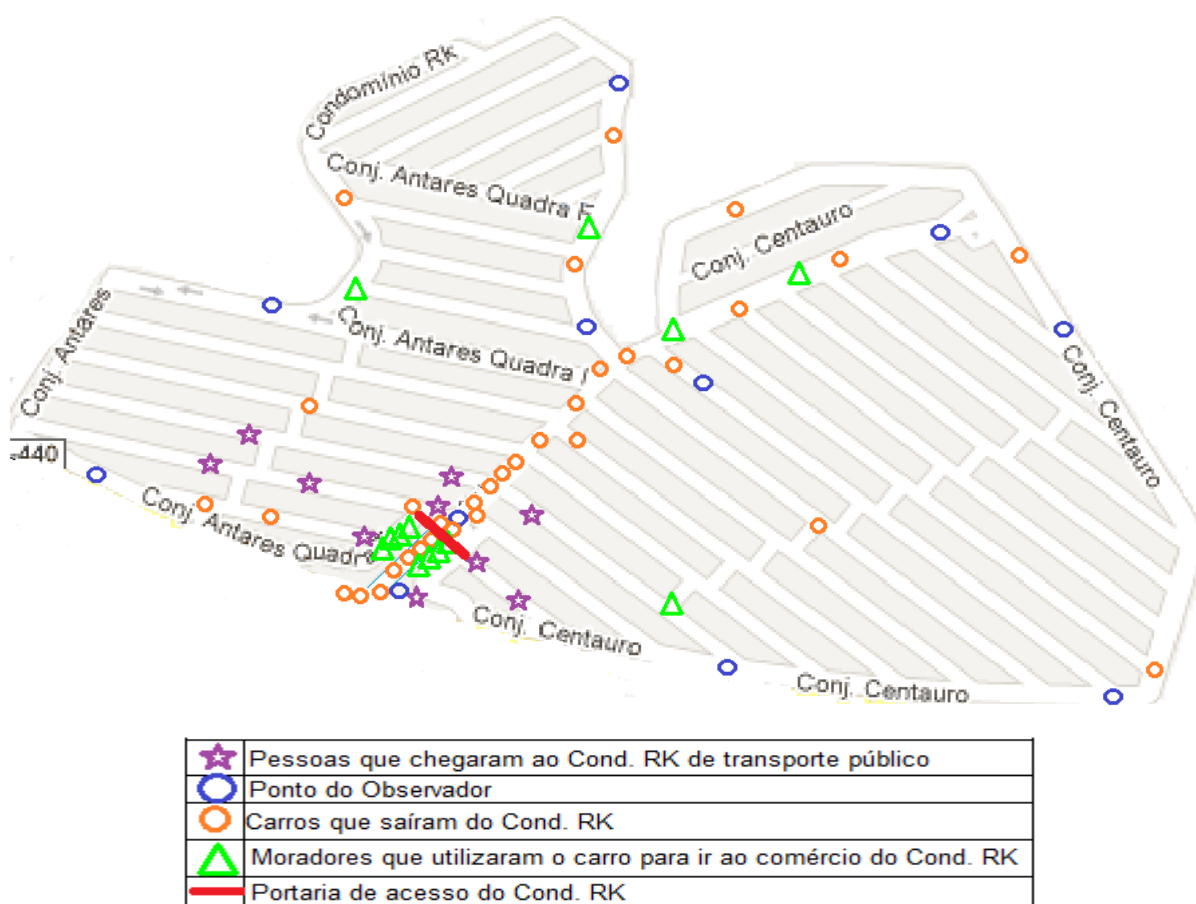
Por serem extensas, percebeu-se que as distâncias das portas das unidades habitacionais até a portaria relativamente elevadas, (as casa mais distantes do Condomínio RK estão a 2 Km do acesso principal, e do Quintas da Alvorada a 800 m. Dessa forma, os únicos dois respondentes que indicaram que suas residências localizavam-se longe da rua publica também indicaram que os condomínios eram extensos.

Tabela 8.26 - Razões que explicam a dificuldade para chegar até a residência a partir da entrada dos condomínios pesquisados

Condomínio	Grandes extensões	Residência longe dos acessos públicos	Os muros restringem o acesso	Falta de outros acessos	Vias de circulação direcionada
Residencial RK	27 (54%)	11 (22%)	4 (8%)	6 (12%)	2 (4%)
Quintas da Alvorada	8 (16%)	19 (38%)	7 (14%)	13 (26%)	3 (6%)
Total	35 (35%)	30 (30%)	11 (11%)	19 (19%)	5 (5%)

Nota: os valores se referem ao nº de respondentes que apontou os itens relacionados. Entre parênteses, as percentagens (%).

Os mapas comportamentais que foram utilizados para verificar a interação do comportamento com o espaço, apontaram que as pessoas do Condomínio RK não têm o costume de percorrer a distância de sua residência até o comércio que está às margens do acesso principal. Verificou-se que grande parte dos moradores que trafegaram nos dias das observações preferiram utilizar o automóvel em detrimento de irem a pé, ou de bicicleta. A seguir um exemplo de mapa comportamental utilizado no Condomínio RK.



Mapa comportamental 8.1 - Condomínio RK – dia 16/08/2012 (período da manhã)
(Fonte: Google Maps planta física, e elaboração própria a partir das observações)

O tamanho dos condomínios revelou posturas diferenciadas, de tal modo que aquele que possui área acabou desestimulando seus moradores a se deslocarem a pé, contudo no Condomínio Quintas da Alvorada verificou-se que os moradores utilizaram muito mais o modo a pé internamente, principalmente no acesso ao comércio. É necessário ressaltar que as barreiras físicas e o acesso único, características exclusivas de um condomínio fechado, podem influenciar negativamente na acessibilidade, pois dificulta seu livre acesso.



Mapa comportamental 8.2 – Condomínio Quintas da Alvorada – dia 23/08/2012 (período da manhã) (Fonte: Google Maps planta física, e elaboração própria a partir das observações)

Como os condomínios não oferecem grande parte dos serviços de necessidade dos moradores, perguntamos a eles como faziam para chegarem ao destino, se usariam transporte público (ônibus), ou o carro particular e se usassem quantas pessoas em média ocupariam o veículo.

Tabela 8.27 – Meio de transporte utilizado para realizar tarefas

Condomínio	Transporte Público	Carona	Automóvel particular
Residencial RK	4 (8%)	2 (4%)	44 (88%)
Quintas da Alvorada	0 (0%)	1 (2%)	49 (98%)
Total	4 (4%)	0 (0%)	93 (93%)

Nota: os valores se referem ao nº de respondentes que apontou os itens relacionados. Entre parênteses, as percentagens (%).

Tabela 8.28 – Ocupação média dos automóveis particulares utilizados

Condomínio	Somente motorista	Motorista e 1 passageiro	Motorista e 2 passageiros	Motorista e 3 passageiros	Ocupação máxima
Residencial RK	28 (56%)	12 (24%)	5 (5%)	4 (8%)	1 (2%)
Quintas da Alvorada	32 (64%)	11 (22%)	7 (14%)	0 (0%)	0 (0%)
Total	60 (60%)	23 (23%)	12 (12%)	4 (4%)	1 (1%)

Nota: os valores se referem ao nº de respondentes que apontou os itens relacionados. Entre parênteses, as percentagens (%).

Quanto à utilização do transporte público 26% (Tabela 8.27) da amostra declararam não utilizarem pelas distâncias que teriam que percorrer a pé até o ponto de parada. Contudo, quando perguntados se eles trocariam o automóvel por um transporte público de qualidade, a baixo custo, com eficiência, frequência, conforto e pontualidade, 77% (Tabela 8.30) dos pesquisados responderam que não trocariam. Quando questionado o motivo específico os moradores da amostra apontaram o status social, a privacidade e o conforto como fatores mais relevantes (Tabela 8.31).

Os dados revelaram que 60% dos automóveis que saem destes condomínios estarão circulando apenas com um ocupante ou no máximo motorista e um passageiro. Mesmo que grande parte dos moradores trabalhasse na mesma região (90% - Tabela 8.19), não foi observada a prática da carona solidária. Desta forma, percebemos a dependência destes moradores quanto ao automóveis em seus deslocamentos diários.

Tabela 8.29 – Motivos apontados para não utilizar o transporte público

Condomínio	Preço da tarifa	Más condições dos veículos	Pontualidade	Frequência	Falta de conforto	Limpeza precária	Distância para o acesso
Residencial RK	0 (0%)	11 (22%)	7 (14%)	9 (18%)	4 (8%)	2 (4%)	17 (34%)
Quintas da Alvorada	0 (0%)	10 (20%)	13 (26%)	8 (16%)	7 (14%)	3 (6%)	9 (18%)
Total	0 (0%)	22 (22%)	20 (20%)	17 (17%)	11 (11%)	5 (5%)	26 (26%)

Nota: os valores se referem ao nº de respondentes que apontou os itens relacionados. Entre parênteses, as percentagens (%).

Tabela 8.30 – Possibilidade de trocar o automóvel por transporte público

Condomínio	Sim	Não
Residencial RK	14 (28%)	36 (72%)
Quintas da Alvorada	9 (18%)	41 (82%)
Total	23 (23%)	77 (77%)

Nota: os valores se referem ao nº de respondentes que apontou os itens relacionados. Entre parênteses, as percentagens (%).

Tabela 8.31 – Motivos de não trocar o automóvel pelo transporte público

Condomínio	Privacidade	Conforto	Comodidade	Status social	Eficiência
Residencial RK	8 (16%)	16 (32%)	6 (12%)	11 (22%)	9 (18%)
Quintas da Alvorada	12 (24%)	11 (22%)	4 (8%)	17 (34%)	6 (12%)
Total	20 (20%)	27 (27%)	10 (10%)	28 (28%)	15 (15%)

Nota: os valores se referem ao nº de respondentes que apontou os itens relacionados. Entre parênteses, as percentagens (%).

Apresentou-se para os moradores uma escala de 0 a 10, onde 0 (zero) a fim de verificar o quanto estes são dependentes de automóveis. Desta forma, 0 (zero) corresponderia a menos dependente e 10 (dez) a extremamente dependente, cada morador devia apontar o nível que ele julgasse se enquadrar. Um dado que chamou a atenção é o fato de grande parte dos entrevistados desconhecerem este termo e sua aplicação, que após o fim do questionário perceberão como estes estavam totalmente dependentes de automóveis.

Tabela 8.32 – Nível de dependência de automóveis – percepção do morador

Condomínio	0 (zero)	5 (cinco)	6 (seis)	8 (oito)	9 (nove)	10 (dez)
Residencial RK	0 (0%)	7 (14%)	4 (8%)	4 (8%)	23 (46%)	12 (24%)
Quintas da Alvorada	0 (0%)	2 (4%)	8 (16%)	10 (20%)	14 (28%)	16 (32%)
Total	0 (0%)	9 (9%)	12 (12%)	14 (14%)	37 (37%)	28 (28%)

Nota: os valores se referem ao nº de respondentes que apontou os itens relacionados. Entre parênteses, as percentagens (%).

Dos moradores consultados 28% disseram serem totalmente dependentes do uso de carro particular, contra 9% que se consideram nem independentes ou dependentes. Porém, nenhum dos pesquisados disse que se enquadraria abaixo da média 05 (cinco), ou seja, todos estão acima da média, prevalecendo um percentual de 37% que atingiram um nível nove de dependência. Isto quer dizer que, se retirasse da vida desse morador o automóvel sua vida estaria totalmente estagnada.

Para tentar encontrar a causa desse alto nível de dependência perguntou-se qual seria o motivo que eles consideravam motivador desta dependência. As respostas apontaram que a própria dinâmica em habitar um CHF influencia esta dependência (59%). Assim, os padrões de deslocamentos são influenciados pelos condomínios horizontais fechados, que por sua vez estes mesmos deslocamentos influenciam diretamente na dependência automotiva.

Tabela 8.33 – Motivos que levaram os moradores a dependência por automóveis

Condomínio	Estilo de vida de morar em um CHF (deslocamentos)	Opção pessoal	Desconhecimento	Baixa qualidade do transporte público
Residencial RK	28 (56%)	4 (8%)	6 (12%)	12 (24%)
Quintas da Alvorada	31 (62%)	7 (14%)	4 (8%)	8 (16%)
Total	59 (59%)	11 (11%)	10 (10%)	20 (20%)
Nota: os valores se referem ao nº de respondentes que apontou os itens relacionados. Entre parênteses, as percentagens (%).				

Há uma ideia de que a falta de oferta de transporte público, ou suas precariedades fossem o único responsável pela dependência automotiva, contudo uma série de análises aqui realizadas mostrou que o estilo de vida dos moradores de classe média que habitam condomínios horizontais fechados também podem ser apontados como contribuintes para esta causa que está levando à degradação das cidades e da qualidade de vida de seus habitantes..

7.4 - TÓPICOS CONCLUSIVOS

- Estão apresentados neste capítulo, as análises dos resultados conseguidos com a aplicação da pesquisa qualitativa e dos mapas comportamentais, conseguidos por meio da aplicação da proposta para o estudo de caso.

- A classe média apresenta-se como financiadora desta forma de empreendimento, que acaba por homogeneizá-las, tanto socioeconomicamente, bem como culturalmente.
- O estilo de vida de seus moradores cria padrões de deslocamentos que buscam a realização das mais variadas atividades cotidianas, que são tão importantes para a subsistência bem como para a afirmação de seus *status* sociais.
- A falta de transporte público não pode ser considerada como a única responsável pela dependência do automóvel no meio urbano; os padrões de deslocamento dos CHF's devem ser levados em consideração para a análise da dependência automotiva.

9 - CONCLUSÕES

9.1 – APRESENTAÇÃO

Este capítulo busca apresentar as principais conclusões obtidas dos resultados do capítulo anterior, bem como fazer sugestões para trabalhos futuros no mesmo tema. Este trabalho teve como objetivo relacionar a expansão dos condomínios horizontais fechados nas atuais cidades fragmentadas da área metropolitana de Brasília, que adotam padrões de deslocamentos conforme as características físicas e espaciais que estão inseridos. Deste modo, contribuem para o aumento do uso do automóvel particular como o principal meio de deslocamento para a realização das mais variadas atividades sociais e econômicas.

Nesse sentido, a pesquisa buscou fundamentações teóricas que pudessem sustentar a proposição, tendo respaldo na caracterização das cidades dependentes de automóveis, nos condomínios horizontais fechados e na adequação (relação entre o espaço e o comportamento). Com base nesses fundamentos foi sustentado o raciocínio que levou ao desenvolvimento da metodologia. A comprovação da hipótese foi testada por meio de um estudo de caso no em dois condomínios horizontais do Distrito Federal, conforme apresentado no Capítulo 06 e 07.

9.2 – AVALIAÇÃO GERAL DO ESTUDO

Este estudo centra-se na investigação que características sócio econômicas dos moradores dos condomínios horizontais fechados levam a uma dependência por automóveis particulares nos seus deslocamentos. Para a análise são duas avaliações: as características físicas dos condomínios horizontais fechados, tais como o perfil de seus moradores, estilo de vida, comportamento e traçados físicos do condomínio.

Desta forma, foi possível verificar que o estabelecimento dos condomínios horizontais fechados está inserido em torno dos espaços fragmentados, os quais representam uma série de desafios para o planejamento urbano e do ordenamento do território e seu desenvolvimento.

Por meio da revisão da literatura constata-se a necessidade de estudos empíricos que investiguem a dependência de automóveis, não apenas como historiografia, mas como análise de estabelecimento de relações como outros fenômenos sociais. Também foi constatado que ainda são reduzidos os estudos que relacionem o comportamento dos moradores de condomínio com o espaço em que estão inseridos. Contudo, há uma série de características dos condomínios horizontais fechados que foram apontados na literatura que identificam que o sentimento de segurança e privacidade está relacionado aos espaços fortificados (GIGLIA (2003), LANDMAN (2003), BERCK (2005)), porém, Delicato (2004) aponta que estas barreiras, além de segurança e privacidade influenciam na dinâmica dos deslocamentos, pois restringem as entradas e saídas, deste modo limita os moradores ao convívio social e acaba ocasionando um número elevado de deslocamentos diários para as mais variadas atividades.

Assim, os objetivos gerais deste estudo que buscou identificar a dependência dos automóveis particulares dos moradores dos condomínios horizontais fechados por meio de suas características socioeconômicas e de seus deslocamentos. O estudo apontou que estas características, tanto dos moradores, como o próprio condomínio estão influenciadas para a utilização do automóvel particular à realização destes deslocamentos. Para que este resultado fosse percebido foram necessárias as avaliações dos objetivos específicos, que possibilitaram diagnosticar os ambientes coletivos dos condomínios selecionados, verificando a existência relacional entre implantação de condomínios horizontais fechados de residências unifamiliares e a crescente utilização do transporte individual para as mais diversas atividades (trabalho, compras, educação, saúde, etc.), gerando os padrões de deslocamentos; e por fim buscou-se identificar as escolhas e motivações que levam os moradores de condomínios horizontais fechados a optarem por este tipo de moradia, bem na utilização de transporte.

Em seguida, por meio da metodologia proposta foi possível verificar o padrão de deslocamentos dos moradores de CHF's, por meio da aplicação de questionários e mapas comportamentais, e o cruzamento das informações por eles coletados. Assim, a hipótese de que as características socioeconômicas dos moradores de condomínios horizontais fechados levam a uma dependência por automóveis particulares nos seus deslocamentos foi atingida por meio da análise dos resultados obtidos com a aplicação da metodologia.

Portanto, não podemos afirmar que o transporte público seja o único responsável pelo aumento de veículos nos centros urbanos.

8.3 – AVALIAÇÃO DOS RESULTADOS

O estudo demonstrou que os CHF's têm atraídos moradores principalmente quanto aos seus baixos valores econômicos e suas localizações. Mesmo sentindo-se isolados, os moradores não demonstram grandes preocupações, já que possuem o automóvel particular para desempenhar suas atividades.

O perfil do morador que vive em um CHF é formado basicamente por jovens casados e com filhos, que trabalham e possuem um elevado nível educacional, e que buscam vantagem econômica nos CHF, adotam estes empreendimentos como negócios a curto e médio prazo, servindo como uma forte moeda de troca. Observa-se que a segurança é tão importante como o estilo de vida para esse grupo. Para eles que possuem um tempo limitado para realizar suas atividades, viver em um CHF é buscar diferentes oportunidades para tornar a sua vida mais privada, contudo tanta privacidade levou a um isolamento, onde a oferta de serviço não satisfaz as necessidades e desejos diários de seu estilo de vida, pois dentro de um CHF não é comum uma estrutura que ofereça escola, saúde, restaurantes, *shoppings centers* e etc. Nos últimos anos, a tendência em se viver em um condomínio horizontal fechado tornou-se uma alternativa econômica para a classe média, que está migrando dos centros urbanos em busca de um estilo de vida (sem poluição sonora, visual, violência e etc).

Pode-se verificar que não existem grandes diferenças entre condomínios com a oferta de transporte público e os que não possuem, já que ambos demonstram ter o mesmo comportamento em relação às atividades desempenhadas e o estilo de vida. Assim, podemos dizer que a ausência de transporte público não é a única responsável pelo crescente aumento da dependência por automóveis, mas que as estruturas urbanas acabam favorecendo e fortalecendo os condomínios horizontais fechados resultando em uma dependência automotiva.

O próprio estilo de vida que um CHF suscita o deslocamento de seus moradores, principalmente quanto aos atributos físicos do local, a acessibilidade é um fator importante

que influencia no comportamento. Os condomínios apresentam-se cheios de empecilhos a serem vencidos, tais como as barreiras de acesso e as distâncias até elas. Assim, estes aspectos estão diretamente relacionados com as tomadas de decisão para o deslocamento, o estudo revelou que quanto mais impedimentos físicos e espaciais existirem no condomínio mais seus moradores vão evitar o trânsito por eles, principalmente a pé e utilização de transporte público para se deslocarem pela cidade.

O estudo aponta que esta realidade levará ao aumento da utilização indiscriminada do automóvel. Portanto, o aumento de carros nas cidades não é culpa exclusiva da falta de transporte público. O setor imobiliário tem uma grande participação sobre essa realidade, tão expressiva quanto a oferta de transporte público, como apontado nos dados da pesquisa. A cada dia surgem novos condomínios, que contam com a falta de fiscalização por parte do governo local e pelos incentivos que o próprio setor estimula. Perante os dados apresentados verifica-se que a dependência por automóvel está intimamente relacionada com os padrões de deslocamentos dos CHF's.

Além disto, a pesquisa demonstrou que a quase totalidade dos moradores está satisfeita com a vida em um CHF, e que possivelmente continuarão com este estilo de vida, que a cidade tem tornado-se pouco atrativa. No entanto, é claro que os condomínios produzem homogeneização socioeconômica e cultural, bem como uma segregação social e espacial. A realidade aponta que os CHF's surgem principalmente em áreas periféricas sem o devido planejamento urbano que não estão integrados com a cidade, pois as decisões quanto a localização são independentes de planejamento e são orientadas exclusivamente pelo setor imobiliário, não sendo possível realizar um devido equilíbrio entre a oferta e demanda que eles estão gerando.

Os resultados obtidos sugerem que as características sócio econômicas de seus moradores, juntamente com a adequação (interação do comportamento e espaço) influenciam os deslocamentos diários, que são realizados com a utilização do automóvel particular. O estudo apontou que a utilização do automóvel particular não está ligada somente à falta de oferta do transporte público, mas ao próprio estilo de vida de seus habitantes (classe média) e ao espaço que está inserido, como a localização e as barreiras físicas impostas.

Como pontos positivos de morar em condomínios estão a privacidade, a segurança e os espaços privados de uso coletivos (somente dos moradores). A análise dos resultados foram de encontro com a afirmativa de Caldeira (2000) que aponta que estas características são a base dos condomínios horizontais fechados.

Os pontos negativos desta forma de empreendimento habitacional demonstrou como a dependência do automóvel particular, de tal forma que seus moradores não declararam estar dispostos a trocar por transporte público, por uma série de questões como privacidade, conforto e praticidade. Assim, observou-se que os deslocamentos realizados por estes moradores para realizar as mais variadas atividades, que se encontram além dos muros dos condomínios horizontais fechados. Deste modo, impacta diretamente as cidades, na medida que aumentam o trânsito, contribuindo para os congestionamentos e a popularização das cidades rodo-dependentes.

A contribuição deste estudo está na utilização de conceitos oriundos de outras ciências que foram relacionadas aos transportes, que por meio de pesquisa qualitativa permitiu evidenciar o padrão de deslocamento com a dependência automotiva, que por sua vez veio contribuir com o caráter multidisciplinar inerente ao Programa de Pós-Graduação em Transporte da Universidade de Brasília.

As teses advindas da literatura foram sistematizadas em um diagrama que pretende servir como guia de compreensão dos processo de dependência. As hipóteses contidas no diagrama foram testadas em uma pesquisa de campo em dois condomínios fechados do Distrito Federal (Brasília), sendo que um condomínio é bem servido de transporte público, e outro, não.

A pesquisa constatou a dependência não apenas em virtude dos valores relacionados à classe média (individualismo, necessidade de segurança, conforto habitacional) bem como ao automóvel como meio individualista de locomoção urbana, mas também em função dos aspectos espaciais dos condomínios, que estão localizados em áreas afastadas dos centros de emprego, comércio e serviço. Os próprios condomínios possuem uma dimensão interna que dificulta o uso do serviço de transporte público que passa à sua porta. Um terceiro fator seria o ritmo de vida desse estrato populacional, que implicaria em deslocamentos circulares de diversos propósitos (casa- trabalho- escola, compras-casa) em um mesmo dia. A simples

disponibilidade ou não de transporte público não se revelou como um fator decisivo para reduzir a dependência do automóvel, eis que os moradores do condomínio bem servido não se utilizariam dele. Para um melhor compreensão, o diagrama abaixo aponta a relação entre os resultados da pesquisa.

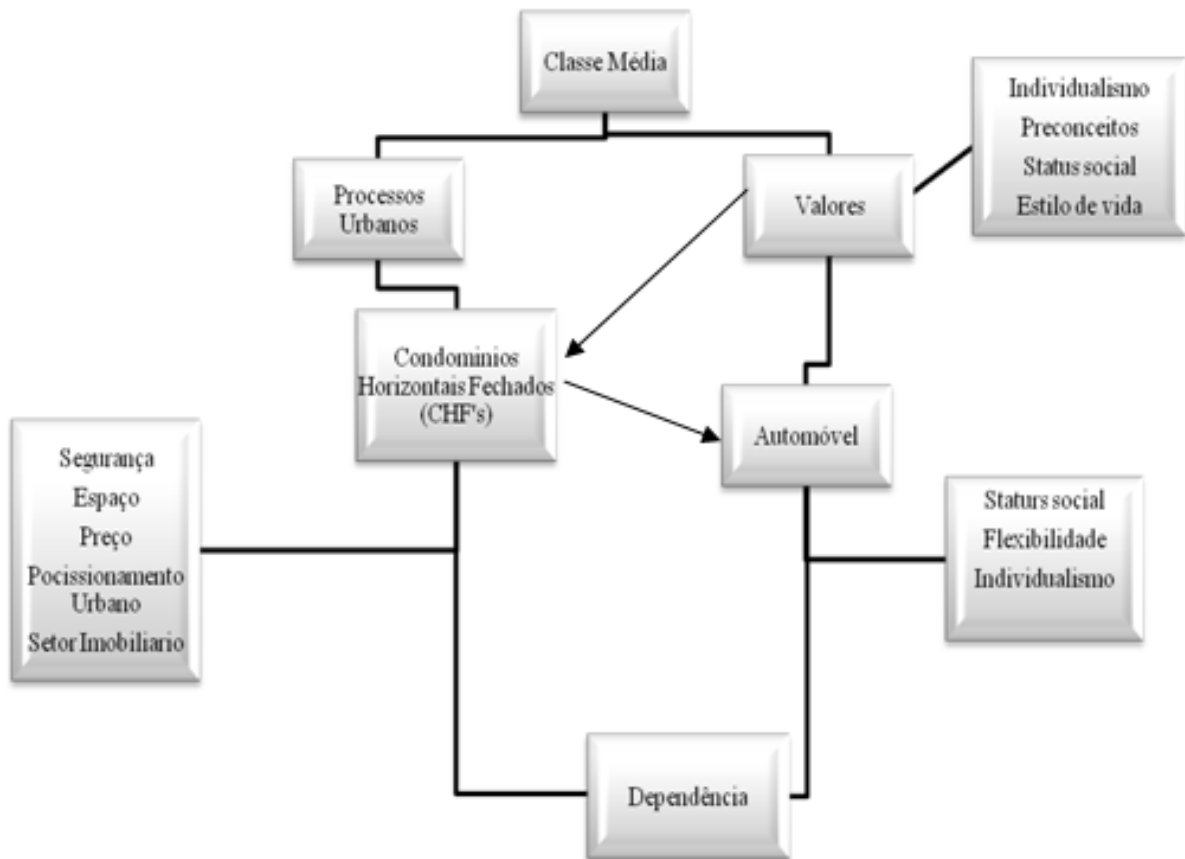


Figura 9.1 – Estrutura representativa das relações estabelecidas na pesquisa

Portanto, percebemos que as atuais cidades fragmentadas têm contribuído para o surgimento dos CHF's, atraído a classe média, que estão em busca de novos modos de vida. As novas formas de produção e de apropriação do espaço urbano têm acentuado a tendência à segregação, promovendo alterações nas práticas sócio-espaciais. A análise dos dados coletados e a observação do fenômeno apontaram que a atual dependência por automóveis está centrada em outros pontos além da oferta ou ausência de transporte público, existe uma ligação do setor imobiliário que acaba forçando esta realidade, pois seus espaços de instalação alteram as decisões quanto aos deslocamentos que deverão ser realizados por seus moradores.

9.4 - SUGESTÕES E RECOMENDAÇÕES FUTURAS

Questões como o acesso e os espaços físicos deve ser ponderadas durante o surgimento de um CHF, deve-se trabalhar em conscientização quanto à utilização de transporte público, pois o estudo apontou que o padrão de deslocamento dos moradores de condomínios horizontais fechados está fortemente alicerçado na utilização do automóvel particular, e ainda se consideraram altamente dependente deste, o que reforça mais ainda a hipótese que fora lançada no início da pesquisa, ou seja, os padrões de deslocamentos dos CHF's estão contribuindo para a dependência de automóveis, tornando as cidades e moradores rodo-dependentes.

Embora o desenvolvimento da pesquisa tenha obtido êxito, algumas limitações foram encontradas ao longo do estudo. Verificou-se que a bibliografia referente à cultura do automóvel é escassa, no âmbito nacional, as referências encontradas somente remetem ao histórico dos automóveis, sem fazer alusão às cidades rodo-dependentes. Este estudo não tem a pretensão de homogeneizar todos os condomínios horizontais fechados existentes no Brasil, bem como os do Distrito Federal.

Os planejadores têm um papel importante a desempenhar no desenvolvimento de ordenamento do território. Eles precisam não só assegurar a integração espacial, mas também criar as pré-condições para a coesão social. Por conseguinte, é preciso criar regras para a implantação de um CHF, deve-se agir com ousadia, mesmo diante de enormes pressões e demandas exercidas pelo setor imobiliário. Isto pode envolver duas abordagens. Em primeiro lugar, uma análise das implicações a longo prazo de condomínios horizontais fechados e seu impacto potencial de prejudicar o desenvolvimento integrado com a cidade, gerando-se a crescente demanda por automóveis, ou mesmo outros efeitos apresentados no estudo do Capítulo 3.

Os planejadores devem considerar que o impacto global de os CHF's ocasiona na forma espacial e nos deslocamentos. Poder-se-ia estabelecer prazos para uma revisão obrigatória de deslocamentos, afim de verificar as demandas existentes e oferecer uma oportunidade para abordar estas questões, como formas de políticas públicas de transportes. Paralelamente, uma reconsideração de políticas urbanas que vêm auxiliando o esvaziamento dos centros urbanos.

Refletir sobre a questão: seriam os CHF's a melhor opção de moradia? Não existem alternativas?

Este estudo indicou que mesmo existindo diferença entre os CHF, os impactos no padrões de deslocamentos são iguais, contribuindo para a dependência automotiva, ou seja, não é só a ausência de transporte público que leva ao domínio de automóveis, mas os deslocamentos realizados por seus moradores contribuem para este cenário, impactam diretamente o arranjo das cidades.

Para pesquisas futuras, recomenda-se realizar uma comparação entre o comportamento de moradores de CHF's e de bairros abertos na cidade, procurando-se as relações e disparidade entre eles, a fim de verificar se há relação nos padrões de deslocamentos e a rododependência. Além disso, realizar um estudo para discutir a tomada de decisão para a implantação de um CHF's, realizando estudo de impacto. A questão dos condomínios envolve complexidades numerosas, que à primeira vista poderá causar um desconforto no setor imobiliário.

É necessário que as políticas de ordenamento do território criem de forma descentralizada, as oportunidades sociais e econômicas ao longo de toda cidade, em especial aquelas que se relacionam com o desenvolvimento territorial integrado. Um esforço é exigido na tentativa de encontrar maneiras de lidar com o consumo indiscriminado do automóvel a curto prazo e fornecer alternativas adequadas no médio e longo prazo. Finalmente, os problemas poderiam ser resolvidos considerando as localizações de sua implementação, reorientando as decisões de forma dependente do planejamento, e reordenar a participação do setor imobiliário nestas decisões. Deste modo, o desenvolvimento de uma abordagem correta de planejamento poderia resolver o equilíbrio entre a oferta e demanda que os CHF's geram.

REFERÊNCIAS

- ALPHAVILLE. (2003) Viver a Vida. *In: Revista AlphaVille*, v. 5, n.19, set.
- ANDRADE, L. T. de (2001). Condomínios fechados da Região Metropolitana de Belo Horizonte: novas e velhas experiências. *In: IX ENCONTRO NACIONAL DA ANPUR*. Anais. Rio de Janeiro, v. 2, pp. 936-943
- AZEVEDO, E. A. (1983) Loteamento Fechado. *In: Revista de Direito Imobiliário*, vol. 11, janeiro/junho, pág. 65.
- BALBIM, R. (2003). *Práticas espaciais e informatização do espaço da circulação: Mobilidade cotidiana em São Paulo*. 2003. 597f. Tese (Doutorado em Geografia Humana). Departamento de Geografia, Universidade de São Paulo, São Paulo.
- BANCO MUNDIAL. (2003). *Cidades em movimento: Estratégia de estudo do Banco Mundial*. São Paulo: Sumatra Editorial.
- BARROS, C. J. S. (1996). *Do ilegal ao simbólico: os condomínios irregulares no DF*. Dissertação (Mestrado) Departamento de Antropologia, Brasília/UnB.
- BAUMONT, C.; HURIOT, J. *La ville, la raison et le rêve: entre théorie et utopie. L'Espace Géographique*, França, n. 2, p. 99-117, 1997.
- BERCK, D. (2005). Condomínios Horizontais Fechados: Avaliação de Desempenho Interno e Impacto Físico Espacial no Espaço Urbano. Dissertação de Mestrado – Programa e Pós-Graduação em Planejamento Urbano. Porto Alegre – RS.
- BLANC, P. F. (2006) Plano Diretor Urbano & Função Social da Propriedade. Curitiba: Juruá Editora.
- BLANDY, S., LISTER, D., ATKINSON, R. and FLINT, J. (2004). Gated communities in England *Final report of the Gated Communities in England*. New Horizons' Project.
- BORSODORF, A. (2003) *Hacia la ciudad fragmentada. Tempranas estructuras segregadas en la ciudad latinoamericana*. Scripta Nova. *Revista electrónica de geografía y ciencias sociales*. Barcelona: Universidad de Barcelona, 1 de agosto de 2003, vol. VII, núm. 146(122). Disponível em <[http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-146\(122\).htm](http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-146(122).htm)> Acessado em 25 de julho de 2012.
- BRASIL. (2010). *Pesquisa Nacional por Amostragem de Domicílio*. Brasília/DF: PNDA.
- CALDEIRA, T. P. do R. (1997). Enclaves fortificados: a nova segregação urbana. *Revista Novos Estudos*, CEBRAP, n. 47, pp. 155-176.
- CALDEIRA, T. P. R. (2000) *Cidade de muros: crime, segregação e cidadania em São Paulo*. São Paulo: Edusp
- CARR, S.; FRANCIS, M.; RIVLIN, L.; STONE, A. M. (1992). *Public space*. Cambridge: Cambridge University Press.
- CARVALHO, M., GEORGE R. V. e ANTHONY, K. H. Residential Satisfaction. *In Condomínios*

Exclusivos (Gate-Guarded Neighborhoods) in Brazil. *Environment and Behavior*. London: SAGE Periodicals Press, v. 29, n. 6, p. 735-768, 1997.

- CASTELLS, M. (1999) *A era da informação: A sociedade em rede*. Vol. 2, Rio de Janeiro: Paz e Terra
- COUTO, B. (2003). *A Barra [da Tijuca] e a morte anunciada da cidade [maravilhosa]: o capital imobiliário, os urbanistas e a vida urbana no Brasil*. In: CASTRIOTA, Leonardo Barci (Org.). *Urbanização Brasileira – Redescobertas*. Belo Horizonte: C/Arte.
- COY, M; PÖHLER, M. (2002) *Gated communities in Latin American mega cities: case studies in Brazil and Argentina*. *Environment and Planning B: Planning and Design*. Great Britain, v. 29, n. 3, p. 355-370, may.
- DACANAL, C. (2004). *Acesso restrito: reflexão sobre qualidade ambiental percebida por habitantes de condomínios horizontais*. 2004. 192 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) PPG-Geografia. Universidade Estadual Paulista. São Paulo.
- DEL RIO, V.; RHEINGANTZ, P. A; ALCANTARA, D. (2005). A influência do projeto na qualidade do lugar - percepção da qualidade em áreas residenciais no rio de janeiro, Brasil. In: *Sociedade e Território – revista de estudos urbanos e regionais*, n. 39. Rio de Janeiro: UFRJ. Dezembro de 2005. Disponível em: http://www.fau.ufrj.br/prologar/arq_pdf/diversos/DEALC_PAR_VDR%20Infl%20Projeto%20na%20Qualidade%20do%20Lugar.pdf . Acesso em: 25/07/2012.
- DELICATO, C. T.(2004). *Faces de Marília: a moradia em um condomínio horizontal*. Marília: UNESP, 2004. 111 p. Dissertação de Mestrado – Programa de Pós-Graduação em Ciências Sociais, Faculdade de Filosofia e Ciências, Universidade Estadual Paulista, Marília.
- DUARTE, C. F. (2006). *Forma e movimento*. Rio de Janeiro: Viana & Mosley: Ed. PROURB. (Coleção Arquitetura e Cidade)
- FABRÍCIO, E. P. (2007) Plano Diretor. In: PAULA, A. S. (Org.). *Estatuto da Cidade e o Plano Diretor Municipal: Teoria e Modelos de Legislação*. São Paulo: Lemos & Cruz.
- FEATHERSTONE, M. (2004). *Automobilities: an introduction*. *Theory, Culture & Society*, v. 21, n. 4-5, p. 1-24.
- FERRARA, L. A. (1988) *Ver a cidade: cidade, imagem, leitura*. São Paulo: Nobel.
- FERRARA, L. A. (1993). *Olhar periférico*. São Paulo: EDUSP.
- FERREIRA, I. C. B. (2010) Brasília: mitos e contradições na história de Brasília. In: PAVIANNI, A. (Org.) *Brasília 50 anos: da capital a metropole*. Brasília: Ed. UnB.
- FERREIRA, J. S. W. (2005). A cidade para poucos: breve história da propriedade urbana no Brasil. In: *Simpósio “Interfaces das Representações Urbanas em Tempos de Globalização”*, Bauru. Anais... Bauru: UNESP/SESC.
- FORSTER, C. (2004) *Australian Cities: Continuity and Change*, Oxford University Press, Melbourne.

- FOUCAULT, M. (1986). *Vigiar e Punir: nascimento da prisão*. Tradução: Lúcia M.
- GASPARINI, D. (1983) *Loteamento em Condomínio*. RDP, vol. 68, pág. 319, out./dez.
- GASPARINI, D. (1984). Loteamento em condomínio. In: Fundação Prefeito Faria Lima-CEPAM. *Curso de parcelamento do Solo Para Fins Urbanos*. São Paulo.
- GIDDENS, A. (2002). *Modernidade e Identidade*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editor, 2002
- GIGLIA, A. (2003). Gated communities in Mexico City. In: Conference Gated Communities: Building Social Division or Safer Communities? Glasgow: University of Glasgow, September 18-19. Disponível em: <<http://www.gated-communities.de/>> Acesso em 10 abr. 2004.
- GOLOB, T. F. (2000) A simultaneous model of household activity participation and trip chain generation. *Transportation Research Part B* 34 : pp 355-376
- GOMES, Y. Q. (2005). Nos bastidores da ocupação: a relação indivíduo e natureza nos condomínios horizontais do DF. Monografia (graduação) departamento de Antropologia, Brasília/UnB.
- GONZÁLES, S. F. N. (2010). A gestão urbanística do espaço habitado: o objeto e o método no caso do DF. In: PAVIANNI, A. (Org.) *Brasília 50 anos: da capital a metrópole*. Brasília: Ed. UnB.
- GORZ, A. (2004). A Ideologia Social do Automóvel. In: LUDD, Ned (org.). *Apocalipse Motorizado: A Tirania do Automóvel em um Planeta Poluído*. São Paulo: Conrad Editora do Brasil, 2004. (Coleção Baderna)
- GTZ. (2002). *Planificación de uso del terreno y transporte urbano*. Tradução: Newtenberg Publicaciones Digitales. Alemanha, Eschborn: GTZ.
- GÜNTHER, I. A. (2008). O uso da entrevista na interação pessoa-ambiente. In: PINHEIRO, J. Q.; GÜNTHER, H. (org). *Métodos de Pesquisa nos Estudos Pessoa-Ambiente*. São Paulo: Casa do Psicólogo. p. 53-74.
- HARVEY, D. (1992) *Condição pós-moderna*. São Paulo: Ed. Loyola
- HONDA, W. S. (2008). Atributos que condicionam o desenvolvimento de loteamentos residenciais fechados. Escola Politécnica da Universidade de São Paulo. Departamento de engenharia de construção civil. São Paulo. Dissertação de mestrado.
- IANNI, O. (2006) *Teorias da Globalização*. Rio de Janeiro. Civilização Brasileira.
- IBGE – INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. Síntese de indicadores sociais: uma análise das condições de vida da população brasileira. Rio de Janeiro: IBGE, 2008. (Série Estudos e Pesquisas: informação demográfica e socioeconômica 23). Disponível em: <<http://www.ibge.gov.br/home/estatistica/pesquisas/default.shtm>> Acesso em: 05 de agosto de 2012.
- ILLICH, I. (2004). Energia e Equidade. In: LUDD, Ned (org.). *Apocalipse motorizado: A tirania do automóvel em um planeta poluído*. São Paulo: Conrad Editora do Brasil. (Coleção Baderna)
- JACOBS, J. (200). *Morte e vida de grandes cidades*. São Paulo: Martins Fontes

- JAMESON, F. (1997). *Pós-modernismo: a lógica cultural do capitalismo tardio*. São Paulo: Ática
- KANITZ, S. (2006). Em defesa da classe média. Disponível em: <http://www.kanitz.com.br/implicaveis/defesa_da_classe.asp>. Acesso em: 16 de julho de 2012.
- KNEIB, E. C.(2004) *Caracterização de empreendimentos geradores de viagens: contribuição conceitual à análise de seus impactos no uso, ocupação e valorização do solo urbano*. Dissertação de mestrado em transportes. Universidade de Brasília.
- LANG, J. (1994). *Urban Design: the american experience*. New York: Van Nostrand Reinhold Company Inc.
- LUCHIARI, M. T. D. P. (1999). *O lugar no mundo contemporâneo: Turismo e urbanização em Ubatuba-SP*. Tese Doutorado, IFCH. UNICAMP.
- LUDD, N (org.). (2004a) *Apocalipse motorizado: A tirania do automóvel em um planeta poluído*. São Paulo: Conrad Editora do Brasil, 2004a. (Coleção Baderna)
- LUDD, N (org.). (2004b) Carros e Remédios. In: LUDD, N (org.). *Apocalipse motorizado: A tirania do automóvel em um planeta poluído*. São Paulo: Conrad Editora do Brasil, 2004b. (Coleção Baderna)
- LYNCH, K. (1981) *A boa forma da cidade*. Tradução: Jorge Manuel Costa A. e Pinho.
- MALAGUTTI, C. J. (1998) Loteamentos clandestinos no DF: caminhos alternativos para sua aceitação. In: PAVIANNI, A. (org.). *Brasília: gestão urbana, conflitos e cidadania*. Brasília: Ed. UnB.
- MARX, K. (2009) Obras escolhidas. Volume 1. São Paulo: Alfa-Ômega, s.d.
- MEDVEDOVSKI, N. S.; COSTA, A. R.; QUANDT, M. M. (2004) Avaliação de desempenho positiva x uso efetivo e melhoria nos espaços condominiais. Disponível em: http://www.ufpel.edu.br/cic/2004/arquivos/conteudo_SA.html. Acesso em: 13 de julho de 2012.
- MOUNDON, A. e RYAN, M. (1994). Reading the residential landscape. In: *Proceedings of the 13th bienal conference of the International Association for People – Environment Studies*. The Urban Experience – A people–environment perspective. Manchester, july 13-15, 1994. Manchester: E&FN SPON, CHAMPMAN & HALL, p. 183-211.
- NEWMAN, P.; KENWORTHY, J. (1989) *Cities and Automobile Dependence: An international sourcebook*, Gower, Aldershot.
- NEWMAN, P., KENWORTHY, J. (1995) *Can we overcome automobile dependence?*. Cities, Vol. 12, no.1, pp. 53–65.
- NEWMAN, P.; Kenworthy, J. (2006) *Urban Design to Reduce Automobile Dependence*. Opolis, UC Riverside. Opolis Vol. 2, No. 1, 2006.
- OJIM R. (2007) *Dimensões da urbanização dispersa e proposta metodológica para estudos comparativos: uma abordagem socioespacial em aglomerações urbanas brasileiras*. Bras. Est. Pop., São Paulo, v. 24, n. 2, p. 277-300, jul./dez. p.87-95.

- PAVIANI, A. (2010) Vazios urbanos: terras para preservar ou especular? In: *Revista Eletrônica Minha Cidade*, Brasília, ano 9, v.. 9, p. 253, abr. Brasília.
- PERREIRA, F. V. (2001). *A relação entre a política de desenvolvimento urbano e a política ambiental no DF: expansão urbana na forma de condomínios*. Dissertação (Mestrado) faculdade de Arquitetura e Urbanismo. Programa de Pós-Graduação, Brasília/UnB.
- PESSOA, A. (1978). O Loteamento e o Condomínio no Desenvolvimento Urbano Brasileiro, In *Boletim Informativo do Departamento de Assistência Jurídica e Consultiva aos Municípios, da Secretaria da Justiça do Estado do Rio de Janeiro* - nº 40, ano IV, dezembro.
- PINHEIRO, J. Q.; ELALI, G. A.; FERNANDES, O. S. (2008). Observando a interação pessoa-ambiente: vestígios ambientais e mapeamento comportamental. In: PINHEIRO, J. Q.; GÜNTHER, H.(org). *Métodos de Pesquisa nos Estudos Pessoa-Ambiente*. São Paulo: Casa do Psicólogo. p. 75-104.
- PNAD. (2010) Pesquisa Nacional por Amostragem de Domicílio.
- QUEIROGA, A. E. de. (2002) *Os parcelamentos ilegais do solo e a desapropriação como sanção: o caso dos “condomínios irregulares” no Distrito Federal*. Porto Alegre: Sergio Antonio Fabris Editor.
- REIS, A. T. L. ; LAY, M. C. D. (2002). O papel de espaços abertos comunais na avaliação de desempenho de conjuntos habitacionais. In: ANTAC, *Ambiente Construído*, Porto Alegre, 2002. Disponível em: http://search.babylon.com/?q=O+papel+de+espa%C3%A7os+abertos+comunais+na+avalia%C3%A7%C3%A3o+de+desempenho+de+conjuntos+habitacionais&babsrc=HP_ss&s=web&as=0. Acesso em: 05 de julho de 2012.
- RIBEIRO, L. C. de Q. (1997) *Dos Cortiços aos Condomínios Fechados: As Formas de Produção da Moradia na Cidade do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira.
- ROBERTS, A. M. S. (2002). *Cidadania interdita: um estudo de condomínios horizontais fechados São Carlos*. Tese (Doutorado em Sociologia) – Instituto de Ciências Humanas e Filosofia, Universidade Estadual de Campinas.
- RODRIGUE, J. P. (2006) *The Geography of Transport Systems. Hofstra University, Department of Economics & Geography*. Disponível em <<http://people.hofstra.edu/geotrans>>. Acesso em 26 de julho de 2012.
- RODRIGUE, S. (2006) *Loteamentos Fechados e Condomínios Residências em São José do Rio Preto. Campinas - SP*. Dissertação (Mestrado) – Pontifícia Universidade Católica de Campinas – PUCAMP.
- ROTH, G. J e ZAHAVI, Y. (1981) Travel time “budgets” in developing countries. *Transportation Research A*, v.15,
- SALGADO, E. C. O. (2000), *O "loteamento residencial fechado" no quadro das transformações da metrópole de São Paulo*. São Paulo.
- SANTOS, D. M. (2001). *Atrás dos muros: unidades habitacionais em condomínios horizontais fechados*.

São Carlos: Grupo Nomads.USP. Disponível em: <<http://www.eesc.usp.br/nomads/condominio1.htm>>. Acesso em: 27 mar 2012

SANTOS, D. M. (2002). *Atrás dos Muros: unidades habitacionais em condomínios horizontais fechados*. Dissertação de Mestrado. Escola de Engenharia de São Carlos. São Carlos.

SANTOS, M. (1997) *A natureza do espaço: Técnica e tempo. Razão e emoção*. São Paulo: Hucitec, 1997.

_____. (2000). *O espaço do cidadão*. São Paulo: Studio Nobel, 5ª Ed.

SANTOS, M.; SILVEIRA, M. L. (2001) *O Brasil: Território e sociedade no início do século XXI*. Rio de Janeiro: Record

SENNETT, R. (2001). *O declínio do homem público: as tiranias da intimidade*. São Paulo, Companhia das Letras.

SILVA, J. A. (1995) *Direito Urbanístico Brasileiro*. Malheiros, 2ªed.

SILVA, W. R. (2004) *Novos centros, novas centralidades, novas diferenças: a fragmentação do espaço urbano de Londrina*. In:Revista de Geografia, p. 55-70.

SOUZA, M. J.N. (2003). “Sorria: você está sendo filmado”: vigilância do cotidiano nas grandes cidades. In: *X Encontro Nacional da Associação Nacional de Pós-Graduação e Pesquisa em Planejamento Urbano e Regional*, Belo Horizonte. Anais. Belo Horizonte: ANPUR.

SPOSITO, M. E. B. (1996) Reestruturação da cidade. In: MELO, Jayro Gonçalves (org.) *Região, cidade e poder*. Presidente Prudente: UNESP, v.1

THUILLIER, G. (2003). *Gated Communities in the Metropolitan Area of Buenos Aires (Argentina): A Challenge for Town Planning*. In: *Conference Gated Communities: Building Social Division or Safer Communities? Glasgow: University of Glasgow, September 18-19*. Disponível em: <<http://www.bristol.ac.uk/sps/cnrpapersword/gated/thuillier.doc>> Acesso em 28 de agosto de 2012.

TRAMONTANO, M. ; SANTOS, D. M. (2000). Condomínios horizontais fechados: referências para uma prática contemporânea.. In: IV Congresso Ibero-Americano de Urbanismo, 2000, Recife. Anais, 2000. Disponível em: <http://www.nomads.usp.br/site/livraria/livraria.html> Acessado em: 19 / 03 / 2011. TREVISAN, Ricardo Marques. Condomínios tipo vila em São Paulo. São Paulo. FAUUSP. Dissertação de mestrado.

TUAN, Y. F. (1980). *Topofilia: um estudo da percepção, atitudes e valores do meio ambiente*. São Paulo: DIFEL.

UITP. (2002). *Comissão Geral Transporte e Cidade. Melhorar a Mobilidade nas Cidades*. Tradução: Estudos, Planejamento e Orçamento do Metropolitano de Lisboa. [s.l.]: UITP.

URRY, J. (2001). *O Olhar do Turista*. Editora Studio Nobel/SESC: São Paulo.

VASCONCELLOS, E. A. de (2001) *Transporte Urbano, Espaço e Equidade : Análise das Políticas Públicas*. Ed. Annablume, São Paulo, SP.

- VIANNA, R. J. (2005). *Novos santuários da segregação socioespacial: loteamentos fechados: os etor habitacional jardim botânico*. Dissertação (Mestrado) faculdade de Arquitetura e Urbanismo. Programa de Pós-Graduação, Brasília/UnB
- VILLASCHI, J. (2003) *Novas modalidades de urbanização e sua inserção regional: o condomínio Alphaville Lagoa dos Ingleses, Nova Lima – MG*. In: CASTRIOTA, L. B. (Org.). *Urbanização Brasileira – Redescobertas*. Belo Horizonte: C/Arte.
- WEBER, M. 1968 [1927]. *História Geral da Economia*. São Paulo: Mestre Jou.
- WEBSTER, C. (2002) *Property rights and the public realm: gates, green belts, and Gemeinschaft*. *Environment and Planning B: Planning and Design, Great Britain*, v. 29, n. 3, p. 397-412, may.
- WEBSTER, C; GLASZE, G. (2006). *Dynamic urban order and the rise of residentia clubs*. In: GLASZE, G. et al, *Private cities: local and global perspectives*. London: Routledge.
- WHYTE, W. (1980). *The social life of the small urban spaces*. Washingont: The Conservation.
- ZAKABI, R. (2002) *Viver em condomínio*. In: *Revista Veja*. São Paulo, p. 95-101, 15 maio.

ANEXOS

UNIVERSIDADE DE BRASÍLIA
FACULDADE DE TECNOLOGIA
DEPARTAMENTO DE ENGENHARIA CIVIL E AMBIENTAL
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM TRANSPORTES

QUESTIONÁRIO n°: _____

Data/Horário: _____

Pesquisador: _____

CONDOMÍNIO PESQUISADO: RESIDENCIAL RK - QUINTAS DA ALVORADA

PARTE 1 – PERFIL SÓCIOECONOMICO

1- Sexo: Feminino Masculino

2- Idade: _____ anos completos

3- Estado Civil: casado - solteiro - divorciado

4- Escolaridade: 1º - 2º - 3º GRAU

5- Números de filhos: _____

6- Idade dos filhos: _____

7 - Número de veículos: _____

8 - Tempo que reside no condomínio: _____

(anos completos)

9 - Local de trabalho: _____

10 – Renda familiar:

Até R\$5.000,00

Entre R\$ 5.000,00 e R\$ 8.000,00

Entre R\$ 8.000,00 e 10.000,00

Mais de R\$ 10.000,00

11 – N°. de integrantes da família:

1 casal

1 casal + gravidez

1 casal + 1 filho

1 casal + 2 ou 3 filhos

Mãe ou pai + 1 ou 2 filhos

Mais de 5 pessoas

12 – A quem pertence a residência habitada?

Própria

Alugada

PARTE 02 – CARACTERÍSTICAS DO CHF

13 – Qual foi o motivo que o levou a residir em CHF's: (1 palavra)

14- Motivo pela qual optou pelo cond. que vive (1 palavra)

15 – O que você acha de residir neste Condomínio?

Muito bom

Bom

Médio

Ruim

Muito ruim

16 – Onde o senhor(a) morava anteriormente?

Apartamento em edifício

Apartamento em condomínio fechado

Casa em condomínio fechado

Casa tradicional

17- Como é a vida em um CHF, como se sente vivendo em um condomínio: (1 palavra)

18 - O senhor(a) tem desejo de mudar deste condomínio:

Não mudaria

Mudaria para qualquer outro tipo de habitação

Mudaria somente para um melhor

Não soube responder

19- Como se sente no CHF em comparação a residência anterior:

Muito melhor Melhor

Piorou Piorou muito

Não sentiu diferenças

PARTE 03 – DESLOCAMENTOS

20 - Descreva um dia típico da semana (quarta-feira):

21 – Descreva seu fim de semana (com relação aos deslocamentos):

22- Em forma hierárquica organize as prioridades da semana (trabalho, manutenção, profissionalizantes e discredionárias):

22 - Faça o mesmo para os fins-de-semana:

24 - Qual a frequências de suas atividades:

Manutenção: D – S - M - R

Trabalho: D – S - M - R

Discredionária: D – S - M - R

Profissionalizante: D – S - M - R

25 – Praticante de alguma religião que a qual realize ao menos um deslocamento por semana:

26 – Quais são os motivos que Razões que explicam a dificuldade para chegar até a residência a partir da entrada do condomínio.

27 - Qual transporte o senhor(a) utiliza para realizar suas atividades:

28 - - Transporte público é uma opção, por que:

29 – Por que o senhor(a) não utiliza o T.P:

30 – qual o motivo que por não trocar o automóvel pelo transporte público:

31 –Em uma escala de 0 (zero) pouco dependente a 10 (dez) muito dependente em qual o senhor(a) se enquadraria:

32 - Ocupação média dos automóveis particulares utilizados

UNIVERSIDADE DE BRASÍLIA
FACULDADE DE TECNOLOGIA
DEPARTAMENTO DE ENGENHARIA CIVIL E AMBIENTAL
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM TRANSPORTES

Prezado morador(a)

Informamos que o Condomínio foi escolhido para participar de uma pesquisa realizada pelo Programa de Pós-Graduação em Transportes (Universidade de Brasília – Departamento de engenharia Civil e Ambiental) .

A pesquisa tem como finalidade realizar um levantamento sobre o padrão de deslocamento dos moradores de condomínios horizontais fechados. A pesquisa será realizada no dia ___/___/2012, a partir das 10h00min. Os pesquisadores devem estar devidamente identificados e uniformizados. A equipe de 6(seis) integrantes estará sobre o comando da mestranda em Transportes Ingrid Marise Batista da Barros (currículo lattes: <http://lattes.cnpq.br/5635144812278198>)

Queríamos ressaltar a importância da sua participação para a realização da pesquisa, a qual será de extrema relevância para as possíveis necessidades de transportes que o condomínio necessite. Frisamos que a sua participação será de grande contribuição para a redação do trabalho de dissertação da mestranda, bem como para a Universidade de Brasília (UnB), para o Centro de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior (Capes) e para o Programa de Pós-Graduação em Transportes (PPGT).

Agradecemos sua participação,

Assinaturas:

Sindico do Condomínio: _____

Mestranda: _____

Coordenador do Programa de Pós-Graduação em Transportes (PPGT):

Apoio:

