



Universidade de Brasília
Faculdade de Arquitetura e Urbanismo - FAU
Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo

DISSERTAÇÃO DE MESTRADO

**DINAMISMO E DETERIORAÇÃO NAS CIDADES: ESTUDO DA
CONFIGURAÇÃO URBANA DOS SETORES COMERCIAIS CENTRAIS DO
PLANO PILOTO**

Julyana Sangaleti Pinheiro

Orientadora: Professora Dr^a. Maria do Carmo de Lima Bezerra

Co-orientadora: Professora Dr^a. Giselle Chalub Martins

Brasília, maio de 2018.

Universidade de Brasília
Faculdade de Arquitetura e Urbanismo - FAU
Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo

**DINAMISMO E DETERIORAÇÃO NAS CIDADES: ESTUDO DA
CONFIGURAÇÃO URBANA DOS SETORES COMERCIAIS CENTRAIS DO
PLANO PILOTO**

Julyana Sangaleti Pinheiro

Dissertação de Mestrado apresentada
como requisito à obtenção do grau de
Mestre pelo Programa de Pós-Graduação
da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo
da Universidade de Brasília.

Orientadora: Professora Dr.^a Maria do Carmo de Lima Bezerra

Co-orientadora: Professora Dr.^a Giselle Chalub Martins

Brasília, maio de 2018.

FICHA CATALOGRÁFICA

Pinheiro, Julyana Sangaleti; **Dinamismo e Deterioração nas cidades**: estudo da configuração dos setores comerciais centrais do plano piloto;

Dissertação (Mestrado em Planejamento Urbano)

Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de Brasília.

TERMO DE APROVAÇÃO

DINAMISMO E DETERIORAÇÃO NAS CIDADES: ESTUDO DA CONFIGURAÇÃO URBANA DOS SETORES COMERCIAIS CENTRAIS DO PLANO PILOTO

Autora: Julyana Sangaleti Pinheiro

Dissertação de Mestrado submetida à Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de Brasília – UnB, como parte dos requisitos necessários a obtenção do Grau de Mestra em Arquitetura e Urbanismo, área de concentração “Planejamento Urbano”.

Aprovado em: __/__/__

BANCA EXAMINADORA

Maria do Carmo de Lima Bezerra; PhD (FAU – UnB).
(ORIENTADORA)

Giselle Chalub Martins; PhD (FAU – UnB).
(CO-ORIENTADORA)

Gabriela de Sousa Tenório; PhD (FAU – UnB).
(EXAMINADORA INTERNA)

Anamaria de Aragão Costa Martins; Dr.^a (SEGETH/GDF e FATECS – UniCEUB).
(EXAMINADORA EXTERNA)

Ana Elisabete de Almeida Medeiros; PhD (FAU – UnB).
(SUPLENTE)

Brasília, maio de 2018.

Aos meus pais e minha irmã.

AGRADECIMENTOS

Tenho muito a agradecer, de pessoas a sentimentos, de desconhecidos a velhos amigos. Agradeço a todos os incômodos que tive na realização da pesquisa, eles foram força motriz para que eu não desistisse de querer as respostas. Obrigada às interrogações, às pressões, às discordâncias. Sem elas e os rebuliços que elas trazem ao estômago, não haveria tanto crescimento e tanto aprendizado. Obrigada ao cursor do Word, que pisca os segundos e me fez ver que a vida não é apenas sobre correr dos ponteiros do relógio pulando de uma atividade para outra. E como não agradecer a ansiedade, não é mesmo? Minha velha companheira, que bagunçou meus cabelos, cutucou minha cabeça e ficou me perguntando se já estava quase lá, quase toda hora, até aprender a meditar comigo.

Aos meus pais, agradeço não só pelo apoio aqui, por terem acreditado em mim e não terem me julgado quando gastei dezessete reais em sorvete, completamente ansiosa, esperando o resultado da seleção. Agradeço por eles me aceitarem do jeito que sou, com meus silêncios, distrações e todo o pacote de sentimentos que levo comigo desde pequena. Vocês não só me permitiram ser quem eu sou como apoiam e seguram minha mão frente a tudo, até hoje, e isso é raro. Com vocês eu aprendi a ver com o coração, ouvir com os olhos e sentir o sabor delicioso dos sentimentos.

Com minha irmã, o presente mais inesperado (e o melhor) que já tive, aprendi que a vida nem sempre é como a matemática diz, nela quando você divide, às vezes, as coisas se multiplicam. Ela me ensinou a multiplicar amor, a voltar a dar risada solta e a “ficar de boa”. Ter uma irmã é muito incrível e eu tive a sorte de além dela, ter mais duas, afinal de contas, treze anos de amizade não são brincadeira e se não é todo mundo que tem sorte de ter uma delas, imagine as três de uma vez, então! Mesmo em cidades diferentes, em países diferentes, em todos os momentos que eu precisei vocês estavam lá para mim, quase comigo, dentro daquele “burrito” de cobertas que eu fiz tantas vezes quando a ansiedade não quis meditar comigo.

Aproveito aqui para agradecer aos amigos, dos que cederam ouvidos aos que dividiram comigo alimentos ricos em gordura saturada e felicidade. Vocês estão sempre nos meus pensamentos, dos vídeos de porco espinho a estrelas no céu e correções no papel. Também aos meus amigos de todo dia, com quem passo quarenta horas semanais e divido aflições e risadas, que tanto me ajudaram, que dividiram conhecimento e foram tão compreensivos com o processo do mestrado. Obrigada.

Agradeço também ao meu amor, menino com nome de anjo e sorriso de mel, portador do abraço mais quentinho e que faz as melhores omeletes que essa Brasília já viu. As omeletes dele são macias por dentro e se abraçam, o mesmo que ele me ensinou a fazer comigo, que estava tão rígida quando o conheci. Obrigada por me amolecer e me ajudar a me abraçar.

E por falar em me abraçar, tenho que agradecer também a melhor psicóloga, que tem me ensinado o famoso “botar a cara no sol”. Sem ela, muito disso não teria saído do mundo das ideias e o resto, teria sido muito mais custoso.

Obrigada, por fim, mas sem acabarem os agradecimentos, às minhas orientadoras. Maria do Carmo, que conquista qualquer um com seu jeito e sua risada gostosa, nos dando tanta atenção e respondendo os e-mails em tempo recorde. E que depois de toda a bronca construtiva, passou a mão na minha cabeça e me lembrou que eu ia conseguir, com um sorriso no rosto. Giselle, que chegou depois, mas que nos transformou em um time. Que trouxe tantas visões novas, de tantas viagens, que renovou minha paixão pelo estudo e que mesmo sempre correndo, estava sempre dividindo animação conosco.

RESUMO

As políticas públicas urbanas têm dedicado crescente atenção para as ações de intervenção urbana em área com problemas socioeconômicos e ambientais instalados. São ações que ocorrem depois do processo de deterioração instalado e que, portanto, envolvem volumosos investimentos de recursos públicos com maiores riscos de processos de gentrificação. Prever quais áreas deve receber intervenções de ajuste da configuração urbana preventivas de processos de deterioração pode gerar soluções mais rápidas, menos onerosas e mais sustentáveis. Diante dessa problemática, o estudo teve como objetivo identificar aspectos relativos à configuração urbana decorrente de normas urbanísticas e opções de desenho urbano capazes de apontar a tendência de instalação de um processo de dinamismo ou deterioração urbana. Como método foi estudada a base conceitual sobre temas como: sustentabilidade urbana, planejamento e gestão Urbana, além de dinamismo/deterioração urbana, visando a construir, a partir das recorrências de pontos de vista de diversos autores, um quadro de análise que relacionou características espaciais e seus parâmetros urbanísticos capazes de promover o dinamismo em áreas urbanas. Por meio estudo empírico, testaram-se a aplicabilidade e validação dos aspectos identificados nas áreas centrais do Plano Piloto de Brasília no Distrito Federal, áreas apontadas pelo Plano Diretor de Ordenamento Territorial – PDOT como passíveis de intervenções devido à deterioração urbana. Como resultado, os aspectos identificados como representativos de dinamismo e deterioração, bem como o método utilizado para leitura espacial, mostraram-se capazes de objetivar a difícil tarefa de apreensão desses processos ao nível do espaço.

Palavras-Chaves: Deterioração Urbana, Dinamismo Urbano, Políticas Preventivas.

ABSTRACT

The urban public politics have dedicated a growing interest in actions of urban interventions that happen in areas that most of the urban population notices as urban decayed, with socioeconomic and ambiental issues. Interventions are actions that occur after the decay process is already installed, requireing big economic investments and with a bigger chance of creating gentrification problems.

To predict which areas must suffer interventions, protecting them from future problems, can create faster, cheaper and more sustainable solutions. Thereby, this study aim for the identification of aspects relative to the urban configuration due to urban rules and urban drawing options, capable of showing the instalation propensity of an urban decay process.

As a work method, it's studied the conceitual base of themes like: Urban Sustainability, Urban Planning and Management, and also Urban Dynamism and Decay. Aiming to create a chart that relate espacial features and their urban parameters, capable of promoting the dynamism in urban areas that base a field study to validate that features.

Through the empiric study, the applicability e validation of the aspects identified in Brasília central áreas, considered by the local governament as susceptible to intervention were tested. As a result, the aspects identified as representative of dynamism or decay, as well as the method used for the spacial analysis, showed themself capable of the difficult apprehension task of objectifying these processes on the ground floor level.

Key-words: Urban Decay, Urban Dynamism, Preemptive Politics.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1: Esquema de apoio às intervenções urbanas (Fonte: Própria.)	4
Figura 2: Pilares do Desenvolvimento Sustentável (Fonte: Própria a partir da Agenda 21)	8
Figura 3: Pilares do Ecodesenvolvimento (Fonte própria a partir de Sachs, 1993)	9
Figura 4: Círculo vicioso do automóvel (Fonte: Prinz, 1980, p.53)	15
Figura 5: Raio de alcance dos pedestres (Fonte: Prinz, 1980, p.61)	65
Figura 6: Diagrama de colisões (Fonte: Prinz, 1980, p.94)	74
Figura 7: Níveis de ruído associados à velocidade dos automóveis (Fonte: Prinz, 1980, p.143)	75
Figura 8: Setores contemplados pelo Programa de Revitalização dos Setores Centrais de Brasília de 2009 (Fonte: Própria)	82
Figura 9: Zona Central e sua ampliação (Fonte: Brasília 1960 2010 Passado, Presente e Futuro p. 57)	85
Figura 10: Imagem de satélite – Setor Comercial Sul (Fonte: Geoportal)	86
Figura 11: Croqui esquemático lotes térreos - Setor Comercial Sul (Fonte: Própria)	86
Figura 12: Croqui esquemático das quadras e imagens das praças (Fonte: Própria e Google Street View)	88
Figura 13: Croquis esquemáticos da Quadra 01 do SCS (Fonte: Própria)	89
Figura 14: Croquis esquemáticos da Quadra 02 do SCS (Fonte: Própria)	90
Figura 15: Croquis esquemáticos da Quadra 03 do SCS (Fonte: Própria)	91
Figura 16: Croquis esquemáticos da Quadra 04 do SCS (Fonte: Própria)	92
Figura 17: Croquis esquemáticos da Quadra 05 do SCS (Fonte: Própria)	93
Figura 18: Croquis esquemáticos da Quadra 06 do SCS (Fonte: Própria)	94
Figura 19: Croqui esquemático de tipologias do SCS (Fonte: Própria)	95
Figura 20: Imagem de satélite Setor Comercial Norte (Fonte: Geoportal)	96
Figura 21: Croqui esquemático lotes SCN (Fonte: Própria)	96
Figura 22: Espaços livres do Setor Comercial Norte (Fonte: Própria e Geoportal)	98
Figura 23: Croqui esquemático Quadra 01 do SCN (Fonte: Própria)	99
Figura 24: Croqui esquemático Quadra 02 do SCN (Fonte: Própria)	100
Figura 25: Croqui esquemático tipologias do SCN (Fonte: Própria)	101
Figura 26: Quadra 01 do Setor Comercial Sul (Fonte: Própria)	107
Figura 27: Quadra 01 do Setor Comercial Sul (Fonte: Própria)	107
Figura 28: Galerias da Quadra 05 (Fonte: Própria)	109
Figura 29: Galerias da Quadra 05 (Fonte: Própria)	109
Figura 30: SCN Q.1 Lt. B (Fonte: Google Street View)	110
Figura 31: SCN Q.1 Lt. D (Fonte: Própria)	110
Figura 32: SCN Q.2 Lt. H (Fonte: Própria)	110
Figura 33: Análise do uso e ocupação do SCS (Fonte: Própria)	111
Figura 34: Análise complementar do uso e ocupação do SCS (Fonte: Própria)	112
Figura 35: Análise do uso e ocupação do SCN (Fonte: Própria)	113
Figura 36 Análise complementar do uso e ocupação do SCN (Fonte: Própria)	114
Figura 37: Análise de fachadas térreas ativas do SCS (Fonte: Própria)	122
Figura 38: Análise de fachadas térreas ativas do SCN (Fonte: Própria)	123
Figura 39: Ocupações informais – Quadra 02 (Fonte: Própria)	127
Figura 40: Ocupações informais – Quadra 02 (Fonte: Própria)	127

Figura 41: Ocupações informais – Quadra 03 (Fonte: Própria).....	127
Figura 42: Ocupações informais – Quadra 03 (Fonte: Própria).....	127
Figura 43: Ocupações informais – Quadra 05 (Fonte: Própria).....	128
Figura 44: Ocupações informais – Quadra 06 (Fonte: Própria).....	128
Figura 45: Ocupações informais – Quadra 01 (Fonte: Própria).....	128
Figura 46: Ocupações informais SCN – Quadra 01 (Fonte: Própria).....	128
Figura 47: Ocupações informais SCN – Quadra 01 (Fonte: Própria).....	128
Figura 48: Análise das ocupações em área pública do SCS (Fonte: Própria).....	129
Figura 49: Análise das ocupações em área pública do SCN (Fonte: Própria).....	130
Figura 50: Análise das áreas sombreadas do SCS (Fonte: Própria).....	133
Figura 51: Análise das áreas sombreadas do SCN (Fonte: Própria).....	134
Figura 52: Barreiras do Setor Comercial Sul (Fonte: Própria).....	135
Figura 53: Barreiras do Setor Comercial Sul (Fonte: Própria).....	135
Figura 54: Barreiras do Setor Comercial Sul (Fonte: Própria).....	135
Figura 55: Priorização do pedestre no Setor Comercial Sul (Fonte: Própria).....	136
Figura 56: Muros de arrimo no Setor Comercial Sul (Fonte: Própria).....	136
Figura 57: Desníveis do Setor Comercial Norte (Fonte: Própria).....	136
Figura 58: Desníveis do Setor Comercial Norte (Fonte: Própria).....	136
Figura 59: Análise dos desníveis do SCS (Fonte: Própria).....	137
Figura 60: Análise dos desníveis do SCN (Fonte: Própria).....	138
Figura 61: Mapa síntese das análises do SCS (Fonte: Própria).....	142
Figura 62: Mapa síntese das análises do SCN (Fonte: Própria).....	143
Figura 63: Gráfico de usos do SCS (Fonte: Própria).....	145
Figura 64: Gráfico de usos do SCN (Fonte: Própria).....	146

LISTA DE TABELAS

Tabela 1: Fatores de degradação urbana – causas e efeitos	17
Tabela 2: Síntese dos atributos relacionados ao dinamismo por Jane Jacobs (2011)	23
Tabela 3: Principais critérios de qualidade urbana para Gehl (2010)	25
Tabela 4: Síntese dos atributos relacionados ao dinamismo por Jan Gehl (2010).....	26
Tabela 5: Síntese dos atributos relacionados ao dinamismo segundo Saboya, Netto e Vargas (2015).....	31
Tabela 6: Síntese dos atributos relacionados ao dinamismo por Ben Rogers (2017)	33
Tabela 7: Condições para o dinamismo urbano segundo os autores estudados	34
Tabela 8: Síntese dos atributos relacionados à deterioração por Vargas & Castilho (2015)	37
Tabela 9: Síntese dos atributos relacionados à deterioração por Andersen (2003).....	38
Tabela 10: Síntese dos atributos relacionados à deterioração por Jane Jacobs (2011) ...	42
Tabela 11: Síntese dos atributos relacionados à deterioração por Simões Jr. (1994)	44
Tabela 12: Causas para a deterioração urbana segundo os autores estudados.....	46
Tabela 13: Tabela de recorrência de atributos relacionados ao dinamismo e deterioração urbana.....	48
Tabela 14: Análise da dimensão funcional de Kohlsdorf, G & Kohlsdorf, M.	51
Tabela 15: Elementos X Atributos	52
Tabela 16: Parâmetros decorrentes do planejamento urbano/normas:.....	54
Tabela 17: Elementos X Atributos X Natureza.....	56
Tabela 18: Parâmetros esperados para uso e ocupação do solo	58
Tabela 19: Densidades ideais segundo Yeang (2013).....	62
Tabela 20: Parâmetros esperados para uso e ocupação do solo	63
Tabela 21: Parâmetros esperados para edificações	66
Tabela 22: Análise da atividade das fachadas segundo Yeang (2013)	68
Tabela 23: Parâmetros esperados para rede de vias e espaços públicos	69
Tabela 24: Larguras ideais de vias de acordo com sua natureza.....	76
Tabela 25: Síntese dos parâmetros esperados	77
Tabela 26: Setores contemplados pelo Programa de Revitalização dos Setores Centrais de Brasília de 2009.....	81
Tabela 27 Divisão dos setores de atuação da proposta de revitalização	83
Tabela 28: Parâmetros encontrados para uso e ocupação	104
Tabela 29: Levantamento de usos do Setor Comercial Sul	108
Tabela 30: Parâmetros encontrados para parcelamentos	115
Tabela 31: Dimensões das quadras do Setor Comercial Sul.....	116
Tabela 32: Largura das testadas dos lotes do Setor Comercial Sul.....	117
Tabela 33: Parâmetros encontrados para edificações.....	118
Tabela 34: Fachadas ativas do Setor Comercial Sul	120
Tabela 35: Fachadas ativas do Setor Comercial Norte	121
Tabela 36: Parâmetros encontrados para rede de vias e espaços públicos.....	126
Tabela 37: Resultados da análise do Setor Comercial Sul.....	140
Tabela 38: Resultados da análise do Setor Comercial Norte	141

SUMÁRIO

RESUMO	I
ABSTRACT	II
LISTA DE FIGURAS	III
LISTA DE TABELAS	V
INTRODUÇÃO	1
Problema	2
Premissa de trabalho	3
Objetivo geral.....	4
Objetivos específicos	4
Procedimentos metodológicos	5
Estrutura do trabalho	6
PARTE I – DISCUSSÃO E ANÁLISE TEÓRICA.....	7
CAPÍTULO 1: Sustentabilidade urbana e as intervenções necessárias para dinamizar espaços urbanos deteriorados	7
1.1) Sustentabilidade – O Ecodesenvolvimento e o Desenvolvimento Sustentável:	8
1.2) Intervenções Urbanas e Instrumentos existentes – Como reciclar espaços e estruturas existentes:	13
CAPÍTULO 2: Definições teóricas de dinamismo e deterioração urbana	15
2.1) Aspectos do espaço urbano que caracterizam dinamismo:	18
2.1.1) Fatores de dinamização urbana segundo Jacobs:.....	19
2.1.2) Fatores de dinamização urbana segundo Jan Gehl:	23
2.1.3) Fatores de dinamização urbana segundo Saboya, Netto e Vargas (2015): ...	26
2.1.4) Fatores de dinamização urbana segundo Ben Rogers (2017):	31
2.1.5) Síntese dos fatores de dinamização urbana segundo os autores:	33
2.2) Aspectos do espaço urbano que caracterizam deterioração:	34
2.2.1) Fatores de deterioração urbana segundo Vargas & Castilho (2015):	35
2.2.2) Fatores de deterioração urbana segundo Andersen:	37
2.2.3) Fatores de deterioração urbana segundo Jacobs:	38
2.2.4) Fatores de deterioração urbana segundo Simões Júnior:	42
2.2.5) Síntese dos fatores de deterioração urbana segundo os autores:	45
2.3) Elementos configuracionais que caracterizam espaços deteriorados e dinâmicos:	47
CAPÍTULO 3: Elementos configuracionais e normativos que caracterizam espaços urbanos dinâmicos e deteriorados	49

3.1)	Elementos constitutivos do tecido urbano.....	49
3.2)	As diferentes naturezas dos atributos relacionados ao dinamismo ou deterioração de espaços urbanos	53
3.2.1.	Atributos decorrentes de natureza normativa/planejamento:.....	53
3.2.2	Atributos de natureza projetual/desenho urbano:.....	54
3.3)	As diferentes naturezas dos atributos relacionados ao dinamismo ou deterioração de espaços urbanos	55
3.3.1.	Estabelecimento de parâmetros para aferição dos elementos configuracionais dos espaços:.....	57
3.4)	Correlação entre atributos, elementos formadores do espaço, sua natureza e os parâmetros afetos dinamização ou deterioração:	76
PARTE II – ANÁLISE EMPÍRICA.....		78
CAPÍTULO 4: Análise de frações urbanas do Distrito Federal: caracterização de seu potencial de deterioração e dinamismo.....		78
4.1)	Definição dos procedimentos de análise de campo;	78
4.2)	Definição das áreas de estudo e sua caracterização;	79
4.2.1. –	Setor Comercial Sul:	86
4.2.2. –	Setor Comercial Norte:	96
4.3)	Procedimentos de avaliação das áreas.....	103
4.4)	Análise dos resultados	144
CAPÍTULO 5 – Conclusões e recomendações		149
5.1)	Resposta à questão motivadora e contribuição da pesquisa	149
5.2)	Contribuição e achados do estudo empírico	150
5.3)	Considerações finais e recomendações.....	151
Referências Bibliográficas		153

INTRODUÇÃO

A lógica das cidades sustentáveis e do desenvolvimento urbano sustentável nos faz pensar sobre a importância do reaproveitamento dos espaços já urbanizados. De acordo com os conceitos apresentados no curso “Introdução ao Desenvolvimento Sustentável” do professor Jeffrey Sachs, o desenvolvimento sustentável baseia-se em repensar as formas de produzir e consumir os recursos inerentes à sobrevivência e garanti-los para as futuras gerações. Logo, o espaço urbano também pode ser incluído nesse pensamento como um recurso a ser reutilizado. Por que não priorizar a reciclagem de espaços urbanos existentes em processo de deterioração, o que funcionaria como uma reutilização de estruturas já existentes e que precisam de menores intervenções, em vez de continuar expandindo a cidade que passa a ocupar cada vez mais território?

O urbanismo contemporâneo vem atuando com esse foco: reciclar espaços deteriorados, ou seja, reutilizar espaços que se tornaram abandonados, obsoletos ou pouco utilizados. Tal reciclagem urbana demanda investigação sobre os processos que levaram determinado espaço a ser subutilizado pela população, não só pelo viés da constatação dos processos socioeconômicos que se instalam em áreas decadentes, mas também pelos aspectos de gestão urbana que levaram à sua dissintonia em atender às novas demandas de usos e ocupação da cidade, ou novas demandas tecnológicas para usos já existentes, e que seriam possíveis deflagradores da deterioração, com todas as mazelas socioeconômicas e ambientais.

Por que uma área da cidade entra em declínio de suas funções? Causas e efeitos muitas vezes se confundem, mas pode-se dizer que as causas e efeitos têm origens internas (locais) e externas (sistêmicas) à área, de acordo com o processo de produção do espaço urbano. (VARGAS, 2006)

Quanto às causas de origens externas, segundo Vargas (2006), as mais recorrentes dizem respeito à concorrência com cidades próximas ou novas centralidades que conjuguem aspectos locais ou econômicos mais favoráveis e promissores, como áreas com edifícios novos, com maior tecnologia, mais adequados aos usos contemporâneos do que os antigos centros, além das estratégias de expansão urbana predatórias, com oferta imobiliária mais promissora em outras parcelas da cidade, onde acabam sendo implantados avanços tecnológicos não encontrados nos centros mais antigos. Pode-se considerar que muitas das demandas que as causas externas buscam resolver por meio de

expansões urbanas poderiam ocorrer por meio de reciclagem urbana, bastando saber quando uma área está entrando em declínio e que características espaciais podem ser melhor empreendidas para sua reciclagem. Entre as causas internas, aparece o que Vargas (2006) chama de congestionamento de atividades e o processo de passagem do tempo, tanto no aspecto físico quanto naquele relacionado a normas que não se renovam e se tornam entraves para o uso e desenvolvimento do espaço, o que se constitui nos casos mais clássicos de reciclagem por meio de intervenções urbanas.

A deterioração seria, assim, uma decorrência de causas internas e da atração das causas externas, para onde migram os usos econômicos mais dinâmicos. Os efeitos são: o abandono e desocupação de edificações, tanto residenciais, institucionais e comerciais, quanto de serviços, a apropriação indevida de espaços públicos e a ocupação de edificações inadequadas com usos ilegais.

Diante disso, o problema a ser estudado diz respeito à importância de diagnosticar de forma antecipada os processos que podem ocorrer em determinadas áreas da cidade, de modo a caracterizá-los em diferentes estágios de deterioração ou enfraquecimento de dinâmica urbana, visando a orientar políticas urbanas para intervenções preventivas sobre esses espaços.

Problema

A deterioração urbana deve ser entendida como fenômeno natural ao desenvolvimento e crescimento das cidades, fora de uma lógica maniqueísta em que o processo é entendido como uma derivação de algo necessariamente falho. Buscou-se levar em consideração que a deterioração pode ocorrer por vários fatores. Há questões temporais, bem como mudanças sociais, culturais ou econômicas que colocam em xeque certos tipos de edifícios ou mesmo tipologias que não acompanharam essas mudanças.

Entretanto, poucos estudos se dedicam a um monitoramento com base em critérios ou indicadores que possam alertar sobre condições que mereçam atenção antes do processo de deterioração se instalar, ou seja, que se considera relevante que se atuem de forma preventiva.

Por outro lado, os projetos de intervenção em áreas urbanas deterioradas agregam dificuldades gerenciais em função de serem de longo prazo, com duração maior do que os períodos de governo e, portanto, sujeitos à descontinuidade. Logo, o ideal seriam ações preventivas a partir da análise espacial urbana que apontasse as áreas por diferentes graus

de deterioração urbana. Prever quais áreas deveriam sofrer intervenções antes de apresentarem problemas mais críticos geraria soluções mais simples, rápidas e menos onerosas.

Diante dessa problemática, e tendo em conta uma análise dos aspectos configuracionais intervenientes na formação dos fatores internos de deterioração/dinamismo, objetiva-se estudar atributos espaciais que caracterizem as áreas deterioradas e dinâmicas associados às normas urbanísticas ou decisões de projeto urbano ou edificado, de modo que se possa subsidiar o monitoramento do espaço da cidade, atuando de forma preventiva e retroalimentando as normas urbanísticas e de licenciamento de projetos urbanos.

De modo análogo, o conjunto desses aspectos, uma vez identificados, facilitará a análise e hierarquização de áreas da cidade que se encontrem em risco de deterioração para definição de intervenções urbanas.

Uma premissa é a de que os aspectos configuracionais desempenham peso nesses processos estudados. Estes, são expressos por os parâmetros de uso e ocupação do solo e características morfológicas dos edifícios, como gabarito, afastamentos, coeficientes de aproveitamento, taxas de ocupação e construção, cercamentos, etc.

Um exemplo claro de como esses parâmetros influenciam a vivência da cidade é observado nos diferentes resultados de apropriação social de espaços públicos com diferentes configurações: sem áreas muradas; isoladas da cidade por fachadas cegas; e áreas onde há permeabilidade visual entre os espaços públicos e privados. Outros fatores como a altura das edificações e os afastamentos entre elas influenciam nessa permeabilidade visual, que é o que, segundo Jacobs (2011), traz a sensação de segurança aos pedestres e usuários dos espaços públicos. Porém, não são apenas as características físicas que influenciam. A diversidade de uso do solo nos permite perceber que sua variabilidade, ou não, pode levar a atividades mais constantes, permeando período diurno e noturno ou atividades saturadas nos períodos diurnos e obsolescência nos períodos noturnos ou finais de semana. Essas situações podem ser consequências de usos setorizados da cidade, que também decorrem de parâmetros urbanísticos.

Premissa de trabalho

Diante da prévia observação das áreas dinâmicas/deterioradas, despontam como premissas:

1. Aspectos de configuração urbana (parâmetros urbanísticos e elementos estruturadores do espaço urbano) possuem peso nos processos de dinamismo ou deterioração na escala interna de um setor urbano;
2. A identificação dos elementos intervenientes nos processos de dinamismo e deterioração urbana ao nível configuracional subsidiam projetos de intervenções urbanas mais assertivas.

Objetivo geral

Identificação das relações entre características configuracionais e o potencial de dinamismo/deterioração urbana para apoio às intervenções urbanas promotoras da reciclagem do espaço urbano.

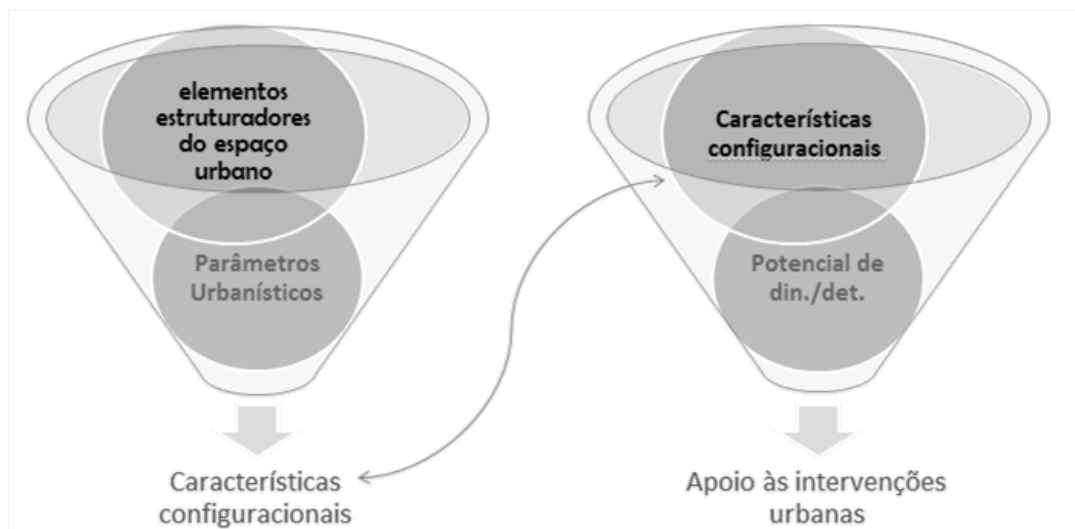


Figura 1: Esquema de apoio às intervenções urbanas (Fonte: Própria.)

Objetivos específicos

- 1) Contextualização da noção de sustentabilidade urbana no urbanismo contemporâneo;
- 2) Conhecer as referências conceituais sobre Dinamismo/Deterioração Urbana;
- 3) Identificação de atributos espaciais que caracterizam espaços deteriorados e dinâmicos;
- 4) Identificar as principais normas urbanísticas que definem a configuração urbana estabelecida pelos Planos Diretores;

- 5) Estabelecer as correlações entre os atributos espaciais de deterioração e dinamismo com as normas urbanísticas;
- 6) Desenvolver estudo empírico para validar os elementos identificados e ajustá-los com vistas a estabelecer graus de hierarquia entre os aspectos mais e menos relevantes para promoção do dinamismo urbano;

Procedimentos metodológicos

O presente estudo utilizou tanto métodos descritivos quanto analíticos. Inicialmente, por meio de métodos descritivos, foi feita uma revisão bibliográfica dos temas centrais, como: sustentabilidade, deterioração urbana, dinamismo urbano e instrumentos de planejamento, com seleção de autores que descrevem processos de deterioração e dinamismo para identificar atributos que se associam a uma ou outra situação. O resultado dessa etapa foi a definição de um quadro analítico que relacionando atributos espaciais com parâmetros urbanísticos possibilitou subsídios para realização do estudo empírico.

O estudo empírico foi realizado nos Setores Comerciais Sul e Norte do Distrito Federal a partir de avaliação do Plano Diretor de Ordenamento Territorial de 2012, que definiu áreas prioritárias para intervenções urbanas.

Visando a alinhar os objetivos específicos com o desenvolvimento metodológico, foram definidos os passos a seguir apresentados:

Passo 01: Conhecer as referências conceituais sobre Deterioração/Dinamismo Urbano e os parâmetros urbanísticos disponíveis à gestão urbana. Essa revisão conceitual visou a identificar os conceitos com que se pretende trabalhar e os elementos que caracterizam cada um dos processos estudados para construção do quadro de referências conceituais que embasaram a pesquisa;

Passo 02: Identificar casos considerados dinâmicos e deteriorados em consonância com a base teórica estudada para identificar os elementos espaciais que caracterizam sua deterioração /dinamismo, bem como as normas urbanísticas de uso e ocupação do solo que apoiam esses elementos. Esse estudo visa, ao mesmo tempo, tanto a validar com dados empíricos secundários o que foi estudado na base teórica, como ajustar os quadros de análise elaborados com a realidade.

Passo 03: Realização do estudo empírico de campo com identificação de situações urbanas no Distrito Federal consideradas dinâmicas ou deterioradas utilizando o quadro

de análise construído na fase anterior, visando a identificar graus diferenciados de deterioração / dinamismo, de modo a se apoiar programas de intervenções urbanas com foco na reciclagem do espaço urbano.

Estrutura do trabalho

A dissertação estrutura-se em cinco capítulos, além da presente introdução que apresenta o tema, seus objetivos e a metodologia. Seguem as demais partes conforme descrição abaixo:

No Capítulo 1 se apresenta a revisão conceitual que fundamenta a pesquisa acerca da sustentabilidade urbana e do planejamento sustentável. Os temas buscam embasar a necessidade de se reciclar áreas urbanas que entram em processo de deterioração ou obsolescência.

No Capítulo 2 foi procedida uma discussão sobre dinamismo e deterioração, seus significados e atributos urbanos que os configuram. A partir desse estudo, um quadro de recorrências foi construído com atributos configuracionais que são associados a processos de dinamismo e deterioração;

O capítulo 3 traz uma análise dos elementos constitutivos do tecido urbano, independentemente das características de dinamismo ou deterioração. Através da análise desses elementos foi possível correlacionar os atributos mais recorrentes aos seus nichos de análise de acordo com cada elemento constitutivo do espaço urbano, para assim, partir para a análise das normas e projetos e para as visitas *in loco* que subsidiaram o estudo empírico.

O Capítulo 4 trata do estudo empírico e inicia com um breve histórico de Brasília, necessário por ser uma cidade planejada e tombada, com muitas características únicas. São identificadas áreas já consideradas pelo governo local como em processo de deterioração de onde se estabelece a escolha das áreas estudo e se procede a leitura dos atributos identificados no quadro anterior e a análise das normas e projetos dos setores e visitas *in loco* para o mapeamento de cada atributo.

Por fim, no Capítulo 5 são apresentadas as conclusões na forma de resposta a questão motivadora da pesquisa e premissas iniciais. São apresentados os resultados e contribuições que o trabalho alcançou. Finalizando, são colocadas as principais recomendações e as considerações finais do trabalho.

PARTE I – DISCUSSÃO E ANÁLISE TEÓRICA

CAPÍTULO 1: SUSTENTABILIDADE URBANA E AS INTERVENÇÕES NECESSÁRIAS PARA DINAMIZAR ESPAÇOS URBANOS DETERIORADOS

A discussão dos temas da sustentabilidade urbana ou planejamento urbano sustentável contextualizam a abordagem de intervenções urbanas necessárias à reinserção de áreas deterioradas na dinâmica do espaço das cidades ou de prevenção de processos de deterioração em áreas urbanas.

Amparar esse objetivo da pesquisa na noção de sustentabilidade equivale a um princípio fundamental do desenvolvimento sustentável, que é a reciclagem e otimização de recursos naturais ou humanos. Assim, seria mais sustentável intervir e reciclar espaços e edifícios já existentes, em vez de expandir horizontalmente a cidade ou fazer grandes demolições e obras. Porém, seria ainda mais eficaz e sustentável prevenir e atuar na manutenção dessas áreas e estruturas.

A aplicação desses conceitos merece um destaque sobre a complexidade que envolve uma gama de termos utilizados no âmbito da academia ou pelo senso comum, que atribuem conteúdo diferenciado à sustentabilidade. Essa gama de termos parece dizer a mesma coisa, pois as metas são similares ou iguais, porém, os caminhos e visões de mundo adotadas por cada um desses “movimentos” diferem – o que por vezes gera contradições.

O termo sustentabilidade, por si só, já é complexo de se conceituar. Segundo Costa (2013), há vários aspectos gravitando em torno do conceito, que se tornou um “guarda-chuva” capaz de abrigar várias propostas e abordagens das mais diversas naturezas. Alguns exemplos dados pela autora são: a ideia de autonomia e autodeterminação da comunidade, justiça social, qualidade de vida, ambientes mais saudáveis, compromisso com as futuras gerações etc.

Tal abrangência, se por um lado tem o mérito de ‘alinhar’ iniciativas e propostas de diversas origens, por outro, ao evidenciar a imprecisão do conceito, tende a banalizá-lo, a transformá-lo em peça de retórica e, portanto, insustentável por definição. Este é um dilema que, no momento, se busca superar. Costa (2013)

1.1) Sustentabilidade – O Ecodesenvolvimento e o Desenvolvimento Sustentável:

A proposição de um desenvolvimento sustentável veio em 1987, com o um documento gerado a partir de estudos feitos pela Comissão Mundial sobre o Meio Ambiente e Desenvolvimento, chefiado por Gro Harlem Brundtland – Primeira-Ministra da Noruega, o “Nosso Futuro Comum”, ou também chamado “Relatório Brundtland”. Para o relatório, o desenvolvimento sustentável é aquele que atende às necessidades do presente sem comprometer as gerações futuras. Ou seja, uma visão de que os recursos são finitos e, caso não haja cuidado e planejamento, eles se esgotarão antes de novas possibilidades e tecnologias surgirem. De forma a complementar o relatório, durante a Conferência das Nações Unidas sobre o Meio Ambiente e o Desenvolvimento, a ECO 92, é aprovada a Agenda 21, com os princípios do desenvolvimento sustentável. A Agenda 21 é dividida em quatro seções, sendo a primeira relativa às dimensões sociais e econômicas, a segunda relativa à dimensão ambiental (gestão de recursos), a terceira relativa ao fortalecimento do papel dos grupos principais e a quarta, por fim, aos meios de execução.

A sustentabilidade apresenta-se como um conceito fundado em pilares interdependentes, que se sustentam mutuamente, para o desenvolvimento sustentável (DS): desenvolvimento econômico; desenvolvimento social e proteção ambiental. Ou seja, o desenvolvimento sustentável acontece quando são levadas em consideração essas três esferas, ao contrário do que acontece nas sociedades de produção e consumo, que tendem a considerar como desenvolvimento apenas o critério do crescimento econômico.

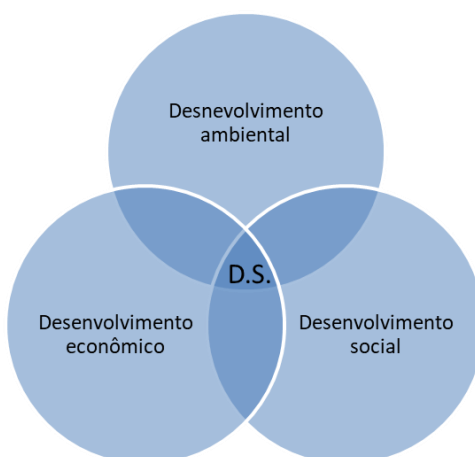


Figura 2: Pilares do Desenvolvimento Sustentável (Fonte: Própria a partir da Agenda 21)

Em relação ao termo “ecodesenvolvimento”, segundo Layargues (1997), o surgimento se deu com Maurice Strong no início da década de 70 e consistia em “um

estilo de desenvolvimento adaptado às áreas rurais do Terceiro Mundo, baseado na utilização criteriosa dos recursos locais, sem comprometer o esgotamento da natureza, pois nesses locais ainda havia possibilidade de tais sociedades não se engajarem na ilusão do crescimento mimético”. O termo trata, então, da noção de que se deve garantir a satisfação das necessidades futuras, sem comprometer a presente geração.

Já segundo Sachs (1993), para o Ecodesenvolvimento há cinco dimensões, ou pilares, que devem ser consideradas simultaneamente em toda a ação de planejamento e desenvolvimento. São elas: Sustentabilidade social, econômica, ecológica, espacial e cultural. Ao que parece, as temáticas são as mesmas observadas pelo desenvolvimento sustentável, mas enquanto alguns pesquisadores colocam a dimensão cultural dentro da social e dimensão espacial - que seria a centralização nas áreas metropolitanas e êxodo das áreas rurais - dentro da ecológica ou ambiental, Sachs as divide, trazendo mais foco para algumas questões específicas.

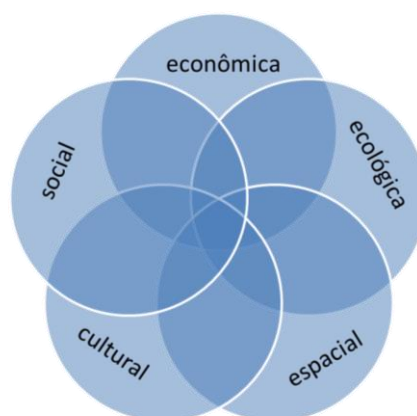


Figura 3: Pilares do Ecodesenvolvimento (Fonte própria a partir de Sachs, 1993)

Segundo Layargues (1997), as metas de ambos os termos são as mesmas: alcançar uma sociedade ecologicamente sustentável, levando em consideração as necessidades presentes e futuras. Porém, as estratégias para chegar a essas metas são diferentes, bem como alguns valores e visões de mundo. Em relação à justiça social, o ecodesenvolvimento acredita na necessidade do estabelecimento de um teto de consumo, com nivelamento médio entre o Primeiro e o Terceiro mundo; já o desenvolvimento sustentável acredita na necessidade de um piso de consumo. Em relação às tecnologias, o ecodesenvolvimento coloca a necessidade de se ver os limites da tecnologia moderna, enquanto o desenvolvimento sustentável segue acreditando no seu potencial. E por fim, economicamente, o ecodesenvolvimento acredita em limites para a livre atuação do

mercado, enquanto o desenvolvimento sustentável acredita que “a solução da crise ambiental virá com a instalação do mercado total na economia das sociedades modernas” Layrargues (1997).

O que se verifica no que têm em comum, dado que existem diferenças entre os conceitos, é que fica claro que a lógica colocada pelo sistema de produção e consumo que tende a colocar a dimensão econômica como de maior importância não tem espaço nem na noção do desenvolvimento sustentável, muito menos no ecodesenvolvimento.

Diante disso, surge a necessidade real de se repensar o que significa o desenvolvimento e tentar abarcar mais espectros nessa conta, tornando-a mais sustentável.

“A escolha se coloca precisamente entre que tipo de desenvolvimento se deseja implementar de agora em diante, uma vez que, após a criação de tecnologias limpas – a nova vantagem competitiva no mercado -, desenvolvimento e meio ambiente deixaram de ser considerados como duas realidades antagônicas e passaram a ser complementares.” (Layrargues, 1997)

Segundo Costa (2013) a noção transposta para as cidades como necessidade de promoção de desenvolvimento urbano sustentável revela mais imprecisão do que clareza e gera conflitos teóricos que a pesquisadora classifica como difícil, mas não impossível, a reconciliação:

“a) o conflito entre a trajetória da análise ambiental e a da análise urbana que originando-se em áreas do conhecimento diferentes, convergiram recentemente na proposta de desenvolvimento sustentável, com objetivos às vezes divergentes; e b) o conflito entre formulações teóricas e propostas de intervenção, o que tem se traduzido em distanciamento entre análise social/urbana crítica e planejamento urbano.” Costa (2013)

Para Alfonsin (2001), o desafio para as cidades brasileiras é “casar” gestão urbana e ambiental, integrando as políticas de planejamento urbano, política habitacional e ambiental. Para ela, o planejamento é uma função pública compartilhada pelo Estado e sociedade, algo que é novidade para os modelos brasileiros, já que envolve dimensões jurídicas, sociais, políticas e culturais. Porém, ressalta que a lei, por si só, não resolve nada, há que se ter um bom processo de governança urbana para que ela atinja seu propósito e potencial.

O modelo ainda predominante de produção e consumo gera modismos e tendências na arquitetura e no urbanismo, fazendo com que pouco seja reutilizado e reciclado e muito seja demolido ou reformado e que os insumos se tornem lixo. Segundo

Castanheira, Bragança e Mateus (2014), os edifícios e outras obras da construção civil consomem mais de 50% dos recursos naturais globais utilizados a cada ano. O mesmo se dá no desenvolvimento urbano: áreas com edifícios mais antigos e cujos usos originais se extinguíram, acabaram sendo abandonadas, e a cidade continua a crescer horizontalmente. Essa forma de produzir cidades acaba criando áreas muito extensas e difíceis de conectar, o que gera novos desafios: a mobilidade urbana, que depende de maior gasto de combustíveis fósseis, e a criação de situações sociais de segregação e especulação imobiliária.

O presente trabalho foca na meta, que é comum aos dois e que dá abertura à Lei nº 20.257, de 10 de julho de 2001, o Estatuto das Cidades, “garantia do direito a cidades sustentáveis, entendido como o direito à terra urbana, à moradia, ao saneamento ambiental, à infraestrutura urbana, ao transporte e aos serviços públicos, ao trabalho e ao lazer, para as presentes e futuras gerações;”. Ou seja, tentar compreender como o planejamento urbano pode se moldar para atender a mais aspectos, que não só os relacionados à economia, de forma que se possa garantir espaços mais acessíveis, democráticos, de qualidade e que atendam as futuras gerações.

O Estatuto da cidade traz diversos instrumentos no corpo de seu texto que tem utilidade na manutenção do desenvolvimento urbano para evitar urbanizações predatórias, especulações imobiliárias e prejuízos à população. Esses instrumentos têm caráter de regularização fundiária, estímulo ao uso da terra urbanizada, financiamento de políticas públicas e democratização da participação da Sociedade Civil. Além de visar a garantir direitos básicos dos cidadãos e dos próprios municípios, tais instrumentos buscam também garantir a preservação do patrimônio histórico e cultural local. Atualmente, período em que a grande maioria da população vive em áreas urbanas, o Estatuto da Cidade se faz cada vez mais essencial, já que os problemas enfrentados pelas cidades se intensificam juntamente com o crescimento das mesmas, ou seja, há um processo de retroalimentação. As cidades crescem e o fato de crescerem intensifica alguns dos problemas enfrentados.

Alguns dos instrumentos constantes do Estatuto da Cidade são mais importantes durante os processos de intervenção urbana, possibilitando a revisão das áreas em processo de deterioração. Esses instrumentos estão nas categorias: (i) Planejamento Municipal, (ii) Institutos Tributários e Financeiros e (iii) Institutos Jurídicos e Políticos. Divididos respectivamente:

- (i) Plano diretor; disciplina do Parcelamento, Uso e Ocupação do solo.
- (ii) Imposto sobre a propriedade predial e territorial urbana; contribuição de melhoria; incentivos e benefícios fiscais e financeiros.
- (iii) Desapropriação; tombamento; Zona Especial de Interesse Social; Concessão de Direito Real de Uso; concessão de uso especial para fins de moradia; Parcelamento Edificação ou Utilização Compulsória; usucapião especial de imóvel urbano; direito de preempção; Outorga onerosa do direito de construir, Outorga onerosa de alteração de uso; transferência do direito de construir; operações urbanas consorciadas; direito de superfície; consórcio imobiliário; e estudo de impacto de vizinhança.

Porém, a aplicação de alguns desses instrumentos, principalmente os que buscam garantir a função social dos imóveis e as outorgas onerosas, requer também o constante monitoramento da cidade para que se tenha diagnósticos atualizados.

Outra forma de tentar reciclar espaços já consolidados e com problemas, de forma mais rápida, pode ser dada por meio de instrumentos jurídicos e tributários e financeiros, com auxílio dos instrumentos de participação popular, fundamentais para garantir que as intervenções sejam feitas considerando as reais necessidades locais.

Todos esses instrumentos estariam a serviço da promoção de cidades mais sustentáveis em suas diferentes acepções. Reciclar as estruturas e espaços urbanos já consolidados é parte dessa construção e seria a solução a não expansão horizontal exacerbada da cidade, a revisão dos níveis de densidade das centralidades e a manutenção, em vez de só remediar e remendar problemas instalados. No entanto, tratar a cidade dessa maneira, preventiva e atenta, requer novos métodos e meios de monitoramento de suas áreas, estruturas e infraestruturas. A falta desse monitoramento inviabiliza que instrumentos já existentes e consolidados sejam empregados em áreas que já não cumprem sua função social e estão em processo de deterioração; dessa forma, torna-se imprescindível que esse monitoramento ocorra e que seja o mais eficaz e rotineiro possível.

Porém, apesar de se poder iniciar uma cultura de tratamentos preventivos e de monitoramento efetivo das cidades e suas condições vitais, para áreas com processos de deterioração já instalados, só restam processos de intervenção.

1.2) Intervenções Urbanas e Instrumentos existentes – Como reciclar espaços e estruturas existentes:

As intervenções urbanas podem ser formas de se agir em espaços que já apresentam o processo de deterioração instalado como uma tentativa de reciclagem urbana, porém, para se conformar como uma ação de reciclagem, as intervenções em áreas urbanas devem considerar o tripé da sustentabilidade, observando em suas ações o atendimento correto e justo tanto da dimensão econômica, quanto da social e ambiental. Ao intervir em uma área, deve-se ter atenção aos princípios da sustentabilidade e da equidade, para evitar processos danosos à população local ou ao privilégio de interesses particulares sobre interesses do bem coletivo. É importante intervir em áreas em processo de deterioração ou abandono, pois é uma forma de reciclagem dos espaços, o que por si só já abarca o conceito do urbanismo sustentável. Reciclar áreas auxilia na manutenção da história e do vínculo da população com o local, além de ser uma forma menos onerosa de trazer dinamismo às cidades.

“Intervir nos Centros urbanos pressupõe não somente avaliar sua herança histórica e patrimonial, seu caráter funcional e sua posição relativa na estrutura urbana, mas, principalmente, precisar o porquê de se fazer necessária a intervenção. Essa ideia de intervenção sustenta-se na identificação de um claro processo de deterioração urbana que pode ser entendido por analogia aos temas provenientes das ciências biológicas. Intervenções e cirurgia são sinônimos, e o organismo submete-se a uma intervenção basicamente em três situações: para a recuperação da saúde ou manutenção da vida; para a reparação de danos causados por acidentes e, mais recentemente, para atender às exigências dos padrões estéticos.” (Vargas & Castilho, 2015)

Da mesma forma, a reciclagem urbana funciona por meio de intervenções que busquem recolocar áreas à dinâmica da cidade, ou seja, reabilitar espaços, estruturas ou edificações que foram abandonadas, ou por se tornarem obsoletas, ou por uma migração e desvalorização do local. Nesse sentido, em vez de se continuar expandindo as cidades horizontalmente, pode-se reaproveitar esses espaços, que muitas vezes já são atendidos por uma infraestrutura básica e meios de transporte coletivos. Intervir em locais funcionais e dinâmicos por mera formalidade estética vai contra tudo que se coloca relacionado ao desenvolvimento sustentável.

Muitos autores, como Vargas e Castilho, Simões Júnior, Delrio e Herzog, tratam dos diferentes tipos de intervenções urbanas realizadas no sentido de melhorar ou reciclar

os espaços urbanos. O que fica claro a partir de uma leitura geral, o que seria um consenso, é que os tipos de intervenções urbanas se modificaram com o tempo, de acordo com os paradigmas e valores sociais e urbanísticos de cada período histórico, moldando vertentes que se focaram em aspectos específicos em cada época. Atualmente, predomina uma visão mais sistêmica e que busca, de forma geral, equilíbrio para o atendimento de todas as necessidades e funções sociais das áreas urbanas deterioradas ou degradadas, denominada de sustentável, por fazer uma gestão das áreas levando em consideração aspectos sociais, econômicos e ambientais.

É muito complexo, no entanto, fazer a distinção entre os termos comumente adotados para as intervenções urbanas. Há vários conceitos que se contradizem e geram confusões. Além da dificuldade de colocar em prática parte da teoria das conceituações e mesmo de definir cada particularidade. Um exemplo claro é a carta de Lisboa que conceitua requalificação, reabilitação e revitalização, porém cria convergências e confusões.

“As várias nomenclaturas dadas aos planos implicam uma grande confusão de conceitos. Concomitantemente, o poder público parece colaborar com essa confusão, legitimando novos termos para manter o privilégio de definir quais culturas serão selecionadas e valorizadas, associando o tipo de intervenção ao marketing político. Afinal, qual é a cultura que vale mais?” (Vargas&Castilho, 2015)

Põe-se a sustentabilidade em prática quando se elaboram projetos de intervenção urbana que intervenham em espaços degradados da cidade a fim de reaproveitá-los e reinseri-los na dinâmica urbana. Tais projetos significam atingir um equilíbrio satisfatório entre as demandas econômicas do desenvolvimento urbano, as necessidades e direitos dos habitantes das cidades e o fortalecimento da ideia da cidade como um bem público.

Existe um consenso entre a maioria dos estudiosos em urbanismo nas últimas décadas de que a cidade sustentável está associada a uma configuração compacta, com aproveitamento de estruturas urbanas que entraram em decadência em períodos históricos passados. Essa estratégia evitaria o espraiamento urbano decorrente do crescimento horizontal com baixa densidade, que resulta em mais desmatamentos e impermeabilização do solo e que, por outro lado, gera custos crescentes de infraestrutura urbana.

A cidade compacta, ao contrário, facilita os desafios da mobilidade urbana e diminui a segregação social e econômica. Outro ponto que pode facilitar a diminuição

dos desafios da mobilidade urbana é a não setorização, ou seja, uma maior mistura de usos que possibilite distâncias ainda menores entre casas e trabalhos, viabilizando mais pedestres e ciclistas em situações mais seguras e confortáveis.

Segundo Prinz (1980), há um círculo vicioso a partir dessa dispersão e divisão das cidades, que leva a uma maior necessidade ou desejo do uso do automóvel individual. Esse fato acaba decrescendo ainda mais o transporte público, acentuando a separação espacial das funções urbanas, gerando alargamento das vias no intuito de desafogar o trânsito e, por sua vez, alimenta novamente a dispersão e divisão da cidade.

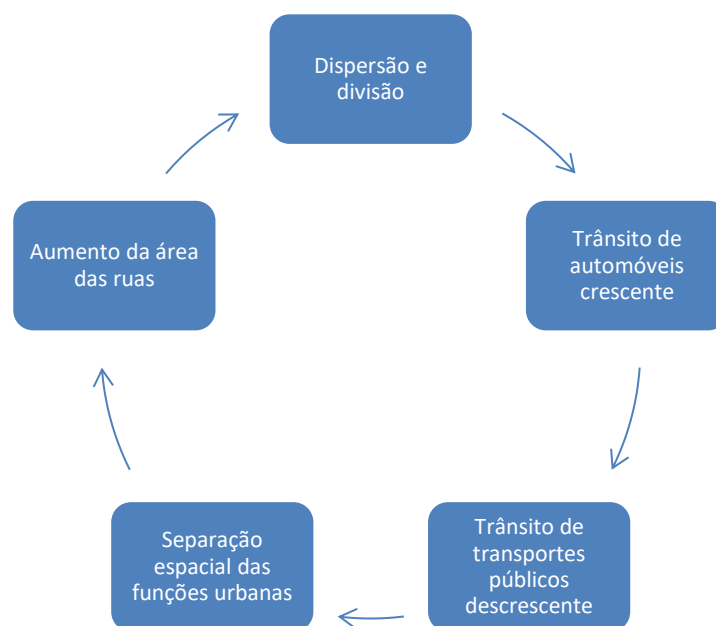


Figura 4: Círculo vicioso do automóvel (Fonte: Prinz, 1980, p.53)

Assim, a ideia de cidade sustentável encontra na configuração compacta com mistura de usos seu espelho, que por sua vez envolve a decisão de reciclar os espaços deteriorados das cidades.

CAPÍTULO 2: DEFINIÇÕES TEÓRICAS DE DINAMISMO E DETERIORAÇÃO URBANA

A discussão desses termos envolve uma gama variada de campos disciplinares em que adquirem sentidos diferentes; portanto, vale inicialmente procurar uma definição semântica antes de adentrar no entendimento dos urbanistas sobre suas conceituações.

Os principais termos utilizados para a descrição de espaços urbanos bem-sucedidos e com características dinâmicas encontradas foram: Dinamismo, Vitalidade e Prosperidade, que, de acordo com o dicionário Aulete (2009), significam:

- Dinamismo: (Di.na.mis.mo) sm Qualidade de quem ou daquilo que é dinâmico; Dinâmico (Di.nâ.mi.co) a. 1 Ref. a dinâmica. 2 Que é ativo, enérgico. 3 Que está em constante alteração; (Aulete, 2009)
- Prosperidade: - Próspero: (Prós.pe.ro) a. 1 Que acumulou dinheiro ou bens; rico. 2 Que alcançou êxito, que é bem sucedido; (Aulete, 2009)
- Vitalidade: (Vi.ta.li.da.de) sf. 1 Qualidade ou condição daquilo que tem vida, vigor. 2 Esse próprio vigor; (Aulete, 2009)

Dessa forma, pode-se dizer, de início, que o dinamismo, vitalidade ou prosperidade urbana envolvem diversas dimensões de avaliação, sendo necessário definir critérios e parâmetros para sua avaliação, o que será feito a seguir no item 2.1.

Já relacionados à falta de dinâmica e espaços sofrendo problemas, os principais termos utilizados encontrados foram: deterioração; desvitalização; degradação, degeneração e desqualificação. Aulete (2009) define os termos:

- Deteriorar: (De.te.ri:o.rar) v. 1 Danificar(-se), estragar(-se), apodrecer;
- Desvitalizar: (Des.vi.ta.li.zar) v. Privar de vitalidade, ou perdê-la; Debilitar(-se), enfraquecer(-se);
- Degradar: (De.gra.dar) v. 1 Tornar(-se) inferior, indigno ou infame; aviltar(-se), rebaixar(-se);
- Degeneração: (De.ge.ne.ra.ção) sf. 1 Perda ou deterioração das qualidades originais; degenerescência;
- Desqualificação: (Des.qua.li.fi.ca.ção) sf. 1 Qualidade do que perdeu a excelência. 2 Condição da pessoa que perdeu suas boas qualidades, sua reputação. 3 Exclusão de um ou mais concorrentes de um torneio ou concurso;

Definir os processos de deterioração urbana é tão ou mais difícil quanto definir dinamismo. Entender as escalas de determinantes e sua natureza tem sido uma das estratégias utilizadas em diversos estudos. Outra, é ater-se ao entendimento de um dos processos e por oposição identificar o outro. Em todas as abordagens é possível destacar potencialidades e limitações.

Assim, as discussões sobre degradação dos espaços podem acontecer por vários motivos, sejam de natureza externa ou interna, vão de um declínio da atividade econômica, devido a concorrência de outra localidade urbana ou alteração de modos de consumo, à falta de manutenção dos espaços públicos e de infraestrutura. Muitos desses

casos ocorrem em áreas que tiveram um auge econômico e localizam-se, em sua maioria, em áreas industriais, frentes de água e zonas portuárias e áreas centrais que obtiveram declínio econômico e social. (ROCCI, 2017)

Causas e efeitos muitas vezes se confundem, mas podemos dizer que as causas e efeitos têm origens internas e externas à área, de acordo com os processos de produção do espaço urbano da cidade em análise (VARGAS, 2006).

O presente estudo focaliza os aspectos configuracionais de natureza interna aos setores urbanos, aqueles que podem apoiar o projeto urbanístico de intervenção sem, entretanto, deixar de destacar a relevância dos fatores de natureza externa que são sintetizados no quadro abaixo.

Tabela 1: Fatores de degradação urbana – causas e efeitos

Fatores	Causas	Efeitos
Sociais	- Desemprego e pobreza;	- Falta de capital para pagar por habitações em áreas centrais; - Marginalidade e insegurança.
Econômicos	- Pressão do mercado imobiliário; - Desigualdade salarial; - Mudança no modelo de produção.	- Expulsão de áreas centrais de populações de menor renda para áreas periféricas; - Áreas industriais, portuárias e centrais subutilizadas por conta de novos modelos de produção; - Desemprego.
Políticos	- Mudança de políticas públicas relacionadas a infraestrutura, equipamentos, habitação, serviços públicos, preservação e conservação do patrimônio urbano e edificado.	- Tornam determinadas áreas menos propícias à localização de habitação e implantação de atividades econômicas; - Desvio de recursos à áreas centrais para novas áreas;
Funcionais e espaciais	- Mudança e reestruturação espacial das cidades. Exemplo: <i>shopping centers</i> .	- Esvaziamento de áreas centrais das cidades; - Esvaziamento de atividades de varejo.

Fonte: Rocci, 2017.

A seguir são discutidos os entendimentos de dinamismo e deterioração urbana na visão de diversos autores, visando a capturar os atributos espaciais que caracterizam um e outro processo para posteriormente definir o que é recorrente, procedendo, assim, uma síntese. Nesse percurso não se visa discutir a visão dos autores, mas por meio de síntese, ao final, estabelecer o crivo da pesquisa.

2.1) Aspectos do espaço urbano que caracterizam dinamismo:

Na maioria dos casos, não se pode julgar uma área categoricamente como totalmente dinâmica ou totalmente deteriorada. É preciso, primeiramente, compreender causas e efeitos e estabelecer uma escala, graus, de modo a orientar possíveis intervenções. Ou seja, existem áreas em processo de deterioração que, ainda assim, possuem pontos de dinamismo e vice-versa.

O primeiro impulso ao tentar analisar uma área urbana é tentar categorizá-la como dinâmica ou deteriorada e, para isso, fazer uma análise quantitativa de pessoas *in loco*, sem levar em consideração a temporalidade, distribuição de pessoas no tempo e as atividades desempenhadas. Porém, deve existir em conjunto uma análise qualitativa da área. Ambas as análises são complementares e dependem uma da outra para a melhor compreensão e diagnóstico do local.

A análise quantitativa deverá considerar quantos transeuntes passam por ali todos os dias, mas não deve deixar de estabelecer sua relação com a função da área, seus parâmetros de uso e ocupação, e com a distribuição dos fluxos nos horários, a temporalidade. Um dos grandes problemas percebidos em áreas centrais é a convergência de fluxos em certo período do dia e os demais períodos sem nenhum tipo de atrativo, o que torna o local ocioso ou abandonado. Então, o que se espera nessa etapa da análise, para compreender qual o grau de deterioração de um local, é a quantidade de pessoas que circulam ou moram ali, suas relações com a função urbana da área e suas estadias divididas pelos períodos do dia.

Já a análise qualitativa precisa considerar os porquês de aquelas pessoas estarem ali, além de seu perfil, faixa etária, gênero e classe social. Só a existência de pessoas não garante qualidade de espaço. Se há ali um grande polo gerador de empregos, por exemplo, haverá muitas pessoas independente da qualidade, uma vez que elas não têm a possibilidade de escolher estar ali, estão cumprindo uma obrigação. É importante haver possibilidade de escolha da área, quando ela é frequentada não só por obrigação e quando há apropriação das pessoas e elas realmente permanecem nas áreas públicas e não só passam por elas. Essa análise é mais subjetiva e difícil de alcançar, mas, pela própria análise quantitativa, pelos horários em que as áreas se tornam mais vazias, já é possível ter pistas.

Como referido, uma área urbana não pode ser categorizada como dinâmica e com suas plenas funções só por apresentar grande fluxo e movimentação de modais e pessoas,

aspectos quantitativos. É preciso de análises mais profundas e da criação de indicadores para compreender os graus dos processos de dinamização e deterioração. Por isso, buscou-se na bibliografia específica quais critérios e configurações eram responsáveis pela dinâmica e vitalidade urbana.

Alguns autores como Jacobs e Gehl debruçaram-se sobre o tema, em diferentes períodos, com diferentes focos e geraram muitas referências. Dessa forma, o presente trabalho busca analisar as principais abordagens visando a criar um quadro comparativo.

2.1.1) Fatores de dinamização urbana segundo Jacobs:

A contribuição de Jacobs (2011) para a definição de o que são espaços dinâmicos e com vitalidade e o que são espaços deteriorados é de grande importância.

Para a autora, uma rua próspera, ou seja, aquela que recebe um fluxo equilibrado de indivíduos tanto passando quanto permanecendo e que cumpre bem seu caráter funcional, tendo características de espaços dinâmicos, é aquela em que o pedestre se sente seguro de estar e se movimentar. Entretanto, coloca que nem só de mobilidade se define o dinamismo/deterioração; para ela, deve-se ter em conta, para a prosperidade da área, três características definidoras básicas:

- 1) Separação clara entre o que é público e o que é privado;
- 2) Existência dos “olhos da rua”, ou seja, as fachadas não podem ser cegas ou muradas, deve haver permeabilidade visual;
- 3) Estímulo ao constante fluxo de pedestres pela rua, que faz com que haja mais observadores passando pelo local, além de atrair a atenção dos observadores que estão nos prédios e residências adjacentes.

“Tentar dar segurança às ruas em que o espaço público seja inequivocamente público, fisicamente distinto do espaço privado e daquilo que nem espaço é, de modo que a área que necessita de vigilância tenha limites claros e praticáveis; e assegurar que haja olhos atentos voltados para esses espaços públicos da rua o maior tempo possível” (Jacobs 2011 – pág. 37)

Os “olhos da rua”, segundo definição da autora, são os principais reguladores da segurança pública, já que, independente da iluminação do local, caso não haja esse tipo de vigilância constante dos que ali vivem ou realizam algum tipo de atividade, o local se torna ermo e propício para o acontecimento de crimes e atividades ilícitas.

Acredita-se, então, em um processo de retroalimentação: a rua é movimentada porque as pessoas se sentem seguras para estar e transitar por ela e, por sua vez, as pessoas se

sentem seguras para estar e transitar por ela, porque ela é movimentada. É nesse ponto que entra a dificuldade de transformar uma rua monótona, sem atrativos, abandonada e insegura, em um local movimentado, que gere esse tipo de sensação de segurança. Outra dificuldade é como captar a atenção dos moradores e usuários dessas áreas às suas janelas para a vigilância das ruas hoje em dia, quando a tendência é que os usos se abram cada vez menos para os espaços públicos e que haja tantos cercamentos e muros entre o espaço público e o privado. A resposta para ambas dificuldades, no entanto, talvez se encontre na diversidade, uma vez que usos diversos em um mesmo local atraem diferentes tipos de personagens e geram vida urbana por períodos de tempo maiores. Esse tipo de movimentação atrai os observadores e gera segurança aos transeuntes.

Além dessa diversidade, outro fator que tem demonstrado muita influência nas movimentações urbanas, segundo Jacobs (2011), são as fachadas térreas. Esses locais são privilegiados, pois geralmente são mais agradáveis tanto em aspectos psicológicos, quanto climaticamente, sendo geralmente mais sombreados e “protegidos”.

Dinamizar o caminho do pedestre pode ser feito de diversas maneiras, dentre elas, o tratamento adequado com permeabilidade visual, vitrines, acessibilidade e atividades que convidem pedestres. Além disso, a monotonia das cidades em processo de deterioração também pode estar muito associada à velocidade. Cidades que são pensadas para o carro geram longos caminhos sem atrativos.

Onde não há diversidade, há monotonia, por isso Jacobs (2011) condena a setorização como algo que leva a cidade ao processo ao qual refere como “desvitalização”. Para ela, deve haver diversidade de usos e ocupações para a garantia do dinamismo e vitalidade das áreas urbanas. Nesse ponto, é colocada uma questão pela autora: “Como as cidades podem gerar uma mistura suficiente de usos – uma diversidade suficiente –, por uma extensão suficiente de áreas urbanas para preservar a própria civilização?” (Jacobs, 2011 – pág. 158)

Esse questionamento continua muito atual, principalmente na tomada de decisões em relação a áreas da cidade já estabelecidas e que precisam de instrumentos de gestão que permitam esse tipo de flexibilização dos parâmetros para adequação às realidades contemporâneas de cada espaço.

Jacobs (2011) coloca, então, quatro condições para gerar diversidade. Essas condições são dependentes entre si, ou seja, a diversidade só é gerada caso todas sejam cumpridas. E são:

- 1) Um setor urbano, bairro, deve atender a mais de uma função principal; de preferência, a mais de duas. Estas devem garantir a presença de pessoas que saiam de casa em horários diferentes e estejam nos lugares por motivos diferentes, mas sejam capazes de utilizar boa parte de infraestrutura;
- 2) A maioria das quadras deve ser curta, ou seja, as ruas e as oportunidades de virar esquinas devem ser frequentes.
- 3) O setor urbano, bairro, deve ter uma combinação de edifícios com idade e estados de conservação variados, e incluir boa porcentagem de prédios antigos, de modo a gerar rendimento econômico variado, possibilitando pequenos e grandes negócios voltados a diferentes públicos.
- 4) Deve haver densidade suficientemente alta de pessoas voltadas a diferentes usos, incluindo o propósito de habitação.

Detalhando seu pensamento, Jacobs (2011) afirma que ter um único uso principal, bem como ter uma combinação de usos principais diferentes que atraiam movimentação no mesmo horário é ineficiente. Eficiente é quando temos combinação de mais de um uso principal que atraia fluxos em momentos diversos, o que possibilita a diversidade derivada, ou seja, comércios que são atraídos por apoiarem esses usos principais e que conseqüentemente têm movimentação durante todo o dia. Uma das características do dinamismo urbano está relacionada à constância de fluxos de pessoas e atividades ao longo do dia e da semana. É importante ter movimentação não só por uma questão econômica, mas também pela segurança pública.

Diferentes usos possuem, por outro lado, impactos diferentes em relação aos fluxos. Ela exemplifica dizendo que um parque, mesmo não sendo visitado constantemente, continua ali, enquanto um comércio, quando não frequentado, acaba falindo e fechando, já que depende financeiramente de visitantes e compradores. O fato de uma unidade comercial fechar é ruim, pois além de criar um vazio em forma de barreira, fachada cega, acaba prejudicando também a movimentação de seus vizinhos. Já quanto à questão morfológica dos espaços urbanos, a necessidade de as quadras serem curtas diz respeito à facilidade de os próprios atores sociais de cada área fazerem a vigilância e gerarem sensação de segurança. Além disso, quadras mais curtas e compactas permitem uma melhor distribuição de fluxos viários e de pedestres e mais possibilidades de acesso, tornando a vida urbana mais homogênea.

Quanto à combinação de edifícios com idades e graus de conservação diferentes, Jacobs (2013) alega que é preciso ter edifícios mais antigos e menores para que seja assegurada a diversidade, já que prédios novos e reformados costumam ser inacessíveis para uma série de atividades comerciais menores ou pequenos produtores locais, que são essenciais na diversidade derivada. Ela coloca, então, os prédios mais antigos como um berço para a criação da diversidade derivada. Para Jacobs (2013 – pág. 178), a diversidade derivada se aplica “aos empreendimentos que surgem em consequência da presença de usos principais, a fim de servir às pessoas atraídas pelos usos principais”.

“O único mal dos prédios antigos num distrito ou numa rua é aquele que inevitavelmente não resulta senão da idade – um mal que existe em tudo o que é antigo e se deteriora. Mas uma área urbana em tal situação não fracassa por ser velha. Ao contrário. A área é velha por ter fracassado.” (JACOBS, 2013, p. 208)

Quanto à densidade, é colocada como “suficientemente” alta, pois há uma necessidade de se olhar caso a caso. Mesmo dentro da mesma cidade, áreas podem ter diferentes níveis de concentração saudáveis de pessoas. O excesso de densidade, segundo Jacobs, faz tão mal à área urbana quanto a baixa densidade; para ela, quando as densidades sobem muito, podem entrar no problema da padronização, ou seja, visando a acomodar tantas pessoas no mesmo espaço, padronizam-se edifícios, perdendo características históricas e tirando a oportunidade de outros tipos de usos e ocupações que aconteceriam nos prédios mais antigos. Além de perder parte da diversidade, que está na base do dinamismo.

Para facilitar o entendimento de todos os atributos relacionados ao dinamismo ou vitalidade urbana, que abrangeram aspectos tanto locais quanto gerais e que tocam também em questões de gestão urbana e da economia urbana de forma muito rica e completa, criou-se a Tabela 2:

Tabela 2: Síntese dos atributos relacionados ao dinamismo por Jane Jacobs (2011)

Tabela Síntese – Dinamismo Jacobs (2011):
Separação clara entre público e privado;
Permeabilidade visual;
Acessibilidade;
Fachadas térreas ativas;
Redução da velocidade do tráfego;
Diversidade de usos;
Quadras curtas;
Edifícios com idade e estados de conservação variados;
Densidade equilibrada de pessoas;
Manutenção da escala do pedestre;

Fonte: Própria a partir de Jacobs (2011)

2.1.2) Fatores de dinamização urbana segundo Jan Gehl:

O urbanista Jan Gehl tem, por muitos anos, estudado a dinâmica do espaço urbano e definido um conjunto de características que garantem a diversidade e qualidade do espaço urbano. A definição de Gehl (2010) para a cidade viva, que casa com os princípios do dinamismo aqui estudados, é a de espaços que estimulem não só a passagem, mas a permanência, trazendo a sensação de segurança e acolhimento e que possuam mobiliários confortáveis e adequados para variados períodos de permanência.

Para o autor, a qualidade ao pedestre, importante para a manutenção da vitalidade de áreas urbanas, refere-se tanto a um bom estado de conservação da superfície do solo nivelada e não escorregadia, quanto à escala adotada. Assim, quando perdida a escala do homem, o ambiente se torna menos convidativo e conseqüentemente menos utilizado. Nesse sentido, aponta soluções aos problemas de escala gerados: artifícios como vegetações, pérgolas, pequenas coberturas, arcos ou qualquer tipo de estrutura menor que encaixada à totalidade do espaço trazem uma sensação maior de acolhimento.

De forma geral, para ele, um espaço urbano qualificado, dinâmico, depende de variáveis como a iluminação, a escolha e disposição dos mobiliários, a facilidade de compreensão do espaço – que não deve ter muitas quebras na lógica ou barreiras, como escadarias –, a qualidade da superfície do solo e a qualidade visual do percurso. A lógica de produção urbana correta seria: Pessoas – Espaços livres – Edifícios e não o contrário, que parece ter se tornado o padrão. Destaca que a dinâmica não ocorre por quantidade de

pessoas num espaço e sim pela qualidade que é dada por diversidade de atividades e foco no pedestre.

“Calçadas abarrotadas, com multidões se acotovelando para abrir caminho, nunca indicam boas condições para a vida da cidade. Enquanto essa discussão sobre a cidade viva se desenrola em torno de quantidade na forma de um significativo número mínimo de participantes, a qualidade é igualmente importante preocupação e destaca a necessidade de um convite multifacetado.” (GEHL, 2010)

Gehl (2010) defende, da mesma forma que Jacobs, que o que atrai pessoas são pessoas. No entanto, não se pode assumir que áreas lotadas são necessariamente qualificadas. Não se pode resolver o problema da deterioração e do abandono por meio da criação de áreas abertas gigantescas ou do adensamento de bairros. É tudo uma questão de equilíbrio. Principalmente no tocante à densidade urbana, coloca que a criação de prédios excessivamente altos acaba afastando a população dos andares superiores da vida urbana.

“... Cidades vivas requerem estrutura urbana compacta, densidade populacional razoável, distâncias aceitáveis para serem percorridas a pé ou de bicicleta e espaço urbano de boa qualidade. A densidade, que representa quantidade, deve ser combinada com a qualidade sob a forma de bons espaços urbanos.” (Gehl, 2010)

O autor estabelece ainda uma conexão da velocidade dos tráfegos com cidades mais dinâmicas ou deterioradas. Afirma que, onde há tráfego mais lento, há mais vida, já que as pessoas trafegando a pé acabam fazendo mais paradas, aproveitando para comprar algo ou descansar. Enquanto em locais com o tráfego mais rápido, há menos convites à estadia. Portanto, inserir artifícios que estimulem a parada ou a permanência dos pedestres é algo recomendável em um projeto urbano. Podem ser lojas, cafés, quiosques ou mobiliários urbanos confortáveis, sombreados e que respeitem o “efeito de borda”, fenômeno que faz com que os indivíduos prefiram se sentar em lugares onde tenham mais visão do todo, junto às fachadas térreas, por exemplo.

Em uma escala local, segundo ele, não investir em mobiliários urbanos gera um processo mais acentuado de abandono, pois tira a possibilidade de permanência do pedestre.

A permanência da fachada térrea com aberturas para o espaço público é também essencial para Gehl, que trata da necessidade das transições entre espaços públicos,

semipúblicos e privados de modo suave criando zonas híbridas que convidem à estadia do pedestre.

“A tendência geral das pessoas de ficar junto às paredes se confirma, tanto em público quanto no espaço privado, dentro ou fora das edificações. Pode-se dizer que a vida se desenvolve a partir desses espaços de transição em direção ao centro.” (GEHL, 2010)

Outra solução dada para trazer vitalidade e quebrar a monotonia são as fachadas estreitas, que possibilitam criar uma vasta gama de entradas. Isso porque fachadas estreitas significam unidades menores, portanto, mais acessíveis financeiramente, inclusive para pequenos empresários e empreendedores, mas também para grandes empreendedores, com a possibilidade de junção de unidades. Além disso, fachadas estreitas possibilitam mais unidades imobiliárias nas quadras, tendendo a aumentar a gama de atividades de uma quadra, já que serão várias unidades de tipos diferentes que tem uma chance maior de horários de funcionamento e públicos variados. Além disso, o autor traz a possibilidade de utilizar artifícios verticais nessas fachadas, ao invés de horizontais, para aumentar ainda mais a sensação de rapidez no fluxo e quebrar a sensação de longos caminhos. Os elementos essenciais às fachadas são: escala e ritmo, transparência, apelo aos sentidos, textura e detalhes, diversidade de funções e ritmo verticais.

Por fim, apresenta uma divisão dos doze principais critérios de qualidade urbana que podem ser entendidos como dinamizadores do espaço e seus atributos:

Tabela 3: Principais critérios de qualidade urbana para Gehl (2010)

Proteção	1) contra tráfego/acidentes;
	2) contra crime/violência;
	3) contra experiências sensoriais desconfortáveis;
Conforto	4) dado pelas oportunidades de caminhar;
	5) de permanecer em pé;
	6) de sentar-se;
	7) de ver;
	8) de ouvir;
	9) de conversar;
	10) de brincar;
	11) de praticar atividade física;
Prazer	12) oportunidades de aproveitar os aspectos positivos do clima e as experiências sensoriais positivas.

Fonte: Própria a partir de Gehl (2010)

O que se pôde concluir a partir dos estudos de Gehl (2010) foi uma análise mais aprofundada de aspectos da escala local e menos da escala regional e de características simbólicas ou de gestão do espaço urbano, porém, o tratamento adequado da escala local é um dos fatores importantes para a qualificação de uma área e para a atração de mais pessoas, ainda que não se sustente por si só. A partir disso, a fim de tornar a compreensão mais fácil, coloca-se, na Tabela 4 abaixo, uma síntese de todos os atributos analisados no estudo relativos ao dinamismo ou vitalidade de áreas urbanas.

Tabela 4: Síntese dos atributos relacionados ao dinamismo por Jan Gehl (2010)

Tabela Síntese Dinamismo – Jan Gehl (2010):
Mobiliários urbanos dispostos adequadamente;
Iluminação Urbana adequada;
Conforto térmico – Tratamento paisagístico;
Acessibilidade;
Mobilidade Urbana;
Manutenção da escala do pedestre;
Inteligibilidade do espaço;
Diversidade de usos;
Densidade equilibrada de pessoas;
Redução da velocidade do tráfego;
Fachadas térreas ativas;
Tratamento das zonas híbridas;
Testadas de lotes estreitas;
Quadras curtas;
Permeabilidade visual;

Fonte: Própria a partir de Gehl (2010)

2.1.3) Fatores de dinamização urbana segundo Saboya, Netto e Vargas (2015):

Para Saboya (2016), a vitalidade urbana pode ser entendida como: “a alta intensidade, frequência e riqueza de apropriação do espaço público, bem como a interação deste com as atividades que acontecem dentro das edificações.” (Saboya, 2016)

O que atrai pessoas são espaços qualificados, com mobiliário urbano, conforto térmico, vegetação, que esteja perto das atividades e principalmente, pessoas. Reafirmando a hipótese de que pessoas atraem pessoas, o autor alerta, então, para a

dimensão desses espaços. Coloca que espaços grandes demais se tornam difíceis de serem apropriados pela população e geram a impressão de espaços desertos.

Quatro condições básicas para o desenvolvimento da vitalidade em áreas públicas são apontadas por Saboya (2016): densidade de usos e pessoas; as proximidades e distâncias na malha de ruas (acessibilidade); as características da relação edificação e espaço público; e, por fim, a permeabilidade visual.

A primeira condição, densidade de usos e pessoas, reafirma Gehl e Jacobs, ao alertar que a densidade deve ser pensada de forma a encontrar a proporção certa entre espaços públicos e privados verticalizados, e não o adensamento e verticalização sem critério. Ao defender as cidades compactas, há que se pensar sobre o perímetro enxuto, os vazios urbanos, os usos, a questão dos pedestres e da infraestrutura. Continuar a cidade espalhada horizontalmente com uma população muito distante do centro e com problemas de acessibilidade e mobilidade urbana, com algumas áreas extremamente densas e outras seguindo as lógicas dos subúrbios, acaba por aumentar ainda mais os processos de deterioração. As cidades são integradas e devem ser pensadas como um todo.

A segunda condição, acessibilidade, diz respeito a maior ou menor facilidade com que locais e pessoas são acessados pela população. Ressalta que é importante não confundir com mobilidade, que seria a facilidade de se deslocar pelo sistema, já que maior mobilidade não necessariamente aumenta a acessibilidade da área, visto que se houver competição entre modais, principalmente ativos e passivos, um deles vai acabar perdendo qualidade na acessibilidade.

Segundo a Lei Complementar nº 803, de 25 de abril de 2009, com alterações decorrentes da Lei Complementar nº 854, de 15 de outubro de 2012, o Plano Diretor de ordenamento territorial (PDOT), acessibilidade é definida como a possibilidade e condição de acesso amplo e democrático ao espaço urbano e ao sistema de transporte, enquanto mobilidade é definida como resultado de um conjunto de políticas públicas que visa a proporcionar o acesso amplo e democrático aos espaços urbanos e rurais, por meio da priorização dos modos não motorizados e coletivos de transporte, evitando a segregação espacial e promovendo a inclusão social.

Saboya trata dois aspectos da acessibilidade: o papel dos modos de transporte e a configuração da rede de vias divididas em local e global.

Em relação aos papéis dos modos de transporte, coloca que:

“para fomentar vitalidade de espaços urbanos é importante pensar em alimentá-los com linhas de transporte coletivo e a infraestrutura correspondente (estações, pontos de ônibus, faixas exclusivas, prioridade semafórica, etc.), bem como ciclovias, faixas de pedestres e outros equipamentos que aumentem a segurança dos pedestres e ciclistas e contribuam para que as pessoas troquem o automóvel por outro modo de transporte mais vantajosos para a cidade.” (Saboya, 2016)

Em relação à configuração de vias locais da malha viária, reafirma Jacobs em sua colocação que quadras curtas ajudam a sustentar dinamismo urbano, já que permitem distribuição de fluxos e vários acessos. Quadras e sistemas viários muito extensos acabam acumulando fluxos para um único ponto, o que gera algumas áreas muito vazias e outras saturadas, onde geralmente se instalam as atividades relacionadas a comércio, atraindo ainda mais fluxo. Essa retroalimentação acaba elevando os preços das áreas e gerando uma disputa pelo espaço, enquanto as demais ruas se esvaziam. Já quando há mais conexões e quadras mais curtas, esses espaços tendem a distribuir os fluxos e auxiliar na apropriação do espaço de forma mais homogênea. Ainda sobre as características da malha viária, a configuração global é também definidora. As características globais são, segundo Saboya, as entendidas como aquelas que levam em conta as relações de um espaço em comparação a outros.

“Portanto, a vitalidade de um espaço é, em grande medida, influenciada pela posição que ele ocupa na malha, isto é: a) o quão perto ou distante ele está de outros espaços; e b) o quão “central” ele é em relação aos outros espaços e o quanto, em decorrência disso, é utilizado como caminho entre pares de espaços.” (Saboya, 2016)

A terceira condição é relacionada às características da relação edificação x espaço público. Dessa forma, dialoga muito com a primeira condição, pois trata da interação entre as edificações, seu posicionamento e sua permeabilidade em relação ao espaço público. Segundo Saboya (2016), portas se abrindo para o espaço público são fundamentais, uma vez que geram uma interação maior entre público e privado e entre diferentes classes sociais, onde se podem ter fluxos de pessoas olhando vitrines, comparando preços e entrando e saindo de lojas, que são atividades benéficas tanto pra esfera pública quanto para a privada e que mesclam mais públicos de diferentes rendas e faixas etárias do que um shopping, por exemplo, faria.

Saboya reafirma Gehl não só na necessidade de várias aberturas e aberturas fáceis de serem permeadas, sem escadas etc., mas também na colocação de que fachadas

estreitas ajudam a aproveitar melhor as frentes de lote e diminuir distâncias. Ainda por meio da leitura de Gehl, coloca a possibilidade de se proibir a instalação, no nível térreo, de atividades como bancos e escritórios, que pedem espaços maiores e mais resguardados e, por conta, disso acabam quase sempre aglutinando várias lojas e criando extensas fachadas com aberturas mínimas e que só funcionam em horários comerciais. Utiliza o exemplo de Gehl de que a largura das testadas dos lotes não deve passar de 5m e que as atividades devem ser as de cunho comercial, ou que façam conexão com a rua e os espaços públicos.

Coloca que o mesmo pode ser aplicado aos afastamentos laterais entre edificações. Esses afastamentos acabam tornando a rua monótona, pois criam espaços vazios onde se poderiam ter mais metros lineares de fachada, espaço onde a atividade interativa com a rua pode se desenvolver. Ou seja, as quadras devem ser curtas, as fachadas estreitas e unidas, gerando continuidade.

Por fim, a quarta condição colocada por Saboya é a permeabilidade visual. Não só de portas e acessos se consegue vitalidade; a interface entre o espaço edificado e o espaço aberto público, ou seja, a permeabilidade visual entre espaços é importante. Segundo Saboya, há três maneiras pelas quais a visibilidade pode ajudar na apropriação de espaços públicos. A primeira é sobre segurança, a segunda é por meio da possibilidade de algum tipo de interação concreta entre espaço edificado e aberto, mesmo que à distância e a terceira, por fim, é a promoção da lembrança constante de que o espaço está ali e pode ser utilizado.

A permeabilidade visual auxiliaria na segurança do espaço público, já que cria o efeito chamado por Jacobs de “Olhos da rua”. Auxilia na interação, ou seja, quando há aberturas é possível que até a uma altura do quarto andar aconteça interação com o espaço público, seja essa interação ativa ou passiva. E, por fim, auxilia também na apropriação da visualização do espaço público, ou seja, quando estamos no interior de um edifício, mas estamos sendo constantemente lembrados pelas janelas de que há um espaço público qualificado ao alcance, passamos a considerá-lo em nossas ponderações e escolhas.

Saboya, Netto e Vargas (2015) correlacionam à vitalidade urbana fatores morfológicos. Tratam da introversão dos edifícios como um fator prejudicial que se instalou motivado pelo medo da violência urbana, mas que acaba por retroalimentá-la. Além dessa motivação, colocam também a “ênfase essencialmente quantitativa dos

parâmetros urbanísticos constantes nos zoneamentos de uso e ocupação do solo” como uma das culpadas pela disseminação do modelo.

Segundo Netto (2006), outro problema gerado por esse modelo de grandes lotes voltados para si com afastamentos em todos os lados e grandes muros ou cercamentos é a crescente dependência do automóvel, uma vez que essa tipologia dos recuos tenderia a reduzir o número de pedestres, por limitar a quantidade de serviços disponíveis nos térreos e reduzir a apropriação pública desses espaços.

O que ocorre, então, é um processo de retroalimentação, onde são vendidos esses tipos de imóveis e ideais (muros, condomínios, isolamento) explorando o medo e a insegurança da população, mas ao se realizar empreendimentos assim, só se fomenta mais a insegurança e a criminalidade local. Torna-se muito seguro estar dentro dos empreendimentos, mas chegar ou sair dos mesmos e lidar com a insegurança criada nas ruas e espaços públicos contíguos fica cada vez mais difícil.

Para Netto (2006), os tipos diferentes de arquitetura e configuração geram diferentes efeitos na dinâmica das cidades, bem como na poluição e segurança. Tudo se conecta, porém, é importante manter em mente o equilíbrio. Não se pode acreditar em implicações lineares, absolutas, diretas entre causas e efeitos nas cidades. É preciso observar as peculiaridades de cada área, principalmente frente a intervenções. Netto (2006) coloca que há:

“Uma tensão sócio espacial onde a configuração dos tipos arquitetônicos agrupados em conjuntos gera uma intensidade variável de uso da rua, de uso pedestre. Essa tensão pode ser adequada, em áreas onde há densidade arquitetônica, continuidade de fachadas animadas e térreos de uso público em quantidades suficientes para ‘tensionar’ o movimento de pessoas e a presença de atratores para aumentar a possibilidade de interação (comunicativa, ou apenas perceptiva, a ‘atenção mútua’ do outro), a sensação de segurança e a segurança efetiva contra crimes violentos, além dos benefícios microeconômicos das trocas facilitadas entre consumidor e serviço, da redução do tempo de deslocamento, assim como os efeitos ecologicamente necessários de redução da dependência do automóvel”.

Saboya, Netto e Vargas (2015), listam um conjunto de características, fruto da análise de vários pesquisadores, do que seriam os parâmetros geradores de vitalidade urbana: formas arquitetônicas mais contínuas no quarteirão; edifícios mais próximos às ruas; apropriação do espaço público pela população local; menores distâncias a serem

percorridas; maior densidade de atrativos e presença de atividades; e a maximização da superfície de contato da edificação com a rua – fachada térrea.

“Vitalidade urbana aqui é entendida como: sociabilidade, representada pelo movimento de pedestres, copresença e potencial de interação nos espaços públicos.” Saboya, Netto e Vargas (2015).

Na Tabela 5, encontra-se a síntese dos atributos associados pelos autores ao dinamismo ou vitalidade urbana. Os autores tiveram uma análise abrangente que cobriu tanto aspectos da escala local quanto geral, incluindo também a análise de alguns parâmetros urbanísticos, além de aspectos do desenho urbano, o que enriqueceu a análise.

Tabela 5: Síntese dos atributos relacionados ao dinamismo segundo Saboya, Netto e Vargas (2015)

Tabela Síntese Dinamismo – Saboya, Netto e Vargas (2015):
Mobiliários urbanos dispostos adequadamente;
Conforto térmico – Tratamento paisagístico;
Acessibilidade;
Diversidade de usos;
Densidade equilibrada de pessoas;
Proporção entre edificações e áreas públicas;
Fachadas térreas ativas;
Continuidade da fachada térrea - diminuição dos afastamentos laterais e frontais
Testadas de lotes estreitas;
Quadras curtas;
Permeabilidade visual;
Manutenção da escala do pedestre;

Fonte: Própria a partir de Saboya, Netto e Vargas (2015)

2.1.4) Fatores de dinamização urbana segundo Ben Rogers (2017):

Já para Ben Rogers (2017), existem, de forma geral, dez princípios a serem observados em relação aos espaços públicos. Ele coloca que os espaços públicos, semipúblicos e híbridos são espaços que possibilitam e fomentam a troca de ideias, causando impactos na produtividade urbana. Dessa maneira, espaços públicos bem trabalhados influenciam na saúde física e mental dos usuários, além de refletirem valores culturais e sociais.

Entre os princípios estudados pelo autor para a cidade de Londres, e os estudos destacados anteriormente pelos autores aqui estudados, o que recorre pode ser destacado a seguir:

1. Aprender com a arquitetura histórica do local;
2. Valorizar os edifícios históricos e os preservar;
3. Praticar um planejamento urbano onde as ruas e quarteirões “olhem por elas mesmas”, ou seja, não criar becos, espaços escondidos, camadas difíceis de acessar e com pouca visibilidade; da mesma forma colocada por Jacobs (2011), pelo conceito de “olhos da rua”, a ideia de que a melhor forma de segurança urbana é ter a ocupação de pessoas.
4. Manter os espaços públicos realmente públicos, de forma que, ao se utilizar instrumentos urbanísticos com intuito de intervir em uma área, não acabe se tornando aquela área privada ou com restrições de acesso, elitizadas.
5. Construir mantendo a escala humana, seguindo o que Gehl (2010) coloca sobre a relação entre a perda da escala do pedestre e a tendência desse processo refletir em locais menos “amigáveis”, afastando pedestres.
6. Planejar e projetar para gerar atividades externas por meio da diversidade de usos e da densidade urbana;
7. Planejar e projetar para abraçar os pequenos empreendedores, da mesma forma colocada por Jacobs (2011), sobre a necessidade de diversidade de tipos, tamanhos e idades de edifícios: pequenos lotes possibilitam o investimento de pequenos empreendedores, já grandes lotes, não.
8. Usar, quando possível, os princípios de vias compartilhadas visando que não haja uma dominância dos veículos, de forma que não haja predominância de modais ativos sobre os passivos, permitindo uma vida mais segura para pedestres e ciclistas e, além disso, contribuindo para a diminuição de velocidade dos automotores, possibilitando a escala do pedestre.
9. Tratar os espaços públicos verdes. Tratar o paisagismo do local não se limita a apenas criar espaços mais bonitos, mas significa também melhorar o microclima urbano e tornar os caminhos de pedestres mais agradáveis.
10. E, por fim, engajar o público na discussão dos projetos urbanos de espaços públicos para garantir que os projetos levarão em conta questões afetas à realidade e não a interesses políticos e eleitorais. Ao se repensar o uso ou função de uma área, não basta

apenas ouvir as necessidades do mercado ou da economia, é necessário buscar compreender o que a população precisa para funcionar de forma melhor.

Colocar em prática esses princípios é reconhecido pelo autor como uma tarefa árdua, já que envolve muitos agentes e a quebra de muitos paradigmas já instaurados. Um fator interessante na análise do autor foi a aparição da preservação do patrimônio histórico e cultural enquanto um atributo. O patrimônio traz agregações simbólicas muito importantes para os usuários de um espaço público, a manutenção e cuidado com o mesmo é de extrema importância, principalmente frente ao enfrentamento de crises políticas, econômicas e democráticas. Na tentativa de facilitar o entendimento tido a partir das colocações do autor, fez-se a Tabela 6 síntese:

Tabela 6: Síntese dos atributos relacionados ao dinamismo por Ben Rogers (2017)

Tabela Síntese Dinamismo – Ben Rogers (2017):
Preservação do patrimônio histórico e cultural;
Permeabilidade visual;
Fachadas térreas ativas;
Acessibilidade;
Manutenção da escala do pedestre;
Diversidade de Usos;
Densidade equilibrada de pessoas;
Edifícios com idade e estados de conservação variados;
Testadas de lotes estreitas;
Redução da velocidade do tráfego;
Conforto térmico – Tratamento paisagístico;
População engajada no tema;

Fonte: Própria a partir de Ben Rogers (2017)

2.1.5) Síntese dos fatores de dinamização urbana segundo os autores:

Considerando o disposto por todos os autores, procedeu-se a uma síntese de recorrências abrangendo os diferentes atributos, destacando que os mesmos possuem características diferenciais (tangíveis, intangíveis) e natureza de formação, algumas resultadas de normas urbanísticas e outras de decisões de projetos de desenho urbano.

Apesar de muito recorrente, o item “Manutenção da escala do pedestre” não pode ser considerado como um atributo, mas sim, um objetivo na tentativa de dinamizar áreas urbanas. Por isso, será desconsiderado daqui para frente como atributo. A fim de tornar mais fácil a compreensão, compilaram-se abaixo todos os atributos citados:

Tabela 7: Condições para o dinamismo urbano segundo os autores estudados

Condições para dinamismo urbano segundo os autores estudados:					
Atributos X Autores	Jane Jacobs	Jan Gehl	Saboya, Netto & Vargas	Ben Rogers	TOTAL
Diversidade de usos;	X	X	X	X	4
Fachadas térreas ativas;	X	X	X	X	4
Separação clara entre público e privado;	X				1
Tratamento das zonas híbridas;		X			1
Quadras curtas;	X	X	X		3
Continuidade da fachada térrea – diminuição dos afastamentos laterais e frontais;			X		1
Testadas de lote estreitas;		X	X	X	3
Densidade equilibrada de pessoas;	X	X	X	X	4
Manutenção da escala do pedestre;	X	X	X	X	4
Permeabilidade visual;	X	X	X	X	4
Edifícios com tamanhos, idades e estados de conservação variados;	X			X	2
Conforto térmico – Tratamento paisagístico;		X	X	X	3
Acessibilidade;	X	X	X	X	4
Mobilidade;		X			1
Iluminação adequada;		X			1
Mobiliário urbano adequado e bem locado;		X	X		2
Diminuição da velocidade do tráfego;	X	X		X	3
Inteligibilidade do espaço;		X			1
Proporção entre edificações e áreas públicas;			X		1
Preservação do patrimônio histórico e cultural;				X	1
População engajada no tema;				X	1

Fonte: própria

2.2) Aspectos do espaço urbano que caracterizam deterioração:

Os estudos sobre deterioração podem ter foco ambiental, levando em consideração os aspectos ambientais do meio urbano ou foco patrimonial, tendo em vista os monumentos, edificações e configurações urbanas com valor histórico e cultural. Refere-se a alguma ação ou uso não previsto para o objeto em foco. Uma edificação que sofreu algum processo que resultou em danos às estruturas de suas edificações, ou áreas urbanas

que se tornaram palco para violência urbana e atividades ilícitas. No presente item se buscará estudar o processo de deterioração urbana, que acaba por abranger muitos desses aspectos, visando a capturar os atributos que caracterizem o processo em discussão.

Vargas (2015) trata dos dois termos, deterioração e degradação, deteriorar sendo equivalente a “estragar, piorar e inferiorizar” e degradar sendo equivalente a “aviltamento, rebaixamento e desmoronamento”. Colocando que frequentemente há uma associação à perda de funções, danos ou ruínas das estruturas e desvalorização econômica.

Já Jacobs (2014) insere um terceiro termo, o “desvitalizado”, para espaços em situação de abandono, desuso e obsolescência decorrente de fatores diversos. Para ela, espaços desvitalizados são os que a população não se sente segura em transitar ou estar e que por isso, sofrem com processos retroalimentados de abandono e monotonia.

Para o presente trabalho, a deterioração do espaço urbano irá tratar tanto de espaços que estão em processo de perdas físicas, ruína de suas estruturas, quanto do que é gerado nos usuários desse espaço, que perdem o vínculo com ele.

2.2.1) Fatores de deterioração urbana segundo Vargas & Castilho (2015):

Segundo Vargas (2006), os processos de deterioração são compostos por causas e efeitos que se confundem e podem ter origens internas ou externas. As pesquisadoras categorizam em causas de origem interna: o congestionamento de atividades – que geram saturação do espaço em vários aspectos – e o passar do tempo, ou seja, o espaço físico que não acompanha o passar do tempo e as novas tecnologias. E como causas de origem externa: a concorrência com outras áreas da cidade e novas centralidades mais tecnológicas e consideradas mais promissoras economicamente. Já como efeito, tem-se o êxodo de atividades (abandono/desocupação das edificações, apropriação indevida dos espaços públicos e ocupação considerada inadequada - usos ilegais). Essas são considerações que se referem a áreas centrais urbanas, diferentemente de alguns dos demais pesquisadores que abrangem o espaço urbano como um todo.

Segundo Vargas & Castilho (2015), Os processos de deterioração – em especial de áreas centrais, que se intensificaram após os anos 50 – ocorriam à medida que o espaço urbano se expandia e os centros urbanos convergiam uma enorme quantidade de usos e se tornavam congestionados – processo que incentivava a criação de novas centralidades menos saturadas, mais acessíveis e mais “tecnológicas”. Os grandes empreendedores e

instituições públicas acabaram por preferir as áreas novas e consideradas mais nobres. Assim, o centro se tornou oportunidade para pequenos empreendimentos, com menor rentabilidade. Toda essa conjunção de fatores acaba por levar a uma diminuição dos investimentos públicos nas áreas centrais, que se tornam subalimentadas e começam a sofrer com o abandono e a conseqüente obsolescência de sua estrutura urbana e edificações. Ou seja, para as pesquisadoras, o processo de deterioração está estritamente ligado a uma alteração do fluxo que se dirige ao centro.

Nesse ponto, colocam que é preciso definir: a) o porquê de intervir nessa alteração de fluxo; b) as razões para a intervenção; c) em que situação essa alteração incomoda e o porquê; e, por fim, d) quais os objetivos da intervenção – que podem ser: reforço da referência/identidade/diversidade; otimização da infraestrutura; recuperação do capital investido nas edificações; valorização imobiliária; adequação aos padrões atuais, socioeconômicos e tecnológicos; valorização da gestão urbana (com fins eleitoreiros); geração de emprego ou renda (construção civil); e aumento da arrecadação ou dinamização da economia urbana através de turismo, cultura e lazer. Nessa etapa da definição dos objetivos, grifa importante que eles sejam demandas reais e não desejos do administrador público que se distanciam do problema real.

Além disso, Vargas e Castilho listam paradoxos contemporâneos e aforismos/mitos que influenciam nesse processo. Como paradoxos, são elencados: transporte público de massa x automóvel; importância dos estacionamentos x vazios urbanos; conceitos das praças como convívio ou verdismo; pedestrianização e a mudança de fluxos; e sua importância para o comércio. Já, como mitos, colocam: intervenções urbanas sem gentrificação; modelos de intervenção de sucesso devem ser seguidos (já que coloca a necessidade de análise caso a caso, pois cada espaço possui suas particularidades e necessidades únicas); a competição varejista como ponto negativo para os negócios; o calçadão como solução; os ambientes construídos que se recuperados trazem mais consumidores e usuários (pois acreditam que não são só as características físicas de um local que trazem vitalidade ou dinamismo); e o congestionamento como indicativo de deterioração (já que consideram o fluxo de automóveis como algo definidor de que a área está sendo muito utilizada, ou seja, é dinâmica).

Para o presente trabalho, objetiva-se identificar as principais causas para os processos de deterioração urbana. Para isso, gerou-se a tabela síntese abaixo, que une as causas de efeito interno e externo considerados pelas pesquisadoras:

Tabela 8: Síntese dos atributos relacionados à deterioração por Vargas & Castilho (2015)

Tabela síntese – Deterioração para Vargas & Castilho (2015):
Congestionamento de atividades – Saturação do espaço;
Edifícios obsoletos ou tecnologicamente “atrasados”;
Concorrência com novas centralidades mais tecnológicas;
Apropriação indevida dos espaços públicos;

Fonte: própria a partir de Vargas & Castilho (2015)

2.2.2) Fatores de deterioração urbana segundo Andersen:

Já segundo Andersen (2003), deterioração urbana é um termo para designar alguns dos processos mais importantes que produzem desigualdade espacial. O autor afirma que a deterioração urbana resulta de mudanças sociais, econômicas e físicas nas cidades, mas também atribui às vizinhanças desfavorecidas um importante papel nessa interação. Essas áreas não são mero produto da segregação e da desigualdade espacial, mas também criam segregação e desigualdade novas. Ou seja, o que ocorre nessas vizinhanças em que foram iniciados fortes processos que se realimentam, conduzindo estas áreas a uma espiral declinante, da qual elas raramente se recuperam sem ajuda exterior, configurando, assim, o ciclo de deterioração.

O autor alega também que, embora a deterioração esteja ligada à segregação social, nem sempre é óbvio o porquê de alguns bairros iniciarem um processo de declínio e outros, não. Há processos que levam o caráter de um bairro à mudança gradual de direção que os torna menos atraentes e diminui sua aceitação entre as pessoas que têm poder de escolha no mercado imobiliário. Entre esses fatores, o autor lista:

- Normas de uso e ocupação ultrapassadas ou que não observam as necessidades da população local tendem a auxiliar no processo de deterioração, ou pela dificuldade de se instalar um uso ou pela saturação de usos em uma só localidade.
- Fragmentação social e espirais de conflito;
- Insegurança crescente e abandono, como consequência de crimes e conflitos, resultando em participação e coesão social reduzidas. No momento em que ocorre o êxodo de atividades, diminuem os fluxos de acesso e estadia nas áreas; com isso, facilitam a disseminação de atividades ilícitas e criam uma grande insegurança social.
- Serviços privados e públicos deteriorados ou reduzidos; A tendência a partir da criação de novas centralidades mais tecnológicas é a de que os empresários com

maior possibilidade financeira e os órgãos públicos migrem para essas áreas, gerando uma diminuição de empregos nos locais e um menor fluxo de pessoas em horários comerciais.

- Estigma interno e autoestima reduzida entre os moradores. Muito próximo à análise de Jacobs (2011) das regiões de cortiços, a autoestima reduzida dos moradores faz com que queiram sair daquela localidade em que residem o quanto antes, o que impede a formação do vínculo para cuidado e melhoria da mesma. São características de relações simbólicas que acabam afetando diretamente o espaço físico.
- Estigma externo que gera dificuldades para encontrar empregos, contratar seguros e obter crédito, além de isolamento social. Próximo ao colocado por Vargas & Castilho (2015), uma vez que uma área vai sofrendo um êxodo de usos e abandono, a tendência é que se instalem menores empreendimentos ou atividades informais, que geram menos emprego e lucros com impostos. Com isso, a esfera pública tende a subalimentar essas áreas, aumentando seu processo de abandono, também de acordo com o colocado por Jacobs (2011).

Como resultado desses processos, o ambiente físico se deteriora, problemas sociais aumentam e a atividade social e o emprego entre os residentes declinam. As áreas se tornam mais e mais difíceis de manejar e suas reputações sofrem, conclui o autor. A partir disso, buscou-se sintetizar na Tabela 9 os fatores relacionados aos processos de deterioração urbana segundo Andersen (2003):

Tabela 9: Síntese dos atributos relacionados à deterioração por Andersen (2003)

Tabela síntese – Deterioração segundo Andersen (2003):
Normas de Uso e Ocupação ultrapassadas;
População não se apropria do espaço e o desvaloriza;
Abandono das edificações;
Concorrência com novas centralidades mais tecnológicas;
Gestão de investimentos que superalimenta algumas áreas e deixa outras subalimentadas;
Apropriação indevida dos espaços públicos;

Fonte: Própria a partir de Andersen (2003)

2.2.3) Fatores de deterioração urbana segundo Jacobs:

Já Jacobs (2011) trata os processos de deterioração e dinamismo em uma relação de causa e efeito próxima e antagonica, como se fossem forças exatamente opostas, ou

seja, as características e parâmetros que, quando presentes, geram dinamismo são exatamente as que, quando faltam, geram processos de deterioração. Em alguns dos atributos, essa visão parece se concretizar, mas em outros é difícil aplicá-la. Já os demais pesquisadores tendem a fazer considerações isoladas para as duas possibilidades.

“O primeiro indício de degradação em um bairro, muito antes de qualquer evidência ser perceptível, são a estagnação e a monotonia.” (Jacobs, 2011)

Para a autora, havendo as quatro condições para a diversidade atendidas, existem ainda quatro “tendências de desvitalização”, forças que influenciam para o dinamismo ou deterioração das áreas. São elas: a tendência que a diversidade tem de destruir a si mesma; a tendência de elementos isolados de contribuir para a decadência; a tendência da flutuação populacional de contrapor-se ao crescimento da diversidade; e, por fim, a tendência dos recursos financeiros públicos e privados de superalimentarem ou subalimentarem o desenvolvimento das mudanças.

A primeira tendência decorre do momento em que uma área começa a obter sucesso comercial e dinamismo, tornando-se concorrida. Os preços imobiliários se elevam e usos e atividades mais fortes e economicamente mais lucrativos começam a se repetir e conseqüentemente vão expulsando outros usos complementares, o que acarreta o início do processo de esvaziamento pela monotonia. Alguns usos tendem a competir com outros; é o caso, por exemplo, da habitação, que acaba expulsando alguns tipos de uso por ter um maior potencial econômico, além de acabar predominando a incomodidade dos moradores com determinados usos que gerem barulhos, odores e esvaziamentos, o que acaba reduzindo a diversidade da área.

Promover a diversidade seria a estratégia para frear essa primeira tendência e ela pode ocorrer por um zoneamento marcado pela diversidade de usos com presença de edifícios públicos. Segundo a autora, os órgãos públicos e semipúblicos deveriam se localizar onde contribuíssem pela diversidade, gerando um ganho social.

“Todo esse zoneamento pela diversidade – desde que o propósito seja evitar a reprodução excessiva dos usos mais lucrativos – precisa ser acompanhado de um ajuste nos impostos. A restrição à adoção do uso potencial mais lucrativo em determinada área precisa refletir-se nos impostos. É ilusório fixar um limite para a construção de um imóvel (mesmo que o instrumento de controle seja a altura, o porte, valor histórico, ou estético ou algum outro particular) e deixar que a tributação sobre tal imóvel reflita os valores despropositados dos imóveis próximos que se tornaram mais lucrativos.” (Jacobs, 2011, p.280/281)

A segunda tendência diz respeito a setores urbanos que a autora chama de fronteiras. Esses setores podem ser tanto barreiras físicas, como linhas férreas ou cursos d'água, quanto grandes empreendimentos de uso único, a exemplo dos campi urbanos universitários. Acredita-se que tanto uma barreira de usos únicos, como também acontece com conjuntos habitacionais, quanto as barreiras físicas desestimulam a diversidade de usos e podem gerar processos de deterioração. A ideia é que um uso único leva a um local abandonado, pelo menos, por um período do dia, criando um obstáculo geográfico para o espaço público. Como estratégia, deve-se adotar no planejamento urbano o estímulo a diversidade de usos de atividades econômicas complementares.

Já a terceira tendência está relacionada a flutuação populacional que se contrapõe ao crescimento da diversidade, uma visão que dialoga bastante com Andersen (2003). Ambos colocam que esses processos são ciclos viciosos que as políticas públicas não conseguem resolver. Jacobs (2011) exemplifica com a situação dos cortiços e seu tratamento pelo Poder Público, que geralmente tende a tirar as pessoas de um lugar e transferi-las para zonas de habitação de interesse social, o que acaba gerando mais exclusão social, desta vez localizada em outra zona da cidade. Para ela, a recuperação de um cortiço até pode se dar de forma espontânea, porém é difícil; a maioria dos casos pede uma abordagem das causas e a quebra do elo que gera a segregação/deterioração de uma área. A ideia é que, se o lugar recebe investimentos e intervenções que façam essas pessoas se sentirem bem ali e forneçam a infraestrutura adequada, quebra-se o elo da baixa autoestima do lugar e cria-se o elo de pertencimento e cuidado da área por si só. A verdade é que os cortiços se formam espontaneamente nas áreas mais monótonas e degradadas das cidades e isso poderia ser utilizado para dinamizar essas áreas. Por serem áreas apartadas da dinâmica da cidade elas inicialmente atraem usos indesejados, como atividades ilícitas e/ou violentas; porém, quando se atacam as causas e a quebra do ciclo é iniciada, atraem usos diversos, que por sua vez tornam a área dinâmica, atraindo mais população de diversas idades e situações econômicas, gerando outro círculo vicioso, dessa vez para a manutenção da vitalidade, em que a diversidade de usos atrai diversidade de pessoas, que por sua vez sustenta a diversidade de usos.

A quarta tendência está estritamente ligada ao capital e a sua utilização no urbanismo das cidades. São colocados três tipos de capital: o crédito concedido por instituições de empréstimo privadas convencionais; o fornecido pelo Governo, seja por meio de receita tributária ou por seu poder de tomar empréstimos; e, por fim, o chamado

“dinheiro do submundo”, que tem uma origem nebulosa e a fama de financiar de forma oportunista processos de formação de cortiços. Há, no entanto, um ponto em comum desses três tipos de capitais: todos acabam, majoritariamente, despejando todo o capital em um ponto específico, criando um afogamento das possibilidades de um local e de suas questões e deixa áreas inteiras sem atendimento. Essa forma drástica de intervir gera muitos prejuízos e tem um papel na manutenção dos processos de deterioração nas áreas urbanas.

“Todas as três formas de capital especulativo participam desse colapso, como costumam fazer na decadência urbana. Primeiro a retirada de todo o capital convencional; depois, a ruína financiada pelo capital do submundo; depois, a escolha da área pela comissão de planejamento como candidata a utilização drástica de recursos financeiros do Governo a fim de custear demolições para a renovação urbana. Essa última etapa possibilita o retorno drástico do capital tradicional para financiar as construções e reabilitações do plano de reurbanização”. (Jacobs, 2011)

Isso quer dizer que o capital convencional deixa de apoiar áreas que começam a entrar em processos de deterioração, não concedendo empréstimos para os pequenos comerciantes que buscam empreender ali ou para as iniciativas locais. Essa falta de apoio acaba reduzindo as possibilidades do local em criar diversidade de usos e dinamismo e acaba por torná-lo mais monótono, incentivando o seu processo de deterioração. O financiamento do capital do submundo citado diz respeito a transformações na habitação, no sentido de dividir em plantas cada vez menores o já existente e vender a preços altos, criando uma densidade populacional alta em um local com infraestrutura que passa a ser reduzida e que está em processo de decadência. Esses dois capitais se retroalimentam e o processo é reforçado pelos paradigmas urbanísticos que, ao invés de tratar essas áreas de forma distribuída, foca esforços em partes isoladas e o gera antagonismo entre áreas renovadas e deterioradas.

“É muito fácil atribuir decadência ao trânsito... aos imigrantes... ou aos caprichos da classe média. Os motivos da decadência das cidades são mais profundos e complexos. Dizem respeito ao que pensamos ser desejável e à nossa ignorância a respeito de funcionamento das cidades.” (Jacobs, 2011)

Tabela 10: Síntese dos atributos relacionados à deterioração por Jane Jacobs (2011)

Tabela Síntese - Deterioração para Jane Jacobs (2011):
Áreas com um único uso podem se tornar barreiras - Setorização;
População não se apropria do espaço e o desvaloriza;
Gestão de investimentos que superalimenta algumas áreas e deixa outras subalimentadas;
Padronização de edifícios;
Congestionamento de atividades principais desestimula os usos derivados e a vitalidade;
Lotes grandes e isolados;

Fonte: Própria a partir de Jacobs (2011)

2.2.4) Fatores de deterioração urbana segundo Simões Júnior:

Simões Júnior (1994), assim como Vargas & Castilho (2015), tem foco específico na análise dos processos de deterioração de áreas centrais. Para ele, a deterioração dessas áreas urbanas, por vezes chamada “decadência”, tem uma ligação direta com os processos dinâmicos de produção e consumo após o surgimento da cidade industrial. Coloca que esse novo tipo de lógica para as cidades gerou alterações econômicas e nas formas de apropriação e valorização do solo urbano, além de possibilitarem um maior êxodo de pessoas rumo às áreas urbanas, o que gerou um aumento horizontal da malha urbana. Segundo ele, tudo isso acaba interferindo principalmente nos centros urbanos e gerando processos de deterioração.

“Esses reflexos, basicamente, podem ser entendidos enquanto forças atuantes do mercado imobiliário, que nessas áreas centrais estão constantemente sob influência das tendências centrípetas e centrífugas inerentes ao processo de crescimento urbano.” (Simões Júnior, 1994)

As chamadas tendências centrífugas surgem do movimento de crescimento da cidade em direção à periferia. Acontece em resposta ao crescimento populacional nas áreas urbanas que pedem por mais espaço, mais habitação e das demandas do capital especulativo e imobiliário. Já as chamadas tendências centrípetas acontecem da forma oposta, no sentido das áreas centrais da cidade. É o que se costuma chamar de intervenções urbanas, em que as áreas são revistas e busca-se adequá-las às novas demandas contemporâneas.

“A deterioração dessas áreas centrais – deterioração econômica, física, social e ambiental – corresponde à decadência advinda pelo fato de a estrutura existente no local não estar mais satisfazendo ao papel funcional que lhe é exigido pela cidade e, conseqüentemente, às expectativas definidas pelo mercado fundiário.” (Simões Júnior, 1994)

Em sua análise dos motivos que levaram o centro de São Paulo a se deteriorar, Simões Júnior lista:

- Vetores de valorização imobiliária: coloca que, à medida que São Paulo foi tendo processos de verticalização e criação de novos bairros residenciais de alta renda no sentido Sudoeste da cidade, parte do comércio começa a seguir o uso residencial em busca desses clientes, o que é o primeiro esfriamento comercial do “Centro Velho”. Posteriormente, esse comércio se consolida em Shoppings na tentativa de fugir da violência urbana das fachadas térreas, acentuando ainda mais a decadência.
- Estrutura fundiária complexa: coloca a dificuldade da configuração morfológica do “Centro Velho” frente às possibilidades de renovação das estruturas e edificações dentro dos novos parâmetros e normas construtivas. Mas ressalta que, apesar de ser ruim para o empreendedor, que enfrenta muita dificuldade para revitalizar esses lotes muito estreitos cujos donos são múltiplos, é bom para o patrimônio histórico e cultural da cidade, já que evita uma grande descaracterização das áreas.
- Inadequação do padrão de edificações: a crença do mercado imobiliário de que edifícios históricos são mais onerosos pela dificuldade de adequação com as novas normas. Sendo mesmo uma crença do mercado imobiliário ou não, é importante valorizar as edificações já existentes por questões patrimoniais, da história de formação daquele espaço que estão contidas ali simbolicamente e também pelo que Jacobs (2011) coloca em relação à necessidade de edifícios de diferentes tipos, tamanhos e idades conformando um espaço para que atores de todas as classes sociais e faixas etárias sejam atraídas.
- Dificuldades na acessibilidade: argumenta que, apesar de os centros urbanos geralmente serem bem servidos de transportes públicos, há dificuldades para o carro. Cita em São Paulo a falta de linhas de transporte público que conectem os bairros de elite e as áreas centrais, tornando essa elite mais dependente dos automóveis.
- Poluição ambiental: considerando não apenas a poluição do ar gerada pela excessiva presença de trânsito de modais variados, mas também da

poluição sonora, pelas mesmas causas e visual, pelo excesso e falta de padronização de letreiros e propagandas espalhados nos espaços urbanos públicos e privados. Além disso, já em escala mais local, trata da manutenção e limpeza pública como contribuintes decisivos para os processos de deterioração de uma área urbana.

- Simbologia do centro: visão do centro das cidades como uma síntese do retrato social do país com forte valor simbólico. Exemplifica que a observação de um desses locais centrais é como a observação da pirâmide social do Brasil, ou seja, muitas pessoas de classes econômicas menos abastadas e em situação de rua, alguma pequena porcentagem de pessoas de classe econômica média e uma ínfima quantidade de classes econômicas altas. Por isso, coloca o centro como um dos locais menos segregados da cidade, com predominância popular, e que traz a noção das injustiças sociais e econômicas e das crises financeiras enfrentadas pelo país como um todo. Com isso, coloca que “se hoje o centro é povoado por camelôs, desempregados, pedintes e indivíduos marginalizados, isso não significa que o local esteja degradado”, significa que este é o retrato da situação do Brasil.

A partir disso, criou-se a Tabela 11, síntese dos principais atributos relacionados aos processos de deterioração urbana, considerados por Simões Júnior (1994):

Tabela 11: Síntese dos atributos relacionados à deterioração por Simões Jr. (1994)

Tabela síntese – Deterioração para Simões Júnior (1994):
Edifícios obsoletos ou tecnologicamente “atrasados”
Concorrência com novas centralidades mais tecnológicas
Padronização de edifícios;
Dificuldade da acessibilidade dos automóveis;
Poluição ambiental;
Simbologia do centro como retrato dos problemas do país;
Normas de uso e ocupação ultrapassadas;

Fonte: Própria a partir de Simões Júnior (1994)

2.2.5) Síntese dos fatores de deterioração urbana segundo os autores:

Da mesma forma como ocorreu na pesquisa acerca dos atributos considerados relacionados ao processo de dinamismo ou vitalidade urbana, buscou-se considerar o disposto por todos os autores, levando-se em conta, que eles possuem características diferenciais (tangíveis, intangíveis) e natureza de formação, - algumas resultadas de normas urbanísticas e outras de decisões de projetos de desenho urbano.

Os atributos relacionados à gestão urbana – Concorrência com novas centralidades mais tecnológicas; ausência de apropriação do espaço pela população e sua conseqüente desvalorização; e por fim, a gestão de investimentos que superalimenta algumas áreas e deixa outras subalimentadas -, apesar de terem sido recorrentemente citados, serão desconsiderados daqui para frente, pois fogem do foco de abordagem do presente trabalho.

Pode-se, no entanto, perceber o fato curioso de que a maioria dos atributos relatados pelos autores, recorrentemente relacionados às causas da deterioração urbana, era de natureza de gestão urbana, enquanto a maioria dos relacionados às condições para o desenvolvimento do dinamismo e da vitalidade era de natureza normativa ou projetual. O que mostra que, apesar da necessidade de uma boa base normativa e bons profissionais atuando nas decisões de projeto, a gestão também apresenta um papel muito influente no desenvolvimento de uma área urbana.

A fim de tornar mais fácil a compreensão, compilaram-se na Tabela 12 todos os atributos citados:

Tabela 12: Causas para a deterioração urbana segundo os autores estudados

CAUSAS PARA A DETERIORAÇÃO URBANA SEGUNDO OS AUTORES ESTUDADOS					
Atributos X Autores	Vargas & Castilho	Andersen	Jane Jacobs	Simões Júnior	TOTAL
Congestionamento de atividades principais desestimula os usos derivados e a vitalidade;	X		X		2
Áreas com um único uso podem se tornar barreiras - Setorização;			X		1
Normas de uso e ocupação ultrapassadas;		X		X	2
Edifícios obsoletos ou tecnologicamente “atrasados”;	X			X	2
Concorrência com novas centralidades mais tecnológicas;	X	X		X	3
Lotes grandes e isolados			X		1
Dificuldade da acessibilidade dos automóveis;				X	1
Poluição ambiental;				X	1
População não se apropria do espaço e o desvaloriza;		X	X		2
Gestão de investimentos que superalimenta algumas áreas e deixa outras subalimentadas.		X	X		2
Apropriação indevida dos espaços públicos	X	X			2
Padronização de edifícios;			X	X	2
Simbologia do centro como retrato dos problemas do país;	X				1

Fonte: Própria

2.3) Elementos configuracionais que caracterizam espaços deteriorados e dinâmicos:

A partir da análise sobre o entendimento dos diferentes autores para dinamismo e deterioração urbana, foi definido um quadro com as maiores recorrências das causas de ambos os processos.

A Tabela 12 demonstra os atributos que receberam maiores recorrências, sejam relacionados ao dinamismo, sejam à deterioração. Neste primeiro momento, esses atributos ainda não serão subdivididos quanto à natureza de sua gênese, porém, buscou-se reduzir o universo tratando atributos similares conjuntamente. Dessa forma, o estudo da permeabilidade visual se juntou ao das fachadas térreas ativas, uma vez que um dos requisitos para que as fachadas térreas sejam ativas é que haja permeabilidade visual. Outro atributo que saiu da análise foi o congestionamento de atividades principais, uma vez que essa regulação depende mais do mercado do que de normas urbanísticas, além disso, a avaliação da diversidade de usos já contemplará de alguma forma, o estudo desse atributo.

Apesar deste primeiro momento ainda não fazer divisões quanto à natureza dos atributos, é importante ter em mente que o presente trabalho tratará apenas de aspectos do âmbito local, e não global, analisando os setores em estudo quanto à aspectos próprios, sem fazer correlações com o âmbito global.

Para o Dinamismo, consideraram-se apenas os atributos que tiveram três ou mais recorrências, enquanto para a deterioração os que tiveram duas ou mais recorrências. Isso se deu pelo fato do presente estudo abordar um universo pequeno de pesquisadores. Como apenas quatro pesquisadores foram avaliados em cada aspecto, para trazer maior fundamentação, utilizou-se só o que a maioria deles realmente concordava.

A tabela seguinte, além de reunir essas recorrências, já inicia o processo de criação do quadro que será utilizado para a aferição desses atributos nas áreas em estudo, ou seja, associa os atributos com a forma de aferição que será adotada na pesquisa.

Tabela 13: Tabela de recorrência de atributos relacionados ao dinamismo e deterioração urbana

Atributos mais recorrentes:		Forma de aferição:	Recorrência:
DINAMISMO	Diversidade de Usos – Uso misto;	% de cada tipo de uso e atividade;	4
	Fachadas térreas ativas;	Quantidade de aberturas se abrindo para o exterior;	4
	Quadras curtas;	Comprimento das quadras (m);	3
	Testadas de lote estreitas;	Largura dos lotes (m);	3
	Densidade média;	Densidade média;	4
	Conforto ambiental;	% de áreas sombreadas ou com tratamento paisagístico;	3
	Acessibilidade interna;	Quantidade de barreiras nos caminhos dos pedestres;	4
	Baixa velocidade do tráfego;	Velocidade carros compatível com pedestres	3
DETERIORAÇÃO	Normas de uso e ocupação ultrapassadas;	Período entre revisões;	2
	Edifícios obsoletos ou tecnologicamente “atrasados”;	% de edifícios com tecnologias atuais; (internet, antenas, elevadores, garagens etc.)	2
	Apropriação indevida dos espaços públicos;	% área ocupada com mercado informal;	
	Padronização de edifícios;	Existência de normas que padronizem a arquitetura;	2

Fonte: Própria.

Verifica-se que os atributos que definem deterioração ou dinamismo possuem diferentes características. Estas merecem ser analisadas para se observar aquelas que podem ser impulsionadas pelo campo do planejamento, e as que podem pelo desenho urbano, objeto dessa pesquisa que será objetivo do próximo capítulo.

CAPÍTULO 3 – ELEMENTOS CONFIGURACIONAIS E NORMATIVOS QUE CARACTERIZAM ESPAÇOS URBANOS DINÂMICOS E DETERIORADOS

Visando a estabelecer uma relação entre os atributos identificados no capítulo anterior e as características de espaços dinâmicos e elementos configuracionais, fez-se necessário, em um primeiro momento, chegar a um conjunto mínimo de elementos que compõem o tecido urbano independentemente de serem espaços deteriorados ou dinâmicos, para depois partir para a associação do instrumento que lhe pode dar consequência, ou seja, as normas urbanísticas ou decisões de projeto urbano.

3.1) Elementos constitutivos do tecido urbano

Utilizou-se como referência para a identificação dos elementos constitutivos do tecido urbano o estudo de Panerai (2014), que permitiu compreender quais e como esses elementos funcionam na estruturação do tecido urbano.

Segundo Panerai (2014), o tecido urbano é constituído pela superposição ou imbricação de três conjuntos de elementos: (i) a rede de vias; (ii) os parcelamentos fundiários; e (iii) as edificações. Para destrinchar como deve ser feita a análise do tecido urbano, foram estabelecidas definições e diretrizes de como observar tais elementos.

- (i) A rede de vias e os espaços públicos: as vias e conjuntos de espaços públicos se constituem na estrutura básica definidora do espaço das cidades, contribuem na distinção entre os espaços públicos e privados. Panerai (2014) coloca que a distinção entre espaço público e privado pertence ao campo do direito urbanístico e, por isso, é mutável de acordo com a cultura e época. No estudo da dinâmica urbana, ganha forma o que chamamos de espaço público que, mais uma vez, Panerai (2014) define como:

“a totalidade das vias: ruas e vielas, bulevares e avenidas, largos e praças, passeios e esplanadas, cais e pontes, mas também rios e canais, margens e praias. Esse conjunto organiza-se em rede a fim de permitir a distribuição e a circulação na cidade”.

- (ii) Parcelamentos: a respeito dos parcelamentos fundiários, trata-os como fator fundamental para a existência do tecido, já que sua ligação é o que gera as conexões. Segundo Panerai (2017),

“Essa relação também estrutura a massa edificada. A parcela não é um terreno a ser ocupado de qualquer maneira, mas uma unidade de solo urbana organizada a partir da rua. As edificações podem estar no alinhamento do lote

ou recuadas, podem ser geminadas ou isoladas, altas ou baixas, mas tem sempre a rua como referência. Tal submissão do construído ao espaço público tem duas consequências: permite que haja *solidariedade* entre edifícios, mesmo quando estes pertençam a épocas diferentes e cria características diferenciadas no interior da parcela, que ocorrem em todos os lotes edificados”.

Dessa forma, coloca que essas duas consequências garantem o funcionamento do tecido, o que chama de jogo de permanência e mudanças. Capacidade de renovação sem colocar o conjunto em xeque.

- (iii) Edificações: por fim, as edificações correspondem majoritariamente ao espaço privado e vertical. Enquanto a rede de vias e os parcelamentos, micro e macro, tratam de esferas públicas, os edifícios tratam das áreas privadas. Da mesma forma, há uma interdependência entre os edifícios, os parcelamentos e as redes de vias.

Os atributos recorrentes, encontrados na Tabela 12, correlacionam-se com os elementos do espaço urbano, uma vez que, dizem respeito a algum dos três. Logo, a partir dessa análise, podem-se caracterizar melhor os atributos relacionados aos elementos do tecido urbano capazes de auxiliar no processo de dinamização ou deterioração de uma área.

Avaliando o conjunto de atributos da Tabela 12, verifica-se que existem outros pontos intervenientes na formação do espaço urbano a serem considerados, além dos elementos formadores do tecido urbano apontados por Panerai (2014): vias, edifícios e parcelamentos. Esses outros pontos, são aqueles associados aos parâmetros de uso e ocupação do solo urbano, definidos no Plano Diretor Urbano e suas legislações complementares.

Na busca de fundamentação para essa observação, recorreu-se aos estudos de Gunter e Maria Elaine (2017). Dentro da análise do que eles denominam do espaço urbano, a dimensão que mais diz respeito e responde às questões do presente trabalho é a funcional, ou seja, a dimensão que se preocupa com o desempenho ergonômico e a operacionalidade de áreas urbanas e edifícios, correlacionando as expectativas de adequação e eficiência dos espaços e das atividades realizadas nele.

O estudo das características morfológicas do espaço urbano realizado pelos autores se divide em cinco espectros de análise: descrição dos espaços, classificação de atividades, quantidade dos espaços, qualidade dos espaços e relação entre os espaços. Na descrição desses espaços, observa-se: abrangência, temporalidade e autonomia;

classificação: parâmetros de uso e ocupação; na quantidade: área, altura, número de pavimentos, volume, taxa de ocupação, coeficiente de aproveitamento e afastamentos; na qualidade: proporção, volume e permeabilidade; e, por fim, na relação: complementaridade, proximidade e acessibilidade funcional.

Desta análise se tira como o aspecto de maior relevância, para complementar os elementos formadores do tecido urbano, a descrição dos espaços e a classificação de atividades, que até então não tinham recebido atenção, mas que são importantes para a consolidação de atributos de uma área dinâmica.

Tabela 14: Análise da dimensão funcional de Kohlsdorf, G & Kohlsdorf, M.

Dimensão Funcional	
Atributos morfológicos	
Fatores	Elementos
Descrição dos espaços	Abrangência: Local, central ou regional;
	Temporalidade: Diurna, Noturna, diuturna/ constante, esporádica, sazonal;
	Autonomia: Muito, pouco ou sem autonomia;
Classificação de atividades	Uso/Ocupação: Residencial, Comercial, Prestação de Serviços, Industrial ou Institucional;

Fonte: própria a partir de Kohlsdorf, G & Kohlsdorf, M.

Esse estudo possibilita, então, a fundamentação da inclusão dos parâmetros de uso e ocupação do solo urbano como elementos definidores da ocupação do solo. Pode-se então fazer o primeiro cruzamento de dados, entre os parâmetros mais recorrentes relacionados ao dinamismo ou deterioração urbana e os elementos. Para os atributos relacionados ao dinamismo, foi utilizada a marcação verde, enquanto para os relacionados à deterioração urbana foi utilizada a cor vermelha, conforme legenda abaixo. Assim, todos os atributos se encontram em um mesmo quadro.

Legenda:	
Dinamismo	Deterioração

Tabela 15: Elementos X Atributos

Atributos mais recorrentes:	Elementos definidores da ocupação do solo
Normas de uso e ocupação ultrapassadas;	Uso e Ocupação do solo
Diversidade de Usos;	
Densidade média;	
Quadras curtas;	Os parcelamentos do solo
Testadas de lote estreitas;	
Fachadas térreas ativas;	As edificações
Padronização de edifícios;	
Edifícios obsoletos ou tecnologicamente “atrasados”;	
Apropriação dos espaços públicos;	A rede de vias e espaços públicos
Conforto térmico – Tratamento paisagístico;	
Acessibilidade;	
Diminuição da velocidade do tráfego;	

Fonte: própria.

Como se pode observar, os elementos da estrutura urbana definidos por Panerai (2014) e Kohlsdorf (2017), são decorrências tanto de normas definidas nos instrumentos legais (lei de parcelamento urbano, Plano diretor urbano por meio do zoneamento de uso e ocupação do solo e código de edificações), quanto em estratégias de projetos urbanísticos e de edificações. Desses elementos, o mais difícil de alterar são os parcelamentos. É viável fazer ajustes e alterações nas normas de uso e ocupação e nos projetos das edificações e dos espaços públicos e vias, mas alterar parcelamentos urbanos é um processo muito mais complexo.

O passo seguinte na construção do quadro de análise foi agrupar o que cabe no âmbito do planejamento e da gestão urbana, onde se pode verificar a qualidade de projetos urbanos e edifícios. Diante dos atributos identificados como favoráveis à deterioração ou dinamismo, pôde-se identificar o que é de uma natureza ou de outra.

A partir do entendimento que o espaço urbano se constitui desses elementos, torna-se relevante discutir o que decorre de ações de planejamento ou desenho urbano.

O planejamento analisa as condicionalidades do meio físico e da estrutura urbana existente, fundamentando a tomada de decisão com as demandas socioeconômicas, e

define normas de uso e ocupação do solo. A gestão, por sua vez, implementa essas normas com um contínuo ato negocial com a realidade, que é dinâmica. Enquanto o momento do planejamento se consolida no Plano diretor Urbano, em especial, a gestão se faz presente com mais força nas autorizações, como é o caso do licenciamento urbanístico, que ocorre quando se garante a aplicação e execução dos preceitos dispostos no planejamento. Dito isso, o gestor deve ter um enorme preparo e experiência, pois deverá conhecer todas as normas e seus *backgrounds* para sua correta aplicação nos espaços urbanos. Planejamento e gestão se retroalimentam e, no caso de áreas deterioradas, pode-se dizer que ocorreu uma quebra nesse *feedback* mútuo.

3.2) As diferentes naturezas dos atributos relacionados ao dinamismo ou deterioração de espaços urbanos

Como previamente comentado, os atributos encontrados e classificados por quantidade de recorrências serão, neste momento, classificados também de acordo com a sua natureza. Por natureza do atributo entendem-se aqueles que podem ser decorrentes de diferentes ações da gestão e planejamento urbano como: (i) resultados de aplicações de normas urbanísticas quando da elaboração de Planos Diretores e demais normas de planejamento urbano ou; (ii) resultados de decisões de projeto urbano que podem ser verificadas quando do licenciamento.

3.2.1. Atributos decorrentes de natureza normativa/planejamento: São resultados da configuração urbana, diretamente relacionados às permissões de uso e ocupação do solo, dos potenciais construtivos e taxas de ocupação dos lotes e dos espaços públicos. De acordo com a legislação urbana brasileira três instrumentos normativos se destacam como responsáveis pela configuração urbana de responsabilidade do governo local, a saber: plano diretor em seu zoneamento de uso e ocupação do solo norteado pelo Estatuto das cidades, Lei n.º 10.257, de 10 de julho de 2001; a lei de parcelamentos que possui como balizadora a Lei Federal n.º 6.766, de 19 de dezembro, com alterações da Lei n.º 9.785, de 29 de janeiro de 1999 e o Código de obras e edificações previsto no Código civil brasileiro lei federal 10.046 de janeiro de 2002.

A seguir, listam-se os parâmetros relativos às normas de planejamento urbano que são relevantes para a presente análise, ainda no âmbito geral, e sua norma de origem e regulamentação:

Tabela 16: Parâmetros decorrentes do planejamento urbano/normas:

Parâmetros decorrentes de planejamento urbano/normativos:	
PLANO DIRETOR	Delimitação das zonas urbanas, de expansão urbana e de urbanização específica;
	Parâmetros de uso e ocupação do solo
	Índices urbanísticos (área, Taxa de ocupação, Coeficiente de aproveitamentos, afastamentos etc.).
	Bases para a aplicação de instrumentos.
	Delimitação de áreas de preservação ambiental;
	Traçado do sistema viário principal, existente e projetado;
	Localização e previsão de obras públicas de grande porte.
COE	Ventilação e aeração (troca de ar) natural dos ambientes;
	Dimensionamento adequado de aberturas e difusão da luminosidade natural no interior da edificação;
	Proteção das chuvas e dos ventos;
	Proteção ou aproveitamento da incidência de raios solares;
	Manutenção da qualidade acústica dos ambientes;
	Garantia acessibilidade universal;
	Garantia do desempenho térmico adequado;
	Dimensionamento de vagas (m) em garagens e estacionamentos particulares e públicos;
	Número mínimo de vagas para veículos e bicicletas, de acordo com uso;
L6766	Previsão da Infraestrutura básica;
	Requisitos de áreas destinadas a sistemas de circulação, implantação de equipamentos urbanos e comunitários e de espaços livres públicos
	Área mínima dos lotes de 125m ² e frente mínima de 5m;
	Dimensionamento das quadras;
	Articulação entre as vias adjacentes oficiais, existentes ou projetadas e adequação topográfica;
	Definições de faixas não edificáveis;

Fonte: própria.

3.2.2 Atributos de natureza projetual/desenho urbano:

As normas definem parâmetros geralmente expressos em porcentagens, necessidades mínimas ou possibilidades máximas, porém, cabe ao projeto dosar e encontrar as dimensões e necessidades básicas de cada espaço ou área urbana de acordo com a gama de usos e possibilidades de ocupação que ali ocorrerão. Ou seja, apesar de ter uma série de parâmetros limitando as decisões de projeto, quando se vai implantar um novo edifício, por exemplo, são as decisões do projetista que dirão se a taxa permeável do lote terá vegetação, árvores e espaços de convívio agradáveis ou se serão grandes pátios descampados; se as aberturas mínimas serão janelas de vidros espelhados sem permeabilidade visual, ou janelas que se abram para o espaço público e permitam

iluminação natural; se o lote se voltará para dentro, com tendência a elitizar o público, ou para fora, criando térreos ativos e mais seguros. Por isso as decisões de projeto são tão importantes.

As normas estabelecem um grau de apropriação do espaço que potencializa, ou não, determinada configuração urbana, mas o projeto efetiva essa intenção, ou não, na tomada de decisão arquitetônica. As normas devem, então, ser flexíveis, com mínimos e máximos, porcentagens e diretrizes, mas o balanceamento e equilíbrio na aplicação destas normas dependem do projetista e suas decisões.

Assim, como verificamos anteriormente, alguns dos atributos que podem implicar em dinamização ou deterioração vão para além das normas e merecem ser avaliados em campo, no lugar específico em que se vai estudar. No caso, optou-se por aplicar um procedimento misto, ou seja, uma leitura dos projetos realizados para a localidade unida às observações de campo, onde se podem averiguar atributos como: a padronização de edificações, que observou se havia alguma diretriz que levasse à padronização ou se é mera escolha projetual, a obsolescência tecnológica de edificações, que observou se as edificações possuíam elevadores, rede e subsolos e, por fim, a apropriação indevida de espaços públicos, que foi adaptada para apropriações informais dos espaços públicos e mensurada pela média das ocupações informais ou irregulares.

Por isso, o presente trabalho, nas questões que envolvem essa natureza, fará a análise a partir da identificação de como o espaço ou os edifícios estão sendo tratados e como isso se relaciona com os atributos encontrados na Tabela 12, também relativos a essa natureza.

3.3) As diferentes naturezas dos atributos relacionados ao dinamismo ou deterioração de espaços urbanos

A partir disso, pôde-se então fazer o segundo cruzamento de dados, dessa vez, correlacionando os elementos, seus atributos recorrentes e a natureza dos mesmos. Nesse momento, irão se dividir ainda em decisões de projeto, planejamento e gestão, uma vez que se precisa fazer o recorte dos elementos relacionados à gestão urbana, que fogem do espectro de controle do presente trabalho. Da mesma forma, para os atributos relacionados ao dinamismo, foi utilizada a marcação verde, enquanto para os relacionados à deterioração urbana foi utilizada a cor vermelha, conforme legenda abaixo.

Legenda:	
Dinamismo	Deterioração

Tabela 17: Elementos X Atributos X Natureza

Elementos	Atributos mais recorrentes:	Natureza	Normas:
Uso e Ocupação do solo	Normas de uso e ocupação ultrapassadas;	Planejamento & Projeto	Plano diretor
	Diversidade de Usos;		Plano diretor
	Densidade média;		Plano diretor
Parcelamentos	Quadras curtas;	Planejamento & Projeto	L6766
	Testadas de lote estreitas;		L6766
Edificações	Fachadas térreas ativas;	Planejamento, Projeto & Gestão.	Código de Edificações
	Padronização de edifícios;		Código de Edificações
	Edifícios obsoletos ou tecnologicamente “atrasados”;		Código de Edificações
Rede de vias e espaços	Apropriação de espaços públicos;	Planejamento, Projeto & Gestão.	Código de posturas
	Conforto térmico – Tratamento paisagístico;		Plano diretor
	Acessibilidade;		Código de Edificações
	Diminuição da velocidade do tráfego;		Normas de trânsito/ atributos de projeto urbano

Fonte: Própria

Feito isto, partiu-se para as análises mais específicas, em que se buscou cruzar os atributos e a fonte de suas regulamentações com parâmetros que sejam facilitadores de deterioração e dinamismo.

3.3.1. Estabelecimento de parâmetros para aferição dos elementos configuracionais dos espaços:

Os atributos mais recorrentes encontrados, que geraram as formas de aferição tanto para o dinamismo quanto para a deterioração, mesmo com a identificação e definição de sua norma ou natureza, ainda carecem de objetividade para elaboração de um quadro analítico do espaço urbano. Ou seja, necessitam de definição de parâmetros sobre o que se considera promotor do dinamismo ou o que pode levar à deterioração de um espaço urbano.

Essa definição será importante tanto para uma análise do espaço, para verificar seu grau de dinamismo ou deterioração, como poderá ajudar a evitar o processo de deterioração, apoiando as decisões acerca do planejamento urbano (formulação da norma) e o momento do licenciamento das obras (aplicação e monitoramento da norma).

O que se buscou, então, foi encontrar bibliografia específica que mostrasse estudos revelando de forma mais objetiva os parâmetros encontrados, ou seja, em vez de se manter a subjetividade de “quadras curtas”, procurou-se o real parâmetro, qual é a metragem para que uma quadra seja considerada curta ou longa. Apesar de muitos pesquisadores e estudiosos citarem aspectos ou diretrizes de forma recorrente, a maior parte deles é totalmente subjetivo, o que dificulta não só sua aplicação em novos projetos, como também sua inclusão em normas. A relatividade desses aspectos ou diretrizes subjetivos geram dúvidas inclusive na análise de áreas urbanas, portanto, buscou-se encontrar referências que objetivassem esses atributos.

Foram avaliados os atributos e seus respectivos parâmetros de acordo com o grupo de elementos constitutivos do tecido urbano os quais pertencem, sendo (a) uso e ocupação, (b) parcelamentos, (c) edifícios e (d) rede de vias e espaços públicos:

(a) Parâmetros relativos ao uso e ocupação do solo:

Tabela 18: Parâmetros esperados para uso e ocupação do solo

	Atributos mais recorrentes:	Normas	Parâmetros:
a) Uso e Ocupação do solo	a.1) Normas de uso e ocupação ultrapassadas;	P. D.	Período entre revisões de até 10 anos, passível de revisão em 5 anos;
	a.2) Diversidade de Usos;	P. D.	Permissão/incentivo de usos mistos em pelo menos 30% das áreas;
	a.3) Densidade média;	P.D.	Entre 200 a 450 hab/ha

Fonte: própria.

a.1) Normas de uso e ocupação ultrapassadas:

Para que não fiquem ultrapassadas e se tornem barreiras ao desenvolvimento de uma área urbana, as normas devem ser revistas e ajustadas às dinâmicas socioeconômicas e de capacidade de suporte das infraestruturas instaladas nos setores urbanos. Essas revisões devem ocorrer, pelo menos, nos intervalos de tempo definidos pelas normas de política urbana para revisão do Plano diretor, que é de dez anos, passível de revisão em cinco anos, segundo alterações à Lei Orgânica do DF trazidas pela emenda à lei orgânica nº 49, de 2007.

“Art. 317. O Plano Diretor de Ordenamento Territorial do Distrito Federal abrangerá todo o espaço físico do território e estabelecerá o macrozoneamento com critérios e diretrizes gerais para uso e ocupação do solo, definirá estratégias de intervenção sobre o território, apontando os programas e projetos prioritários, bem como a utilização dos instrumentos de ordenamento territorial e de desenvolvimento urbano.

§ 5º O Plano Diretor de Ordenamento Territorial do Distrito Federal terá vigência de 10 (dez) anos, passível de revisão a cada 5 (cinco) anos, observado o disposto no art. 320 desta Lei Orgânica.”

a.2) Diversidade de Usos:

Para Prinz (1980), o tipo de uso e ocupação do solo influencia, inclusive, a questão do tráfego e sua distribuição, uma vez que cada tipo de uso e ocupação gera um tipo de tráfego em um determinado horário, que seria seu horário de pico. Ou seja, zonas residenciais geram fluxos matinais, de pessoas saindo para seus trabalhos e atividades, e

noturnos, voltando para suas casas. Coloca então que usos mistos equilibram esse tipo de fluxo concentrado, fazendo com que as áreas tenham um tráfego mais balanceado, além de possibilitarem menores distâncias entre os usos, o que pode viabilizar o caminho seguro de pedestres e ciclistas. Assim, existe, uma relação positiva entre diversidade de solo, número de pessoas circulando no espaço urbano e o tema da mobilidade urbana.

Para Yeang (2013), é preciso maximizar a sinergia e minimizar o conflito para compatibilizar usos distintos, uma vez que a diversidade inevitavelmente traz algum tipo de conflito. Assim, sugere combinar atividades primárias de moradia e trabalho, que suportam uma grande gama de atividades secundárias, como comércio, entretenimento e lazer.

De acordo com Yeang (2013), inserir o uso habitacional na mistura de usos é essencial, já que a vitalidade e viabilidade do espaço urbano podem ser perdidas onde ele não é permitido. Inserir e possibilitar esse uso, onde for possível, permite que as atividades possam acontecer em diferentes períodos do dia e não só nos horários comerciais tradicionais. Para ele, há vários benefícios trazidos pela mistura de usos, como: Um acesso mais conveniente e fácil à infraestrutura; a minimização dos congestionamentos para o trabalho; as melhores oportunidades de interação social que surgem; a formação de comunidades socialmente diversas; o estímulo visual gerado por diferentes tipos de edifícios em proximidade; o crescimento do sentimento de segurança social, conseguido por meio dos “olhos da rua”; a possibilidade de melhorias na eficiência energética e o uso mais eficiente dos espaços públicos e edifícios; o aumento da vitalidade urbana; e, por fim, uma maior viabilidade de infraestrutura urbana e suporte aos pequenos empreendedores e comerciantes.

Para Yeang (2013), uma referência muito utilizada é a de que áreas com uso misto devem abranger um raio de 400m, o que se iguala a uma caminhada de cerca de cinco minutos.

Para Blanco (2017), o índice ideal para que se garanta a diversidade de usos é a colocação do mínimo de 30% de áreas em que seja permitido/incentivado o uso misto. Este índice foi conseguido pela autora através do cálculo apresentado na escala de avaliação de usos do solo de Costa (2008) em estudo voltado à facilitação da mobilidade que consideram o dinamismo urbano.

a.3) Densidade:

A densidade de uma área é definida pelas leis de parcelamento, por meio do tamanho dos lotes e pelos índices urbanísticos como taxa de ocupação, coeficiente de aproveitamento, taxa de permeabilidade, afastamentos e gabaritos.

Mais uma vez, retomando a ideia de cidade sustentável e compacta, de acordo com Silva, Silva e Nome (2016):

“A sustentabilidade das cidades perpassa pela discussão sobre a sua densidade como imposição morfológica no espaço urbano, pois é este um dos principais elementos de controle e monitoramento espacial e ocupacional no espaço urbano enquanto fenômeno de dispersão territorial. É a densidade urbana inserida na morfologia que determinará o grau de acessibilidade, a proximidade e o acesso ao emprego e à habitação, com adequada infraestrutura à população economicamente desfavorecida”.

Segundo Yeang (2013), benefícios relacionados a maiores densidades podem ser vistos nos aspectos social, econômico, ambiental e de mobilidade urbana. Para ele, socialmente, maiores densidades fazem com que haja uma maior proximidade social, o que encoraja interações positivas e diversidade, além de viabilizar um maior acesso aos serviços sociais; possibilitando mais moradias de interesse social com maior integrada. Economicamente, ajudam a desenvolver mais a economia local e proporcionam uma economia de infraestrutura. Ambientalmente, aumentam a eficiência energética, diminuem o uso de recursos, geram menos poluição, preservam e ajudam a financiar manutenção de espaços públicos abertos e reduzem a demanda de desenvolvimento urbano horizontalmente. E, por fim, já no âmbito da mobilidade urbana, dão apoio ao transporte público, reduzem o número de carros, reduzindo assim a demanda por estacionamentos e tornam economicamente viáveis os subsolos.

Mascaró (2001), ao tratar do discurso da necessidade de adensamento das cidades, coloca contrapontos como a necessidade de observação de cada caso para que não sejam criados novos problemas, como prejuízos ao conforto ambiental. Destaca que, na discussão de equilíbrio da densidade urbana, colocam-se aspectos como a falta de continuidade da malha urbana, vazios urbanos ou o tamanho dos lotes. Para os parcelamentos no Brasil, aponta que geralmente são encontrados cerca de 30 lotes por hectare, o que teria o potencial de 100 habitantes por hectare, caso todos estivessem ocupados. Porém, como ocorrem vazios urbanos ou lotes não edificadas, a realidade

encontrada aqui é de uma densidade média de 40 pessoas por hectare, o que é muito baixo, inviabilizando inclusive a implantação de infraestrutura urbana.

Em seu estudo para as cidades brasileiras de médio porte e Porto Alegre, desenvolvido entre 1979 e 1996, Mascaró (2001) coloca o valor encontrado de densidade adequada entre 300 e 350 pessoas por hectare, sendo o mínimo de 40 pessoas por hectare, para se adensar uma área sem aumentar a demanda por infraestrutura e permitindo uma boa qualidade ambiental.

Yeang (2013) prevê, em um quadro, várias situações e suas densidades ideais, levando em consideração o tipo de moradia que é permitido, o fornecimento de vagas de carros do local, a acessibilidade e o posicionamento na malha urbana da cidade. As análises consideram habitações por hectare (hab/ha) e unidades por hectare (u/ha). Dentro das situações colocadas, optou-se por utilizar como parâmetro o disposto para áreas centrais com alta acessibilidade, pouco suprimento de vagas e com habitações do tipo apartamentos – Entre 200 a 450 hab/ha.

Tabela 19: Densidades ideais segundo Yeang (2013)

		Opção 01	Opção 02	Opção 03
Suprimento de vagas		Alta 2-1.5 vagas por unidade	Moderada 1.5-1 vagas por unidade	Baixa Menos de uma vaga por unidade
Tipo de habitação predominante		Casas independentes ou com uma parede compartilhada	Conjunto de casas geminadas ou apartamentos	Principalmente apartamentos
Localização	Situação			
Sítios dentro do centro da cidade;	Central			240-1100 hr / ha 240-435 u / ha Ave. 2.7 hr / u
	Urbana		200-450 hr / ha 55-175 u / ha Ave. 3.1 hr / u	450-700 hr / ha 165-275 u / ha Ave. 2.7 hr / u
	Suburbana		240-250 hr / ha 35-60 u / ha Ave. 4.2 hr / u	250-350 hr / ha 80-120 u / ha Ave. 3.0 hr / u
Sítios ao longo dos corredores de transporte e perto dos centros	Urbana		200-300 hr / ha 50-110 u / ha Ave. 3.7 hr / u	300-450 hr / ha 100-150 u / ha Ave. 3.0 hr / u
	Suburbana	150-200 hr / ha 30-50 u / ha Ave. 4.6 hr / u	200-250 hr / ha 50-80 u / ha Ave. 3.8 hr / u	
Sítios distantes;	Suburbana	150-200 hr / ha 30-65 u / ha 1 Ave. 4.4 hr / u		

Fonte: A partir de Yeang (2013) p.48

(b) Parâmetros relativos aos parcelamentos:

Tabela 20: Parâmetros esperados para uso e ocupação do solo

b) Parcelamentos	Atributos mais recorrentes:	Normas:	Parâmetros:
	b.1) Quadras curtas;	L6766	Entre 60m e 200m
	b.2) Testadas de lote estreitas;	L6766	De 5m a 10m de largura;

Fonte: Própria.

b.1) Quadras curtas:

A dimensão de uma quadra deve levar em consideração o conforto de locomoção para o pedestre, ator mais lento e vulnerável do processo. Segundo Gondim (2010), o raio de alcance do pedestre, que tem a velocidade média de operação de 5 km/h, não ultrapassa 1 km ou 1,5 km. Porém, demonstra um estudo relacionando as distâncias máximas desejáveis de acordo com diversos destinos, sendo que estas variam entre 500 m, para campo de jogos, e 1,5 km, para instalações esportivas ou locais de trabalho. Já para a bicicleta, com uma velocidade média de operação de 15 km/h, coloca que as distâncias ideais são entre 800 m e 3 km. Porém, é importante considerar que essa é uma média, e médias não abarcam toda a população; é preciso considerar as pessoas com mobilidade reduzida ou com restrição de mobilidade e as diferentes faixas etárias que utilizarão o espaço.

O raio de alcance dos pedestres varia, de acordo com Prinz (1980), com a relação entre os diversos destinos do indivíduo e suas distâncias e tempos prováveis, que, por sua vez, muda de acordo com o indivíduo (idade, gênero, aptidão física, tempo etc), a frequência desses trajetos e os obstáculos encontrados nele. Obstáculos podem estar ligados à falta de acessibilidade, com barreiras ou impedimentos físicos, mas podem também estar ligados à insegurança, ou sensação dela, dos locais. Porém, em seu diagrama que coloca figuras de diferentes faixas etárias e gêneros, os maiores raios se encontram com as mulheres e homens jovens, que variam entre 500m e 600m. Prinz recomenda que os percursos não sejam superiores a 500m, possibilitando uma maior viabilidade dos caminhos para pedestres. Porém, deve-se considerar que 500m seria o limite, o percurso máximo confortável, o que gera necessidade de quadras e quarteirões menores, que possibilitem não só a ida, mas também a volta.

Segundo Yeang (2013), em relação ao tamanho das quadras, “pequeno é bonito”. Para ele, algumas características são essenciais, como: a facilidade do acesso, a habilidade de sustentar uma variedade de tipos e usos de diferentes edifícios e a habilidade de adaptação às possíveis mudanças futuras. Afirma, então, que quadras com larguras de 80m a 90m permitem essas condições em diversas áreas e circunstâncias, sendo reduzidas para 60-80m em centros urbanos.

Já de acordo com as formas das quadras, Yeang (2013) faz a análises separadamente, de forma que quadras quadradas são colocadas como aquelas que geralmente são o modelo mais flexível para acomodar uma variedade de edifícios comerciais e residenciais, com mais alternativas para os tratamentos internos; quadras retangulares com profundidade de 110m são colocadas como aquelas que, mais confortavelmente, são capazes de acomodar edifícios mais largos, como fábricas e depósitos sem expor os fundos ou fachadas laterais. Isso pode ser mais apropriado em certas circunstâncias, como nas periferias (zonas de transição) de centros de cidades; quadras retangulares, de cerca de 100mx200m, orientados com sua menor parte na rua principal, por sua vez, são também consideradas benéficas no aumento da conectividade com o entorno e promovendo mais cruzamentos e junções, que servem para diminuir a velocidade do tráfego, melhorando as condições de ciclistas e pedestres; e, por fim, as quadras irregulares são aquelas que podem ser moldados para responder à topografia e a criação de pontos locais.

Considerando a largura ideal, segundo Yeang (2013), definida para áreas centrais, de 60 a 80m juntamente com o ideal de quadras retangulares de 100x200m, que auxiliariam na conectividade, obteve-se o parâmetro a ser analisado de: largura mínima de 60m e máxima de 100m e profundidade mínima de 120m e máxima de 200m. Assim, adotou-se como parâmetro, levando em consideração que para o presente trabalho pouco interessa o formato das quadras, a dimensão mínima de 60m e máxima de 200m.

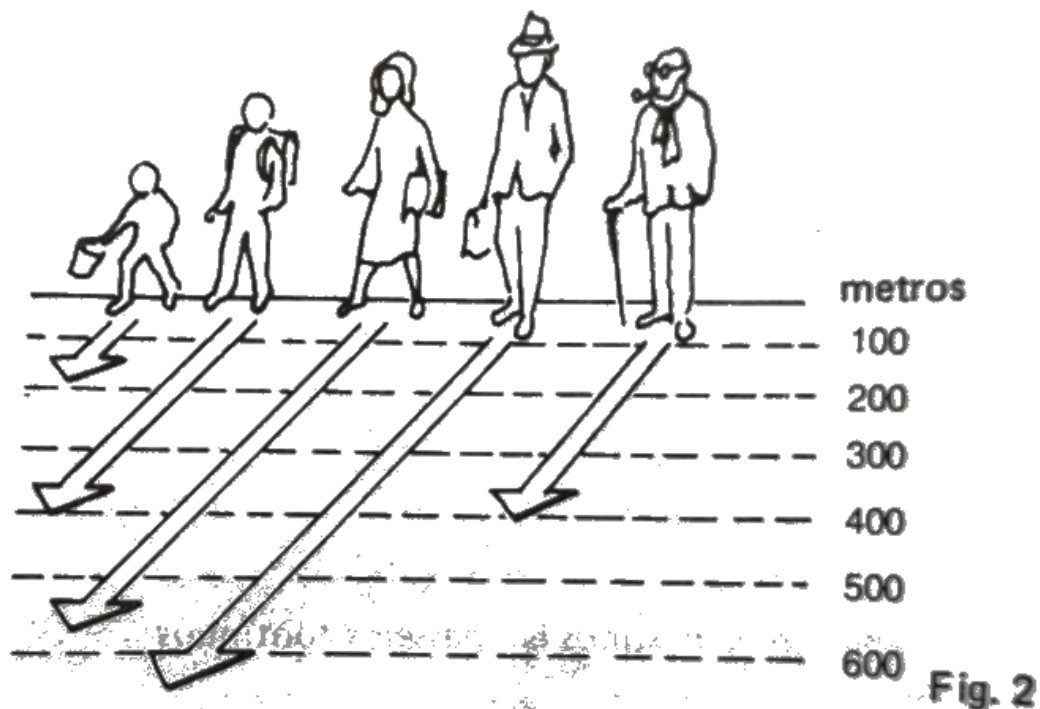


Figura 5: Raio de alcance dos pedestres (Fonte: Prinz, 1980, p.61)

b.2) Testadas dos lotes estreitas:

Quanto menores as testadas, segundo Gehl, menos monótona a área será, já que abrigará mais empreendimentos por quadra e possibilitará a inserção de empreendedores menores, o que traz maior diversidade ao espaço da cidade, porque atrai públicos de diferentes gêneros, faixa-etárias e rendas. Para Gehl (2010), o limite máximo em que podem chegar as larguras, testadas dos lotes, é de 5m. É interessante notar que, enquanto o autor define um máximo de 5m, a Lei de Parcelamento do Solo (Lei nº 6.766/1979), define 5 m como sendo o mínimo.

Yeang (2013) sugere que se mantenham os lotes pequenos e estreitos, uma vez que essa configuração encoraja a diversidade de formas e usos e permite o surgimento de uma rica variedade de edifícios. Além disso, gera fachadas mais ativas, encoraja a escala de pedestres, possibilita atingir maiores densidades – lotes maiores com frequência geram grandes edifícios sozinhos rodeados por estacionamentos – e minimizam os espaços residuais. Assim, coloca que pequenos lotes de cerca de 5mx20m acomodam uma grande gama de possibilidades e tornam mais eficiente o uso do espaço.

Segundo Yeang (2013), edifícios que abranjam de 5m a 7m de largura são formas mais flexíveis. Cada módulo pode ser combinado de diversas formas e permite vários usos. Além disso, afirma que a largura das testadas impacta na flexibilidade de uso e na

criação de ritmo vertical, além da fachada ativa. Porém, para ele, não é só a largura que importa, a relação da largura com a profundidade irá afetar a necessidade de luzes e ventilações artificiais, além de afetar na variedade de possibilidades de uso e ocupação. Assim, define que entre 9m e 13m seria a melhor profundidade, promovendo luz e ventilação naturais.

Como a intenção do trabalho é obter parâmetros que condigam com a possibilidade de fomentar espaços mais dinâmicos, se utilizará o parâmetro definido para larguras dos lotes entre 5 e 10m.

(c) Parâmetros relativos às edificações:

Tabela 21: Parâmetros esperados para edificações

	Atributos mais recorrentes:	Normas:	Parâmetros:
c) Edificações	c.1) Fachadas térreas ativas;	COE	Ao menos uma abertura a cada 5m;
	c.2) Padronização de edifícios;	COE	Intervenções e melhorias a cada 10 anos;
	c.3) Edifícios tecnologicamente obsoletos;	COE	Intervenções e melhorias a cada 10 anos;

Fonte: Própria.

c.1) Fachadas Ativas:

O atributo relacionado à permeabilidade visual foi suprimido, sendo tratado juntamente às fachadas ativas. Isso se deu pelo fato de que para a presente pesquisa, a permeabilidade visual mais relevante é a do nível térreo, onde a vida na rua acontece e os espaços público e privado se encontram. A permeabilidade visual dos andares superiores não deixa de ser importante, já que está relacionada ao controle social, chamado por Jacobs (2011) de “olhos da rua”. Porém, para Prinz (1980), esse controle só acontece em relação ao térreo e até no máximo a altura do terceiro andar de um edifício, onde se têm contatos visuais e sonoros com o exterior. Assim, a permeabilidade visual com maior relevância para o presente trabalho é aquela ao nível da rua, que será observada juntamente às fachadas ativas e seu número de portas e janelas se abrindo para a rua.

Para Yeang (2013), os espaços públicos mais qualificados são aqueles que possuem fachadas ativas – pontos de atividade se abrindo para a rua, como cafés ou pequenas lojas – em harmonia com zonas de quietude, espaços em que o pedestre possa parar, contemplar e esperar. O grande desafio para atingir essa qualidade é ponderar como

fazer o arranjo ideal para que essas duas zonas se equilibrem, assim, coloca a necessidade de se observar questões como a visibilidade, a orientação solar, as facilidades para se sentar ou parar – mobiliários urbanos adequados e lugares que possam ser palco de brincadeiras infantis, esses muito importantes em áreas aonde é permitido o uso habitacional.

“Se puder escolher entre caminhar em uma rua animada e outra deserta, a maioria das pessoas, em qualquer situação, vai preferir a animada, o que indica que as pessoas escolhem lugares onde existe possibilidade de que algo positivo aconteça”. (Romero, 2011 – Pg.123)

Para Yeang (2013), as fachadas ativas tornam as ruas mais interessantes e cheias de vida. Portas ou janelas frequentes, com poucas paredes cegas, testadas de lote estreitas – que criam ritmo vertical, articulação entre a fachada e o espaço público com projeções – como varandas, e permeabilidade visual entre os usos do térreo e o espaço público. Yeang estabelece, então, uma escala que vai de “A” a “E”, sendo “A” a situação mais ativa e “E”, a menos ativa, conforme Tabela 21. Nessa escala, observa a quantidade de unidades e de portas e janelas a cada 100m, a variedade de usos, a existência de fachadas cegas e, por fim, os padrões de reentrâncias e qualidade do tratamento e detalhamento das fachadas, que para o presente trabalho importam menos.

Tabela 22: Análise da atividade das fachadas segundo Yeang (2013)

Parâmetros da fachada ativa	
Fachada Grau A	
<ul style="list-style-type: none"> • Mais de 15 propriedades a cada 100m; • Mais de 25 portas e janelas a cada 100m; • Uma grande variedade de usos; 	<ul style="list-style-type: none"> • Nenhuma fachada cega e poucas passivas; • Mais profundidade e ritmo nas fachadas dos edifícios; • Alta qualidade dos materiais e detalhes refinados;
Fachada Grau B	
<ul style="list-style-type: none"> • De 10 a 15 propriedades a cada 100m; • Mais de 15 portas e janelas a cada 100m; • Variedade moderada de usos; 	<ul style="list-style-type: none"> • Poucas fachadas cegas ou passivas; • Alguma profundidade e forma nos edifícios; • Boa qualidade dos materiais e detalhes refinados;
Fachada Grau C	
<ul style="list-style-type: none"> • 6 a 10 propriedades a cada 100m • Alguma variedade de uso • Menos da metade de fachada cegas ou passivas 	<ul style="list-style-type: none"> • Pouca profundidade e forma nos edifícios. • Materiais padrão e poucos detalhes
Fachada Grau D	
<ul style="list-style-type: none"> • 3 a 5 propriedades a cada 100m • Pouca ou nenhuma variedade de usos • Predominância de fachadas cegas ou passivas 	<ul style="list-style-type: none"> • Fachadas totalmente planas • Poucos detalhes ou nenhum.
Fachada Grau E	
<ul style="list-style-type: none"> • 1 ou 2 propriedades a cada 100m • Sem variedade de funções • Predominância de fachadas cegas ou passivas 	<ul style="list-style-type: none"> • Fachadas totalmente planas • Sem detalhes e nada para olhar.

Fonte: Adaptado de Yeang 2013

Além disso, Yeang (2013) associa a manutenção de fachadas ativas, com portas e janelas frequentes à continuidade das fachadas voltadas para a rua, as encorajando. Para ele, essa continuidade, auxiliando a manutenção das fachadas ativas, traria maior vitalidade à esfera pública, podendo auxiliar, também, na viabilidade comercial, principalmente em áreas centrais.

Do que foi discutido anteriormente para o atributo “fachadas ativas”, uma referência seria a identificação de quantas aberturas para rua possui cada lote, o que permitiria o acesso e trânsito de pessoas entre espaços abertos e fechados. Utilizaram-se como bons índices aqueles colocados como grau “A” e “B” por Yeang (2013), assim considerando o número de propriedades, número de aberturas e a quantidade de fachadas cegas ou passivas.

Dessa forma, adotou-se como parâmetro que é necessária ao menos uma abertura a cada 5m, que seria o mínimo da largura da testada da fachada.

c.2) e c.3) Padronização de edifícios e edifícios tecnologicamente obsoletos:

Já com relação à padronização de edifícios e aos edifícios tecnologicamente obsoletos, as decisões são de natureza projetual, sendo difícil criar um parâmetro fechado de análise, porém, irão se observar as possíveis necessidades nessa repetição de padrões e a porcentagem de edifícios na área urbana que não receberam tratamento de melhorias ou qualificações tecnológicas pelo menos no período de revisão das normas urbanísticas pelo menos a cada 10 anos.

(d) Parâmetros relativos às redes de vias e espaços públicos:

Tabela 23: Parâmetros esperados para rede de vias e espaços públicos

	Atributos mais recorrentes:	Normas:	Parâmetros:
d) Rede de vias e espaços públicos	d.1) Apropriação de espaços públicos;	Código de Posturas	Sem apropriações irregulares “fixas” no espaço público;
	d.2) Conforto ambiental;	Plano Diretor	Percentual de caminhos de pedestres e áreas de permanência sombreados e grau de manutenção dos espaços ajardinados;
	d.3) Acessibilidade;	COE	Caminhos livres, contínuos e com priorização dos pedestres e ciclistas.
	d.4) Diminuição da velocidade do tráfego;	Normas de trânsito/ atributos de projeto urbano	Largura das vias entre 2,70m e 3,00m.

Fonte: própria.

d.1) Apropriação de espaços públicos:

A apropriação indevida de espaços públicos, de forma geral, citada pelos pesquisadores, diz respeito à utilização de espaços públicos em processo de abandono ou obsolescência para atividades ilegais ou irregulares, tendo como foco o tráfico de drogas, a prostituição, o comércio irregular informal e a moradia de pessoas em situação de rua. Há então uma grande dificuldade na análise e na criação de parâmetros ideais, uma vez que várias dessas temáticas fogem ao escopo de ação do urbanismo e do enfoque do presente estudo. Assim, optou-se por observar os padrões de apropriações dos espaços públicos, ocupações informais para comércios, como ambulantes, quiosques e bancas, observando-se, no entanto, que nem todos os quiosques e bancas estão irregulares, alguns tendo concessões de área públicas. Além disso, nem toda a apropriação por atividades informais, como comércio de ambulantes e quiosques, tem caráter relacionado a processos de deterioração, se os ambulantes não configuram deterioração, também não podem estar associados a um fator de dinamismo, mas não resta dúvidas de que eles só se fixam em locais que já possuem um dinamismo ou presença de pedestres em trânsito.

Esse aspecto de apropriação dos espaços pela população, na realidade das cidades brasileiras, pode ser associado à ocupação privada de áreas públicas, onde o caso do comércio informal, destaca-se. Não se trata de algo que possa fazer parte de normas em que se estabeleçam percentuais permitidos para uma atividade irregular. Esse aspecto pode, no máximo, ser identificado e verificado, para os casos analisados, no que diz respeito ao grau de desconforto ou incomodidade que cria para outras atividades, como circulação ou interferência com o comércio local, uma vez que, pode lhe fazer concorrência ou afastar potenciais compradores da área.

De forma geral, entende-se que o comércio informal ocorre por uma necessidade de mercado, uma vez que, se não houvesse compradores e usuários dos serviços prestados, eles não conseguiriam se manter ali, ainda que não houvesse fiscalização.

“O desenho dos espaços públicos abertos deve visar o conforto, não só em termos de conforto climático como à construção de senso de comunidade, assim como ambientes permeáveis, agradáveis e plenos de vida, inibindo, com o projeto adequado de atividades indutoras de utilização plena, atos de vandalismo e criminalidade nos espaços”. (Romero, 2011 – Pg.121)

Para Yeang (2013), é preciso projetar com versatilidade – pessoas de diferentes grupos culturais, faixa etárias etc. irão usar o espaço de forma diferente. Ao invés de

segregar pequenas áreas para cada grupo, o ideal seria projetar espaços versáteis que atenda o maior número possível de pessoas e que façam essa união.

De forma geral, em relação às apropriações “fixas”, como bancas e quiosques, o que se entende é que não devem acontecer apropriações irregulares de espaço público em nenhum grau, já que essas apropriações podem causar problemas na acessibilidade e gerar uma concorrência injusta com os comércios estabelecidos de forma regular na área. Porém, caso haja a concessão do espaço público, com um estudo de implantação e a devida regularização, torna-se muito interessante esse outro tipo de comércio e prestação de serviços, que pode suprir demandas não atendidas pela área e gerar uma conexão de fluxos e um dinamismo para praças e demais conversores de fluxos de pedestres. Assim, irá se considerar que o parâmetro ideal para as áreas será a inexistência de apropriações irregulares do espaço público.

d.2) Conforto Ambiental:

Em relação ao conforto ambiental das áreas urbanas, observa-se a criação de um microclima agradável, com arborização, que crie espaços sombreados e agradáveis e que funcionem também como barreiras para a poluição sonora, visual e do ar e que diminuam as ilhas de calor. Segundo Romero (2011), “a intensidade da ilha de calor tem uma forte relação com a morfologia urbana dentre outros fatores – seja a combinação de formas construídas com o relevo e paisagem naturais, seja relacionando a forma resultante de ocupação urbana”. (Pg. 100).

Para Prinz (1980), a impermeabilização do solo influencia o microclima da área, gerando aumento da temperatura máxima durante o dia e mínima durante a noite, podendo formar nevoeiros e causando a descida do nível das águas subterrâneas e a redução do deslocamento do ar.

Para Gondim (2010) é necessária uma boa arborização, que contribui para qualidade da paisagem do conforto ambiental, trazendo benefícios para pedestres e ciclistas como as reduções das: insolações diretas, velocidades dos ventos e poluições atmosféricas e sonoras. Além disso, Gondim coloca a arborização também como uma possibilidade de diminuição da velocidade dos veículos, uma vez que pode servir como moldura para as pistas de veículos automotores fazendo com que haja um estreitamento visual. Em pistas mais largas, a tendência, segundo ela, é que se ande em velocidades mais elevadas. A arborização que acontece nas calçadas, paralelamente às vias, deverá acontecer na faixa de mobiliário urbano e urbanização, aonde Gondim recomenda que a

largura mínima dessa faixa seja de 0,75m em vias locais e um ideal de 1,20m para que se possa ter um distanciamento de 0,30m da faixa de passeio. Apesar de apontar valores ideias para cada faixa que compõe as calçadas, coloca que esses valores são relativos, uma vez que diferentes usos pedem diferentes dimensões, ou seja, uma fachada com vitrine pede 0,90m de faixa de interação, enquanto uma fachada murada pede 0,30m. Porém, o que interessa nesse momento é considerar que a faixa mínima para árvores e mobiliários é de 0,75m e a ideal é de 1,20m.

“Calçadas com largura inferior a 3,50m só devem ser arborizadas quando não forem ladeadas por construções altas na testada do lote. A mesma medida deveria ser adotada para canteiros centrais. Em canteiros menores é necessário que seja utilizada arborização que tenha uma primeira bifurcação alta.”
Gondim, 2010. Pg. 49

Para Mascaró (2010), as árvores devem ser plantadas levando em consideração o clima em que serão inseridas, a finalidade da sua inserção e os possíveis confrontos com as infraestruturas já instaladas, sendo a arborização em canteiros centrais uma das melhores formas de se reduzir esses conflitos.

O parâmetro deverá ser observado nos locais, levando em consideração o percentual de sombreamento dos setores e quanto dessas áreas está protegendo os caminhos dos pedestres de fato e quanto está apenas sombreando estacionamentos e carros. Apesar de haver uma grande necessidade de promover sombreamento das áreas asfaltadas, para mitigação das ilhas de calor dos setores, considera-se também muito importante que essas sombras não se privem somente aos estacionamentos, como acontece com frequência, e que protejam também os principais caminhos de pedestres, gerando benefícios, inclusive para os lotes que se voltam para o espaço público. Assim, serão observadas as massas arbóreas, conseguidas através de imagens de satélite, as marquises e demais estruturas que gerem espaços sombreados. Porém, é preciso que lembrar que há mais especificidades nesse tipo de análise, como por exemplo, as sombras que os próprios edifícios geram nos espaços públicos em determinados períodos do dia, que aqui não foram consideradas.

Não existem parâmetros definidos em relação a quanto percentual deve ser sombreado, assim, foi observado o percentual total de sombreamento das áreas.

d.3) Acessibilidade:

Considerando a acessibilidade como a possibilidade do pedestre de permear áreas urbanas com segurança e conforto, irá se tratar principalmente da necessidade de caminhos livres de barreiras ou interferências. Para Gehl (2010), o conceito de barreira engloba qualquer tipo de quebra de lógica ou mudança de nível. Escadas, rebaixamentos, arrimos, mobiliários, equipamentos urbanos, vegetação etc. Quando não bem dispostos e pensados, todos estes elementos podem se tornar barreiras no caminho dos pedestres e ciclistas. Os conceitos de continuidade do sistema e eficiência do percurso, desenvolvidos por Gondim (2010), também se encaixam nessa busca pela acessibilidade. A continuidade do sistema para pedestres e ciclistas demanda tratamento adequado para não ter interferência de outros modais. Entradas de garagem, acessos a estacionamentos, retornos e quebras na malha descontinuam o caminho dos pedestres e ciclistas e aumentam a insegurança para circulação de pedestre. Já em relação à eficiência, devem-se retirar obstáculos, como mobiliários ou qualquer tipo de barreira, e resolver os conflitos entre a interação dos modais, já que considera que calçadas desniveladas e obstruídas desestimulam pedestres e inviabilizam a passagem e acesso de cadeirantes ou pessoas com mobilidade reduzida. O ideal seriam caminhos contínuos ou em que a prioridade fosse realmente os pedestres e ciclistas.

Para Yeang (2013), ruas amigáveis para pedestres e ciclistas são aquelas que seguem os cinco princípios: Conexões – as rotas conectam os lugares que os pedestres precisam, conveniência – as rotas são diretas e atravessar as ruas é fácil, convivência – as rotas são atrativas, passam segurança e tem vitalidade, conforto – a largura e qualidade das calçadas é boa e não existem barreiras, e por fim, a conspicuidade – a facilidade de compreender o espaço, com placas e sinalizações bem dispostas e de fácil compreensão.

d.4) Redução da velocidade do tráfego:

A necessidade colocada de se reduzir a velocidade do tráfego se dá pela ideia de que uma área urbana pensada para carros, que estão passando em média a 50 km/h, não se adequa às necessidades dos pedestres, que estão em média a 5 km/h. Isso porque as necessidades do pedestre, que está vivenciando a área em sua escala local, e mais devagar, são muito superiores para que a área não se torne monótona ou sem atrativos para ele. Sustenta-se também na necessidade de não se sobrepor modais, uma vez que velocidades altas acabam por tornar, em uma grande parte dos casos, as áreas mais inseguras para pedestres e ciclistas. Além disso, como apontado por Prinz (1980), a redução da

intensidade do trânsito e das velocidades do tráfego auxiliam numa maior qualidade de vida para pessoas e meio ambiente. O autor coloca algumas possíveis medidas para a redução do tráfego através de medidas no sistema de trânsito (criação de becos sem saída), na configuração (mudança do revestimento das faixas, estreitamento do perfil, na modificação do espaço visual por meio de um estreitamento visual, obstáculos ao dinamismo como quebra-molas, e novas disposições de estacionamentos) e no ordenamento (sinalização de zonas residenciais, velocidade de 30 km/h e alteração das prioridades).

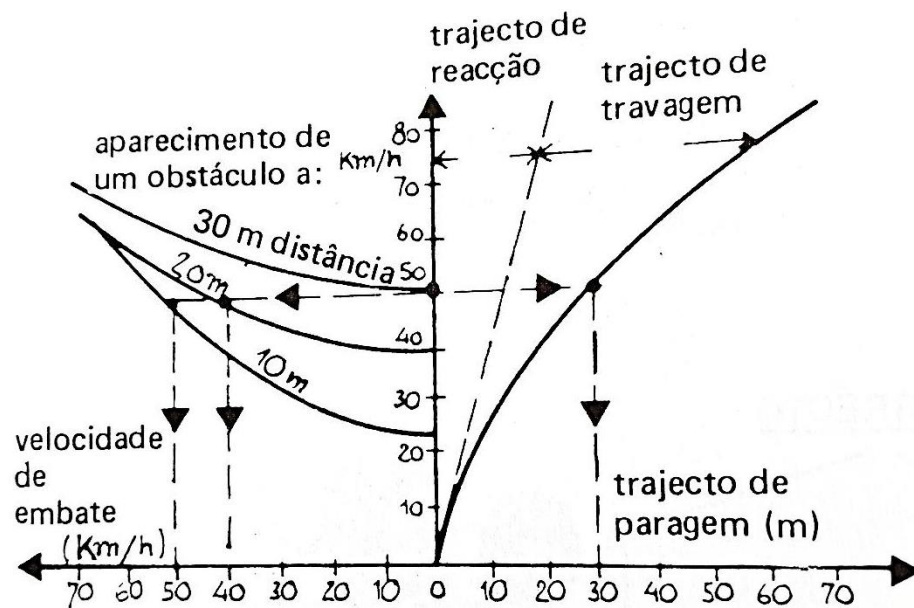


Diagrama de colisões: com a velocidade cresce vertiginosamente a probabilidade de colisão e a energia do choque (causa principal da elevada percentagem de acidentes no trânsito urbano)

Figura 6: Diagrama de colisões (Fonte: Prinz, 1980, p.94)

Além disso, Prinz (1980) afirma que a alta velocidade dos veículos, além de tornar o local menos seguro para pedestres e ciclistas, também influencia negativamente na poluição sonora do local, já que, quanto maior a velocidade, maior o nível de decibéis atingidos, conforme diagrama abaixo:

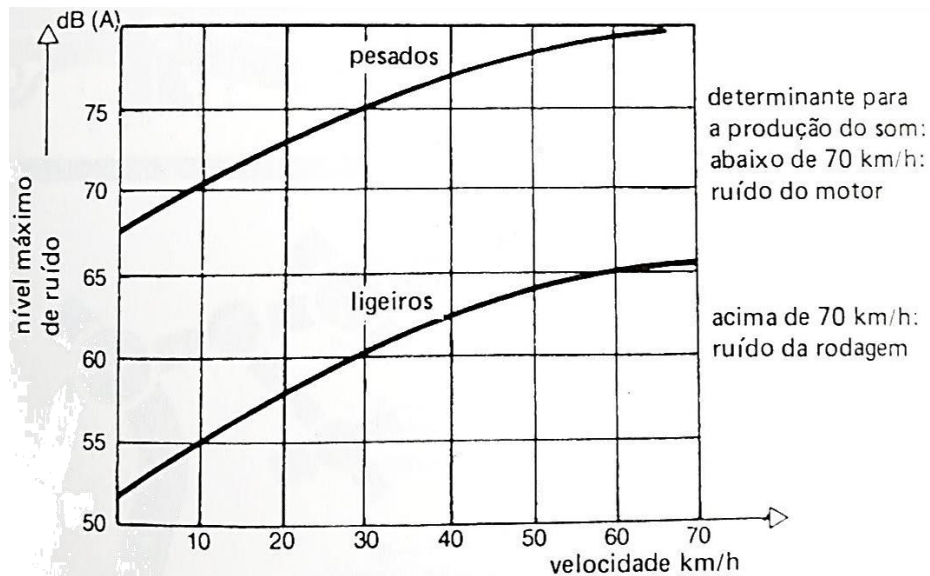


Figura 7: Níveis de ruído associados à velocidade dos automóveis (Fonte: Prinz, 1980, p.143)

A redução da velocidade do tráfego é um parâmetro subjetivo. Para tentar objetivar esse parâmetro e encontrar qual seria a velocidade ideal do tráfego, buscou-se entender em qual velocidade o carro permite o compartilhamento de vias com ciclistas com um nível de segurança.

Segundo Gondim (2010), esse compartilhamento pode ser feito em vias locais residenciais, que são as com menor velocidade e tráfego; já em locais com maiores gabaritos e em coletoras, que tem maior tráfego e podem ensejar velocidades superiores a 30 km/h, precisa-se de uma maior visibilidade para os ciclistas, ou a delimitação da ciclofaixa.

Considerando que a definição de limites de velocidade é uma atribuição da engenharia de tráfego, existindo uma relação dessa com a caixa da via, a indução da velocidade de 30 Km/h, que leva ao compartilhamento, pode ser obtida pelo estreitamento físico ou visual das vias, o que requer, conforme dito por Prinz (1980) e Yeang (2013), uma cautela maior dos motoristas, os fazendo reduzir a velocidade naturalmente.

Gondim (2010) afirma que, quanto mais largas as vias, maior a velocidade que o automóvel será estimulado a ter e quanto maior a velocidade permitida, maiores devem ser as distâncias entre faixas. Estipula, então, larguras mínimas, recomendadas e máximas para cada classe de via, que serão utilizadas como parâmetros na análise.

Tabela 24: Larguras ideais de vias de acordo com sua natureza

Tipo de via	Largura mínima (m)	Largura recomendada (m)	Largura máxima (m)
Local	2,70	2,85	3,00
Coletora	3,00	3,30	3,45
Arterial	3,30	3,45	3,60
Expressa	3,60	3,75	3,90

Fonte: Gondim (2010) pg. 32

Dessa forma, os parâmetros considerados para a redução da velocidade das vias serão controlados pela largura delas, que devem estar, de acordo com Gondim (2010), para vias locais, entre 2,70m e 3,00m.

3.4. Correlação entre atributos, elementos formadores do espaço, sua natureza e os parâmetros afetos dinamização ou deterioração:

Tendo os parâmetros definidos na etapa anterior, partiu-se para a formação da tabela final, que pode ser utilizada para a averiguação e diagnóstico das áreas urbanas, de forma geral, sem abranger as normas locais. A tabela final utilizará os parâmetros encontrados através dos atributos mais recorrentes, a sua natureza e as normas de sua origem para que se possa criar um formulário de análise do espaço urbano desejado.

Posteriormente, normas e características locais serão estudadas para se complementar o quadro, caso seja necessário.

Tabela 25: Síntese dos parâmetros esperados

Elemento	Atributos recorrentes	Parâmetros urbanísticos
Uso e Ocupação do	Normas de uso e ocupação ultrapassadas;	Revisão em até 10 anos, passível de revisão a cada 05 anos;
	Diversidade de Usos;	Permissão/incentivo de usos mistos em pelo menos 30% das áreas;
	Densidade média;	Entre 200 e 450 hab/ha;
Parcelamentos	Quadras curtas;	Entre 60m e 200m;
	Testadas de lote estreitas;	De 5m a 10m de largura;
Edificações	Fachadas térreas ativas;	Ao menos uma abertura a cada 5m;
	Padronização de edifícios;	Intervenções e melhorias a cada 10 anos;
	Edifícios obsoletos ou tecnologicamente “atrasados”;	Intervenções e melhorias a cada 10 anos;
Rede de vias e espaços	Apropriação de espaços públicos;	Sem apropriações irregulares “fixas” no espaço público;
	Conforto térmico – Tratamento paisagístico;	Percentual de caminhos e áreas de permanência sombreadas e grau de manutenção dos escapes ajardinados;
	Acessibilidade;	Caminhos livres, contínuos ou com priorização dos pedestres e ciclistas.
	Diminuição da velocidade do tráfego;	Largura da via entre 2,70m e 3,00m.

Fonte: Própria.

PARTE II – ANÁLISE EMPÍRICA

CAPÍTULO 4: ANÁLISE DE FRAÇÕES URBANAS DO DISTRITO FEDERAL: CARACTERIZAÇÃO DE SEU POTENCIAL DE DETERIORAÇÃO E DINAMISMO

A análise visa a identificar tendências de dinamismo ou deterioração da área analisada, associando os atributos identificados às normas e parâmetros definidos nas etapas anteriores da pesquisa. Parte-se do pressuposto de que é pouco provável que uma área possa se configurar como 100% dinâmica ou 100% deteriorada; havendo sempre níveis relativos de dinamismo e deterioração. Antever esses processos, antes que se iniciem ou se instalem, leva a intervenções mais rápidas e menos onerosas.

Também é importante ressaltar que não existe uma lógica maniqueísta em relação às características de configuração do espaço. O espaço, por si só, não gera dinamismo ou deterioração, mas sim, potencialidades. Ou seja, a configuração espacial gera potenciais de dinamismo e deterioração que não necessariamente vão se instalar, pois existem outras variáveis. Um claro exemplo são espaços que possuem características de espaços deteriorados, com baixa qualidade urbana, mas que apresentam um número considerável de pedestres, o que pode ser um dos indicadores de espaços dinâmicos. Sabe-se que os pedestres não estão ali pela qualidade do espaço ou por opção, mas por terem que trabalhar ou resolver problemas que só podem ser resolvidos ali. Nesse exemplo, o espaço apesar de ter potencialidades para a deterioração, por ter um fluxo alto de pedestres, acaba ganhando algumas características comuns a áreas mais dinâmicas.

4.1) Definição dos procedimentos de análise de campo;

Diante do conjunto de informações construídas a partir das bases teóricas, fez-se necessário um estudo empírico para verificar a pertinência de utilização do quadro analítico elaborado, para avaliar o potencial de dinamismo e deterioração de um determinado espaço encontrado nas cidades. Assim, o método se valerá da leitura dos projetos e normas da área a ser analisada e de visitas de campo para verificação de atributos decorrentes de apropriação espacial pela população. Posteriormente, será identificado o grau de compatibilidade dessa área com os parâmetros definidos para os atributos de deterioração e dinamismo, que serão categorizados dois níveis: atende, não atende.

A seguir, serão discutidos os critérios para escolha dos espaços urbanos adequados para a aplicação do estudo empírico.

4.2) Definição das áreas de estudo e sua caracterização;

A pesquisa se deu no contexto da cidade de Brasília, onde foram escolhidas áreas para aplicação do método de leitura espacial sobre as características de dinamismo e deterioração, definidas no quadro de atributos configuracionais estabelecidos no capítulo anterior.

Dessa forma, fez-se necessária uma contextualização sobre as especificidades de Brasília, cidade planejada e tombada. O projeto de Brasília, de autoria do urbanista Lúcio Costa se estrutura em quatro escalas: bucólica, residencial, gregária e monumental. As escalas sustentam valores contidos na Carta de Atenas, relacionados ao modernismo, como a setorização e a divisão do espaço urbano em suas quatro funções: habitar, trabalhar, recrear-se e circular.

Dentro dessa lógica, o Plano Piloto de Brasília, como é denominado o *core* da capital, tem áreas residenciais exclusivas ordenadas em Super Quadras Residenciais que se arranjam em Unidades de Vizinhança e que conformam a escala residencial. As áreas centrais conformam a escala gregária, onde ocorre a “função trabalhar”, composta pelos setores Comerciais, Bancários, Médico-hospitalares, de Autarquias e Praça dos Tribunais Superiores, de Rádio e TV, de Diversões e Plataforma rodoviária que podem ser considerados polos geradores de emprego do Plano Piloto e onde não é permitido o uso habitacional. No entorno da escala gregária, encontra-se a escala monumental, onde estão localizados a esplanada dos ministérios e o Eixo monumental. A escala bucólica, por fim, é formada pelas áreas livres, que ainda aguardam arborização densa, pelos bosques – locais onde há pouco ou nenhum potencial construtivo, e que estão diretamente contíguos às áreas edificadas.

As escalas são ponto fundamental na preservação do patrimônio. A Portaria Nº 314 de 08 de outubro de 1992 do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN), em seu art. 2º, coloca que a manutenção do Plano Piloto é assegurada pela preservação das características essenciais das quatro escalas.

Portanto, a setorização é algo estruturante da ideologia aplicada ao planejamento e projeto de Brasília, tornando assim mais complexas intervenções de melhorias urbanas ou adequações as demandas socioeconômicas atuais.

Apesar das dificuldades ligadas ao fomento da diversificação dos usos, em suas recomendações para o centro urbano, o próprio Lúcio Costa coloca a necessidade de se “estudar a diversificação dos usos – desde que não residencial, com critérios específicos para cada setor.” Costa (1985) p.61. Diz também da necessidade de se criar condições para que o centro urbano exerça sua função e que os setores que o compoñham possam formar quarteirões estruturados e não sejam “um conjunto esquemático de edifícios”. Além disso, propõe que haja uma ocupação mais densa nos setores que ainda não tinham sido ocupados na época e com estímulo à instalação do comércio térreo, o que configuraria as fachadas térreas ativas – inclusive, em alguns setores, como no Setor Comercial Norte, coloca a instalação de comércio térreo como uma exigência. Fala também a respeito dos pedestres, sobre a importância da circulação se dar em calçadas largas e parcialmente sombreadas pelos próprios edifícios, com caminhos contínuos e sobre a importância de se dar uma solução à conexão do Setor Comercial Norte e do Setor Bancário Norte.

Em seu capítulo exclusivo para os setores comerciais, bancários, hoteleiros, médico hospitalares, de autarquias, de rádio e televisão e da Praça dos Tribunais Superiores, comenta que nesses casos, a setorização “resultou mais rígida de que o sugerido pelo próprio plano”. Assim colocando que a definição dos nomes dos setores era apenas uma acentuação de prevalência e não uma restritiva.

Hoje, com 57 anos, Brasília já possui várias áreas no Plano Piloto que estão em processo de deterioração ou em desconformidade com as demandas cidadinas atuais. Assim, buscando encontrar áreas que já tivessem sido objeto de um escrutínio público, no sentido de serem consideradas em processo de deterioração, foi estudado o Programa de revitalização dos Setores Centrais de Brasília. O referido Programa foi desenvolvido para atender às definições da Lei Complementar nº 803, de 25 de abril de 2009, com alterações decorrentes da Lei Complementar nº 854, de 15 de outubro de 2012, o Plano Diretor de Ordenamento Territorial (PDOT). Nele foram selecionadas as áreas consideradas pela Secretaria de Desenvolvimento Urbano e Meio Ambiente – SEDUMA (atual Secretaria de Estado de Gestão do Território e Habitação – SEGETH) como aquelas que devem receber intervenções para “...adequação da dinâmica urbana à estrutura físico-espacial do objeto de preservação, com ênfase no combate às causas da degradação crônica do patrimônio ambiental urbano. ”

Tabela 26: Setores contemplados pelo Programa de Revitalização dos Setores Centrais de Brasília de 2009

Setores	Escalas
Autarquias Sul e Norte	Gregária
Bancários Sul e Norte	
Comerciais Sul e Norte	
Diversões Sul e Norte	
Hoteleiros	
Médico-Hospitalares Sul e Norte	
Rádio e TV Sul e Norte	
Plataforma Rodoviária	
Setor de Recreações Públicas Norte	
Quadra 901	

Fonte: Própria a partir do Programa de revitalização dos setores centrais de Brasília.

As áreas, conforme apontado no quadro acima, envolvem os setores Norte e Sul: Bancários, Autarquias, Comerciais, Diversões, Hoteleiros, Médico-Hospitalares, Rádio e TV e a Plataforma Rodoviária e uma parte da Escala bucólica: o Setor de Recreações Públicas Norte e a Quadra 901 (Setor de Grandes Áreas).

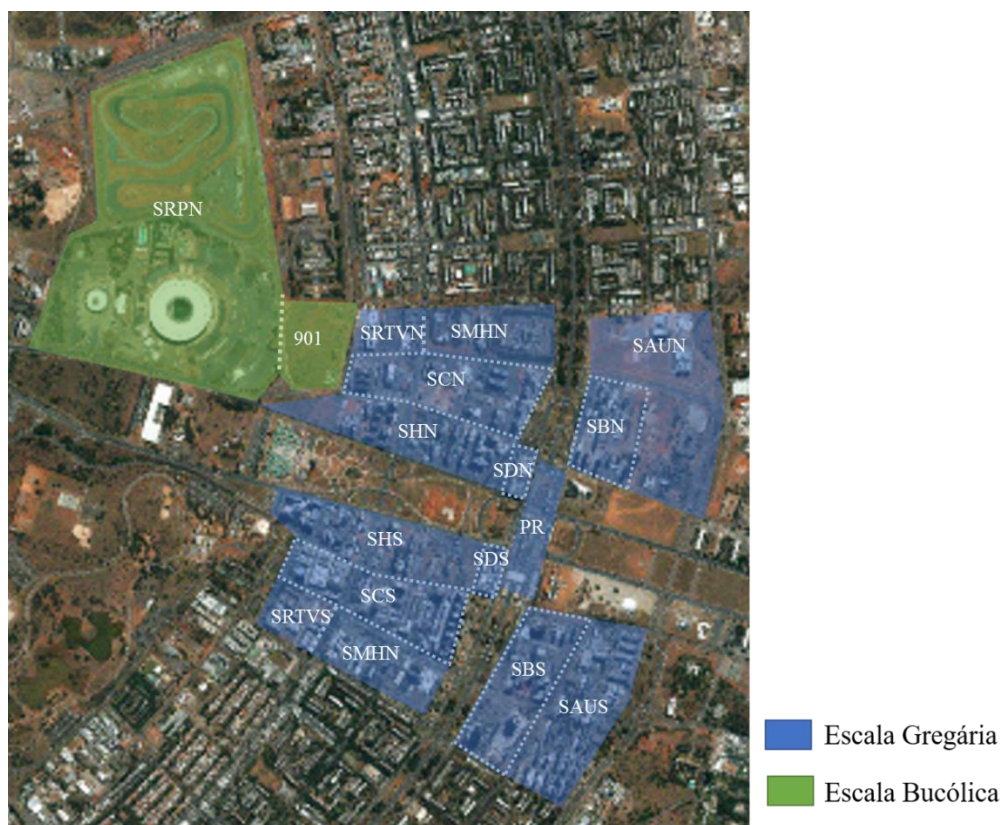


Figura 8: Setores contemplados pelo Programa de Revitalização dos Setores Centrais de Brasília de 2009 (Fonte: Própria)

No Programa de Revitalização das Áreas Centrais, diagnosticou-se que essas áreas possuem características de vitalidade por terem alto fluxo de pessoas durante os dias úteis e horários comerciais, todavia, possuem problemas relacionados à mobilidade urbana, acessibilidade, conforto ambiental, iluminação pública, além do esvaziamento nos finais de semana e horários não comerciais, que é tido como decorrente da impossibilidade de usos habitacionais nas áreas.

O Plano Diretor de Ordenamento Territorial – PDOT (2009) define que as áreas acima devem ser revitalizadas e entende como ações necessárias:

- I – Revitalização, regularização e renovação de edifícios;
- II – Intervenções e melhorias na circulação de veículos e pedestres;
- III – Recuperação de áreas degradadas, por meio de intervenções integradas no espaço público e privado;
- IV – Incentivo às atividades tradicionais das áreas;
- V – Introdução de novas atividades compatíveis com as tradicionais da área;
- VI – Estímulo à permanência da população residente, no caso de áreas residenciais;

VII – incentivo à parceria entre o Governo, a comunidade e a iniciativa privada para o desenvolvimento urbano;

VIII – incentivos fiscais e tributários.

Além disso, define a necessidade de intervir no espaço público, melhorando o mobiliário urbano, a pavimentação, a sinalização urbana e revisando as áreas de estacionamentos em superfície e subsolo.

Apesar de tratar de várias áreas, o Programa as agrupa em cinco setores de atuação, deixando o Setor Comercial Sul numa categoria única. O Comercial Norte, Hoteleiros, Médico-Hospitalares e de Rádio e TV Norte possuem, na visão do PDOT, características semelhantes, assim como as praças entre os Setores Comerciais e de Rádio TV (Norte e Sul), que formam outro grupo. A articulação norte-sul para pedestres e veículos representa um quarto grupo e os Setores de Autarquias e Bancários configuram o último grupo.

Tabela 27 Divisão dos setores de atuação da proposta de revitalização

Setores de atuação	Áreas de intervenção
Grupo 01	Setor Comercial Sul;
Grupo 02	Setor Comercial Norte, Setores Hoteleiros, Médico-Hospitalares e de Rádio e TV (Norte e Sul);
Grupo 03	Praças entre Setores Comerciais e de Rádio TV (Norte e Sul);
Grupo 04	Articulação Norte-Sul para pedestres e veículos;
Grupo 05	Setores de Autarquias e Bancários (Norte e Sul);

Fonte: Própria a partir do Programa de revitalização dos setores centrais de Brasília.

O Programa estabeleceu, como estratégias de qualificação do espaço físico, a aplicação de instrumentos jurídicos, financeiros e tributários para garantir, principalmente, a função social do imóvel, além da revisão da legislação de Uso e Ocupação do Solo e programas de inclusão social da população de baixa renda.

Existem outros documentos que apresentam diferentes áreas com necessidade de intervenções, como é o caso do Plano de Lei Complementar (PLC) nº 78/2013, versão anterior do Plano de Preservação do Conjunto Urbanístico de Brasília – PPCUB, que se encontra em nova revisão e discussão. O PPCUB cita, além dos setores dispostos no Programa de Revitalização das áreas centrais de Brasília, a Avenida W3, a Orla do Lago Paranoá, o Touring Club, o Cine Brasília, o Eixo Monumental, os Setores Hospitalares

Locais, o Setor de Garagens Oficiais, o Setor de Administração Municipal, o Cruzeiro Center e a Vila Planalto. Além disso, também prevê Planos, Programas e Projetos de Qualificação de Espaços Públicos do Conjunto urbanístico de Brasília.

Tendo em conta o entendimento do Governo do Distrito Federal sobre as áreas consideradas em processo de deterioração, suas razões e estabelecimento de que ações devem ser realizadas para sua dinamização, tem-se um ponto de partida para a realização do estudo, pois se pode aplicar sobre essas áreas o quadro analítico construído na pesquisa, para validação e alcance do objetivo de definir critérios de análise de áreas dinâmicas e deterioradas. Essa abordagem permite um estudo de campo, além de possibilitar um contraponto/validação da visão oficial.

Diante da necessidade de um afinamento da pesquisa, para torná-la viável no tempo de execução, escolheram-se os Setores Comercial Sul e Norte por suas características urbanísticas diferentes em termos de configuração, tipologia, período em que foram implantados e percepção de grau de deterioração/dinamização.

Optou-se, no entanto, por analisar os setores A, tanto sul quanto norte, excluindo-se do escopo as porções do Setor Comercial Sul - B e Setor Comercial Norte - B. Isso porque, inicialmente, o centro urbano era composto apenas pela plataforma rodoviária e quatro setores: Setor Comercial Sul e Norte, Setor Hoteleiro Sul e Norte, Setor de Diversões Sul e Norte e Setor Bancário Sul e Norte. A adição do Setor Médico Hospitalar Sul e Norte, Bancário Sul e Norte, Autarquias Sul e Norte, Rádio TV Sul e Norte e dos complementos Setor Comercial Sul e Norte – B e demais quadras do Setor Hoteleiro Sul e Norte, vieram posteriormente, nas primeiras alterações. Conforme exposto no esquema baixo:

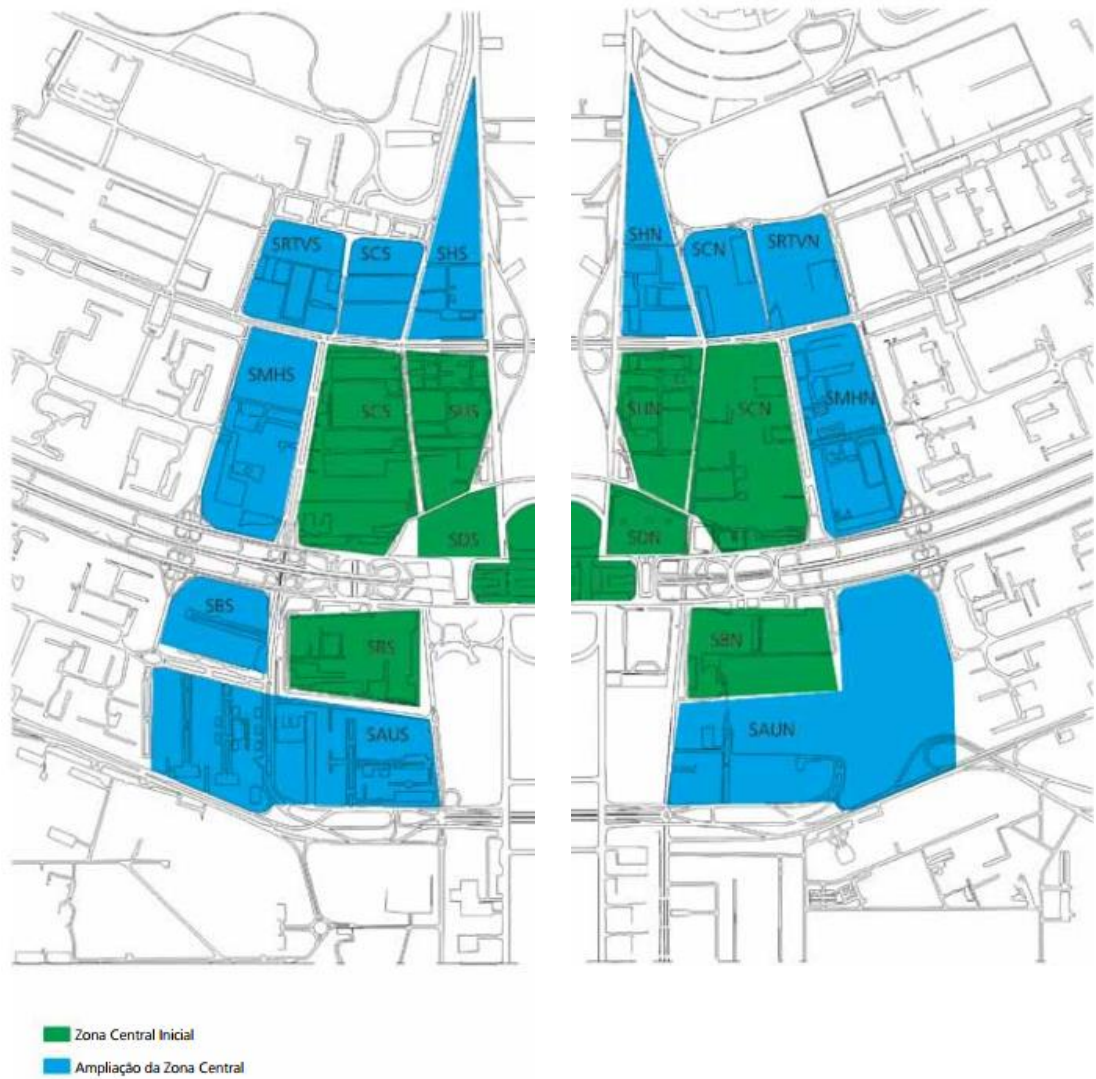


Figura 9: Zona Central e sua ampliação (Fonte: Brasília 1960 2010 Passado, Presente e Futuro p. 57)

4.2.1 – Setor Comercial Sul:



Figura 10: Imagem de satélite – Setor Comercial Sul (Fonte: Geoportal)



Figura 11: Croqui esquemático lotes térreos - Setor Comercial Sul (Fonte: Própria)

Parte dos primeiros Setores consolidados para estruturar a cidade, o Setor Comercial Sul tem os principais atributos relacionados à escala gregária. Possui uma mistura de tipologias arquitetônicas (edifícios altos e baixos) com usos comerciais, principalmente nos térreos dos edifícios baixos, e atividades de serviços nos edifícios mais altos, onde se aplica em regra o preceito modernista de liberação de parte do pavimento térreo para circulação de pedestres. O espaço público é permeado de estacionamentos, áreas pavimentadas com alguma arborização e escassos mobiliários, a título de praças.

O Setor é atendido por uma estação de metrô na extremidade leste, do Eixo W, ligações para pedestres com o Setor Bancário Sul do outro lado do Eixo rodoviário, através da Galeria subterrânea onde se localizam comércios, “Galeria dos Estados”, e pontos de ônibus na extremidade oeste, Avenida W3 e extremidade leste eixo W próximo ao metrô.

Essa condição de implantação já foi discutida por alguns estudiosos, como se vê a seguir:

“Ainda que, no projeto de alguns setores, o deslocamento de pedestres tenha sido favorecido – como no SCS –, não se desenvolveu um sistema de circulação de pedestres capaz de “costurar” os diversos setores entre si e com o restante do tecido urbano. Considerando que se trata de um centro urbano duplamente seccionado por eixos viários de grandes proporções, que o cortam nas direções norte-sul e leste-oeste, a perfeita integração entre seus diferentes setores é objetivo distante.” (Brasília 1960 2010 Passado, Presente e Futuro – p. 140).

Lúcio Costa procedendo a uma leitura da Cidade no documento “Brasília 57-85” (p. 6), diz:

“a força viva da própria cidade encarregou-se de utilizar o Setor Comercial Sul como lhe convinha, e transformou-o num quarteirão de bancos, escritórios e financeiras, com o comércio de varejo característico de áreas que tem espontaneamente este uso em qualquer cidade; é inegável que o Setor Comercial Sul existe como quarteirão, e não apenas como conjunto de edifícios.”

No caso, ele estava se referindo à extremidade oeste, voltada para a Avenida W3, onde se formava uma rua de bancos no passado, pois hoje o uso já está sendo alterado.

Atualmente o Setor é composto por nove quadras, sendo seis na porção A e três na porção B. As seis quadras da porção A, conforme colocado por Lúcio Costa acima, funcionam como quarteirões. Com exceção da Quadra 01, são compostas por grandes blocos subdivididos em pequenos lotes, conforme disposto no croqui esquemático abaixo (figura 12). Atualmente, esses blocos são chamados “Projeções” nos endereços cartoriais e de “Blocos” nos endereços usuais, o que gera certa confusão.

“No Setor Comercial Sul (SCS), com área total de 272.118 m², os lotes ocupam 108.437 m², restando 163.681 m² de espaços livres. Os estacionamentos totalizam 58.796 m², isto é, 35,92% da área não construída. A porcentagem restante é destinada a áreas verdes, praças, passeios e vias de acesso”. (Brasília 1960 2010 Passado, Presente e Futuro – p. 190).

No que diz respeito às áreas livres, o Setor Comercial Sul é privilegiado, com vários espaços destinados a praças desde o projeto, ou que com o tempo ganharam características de praças. Suas praças são movimentadas durante o dia, por serem áreas com mais sombreamento e onde comerciantes de quiosques e bancas de revistas inserem seus comércios. Os bancos, mesmo quebrados ou improvisados, são utilizados, principalmente nos horários de almoço. A figura 12 mostra as principais praças, sendo elas: 1) Praça do metrô; 2) Largo do Encontro; 3) Praça do Povo; e 4) Praça dos Artistas.



Figura 12: Croqui esquemático das quadras e praças (Fonte: Própria)

a) Normas que norteiam o parcelamento, as edificações e seus gabaritos – SCS:

O Setor Comercial Sul tem suas definições através de plantas em Projetos Registrados (PR), cortes esquemáticos em código de edificações (CE) e parâmetros no Decreto N completar. Inicialmente, eram responsáveis pelo memorial de loteamento, onde constam os projetos em planta baixa do setor, as plantas registradas: PR 2.2/8 (térreos) e 2.3/10 (pavimentos tipo). E para os cortes e detalhes, as: CE 1/1, CE 2/1, CE 3/1, CE 4/1, CE 5/1, CE 6/1 e CE 7/1. Porém, posteriormente, foram sendo feitas alterações, adições e supressões através de novas plantas registradas, como se colocará na descrição abaixo, juntamente com um resumo dos parâmetros construtivos colocados

para as edificações, que funcionam de maneira bastante específica, tomando lote a lote e, em algumas situações, por níveis.

SCS-A - Quadra 01: Encontram-se os edifícios originalmente mais altos, com possibilidade de 12 pavimentos além do térreo, sobreloja e cobertura, conforme esquema abaixo:

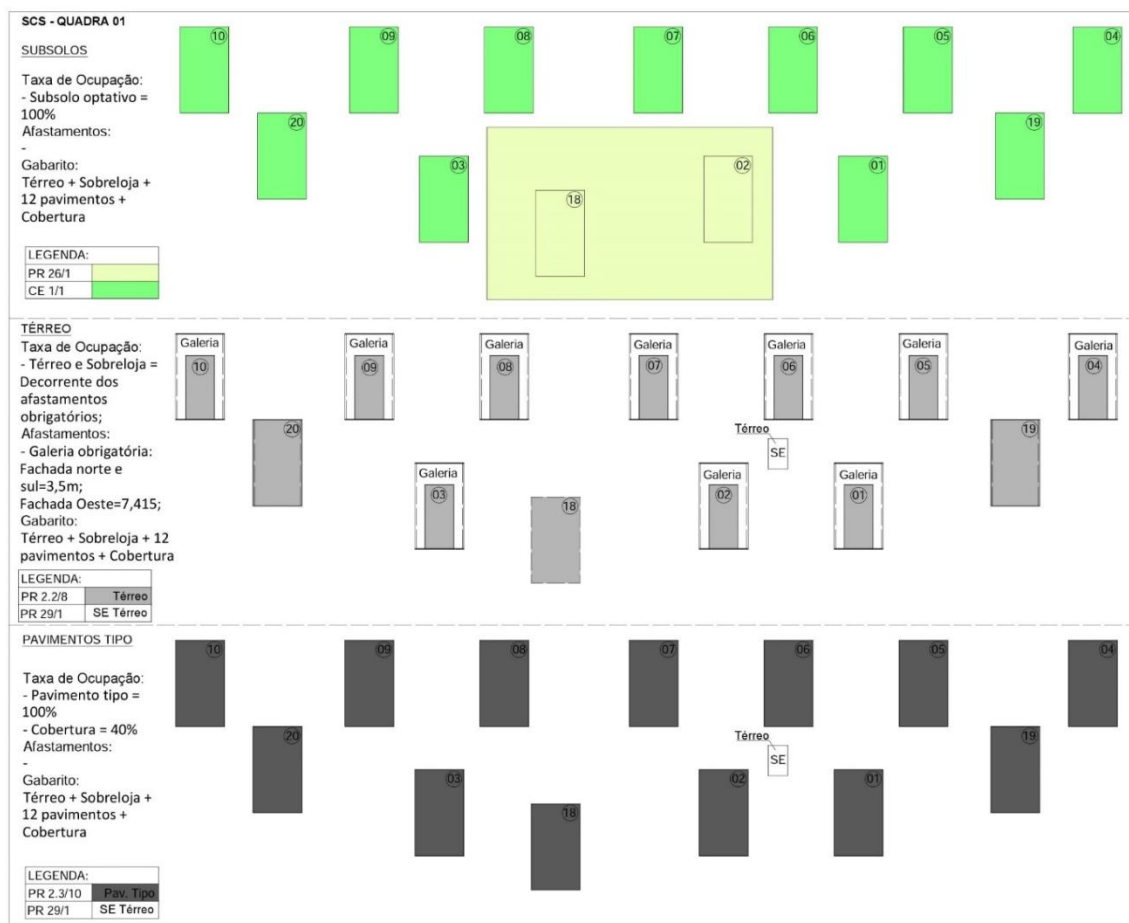


Figura 13: Croquis esquemáticos da Quadra 01 do SCS (Fonte: Própria)

SCS-A - Quadra 02: Composta originalmente pelo bloco de lotes atualmente denominado Projeção 11, ou Bloco C (38 unidades térreas x 06 pavimentos: 228 unidades) e pela Projeção 23 (Bloco D), que segue o padrão da Quadra 01. Posteriormente recebe as Projeções 21 (Bloco E), 22 (Bloco B) e 24 (Bloco A), com maiores potenciais construtivos.

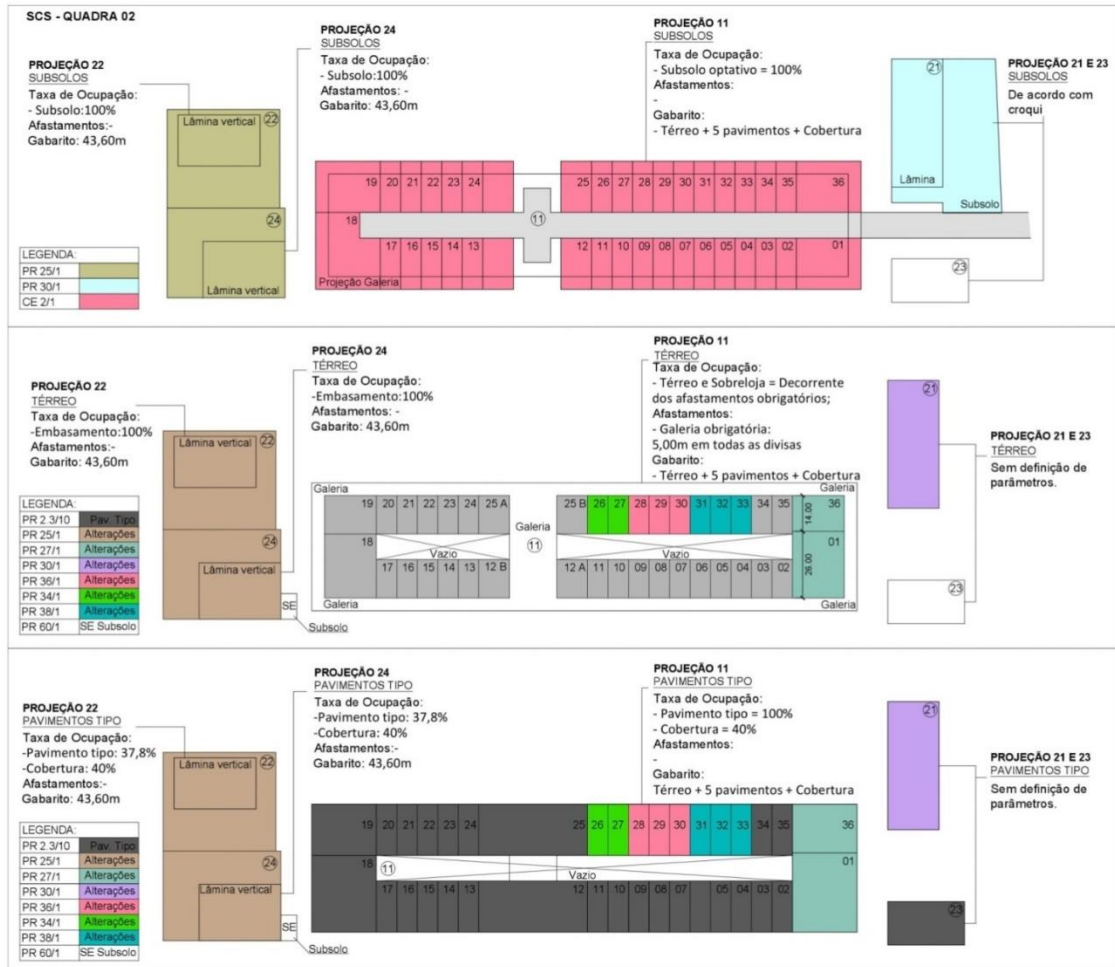


Figura 14: Croquis esquemáticos da Quadra 02 do SCS (Fonte: Própria)

SCS-A - Quadra 03: Composta pelo Bloco de lotes atualmente denominado Projeção 12, ou Bloco A (36 unidades térreas x 03 pavimentos: 108 unidades);

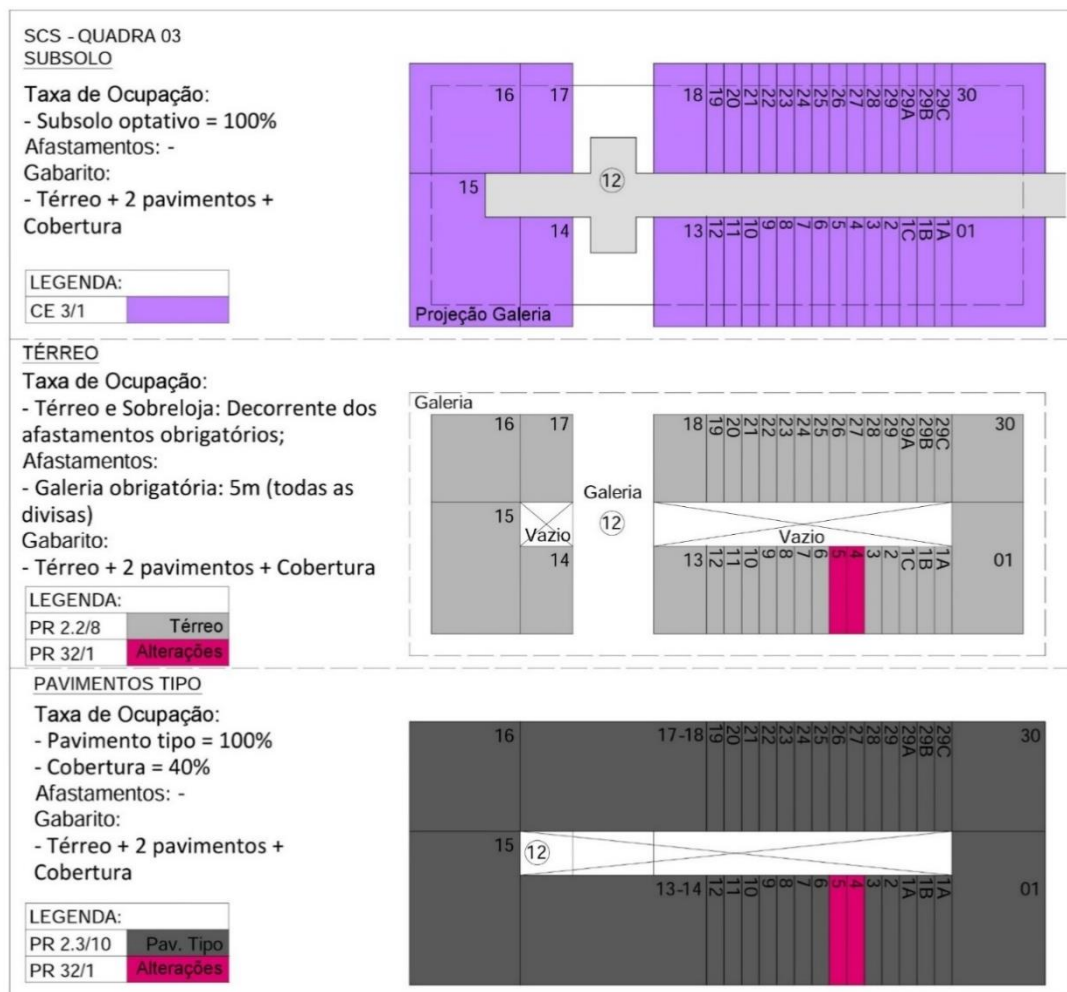


Figura 15: Croquis esquemáticos da Quadra 03 do SCS (Fonte: Própria)

SCS-A - Quadra 04: Composta pelo Bloco de Lotes denominado Projeção 13, ou Bloco A (38 unidades térreas x 06 pavimentos: 228 unidades);

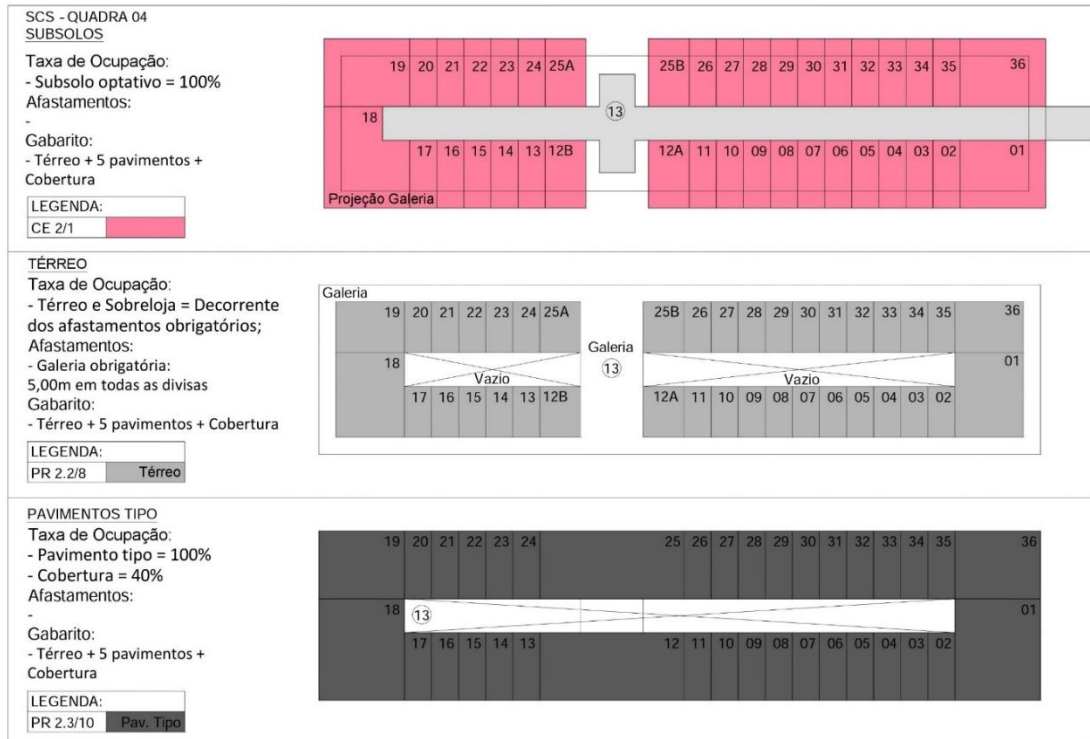


Figura 16: Croquis esquemáticos da Quadra 04 do SCS (Fonte: Própria)

SCS-A - Quadra 05: Composta originalmente pelo bloco de lotes atualmente denominado Projeção 14, ou Bloco A (04 unidades térreas x 02 pavimentos: 08 unidades), pelo bloco de lotes atualmente denominado Projeção 15, ou Bloco C (56 unidades térreas x 02 pavimentos: 112 unidades) e pelo bloco de lotes atualmente denominado Projeção 16, ou Bloco B (16 unidades térreas x 02 pavimentos: 32 unidades). Com a adição posterior da Projeção 25, ou Bloco D. As projeções 14, 15 e 16 sofreram alterações no momento da construção e não condizem mais com o projeto.

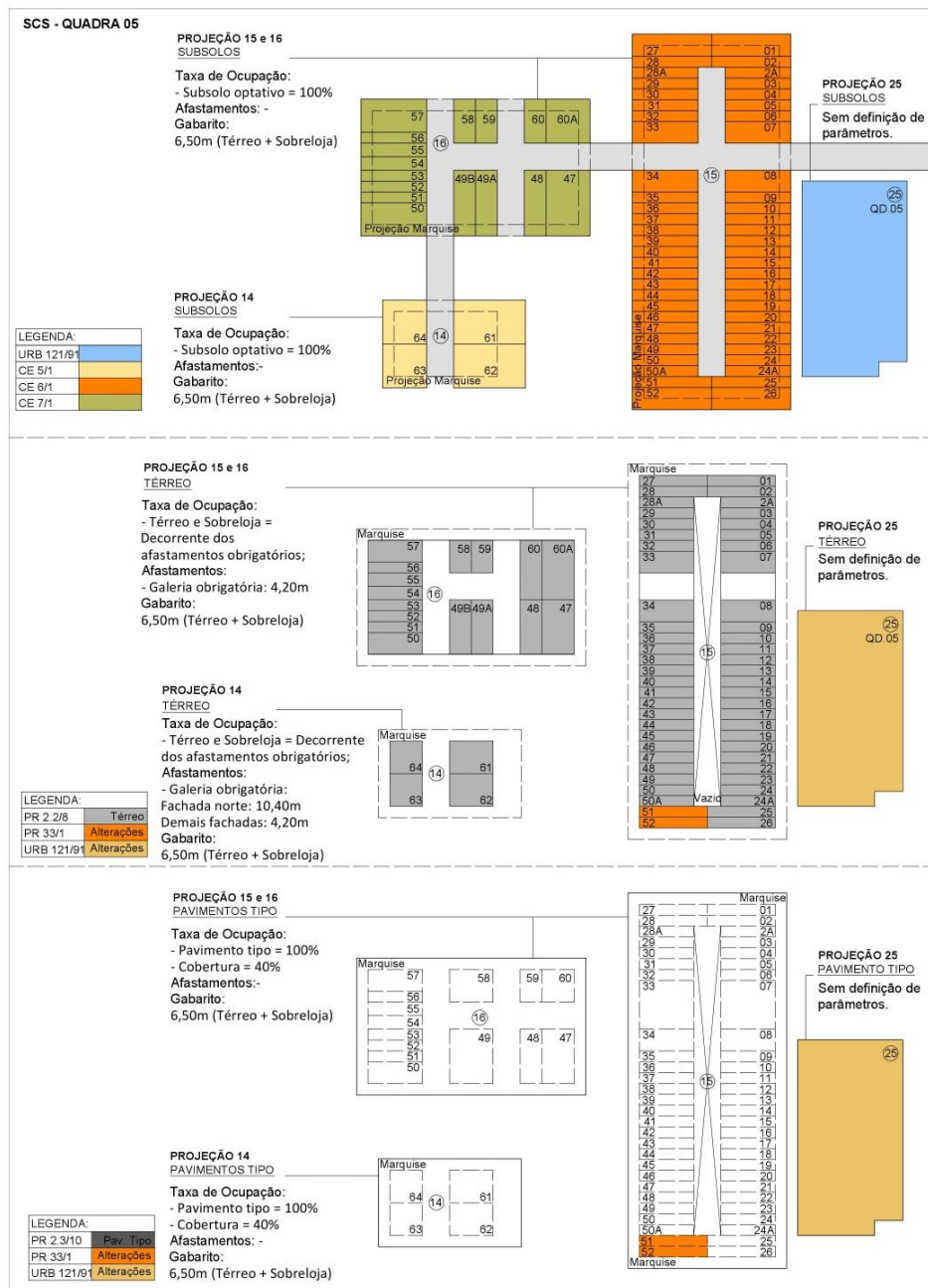


Figura 17: Croquis esquemáticos da Quadra 05 do SCS (Fonte: Própria)

SCS-A - Quadra 06: Composta pelo Bloco de Lotes denominado 17, ou Bloco A (30 unidades térreas x 6 pavimentos: 180 unidades);

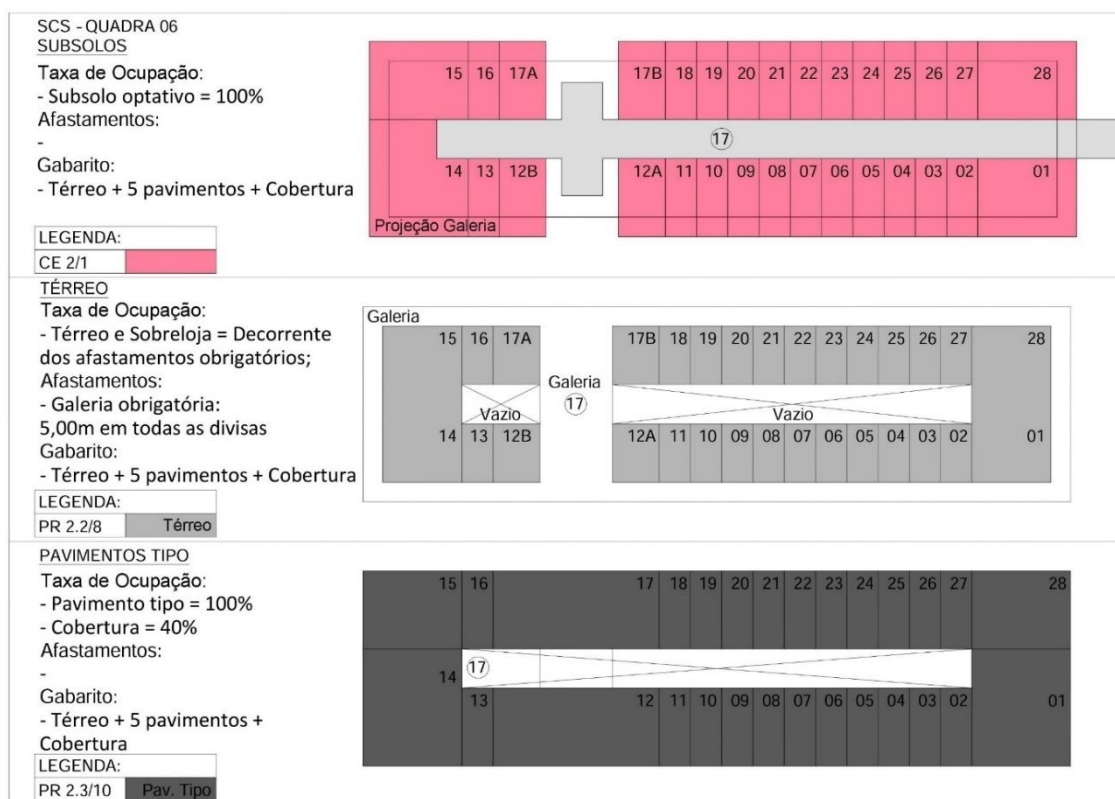


Figura 18: Croquis esquemáticos da Quadra 06 do SCS (Fonte: Própria)

Devido às alterações feitas com o tempo e inserção de novos padrões de edifícios, torna-se complexa a análise do setor quanto aos seus parâmetros urbanísticos, já que, além de analisar edifício a edifício, é necessário analisar as três camadas expostas nas plantas: Térreo e Sobreloja, Pavimentos Tipo e Subsolos. Em vários casos, cada uma das camadas apresenta um potencial diferente. Todos esses fatores acabam se tornando entraves para o investimento na área, já que há uma enorme complexidade normativa e mesmo de entendimento dos projetos.

Podem ser consideradas duas tipologias de edifícios no Setor Comercial Sul: (i) os blocos de lotes, chamados projeções, ainda que exista mais um arranjo dessa tipologia com potenciais construtivos diferentes, como visto nos esquemas acima, e (ii) os lotes isolados, os quais correspondem, cada um, a um edifício, conforme croqui esquemático abaixo.

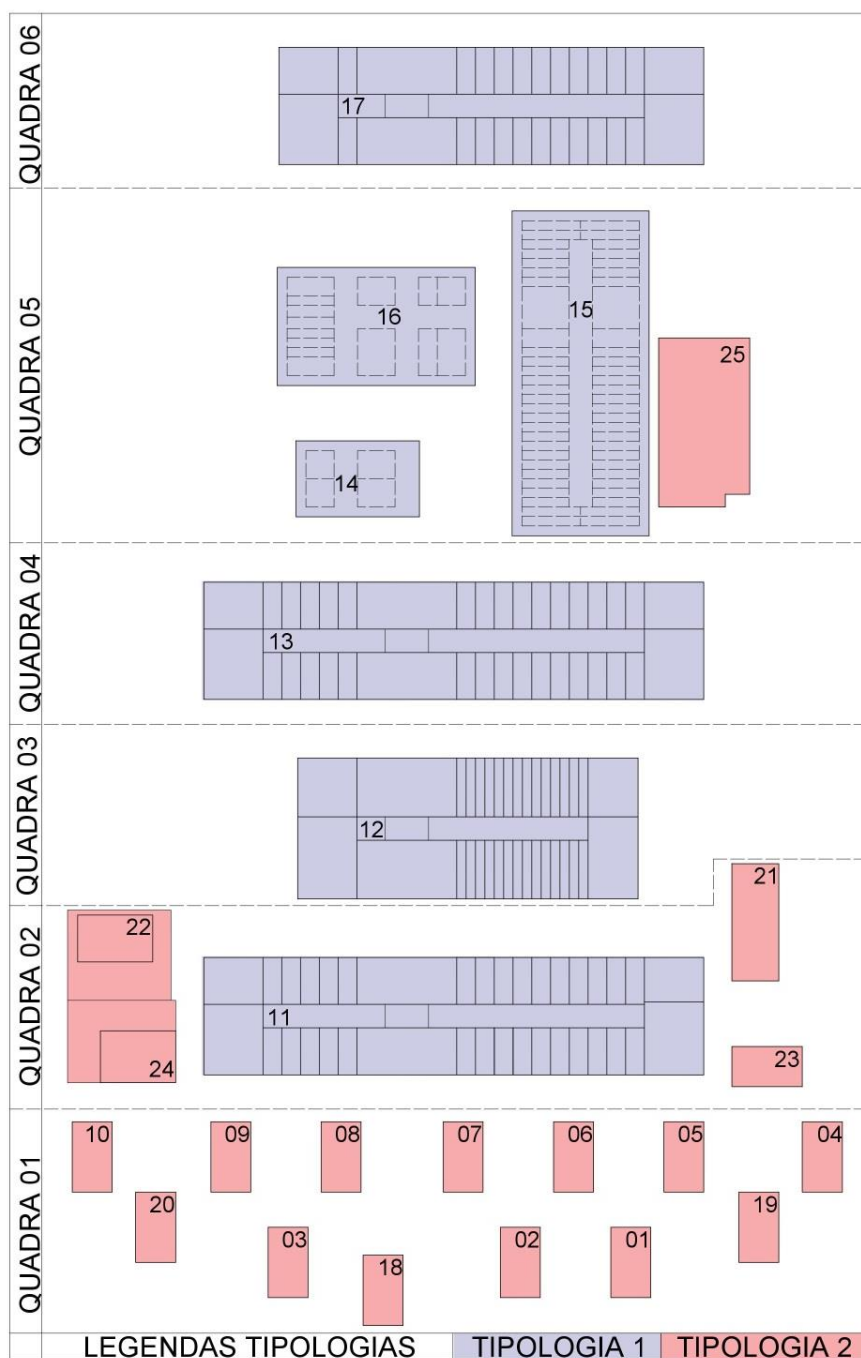


Figura 19: Croqui esquemático de tipologias do SCS (Fonte: Própria)

A primeira tipologia é composta por sete projeções configuradas em blocos de lotes. Considerando cada lote e seu potencial de pavimentos (excluindo subsolo e cobertura), pode-se considerar em média, um potencial de 866 unidades comerciais. A menor unidade tem, em nível térreo, 80 m², com 4m de largura e 20m de comprimento. Já a maior unidade tem, em nível térreo, 782,75m² com largura de 20,25m e comprimento de 31m.

Já a segunda tipologia é composta por 18 projeções, que se constituem em edifícios isolados, tendo a menor unidade 510 m² e a maior 2.737,34 m².

4.2.2. Setor Comercial Norte:



Figura 20: Imagem de satélite Setor Comercial Norte (Fonte: Geoportal)

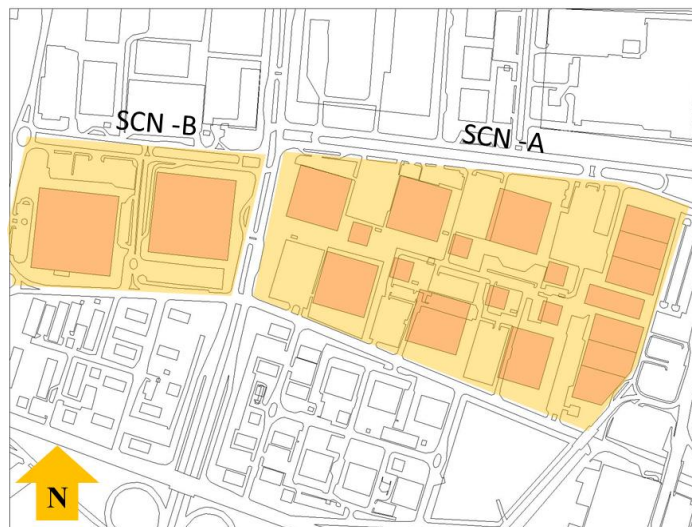


Figura 21: Croqui esquemático lotes SCN (Fonte: Própria)

Diferentemente do Setor Comercial Sul, o Norte teve uma ocupação mais tardia. As primeiras ocupações começaram a acontecer no final da década de 1970, mas seu desenvolvimento ocorreu, realmente, em meados da década de 1990. Atualmente já está praticamente consolidado, com o último grande lote em processo de edificação, restando agora apenas alguns pequenos lotes destinados às bancas de jornal.

Segundo Leitão (2009), os Setores Comerciais Norte e Sul ocupam áreas quase iguais e têm superfícies loteadas semelhantes, dessa forma, coloca que o Setor Comercial Norte possui área de 274.949 m², sendo 94.181 m² de área, parcelada e edificada e os 180.768 m² restantes, áreas de estacionamento, áreas verdes, vias de acesso e passeios. Porém, os bolsões de estacionamento ocupam 62,81% (113.546 m²) dessa área, restando apenas 37,19% da área do setor para as outras instalações, como vias de acesso, áreas verdes e passeios. Observa-se então que no Setor Comercial Norte houve priorização de áreas de estacionamentos, que são duas vezes superiores às do Setor Comercial Sul.

O Setor Comercial Norte não é atendido pelo metrô e não possui ligação de pedestres com o Setor Bancário Norte, já que a construção de um projeto análogo ao que seria a Galeria dos Estados, no Setor Comercial Sul, não seria viável diante da topografia local, sendo necessária outra solução. Porém, é atendido por ônibus na Avenida W3, a oeste, e no Eixo W, a leste, e tem grandes bolsões de estacionamentos para veículos.

Quanto ao tipo de parcelamento, diferencia-se do Setor Comercial Sul, pois seu funcionamento não se dá em “quarteirões”. É constituído por projeções rodeadas de bolsões de estacionamento, o que não configura a “rua”, por assim dizer. Existe, portanto, pouco tratamento quanto à acessibilidade para pedestres. Sobre o assunto, existem estudos que caracterizam seu espaço da seguinte forma:

“(…) formado por grandes lotes, condição que não proporciona urbanidade nem favorece o usufruto do espaço público, estimulando, em seu lugar, a construção de shopping centers – a exemplo do citado Shopping ID, do Brasília Shopping e do Liberty Mall –, em detrimento das lojas voltadas para a rua”.
(Brasília 1960 2010 Passado, Presente e Futuro – Página 149)

O Setor Comercial Norte se divide, de acordo com o endereço cartorial, em duas quadras permeadas por bolsões de estacionamentos, sem praças ou muitos espaços de estadia para pedestres, dispostas no croqui esquemático abaixo e na imagem de satélite.

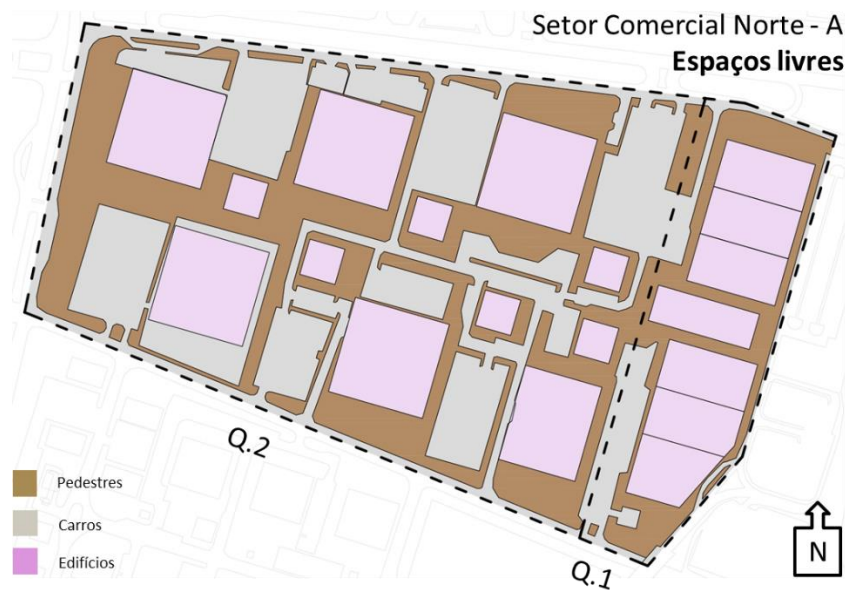


Figura 22: Espaços livres do Setor Comercial Norte (Fonte: Própria e Geoportal)

**a) Normas que norteiam o parcelamento, as edificações e seus gabaritos–
SCN:**

O Setor Comercial Norte, assim como o Sul, tem suas definições através de Projetos Registrados (PR) e Normas de Gabarito (NGB). Inicialmente, era responsável pelo projeto em planta baixa do setor a PR 7/2. Porém, posteriormente, foram sendo feitas alterações, adições e supressões através de novas PR e normas de gabarito (NGB), como se colocará na descrição abaixo, juntamente com um resumo dos parâmetros construtivos colocados para as edificações, que funcionam de maneira bastante específica, tomando lote a lote e em algumas situações, por níveis.

SCN-A - Quadra 01: Encontram-se os edifícios originalmente mais altos, com possibilidade de 58m de altura, com embasamento (térreo e sobreloja). Conforme esquema abaixo:

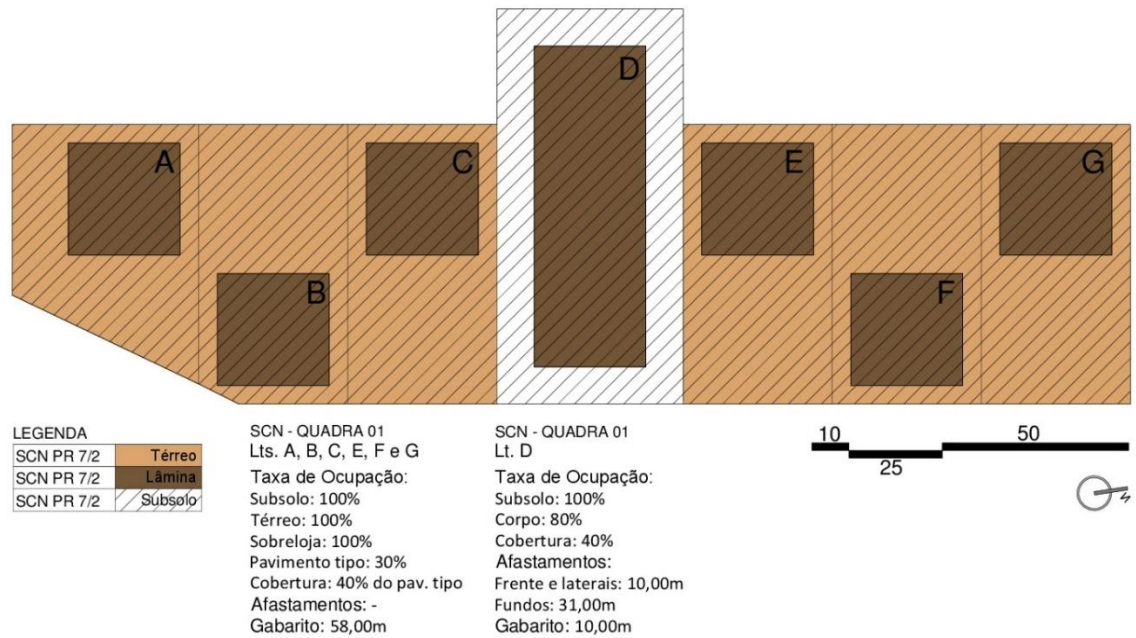


Figura 23: Croqui esquemático Quadra 01 do SCN (Fonte: Própria)

SCN-A - Quadra 02: Encontram-se os maiores lotes. Conforme esquema abaixo:

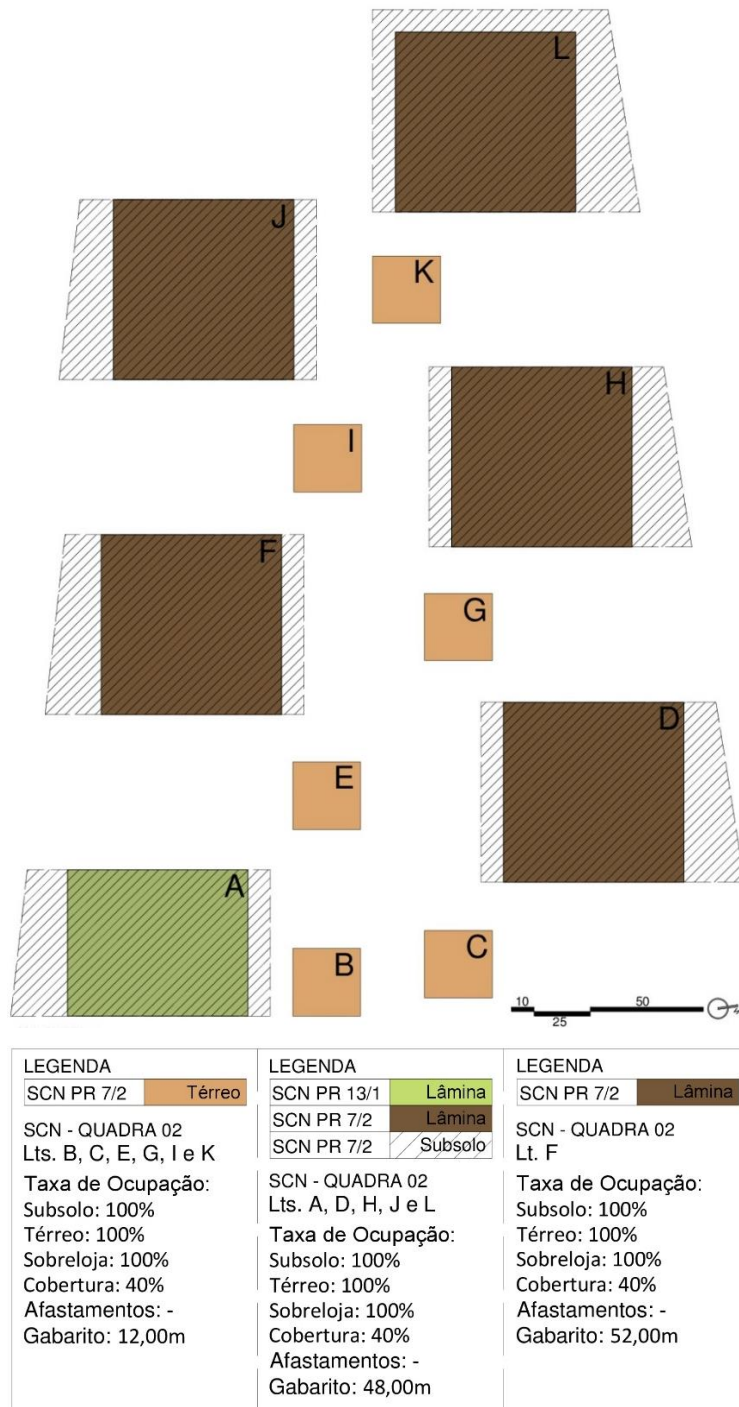


Figura 24: Croqui esquemático Quadra 02 do SCN (Fonte: Própria)

Podem ser consideradas três tipologias de edifícios no Setor Comercial Norte. A primeira é composta pelos lotes com potencial de embasamento (térreo e sobreloja) e de lâminas, existentes apenas na quadra 01. No entanto, existem diferenças de potenciais entre estes lotes, já que suas áreas de embasamento variam. A segunda tipologia é composta pelos lotes “isolados” e com menores potenciais, os presentes na quadra 02 têm

o mesmo potencial com uma área de 900m², já o da quadra 01 é um caso único, pensado inicialmente como um edifício garagem, porém nunca executado por conta do baixo potencial de altura e da possibilidade de uso comercial. Por fim, a terceira tipologia é composta pelos grandes lotes, em grande maioria de 80 m por 80 m e com subsolos que avançam em formas trapezoidais, cada um em um tamanho distinto, conforme croqui esquemático abaixo:

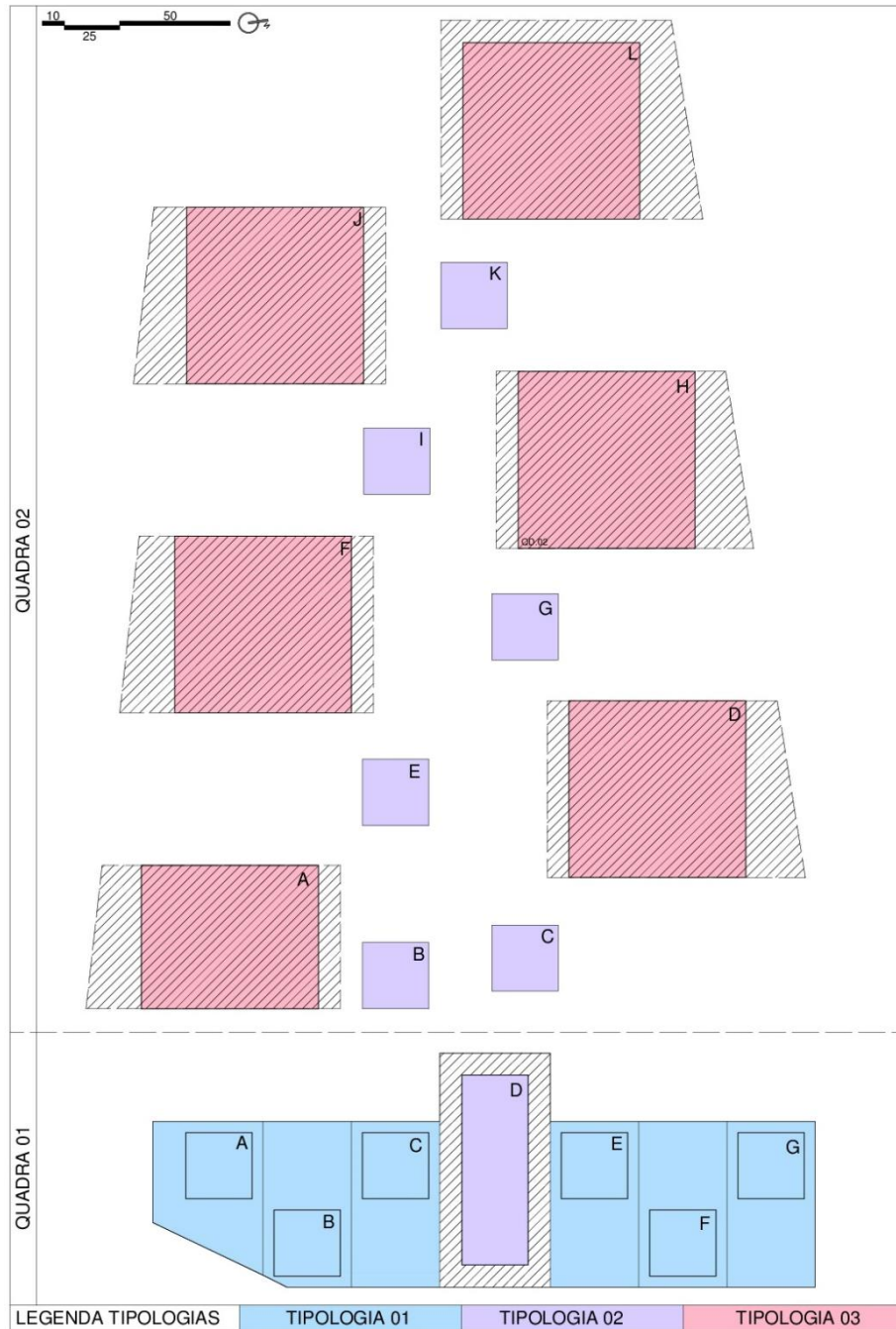


Figura 25: Croqui esquemático tipologias do SCN (Fonte: Própria)

A primeira tipologia é composta por seis blocos, as lâminas com 30m por 30m ficam “isoladas” e os embasamentos, que variam entre 2.884,00m² e 3.000,00m², são unidas, formando um conjunto de cerca de 300m por 75m. A maioria dos embasamentos é voltada para si, alguns fechados e utilizados como hall e recepção e outros com pequenos usos comerciais e prestações de serviços, mas sem visibilidade da parte externa.

A segunda tipologia é composta por pequenos lotes, sendo os presentes na quadra 02 de 30m por 30m e com potencial de térreo, sobreloja e um pavimento, em média. O presente na quadra 01 apresenta frente de 30m e comprimento de 86m, também com o potencial médio de térreo, sobreloja e um pavimento, porém com um potencial subsolo maior.

A terceira tipologia é composta pelos grandes lotes, que são dispostos entre grandes bolsões de estacionamento e têm cerca de 6.400m² cada, sendo que a maioria é fechada para si, ou seja, possuem algumas portas de entrada e os usos comerciais e de prestação de serviços são voltados para o interior do edifício. Em alguns casos, no entanto, têm apenas usos institucionais, sendo totalmente privados aos funcionários etc. O potencial subsolo extrapola os limites do lote, criando formas hexagonais que variam entre 7.246,53m² e 10.029,60m².

Como se pode verificar pela descrição acima, os setores em análise não correspondem a frações urbanas normalmente encontradas nas cidades, que são fruto de um parcelamento do solo em lotes normatizados, em relação ao uso, por leis de zoneamento de uso e ocupação do solo e, na maioria das vezes, por vários planos diretores, que mais ou menos respondem as demandas socioeconômicas da sociedade. Brasília também não conta com um código de posturas que discipline o uso do espaço público, e as leis de zoneamento estão ainda em curso na área central, como o caso Plano de Preservação do Conjunto Urbanístico de Brasília (PPCUB).

Então, o que se tem como normas urbanísticas, são Projetos Urbanos que, ao mesmo tempo em que parcelam, definem o uso e ocupação e a morfologia das edificações. Esses não conceberam a possibilidade de dialética com a evolução socioeconômica e tecnológica da sociedade, colocando-se como relevante a análise do dinamismo ou deterioração desses setores.

Outro aspecto que merece destaque diz respeito ao fato de que esses projetos, tanto do Setor Comercial Sul, quanto do Norte, referem-se às edificações em seus vários pavimentos. Como para efeito do estudo realizado o que importa é a relação entre espaço

público e espaço privado, além do tratamento decorrente dado ao espaço público, no que se refere à apropriação pela população, as normas a serem observadas dizem respeito ao plano do terreno, onde acontece essa relação público/privado.

4.3) Procedimentos de avaliação das áreas

A avaliação dos dois setores, comercial sul e norte, obedeceu dois procedimentos, a saber:

- (i) Análise normativa dos setores para obter os dados sobre os atributos e analisá-los frente aos parâmetros definidos. Fazem parte dessas normas: a Lei Complementar nº 803 de 25 de abril de 2009 (com alterações decorrentes da Lei Complementar nº 854 de 15 de outubro de 2012); o Plano de Ordenamento Territorial (PDOT); o Plano de Preservação do Conjunto Urbanístico de Brasília (PPCUB), necessário a partir da Portaria nº 299/2004 do Iphan, que atualmente se encontra em revisão, sendo sua última versão o PLC 78/2013 com alterações em 2014; o Código de Obras; memoriais descritivos; projetos registrados; cortes esquemáticos; e decisões do CAU/CAUMA, que se constituíam nos documentos legais que nortearam a criação e implantação dos setores nas décadas de 1960 e 1970;
- (ii) Visitas de campo para observação sobre os atributos não passíveis de definição de parâmetros decorrentes de normas, mas sim, da apropriação dos espaços pela população. A avaliação dos atributos nesse caso, também decorre do projeto urbano implantado que vai depender de cada lugar. Cabe ainda a averiguação em campo da interpretação das normas para verificar aspectos que possam ter passado despercebidos no estudo. Nessa fase, faz-se importante o apoio de imagens de satélite e informações do Geoportal, bem como fotos dos locais;

(a) Quanto ao Uso e ocupação:

Tabela 28: Parâmetros encontrados para uso e ocupação

	Atributos:	Parâmetros definidos:	Parâmetros encontrados:	
a) Uso e Ocupação do solo	a.1) Normas de uso e ocupação ultrapassadas;	Período entre revisões de até 10 anos, passível de revisão em 05 anos;	SCS	Sem revisão há 50 anos;
			SCN	Sem revisão há 26 anos;
	a.2) Diversidade de Usos;	Permissão/incentivo de usos mistos em pelo menos 30% das áreas;	SCS	Sem uso misto;
			SCN	
	a.3) Densidade média;	Entre 200 e 450 hab/ha	SCS	Sem uso habitacional;
			SCN	

Fonte: Própria

a.1) Normas de uso e ocupação ultrapassadas:

Normas de uso e ocupação merecem uma atenção grande à frequência de suas revisões devido às constantes alterações que surgem nas formas de consumo e modalidades de atividade. Novas tecnologias criam novos padrões de consumo e novos tipos de serviços e produtos, portanto, é necessário dar manutenção a essas normas para que elas se mantenham funcionais e não se tornem entraves.

As normas de uso e ocupação de grande parte dos edifícios do Setor Comercial Sul datam de 1967, definidas no Artigo 25 do Código de Edificações – Decreto N n° 596 de 1967.

“Art. 25 – O Setor Comercial Norte e o Setor Comercial Sul compreendem os edifícios de lojas e salas para fins comerciais para as seguintes finalidades: I – Loja de departamentos; II – Lojas especializadas; III – Escritórios e consultórios; IV – Pequenos laboratórios; V – Oficinas de artesanato; VI – Clubes Urbanos; VII – Cursos de aperfeiçoamento e treinamento relacionados com atividades comerciais; VIII – Academias de ginástica, saunas, mediante aprovação prévia da D.L.F.O. IX – Pequenas agências bancárias; X – Agências de órgão de serviços públicos, cafés, bares, restaurantes, barbearias, engraxatarias, bancas de jornais e revistas, papelarias.” (Código de Edificações – Decreto N N° 596 de 1967)

Esses usos constam do Decreto N N° 596 de 1967 e, como são gerais, acabam possibilitando que vários entendimentos sejam feitos, o que pode gerar uma flexibilização positiva, onde se aceitam novos usos na região, acreditando que estão abarcados em algum dos espectros citados, mas que também podem ter um resultado negativo. Entretanto as regras de ocupação são imutáveis, pois decorrem do projeto original e não existe nenhuma alteração que permita outra configuração.

Já no Setor Comercial Norte há duas NGBs (Normas de Gabarito) modificando alguns lotes e uma PR (Planta Registrada) modificando os parâmetros dos demais lotes.

- 1) NGB 23/88 – válida para os lotes da quadra 01, com exceção do bloco D, estipula em seu item 03 os usos: “Comércio Varejista em Geral; Prestação de Serviços; e Ensino não seriado.”
- 2) NGB 40/91 – Válida apenas para o lote F da Quadra 02, estipula em seu item 03 o uso único: “Institucional da Administração Federal (EMBRATEL) e do Distrito Federal (TELEBRASÍLIA) destinado a Posto Telefônico/Central Telefônica.”
- 3) PR 7/2 – Estipula:

Para o Lote D da Quadra 01, o uso de Edifício-Garagem;

Lotes A, D, H, J e L da Quadra 02, o uso comercial para térreo e 1º pavimento e de escritórios para os demais andares superiores;

Lotes B, C E, G, I e K da Quadra 02, o uso comercial.

Para as coberturas estipula os usos: lazer, lanchonetes e restaurantes;

Está sendo feita a revisão para aprovação do PPCUB, que define as normas de uso e ocupação da área tombada de Brasília, cuja revisão é passível a cada cinco anos, segundo Art. 265 do PDOT (Lei Complementar nº 803 de 25 de abril de 2009, com alterações decorrentes da Lei Complementar nº 854 de 15 de outubro de 2012). Porém, ainda sem a aprovação do PPCUB, as normas de uso e ocupação do setor comercial sul se encontram ultrapassadas com mais de 50 anos e as do Setor Comercial Norte com pelo menos 26 anos.

“Art. 265. Os Planos de Desenvolvimento Locais e o Plano de Preservação do Conjunto Urbanístico de Brasília serão elaborados e encaminhados à Câmara Legislativa do Distrito Federal no prazo de 02 (dois) anos contados da data de publicação desta Lei Complementar, sendo passíveis de revisão a cada 05 (cinco) anos.” (p.107)

a.2) Diversidade de Usos:

Este parâmetro, em ambos os setores, foi observado em campo, já que as normas dão apenas as permissões e restrições de uso e ocupação da área. As normas sequer definem, nesse caso, usos predominantes e complementares, ou seja, não há qualquer tipo de obrigatoriedade ou porcentagem a ser seguida. Principalmente a nível térreo, seria interessante que houvessem prioritariamente usos comerciais ou de prestações de serviços, que geram fachadas ativas e permeabilidade entre o espaço público e privado.

A análise do atributo da diversidade urbana mostrou que o estudo dos pesquisadores, por ser mais global, precisaria de mais ajustes locais às características de cada área estudada. Observando-se de acordo como colocado por eles, os usos encontrados tanto no Setor Comercial Sul quanto Norte não se diferenciam, sendo usos que, por mais que se dividam normativamente em comerciais, de prestação de serviços e institucionais, funcionam em grande maioria dos horários comerciais fechando durante o final de semana. Esse é um importante fator a ser levado em consideração, pois mostra que apesar do setor ter muitos atrativos e convergir muitos fluxos, eles acontecem em horários comerciais e deixam o setor em estado de obsolescência durante as noites, finais de semana e feriados. Existem eventos sendo realizados pelo governo em algumas dessas ocasiões e alguns estabelecimentos como bares e restaurantes estão buscando continuar abertos durante a noite gerando atrativos como música ao vivo, mas essas são todas ações pontuais e que sem apoio do governo, teriam dificuldade de se manter. Analisando a forma proposta pelos pesquisadores, o mapa de análise mostra que, aparentemente, não há nenhuma variabilidade de uso e ocupação. Como se pode ver na figura 33

Porém, o que se observa em campo, é que por mais que não haja dentre essas três tipologias de uso uma grande variabilidade do tipo de serviço e dos horários, há uma enorme variação do que os usos geram no setor, de como se comportam e de onde se locam. Assim, tornou-se necessário fazer uma análise mais aprofundada, pontuando e mapeando onde estão os usos, como eles se relacionam entre si e com o espaço e quais são os lotes vagos, inclusive para buscar entender o porquê disso. Assim, fez-se o novo mapa, figura 34, com as manchas que diferenciam os tipos de uso.

De acordo com a Tabela de classificação de usos e atividades urbanas e rurais do DF, Decreto nº 37.966 de 20/01/2017, feita a partir da Tabela de Classificação Nacional de Atividades Econômicas (CNAE), são considerados cinco tipos de usos – Habitacional, Comercial, Prestação de Serviços, Institucional e Industrial. Esses usos dividem-se em

atividades que podem, ainda, subdividirem-se em grupos, classes e subclasses. As permissões de uso e ocupação de ambos os setores datam de normas mais antigas e a classificação era feita de forma mais flexível, porém, pode-se notar que as permissões citadas nas normas só compreendem atividades que constam nos usos comerciais, de prestação de serviços e institucionais, deixando vetados os usos habitacionais e industriais. Os usos permitidos são liberados para todo o setor e sem definições maiores de porcentagens ou obrigatoriedade de algum uso específico.

“É talvez a parte do centro da cidade que mais se parece com uma área urbana tradicional, pela razoável variedade de atividades que nela se localizam, e pelas muitas e diversas pessoas que vêm diariamente ao lugar. Ainda assim, a função residencial tal como a função de lazer estão ausentes, e a vitalidade rapidamente desaparece quando cai a noite.” (Holanda, 2002 p. 303)

Inicialmente, no Setor Comercial Sul, a intenção foi a de observar os térreos dos edifícios da tipologia 01, ou seja, dos blocos de lotes, porém, em campo se percebeu um térreo muito dinâmico e estruturado em toda a quadra 01 do setor. Como se pode ver no croqui esquemático, os térreos dos edifícios deveriam ser galerias, que inicialmente seriam conectadas através de marquises com pequenos espaços destinados a portarias, acessos e pequenos usos, porém, nenhuma das galerias foi totalmente executada, todas foram ocupadas com pequenas novas unidades imobiliárias, algumas dentro dos limites projetados, outras que extrapolam os limites do lote e invadem área pública. Com essa adição, os térreos, que pareciam não possibilitar nenhum grande atrativo, passaram a ter 45 unidades imobiliárias, sendo que dessas, apenas quatro se encontravam fechadas ou anunciadas para aluguel. Só nos edifícios da quadra 01 foram encontradas 11 unidades com usos comerciais, 26 com usos relacionados à prestação de serviços e 04 com usos institucionais. As figuras abaixo ilustram a quantidade de usos que o comércio térreo da quadra 01 abarcou. Alguns com invasões dentro dos limites do lote, como mostra a figura 26, e alguns casos de invasão extrema de área pública, como mostra a figura 27.



Figura 26: Quadra 01 do Setor Comercial Sul
(Fonte: Própria)



Figura 27: Quadra 01 do Setor Comercial Sul
(Fonte: Própria)

Na análise da tipologia 01 do setor, a predominância dos usos relacionados à prestação de serviços se manteve. De acordo com a tabela abaixo, foram levantadas a quantidade de recorrências, por quadra, dos usos comerciais (C), prestações de serviços (P) e institucionais (I). Além de analisar também a quantidade de unidades vazias (V) ou funcionando como acessos aos andares superiores (A).

Tabela 29: Levantamento de usos do Setor Comercial Sul

Quadra	Projeção	Nº de lotes		Tipos de usos encontrados				
		Projetados	Construídos	C	P	I	V	A
06	17	30	39	05	21	08	01	04
05	14	03	04	-	04	-	-	-
	15	56	75	16	27	07	24	01
	16	16	29	15	07	01	05	01
04	13	38	39	03	14	10	07	05
03	12	36	36	04	16	06	06	04
02	11	38	51	08	19	05	09	10
01	10	01	01			01		
	20	01	07	01	06			
	09	01	09	05	03	01		
	03	01	04	01	02	01		
	08	01	07	02	04		01	
	18	01	01		01			
	07	01	04	01	03			
	02	01	01				01	
	06	01	01	01				
	01	01	01				01	
	05	01	01					01
	19	01	06		05		01	
04	01	02		02				
TOTAL:		230	318	62	134	41	56	25

Fonte: Própria.

Há uma forte predominância dos usos de prestações de serviços em todo o setor, são 134 recorrências em um universo de 318 unidades imobiliárias. Dessas 134 recorrências, 50 unidades têm usos de prestações de serviços relacionadas a atividades bancárias e afins e 66 tem usos relacionados à alimentação.

Como visto acima, o loteamento projetado não foi totalmente seguido e algumas unidades se dividiram em duas ou mais novas unidades, assim, foi necessário levantar e

avaliar o setor como ele se encontra atualmente. Em alguns casos, como acontece nas projeções 15 e 16, da quadra 05, foram criadas novas galerias, formando pequenas lojas entremeadas por corredores, como se pode ver nas figuras 28 e 29.



Figura 28: Galerias da Quadra 05 (Fonte: Própria) **Figura 29:** Galerias da Quadra 05 (Fonte: Própria)

Ficou então clara a necessidade de se observar a diferenciação, para esta parte da análise dos usos de comércio, prestação de serviços e institucional, para observar como eles se correlacionam entre si e com o espaço urbano contíguo.

Em relação ao Setor Comercial Norte, essa análise se torna mais complexa, já que há poucos usos acontecendo no térreo, que, por sua vez, são voltados para os interiores dos edifícios, não gerando aberturas para as ruas e dinamismo. Os únicos edifícios que estão quebrando esse padrão são os lotes B e D da quadra 01 e lote H da quadra 02. O lote B, quadra 01, divide-se em uma papelaria e uma igreja, ambas voltadas para a rua. Já o lote D, quadra 01, criou uma circulação de pedestres ampla, separada da circulação dos carros e com atividades térreas múltiplas se abrindo para o exterior. Por enquanto, a maioria das unidades ainda está vazia, das 39 unidades, 28 estão vazias e uma funciona como portaria, mas mesmo com as obras ainda em curso, já se instalaram cinco restaurantes, quatro lojas comerciais e uma academia. Por fim, o lote H, quadra 02, divide-se em 3 concessionárias e um bar e boate.



Figura 30: SCN Q.1 Lt. B
(Fonte: Google Street View)



Figura 31: SCN Q.1 Lt. D
(Fonte: Própria)



Figura 32: SCN Q.2 Lt. H
(Fonte: Própria)

Os demais lotes são todos voltados para seus interiores. Alguns com usos comerciais e de prestações de serviços, como o shopping situado no lote D da quadra 02, o lote A, também da quadra 02 e os lotes A e C da quadra 01. Porém, com exceção do shopping, são usos pontuais e que atendem aos usuários do próprio edifício. Inicialmente, observando os atributos citados em recorrência pelos pesquisadores, se obteve a análise constante na figura 35.

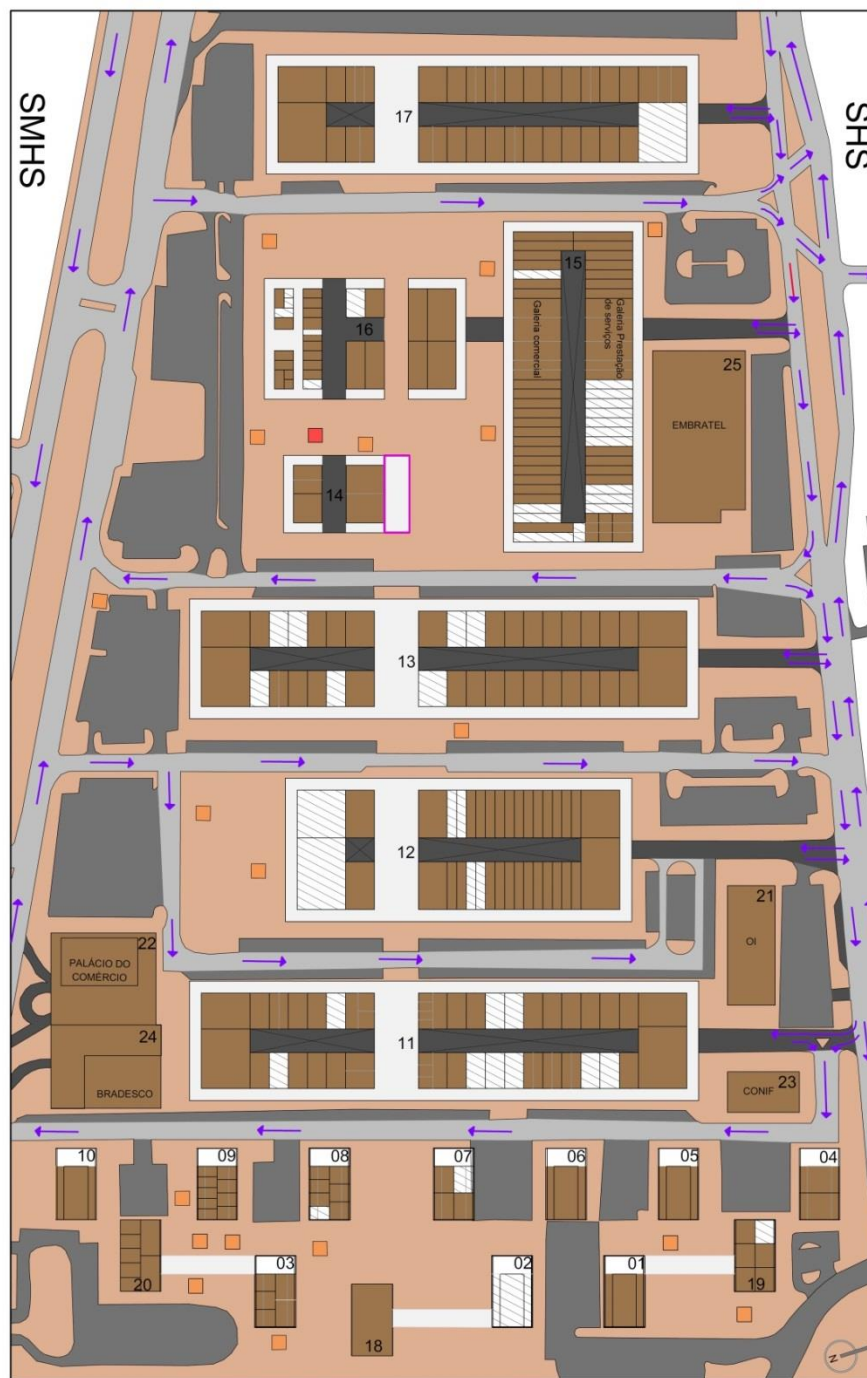
Porém, observou-se novamente, que o setor possuía nuances que não poderiam ser percebidas sem a diferenciação das categorias de comércio, prestação de serviços e institucional. Assim, fez-se um novo mapa, figura 36, considerando essa diferenciação, ainda que o setor não apresente muitos térreos voltados para o espaço público e aconteça mais nos pavimentos superiores do que nos térreos em si.

a.3) Densidade:

De acordo com o Plano Diretor de ordenamento territorial – PDOT (Lei Complementar nº 803 de 25 de abril de 2009, com alterações decorrentes da Lei Complementar nº 854 de 15 de outubro de 2012), Art. 39, estabelecem-se as densidades para o Distrito Federal, ficando os Setores Comerciais Sul e Norte categorizados como setores de média densidade, possuindo valores superiores a 50 (cinquenta) e podendo chegar a 150 (cento e cinquenta).

Porém, como os setores não têm usos habitacionais, que seriam de permanência, a densidade, de acordo com o tratado pelos pesquisadores estudados, poderia ser considerada nula para ambos, uma vez que não há uso misto em nenhum dos setores.

Porém, a falta de uso misto do setor remete a um atributo relacionado a deterioração que foi citado apenas por Jacobs (2011) e que se mostrou definidor: o problema da setorização. Segundo a autora, áreas sem diversidades de uso acabam se tornando grandes barreiras e levando o local à um processo de deterioração.



LEGENDAS:			
Vias		Comercial/Serviços/Institucional	
Estacionamentos		Loja vazia	
Acesso subsolos		Marqueses	
Área Pavimentada		Sentido das vias	
Quiosques			
Banca de jornal (LRS)			

Figura 33: Mapeamento do uso e ocupação do SCS (Fonte: Própria).



LEGENDAS:			
Vias		Prestação de serviços	
Estacionamentos		Comercial	
Acesso subterráneos		Institucional	
Área Pavimentada		Com./Serv./Inst.	
Sentido das vias		Loja vazia	
Quiosques		Marquises	
Banca de jornal (LRS)			

Figura 34: Mapeamento complementar do uso e ocupação do SCS (Fonte: Própria).



LEGENDAS:

Vias		Comercial/Serviços/Institucional	
Estacionamentos		Loja vazia	
Área Pavimentada			
Sentido das vias			
Quiosques			

Figura 35: Mapeamento do uso e ocupação do SCN (Fonte: Própria).



LEGENDAS:			
Vias		Prestação de serviços	
Estacionamentos		Comercial	
Área Pavimentada		Institucional	
Sentido das vias		Com./Serv./Inst.	
Quiosques		Loja vazia	

Figura 36 Mapeamento complementar do uso e ocupação do SCN (Fonte: Própria).

(b) Quando aos Parcelamentos:

Tabela 30: Parâmetros encontrados para parcelamentos

	Atributos:	Parâmetros definidos:	Parâmetros encontrados:	
b) Parcelamentos	b.1) Quadras curtas;	Entre 60m e 200m;	SCS	Dimensões encontradas entre 32,40 e 213m;
			SCN	Dimensões encontradas entre 30 e 300m;
	b.2) Testadas de lote estreitas;	Entre 5m e 10m;	SCS	Testadas entre 4m e 66,59m;
			SCN	Testadas entre 30m e 80m;

Fonte: Própria.

b.1) Quadras curtas:

No caso do Setor Comercial Sul, o parâmetro que delimita o tamanho de suas quadras é, na realidade, o próprio projeto do setor. Os projetos registrados (PR) trazem as dimensões dos lotes e de seus blocos, que se configuram em seis quadras, como exposto anteriormente. Algumas quadras são compostas apenas pelos blocos de lotes, enquanto outras são compostas também por edifícios menores espaçados entre si. No caso do Setor Comercial Sul, são as PR 2.3/10 e 2.2/8 que fazem o memorial de loteamento do setor, sendo de pavimentos tipo e térreos, respectivamente. Já no caso do Setor Comercial Norte se dão através da PR 7/2 e 13/1 que são o memorial de loteamento do setor e uma posterior alteração em um dos lotes, respectivamente.

Como Brasília é uma cidade projetada, o que se utilizará como base para o entendimento da quadra serão as dimensões dos blocos. Isso porque os blocos dos Setores Comerciais acabam funcionando como quarteirões e, por isso, não teria sentido adotar o endereço cartorial e deixar de lado as nuances dispostas no espaço. Delimitar as quadras pelo aspecto dos sistemas viários que as cortam, conforme faz também o endereço cartorial, seria perder nuances de como funcionam de acordo com a lógica dos pedestres. Dessa forma, para o Setor Comercial Sul, observaram-se as dimensões dos grandes blocos compostos por lotes, classificados como Tipologia 01 anteriormente.

Tabela 31: Dimensões das quadras do Setor Comercial Sul

Análise das quadras tipologia 01 do Setor Comercial Sul		
Quadra	Projeção	Dimensões
2	11	213x50m
3	12	133x60m
4	13	213x50m
5	14	52,60x32,40m
	15	138,40x58,40m
	16	84,40x50,40m
6	17	181x50m

Fonte: Própria

O que se obteve para o Setor Comercial Sul, foram dimensões que variam entre 52,60m e 213m para comprimento das quadras e entre 32,40m e 60m para largura.

Já para realizar a análise do Setor Comercial Norte, surgem novas dificuldades, uma vez que o setor é composto por prédios muito dispersos, considerando-se as três tipologias, as medidas dos lotes irão variar de 30x30m à 80x80m para os edifícios esparsos e terá 300x75m no que mais se aproxima de um quarteirão. Assim, se considerará que há medidas entre 30m e 300m.

b.2) Testadas dos lotes estreitas:

Para o caso do Setor Comercial Sul, novamente, o que delimita as testadas dos lotes, entendendo-se como lotes as unidades imobiliárias, são os projetos, PRs 2.2/8 e 2.3/10 e diversas CEs, que trazem cortes esquemáticos. Em grande maioria, os blocos são compostos por lotes com testadas pequenas, sendo as de menor dimensão com: 4,00m e as de maior dimensão com 20,25m. Porém, as projeções “isoladas” tendem a ser maiores, sendo a de menor testada com 15m e a de maior com 66,59m. Fazendo uma breve análise dentro da tipologia mais dominante do setor, de blocos de projeções, constatou-se que a maioria (90,32%) das testadas tem entre 4m e 12m. Porém, para não se desconsiderar completamente a tipologia dos edifícios esparsos se considerará como resultado da análise fachadas com testadas entre 4m a 66,59m.

Tabela 32: Largura das testadas dos lotes do Setor Comercial Sul

Testada térrea dos lotes (tipologia 01)	Número médio de recorrências	Percentual aproximado
8,00m	92	42,396%
4,00m	84	38,709%
12,00m	20	9,216%
20,25m	14	6,45%
16,25	2	0,92%
16,00	2	0,92%
5,00m	2	0,92%
10,00	1	0,46%

Fonte: Própria.

Já no Setor Comercial Norte, a grande maioria dos blocos são compostos por lotes grandes, sendo os maiores de em média 80m x 80m e os menores com dimensão média de 30m x 30m, ou seja, as frentes de lote variam entre 30m e 80m. Em uma breve análise do setor, a nível térreo, a tipologia 01 apresenta 06 lotes com a testada média por volta de 80m. Enquanto a tipologia 02 apresenta 07 lotes com a testada média por volta de 30m. E, por fim, a tipologia 03 apresenta 06 lotes com a testada média por volta de 40m. Ou seja, aproximadamente 36,84% dos lotes apresentam testada média de 30m, e aproximadamente 31,58% apresentam testadas médias de 40m e 80m. Portanto, como resultado da análise, serão considerados os valores entre 30m e 80m para as testadas.

(c) Quando as Edificações:

Tabela 33: Parâmetros encontrados para edificações

Atributos:	Parâmetros definidos:	Parâmetros encontrados:		
c) Edificações	c.1) Fachadas térreas ativas;	Ao menos uma abertura a cada 5m;	SCS	Em média uma abertura a cada 14,80;
			SCN	Em média uma abertura a cada 61,05m;
	c.2) Padronização de edifícios;	Intervenções e melhorias a cada 10 anos;	SCS	Variabilidade média de tamanhos e formas e pouca variabilidade de idades;
			SCN	Sem variabilidade de tamanhos, formas e idades;
	c.3) Edifícios tecnologicamente obsoletos;	Intervenções e melhorias a cada 10 anos;	SCS	Edifícios antigos e precisando de manutenção, mas funcionais;
			SCN	Edifícios recentes e tecnologicamente adequados e funcionais;

Fonte: Própria.

c.1) Fachadas Ativas:

Em ambos os setores, o único parâmetro similar às necessidades de permeabilidade visual e as fachadas ativas que foi estabelecido encontra-se na revisão do Código de Edificações no que se refere ao dimensionamento de aberturas adequadas. Estes, visam a difusão da luminosidade natural no interior da edificação e a proteção ou aproveitamento da incidência de raios solares. Porém, nenhum desses diz respeito diretamente à permeabilidade visual e a fachadas ativas, no sentido de auxiliar no processo de dinamização de uma área, então não necessariamente ajudam. Não se tem um parâmetro de qual a porcentagem da fachada que deve ter permeabilidade visual ou quantas portas devem se abrir para as ruas, então os dimensionamentos de aberturas podem gerar poucas entradas opacas ou impermeáveis e a proteção ou aproveitamento dos raios solares, da mesma maneira. Por isso é uma decisão que ficou a cargo dos projetistas dos edifícios.

Partiu-se, então, para a observação *in loco*. No Setor Comercial Sul, como há um parcelamento dos blocos em pequenos lotes, a tendência é que haja várias entradas de

lojas em curtos espaços, que em grande parte do setor variam entre 4 e 12m. Porém, vários lotes foram utilizados para a portaria de acesso aos andares superiores, não havendo qualquer atrativo no térreo, e há também uma grande quantidade de lotes vazios, que acabam se tornando fachadas impermeáveis fisicamente. Além disso, mesmo com a previsão de lotes de diferentes tamanhos no setor, há empresas que compraram diversos pequenos lotes e os juntaram, assim, fica uma única porta voltada para o térreo e fachadas impermeáveis ou cegas. É o caso de vários dos bancos instalados no setor.

Para se ter uma média de quantas aberturas por metro existiam, calculou-se caso a caso o perímetro das projeções ou lotes e quantas aberturas existiam ali, assim, conseguindo médias. Foram consideradas neste estudo as aberturas dos lotes que estão vazios ou que servem como portarias de acesso aos andares superiores, que totalizam respectivamente, em todo o setor 56 e 25 lotes, à nível térreo. A análise mostrou os seguintes resultados:

Tabela 34: Fachadas ativas do Setor Comercial Sul

	Endereçamento		Quantidade de aberturas por metro
	Tipologia 01	Quadra 06	Projeção 17
Quadra 05		Projeção 16	Uma abertura a cada 7,72m;
		Projeção 15	Uma abertura a cada 5,75m;
		Projeção 14	Uma abertura a cada 30,49m;
Quadra 04		Projeção 13	Uma abertura a cada 16,56m;
Quadra 03		Projeção 12	Uma abertura a cada 12,74m;
Quadra 02		Projeção 11	Uma abertura a cada 10,20m;
Média geral das projeções – Tipologia 01:			Uma abertura a cada 10,89m.
Tipologia 02	Quadra 01	Projeção 10	Uma abertura a cada 64,82m.
	Quadra 01	Projeção 20	Uma abertura a cada 13,42m.
	Quadra 01	Projeção 09	Uma abertura a cada 7,20m.
	Quadra 01	Projeção 03	Uma abertura a cada 16,20m.
	Quadra 01	Projeção 08	Uma abertura a cada 9,26m.
	Quadra 01	Projeção 18	Uma abertura a cada 94m.
	Quadra 01	Projeção 07	Uma abertura a cada 16,20m.
	Quadra 01	Projeção 02	Uma abertura a cada 64,82m.
	Quadra 01	Projeção 06	Uma abertura a cada 64,82m.
	Quadra 01	Projeção 01	Uma abertura a cada 64,82m.
	Quadra 01	Projeção 05	Uma abertura a cada 64,82m.
	Quadra 01	Projeção 19	Uma abertura a cada 15,66m.
	Quadra 01	Projeção 04	Uma abertura a cada 32,41m.
	Quadra 02	Projeção 21	Uma abertura a cada 140m.
	Quadra 02	Projeção 22	Uma abertura a cada 165m.
	Quadra 02	Projeção 23	Uma abertura a cada 94m.
	Quadra 02	Projeção 24	Uma abertura a cada 162m.
	Quadra 05	Projeção 25	Uma abertura a cada 221,70m.
	Média geral das projeções – Tipologia 02:		
Média geral do setor:			Uma abertura a cada 14,80m.

Fonte: Própria.

A variação térrea foi de 5,75m à 221,70m, mas somando-se todo o perímetro do setor e considerando todas as aberturas, a média geral foi de uma abertura a cada 14,80m, considerando os lotes vagos e os que funcionam apenas como portarias, como se pode ver na figura 37.

Já no Setor Comercial Norte, quase todos os prédios se voltam para si, diminuindo drasticamente o número de entradas. O mapa abaixo mostra as aberturas dos prédios que

geralmente funcionam como portarias ou acessos, porém, com exceção dos lotes B e D da quadra 01 e H da quadra 02, que possuem usos térreos voltados para a rua, os demais são todos interiorizados, sendo que alguns até possuem usos térreos, mas voltados para si ou exclusivos para clientes e usuários do prédio. Na análise, encontrou-se que a maior quantidade de aberturas se deu no bloco D da quadra 01, com 08 aberturas a cada metro e a menor quantidade se deu no bloco G da quadra 01, com apenas uma abertura a cada 230m, como se pode ver na figura 38. Porém, apesar de existirem essas aberturas, grande parte delas está em desníveis, sendo necessário subir ou descer escadas e rampas para encontra-las.

Tabela 35: Fachadas ativas do Setor Comercial Norte

Endereçamento		Quantidade de aberturas por metro
Quadra 01	Lote A	Uma abertura a cada 110,36m;
	Lote B	Uma abertura a cada 112,93m;
	Lote C	Uma abertura a cada 115m;
	Lote D	Uma abertura a cada 8m;
	Lote E	Uma abertura a cada 76,67m;
	Lote F	Uma abertura a cada 115m;
	Lote G	Uma abertura a cada 230m;
Quadra 02	Lote A	Uma abertura a cada 145m;
	Lote B	Uma abertura a cada 120m;
	Lote C	Uma abertura a cada 120m;
	Lote D	Uma abertura a cada 106,66m;
	Lote E	Uma abertura a cada 120m;
	Lote F	Uma abertura a cada 160m;
	Lote G	Uma abertura a cada 120m;
	Lote H	Uma abertura a cada 64m;
	Lote I	Uma abertura a cada 120m;
	Lote J	-
	Lote K	Uma abertura a cada 120m;
	Lote L	Uma abertura a cada 80m;
Média geral das projeções:		Uma abertura a cada 61,05m.

Fonte: Própria.



LEGENDAS:			
Vias		Prestação de serviços	
Estacionamentos		Comercial	
Acesso subsolos		Institucional	
Área Pavimentada		Com./Serv./Inst.	
Sentido das vias		Loja vazia	
Quiosques		Marquises	
Banca de jornal (LRS)		Aberturas do térreo	

Figura 37: Mapeamento de fachadas térreas ativas do SCS (Fonte: Própria).



LEGENDAS:			
Vias		Prestação de serviços	
Estacionamentos		Comercial	
Área Pavimentada		Institucional	
Sentido das vias		Com./Serv./Inst.	
Quiosques		Loja vazia	
Aberturas do térreo			

Figura 38: Mapeamento de fachadas térreas ativas do SCN (Fonte: Própria).

c.2) Padronização de edifícios:

A padronização, nesse caso, no que diz respeito ao tamanho dos lotes e dos seus parâmetros construtivos, se dá através do que está estipulado nos Projetos Registrados do setor, e à nível de escolha de materiais, revestimentos e soluções, se dá através das decisões de projeto. O Setor Comercial Sul, apesar de repetir tipologias, tem uma variabilidade média, já que o projeto se preocupou, na menor escala, em definir dentro de um mesmo bloco, lotes maiores e menores e em escala maior, blocos de diferentes tamanhos por si só. Além disso, como alguns lotes partem do projeto original e outros foram sendo adicionados posteriormente, acontece também o jogo de edifícios mais novos e mais antigos, possibilitando uma gama ainda maior de empreendedores e investidores. Já o Setor Comercial Norte, apesar de ter três tipologias distintas, é pouco diverso, já que o projeto cria grandes lotes quadrados espalhados entre bolsões de estacionamento e suas edificações são mais recentes, atendendo apenas grandes empreendedores e investidores. Assim, considerou-se como resultado da análise que o Setor Comercial Sul tem uma variabilidade média de tamanhos e formas e pouca variabilidade de idades, enquanto o Setor Comercial Norte está sem variabilidade de tamanhos, formas e idades;

c.3) Edifícios tecnologicamente obsoletos:

Já obsolescência tecnológica dos edifícios, em ambos os setores, diz mais respeito à gestão dessas áreas e decisões de projeto do que do campo normativo, então, pôde-se observar melhor esse quesito em campo, visto que não há nenhuma norma que faça essa regulação.

Em campo observou-se se os edifícios possuem aparatos como elevadores, subsolos, rede de internet etc. Em outros casos, pode-se ter esse problema de obsolescência associado também ao uso, como é o caso de algumas estruturas portuárias antigas que tem estruturas ultrapassadas abandonadas. No caso dos setores em análise, no entanto, esse problema não se dá por conta disso.

No Setor Comercial Sul, observou-se *in loco* que, do ponto de vista tecnológico, a maioria dos edifícios não está totalmente obsoleta, tendo elevadores, subsolos, rede etc., mas está sem manutenção alguma. Em grande maioria, possuem subsolos e elevadores e estão funcionais, porém, há a degradação física ou estética de algumas fachadas, algumas por ações do tempo e falta de manutenção, outras por acúmulo de propagandas e maquinários de ar condicionado que acabam poluindo visualmente, além disso, em vários

locais a falta de manutenção dos maquinários de ar condicionado molham as calçadas e criam um aspecto de abandono.

Outro ponto que se observa são prédios muito antigos com pés direitos baixos que tornam uma estadia mais prolongada, para quem passa muito tempo no interior desses edifícios, desconfortável. O grande problema que pode estar impedindo a manutenção ou as ações de *retrofit*, principalmente nas projeções, é o fato de serem múltiplos proprietários em uma mesma projeção. Assim, considerou-se que o Setor Comercial Sul tem edificações que precisam de manutenção, mas que tecnologicamente não estão tão obsoletas.

No Setor Comercial Norte, observou-se in loco uma grande padronização dos edifícios e, como a maioria deles é relativamente recente, a obsolescência tecnológica também não existe.

(d) Quanto as Redes de vias e espaços públicos:

Tabela 36: Parâmetros encontrados para rede de vias e espaços públicos

d) Rede de vias e espaços públicos	Atributos:	Parâmetros definidos:	Parâmetros encontrados:	
	d.1) Apropriação de espaços públicos;	Sem apropriações irregulares do espaço público;	SCS	Muito comércio de ambulantes e 18 quiosques;
		SCN	Pouco comércio de ambulantes e 11 quiosques;	
d.2) Conforto ambiental;	Percentual de caminhos e áreas de permanência sombreadas e grau de manutenção dos escapos ajardinados;	SCS	13,56% do setor sombreado;	
		SCN	5,73% do setor sombreado;	
d.3) Acessibilidade;	Caminhos livres, contínuos ou com priorização dos pedestres e ciclistas.	SCS	Caminhos parcialmente livres, descontinuidade pontual nas marginais e priorização do pedestre;	
		SCN	Caminhos parcialmente livres, descontínuos e sem priorização do pedestre;	
d.4) Diminuição da velocidade do tráfego;	Largura das vias entre 2,70m e 3,00m.	SCS	Vias locais com duas faixas de 3,50m cada;	
		SCN	Entradas/saídas de bolsões de estacionamentos com larguras entre 6m e 7m;	

Fonte: Própria

d.1) Apropriação de espaços públicos:

O que se observou *in loco*, no Setor Comercial Sul, foi uma concentração de comércio de ambulantes em algumas das passarelas que atravessam todo o setor. Isso acontece devido ao espaço ser um grande vão com um enorme fluxo de pedestres, o que permite que a estadia deles não prejudique a passagem, e atenda ao fluxo de pessoas que passa diariamente por essa rota, planejada desde o projeto, e que conecta não só toda a “porção A” do Setor Comercial Sul, mas também o Setor Bancário Sul, e deveria conectar também a porção B, caso as construções tivessem respeitado o projeto original.

Porém, não são todos os blocos que concentram tantos ambulantes, observou-se que os comerciantes que exploraram as esquinas, abrindo seus usos não somente para a via, como também para a passagem, geraram uma maior movimentação associada a

estadia de pessoas e ambulantes. Os blocos 11, da quadra 02, e 12, da quadra 03, são os que têm a maior concentração de ambulantes e de estadia de pedestres. Respectivamente, eles têm 10 e 3 unidades com aberturas ou vitrines voltadas para a passagem.



Figura 39: Ocupações informais – Quadra 02
(Fonte: Própria)



Figura 40: Ocupações informais – Quadra 02
(Fonte: Própria)



Figura 41: Ocupações informais – Quadra 03
(Fonte: Própria)



Figura 42: Ocupações informais – Quadra 03
(Fonte: Própria)

Outro local que se percebe a estadia de muitos ambulantes é nos lotes 61 e 62 do bloco 14, na quadra 05. Ambas são ocupadas por um banco que tem sua entrada para os caixas eletrônicos na lateral, onde os ambulantes se instalam. Esse bloco possui uma extensão de marquise, local onde estão instalados, que se conecta com a rota principal dos pedestres, outro ponto que justifica sua estadia ali.

Na projeção 17, da quadra 06, nessa mesma rota de pedestres, se percebem alguns ambulantes, que podem ser justificados novamente por estarem na rota principal, mas também pela proximidade com as paradas de ônibus que atendem o setor e por onde grande fluxo de pessoas tem acesso a ele.

E, por fim, perto dos quiosques também se percebem comércios pontuais de ambulantes, principalmente na Quadra 01. A espacialização desses aspectos pode ser vista na figura 48.



Figura 43: Ocupações informais – Quadra 05 (Fonte: Própria)



Figura 44: Ocupações informais – Quadra 06 (Fonte: Própria)



Figura 45: Ocupações informais – Quadra 01 (Fonte: Própria)

Já no Setor Comercial Norte o número de ambulantes é menor e eles geralmente se concentram próximos à parada de ônibus do Eixo “L” e em bolsões de estacionamentos, próximos à quiosques ou entradas de edifícios, todos tinham usos relacionados a alimentação, bem como os quiosques e bancas de revistas. Foram levantados onze estabelecimentos, alguns em locais designados para bancas, outros em estacionamentos e pequenas calçadas, o que demonstra que o setor tem uma carência em relação à alimentação. No Setor Comercial Norte, a principal apropriação indevida é para a criação de estacionamentos, o canteiro entre os lotes E, F e G da quadra 01 e D da quadra 02, foi totalmente apropriado e transformado em um estacionamento informal, reduzindo uma área que poderia ter um tratamento paisagístico que buscasse mitigar as ilhas de calor e que servisse como área para permear águas. A espacialização dessa análise pode ser vista na figura 49.



Figura 46: Ocupações informais SCN – Quadra 01 (Fonte: Própria)



Figura 47: Ocupações informais SCN – Quadra 01 (Fonte: Própria)



LEGENDAS:			
Vias		Prestação de serviços	
Estacionamentos		Comercial	
Acesso subsolos		Institucional	
Área Pavimentada		Com./Serv./Inst.	
Sentido das vias		Loja vazia	
Quiosques		Apropriação	
Banca de jornal (LRS)		Aberturas do térreo	
Marquises		rota principal pedestre	

Figura 48: Mapeamento das ocupações em área pública do SCS (Fonte: Própria).



LEGENDAS:			
Vias		Prestação de serviços	
Estacionamentos		Comercial	
Área Pavimentada		Institucional	
Sentido das vias		Com./Serv./Inst.	
Quiosques		Loja vazia	
Aberturas do térreo		Apropriação	

Figura 49: Mapeamento das ocupações em área pública do SCN (Fonte: Própria).

d.2) Conforto Ambiental:

Da mesma forma como acontecem os projetos de loteamento e urbanização dos Setores Comerciais Sul e Norte, acontecem também os projetos de paisagismo, chamados PSG.

Outro parâmetro que está atualmente associado ao conforto ambiental de áreas urbanas, mas que não atende às demandas, é a taxa de permeabilidade, tratada nas áreas do Conjunto Urbanístico de Brasília no Plano de Preservação do Conjunto Urbanístico de Brasília (PPCUB). A taxa de permeabilidade dispõe a porcentagem do lote que deve ser permeável, ou seja, onde não pode haver construções, subsolos ou impermeabilizações do solo. Porém, em ambos os setores, os projetos são construídos em projeções de lotes com taxa de ocupação de 100%, excluindo-se os afastamentos dispostos em cada caso para a configuração das marquises ou galerias. Logo, não se tem uma taxa de permeabilidade neste setor, ficando a arborização e permeabilidade contempladas pelos canteiros, estacionamentos e áreas públicas. Além disso, a taxa de permeabilidade não irá garantir benefícios, já que pode ser constituída apenas de gramados, que não auxiliariam tanto na manutenção de um microclima agradável como áreas plantadas. Segundo Mascaró (2010), os gramados não protegem fachadas nem usuários, tampouco estacionamentos, além de terem problemas na manutenção e rega. De acordo com Romero (2011), as áreas verdes, contrapostas às áreas não plantadas, têm uma capacidade calorífica e condutibilidade térmica menor, reflexão pequena (albedo baixo), taxa de evaporação alta, ar menos contaminado e velocidade do vento reduzida. Porém, ainda assim, é importante haver algo como a taxa de permeabilidade do solo, já que, segundo Romero (2011), “quanto maior a densidade/ocupação do solo, maior reforço da ilha de calor, que apresenta temperaturas mais altas no verão e mais baixas no inverno do que as temperaturas do entorno.” (Pg. 101). Logo, seria ideal, além deste índice urbanístico, haver outro, relacionado às áreas plantadas.

O PDOT, em seu artigo 14, coloca o incentivo à arborização como elemento integrador e de conforto ambiental na composição da paisagem territorial, urbana e rural, observando-se, na escolha das espécies, critérios ambientais e de saúde pública.

O que se observa *in loco* no Setor Comercial Sul, é que há uma boa quantidade de praças, quase todas com boa arborização e as áreas destinadas a estacionamentos, em grande parte também possuem algum nível de arborização, porém, existem partes muito áridas. Ao todo são seis praças – Praça dos Artistas, Praça Central, Praça do Povo, Praça

Roberto Marinho, Largo do Encontro e Praça do Metrô. Apesar de haverem tantas praças, os mobiliários são escassos e os poucos bancos, em maioria, quebrados ou improvisados, em parte não estão em áreas sombreadas. Os espaços ajardinados precisam de manutenções, em muitos as vegetações acabam criando entraves para a acessibilidade, porém, há muitos que são utilizados como bancos na falta de mobiliário urbano adequado. Em termos de área sombreada, uma média conseguida através de imagens de satélite, é que 20.227,80m² do setor são sombreados por árvores. Além das árvores, existem também marquises e galerias que geram áreas sombreadas para os pedestres, estas totalizam 16.685,33m² já construídas e 755,73m² a construir. Na realidade, era para o setor ser todo conectado por marquises, mas como elas passariam por vias, isso criaria conflitos na ação, por exemplo, do Corpo de Bombeiros, assim, considerou-se apenas a marquise ainda não construída que não criaria nenhum entrave, mas que beneficiaria os pedestres, conforme figura 51.

Considerando-se a área total do setor, de 272.118m², há um total de 13,56% de áreas sombreadas, considerando-se marquises e massas arbóreas. Porém, dos 20.227,80m² de áreas sombreadas por massas arbóreas, apenas 16.685,33m² estão em locais de passagem e permanência de pedestres, o restante está em estacionamentos. Como dito anteriormente, é importante que haja sombreamento das áreas asfaltadas sim, para mitigação das ilhas de calor, porém, é necessário inserir mais vegetação protegendo também os locais de passagens e permanência de pedestres. Essa análise pode ser vista na Figura 50.

O Setor Comercial Norte não tem marquises e suas poucas massas arbóreas se localizam nos estacionamentos, criando um ambiente árido para os pedestres. Da mesma forma feita no Setor Comercial Sul, encontrou-se aqui um percentual de 5,73% dos 274.949m² do Setor com sombras. Porém, dos 15.755,05m² de área sombreada do setor, apenas 11.366m² se encontra em áreas de passagem ou permanência de pedestres. A impressão que se tem *in loco* é que o Setor Comercial Sul tem muito mais áreas sombreadas, primeiro pela área livre ser maior, depois pelas árvores estarem tanto nos estacionamentos quanto nas praças e calçadas, enquanto no Setor Comercial Norte estão principalmente nos estacionamentos. Além disso, a sensação do Setor Comercial Sul é amenizada para os pedestres pelas marquises, que apesar de não estarem totalmente construídas, já fazem uma diferença, o que não acontece no Setor Comercial Norte, como pode ser visto na Figura 51.



Figura 50: Mapeamento das áreas sombreadas do SCS (Fonte: Própria).



LEGENDAS:			
Vias		Prestação de serviços	
Estacionamentos		Comercial	
Área Pavimentada		Institucional	
Sentido das vias		Com./Serv./Inst.	
Quiosques		Loja vazia	
Aberturas do térreo		Apropriação	
Massas arbóreas		Desníveis	

Figura 51: Mapeamento das áreas sombreadas do SCN (Fonte: Própria).

d.3) Acessibilidade:

A estratégia adotada para observar a acessibilidade dos setores foram visitas *in loco* para observar a continuidade dos caminhos dos pedestres, sua priorização em relação aos automóveis e a existência ou não de barreiras. Foram consideradas barreiras escadas, desníveis não tratados, jardineiras afloradas e problemas nas calçadas.

No Setor comercial sul, em relação às barreiras, observaram-se dois tipos – barreiras nos térreos dos edifícios, em escala micro e barreiras na ligação entre edifícios, na escala macro. As barreiras nos térreos em grande maioria eram escada ou rampas, necessárias já que algumas unidades afloraram parte de seus subsolos, assim, criando um degrau entre o térreo do bloco e a entrada da unidade. Assim, considerou-se que os caminhos são parcialmente livres.



Figura 52: Barreiras do Setor Comercial Sul (Fonte: Própria)



Figura 53: Barreiras do Setor Comercial Sul (Fonte: Própria)



Figura 54: Barreiras do Setor Comercial Sul (Fonte: Própria)

Já em relação à continuidade, como o próprio projeto do setor define uma rota principal que o conecta inclusive com os setores adjacentes, há uma grande continuidade, aliada a priorização de pedestres, já que as travessias que acontecem em vias têm faixas de pedestre elevadas e não são semaforizadas. Porém, nas marginais, há problemas topográficos na junção dos blocos de lotes e dos edifícios dispersos. Quase sempre essa resolução se deu com muros de arrimo que criaram fachadas cegas e becos. Portanto, considerou-se que há uma descontinuidade pontual no setor, que acontece nas marginais e que há priorização do pedestre em todo setor. Essa análise pode ser vista na figura 59.



Figura 55: Priorização do pedestre no Setor Comercial Sul (Fonte: Própria)



Figura 56: Muros de arrimo no Setor Comercial Sul (Fonte: Própria)

No Setor Comercial Norte, no entanto, há uma situação diferente para os pedestres. O projeto do setor não criou esse tipo de circulação e o que foi consolidado na área é um caminho para pedestres, via de regra, descontínuo e que passa por várias entradas e saídas de bolsões de estacionamento. Além da descontinuidade do caminho linear, há uma descontinuidade topográfica, que é resolvida por rampas e escadas que em muitos casos, acabam se tornando barreiras. Assim, considerou-se que o setor tem caminhos parcialmente livres, descontínuos e sem priorização do pedestre. A espacialização dessa análise se encontra na figura 60.

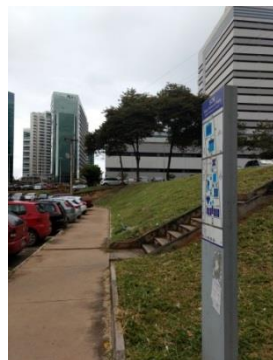


Figura 57: Desníveis do Setor Comercial Norte (Fonte: Própria)



Figura 58: Desníveis do Setor Comercial Norte (Fonte: Própria)

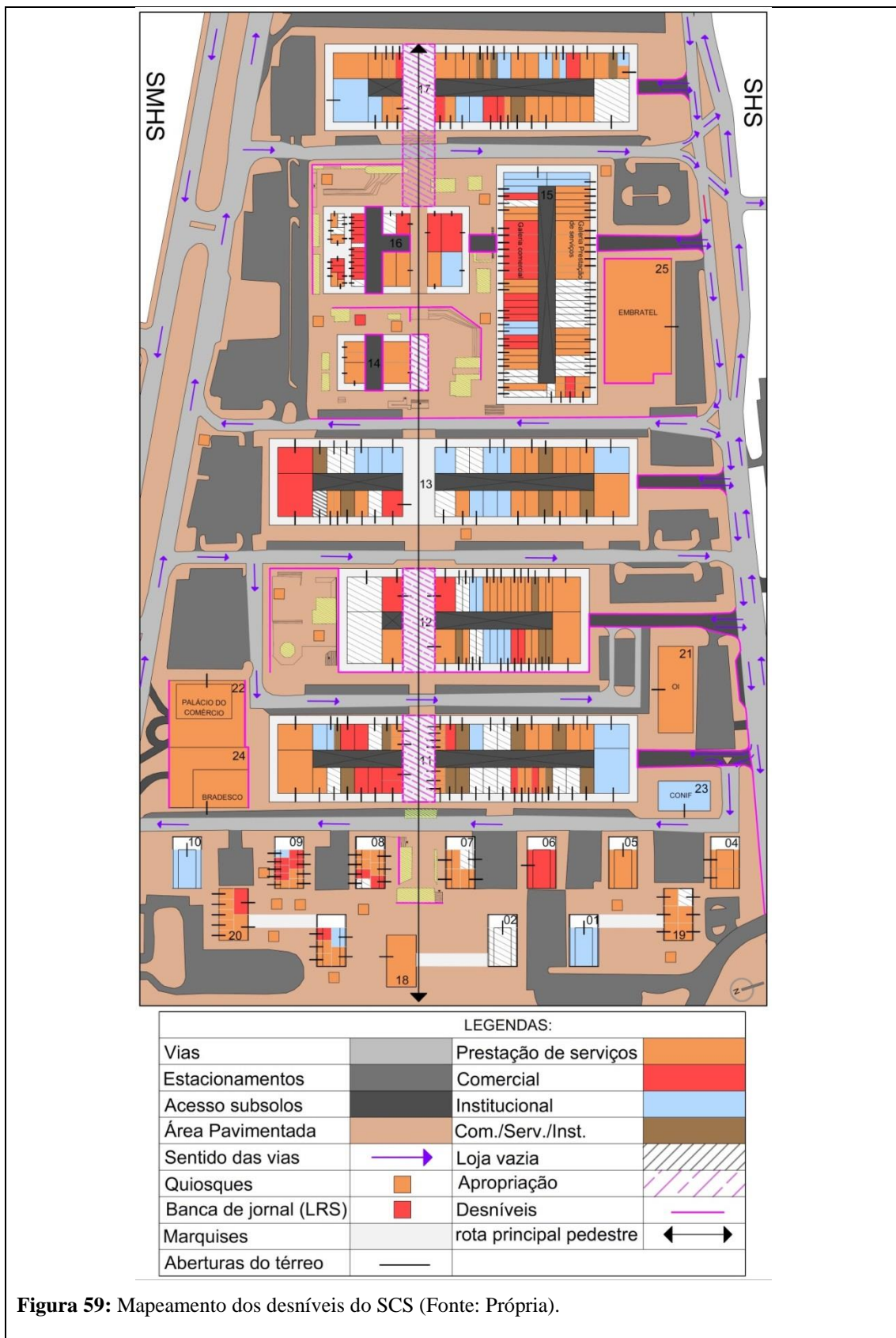


Figura 59: Mapeamento dos desníveis do SCS (Fonte: Própria).



LEGENDAS:

Vias		Prestação de serviços	
Estacionamentos		Comercial	
Área Pavimentada		Institucional	
Sentido das vias		Com./Serv./Inst.	
Quiosques		Loja vazia	
Aberturas do térreo		Apropriação	
Desníveis			

Figura 60: Mapeamento dos desníveis do SCN (Fonte: Própria).

d.4) Redução da velocidade do tráfego:

As vias que circundam o Setor Comercial Sul (W3, Eixo W, Via S3 e Via S2) e o Setor Comercial Norte (W3, Eixo W, Via N3 e Via N2) tem a velocidade máxima de 60 km/h, funcionando como vias secundárias. Já dentro dos Setores, os acessos aos bolsões de estacionamentos e edifícios, são vias locais sem sinalização, o que significa, segundo manual de habilitação do DETRAN-DF, que a velocidade permitida é de 30 km/h.

As vias locais do Setor Comercial Sul antigamente tinham mão dupla e hoje em dia funcionam com mão única em binários. Por isso, as vias possuem duas faixas com cerca de 3,50m de largura cada, totalizando 7m. Além disso, existem diversos bolsões com vagas diagonais ao longo das vias, porém, recorrentemente foram vistos carros estacionados irregularmente ao longo da calçada, inviabilizando, em alguns locais, o uso de uma das vias.

Já as vias do Setor Comercial Norte não têm um papel tão forte de conexão quanto as do Sul, sendo apenas acessos aos bolsões de estacionamento que permeiam os edifícios. Essas vias de acessos têm larguras que variam entre 6m e 7m e também foram recorrentemente vistas com carros estacionados ao longo delas de forma irregular.

Tabela 37: Resultados da análise do Setor Comercial Sul

Atributos recorrentes	Parâmetros urbanísticos definidos:	Parâmetros encontrados:	Atende	Atende parcialmente	Não atende
		SETOR COMERCIAL SUL			
Normas de uso e ocupação ultrapassadas;	Revisão em até 10 anos, passível em 5;	Sem revisão há 50 anos;			X
Diversidade de Usos;	Permissão/incentivo de usos mistos em pelo menos 30% das áreas;	Sem uso misto;			X
Densidade média;	Entre 200 e 450 hab/ha	Sem uso habitacional;			X
Quadras curtas;	Entre 60m e 200m;	Dimensões entre 32,40 e 213m;		X	
Testadas de lote estreitas;	Entre 5m e 10m;	Testadas entre 4m e 66,59m;		X	
Fachadas térreas ativas;	Ao menos uma abertura a cada 5m;	Em média uma abertura a cada 14,80;		X	
Padronização de edifícios;	Intervenções e melhorias a cada 10 anos;	Variabilidade média de tamanhos e formas e pouca variabilidade de idades;		X	
Edifícios obsoletos ou tecnologicamente “atrasados”;	Intervenções e melhorias a cada 10 anos;	Edifícios antigos e precisando de manutenção, mas funcionais;		X	
Apropriação de espaços públicos;	Sem apropriações “fixas” no espaço público;	Muito comércio de ambulantes e vários quiosques;			X
Conforto térmico – Tratamento paisagístico;	Percentual de caminhos e áreas de permanência sombreadas e grau de manutenção dos escapos ajardinados;	13,56% do setor sombreado;		X	
Acessibilidade;	Caminhos livres, contínuos ou com priorização real dos pedestres e ciclistas.	Caminhos parcialmente livres, descontinuidade pontual nas marginais e priorização do pedestre em todo setor.		X	
Diminuição da velocidade do tráfego;	Largura da via entre 2,70m e 3,00m.	Vias com duas faixas de 3,50m cada.			X

Fonte: Própria

Tabela 38: Resultados da análise do Setor Comercial Norte

Atributos recorrentes	Parâmetros urbanísticos definidos:	Parâmetros encontrados:	Atende	Atende parcialmente	Não atende
		SETOR COMERCIAL NORTE			
Normas de uso e ocupação ultrapassadas;	Revisão em até 10 anos, passível em 5;	Sem revisão há 26 anos;			X
Diversidade de Usos;	Permissão/incentivo de usos mistos em pelo menos 30% das áreas;	Sem uso misto;			X
Densidade média;	Entre 200 e 450 hab/ha	Sem uso habitacional;			X
Quadras curtas;	Entre 60m e 200m;	Dimensões entre 30 e 300m;		X	
Testadas de lote estreitas;	Entre 5m e 10m;	Entre 30 e 80m;			X
Fachadas térreas ativas;	Ao menos uma abertura a cada 5m;	Em média uma abertura a cada 61,05m;			X
Padronização de edifícios;	Intervenções e melhorias a cada 10 anos;	Sem variabilidade de tamanhos, formas e idades;			X
Edifícios obsoletos ou tecnologicamente “atrasados”;	Intervenções e melhorias a cada 10 anos;	Edifícios recentes e tecnologicamente adequados e funcionais;	X		
Apropriação de espaços públicos;	Sem apropriações “fixas” no espaço público;	Pouco comércio de ambulantes e alguns quiosques;			X
Conforto térmico – Tratamento paisagístico;	Percentual de caminhos/ e áreas de permanência sombreadas e grau de manutenção dos escapos ajardinados;	5,73% do setor sombreado;			X
Acessibilidade;	Caminhos livres, contínuos ou com priorização real dos pedestres e ciclistas.	Caminhos parcialmente livres, descontínuos e sem priorização do pedestre.			X
Diminuição da velocidade do tráfego;	Largura da via entre 2,70m e 3,00m.	Entradas e saídas de bolsões de estacionamentos com larguras entre 6 e 7m			X

Fonte: Própria



LEGENDAS:			
Vias		Prestação de serviços	
Estacionamentos		Comercial	
Área Pavimentada		Institucional	
Sentido das vias		Com./Serv./Inst.	
Quiosques		Loja vazia	
Aberturas do térreo		Apropriação	
Massas arbóreas		Desníveis	

Figura 62: Mapa síntese das análises do SCN (Fonte: Própria).

4.4) Análise dos resultados

A aplicação dos parâmetros identificados para a avaliação de dinamismo e deterioração urbana se deu sobre áreas extremamente particulares e seus resultados devem ser assim entendidos. A pesquisa foi realizada em áreas setorizadas, que seguem a lógica urbanística de Brasília. Logo, são setores urbanos com muitas restrições de uso, não havendo permissão para usos habitacionais, por exemplo.

Dessa forma, as análises ocorreram sobre as variações que tipos institucionais e de serviços e comércios podem atribuir à dinâmica do espaço, somado a influência que a configuração urbana definida para os setores, que, ao terem sido implantadas em épocas diferentes, tendem a se configurar com as lógicas de comércio de cada época.

Assim, de início, vale destacar que o estudo evidencia o que já é de conhecimento dos estudos sobre o tema do dinamismo urbano, ou seja, que a diversidade de uso é essencial, em especial, com o uso residencial, para manter a vivência diuturnamente na área.

O Setor Comercial Sul, com 230 lotes térreos projetados, apresentou 318 unidades construídas e cinco edifícios de escritórios ou prestações de serviços, totalizando um potencial de 323 unidades térreas. Destas, 17,34% estão vazias ou para locação, 9,29% funcionam como acessos para andares superiores, 19,19% têm usos comerciais, 12,69% têm usos institucionais e 41,48% abrigam usos de prestação de serviços. A grande dominância dos usos de prestação de serviços no setor se divide principalmente em bancos e similares e serviços de alimentação, que representam respectivamente 37,31% e 49,25% dos usos de prestação de serviços do setor. A existência de dezoito quiosques e uma banca de revistas e jornais mostra, também, a necessidade de serviços de alimentação com maior variabilidade e acessibilidade de preços, enquanto a grande quantidade de usos comerciais espalhadas por ambulantes, mesmo com tantas unidades comerciais vazias, demonstra que há demanda comercial, mas que talvez não haja viabilidade para sua regularização. Em relação aos lotes, 90,32% das testadas das fachadas apresentam larguras entre 4m e 12m e aberturas a cada 5,75m e 20,70m, O que chega muito perto de atender aos parâmetros considerados ideais pelo estudo. Em relação às áreas sombreadas, considerando-se a área total do Setor de 272.118m², há um percentual de 7,43% de sombreamento por vegetações, 6,13% por marquises já construídas e ainda restam 0,28% possíveis de serem alcançados com marquises não construídas, totalizando atualmente

uma área sombreada de 13,56% do setor inteiro, porém, não foram levantadas as áreas que ficam sombreadas pelos próprios prédios em determinados horários do dia. Ainda assim, mostra-se necessário a implantação de mais vegetação no setor, para mitigar a formação de ilhas de calor e para tornar mais agradáveis os caminhos dos pedestres, onde não há viabilidade na construção de marquises. Outro ponto a ser observado no Setor Comercial Sul é a largura de suas vias. Agora que as vias funcionam como binários, há necessidade de se revisar a necessidade de duas vias com 3,50m de largura cada, uma vez que na maior parte dos casos, uma das duas vias já se tornou estacionamento informal.

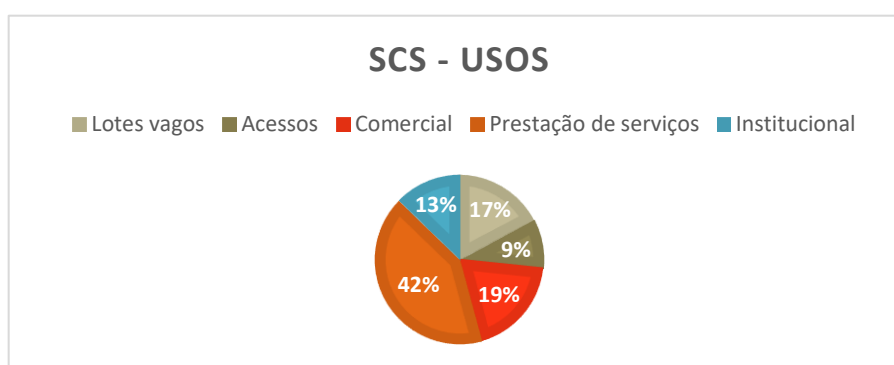


Figura 63: Gráfico de usos do SCS (Fonte: Própria).

Enquanto isso, no Setor Comercial Norte, são 45 oportunidades de comércios térreos voltados para o espaço público e 16 edifícios de escritórios ou prestação de serviços, que totalizam 61 unidades. Destas, 49,18% estão vazios ou para locação, 24,59% funcionam como acessos aos andares superiores, 13,11% têm usos comerciais, 8,19% usos de prestação de serviços e 4,92% institucionais. O alto índice de lotes térreos vagos, no entanto, pode se dar pelo fato de 39 desses lotes serem recentes, tendo a finalização de sua obra ainda em curso. A existência de onze quiosques, todos relacionados à serviços de alimentação, mostra que o setor demanda opções de refeições financeiramente mais acessíveis, já que além dos quiosques, todos os ambulantes vistos nas visitas faziam comércio de alimentos, desde pequenos lanches à marmitas e refeições, alguns com pequenas estruturas e outros vendendo em porta-malas de carros nos estacionamentos. Já em relação às aberturas e larguras das testadas dos lotes, o setor deixa

muito a desejar, ao menos no que diz respeito aos parâmetros considerados ideias pelo presente estudo. As testadas variaram entre 30m e 80m, enquanto as aberturas apareceram entre 8m e 230m. Outro ponto que chamou muita atenção foi a baixa quantidade de áreas sombreadas, apenas 5,73% do Setor, que tem 274.949m², tem sombreamento por vegetações e não há marquises. Não se levantou aqui, também, a sombra feita pelos próprios edifícios em determinados horários do dia, porém, de forma geral o setor se mostrou mais árido aos pedestres, principalmente pelo fato de as árvores estarem localizadas principalmente nos estacionamentos, gerando sombreamento apenas para os carros e não para as rotas de pedestres.

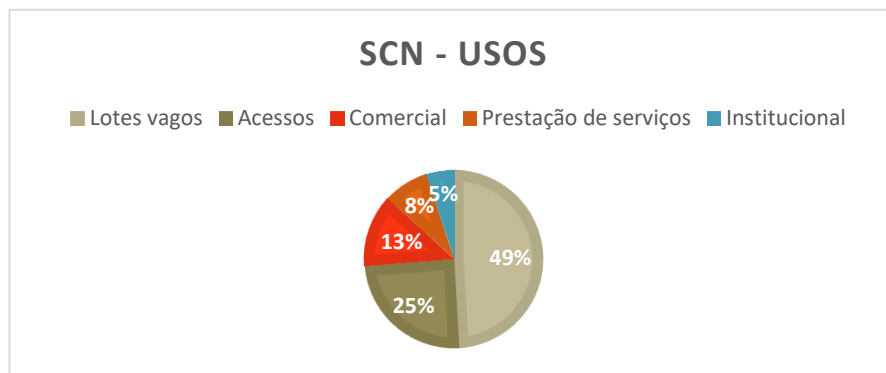


Figura 64: Gráfico de usos do SCN (Fonte: Própria).

O Setor Comercial Norte atendeu apenas a dois dos doze parâmetros urbanísticos considerados ideias para o fomento do dinamismo urbano, enquanto o Setor Comercial Sul atendeu a sete. Isso se deu, principalmente, pelo Setor Comercial Sul ter comércios térreos voltados para o espaço público, com uma divisão de lotes menores e com média variabilidade de formatos e tamanhos, o que possibilita uma gama maior de fachadas ativas térreas e de atividades, que por si só funcionam como os principais atratores de pedestres.

Levando-se em consideração a premissa de que o que faz os espaços dinâmicos são a vivência e circulação constante de pessoas, os parâmetros estudados que possuem maior relevância são aqueles que tratam justamente das fachadas ativas, com variabilidade de tamanhos e idades, voltadas para o espaço público e com possibilidades de uso e ocupação diversos.

Assim, acredita-se que o Setor Comercial Sul só não teve resultados melhores por não ter atrativos fora dos horários comerciais, tendo uma gama de possibilidades de uso, atualmente muito restrita, que acaba levando o setor à obsolescência em horários não comerciais e finais de semana e feriados. A falta de mobiliário urbano perto de áreas movimentadas, por exemplo, não impediu a estadia de pedestres, que foram vistos sentados em jardineiras, calçadas, guarda-corpos e bancos improvisados por lojistas, mas em áreas onde as lojas estão fechadas ou onde há uma grande continuidade de fachadas cegas, ainda que existisse o mobiliário, havia pouco uso dele e pouca permanência de pedestres. Assim, mesmo entendendo que os parâmetros não devem ser assimilados de forma isolada, é possível vislumbrar alguma hierarquia entre eles.

Já em relação ao Setor Comercial Norte, a solução implantada de desenho/configuração urbana gera um problema mais complexo do que um problema de normas e planejamento, como acontece no Sul. O Setor Comercial Norte tem lotes muito grandes e dispersos, que só possibilitam um tipo de investidor, os grandes empreendedores e que acabam se tornando “*shoppings*”. Além do problema de todos os usos térreos, quando existem, se voltarem para o interior dos edifícios, há também o problema da falta de continuidade gerada pelos bolsões de estacionamento que dominam o setor. Os prédios acabam se tornando fachadas cegas, ilhados por estacionamentos áridos e sem nenhum atrativo ou sensação de segurança. Ainda assim, se o Setor Comercial Norte começasse um movimento no sentido de fazer adequações para abrir seus comércios e prestações de serviço para o espaço público, como já está acontecendo no Lote D da quadra 01 do Setor, acredita-se que já haveria um grande ganho para a atração de pedestres ao setor.

Um parâmetro que deve ser destacado para os casos estudados se refere à atualidade da oferta dos espaços em relação às necessidades urbanas e a manutenção das edificações. Esse, por exemplo, explica que apesar do Setor Comercial Norte, como um todo, atender a um menor número de parâmetros, o grau de percepção de espaço deteriorado é menor do que o que se percebe no Setor Comercial Sul, de certa forma, como os edifícios do Setor Comercial Norte são apenas financeiramente acessíveis a grandes empresários e empreendedores, que compram o grande lote como um todo, há um grau de manutenção mais acentuado, enquanto a situação de múltiplos proprietários do Setor Comercial Sul, junto à inexistência de normas que cobrem ou fiscalizam aspectos relacionados à manutenção, dificulta que o setor receba manutenções como um todo e

que estas sejam harmônicas e gerem uma unidade. Além disso, um dos achados relevantes mostra uma grande defasagem de atualização e revisão das normas de uso e ocupação, caso mais grave no Setor Comercial Sul, que tem uma defasagem de cinquenta anos.

Esse aspecto resultou em situações diferenciadas nos dois setores, pois enquanto no Setor Comercial Sul levou a adaptações individuais e irregulares com lotes que já eram pequenos subdivididos, gerando uma apropriação decadente do setor, em grande maioria do Setor Comercial Norte resultou nas grandes projeções em edifícios dispersos e introspectivos, construídos por grandes empreendedores, com caráter de shoppings e uso do potencial construtivo máximo. Nesse caso não ocorreram interferências de novos parcelamentos.

Uma das características mais perceptível relacionada à deterioração do Setor Comercial Sul, por exemplo, é a falta de manutenção de seus edifícios, que apesar de não estarem em estado de obsolescência tecnológica, precisam urgentemente de manutenções. Este foi, inclusive, um dos únicos parâmetros que o setor não atendeu, porém, o Setor Comercial Norte o atende com excelência e continua não sendo um espaço com grau de dinamismo acentuado, não tendo atendido a maioria dos parâmetros desejados.

De forma geral, os aspectos mais recorrentes encontrados no estudo dos pesquisadores como causadores de deterioração ou dinamismo urbano, mostraram-se realmente definidores, porém, em pesos diferentes, como era a hipótese. Nem sempre um fator que é muito decisivo para o processo de deterioração de uma área será o que salvará outra do declínio, o que mostrou que, além de tudo, devem-se observar as especificidades de cada área em estudo e suas vulnerabilidades.

Os resultados do estudo reforçaram a hipótese de que é necessário fazer adaptações nas formas de análise de acordo com os espaços estudados e suas particularidades, isso porque, cada área terá uma peculiaridade e apesar da análise fazer sentido, de forma global, cada uma pedirá um tipo de ajuste.

Como dito, as áreas escolhidas para estudo não têm possibilidade de uso misto, gerou-se a necessidade de ajustes tanto na análise da diversidade de usos e ocupação, quanto na densidade. Outro ponto que precisou ser adaptado foi relativo à análise das quadras, que por fazerem parte de um setor planejado, funcionam de forma diferente ao que ocorre em cidades tradicionais. Assim, reforça-se aqui a necessidade de ao aplicar em outras áreas, se observar as peculiaridades e novas necessidades de cada uma.

CAPÍTULO 5 – CONCLUSÕES E RECOMENDAÇÕES

Este capítulo apresenta as contribuições da pesquisa, correlacionando os resultados com as questões motivadoras da dissertação, expostas no início do trabalho. Destacam-se os resultados obtidos na construção do quadro de análise de atributos espaciais facilitadores do dinamismo e promotores de deterioração, bem como sua aplicação no estudo empírico como modo de explorar as potencialidades e limitações da pesquisa para que possa ancorar recomendações e sugestões de novos estudos.

5.1) Resposta à questão motivadora e contribuição da pesquisa

A questão que motivou a pesquisa se refere à constatação de que as intervenções de melhorias das áreas urbanas já consolidadas ocorrem, via de regra, depois do processo de deterioração já estar instalado e que, portanto, envolvem volumosos investimentos de recursos públicos com maiores riscos de processos de gentrificação. A partir dessa problemática, colocou-se como premissa que é possível, ao nível da escala local, identificar atributos espaciais que possam apoiar as intervenções de ajuste da configuração urbana de modo preventivo ao processo de deterioração, gerando soluções mais rápidas, menos onerosas e mais sustentáveis, uma vez que promove a reciclagem do espaço urbano.

O objetivo definido foi a identificação de aspectos relativos à configuração urbana decorrentes de normas urbanísticas e opções de desenho urbano capazes de apontar a tendência de instalação de um processo de dinamismo ou deterioração urbana. Diante dos resultados obtidos na pesquisa, pode-se dizer que o objetivo foi atingido e sua principal contribuição consistiu (i) na identificação de um conjunto de aspectos relativos a configuração urbana que estão associados a áreas dinâmicas e áreas deterioradas; (ii) na organização em um método de leitura espacial que se mostrou capaz de objetivar a difícil tarefa de apreensão desses processos ao nível do espaço.

Ao longo da pesquisa, verificou-se que os atributos relacionados ao dinamismo ou deterioração urbana, recorrentes entre os pesquisadores estudados, apesar de contribuírem para leitura do espaço urbano, possuíam predominantemente um viés subjetivo de análise, o que levou a um grande esforço de pesquisa para definir parâmetros mais objetivos que pudessem ser aplicados em um método de leitura espacial.

Assim, esse constituiu em um achado da pesquisa: (i) estabelecer um grau maior de assertividade para romper o pensamento intuitivo predominante tanto na gestão como

na elaboração de projetos e normas urbanas. O que se achou foi que há, sim, possibilidade de mapear de forma posterior o estágio de dinamismo e/ou deterioração de uma área assim como criar subsídios para agir preventivamente nessas áreas.

Acerca dos atributos encontrados relacionados à deterioração, o que se observou e se conclui, é que a maioria está relacionada à gestão do espaço urbano e que se pode confirmar na pesquisa de campo que de fato nas áreas consideradas pelo “senso comum” como deterioradas predominam falhas da gestão pública. Os demais, que não dizem respeito à gestão, em uma grande maioria, não tinham parâmetros normativos, ficando à cargo dos projetistas do espaço urbano.

Já em relação aos atributos encontrados relacionados pelos autores ao dinamismo, observa-se que os aspectos identificados pela pesquisa foram validados, mas que por outro lado, não se pode dizer que sozinhos possuem um potencial definidor da condição de dinamismo. É necessária uma junção de vários desses atributos e quanto mais aspectos condicionantes ao dinamismo atendidos ou, ao menos, parcialmente atendidos, maior a qualidade da área no que diz respeito à vitalidade.

Nos dois processos, tanto para propiciar dinamismo quanto deterioração, a força que o parcelamento original exerce é grande, dado sua dificuldade de alteração, e deve-se ter em conta que está associada às normas urbanísticas e a decisões de projeto, o que torna o quadro aqui apresentado um insumo objetivo para sua elaboração.

Assim, ter parâmetros mais objetivos relacionados aos atributos configuracionais da estrutura urbana facilita na criação ou revisão de normas e nas decisões de projeto, além de auxiliar na tomada de decisões relativas a intervenções de áreas já em processo de deterioração.

5.2) Contribuição e achados do estudo empírico

A confirmação dos resultados acima definidos decorre das especificadas capturadas nas duas áreas estudadas indicando intervenções em aspectos distintos para reverter tendências, subsidiando e priorizando intervenções e decisões de projeto, o que contribui para maior assertividade das políticas de gestão urbana.

No cômputo geral, o Setor Comercial Norte atendeu dois dos doze parâmetros urbanísticos considerados ideias para o fomento do dinamismo urbano, e o Setor Comercial Sul atendeu a seis, o que resulta em baixos índices de atendimento das duas

áreas, comprovando de forma mais objetiva a percepção geral da cidade de que se tratam se áreas sem dinamismo urbano.

No que tange ao Setor Comercial Sul desponta a falta de manutenção e obsolescência tecnológica de seus edifícios como relevante para explicar sua condição de deterioração. Vale destacar, entretanto, que esse foi um dos únicos parâmetros que o setor não atendeu, mas o Setor Comercial Norte o atende com excelência e mesmo assim não se pode considerar um espaço dinâmico do ponto de vista da vivência urbana apesar de o ser economicamente.

Acredita-se que o Setor Comercial Sul só não teve resultados melhores por não ter atrativos fora dos horários comerciais dado que não pode ter habitações, mas que pelas condições de configuração urbana possui uma gama de possibilidades de uso. Pesa contra o Setor Comercial Norte o fato de possuir lotes muito grandes e dispersos, que só possibilitam um tipo de investidor, os grandes empreendedores, que utiliza o setor para a instalação de “*shoppings*” fazendo com que todos os usos térreos, quando existem, se voltarem para o interior dos edifícios.

Como o recorte espacial do estudo ocorreu em uma área tombada, com marcada setorização, a análise se deu sobre um mesmo tipo de uso e suas variações, o que pode ser um limitante do estudo. A relevância dos usos mistos como condição de promover o dinamismo das áreas urbanas não teve possibilidade de ser avaliada.

Ainda em relação ao caso específico, destaca-se o fato das normas utilizadas estarem defasadas, muitas delas não respondendo mais às demandas de uso do espaço requeridas por novas atividades. O Plano de Preservação do Conjunto Urbanístico de Brasília (PPCUB) e a Lei de Uso e Ocupação do Solo (LUOS), que são de grande peso na vitalidade das áreas, ainda se encontram em processo de revisão, ou seja, o Plano Diretor de Ordenamento Territorial – PDOT, de 2009, foi aprovado sem essas leis que deveriam complementá-lo.

5.3) Considerações finais e recomendações

A aplicação da avaliação das áreas estudadas no estudo de caso reforça o entendimento de que é necessário fazer ajustes no quadro de atributos identificados para adaptar a análise a outras localidades, o que não invalida, de modo global, os achados da pesquisa.

Como limitações do estudo, destacam-se: o universo ainda pequeno de pesquisadores estudados para a definição dos elementos representativos de dinamismo e deterioração e, como foi dito anteriormente, a necessidade de ajuste nos parâmetros relacionados à boa qualidade do espaço e ao dinamismo, para maior assertividade na retroalimentação de intervenções urbanas. Além disso, seria interessante dar pesos aos parâmetros, buscando saber quais tem maior influência no espaço.

Referências Bibliográficas

- ALFONSIN, Betânia. **O estatuto da cidade e a construção de cidades sustentáveis justas e democráticas**. Trabalho apresentado no 2º Congresso Brasileiro do Ministério Público de Meio Ambiente, realizado em Canela RS, de 29 a 31 de agosto de 2001.
- ANDERSEN, Hans. **Urban sores. On the interaction between segregation, urban decay and deprived neighborhoods**, 2003.
- AULETE, Caldas. **Minidicionário contemporâneo da língua portuguesa**/Caldas Aulete [editor responsável Paulo Geiger, apresentação Evenildo Bechara]. – [2. Ed. rev. e atual]. Rio de Janeiro: Lexikon, 2009.
- BAHIA, Sergio Rodrigues. **Elaboração e atualização do código de obras e edificações**/Sergio Rodrigues Bahia, Paula de Azevedo Guedes. 2. Ed. rev. e atual./ por Ricardo Moraes – Rio de Janeiro: IBAM/DUMA, Eletrobras/procel, 2012.
- BLANCO, Karoline C. **Configuração urbana facilitadora de mobilidade nos projetos de regularização fundiária: o caso do Distrito Federal**. Dissertação de mestrado Programa de Pós Graduação da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de Brasília, 169 páginas. Brasília, março de 2018.
- BRASIL. IBGE. **Indicadores de desenvolvimento sustentável: Brasil: 2015** / IBGE, Coordenação de Recursos Naturais e Estudos Ambientais [e] Coordenação de Geografia. – Rio de Janeiro: IBGE, 2015. 352p. – (Estudos e pesquisas. Informação geográfica, ISSN 1517-1450; n. 10)
- BRASIL. **Lei Orgânica do Distrito Federal**. Promulgada em 08 de junho de 1993.
- BRASIL. Ministério das Cidades/AECI. **Manual de Reabilitação de Áreas Urbanas Centrais**. Coordenação: Renato Balbim. Brasília: Ministério das Cidades/AECI, 2008.
- BRASIL. Ministério das Cidades. Secretaria Nacional de Programas Urbanos. **Reabilitação de Centros Urbanos**. Coordenação Geral de Raquel Rolnik e Renato Balbim. Brasília: Ministério das Cidades, 2005.
- BRASIL. Ministério das Cidades. Secretaria Nacional de Programas Urbanos. **O Estatuto da Cidade: comentado**. Organizadores Celso Santos Carvalho, Anaclaudia Rossbach. São Paulo: Ministério das Cidades: Aliança das Cidades, 2010.
- BRASIL. Ministério das Cidades/AECI. **Manual de Reabilitação de Áreas Urbanas Centrais**. Coordenação: Renato Balbim. Brasília: Ministério das Cidades/AECI, 2008.

BRASÍLIA. Lei Complementar nº 803, de 25 de abril de 2009, com alterações decorrentes da Lei Complementar nº 854, de 15 de outubro de 2012. **Plano Diretor de Ordenamento Territorial (PDOT)**, 2012;

BRASÍLIA. **Programa de revitalização dos setores centrais**. Versão Preliminar de 2009. Disponível em: http://www.segeth.df.gov.br/projetos/Revitalizacao_Setores_Centrais/Revitalizacao_Setores_Centrais.pdf. Acessado em 18 de julho de 2017.

BRASÍLIA. Proposta de minuta em discussão do **Plano de Preservação do Conjunto Urbanístico de Brasília (PPCUB)**. Disponível em: <http://www.segeth.df.gov.br/preservacao-e-planejamento-urbano/ppcub.html>. Acessado em 06 de fevereiro de 2017.

BROWN, R; HANNA, K; HOLDSWORTH, R. **Making Good – Shaping Places for People**. A Centre for London collection. 2017

BURSZTYN, Marcel. **Armadilhas do progresso: contradições entre economia e ecologia**. Revista Sociedade e Estado, v. 10, n. 1, p. 97-124, jan./jun. 1995

CARVALHO, Marcelo. **A Conservação do Patrimônio Público: dos Fenômenos de Abandono e Degradação Urbana no DF**. [Dissertação de Mestrado] 143 fls. Brasília UnB. Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, 2013.

CASTANHEIRA, G. S.; BRAGANÇA, L.; MATEUS, R. **Definindo melhores práticas em projetos de Regeneração Urbana Sustentável**. In: Ambiente Construído, Porto Alegre, v. 14, n. 3, p. 7-25, jul./set. 2014.

CORDEIRO, Luiz Alberto, BATELLA, Tânia (eds.). **Brasília 1957-85 – do plano piloto ao Plano Piloto**.

COSTA, H. S. M. **Desenvolvimento urbano sustentável: uma contradição de termos?** Revista brasileira de estudos urbanos e regionais - rev. bras. estud. urbanos reg. (online), n. 2, p.55-69, março. 2000.

DELRIO, Vicente. **Em busca do tempo perdido. O Renascimento dos Centros Urbanos**. In: Arquitectos, Vitruvius, novembro de 2000. Disponível em: <http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitectos/01.006/963>. Acessado em: 02 de maio de 2017.

DELRIO, Vicente. **Voltando às origens. A revitalização de áreas portuárias nos Centros urbanos**. In: Arquitectos, Vitruvius, agosto de 2001. Disponível em:

<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/02.015/859>. Acessado em: 02 de maio de 2017.

GEHL, J. **Cidades para Pessoas**. São Paulo: Perspectiva, 2010

GONDIM, Mônica Fiuza. **Cadernos de Desenho Ciclovias**. Revisão Regina Fiuza e José Rosa Abreu Vale, 2010. 108p.

HART, S.; MILSTEIN, M. **Criando valor sustentável**. Tradução Pedro F. Bendassolli. Artigo originalmente publicado na Academy of Management Executive, v. 17, n. 2, p. 56-69, Maio 2003

HERZOG, C. **Revitalização ou maquiagem urbana?** In: Minha Cidade, Vitruvius, Abril 2011. Disponível em:

<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/minhacidade/11.129/3828>. Acessado em: 02 de maio de 2017.

HOLANDA, Frederico de. Brasília – **cidade moderna, cidade eterna**/ Frederico de Holanda; Prefácio de Andrey Rosenthal Schlee. – Brasília: FAU UnB, 2010. 152p.

HOLANDA, Frederico de. **O espaço de exceção**/ Frederico de Holanda – Brasília: Editora Universidade de Brasília, 2002. 466p.

JACOBS, J. **Morte e Vida de Grandes Cidades**. São Paulo: Martins Fontes, 2000

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

KARSSENBERG, H. LAVEN, J. GLASER, M & HOFF, M. **A Cidade ao nível dos olhos**, segunda versão, estentida. 2015.

KOHLSDORF, G; KOHLSDORF, M. **Ensaio sobre o desempenho morfológico dos lugares**; Prefácio de Frederico de Holanda – Brasília: FRBH, 2017. 612p.

KOURY, Rafael. **Considerações sobre a boa cidade. Justiça ambiental urbana e sustentabilidade**. In: Arquitextos, Vitruvius, abril de 2015. Disponível em:

<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/15.179/5520>. Acessado em: 18 de julho de 2017.

LAYRARGUES, Philippe Pomier. **Do ecodesenvolvimento ao desenvolvimento sustentável: evolução de um conceito?** Proposta, Rio de Janeiro, v. 24, n. 71, p. 1-5, fev. 1997.

LEITÃO, Francisco (org.). **Brasília 1960 2010: passado, presente e futuro**. Brasília : Secretaria de Estado de Desenvolvimento Urbano e Meio Ambiente, 2009. 272p. 27,7 x26cm.

LISBOA. **Carta da Reabilitação Urbana Integrada**, 1995.

MASCARÓ, J. J.; MASCARÓ, L. **Densidade, ambiência e infra-estrutura urbana**. Arquitextos, São Paulo, ano 02, n. 017.08, Vitruvius, out. 2001. Disponível em: <<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/02.017/842>> [acesso em: 24 dez. 2017].

MASCARÓ, Lucia. **Vegetação Urbana**. Porto Alegre 3ª Edição, 2010. 212p. II

ONU. **Declaração de Joanesburgo sobre Desenvolvimento Sustentável**, 2002. Disponível em <<http://www.onu.org.br/rio20/img/2012/07/unced2002.pdf>>. Acessado em 07 de dezembro de 2017.

ONU. **Nosso futuro comum/Comissão mundial sobre meio ambiente e desenvolvimento**. – 2. Ed. – Rio de Janeiro: Editora da Fundação Getúlio Vargas, 1991. Xviii, 430p.

PANERAI, Philippe. **Análise Urbana**. Tradução Francisco Leitão; revisão técnica Sylvia Ficher. – Brasília: Editora Universidade de Brasília, 1ª reimpressão, 2014. 198p. – (Coleção arquitetura e urbanismo)

PASQUOTTO, G. B.; OLIVEIRA, M. R. da S. **As periodizações nas intervenções urbanas: uma análise das classificações de “Vargas & Castilho”, “Boyer” e “Simões Jr.”**. Labor & Engenho, Campinas [Brasil], v.4, n.3, p.29-43, 2010.

PINTO, Victor Carvalho. **Regime Jurídico do Plano Diretor**. – Brasília: Senado Federal, Consultoria Legislativa, 2005. 24p.

PRINZ, Dieter, **Urbanismo I, Projecto Urbano**. Tradução Luís Leitão. Lisboa, Editorial Presença, 1980. 189p.

PRINZ, Dieter, **Urbanismo II, Configuração Urbana**. Tradução Luís Leitão. Lisboa, Editorial Presença, 1980. 149p.

ROCCI, Artur. **Reintegração da avenida W3 Sul à dinâmica urbana de Brasília: adequabilidade das intervenções e dos instrumentos de gestão urbana**, 2017.

ROGERS, Ben. **In defence of the realm: 10 principles for public space**. In BROWN, R; HANNA, K; HOLDSWORTH, R. *Making good – shaping places for people*, 2017.

ROMERO, Marta Adriana Bustos. **A arquitetura bioclimática do espaço público**/ Marta Adriana Bustos Romero. – Brasília: Editora Universidade de Brasília, 2007 (3ª reimpressão) 226p.

ROMERO, Marta Adriana Bustos. **Arquitetura do lugar: uma visão bioclimática da sustentabilidade em Brasília** / Marta Adriana Bustos Romero. – 1ª Edição – São Paulo: Nova Técnica Editorial, 2011. 164p.

SABOYA, R; NETTO, V; VARGAS J. **Fatores morfológicos da vitalidade urbana. Uma investigação sobre o tipo arquitetônico e seus efeitos.** In *Arquitextos*, Vitruvius, maio de 2015. Disponível em: <http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/15.180/5554>. Acessado em 15 de junho de 2017.

SABOYA, Renato. **Condições para a vitalidade urbana – Parte 3. Características da relação edificação x espaço público.** Disponível em: <http://urbanidades.arq.br/2013/03/condicoes-para-a-vitalidade-urbana-3-caracteristicas-da-relacao-edificacao-x-espaco-publico/>. Acessado em 18 de julho de 2017.

SABOYA, Renato. **Condições para a vitalidade urbana – Parte 4. Permeabilidade Visual.** Disponível em: <http://urbanidades.arq.br/2013/06/condicoes-para-a-vitalidade-urbana-4-permeabilidade-visual/>. Acessado em 18 de julho de 2017.

SABOYA, Renato. **Fatores morfológicos da vitalidade urbana – Parte 1. Densidade de usos e pessoas.** Disponível em: <http://www.archdaily.com.br/br/798436/fatores-morfologicos-da-vitalidade-urbana-nil-parte-1-densidade-de-usos-e-pessoas-renato-t-de-saboya>. Acessado em 18 de julho de 2017.

SABOYA, Renato. **Fatores morfológicos da vitalidade urbana – Parte 2. Acessibilidade.** Disponível em: <http://www.archdaily.com.br/br/805277/fatores-morfologicos-da-vitalidade-urbana-nil-parte-2-acessibilidade-renato-t-de-saboya>. Acessado em 18 de julho de 2017.

SACHS, Ignacy. **Estratégias de transição para o século XXI – desenvolvimento e meio ambiente.** São Paulo: Studio Nobei/FUNDAP, 1993, 103 p.

SILVA, G. SILVA, J. NOME, C. **Densidade, dispersão e forma urbana – Dimensões e limites da sustentabilidade habitacional.** *Arquitextos*, São Paulo, ano 16, n. 189.07, Vitruvius, fev. 2016. Disponível em:

<<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/16.189/5957>> [acesso em: 24 dez. 2017].

SIMÕES Júnior, José Geraldo. **Revitalização de centro urbanos**. Publicação Polis, São Paulo, n.19, 1994.

VARGAS, H.; CASTILHO, A. L. (orgs). **Intervenções em Centros Urbanos: objetivos, estratégias e resultados**. São Paulo: Editora Manole, 2006.

VARGAS, Heliana. **Centros Urbanos: Por quê intervir?** Palestra apresentada no Seminário Internacional de Reabilitação de Edifícios em áreas centrais. São Paulo: EPUSP. 2006.

YEANG, L. **Urban Design Compendium**. Yeang, Llewelyn Davies em parceria com Alan Baxter and Associates e publicado por English Partnerships em 2000 e atualizado em 2013 por HCA com studio REAL.