

UNIVERSIDADE PRESBITERIANA MACKENZIE
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM ARQUITETURA E URBANISMO

LÍVIA MARIA GONÇALVES PORTO

**COMÉRCIO DE RUA E SUSTENTABILIDADE NA CIDADE DE FORTALEZA:
QUADRILÁTERO DA ALDEOTA**

SÃO PAULO

2018

LÍVIA MARIA GONÇALVES PORTO

**COMÉRCIO DE RUA E SUSTENTABILIDADE NA CIDADE DE FORTALEZA:
QUADRILÁTERO DA ALDEOTA**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-graduação Stricto Sensu da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Presbiteriana Mackenzie como parte dos requisitos para a obtenção do grau de Mestre em Arquitetura e Urbanismo.

Orientadora: Gilda Bruna Collet

SÃO PAULO

2018

P853c Porto, Livia Maria Gonçalves.

Comércio de rua e sustentabilidade na cidade de Fortaleza:
quadrilátero da Aldeota / Livia Maria Gonçalves Porto.

106 f. : il. ; 30 cm

Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) –
Universidade Presbiteriana Mackenzie, São Paulo, 2018.

Orientadora: Gilda Bruna Collet.

Bibliografia: f. 103-106.

1. Reestruturação urbana. 2. Comércio. 3. Espaço público. I.
Collet, Gilda Bruna, *orientador*. II. Título.

CDD 711.4

Bibliotecária Responsável : Giovanna Cardoso Brasil CRB-08/9605

LÍVIA MARIA GONÇALVES PORTO

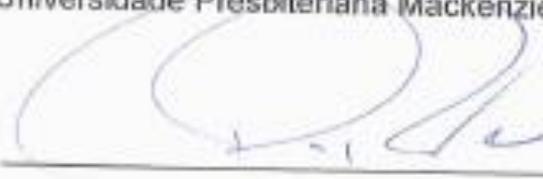
COMÉRCIO DE RUA E SUSTENTABILIDADE NA CIDADE DE FORTALEZA:
QUADRILÁTERO DA ALDEOTA

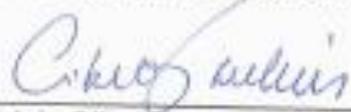
Trabalho de Conclusão de Curso
apresentado ao Programa de Pós-
Graduação da Faculdade de
Arquitetura e Urbanismo da
Universidade Presbiteriana Mackenzie
como parte dos requisitos para a
obtenção do Grau de Mestre em
Arquitetura e Urbanismo.

Aprovado em: 26 / 03 / 2018

BANCA EXAMINADORA


Prof. Dr(a) Gilda Collet Bruna
Universidade Presbiteriana Mackenzie - UPM


Prof. Dr(a). Paula Raquel Jorge
Universidade Presbiteriana Mackenzie - UPM


Prof. Dr(a). Cibele Haddad Taralli
Universidade Federal São Paulo - UNIFESP

AGRADECIMENTOS

Agradeço principalmente à minha família, que sempre me incentivou a alcançar os meus sonhos, apoiando-me bastante para que eu viesse a concretizar este, de realizar o mestrado, estimulando minha vinda para São Paulo.

Agradeço à minha orientadora, Gilda Collet Bruna, que sempre se mostrou muito solícita em todas as minhas indagações, sempre disponível e disposta a me ajudar e a colaborar da melhor forma possível, me ensinando e me fortalecendo.

Agradeço à professora Paula Raquel Jorge, com quem estive algumas vezes, e que me ajudou muito, principalmente no momento de montar os parâmetros de análise, tendo sido ela quem me apresentou à metodologia do Safari Urbano, um dos parâmetros de análise de minha pesquisa.

Agradeço ao meu namorado, que me apoiou e me incentivou a finalizar este mestrado, auxiliando-me a conseguir algumas documentações relativas à área estudada, além da compreensão e do carinho a mim reservados em todo o período de finalização deste trabalho.

Sou muito grata também aos arquitetos Ricardo Muratori e Rogério Souza, que me receberam em seus escritórios e elucidaram todas as minhas dúvidas a respeito do projeto de intervenção a ser implantado na área estudada.

“Acredito que as coisas podem ser feitas de outra maneira, que a arquitetura pode mudar a vida das pessoas e que vale a pena tentar”

Zaha Hadid

RESUMO

A atividade comercial guarda uma estreita relação com o espaço de uso público, onde as pessoas se encontram e entram em contato com o comércio, dinamizando o processo de compras. Com base nessa relação e na importância do comércio para o desenvolvimento e o planejamento urbano, a presente pesquisa pretende estudar de que forma as tipologias comerciais de rua interferem na relação do espaço público/privado, podendo, dessa forma, incentivar ou desestimular o uso dos espaços públicos no seu entorno. A origem da atividade comercial está ligada à própria história da humanidade, entendida como o local em que os indivíduos se encontravam para fazer as trocas de seus excedentes de produção. Aos poucos, esses locais tornaram-se zonas de encontro e lazer. Portanto, o papel e o desempenho das zonas mercantis atingem não só o âmbito econômico, como também o social. O espaço escolhido para esta análise foi o quadrilátero da Aldeota, na cidade de Fortaleza, que apresenta, desde os primórdios, seu comércio como principal fonte de atividade econômica.

Palavras-chave: reestruturação urbana; comércio; espaço público.

ABSTRACT

The commercial activity has a close relationship with the space of public use where people meet and come into contact with the trade, streamlining the purchasing process. Aware of this relationship and the importance of trade for urban development and planning, this research intends to study the effects of trade relations with commercial activity and public spaces. The origin of commercial activity is connect to the history of humanity, where individuals met to make the exchange of their surplus production. These places became zones of meeting and leisure. Therefore the role and performance of the mercantile zones reach not only the economic as well as the social scope. The study area for this analysis is the Aldeota quadrilateral in the city of Fortaleza, which presents a diversity of retail trades, in addition to the large number of residences in its surroundings, being a mixed use district with medium density. The starting point of the research is based on the hypothesis that trade in the region has acquired inappropriate conditions for the pedestrian and concludes, showing that this urban area needs to be restructured, making it more attractive and accessible.

Keywords: urban restructuring; trade; public place.

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Figura 1 – “ <i>Le passage des Panoramas</i> ”, em Paris.....	21
Figura 2 – Foto ilustrativa da Galeria Metr�pole.....	22
Figura 3 – Desenho esquemático de lojas em planta baixa.....	23
Figura 4 – Primeira loja de departamento Le Bon March�, em Paris.....	26
Figura 5 – Forma de ocupa�o da cidade de Fortaleza no início do século XX.....	41
Figura 6 – Principais vias de penetra�o de Fortaleza.....	42
Figura 7 – �rea delimitada para o estudo de caso.....	47
Figura 8 – Dados populacionais do bairro Varjota.....	49
Figura 9 – Mapa de uso do solo do Polo gastronômico da Varjota.....	51
Figura 10 – Fotos locais de 2017.....	51
Figura 11 – Foto da área residencial de casas.....	52
Figura 12 – Mapa de pontos de �nibus.....	54
Figura 13 - Fotos das calçadas do Polo Gastronômico da Varjota.....	56
Figura 14 – Etapas da implementa�o do Binário.....	60
Figura 15 – Compara�o de se�o das vias antes e depois da implementa�o do Binário, respectivamente.....	60
Figura 16 – Túnel da Avenida Santos Dumont - Trecho T-7.....	61
Figura 17 – Binário da Avenida Dom Luís.....	61
Figura 18 – Zonas Especiais de Dinamiza�o Urbanística e Socioecon�micas (ZEDUS) em Fortaleza.....	65
Figura 19 – Interven�o urbana para o Trecho da Rua Frederico Borges (a e b).	67

Figura 20 – Detalhe do cruzamento entre as Ruas Frederico Borges e Pereira Valente (a e b).....	68
Figura 21 – Intervenção Urbana no trecho da Rua Frederico Borges.....	68
Figura 22 – Cruzamento entre as Ruas Ana Bilhar e Frei Mansueto.....	69
Figura 23 – Perspectiva do cruzamento entre as Ruas Ana Bilhar e Frei Mansueto.....	69
Figura 24 – Intervenção Urbana no cruzamento entre as Ruas Ana Bilhar e Frederico Borges.....	70
Figura 25 – Perspectiva da intervenção Urbana no cruzamento entre as Ruas Ana Bilhar e Frederico Borges.....	70
Figura 26 – Trecho das ruas escolhidas para análise.....	73
Figura 27 – Análise do trecho da Rua Canuto de Aguiar.....	76
Figura 28 – Fotos de trecho da Rua Canuto de Aguiar.....	78
Figura 29 – Análise de trecho da Rua Ana Bilhar.....	79
Figura 30 – Fotos de trecho da Rua Ana Bilhar.....	81
Figura 31 – Trecho da Análise da Rua Frederico Borges.....	82
Figura 32 – Fotos de trecho da Rua Frederico Borges.....	84
Figura 33 – Perspectiva da intervenção urbana.....	88
Figura 34 – Perspectiva da intervenção urbana referida.....	89
Figura 35 – Perspectiva da intervenção urbana em estudo.....	90
Figura 36 – Perspectiva da intervenção urbana, de acordo com a Segurança e os Transportes alternativos.....	91
Figura 37 – Perspectiva da intervenção urbana, de acordo com as áreas verdes e a Qualidade de vida.....	92
Figura 38 – Perspectiva da intervenção urbana, de acordo com o Transporte público.....	93

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 – Anuário estatístico da população de Fortaleza no período de 1890 a 1970.....	41
Tabela 2 – Tipos de estabelecimentos comerciais por gênero.....	44
Tabela 3 – Detalhamento da visão de cada autor.....	74
Tabela 4 – Análise da área atual por Safari Urbano – Conectividade.....	85
Tabela 5 – Análise da área atual por Safari Urbano – Acessibilidade.....	85
Tabela 6 – Análise da área atual por Safari Urbano – Segurança.....	86
Tabela 7 – Análise da área atual por Safari Urbano – Diversidade.....	86
Tabela 8 – Análise da área atual por Safari Urbano – Sustentabilidade/Resiliência Climática.....	87
Tabela 9 – Análise da área atual por Safari Urbano – Escala do Pedestre/Complexidade.....	87
Tabela 10 – Análise da Intervenção Urbana por Safari Urbano – Conectividade.....	94
Tabela 11 – Análise da Intervenção Urbana por Safari Urbano – Acessibilidade.....	94
Tabela 12 – Análise da Intervenção Urbana por Safari Urbano – Segurança.....	95
Tabela 13 – Análise da Intervenção Urbana por Safari Urbano – Diversidade.....	95
Tabela 14 – Análise da Intervenção Urbana por Safari Urbano – Sustentabilidade/Resiliência Climática.....	96
Tabela 15 – Análise da Intervenção Urbana por Safari Urbano – Escala do Pedestre/Complexidade.....	96
Tabela 16 - Associação das problemáticas com as diretrizes aplicáveis.....	101

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	12
1. CAMINHABILIDADE E SUSTENTABILIDADE NO ESPAÇO URBANO	18
1.1. Interface entre espaço público e espaço privado.....	18
1.2. Caminhabilidade e Sustentabilidade Urbana.....	29
2. A HISTÓRIA DO COMÉRCIO EM FORTALEZA NO CONTEXTO URBANO ATUAL	39
2.1. A História do Comércio em Fortaleza.....	39
2.2. Contexto Urbano Atual do quadrilátero da Aldeota.....	47
2.3. Projeto especial do Polo Gastronômico da Varjota.....	63
3. CATEGORIAS DE ANÁLISE NA ÁREA	72
3.1. Tabela de análise.....	74
3.2. Análise da área atual por meio dos parâmetros.....	75
3.3. Análise da área atual por Safari Urbano.....	85
3.4. Análise da Intervenção Urbana por meio dos parâmetros.....	88
3.5. Análise da Intervenção Urbana por Safari Urbano.....	94
4. CONSIDERAÇÕES FINAIS	97
5. DIRETRIZES PARA A ÁREA	101
REFERÊNCIAS	99

INTRODUÇÃO

A atividade comercial guarda uma relação direta com a produção do espaço urbano, promovendo a construção de espaços edificados que interferem em sua morfologia, impactando a dinâmica funcional do espaço, pois gera fluxo de pessoas e veículos nas áreas em que tal atividade é implantada. Dentre os tipos de comércio, podem-se citar: lojas de rua, restaurantes, bares, e *shopping centers* (VARGAS, 2001).

Exatamente por conta desse fator é que se dá o enorme poder estruturador do espaço interurbano¹ das áreas comerciais. As zonas comerciais e de serviços são as geradoras da maior quantidade de deslocamentos nas zonas das cidades, pois acumulam os fluxos de força de trabalho e os de consumidores (VILLAÇA, 1998).

O requisito básico para a vigilância e a segurança de uma cidade é um número substancial de estabelecimentos e de outros locais públicos dispostos ao longo das ruas, devendo, assim, haver serviços diurnos e noturnos, tais como lojas, restaurantes, bares e outros tipos de serviços, que atuem de forma complexa e variada, contribuindo, assim, para aumentar a segurança e a dinâmica da cidade (JACOBS, 2008).

A partir desse contexto, levanta-se a questão principal desta pesquisa: **De que forma as modalidades de comércio interferem na relação do espaço público/privado? Como tornar esses espaços mais urbanamente sustentáveis e integrados ao meio urbano?**

Inicialmente, o comércio situava-se nos centros históricos das cidades, mas, a partir da década de 1970 e 1980, com a expansão das cidades para outros bairros, formaram-se novas áreas comerciais, que influenciaram a malha urbana e os hábitos das populações.

Na cidade de Fortaleza não foi diferente. O surgimento, em 1974, do primeiro *Shopping Center*, o Center Um, e, posteriormente, de outros novos grandes centros comerciais privados, como o *Shopping Iguatemi*, o *North Shopping*, o *Shopping Aldeota* e outros aglomerados comerciais, repercutiu bastante na forma de vivenciar a cidade, a ponto de serem criadas

¹ De acordo com o conceito de VILLAÇA (1998), o espaço intraurbano é denominado pelos deslocamentos humanos, seja como força de trabalho, seja como consumidor.

centralidades, mudando a morfologia e os usos dos bairros e gerando grande impacto na relação do pedestre com o meio urbano e o espaço edificado.

O centro da cidade, onde antes se concentravam edifícios do poder público, hotéis, residências e restaurantes, passa a ter um aspecto monofuncional, atuando apenas como zona de comércio popular, durante os horários comerciais, perdendo, assim, sua vitalidade nos demais horários e tornando-se abandonado e violento para ser frequentado fora do horário comercial, segundo NILO (apud LEITÃO, 2001, p. 82). Essa transformação ocorreu devido ao fato de a população de renda média e alta, que ocupava esse espaço, ter se mudado do centro da cidade para outros bairros, tendo permanecido no centro, propriamente dito, grupos com menor poder aquisitivo. Assim, além de se ter um centro monofuncional, tem-se um centro com população de menor renda.

O predomínio do setor terciário como principal atividade econômica da cidade, com a primazia de serviços concentrando-se na área central, favoreceu o desenvolvimento da estrutura viária radiocêntrica, contribuindo para acentuar sua centralidade, de acordo com DANTAS et al. (2009), que declaram:

O centro concentra cerca de 57% dos estabelecimentos comerciais existentes na cidade. A frequência do comércio diminui à medida que se vai afastando do perímetro central, onde predominam as áreas residenciais. (p.29).

A cidade, que antes se concentrava basicamente em torno do Centro, onde havia diversidade de usos, foi expandindo seu raio de dimensão, à medida que a população foi crescendo. O surgimento de veículos motorizados diminuiu as distâncias percorridas, influenciando igualmente essa expansão. Esses fatores alavancaram o surgimento do famoso fenômeno da dispersão urbana que, mesmo sendo negativo para a cidade, tornando-a cheia de vazios urbanos (LEITÃO, 2001, p. 82), favoreceu o comércio, já que essa extensão contribuiu para o crescimento dos locais de venda.

A inexistência de diversidade de usos nos bairros da cidade de Fortaleza levou a população a se locomover cada vez mais, por qualquer razão, utilizando automóveis, principalmente com a finalidade de ir às compras. Esse

fato aliado, à instalação de *shopping centers* e de outros polos de serviços em locais mais afastados do centro, acarretou grandes congestionamentos no trânsito da cidade, prejudicando a mobilidade urbana.

O aumento do fluxo de veículos em Fortaleza e a desvalorização do pedestre não só afetam o seu sistema viário, como contribuem para o aumento do índice de violência e prejudicam o comércio de rua, que necessita de um fluxo constante de pessoas nas ruas da cidade para manter a sua segurança e gerar atrativo para o público consumidor (JACOBS, 2009).

Segundo essa mesma autora, a interação entre pedestre, cidade e comércio traz benefícios para os três segmentos, pois, pensando-se no âmbito econômico, quanto maior o número de pedestres circulando nas ruas, maior será o fluxo de pessoas para as redes de comércio de rua, essencial para o desenvolvimento sustentável das atividades comercial e de serviços.

Uma das principais atividades econômicas de Fortaleza, desde a origem da história da cidade, é o setor terciário. Em Fortaleza se encontra uma grande variedade de tipos de comércio, desde polos comerciais de rua até grandes centros comerciais privados (*shopping centers*) distribuídos pela cidade. Além dos *shopping centers*, Fortaleza apresenta, atualmente, a formação de centros comerciais de bairros, destacando-se dois núcleos comerciais de maior importância: um no bairro Aldeota e o outro no Montese, que fica ao longo da Av. Gomes de Matos (DANTAS et al., 2009).

O comércio do bairro Aldeota está relacionado com o público de alto poder aquisitivo da cidade, sendo foco de comércio de luxo, constituído, inicialmente, em sua maioria, por filiais de lojas sediadas no centro da cidade que adaptaram antigas residências ao padrão comercial. Encontram-se atualmente estabelecimentos comerciais nas avenidas Dom Luís e Santos Dumont (DANTAS et al., 2009).

A consolidação do centro comercial do bairro Aldeota ocorreu em 1974, com o surgimento do *Shopping Center* Um. Em seu entorno, foram sendo instalados diversos estabelecimentos comerciais, paulatinamente, modificando o uso do solo naquela área, anteriormente tipicamente residencial, passando a apresentar um uso predominantemente comercial. O comércio do bairro Montese, localizado ao longo da Av. Gomes de Matos, surgiu devido à função

de conexão do sistema viário com outras regiões. No trecho da avenida localizado no bairro Montese surgiu um núcleo comercial em que se nota o predomínio de lojas de peças mecânicas, voltadas para o alto tráfego de veículos desempenhado na região pela via arterial. O poder aquisitivo daquele bairro, isoladamente, não seria capaz de manter o comércio no Montese. Dantas et al. (2009) relataram que o comércio nesse local foi impulsionado pelo impacto do fluxo de tráfego entre a área central e o Bairro da Parangaba e mesmo outros bairros mais periféricos de Fortaleza; até mesmo o polo industrial da vizinha cidade de Maracanaú incentivou a implantação e a sustentação do comércio naquela via. Porém, não se pode negar a alta densidade demográfica na região do Montese e da Parangaba, o que gerou público para que se trouxessem filiais de lojas do centro, direcionadas para o comércio de eletrodomésticos, de tecidos e móveis, assim como de lojas dirigidas ao público de baixo poder aquisitivo.

Com o surgimento dos *shopping centers* e de outros empreendimentos de grande porte, houve uma preocupação em priorizar e organizar os serviços na escala macro da cidade e, com isso, o cuidado em atender à dimensão humana, os percursos e os mobiliários urbanos nas calçadas foram perdendo ênfase para escalas maiores. Esse fato impossibilitou a garantia de boas condições de vida urbana, reduzindo o número dos comércios de rua e, conseqüentemente, os usos dos espaços públicos. Como destaca GEHL (2013), o objetivo principal dos *shopping centers* é incentivar o consumismo, criando ambientes que são uma réplica customizada da vida nas cidades, porém segregada à sua dinâmica.

A área comercial selecionada para a pesquisa exploratória desta dissertação é o quadrilátero da Aldeota, localizada entre os bairros da Aldeota, Meireles e Varjota. O bairro apresenta uso misto e concentra uma grande quantidade de estabelecimentos comerciais, que variam desde restaurantes até lojas, em sua grande maioria de varejo. Recentemente foi elaborado um projeto de intervenção para um pequeno trecho da área que terá um grande impacto na vida dos moradores da área e do restante da população de Fortaleza. Tal impacto será estudado na análise ao longo deste trabalho.

Esta pesquisa tem como objetivo geral analisar e apontar as condições urbanas em que se encontra o comércio de rua na cidade de Fortaleza, tomando a área do quadrilátero da Aldeota como recorte urbano. Objetiva também, por meio da análise de alguns trechos de rua da área escolhida para a análise, fazer um estudo com os parâmetros dos autores que defendem o urbanismo sustentável e traçar algumas possíveis diretrizes para a área, visando à melhoria das condições do comércio de rua e da infraestrutura urbana no seu entorno.

Esta dissertação foi estruturada em cinco capítulos, sendo que os dois últimos trazem as Considerações Finais e as Diretrizes para a área. O primeiro capítulo introduz o trabalho, dissertando, de maneira geral, sobre a história do comércio de Fortaleza e seu atual contexto, além de tecer algumas considerações sobre a importância da atividade comercial para a vitalidade dos espaços públicos, introduzindo os temas e subtemas a serem abordados, delimitando e apresentando a área selecionada para o desenvolvimento desta pesquisa.

O segundo capítulo discorre sobre a origem dos espaços públicos e sua importância para o comércio, com base em autores como Hertzberger, apresentando, em seguida, diversos conceitos de sustentabilidade e caminhabilidade, unindo autores como: Jane Jacobs, Douglas Farr, Jeff Speck, Richard Rogers e Jan Gehl.

O terceiro capítulo trata do embasamento teórico relativo à cidade escolhida, o que permitirá maior conhecimento a respeito do tema, por meio de referências bibliográficas que irão ajudar a entender a origem do comércio em Fortaleza, assim como o atual contexto da área em que será efetuada a pesquisa exploratória deste estudo, o quadrilátero da Aldeota.

O quarto capítulo traz a pesquisa exploratória mencionada no parágrafo anterior, realizada no quadrilátero da Aldeota em Fortaleza. São analisados três trechos de ruas previamente selecionadas. Para a análise foram utilizados os parâmetros dos seguintes autores: Douglas Farr, Jane Jacobs, Jeff Speck, Jan Gehl e Richard Rogers.

O quinto e último capítulo, intitulado Diretrizes para a Área, traça, com base nos resultados da pesquisa exploratória, algumas diretrizes que visam à melhoria da área de estudo.

A metodologia utilizada para a realização desta pesquisa compõe-se, primeiramente, de análises documentais e análises bibliográficas de autores que ajudaram a construir parâmetros de análises para a área escolhida como estudo, os anteriormente mencionados Douglas Farr, Jane Jacobs, Jeff Speck, Jan Gehl e Richard Rogers. Uma tabela foi elaborada para classificar tais parâmetros e auxiliar a pesquisa exploratória. Todos os autores citados têm em comum uma abordagem voltada para a revalorização dos espaços públicos e para o transporte e o pedestrianismo em bairros compactos, em detrimento de bairros isolados e dependentes de veículos automotores. Porém, Douglas Farr apresenta um trabalho mais aprofundado em sua obra a respeito da conceituação de urbanismo sustentável e de como criar bairros sustentáveis.

Registros fotográficos também foram realizados para demonstrar a atual situação da área e analisar os elementos, de acordo com os parâmetros dos autores estudados no quarto capítulo. Os elementos analisados na pesquisa exploratória são: as calçadas, a acessibilidade, as fachadas dos estabelecimentos, a disponibilidade de transporte, as ruas, a iluminação e os mobiliários urbanos, a segurança e a qualidade de vida.

CAPÍTULO 1

CAMINHABILIDADE E SUSTENTABILIDADE NO ESPAÇO URBANO

1.1 Interface entre espaço público e espaço privado

Como o cenário principal deste estudo descortina-se ao longo das ruas e das calçadas, faz-se necessário compreender o conceito relativo a esses espaços, assim como sua importância perante as modalidades comerciais.

A conceituação de espaços público e privado podem se dar a partir de uma série de pontos de vista diferentes, muitas vezes classificados de acordo com os tipos de acesso. Às vezes, o que define o grau de acesso é a legislação urbana da área, mas, na grande maioria das vezes, essa definição é uma questão de convenção ou de percepção de seus usuários. Tais percepções podem ser obtidas por meio de transparência e da volumetria das edificações, de diferentes níveis, cores e tratamentos arquitetônicos (HERTZBERGER, 1999).

Segundo FREIRE (2015, p.60), em sua obra *Dos Cafés Parisienses aos Botequins Cariocas*, o espaço público aparece como:

Espaço de comunicação das ideias; espaço físico, material, onde a cena teatral se desenrola; espaço público virtual, onde circulam os dados e a comunicação, que implica em nova maneira de ver o espaço físico destinado ao lazer; espaço de convívio que, somados, revelam a sua complexidade e enriquecem a análise.

Os espaços públicos de uma cidade, suas ruas, calçadas, praças e seus equipamentos, são referenciados na literatura como espaços de convivência e palco de encontros. Geralmente, quanto maior for o número de pessoas utilizando os espaços públicos de uma cidade, maior será o seu potencial para ser uma cidade segura. Há mais olhos nas ruas e um incentivo maior para acompanhar os acontecimentos da cidade, a partir das edificações e dos usos no seu entorno (GHEL, 2013). Pelas diversas funções que suporta em seu espaço, o espaço público é essencial para o meio urbano. Considerado como local de intercâmbio dentro do ideal político-democrático atual, o espaço público é o local da interação das diferenças, comportando a flexibilidade para

o uso simultâneo, em equilíbrio ou não. Na sociedade contemporânea, o uso dos espaços públicos foi substituído pela lógica do comportamento de consumo da sociedade moderna. Os usos e comportamentos desses espaços foram afetados pelo surgimento de novos meios de comunicação (FONSECA, 2016).

As ruas, as calçadas e os locais públicos representam os órgãos vitais de uma cidade, mas só funcionam quando estão em conjunto com os outros elementos do organismo que representa uma cidade (JACOBS, 2009).

Na sociedade ocidental, a origem das calçadas se deu como marco temporal inicial no surgimento das trocas comerciais na Grécia antiga, ocorrida na ágora, por volta dos Séc. VII a IV a.C., dando início ao desenvolvimento dos espaços urbanos destinados aos pedestres e às trocas mercantis (FONSECA, 2016). Na sociedade Oriental, a origem das calçadas aconteceu por meio das trocas mercantis, chamadas de bazar, a partir do século VII a.C. O bazar formava um mercado árabe destinado a diversas atividades, como comércio, encontros sociais, atividades e trocas políticas (VARGAS, 2001).

Para o Autor Kevin Lynch, em sua obra *A Imagem da Cidade* (1959, p.11), outro elemento primordial para a vitalidade nas cidades são as pessoas e suas atividades. As pessoas não são apenas meros observadores do espaço, mas são parte fundamental de sua composição, sendo elas trabalhadores da cidade, consumidores dos estabelecimentos, moradores ou transeuntes. A percepção do espaço urbano pode variar de acordo com a experiência individual. Para se perceber o lugar, quase todos os sentidos são envolvidos, tais como: visão, olfato, tato e audição. A imagem final é resultante da junção entre o observador e o meio urbano no qual ele está inserido.

A rua é o cenário principal desses encontros e atividades, sendo o local de movimento e de fluxo constante de pessoas e veículos, onde se experimenta a liberdade, a casualidade, o inesperado, mas também o medo, a miséria e a violência (FREIRE, 2015). Nesse sentido, as ruas não são apenas um elemento residual entre quadras residenciais, mas, sim, um elemento fundamentalmente complementar, espacialmente organizado com tanto cuidado que possa criar uma situação, na qual a rua possa servir a outros objetivos, além de receber o fluxo de veículos (HERTZBERGER, 1999).

Segundo Jane Jacobs (2009), “por mais modestos, não intencionais e aleatórios que possam parecer, os contatos feitos nas calçadas são a pequena

mudança a partir da qual poderá crescer a riqueza da vitalidade pública de uma cidade.” (JABOBS, 2009, p. 4). A adoção de calçadas promoveu uma separação mais eficiente entre os fluxos de veículos e de pedestres, tornando mais harmônica, tanto quanto possível, a convivência entre esses dois elementos. Com a intensificação da industrialização e o desenvolvimento econômico e demográfico das cidades, foi necessário expandir os sistemas existentes de circulação de veículos e de pedestres, delimitando os seus espaços. Essas novas circulações comportavam um maior fluxo e venciam distâncias maiores, que contribuíram para a expansão das cidades. (HERTZBERGER, 1999).

A imagem clara e a delimitação dos espaços urbanos permitem aos indivíduos deslocar-se facilmente, mais depressa e com mais segurança. Um meio ambiente organizado pode servir como referência e organizar as atividades no espaço urbano, neste caso, segundo Lynch (1959, p.13), uma cidade só pode ser considerada legível quando suas freguesias² e sinais de delimitações dos espaços, tais como calçadas, vias e bairros, podem ser facilmente identificados por seus usuários. Na realidade, um ambiente urbano legível não oferece apenas segurança e melhora dos fluxos nos espaços, mas também pode intensificar as experiências humanas nas cidades, pois propicia melhores condições de vida urbana para seus usuários. A legibilidade do todo é fundamental. É necessário que as pessoas vejam, localizem o estabelecimento e o identifiquem no espaço urbano (LYNCH, 1959).

Ainda segundo Lynch (1959):

Olhar para a cidade pode dar um prazer especial, por mais comum que possa ser o panorama. Como obra arquitetônica, a cidade é uma construção no espaço, mas uma construção em grande escala; uma coisa só percebida no decorrer de longos períodos de tempo. O *design* de uma cidade é, portanto, uma arte temporal, mas raramente pode usar as sequências controladas e limitadas das outras artes temporais, como a música, por exemplo. Em ocasiões diferentes e para pessoas diferentes, as consequências são invertidas, interrompidas, abandonadas e atravessadas. A cidade é vista sob todas as luzes e condições atmosféricas possíveis. (p.11)

² Território que abrange a freguesia; Habitantes da freguesia; Conjunto dos fregueses de um estabelecimento ou de um pároco. Fonte: Dicionário Aurélio. Disponível em: <https://dicionariodoaurelio.com/freguesia>. Acesso em: 21 mai 2017.

Segundo Freire (2015), a adoção das calçadas permitiu uma melhor convivência entre os pedestres e os veículos, permitindo também o aumento da velocidade dos veículos automotores, ainda que essa mudança comprometa a segurança dos pedestres. No entanto, no período do surgimento das calçadas, em meados do Séc. XVIII, surgiram na Europa as *passages* (Figura 1), que atravessavam as galerias ligando pontos importantes da cidade. As *passages* refletiam o espírito da época, e eram compostas por ruas comerciais cobertas que serviam de passagem entre uma rua e outra, funcionando também como local de convivência e atração de consumo, sendo espaços ao mesmo tempo de cunho privado e público.

As galerias, das quais muitos exemplos marcantes ainda sobrevivem em todo o mundo, surgiram inicialmente para explorar os espaços internos abertos, e eram compostas por ruas comerciais com a tendência de abrir áreas de venda para o público de consumidores, transeuntes das *passages*. Dessa forma, surgiu um fluxo de pedestres no núcleo das áreas das lojas, sendo que esse transeunte tinha uma visão das vitrines dos dois lados da galeria. A origem das galerias contém o início de um novo sistema de acesso, no qual a fronteira entre o público e o privado é praticamente inexistente e, no quesito espacial, o domínio privado se torna publicamente mais convidativo, tornando o espaço urbano mais permeável (HERTZBERGER, 1999).

Figura 1 – “*Le passage des Panoramas*”, em Paris.



Fonte: DICAS DE FRANCÊS (2010).

Segundo Hertzberger (1999), onde quer que os indivíduos ou grupos tenham a oportunidade de usar parte do espaço público para seus próprios interesses, o caráter público do espaço é temporária ou permanentemente colocado em questão por meio do seu uso. Bons exemplos podem ser vistos inicialmente nas *passages*, conhecidas como galerias e, atualmente, podem-se encontrar, em qualquer parte do mundo, casos em que os espaços públicos e privados se misturam.

No Brasil se encontram diversas galerias, como, por exemplo, a Galeria Metr pole (Figura 2) em São Paulo, localizada no centro da cidade, na Avenida São Luís. Esse monumento, projetado pelo arquiteto Rino Levi, foi construído na década de 1960, tornando-se um importante exemplo de edifício comercial que apresenta uma relação direta com o espaço urbano da cidade. O edifício integrou-se ao dia a dia da cidade, devido à animação dos seus restaurantes, bares e cafés, que ocupavam a suas varandas, e funciona como um meio de circulação dos transeuntes do percurso entre a Praça Dom José Gaspar e o Largo do Paissandu (CUNHA JÚNIOR, 2007).

Figura 2 – Foto ilustrativa da Galeria Metr pole.



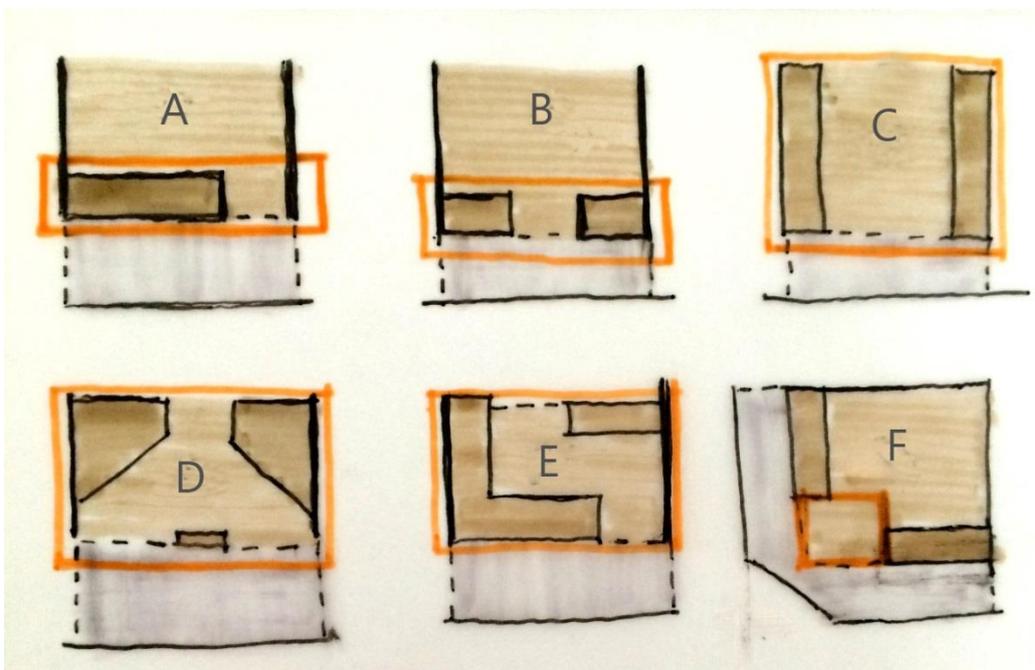
Fonte: CUNHA JÚNIOR (2007).

Diante das dificuldades em se definir os limites entre os espaços públicos e privados, devido à pequena fronteira que alguns estabelecimentos

possuem com o espaço de cunho público, surgem, nessa estrutura, locais muitas vezes indefinidos, considerados, segundo Hertzberger (1999), espaços intermediários e de intervalos.

Segundo Freire (2015), nos estabelecimentos comerciais, os espaços limítrofes entre o privado e o público podem ser considerados espaços intermediários, ou espaços de transição, pois esse conjunto representa o primeiro contato do cliente com o estabelecimento. No caso das lojas, tais conjuntos são constituídos pelas fachadas, pelas vitrines e por um espaço de transição. Nos estabelecimentos comerciais, o espaço de transição funciona como local de análise do produto a ser comprado, fora do fluxo dos pedestres, sem que haja uma subordinação entre a calçada (espaço público) e o estabelecimento comercial (espaço privado). Assim, o transeunte se sente mais à vontade para examinar as vitrines e fachadas dos estabelecimentos, como se pode verificar na Figura 3.

Figura 3 – Desenho esquemático de lojas em planta baixa e diversos tipos de fechamentos, com vitrines e espaços de transição. No desenho: as calçadas são representadas em cinza; a área interna da loja, em bege; e o ponto de contato entre a loja e o espaço público (calçada), em laranja.



Fonte: DANTAS et al. (2009).

Segundo Hertzberger (1999), o conceito de intervalo é primordial para eliminar a divisão rígida das demarcações territoriais do espaço, criando, assim, espaços intermediários que, embora do ponto de vista administrativo e legislativo pertençam ao domínio público ou ao privado, sejam inteiramente acessíveis para ambos os lados. Trata-se de um lugar entre os dois mundos, exterior e interior, onde esses dois fatores se relacionam, em vez de estarem rigorosamente delimitados. Segundo o autor, esse é um espaço que contribui rigidamente para mudar significativamente a paisagem urbana.

Assim como a criação de locais de intervalos entre a calçada e o estabelecimento comercial diminuem a diferenciação entre o público e o privado, aumentando a acessibilidade entre eles, a organização espacial e a escolha dos materiais do edifício podem tornar os espaços privados mais acessíveis e convidativos ou mais privativos. O complexo inteiro de experiências evocadas pelos recursos arquitetônicos pode interferir na acessibilidade dos espaços, tais como: gradação de alturas, grau de iluminação, desníveis do chão, transparência, aberturas na edificação, tipos de coberturas. Ao escolher o tratamento arquitetônico adequado para cada tipo de edificação, o domínio privado pode se tornar mais acessível, ao passo que o domínio público pode se tornar mais convidativo e mais intensamente utilizado. A influência dos usuários pode ser estimulada pela acessibilidade e pelo tratamento adequado no projeto arquitetônico.

O arquiteto, se essa for sua intenção projetual, pode tentar amenizar a diferença entre o espaço público e o espaço privado, aumentando o grau de acesso entre eles e tornando os espaços públicos mais convidativos. Se forem incorporadas as soluções adequadas aos projetos arquitetônicos, os usuários dos estabelecimentos sentir-se-ão mais inclinados a expandir sua esfera de influência do espaço privado para a área pública. Até mesmo alguns ajustes na articulação e na entrada dos recintos podem ser o bastante para estimular o uso dos espaços públicos e, desse modo, a qualidade dos espaços públicos pode ser consideravelmente aprimorada ao interesse coletivo (HERTZBERGER, 1999).

Segundo Hertzberger (1999), deve-se dar mais importância ao tratamento do domínio público, para que ele possa funcionar não só como estímulo à interação social, mas também como um reflexo da sociedade de

determinada região. Quando uma rua ou praça se tornam agradáveis, não é só devido às suas proporções e ao seu tratamento arquitetônico, mas também pela maneira como ela funciona dentro da cidade e pelos benefícios que traz aos seus usuários.

Portanto, a escolha da localização de um ponto comercial é fundamental, devendo este ser visível, estar próximo de outros e ser acessível aos transeuntes. A permeabilidade é o critério que estabelece nuances que transformam os espaços públicos e privados e que dão origem aos espaços de intervalo, segundo os preceitos de Hertzberger.

Nesse sentido, a permeabilidade dos estabelecimentos é fundamental para atrair a clientela, pois o espaço privado se torna mais acessível aos transeuntes nas ruas. O modo como são efetivadas as ocupações, suas configurações espaciais, o uso dos materiais e a transparência são questões relevantes que interferem no mecanismo de atração e no possível diálogo entre o público e o privado. A legibilidade do todo e a permeabilidade são afetadas pelas diferentes combinações dos elementos construtivos. Até o Século XIX, havia poucos espaços públicos no mundo e esses não eram de fácil acesso ao público, contando com algumas praças e largos, porém de uso muitas vezes restrito. Após a revolução industrial, um novo mercado se expandiu. A aceleração dos meios de produção e de distribuição, propiciada pela globalização, conduziu à criação de lojas de departamentos espalhadas por todo o mundo, para comportar a demanda do consumismo desenfreado que essa globalização acarretou.

O motivo mais importante para os intercâmbios sociais sempre foi liderado pelo comércio, que em todas as formas de vida coletiva acaba acontecendo praticamente em frente às ruas e, atualmente, nos *shopping centers*. A Necessidade do encontro para a realização da troca leva a atividade comercial a procurar os lugares mais adequados para esses encontros, com o fluxo maior de pessoas e de atividades. A procura de bens diversificados, localizados ao longo de centros de bairros igualmente diversificados na cidade, torna-se dependente das oportunidades de negócios criadas pelos encontros (VARGAS, 2001). Exatamente por conta desse fator, vem o poder estruturador

do espaço intraurbano³ das áreas comerciais. As zonas comerciais e de serviços são as geradoras da maior quantidade de deslocamentos nas zonas das cidades, pois geram fluxos de força de trabalho e de consumidores (VILLAÇA, 1998).

As primeiras vitrines de vidro surgiram em meados do Séc. XVIII, em Paris, com o advento da tecnologia que permitiu a fabricação de vidros em maiores escalas (Figura 05). Segundo MORGAN (2011, p.11):

Durante a década de 1840, com o advento de uma tecnologia que tornou possível a produção de vidraças de grandes dimensões, as lojas de departamento puderam dar um passo na arte de expor em vitrines, usando esses amplos espaços como verdadeiros cenários, alguns tão teatrais como um espetáculo da Broadway. (...) A primeira loja de departamentos em Paris foi a Le Bon Marché. Rapidamente o conceito de loja de departamento difundiu-se em toda a Europa e, posteriormente, nos Estados Unidos.

Figura 4 – Primeira loja de departamento Le Bon Marché, em Paris.



Fonte: GOOGLE (2012).

Com a intensificação da industrialização, o surgimento de novas áreas comerciais na cidade e o aumento demográfico, foram necessárias novas

³ De acordo com o conceito do autor VILLAÇA (1998), o espaço intraurbano é denominado pelos deslocamentos humanos, seja como força de trabalho, seja como consumidor.

circulações para comportar o grande fluxo de pessoas e de veículos. As ruas estreitas, como foram inicialmente planejadas, já não comportavam a grande demanda crescente dos fluxos de pessoas. O crescimento do fluxo, no séc. XX, acrescido do advento do desenvolvimento das técnicas construtivas, deu origem aos planos de embelezamento e saneamento das cidades, que tinham como princípio a melhora dos fluxos, o saneamento, a estética da cidade e o alargamento das ruas. Em meados do século XIX, ocorreram transformações nas principais cidades do mundo, sendo a reforma de Haussmann, em Paris, a pioneira no quesito de ordenação dos espaços públicos, onde foram feitas grandes demolições, alargadas as ruas e calçadas, construídos grandes eixos viários, parques urbanos e construções monumentais (FREIRE, 2015).

Segundo ASCHER (2010), em “*Novos princípios do urbanismo*”, a revolução urbana moderna, marcada pela revolução industrial, caracteriza-se por novas áreas urbanas:

Na cidade da revolução industrial, a mobilidade das pessoas, das informações e dos bens assume igualmente um lugar novo e mais importante. A primeira necessidade é, com efeito, adaptar as cidades às novas exigências da produção, do consumo e das trocas mercantis. Isso requer uma malha de grandes vias de circulação entre estações e grandes lojas, bem como redes de água, saneamento, energia (gás, eletricidade e vapor) e comunicação (telégrafo, telefone, correio expresso). (p.25)

Essa segunda revolução, embora tenha variado em cada país em que foi implantada, tinha como princípios básicos o urbanismo fordista-keynesiano-corbuseriano, que tinha como expressão a racionalidade, o zoneamento monofuncional e a adaptação da malha urbana ao consumo de massa em centros comerciais, priorizando as zonas comerciais nos centros da cidade, em detrimento do comércio de bairro (ASCHER, 2010). As reformas de Haussmann, em Paris, no final do séc. XIX, deram ao mundo o primeiro exemplo de como reformar uma cidade antiga e torná-la funcional e bonita, servindo como exemplo para diversas reformas urbanísticas na Europa e em todo o mundo (FREIRE, 2015).

Segundo Jan Gehl (2013), com o aumento do tráfego de automóveis e a adaptação das cidades em função dos veículos, as áreas de pedestres e o papel do espaço urbano como local de encontro nas diversas localidades da

cidade, perderam ênfase com a globalização. “As tendências arquitetônicas mudaram seu foco, saindo das inter-relações e dos espaços comuns da cidade para os edifícios individuais, os quais, durante o processo, tornaram-se cada vez mais isolados, autossuficientes e indiferentes.”

A forma habitual das ruas, calçadas e locais públicos, entendidos como palco de encontro para os moradores, com a presença de pequenos comércios de bairros, foram reduzidos e progressivamente substituídos por veículos automotores e pela construção de grandes shoppings centers isolados da cidade, que tornaram as pessoas dependentes de veículos automotores (GEHL, 2013). As cidades tornaram-se dispersas, com grandes vazios urbanos, e foram adaptadas para suportar essa grande demanda de veículos automotores, com a criação de grandes vias, rodovias e viadutos.

Segundo SPECK (2016), em função da crescente demanda de espaço dos veículos automotores e das grandes distâncias percorridas por eles, houve uma dispersão das cidades, o que reformulou a paisagem urbana e o estilo de vida das pessoas em função de suas próprias necessidades. Além dos conflitos gerados por essa demanda, que acarretou grandes engarrafamentos e aumento do tempo de percurso entre trabalho e moradia, com o uso cada vez mais restrito dos espaços públicos, já que as pessoas deixaram de fazer suas atividades rotineiras a pé, preferindo os veículos automotores, a qualidade dos espaços urbanos e a segurança para o pedestre começaram a se agravar. Uma das principais soluções encontradas para esse problema foi a criação de áreas exclusivas para o pedestre nos centros das cidades, com uso monofuncional, incentivando as trocas mercantis nessas áreas centrais.

A Europa foi pioneira na criação dos calçadões, disseminando posteriormente para outros países. O primeiro calçadão construído foi na cidade de Essen, na Alemanha, em 1926. No Brasil, a cidade pioneira para áreas exclusivamente comerciais de uso restrito a pedestre, foi a cidade de Curitiba, na rua XV de novembro, em 1972. A rua encontra-se em má conservação e, por apresentar seu uso estritamente comercial, à noite é deserta e serve como local de dormida para moradores de rua (FONSECA, 2016).

1.2 Caminhabilidade e sustentabilidade urbana

Do ponto de vista conceitual, o pedestrianismo é uma qualidade urbana local, assim, a “caminhabilidade” deve proporcionar uma motivação e induzir as pessoas a caminhar pela cidade. O ato de caminhar deve ser considerado como forma de deslocamento efetiva, restabelecendo relações de independência entre os bairros.

Para o autor John Butcher, apud Ghidini (2010), o ato de caminhar é uma necessidade básica do ser humano:

“Caminhar é a primeira coisa que um bebê deseja fazer e a última coisa que uma pessoa deseja renunciar. Caminhar é um exercício que não necessita de um ginásio. É uma medicação sem remédio, o controle de peso sem dieta e o cosmético que não se pode encontrar nas farmácias. É um tranquilizante sem drágeas, a terapia sem psicanalista e o lazer que não nos custa um centavo. De mais a mais, não contamina, consome poucos recursos naturais e é altamente eficiente. Caminhar é conveniente, não necessita equipamento especial, é autorregulável e intrinsecamente seguro. Caminhar é tão natural como respirar. (p. 2)

O aparelho locomotor e o sistema de interpretações de impressões sensoriais humano foram concebidos para caminhar. Quando se caminha a uma velocidade normal, entre 4 e 5 km/h, observa-se o que acontece à frente e torna-se possível ver detalhes a uma distância de até 100 m. Quando essa velocidade de percurso é elevada, as percepções sensoriais diminuem (GEHL, 2013). Conforme relatado anteriormente, a forma como as cidades se estruturam no urbanismo moderno, em uma visão dispersa e adaptada aos veículos automotores, alterou o modo de se vivenciar a cidade, fazendo com que a escala humana e o pedestrianismo perdessem lugar para os veículos automotores, vias alargadas e bairros monofuncionais dispersos na periferia das cidades.

Felizmente, nas últimas décadas iniciaram-se vários estudos a respeito da desvalorização dos espaços públicos. Com essa iniciativa, o interesse pela construção de áreas na cidade, que incentivem e estimulem o uso dos espaços públicos pelos pedestres, vem aumentando cada vez mais, visando a tornar os bairros independentes, dinâmicos, de uso misto, em vez de provê-los de grupos de edifícios autônomos e isolados do contexto urbano, que dependem de veículos automotores (GEHL, 2013).

Nas pesquisas sobre “caminhabilidade” e revalorização dos espaços públicos, uma das pioneiras foi da jornalista Jane Jacobs (2009), que defendeu o retorno às ruas tradicionais e os usos mistos nos bairros, com a presença de comércio e serviços como meio de melhorar a vida e a segurança das cidades. Segundo essa autora, “os contatos feitos nas calçadas, mesmo aqueles aleatórios, são a pequena mudança a partir da qual poderá crescer a riqueza da vitalidade pública de uma cidade” (JACOBS, 2009, p. 3). Essas mudanças podem ocorrer tanto no âmbito econômico, sob o qual o bairro apresenta comércios locais que se sustentam pela população local, quanto no âmbito da segurança pública, pois havendo mais olhos nas ruas há mais segurança, ou ainda no âmbito sócio-político, pois o aumento das interações nos espaços públicos estimula o surgimento de novas ideias e trocas sócio-políticas.

Para Jacobs (2009), a degradação urbana está diretamente ligada à imposição social dos espaços urbanos organizados de maneira monofuncionais, assim, as residências e demais usos devem estar em áreas comuns, estabelecendo-se a diversidade sobre a monotonia urbana. A diversidade urbana atribui identidade aos espaços, favorecendo os contatos urbanos e a circulação de um maior número de pedestres. O ambiente multifuncional é atrativo ao público, que é estimulado pela diversidade, pela curiosidade e pela necessidade de novas experiências. Desse vínculo nasce o sentimento de pertencimento espacial e a expressão cultural do lugar é estimulada.

Posteriormente à publicação de Jane Jacobs, outros autores defenderam que o uso de automóveis e o planejamento das cidades estavam matando a vida nas cidades e em seus espaços públicos. Um desses autores foi Jan Gehl (2013), que relatou a seguinte descrição:

Foi no séc. XX que a ligação entre convites e comportamento atingiu o ponto crítico para as cidades. Nos esforços para lidar com a maré crescente de automóveis, todo espaço disponível da cidade era simplesmente preenchido com veículos em movimento e estacionados. Em todos os casos, as tentativas de construir novas vias e áreas de estacionamento para aliviar a pressão do tráfego geraram mais trânsito e congestionamento. O volume do tráfego, em quase todo o lugar, é mais ou menos arbitrário, dependendo da infraestrutura de transporte disponível, porque sempre encontraremos novas formas de aumentar o uso de carro; construir vias adicionais é um convite direto à aquisição e ao uso de mais automóveis. (p. 9)

Segundo Jeff Speck (2012), em sua obra *Cidade caminhável*, um bom fluxo de transporte de um bairro e seu crescimento é diretamente proporcional ao pedestrianismo no bairro. Quando um bairro não possui uma boa disponibilidade de transporte público e conexão com os outros bairros, o bairro e o restante da cidade crescem em função do carro. A estrutura dos bairros se dissolve e suas ruas se alargam para caber a grande demanda de veículos, caminhar se torna cada vez menos proveitoso e agradável, logo menos provável e utilizado por seus moradores e frequentadores. Porém, conforme as cidades investem em um bom sistema de transporte público, e a população mais jovem faz esforços para dirigir menos e utilizar esses transportes alternativos, é possível imaginar um futuro de caminhabilidade para essas cidades, com base no transporte público.

Andrade et. al (2010) detalharam uma sequência de dez princípios no novo urbanismo, sendo que todos podem ser aplicados em pontos isolados da cidade, criando bairros independentes e sustentáveis, que incentivem o usos misto e aumentem a densidade local. Os dez pontos são:

1. Facilidade para pedestres: simplificar caminhos, criar vias rápidas de pedestres para que estes não precisem estar dependentes de outros tipos de transportes;
2. Conectividade: interação das cidades/bairros com o restante da cidade, com transporte público e/ou outras alternativas;
3. Uso misto e diversidade: para um melhor aproveitamento de espaços, nada é isolado, morar, trabalhar, consumir e recrear dividem uma mesma zona, o que facilita a primeiro princípio de atender a necessidade dos usuários sem a necessidade de grandes deslocamentos;
4. Diversificação das moradias: diversificar as moradias facilita a interação no dia a dia de pessoas de diferentes classes sociais, idades e raças, permitindo a criação de vínculos pessoais, fundamentais ao crescimento do bairro;
5. Qualidade do projeto arquitetônico e urbanístico: projetos bem desenvolvidos, que prevejam se a estrutura estará compatível com a região após alguns anos.
6. Estrutura de um bairro tradicional: estruturar os bairros com quadras tradicionais, projetos de vizinhança para pedestres, com diferentes tipos de funções desde a habitação ao trabalho, desenvolvidos de forma equilibrada para ser autônomo.
7. Aumento da densidade: mais pessoas em um espaço com menor projeção, visto a grande demanda por habitações e espaço escasso nos dias atuais;
8. Transporte público ambientalmente adequado: que não interfira diretamente no trânsito, não prejudicando o fluxo deste;
9. Sustentabilidade: princípios sustentáveis, como reutilização de águas pluviais, de resíduos, iluminação solar etc.;

10. Qualidade de vida: visar sempre o bem-estar social dos usuários.

Jacobs (2009) discorre sobre a segurança, entendida como o principal requisito a ser garantido aos moradores por uma cidade bem sucedida:

O principal atributo de um distrito urbano próspero é que as pessoas se sintam seguras e protegidas na rua em meio a tantos desconhecidos. Não devem se sentir ameaçadas por eles de antemão. O distrito que falha nesse aspecto também fracassa em outros e passa a criar para si mesmo, e para a cidade como um todo, um monte de problemas. (p. 30)

Jan Gehl (2013) defende em seus estudos sobre os comportamentos dos pedestres que as pessoas procuram lugares onde se concentra um aglomerado de outras pessoas para fazer suas atividades rotineiras. Bairros já diversificados e com uma variedade de modalidades comerciais atraem cada vez mais serviços, o que gera a proximidade entre os estabelecimentos comerciais, além de atrair um público de frequentadores.

Hoje se sabe da necessidade de retomar o interesse pelos espaços públicos da cidade e por seus locais de convivência, devendo-se considerar a qualidade dos espaços das ruas e a relação dos edifícios com o espaço público. Sendo a cidade um organismo com inter-relações, requer uma organização espacial na qual o local da rua não seja apenas o espaço residual dos edifícios, mas guarde uma relação de reciprocidade com as áreas construídas, de modo que o fluxo de pedestres seja fluido e as fronteiras entre interior e exterior se tornem menos visíveis, amenizando a rígida divisão entre o domínio público e o privado (GEHL, 2013).

Ao escolher os meios arquitetônicos adequados, o domínio privado pode se tornar menos parecido com uma fortaleza e se tornar mais acessível e mais atrativo para seus usuários, ao passo que o domínio público, desde que seja planejado e pensado para atender às necessidades individuais dos usuários, torna-se mais acolhedor, podendo então se tornar mais intensamente usado pelos pedestres. Com a utilização correta dos materiais e da forma, pode-se fazer com que o mundo interior pareça menos íntimo e por sua vez o mundo exterior pareça mais íntimo, amenizando assim suas inter-relações (HERTZBERGER, 1999).

O complexo inteiro da volumetria arquitetônica e seu entorno pode contribuir para amenizar a transição entre os espaços públicos e privados e torná-los mais acessíveis e acolhedores para os transeuntes, podendo ter: gradações de alturas, grau de iluminação, materiais e diferentes níveis no chão. Como diz Hertzberger (1999, p. 86): “as diversas sensações desta sequência evocam toda uma variedade de associações, cada uma delas correspondendo a uma gradação específica de ‘interioridade e exterioridade’ que se baseia no reconhecimento de experiências prévias semelhantes.”

Os zoneamentos urbanos convencionais geralmente ignoram a forma das edificações, restringindo-se apenas ao uso dos solos. O resultado tem sido edificações genéricas e não integradas aos espaços públicos e às preferências das comunidades, uma vez que, se os códigos fossem criados de acordo com os bairros e as comunidades em que estão inseridos, a integração dos edifícios com o espaço urbano seria mais fácil de ser alcançada (FARR, 2013).

Speck (2012), em sua obra *Cidade Caminhável*, criou o que chama de teoria geral de “caminhabilidade” em uma cidade. Ele defende que para os transeuntes terem um percurso agradável, é preciso se ter quatro condições:

Proveitosa: significa que a maior parte dos aspectos da vida cotidiana está por perto e são organizadas de tal modo que uma caminhada atenda às necessidades do morador. *Segura*: significa que a rua foi projetada para dar aos pedestres uma chance contra acidentes com automóveis, mas os pedestres não têm que apenas estar seguros, eles precisam se sentir seguros, condição ainda mais difícil de atender. *Confortável*: significa que edifícios e paisagem conformam as ruas como “salas de estar ao ar livre”, em contraste com os imensos espaços abertos que, geralmente, não conseguem atrair pedestres. *Interessante*: significa que as calçadas são ladeadas por edifícios singulares agradáveis e com fartura de sinais de humanidade. (p. 20)

Farr (2013) relata, em *Urbanismo sustentável*, que para favorecer o pedestrianismo é preciso criar bairros sustentáveis e independentes, nos quais seus moradores satisfaçam suas necessidades diárias a pé, mas que tenham corredores de transporte público de fácil acesso, para que seus moradores tenham um estilo de vida independente dos automóveis. São bairros que atendem a todas as necessidades de seus moradores, com habitação, locais

de trabalho, centros comerciais, funções cívicas, entre outras, mas em formatos compactos, completos e conectados.

Um bairro genuíno, segundo a Carta do Congresso do Novo Urbanismo é “compacto, orientado para o pedestre e de uso misto”, tendo seus parâmetros de área mínima e máxima, dimensão, densidade, componentes comerciais e tipos de moradias especificados de acordo com a realidade de cada bairro, para refletir os costumes regionais, o clima e as condições dos terrenos. Os bairros completos devem satisfazer as necessidades de seus moradores e frequentadores com caminhadas em um raio de 400m.

Jeff Speck (2012), em sua obra *Cidade caminhável*, defende também bairros compactos e caminháveis:

Cidades caminháveis, com bairros densos, vibrantes e de uso misto, oferecem aos residentes um estilo de vida que combina oportunidade econômica e social superior com custo de transporte, tanto em tempo como dinheiro, que não é necessariamente superior ao que Illich descreveu como “países sem indústria de transporte”. Isso vale, sobretudo, quanto mais cidadãos puderem viver no centro da cidade. (p. 102)

Além do fator caminhabilidade, para um bairro ser sustentável ele precisa ter diferentes usos, com diferentes tipos de habitação. Pelo menos três tipos de habitação são necessárias para criar uma diversidade arquitetônica. Uma variedade de tipos de moradia permite que pessoas com diferentes rendas e estilos de vida vivam no mesmo bairro, trazendo mais vitalidade para esse bairro e diversidade. A ocupação do bairro por famílias com diferentes horários e interesses contribui para a vivacidade e também para a segurança da área. Outro fator que se deve levar em consideração para que um bairro seja considerado sustentável é o tamanho de suas quadras.

O perímetro padrão máximo para uma boa acessibilidade em uma quadra é de 450 m, com um lado de quadra interrupto de no máximo 140m e ruas em intervalos de no máximo 180m entre cruzamentos. Quadras compactas e interseções frequentes são necessárias para garantir uma boa caminhabilidade nos bairros que seguem os conceitos de sustentabilidade, o que pode encorajar as caminhadas, reduzir os deslocamentos de automóveis, melhorar a qualidade de vida e a saúde de seus moradores e diminuir a poluição da área (FARR, 2013).

A caminhabilidade, em outra visão, pode ser associada e compartilhada com outros meios de deslocamentos, como a bicicleta e até mesmo os automóveis, desde que a velocidade seja comum a todos e se privilegie sempre o pedestre. São os chamados *shared spaces*⁴.

Sobre o fator clima, o que muitos pensam ser um fator crucial para a caminhabilidade, Speck (2016) defende que, apesar de o clima exercer alguma influência no caminhar, o desenho das ruas guarda uma influência muito mais importante, pois:

Não há dúvida de que o clima exerce alguma influência no caminhar, mas as evidências mostram que esse fator não tem metade do impacto do desenho nas ruas. Nesse aspecto, sempre achei que três perguntas eram especialmente úteis: Qual cidade norte-americana tem a maior metragem linear de calçadas com comércio bem sucedido? Toronto. Qual país desenvolvido tem a maior parcela de trajetos urbanos feitos a pé em vez de dirigindo? Suécia. Durante quantos meses do ano os cafés de calçadas de Copenhagen ficam abertos? Doze. A lição aprendida com esses lugares é que caminhar por uma rua estreita e cheia de lojas na gelada Boston ou na escaldante Savannah é uma experiência muito superior a andar por uma via arterial entre estacionamentos e revendas de carro no melhor dia de San Diego. Faça um bom projeto e as pessoas vão caminhar em quase qualquer tipo de clima. (p. 197)

Outro fator de relevante importância para proporcionar um bom índice de caminhabilidade nos bairros diz respeito aos espaços de transição suaves entre o edifício e o espaço público. Esses espaços contribuem de forma crucial para a experiência espacial e para a consciência individual do espaço como lugar. A tendência geral das pessoas é a de ficarem próximas às paredes dos edifícios. Para Gehl (2013, p. 75), “pode-se dizer que a vida se desenvolve a partir desses espaços de transição em direção ao centro”. Caminhar nas cidades permite vivenciar de perto o que as áreas no nível da rua têm a oferecer aos seus transeuntes, sendo de suma importância a escolha de cada detalhe para se desfrutar de uma caminhada mais interessante e proveitosa.

Segundo a análise feita por Gehl (2013), geralmente as ruas comerciais atrativas e prósperas apresentam fachadas ativas de cinco a seis metros de comprimento, em média variando entre 10 e 15 lojas em um trecho

⁴ Ruas projetadas, que têm como filosofia a ausência de marcas rodoviárias tradicionais, sinalização, sinais de trânsito e distinção entre a rua e a calçada. O comportamento do usuário torna-se influenciado e controlado por interações humanas naturais, em vez de regulação artificial.

de 100 metros. Para o autor, inúmeras unidades estreitas, com portas de acesso para as ruas, ao longo dos quarteirões de ruas comerciais, proporcionam maiores oportunidades de interação entre compradores e vendedores, além de permitir uma experiência no campo de visão mais diversificada para seus transeuntes, fazendo com que as distâncias percorridas pareçam mais curtas, e as caminhadas, mais seguras. Segundo o referido autor:

Para simplificar, podemos descrever as oportunidades de experiência a partir de dois extremos. Um é a rua com uma “transição suave” com lojas alinhadas, fachadas transparentes, grandes janelas, muitas aberturas e mercadorias expostas. Aqui há muito para se ver e tocar, proporcionalmente muitas e boas razões para o pedestre diminuir o passo ou mesmo parar. O outro extremo, a rua com transição rígida, é diametralmente oposto: os pisos térreos são fechados e o pedestre caminha ao longo de fachadas de vidro preto, concreto ou alvenaria. Há poucas, ou nenhuma porta e, no geral, há pouco para se vivenciar; não há sequer motivo para escolher aquela determinada rua. (p. 79)

Além do espaço público de convivência, há de se considerar que o desenvolvimento dos meios de tecnologia acarretou o surgimento do espaço de convivência virtual, que interfere diretamente no espaço público. O desenvolvimento tanto da economia mundial quanto dos meios de comunicação e transporte gerou uma forte interdependência entre os lugares de todo o mundo. Tudo o que acontece nas diversas economias é determinado pelo seu papel nos sistemas de produção, de comércio e consumo, que se torna global com o desenvolvimento dos meios de comunicação. Existe uma tendência à homogeneidade do território, em termos de possibilidade de desenvolvimento de atividades econômicas (VARGAS, 2001).

Para Rogers (2015), o desenvolvimento tecnológico pode ser utilizado a favor da cidade, desde que não seja empregado de forma excessiva e equivocadamente e sempre seja aplicado levando-se em conta o futuro do meio ambiente e o bem-estar dos cidadãos. O desenvolvimento da tecnologia da informação promoveu a criação de uma sociedade global, uma sociedade que reconhece a necessidade de ser absolutamente cuidadosa, no tocante às consequências ambientais e sociais de suas ações. Os meios de comunicação estão transformando nossas economias, nossas formas de aprender, nossos

métodos de trabalho, nossa capacidade de alterar ambientes e até mesmo nossas tarefas e prazeres cotidianos (ROGERS, 2015).

Rogers (2015) propõe a redução das distâncias urbanas e a compactação das cidades como incentivo ao caminhar do pedestre ou ao uso de bicicletas, retirando a centralização dos serviços nos centros das cidades, transferindo-os para centros de bairros, onde cada bairro pudesse ser independente e ter múltiplas atividades e usos. Para o autor, é vital a inclusão das áreas periféricas na cidade formal, estabelecendo a distribuição dos serviços e equipamentos urbanos, integrando centro e periferia, bem como o público e o privado.

Asher (2001) defendeu em sua obra, *Os Novos Princípios do Urbanismo*, que o desenvolvimento dos meios de telecomunicação traria um novo modo de viver à cidade. A valorização crescente do face a face e da comunicação, além do aumento da rede de contatos, por meio da internet, aumentaria a importância das atividades de lazer, tornando necessários espaços públicos de qualidade que permitissem esses diversos novos contatos e interações. Pode-se observar, com isso, que os novos meios de comunicação não só invadiram as residências, como criaram novas formas de relacionamento com os espaços públicos.

A presença de pessoas nos espaços públicos cresceu juntamente com os meios de comunicação. Veem-se as pessoas cada vez mais movidas pela necessidade de conhecer novos lugares e de experimentar novas sensações. Isso se dá pelo fato de todos terem acesso a diferentes locais do mundo e a outras formas de lazer por meio da internet (FREIRE, 2015). Estamos experimentando um período de revolução social tão significativo quanto a causada pela criação do telégrafo no ano de 1837. O potencial da mente humana está a ponto de ser aumentado infinitamente pela criação de uma rede de pensamentos conectados (ROGERS, 2015).

Os novos meios de tecnologia interferiram não só nos espaços públicos, nas residências, como também no comércio. Hoje é comum estabelecimentos comerciais terem pontos de vendas virtuais, com o público cada vez maior, principalmente no setor de lojas de varejo. Esse advento, porém, não neutralizou as formas de venda presencial e nem a necessidade de interações sociais. As novas intervenções urbanas devem ser pensadas também em

conjunto com esse novo tipo de espaço público, denominado espaço virtual. Os países desenvolvidos já contemplam mobiliários urbanos com plataformas virtuais, sendo que alguns já contam com sinal de internet, locais apropriados para o carregamento de baterias de smartphones, além de tablets com rede de internet de livre acesso para o público.

O avanço tecnológico cria problemas e oportunidades, na mesma medida. Em relação às condições de trabalho, o desenvolvimento da robótica possibilitou a utilização de robôs em trabalhos exaustivos e repetitivos, melhorando as condições de trabalho para os empregados. Porém, o custo dessa reformulação foi o aumento considerável do número de desempregos, com a substituição da mão de obra humana pela robótica (ROGERS, 2016).

O desenvolvimento tecnológico capacita o indivíduo a cada vez mais expandir o uso do recurso humano mais valioso por todo o mundo: a imaginação criativa ou o poder intelectual. O consumo crescente desse recurso não está sujeito a qualquer limitação, sendo utilizado de forma sociável e respeitando o meio ambiente. A mente criativa é a riqueza sustentável da qual a sociedade pós-industrial vai depender cada vez mais para utilizar, de forma sustentável, compacta e viável, os recursos existentes no planeta.

O urbanismo sustentável não deve ser entendido apenas como mais um estilo de vida, mas, sim, como uma condição à sobrevivência humana e à permanência de vida na terra, devendo propor novas formas de apropriação do espaço, condizentes com as necessidades emergenciais apresentadas. As cidades sustentáveis são democráticas e sistemáticas, voltam-se à valorização da cultura e à economia regional, compreende a morfologia dos espaços a partir da lógica evolutiva para um crescimento orgânico.

Os projetos urbanos sustentáveis obedecem à percepção da escala humana, sustentando as funções vitais da cidade, restabelecendo o sentido e a orientação no tempo-espaço, tendo em vista a necessária adequação dos espaços aos habitantes, seus usos e equipamentos. A acessibilidade, o grau de acesso às atividades por todos os habitantes, a viabilização econômica, a justiça socioespacial, são elementos de suma importância para o modelo das cidades sustentáveis, propondo uma nova forma de coesão social, na qual se privilegia o acesso irrestrito do cidadão ao seu lugar, de forma igualitária e imparcial.

CAPÍTULO 2

A HISTÓRIA DO COMÉRCIO EM FORTALEZA NO CONTEXTO URBANO ATUAL

2.1 A história do comércio em Fortaleza

Uma das principais atividades econômicas de Fortaleza, desde a origem da história da cidade, é o setor terciário. Encontra-se na cidade uma grande variedade de tipos de comércios, que vão desde polos comerciais de rua até grandes centros comerciais privados (*Shopping Centers*) distribuídos pela área urbana. O desenvolvimento e o crescimento da cidade estão diretamente relacionados à expansão do setor terciário.

Fortaleza cresceu primeiramente no sentido norte/sul, em direção ao sertão, e posteriormente no sentido leste/oeste, sempre de costas para o mar e sem ocupar a faixa litorânea da cidade, que ficou restrita, até o séc. XX, à população de baixa renda. A relação da cidade com o mar era limitada somente ao transporte naval e às importações e exportações de mercadorias que eram realizadas, primeiramente, no quebra-mar construído próximo ao Forte.

A partir desse período de expansão econômica da cidade, houve uma grande expansão territorial e populacional, passando este a ser o principal centro urbano do estado. Algumas melhorias urbanas foram feitas, contribuindo para esse desenvolvimento econômico. Foram inaugurados serviços de iluminação pública, transporte de bonde, calçamentos das principais ruas e novas formas de lazer para a cidade. Nessa época surgiram os primeiros projetos de construção de um porto mais adequado para Fortaleza. Até então a cidade contava apenas com o antigo Porto da Draga, em condições precárias (ROCHA JÚNIOR, 1984).

Devido a essas grandes transformações urbanas, que ocorreram no final do séc. XIX e início séc. XX, novas formas de lazer surgiram, e a cidade iniciou um período conhecido como a *Belle Époque*⁵. Fortaleza passou a incorporar

⁵ O termo *Belle Époque* é de origem Francesa e significa bela época. Iniciou-se no final do séc. XIX e durou até a eclosão da Primeira Guerra Mundial. Foi um período marcado por intensas mudanças culturais e inovações, que se traduziam em novos modos de pensar e de

novos equipamentos urbanos, como: praças, bulevares, cafés e lojas. O Passeio Público, localizado no centro da cidade, foi um local de grande importância na época, com áreas bastante arborizadas e visão privilegiada do mar, o local virou ponto de encontro da população nessa época. Outro local de grande importância nesse período foi a Praça do Ferreira, feita posteriormente ao Passeio Público, igualmente bastante arborizada e contando com cafeterias luxuosas em seu entorno. A cidade se encheu de luxuosos sobrados e mansões, sofrendo grandes influências francesas em sua arquitetura e cultura (FREITAS, 2004).

A partir dos anos de 1920, o centro da cidade começou a perder seu brilho, as ruas foram deixando de ser um espaço de uso misto, com residências e comércios, tornando-se predominantemente comercial. O fluxo de pedestres e de veículos, devido à grande quantidade de estabelecimentos comerciais concentrados na área, tira a tranquilidade da região, e a elite que residia no centro da cidade acaba se transferindo para os bairros Benfica e Jacarecanga. (OLIVEIRA, 2014).

Em meados da década de 1940, a cidade crescia de uma forma acelerada, sendo que grande parte desse aumento populacional atribui-se à vinda de pessoas do sertão, devido às secas então ocorridas (Tabela 1). Não havia na época um planejamento urbano adequado, que acompanhasse o crescimento populacional. A classe de maior poder aquisitivo da cidade começou a se deslocar para o sentido leste. A parte oeste passa a ser composta pela classe trabalhadora, devido à relação distância/moradia/trabalho.

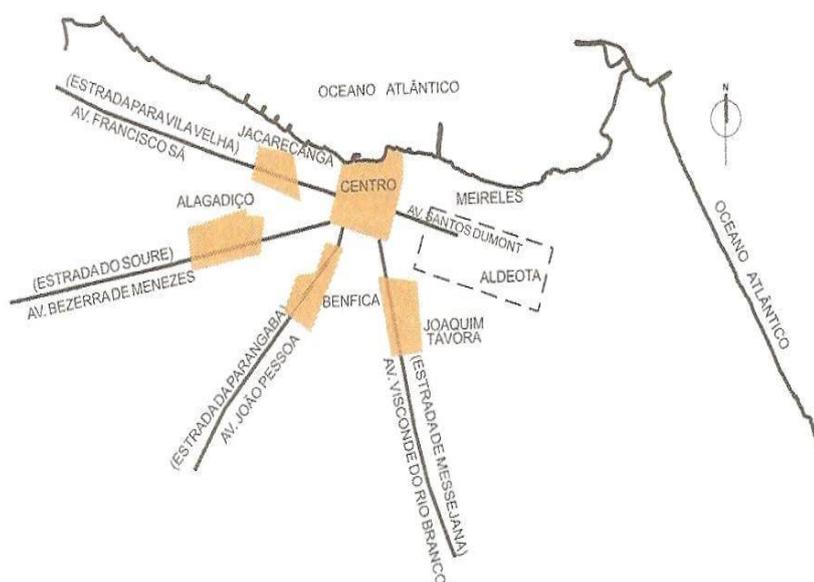
viver. Diversas invenções, no âmbito da arte e da cultura, surgiram nesse período, como: o cinema, o impressionismo e a *Art Nouveau* (Ver em: <http://www.infoescola.com/artes/belle-epoque/>. Acesso em: 17 abr. 2012).

Tabela 1 – Anuário estatístico da população de Fortaleza no período de 1890 a 1970.

ANOS	POPULAÇÃO	CRESCIMENTO INTERCENSITÁRIO %
1890	40.902	-
1900	48.369	18,2
1920	78.536	62,2
1940	180.185	129,4
1950	270.169	49,9
1960	514.813	90,5
1970	857.980	66,6

Fonte: FIBGE (1976).

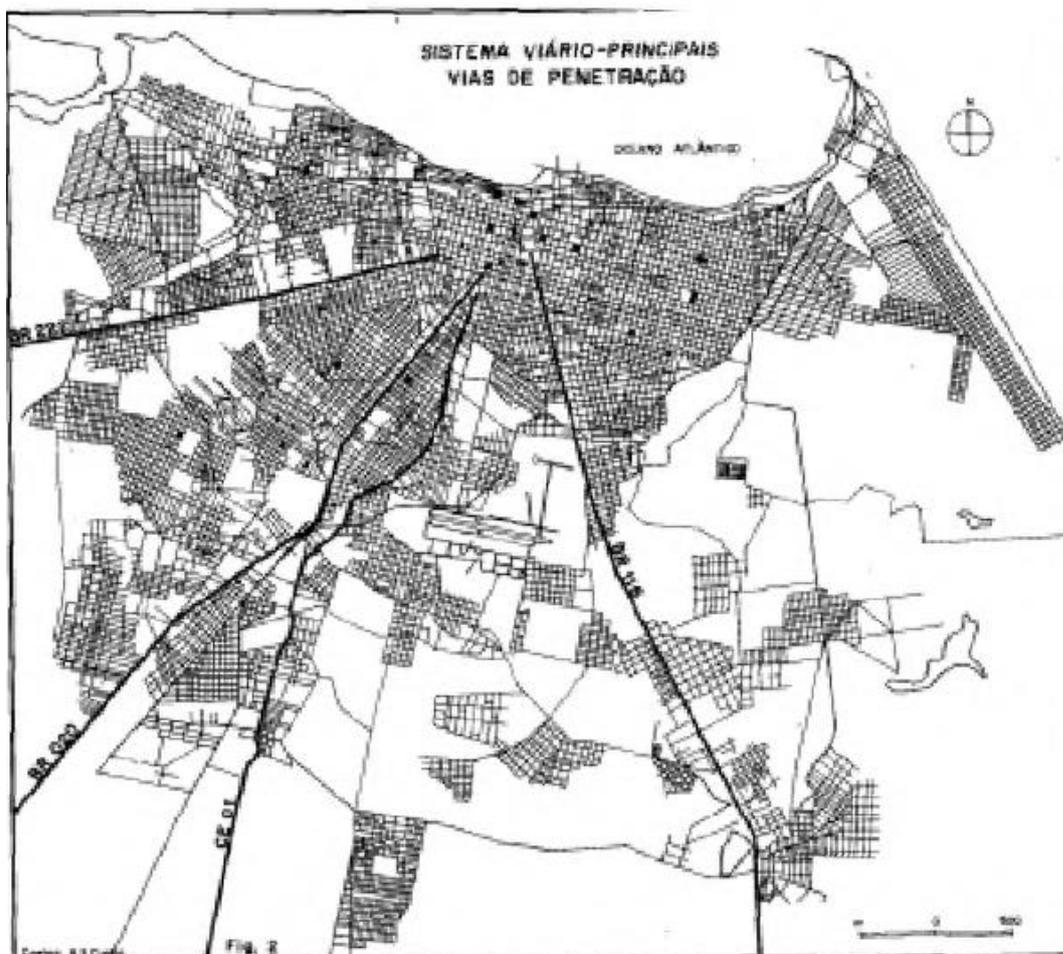
As áreas prediletas da classe de maior poder aquisitivo de Fortaleza no começo do séc. XX eram preferencialmente as que hoje correspondem aos bairros de Jacarecanga e Benfica. Em Jacarecanga eram comuns residências edificadas a feições de palacetes. Tais edificações se concentravam nos arredores da Praça Fernandes Vieira, hoje Praça do Liceu. O bairro Benfica, nesse período, destacava-se pela existência de algumas chácaras ao longo das atuais Avenidas da Universidade e João Pessoa. Pode-se observar que os principais bairros da classe favorecida nesse período foram aqueles que ligavam o centro da cidade de Fortaleza a outros pontos da cidade, como: Vila Velha e Parangaba (Figura 5) (FREITAS, 2004).

Figura 5. Forma de ocupação da cidade de Fortaleza no início do século XX.

Fonte: FIBGE (1976)

Inicialmente o comércio de Fortaleza situava-se no centro da cidade., porém, partir das décadas de 1970 e 1980, expandiu-se para outros bairros, formando novas zonas comerciais que modificaram a área urbana e os hábitos da população. A concentração de comércio da área central da cidade favoreceu o crescimento de uma estrutura viária radioconcêntrica. Atualmente, no centro se concentram 57% das atividades comerciais existentes na cidade. Do centro comercial partiam ferrovias e rodovias que ligavam o centro a outras cidades do interior do Ceará e do restante do Brasil o que, posteriormente, acabou contribuindo para a expansão da cidade para outras áreas. Dentre as principais rodovias de penetração que influenciaram o crescimento da cidade estão: BR-116, CE-01, BR-020 E BR-222 (Figura 6) (DANTAS et al., 2009).

Figura 6. Principais vias de penetração de Fortaleza.



Fonte: DANTAS et al. (2009)

Leitão, 2001, declara que:

O centro da cidade, onde antes se concentravam os edifícios do poder público, hotéis, residências e restaurantes, passa a ter aspecto monofuncional, funcionando apenas como zona de comércio popular, durante os horários comerciais, perdendo assim sua vitalidade nos demais horários e tornando-se abandonado e violento para ser frequentado fora do horário comercial. (p.82)

Tal situação foi causada pelo fato de as famílias de renda média e alta terem se mudado do centro da cidade para outros bairros, e no centro, propriamente dito, terem permanecido os grupos com menor poder aquisitivo. A cidade, que antes se concentrava basicamente em torno do Centro, onde havia uma diversidade de usos, foi expandindo seu raio de dimensão, à medida que a população foi crescendo e foram surgindo, assim, novos bairros e novos polos comerciais.

O predomínio do setor terciário como principal atividade econômica da cidade, onde ocorre a primazia de serviços concentrando-se na área central, favoreceu o desenvolvimento da estrutura viária radiocêntrica, contribuindo para acentuar sua centralidade (Figura 6) (DANTAS; SILVA; e COSTA, 2009).

O centro concentra cerca de 57% dos estabelecimentos comerciais existentes na cidade. A frequência do comércio diminui à medida que se vai afastando do perímetro central, onde predominam as áreas residenciais. (p 29)

Tabela 2 - Tipos de estabelecimentos comerciais por gênero.

GÊNEROS	PARTICIPAÇÃO %
Alimentos de varejo	35,44
Materiais de construção	50,91
Veículos, máquinas e acessórios	81,63
Estivas	69,43
Diversos	76,86
Total	56,98

Fonte: DANTAS et al. (2009)

O surgimento, em 1974, do primeiro *shopping center* em Fortaleza, o Center Um, e, posteriormente, de outros novos grandes centros comerciais

privados, como o *Shopping Iguatemi*, o *North Shopping*, o *Shopping Aldeota* e outros aglomerados comerciais, repercutiram bastante na forma de vivenciar a cidade. Impulsionado por esses novos empreendimentos, o comércio foi se modificando e transformando a morfologia e os usos dos bairros. Essa reorganização acabou gerando um grande impacto para a relação do pedestre com o meio urbano e o espaço edificado.

Atualmente, Fortaleza conta com centros comerciais de bairros, além dos *shopping centers*, entre os quais se destacam dois núcleos comerciais de maior importância: um localizado no bairro Aldeota e o outro no Montese, que se estende ao longo da Av. Gomes de Matos.

O comércio do bairro Aldeota está relacionado ao público de alto poder aquisitivo da cidade, sendo foco de comércio de luxo constituído, inicialmente, e em sua maioria, por filiais de lojas sediadas no centro da cidade que adaptaram antigas residências ao padrão comercial. Encontram-se atualmente estabelecimentos comerciais nas avenidas Dom Luís e Santos Dumont. (DANTAS et al. 2009).

A consolidação do Bairro Aldeota ocorre a partir do surgimento do *Shopping Center Um*. Pela própria presença do shopping, o entorno foi sendo modificado, pois, aos poucos, foram sendo instalados variados estabelecimentos comerciais, alterando o uso do solo da área especificada que, anteriormente, guardava características tipicamente residenciais e que, a partir desse advento, passou a figurar como sendo de uso misto, abrigando comércio, serviços e também residências. O comércio no bairro Montese, por sua vez, estabelece um núcleo ao longo da Av. Gomes de Matos. Tal via tem como função a conexão do sistema viário com outras regiões e, por essa própria característica, nota-se nesse núcleo comercial o predomínio de autopeças e de lojas voltadas para a manutenção de veículos automotores, formando um tráfego desempenhado na região pela via arterial. Importante notar que somente o poder aquisitivo daquele bairro não seria capaz de manter esse comércio no bairro Montese.

O comércio nesse bairro foi alavancado pelo impacto do fluxo de tráfego entre a área central e o Bairro da Parangaba e outros bairros mais periféricos de Fortaleza, sendo que até mesmo o polo industrial da vizinha cidade de

Maracanaú incentivou a implantação e a sustentação do comércio naquela via. Porém, não se pode negar a alta densidade demográfica na região dos bairros Montese e da Parangaba, que gerou público suficiente para que se trouxessem filiais de lojas do centro, voltadas para o comércio de eletrodomésticos, de tecidos e também de móveis, como, por exemplo, as lojas direcionadas ao público de baixo nível de renda. Ao se comparar esses dois centros comerciais, observa-se uma grande diferença entre eles. Enquanto no bairro Aldeota se concentram comércios e serviços de luxo, no bairro Montese se concentram pequenas lojas comerciais, muitas vezes no térreo de residências de baixo padrão (DANTAS et al. 2009).

Como se pode perceber, a cidade de Fortaleza se desenvolveu de modo centralizado e concêntricamente, sendo que alguns bairros, como o é o caso do Aldeota, passaram a comportar uma grande quantidade de residências e comércios, tornando-se bairros densamente povoados. Como consequência do rápido crescimento, sem um devido planejamento urbano, o Aldeota se tornou saturado, apresentando deficiências no sistema viário e no sistema de transporte público. Segundo os dados o IBGE (2000), esse bairro apresenta densidade demográfica de 98,14 hab./ha. (TEIXEIRA et al., 2015).

Nesse contexto, o Aldeota passou por diversas alterações nas últimas décadas, transformando-se em um novo centro urbano da cidade de Fortaleza. Localizado na zona leste da cidade, tornou-se, nas primeiras décadas do séc. XX, o local preferido da população mais abastada que começava a abandonar o centro da cidade em procura de áreas mais tranquilas para morar, longe do transtorno da expansão da zona comercial no centro da cidade. O bairro teve um crescimento lento, vindo a se consolidar como novo centro comercial e de negócios da cidade na década de 1970, primeiramente alavancado pela construção e implantação do Shopping Center Um. Foi igualmente na década de 1970, sob a vigência da nova lei de uso e ocupação do solo (a lei nº 4.486, de 1975 e a lei nº 5.122-A, DE 1979), que o bairro sofreu suas maiores transformações, passando de um bairro predominantemente residencial unifamiliar para a condição de um novo centro de comércios e negócios para a cidade.

O início do processo de expansão em 1970 explica-se, em parte, pelo período de grande expansão urbana da área, mas essa expansão foi

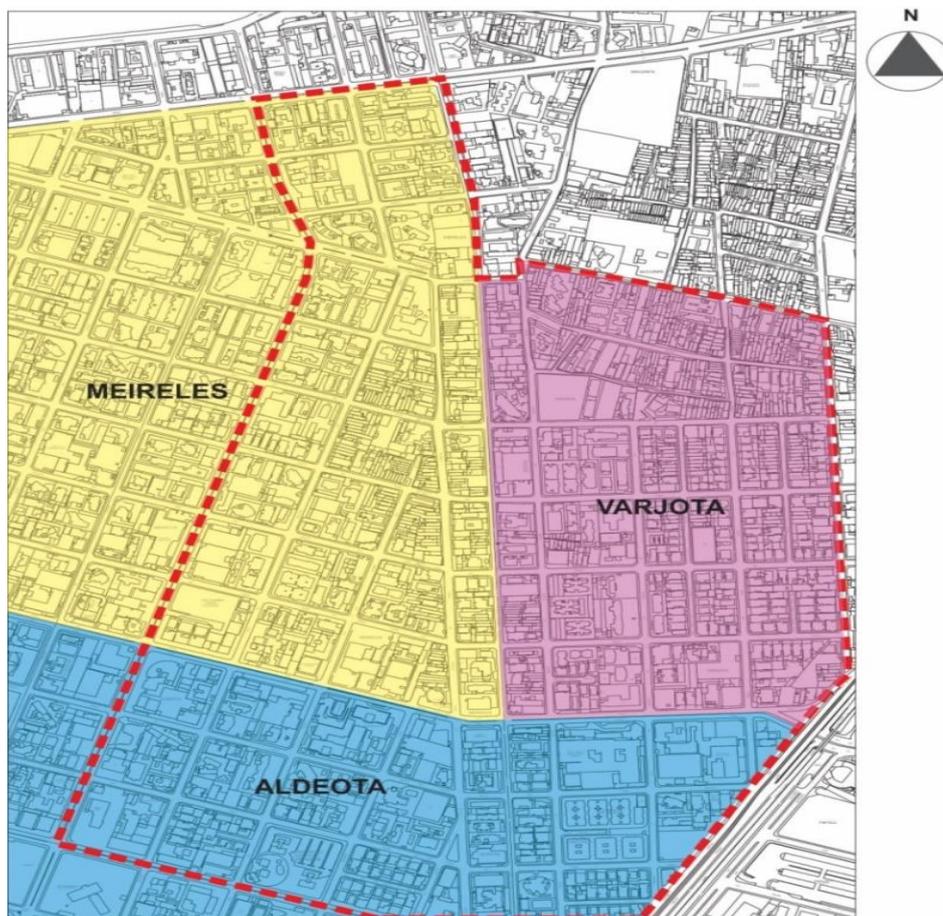
viabilizada, segundo Villaça (2001), pelo desenvolvimento dos meios de transporte individual na cidade, que permitiu o maior deslocamento territorial, e o surgimento de novos centros na cidade. Em Fortaleza, o bairro Aldeota foi o primeiro centro comercial a surgir depois do Centro tradicional. Desse período em diante, ocorreu uma mudança brusca no uso e na ocupação de uma das principais vias do bairro, a Avenida Dom Luís, que em poucos anos se tornou um eixo de comércio e de serviços, eliminando praticamente sua função residencial preexistente. A expansão do centro do Aldeota, em direção à Avenida Dom Luís, deu ao bairro uma conformação mais nuclear (GITAHY, 2007).

2.2 Contexto urbano atual do quadrilátero da Aldeota

Para este estudo foi selecionada uma área que se concentra entre os bairros Aldeota, Meireles e Varjota (Figura 7), denominada o polo gastronômico da Varjota, sendo que a sua área é predominante nos bairros Varjota e Meireles. A área se consolidou em meados da década de 1980, com a criação de um novo centro de bairro, o bairro Aldeota, originário da migração do público de alto poder aquisitivo do bairro de Jacarecanga para essa nova ocupação na cidade.

O bairro Aldeota apresenta o uso misto, com a predominância de residências em edifícios de gabarito alto, serviços (bancos e edifícios corporativos), comércio de luxo e alguns *shopping centers*, como o Shopping Aldeota, o Shopping Del Paseo, o Pátio Dom Luís e o Center Um (o primeiro Shopping de Fortaleza), além de *shoppings* abertos, como o Aldeota Mall e o Shopping Bougainville. O Bairro Meireles é predominantemente residencial, com edifícios de alto padrão e gabarito elevado, possuindo também comércios e serviços, pois já engloba boa parte dos serviços e restaurantes da área denominada Polo Gastronômico da Varjota.

Figura 7. Área delimitada para o estudo de caso. A área selecionada encontra-se dentro do perímetro circunscrito pelo tracejado em vermelho; cada cor no mapa representa um bairro.



Fonte: Própria autora.

Varjota é um pequeno bairro que conta com localização estratégica devido à proximidade tanto da Avenida Beira Mar quanto do bairro Aldeota, áreas onde se concentra o público de maior poder aquisitivo da cidade e que atraem um grande número de turistas. O bairro situa-se a 18 km do centro de Fortaleza e ocupa uma área de aproximadamente 1 km², com aproximadamente 8.400 habitantes, com densidade demográfica de 108,57 hab/km² (PMF, 2007).

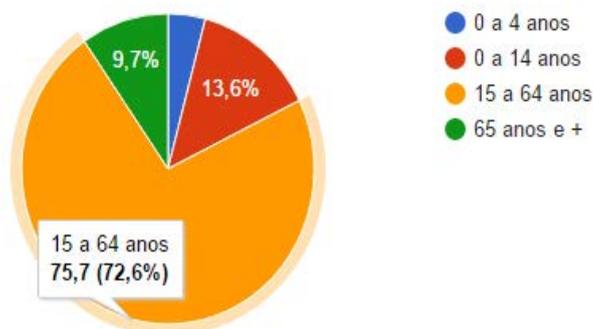
O Polo gastronômico da Varjota, também denominado “Mariscolândia”, é um dos principais centros gastronômicos de Fortaleza. A região dispõe de uma grande quantidade de restaurantes tradicionais, desde os especializados em mariscos, até os que contam com cozinhas internacionais (COSTA et al., 2016).

De acordo com o jornal local Diário do Nordeste, 2014, o bairro se originou no ano de 1912, com os pescadores que migraram da Avenida Beira Mar para a área da Varjota, que significa pequena várzea. Até a década de 80, o bairro ainda era predominantemente residencial, com casas unifamiliares de porte pequeno. Porém, em meados da década de 90, alavancados por incentivos do governo municipal e de empresas de turismo, começam a surgir alguns estabelecimentos comerciais, com foco em restaurantes de frutos do mar, porém, registre-se que desde 1960 já havia alguns pequenos restaurantes que serviam pratos à base de frutos do mar (COSTA et al., 2016)

Atualmente, a área do Polo Gastronômico da Varjota já está consolidada e apresenta mais de cem estabelecimentos comerciais, em sua maioria de serviços varejistas alimentícios. O polo apresenta uma grande movimentação de turistas e de moradores da área, sendo que a maioria é constituída de adultos de 15 a 64 anos de idade (Figura 8). No bairro se encontra o maior número de opções de restaurantes por m² em Fortaleza, com culinárias diversificadas (COSTA et al, 2016). Recentemente houve o surgimento de diversos *food trucks* nas ruas do polo gastronômico, que se concentravam na área desordenadamente. Empreendedores, percebendo a demanda e a aceitação crescente do público com relação a essa modalidade de comércio de rua, instalaram no polo de pequenos *shoppings* a céu aberto, com quiosques fixos e locais para a instalação dos *food trucks*, o que atraiu muitos frequentadores.

Figura 8. Dados populacionais do bairro Varjota.

Varjota: Faixa etária



Faixa Hetária	População	Porcentagem
0 a 4 anos	362	4,3%
0 a 14 anos	1196	14,2%
15 a 64 anos	6375	75,7%
65 anos e +	851	10,1%

Fonte: GOOGLE, 2016.

A lei municipal nº 0377, promovida pela então prefeita Luiziane Lins, em 2009, formaliza o Polo Gastronômico da Varjota e traça diretrizes para melhorias da área de forma sustentável:

Promover o desenvolvimento sustentável da atividade econômica ali espontaneamente já instalada; II - atrair novos investimentos dentro do perfil vocacional da área; III - assegurar o controle urbano e o ordenamento do uso do solo, com ênfase ao combate às poluições sonora, visual e do ar; IV - favorecer o trânsito de pedestres na área e melhorias da circulação de veículos; V - otimizar o uso coletivo de estacionamentos, bem como a ampliação da oferta de vagas no entorno; VI - realizar campanhas publicitárias objetivando a divulgação do referido corredor; VII - patrocinar festivais e encontros gastronômicos e culturais .

Aprovada pela Câmara dos Vereadores no dia 22 de outubro de 2009, essa lei nº 0377/09 propiciou a formalização de um espaço específico que permite a consolidação sustentável de um polo informal que já existia na

cidade. Seu objetivo para a área é melhorar sua estrutura urbana, que conta com parcerias entre o poder público municipal e a iniciativa privada, por meio de políticas públicas que incentivem o lazer, a cultura e a gastronomia de forma organizada, valendo-se de eventos específicos para a área. A lei entende que o polo gastronômico é um atrativo para a cidade e tem a tentativa de explorar sustentavelmente o potencial paisagístico da área através de políticas públicas como campanhas publicitárias destinadas ao turismo na área ou a festivais temáticos em épocas específicas do ano (COSTA et al. 2016).

Infelizmente se encontram poucos dados estatísticos a respeito da quantidade de turistas que frequentam a área, sendo, portanto, difícil compreender o real impacto da atividade turística no bairro, o que denota a falta de interesse e preocupação do governo quanto ao impacto desse fluxo para a cidade. Apesar da grande quantidade de estabelecimentos comerciais e de serviços na área, não se pode esquecer a quantidade de residências que há na região, compostas por alguns edifícios multifamiliares e algumas casas no início do bairro da Varjota (Figura 11).

Sabe-se da importância do uso misto para a vida pública de um bairro. Conforme relata a autora Jane Jacobs, os estabelecimentos geram mais fluxo de pessoas e, com isso, mais “olhos nas ruas”, porém, segundo o jornal Diário do Nordeste (2010), os moradores da região e os frequentadores queixam-se bastante do congestionamento de veículos e da falta de estacionamento na área, principalmente nos finais de semana, o que contribuiu para a criação de áreas de estacionamento no entorno, mas que ainda são insuficientes para suprir a demanda constante de veículos na área.

Figura 9. Mapa de uso do solo do Polo gastronômico da Varjota.

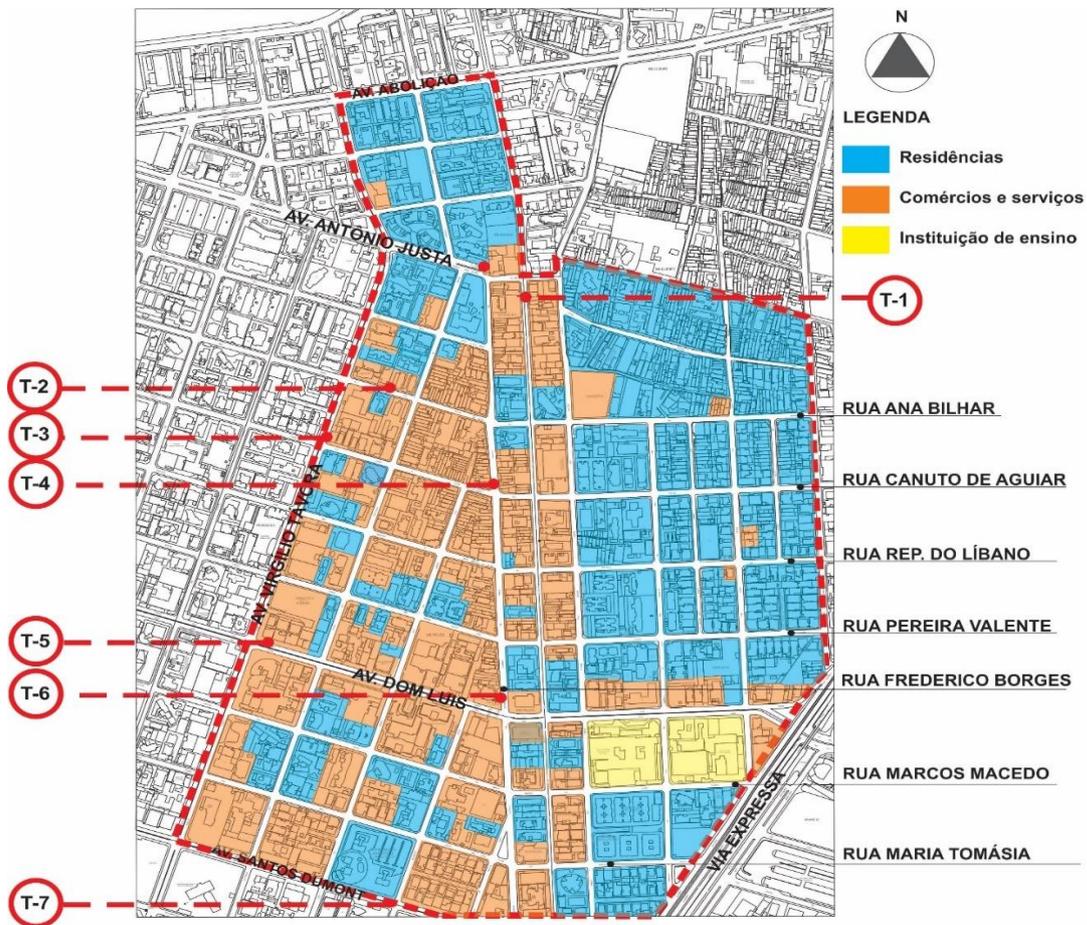


Figura 10 - T-1 a T-7 Fotos locais de 2017.



Fonte: Própria autora.

Apesar de a lei nº 0377/09 visar a um desenvolvimento sustentável da área, é evidente que o Polo ainda precisa melhorar bastante sua infraestrutura, assim como necessita da aplicação das políticas públicas locais para que a área seja de fato estruturada, e de forma sustentável, de acordo com os autores Jeff Speck (2016) e Douglas Farr (2013) (Figura 10).

Douglas Farr (2013) conceitua o urbanismo sustentável como sendo aquele com um bom sistema de transporte público e com possibilidade de deslocamento a pé, integrado com as edificações e infraestrutura de alto desempenho. De acordo com a carta do Novo Urbanismo, os bairros são compactos, respeitam os pedestres e têm uso misto. Segundo os parâmetros desenvolvidos pelo autor, para um bairro ser sustentável, precisa incentivar as caminhadas, reduzir deslocamentos de automóveis e estimular o uso misto, que combina uma grande quantidade de usos com alta densidade residencial, criando, no seu interior, oportunidades comerciais e de longo prazo. Para se criar uma rede de comércios e serviços de bairro é preciso também que haja corredores de transporte público disponíveis no bairro.

Figura 11. Foto da área residencial de casas.



Foto: Própria autora.

Para um bairro ser sustentável, é primordial também que ele apresente uma alta densidade, sendo impossível aplicar o urbanismo sustentável em áreas com baixa densidade demográfica. O aumento populacional de um bairro também possibilita uma melhoria no serviço de transporte público, pois a

frequência de serviços de transportes públicos aumenta à medida que cresce a demanda de pessoas dispostas a utilizá-los.

O aumento da densidade reduz a distância caminhada e pode reduzir a compra e o uso de automóveis, substituindo-se o deslocamento de carro pelo deslocamento a pé. O ideal é que, desde o momento em que as pessoas levantam da cama, até a hora de dormir, possam desfrutar de uma alta qualidade de vida, sem a necessidade de carro para isso.

O estímulo para se caminhar deve estar na infraestrutura disponível no bairro, na presença de comércios, escritórios, oficinas, farmácias, em um raio em que o morador possa se deslocar para todos esses lugares a pé, portanto, uma diversidade de comércios no bairro aumenta sua completude e sua capacidade de atrair os transeuntes. Essa possibilidade de satisfazer as necessidades diárias a pé cria uma independência em todas as faixas etárias, beneficiando a todos, inclusive aqueles indivíduos que não podem dirigir, como é o caso dos idosos e jovens.

Farr (2013) observou não ser possível aplicar o urbanismo sustentável em bairros que apresentem densidades inferiores a 17,5 unidades de habitação por hectare. Quanto maior a densidade de um bairro, maior a oferta de transporte e de equipamentos urbanos, reduzindo, assim, a necessidade de uso de veículos automotores individuais para o deslocamento. O aumento populacional nas áreas acessíveis a pé no centro de um bairro também possibilita o aumento da área do mercado primário e de bens de serviços ofertados, assim, quanto maior a população de um bairro, maior é o poder de compra no bairro, aumentando a sustentabilidade dos comércios locais (FARR, 2013).

No Polo Gastronômico da Varjota, o transporte público disponível é o ônibus, sendo que o bairro não é atendido por VLT e as linhas de metrô estão em construção. As linhas de ônibus são utilizadas em sua grande maioria por pessoas de baixo poder aquisitivo, sendo que o público que frequenta o polo gastronômico, em sua maioria, é formado por pessoas de maior poder aquisitivo e por turistas, que ainda utilizam os veículos automotores.

De acordo com o mapa da figura 12, observa-se uma boa quantidade de pontos de ônibus na área, porém estes ainda são ineficientes para diminuir a quantidade de fluxo de veículos. Além do fator transporte urbano, deve-se

Segundo Speck (2016), o transporte público e o pedestrianismo estão estritamente ligados. Quanto maior for a oferta de transporte público oferecido pelo bairro, maior será a quantidade de pessoas nas ruas. A maioria das viagens em transporte público começa e termina com uma caminhada. O resultado dessa relação é que enquanto a caminhabilidade se beneficia com uma boa disponibilidade de transporte, o transporte urbano depende absolutamente da caminhabilidade.

Douglas Farr (2013) defende que, para um bairro ser completo e sustentável, é preciso que ele proporcione diferentes tipos de habitação para seus moradores, para acomodar as necessidades de moradia ao longo da vida. Jovens que acabam por deixar a casa dos pais, acabam comprando ou alugando apartamentos menores, porém, à medida que melhoram de vida e aumentam a família, vão necessitando de residências maiores. O contrário acontece com o envelhecimento, pois há uma tendência a se procurar habitações de menor porte, à medida que se vai envelhecendo. Um bairro que fornece tipos variados de habitação permite que as pessoas e as famílias permaneçam morando nele, mesmo quando suas necessidades mudam ao longo da vida.

Para que os transeuntes utilizem as calçadas para fazer seus percursos a pé, é preciso que exista uma boa infraestrutura disponível, com calçadas padronizadas e largura suficiente para comportar o fluxo de pedestres. Uma calçada ideal é aquela que assegura a todos os cidadãos o caminhar livre, seguro e confortável, além de contar com mobiliários urbanos disponíveis para seus usuários. Segundo o Guia prático para a construção de calçadas, para uma calçada ser ideal para seus usuários ela precisa oferecer (ABCP, 2012):

- Acessibilidade – assegurar a completa mobilidade dos usuários.
- Continuidade – piso liso e antiderrapante, mesmo quando molhado, quase horizontal, com declividade transversal para escoamento de águas pluviais de não mais de 3%. Não devem existir obstáculos dentro do espaço livre ocupado pelos pedestres.
- Segurança – não oferece aos pedestres nenhum perigo de queda ou tropeço.
- Espaço de socialização – deve oferecer espaços de encontro entre as pessoas para a interação social na área pública.
- Desenho da paisagem – propiciar climas agradáveis que contribuam para o conforto visual do usuário.

As calçadas do bairro não apresentam a infraestrutura adequada para que os transeuntes deixem seus veículos individuais para fazerem seus percursos a pé, apresentando falta de padronização, com diversos obstáculos no caminho e larguras e alturas diferentes, ineficientes para propiciar o conforto necessário aos usuários. Há trechos observados em que a largura da calçada é de 1,00 m, sendo que o valor mínimo exigido pelo manual de calçadas ABCP é de 1,20 m. Os pisos não apresentam continuidade em seu revestimento, sendo que cada estabelecimento apresenta um piso diferenciado na calçada. As calçadas da área não são convidativas para seus usuários, não atraindo um fluxo considerável de transeuntes (Figura 13).

Figura 13 - Fotos das calçadas do Polo Gastronômico da Varjota.



Fonte: Própria Autora.

O urbanismo sustentável prioriza a oportunidade de as pessoas caminharem, andarem de bicicleta, assim como ter acesso a uma boa rede de transporte público para os bairros adjacentes. Segundo o autor Douglas Farr (2013), para que a conectividade no bairro seja possível, a área inteira precisa de passeios nos dois lados das ruas. A maior parte do bairro deve ter a velocidade máxima permitida para os veículos de 40-50 km/h, a rua mais larga não deve ter mais do que duas faixas carroçáveis entre os meios-fios, proporcionando, assim, maior conforto e segurança para os pedestres. As

crianças e idosos podem, dessa forma, se deslocar a pé até a escola com uma rede de ruas seguras e estreitas.

Na área do quadrilátero da Aldeota, tem-se como exemplo a instituição de ensino particular Farias Brito, marcada de amarelo no mapa da Figura 09, porém, observa-se que as crianças precisam dos pais para ir e voltar do colégio, o que gera um grande fluxo de veículos nos horários de entrada e saída da escola. Nos finais de semana, no entanto, quando não há expediente na escola, a área se torna deserta e perigosa para os possíveis transeuntes.

A diversidade tem sido tomada como uma das principais qualidades para o sucesso de áreas urbanas. Jane Jacobs (2000) define quatro condições que criam combinações de usos economicamente viáveis na cidade e, por consequência, espaços urbanos vívidos. As quatro condições são: (1) O atendimento de mais de uma função considerada principal; (2) As quadras da malha urbana devem ser curtas, com grande número de esquinas; (3) A área deve possuir uma combinação de edifícios com idades e estado de conservação variados; (4) A densidade populacional deve ser alta, propiciando um grande número de usuários.

Segundo Jane Jacobs (2000), para que o espaço urbano seja vivo e proporcione segurança aos seus usuários, ele deve contar com a presença de pessoas ao longo de diferentes períodos do dia. Para haver um grande número de frequentadores, é necessário contar com os moradores locais e com os usuários provenientes de outras partes da cidade, como: consumidores, trabalhadores e turistas, entre outros. Na área do Polo gastronômico da Varjota, há uma diversidade de usos em diferentes partes do dia, com um grande número de pessoas que frequentam os estabelecimentos, que moram na área, ou apenas passam pela área durante os seus percursos diários. Porém, a maioria desses frequentadores e moradores, ainda utilizam como meio de transporte principal os veículos individuais, gerando, em alguns horários do dia, grandes congestionamentos no bairro.

Segundo Mostafavi (2009) em sua obra *Urbanismo ecológico*, o setor público tem obrigação de buscar melhores soluções, que conte com políticas sustentáveis efetivas para tornar o espaço urbano mais “verde”. Porém, a maioria das políticas sustentáveis não passam de meros planos. Além do papel do governo, o planejamento participativo e ativista dos cidadãos é fundamental

para se encontrar soluções alternativas e viáveis para cada área. O urbanismo sustentável deve ser flexível e adaptado às circunstâncias e condições de cada lugar, não assumindo a forma de regras fixas, como nas práticas urbanas do urbanismo moderno.

No Plano diretor vigente, de 2002, a área do Polo gastronômico da Varjota está inserida na Zona de Ocupação Consolidada (ZOC), caracterizando-se pela predominância da ocupação consolidada da cidade, com focos de saturação de infraestrutura. Os parâmetros construtivos das ZOC são: índice de aproveitamento básico: 2,5/índice de aproveitamento máximo: 2,5/índice de aproveitamento mínimo: 0,2/taxa de permeabilidade: 30%/taxa de ocupação: 60%/taxa de ocupação de subsolo: 60%/altura máxima da edificação: 72m/área mínima de lote: 125m²/testada mínima de lote: 5m/profundidade mínima do lote: 25m. O plano diretor traça os seguintes objetivos para essas áreas.

- I — controlar o adensamento construtivo de modo a evitar a saturação do sistema viário e da infraestrutura disponível e inadequações relativas à qualidade da paisagem e ao conforto ambiental;
- II — recuperar, para a coletividade, a valorização imobiliária decorrente de investimentos públicos;
- III — implementar instrumentos de indução do uso e ocupação do solo;
- IV — tornar adequadas as condições de mobilidade urbana, considerando focos de saturação do sistema viário;
- V — incentivar a valorização, a preservação, a recuperação e a conservação dos imóveis e dos elementos característicos da paisagem e do patrimônio histórico, cultural, artístico ou arqueológico, turístico e paisagístico;
- VI — promover a integração e a regularização urbanística e fundiária dos núcleos habitacionais de interesse social existentes.

Segundo o plano diretor vigente, os serviços de alimentação e lazer só podem ter sua área em até 80 m², não sendo permitidos estabelecimentos de maior porte. Além disso, segundo o plano, é obrigatório que todos os estabelecimentos contem com vagas de estacionamento, anteriormente, essa legalização na zona dos comércios do quadrilátero da Aldeota era inviável, visto que muitos dos estabelecimentos aproveitaram a estrutura das antigas casas já existentes na região, e estas contavam com áreas bastante pequenas, e, além do mais, vagas criadas em frente aos estabelecimentos comerciais

podem dificultar a visibilidade do comércio, tornando o recuo frontal muito grande.

Na busca de soluções para melhorar o trânsito da cidade, principalmente nos bairros Meireles, Aldeota, Varjota e Papicu, a prefeitura de Fortaleza criou, no início de 2014, o Plano de Ações Imediatas de Transporte e Trânsito (PAITT), que visa à melhoria da mobilidade urbana da cidade. Uma das principais medidas adotadas nesse plano foi a criação e a construção do binário viário em duas das principais avenidas do Bairro Aldeota, que concentram um grande volume de tráfego na cidade. A região em que foi implantado o Binário é conhecida como o quadrilátero da Aldeota, que é compreendida entre as ruas: João Carvalho, Padre Antônio Tomaz, Avenida Senador Virgílio Távora, Antônio Justa e Barão de Studart.

O binário transformou as Avenidas Dom Luís e Santos Dumont, que mantinham o tráfego em dois sentidos, em um só sentido e em direções contrárias. A criação do binário teve como premissa: o reordenamento do tráfego urbano; a priorização do transporte coletivo; a melhoria das condições de transporte não motorizados (pedestres e ciclistas); e o aumento da segurança viária (TEIXEIRA et al., 2015).

Segundo os dados baseados nos estudos do PAITT- Plano de Ações Imediatas de Transporte, (2014) da Prefeitura Municipal de Fortaleza, a área do quadrilátero da Aldeota, apesar de ser pequena perante o restante da cidade, é de grande relevância para o sistema viário. A área concentra cerca de 30% do tráfego do volume diário de usuários de transporte público de Fortaleza e 16% do fluxo de veículos automotores privados (TEIXEIRA et al., 2015).

A implementação do binário ocorreu em 6 etapas, conforme demonstrado na Figura 14. Vale salientar que, no Binário da Aldeota, o número total de faixas em cada sentido das avenidas Dom Luís e Santos Dumont não foi alterado, tendo sido alterado apenas o uso exclusivo de uma faixa para o transporte coletivo, como se pode observar nas Figuras 14 a 15 e, com ênfase, nos cortes transversais.

Além das mudanças nas duas vias de maior fluxo, a Av. Santos Dumont e a Av. Dom Luís (Figura 14), foi preciso alterar o sentido de algumas vias coletoras. No bairro Aldeota, as vias que sofreram alterações no seu sentido foram: A Maria Tomásia e a Marcos Macedo, Pereira Valente, Monsenhor

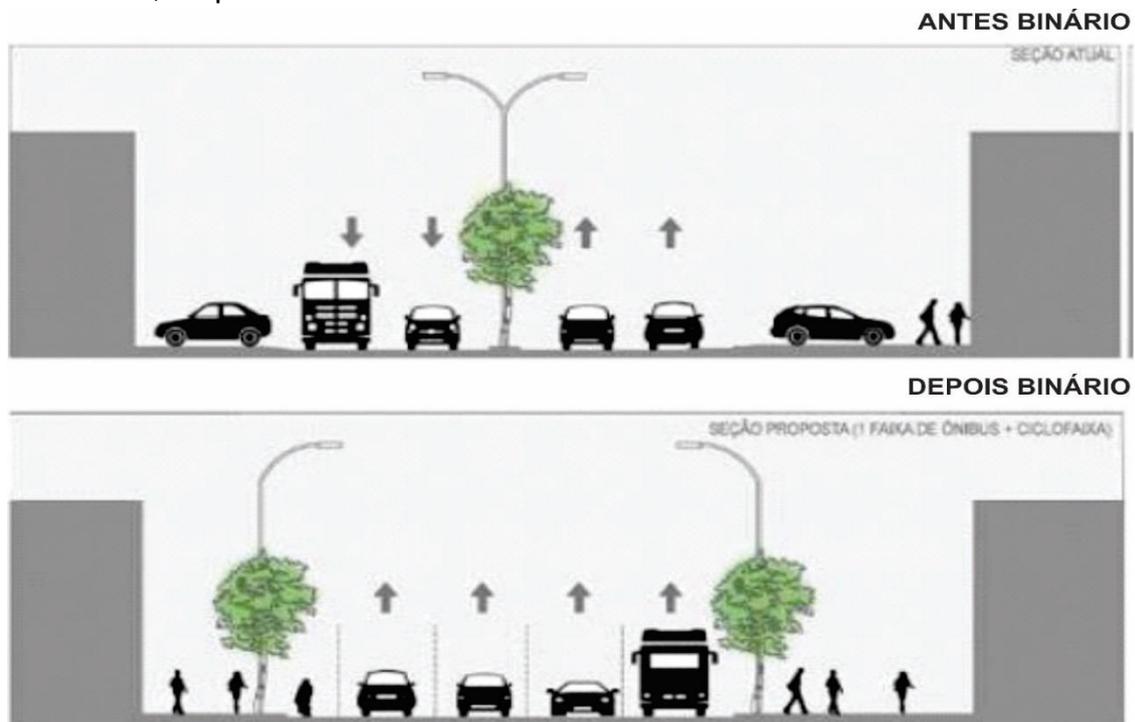
Catão e Coronel Jucá. Foi construído um túnel na Avenida Santos Dumont, na tentativa de melhorar o fluxo de veículos na área (Figura 14).

Figura 14 - Etapas da implementação do Binário.



Fonte: Prefeitura de Fortaleza (2014).

Figura 15 – Comparação de seção das vias antes e depois da implementação do Binário, respectivamente.



Fonte: TEIXEIRA et al., (2015).

Figura 16 - Túnel da Av. Santos Dumont - Trecho T-7 (mapa na Figura 12).



Fonte: DIÁRIO NO NORDESTE (2014)

Figura 17 - Binário da Avenida Dom Luís.



Fonte: DIÁRIO DO NORDESTE (2014)

Com as obras públicas realizadas no binário da Av. Dom Luís, os comércios de rua e seus frequentadores foram bastante prejudicados, pois a reforma somente privilegiou a melhoria da infraestrutura viária, não havendo uma devida preocupação com a escala humana. Os pedestres enfrentam bastante dificuldade para atravessar a rua, o que contribuiu para uma queda importante no movimento nos comércios locais, fechando um grande número de estabelecimentos comerciais após a obra. Na obra do binário não houve uma preocupação em disponibilizar melhores condições urbanas para os pedestres, como o alargamento de calçadas, instalação de novos mobiliários urbanos, sombreamentos e passarelas.

Segundo o autor Jan Gehl (2009), quanto mais vias se constroem para tentar amenizar a demanda do fluxo de veículos, mais tendência ao aumento do tráfego terá a área:

Foi no século XX que a ligação entre convites e comportamento atingiu o ponto crítico para as cidades. Nos esforços para lidar com a maré crescente de automóveis, todo espaço disponível da cidade era simplesmente preenchido com veículos em movimento e estacionados. Cada cidade tinha exatamente tanto tráfego quanto seu espaço permitia. Em todos os casos, as tentativas de construir novas vias e áreas de estacionamento para aliviar a pressão do tráfego geraram mais trânsito e congestionamento. O volume do tráfego, em quase todo lugar, é mais ou menos arbitrário, dependendo da infraestrutura de transporte disponível, porque sempre encontraremos novas formas de aumentar o uso do carro; construir vias adicionais é um convite direto à aquisição e ao uso de mais automóveis.

Jeff Speck (2016), em *Cidade Caminhável*, nomeia esse fenômeno de demanda induzida, que é o que ocorre quando se aumenta a disponibilidade de vias para o tráfego de veículos, reduzindo, assim, o tempo de dirigir; as pessoas costumam dirigir mais, aumentando o fluxo de veículos e, conseqüentemente, os engarrafamentos. A demanda dos motoristas tende a rapidamente suplantar a nova disponibilidade de vias. Ao contrário, também acontece a demanda reduzida, quando algumas artérias vitais da cidade são reduzidas, causando uma redução no tráfego, sendo que as pessoas passam a utilizar outros meios de transporte.

Seria uma solução, então, transformar parte das ruas estritamente comerciais em ruas somente para pedestres? SPECK (2016) defendeu que não, e cita as cidades de Copenhague e Nova York como exemplos:

Esses sucessos, que não envolvem carros, contêm uma grande lição, que, infelizmente, não se aplica à maioria das cidades. É um erro achar que projetos semelhantes irão produzir resultados semelhantes em lugares muito dessemelhantes. Afinal você não está em Copenhague, onde há mais ciclistas que motoristas. E não está em Nova York, onde o congestionamento de pedestres pode praticamente impossibilitar a caminhada (...) A não ser que disponha de áreas com similar densidade residencial e de pedestres e lojas que possam viver na ausência do tráfego de automóveis – uma raridade – o fato de entregar uma área comercial apenas aos pedestres é condená-la à morte (...) Parece que a única coisa mais destrutiva à saúde de nossas áreas centrais do que, de maneira incondicional, atrair os carros, é livrar-se deles inteiramente (...) A chave é atrair automóveis em número e velocidade adequados.

No Brasil encontramos alguns exemplos de ruas para pedestres, ou com restrição ao tráfego de veículos, voltadas para o turismo e a preservação do patrimônio histórico. Na cidade de Curitiba, como citado anteriormente no Capítulo 1, a rua do centro da cidade, XV de Novembro, foi reurbanizada e transformada em rua para pedestres e, tendo sido bastante aceita pelo público, tornou-se exemplo para outras reformas urbanas no restante do país. Há também exemplos de pedestrianismo nas ruas do centro da cidade de São Paulo.

A cidade de Fortaleza, que conta com um centro antigo, com ruas estreitas, teve algumas delas transformadas em uso exclusivamente para pedestres, permitindo o acesso restrito de veículos, assim como o abastecimento de mercadorias do comércio local. No centro novo, onde as ruas são mais largas, algumas ruas foram destinadas para pedestres e dotadas de mobiliários e equipamentos urbanos que foram dispostos ao longo dessas vias. Porém, há algum tempo se discute a necessidade de se reabrirem para veículos algumas dessas ruas do centro, pois essa ação daria maior permeabilidade à área e tornaria a região do centro mais segura, especialmente à noite, quando a frequência de pedestres é muito reduzida, ficando essas ruas desertas e perigosas para seus eventuais frequentadores (FONSECA, 2016).

2.3 Projeto Especial do Polo Gastronômico Da Varjota

No ano de 2016, a Lei de Uso e Ocupação do Solo foi revista (LUOS 01/2016), alterando parâmetros legislativos para determinadas áreas na

cidade, as quais foram denominadas de Zonas Especiais de Dinamização Urbanística e Socioeconômica (ZEDUS). Estas são porções de territórios destinadas à implantação e à intensificação de atividades sociais e econômicas na cidade, propondo usos e ocupações do solo, além de intervenções urbanísticas pontuais, cujo objetivo é melhorar as condições de mobilidade e de acessibilidade da área, a partir de princípios de sustentabilidade.

A ZEDUS foi delimitada após os estudos do Plano Diretor de Fortaleza, nos quais foram identificadas áreas onde há subutilização de imóveis e condições de redirecionamento produtivo. A criação das ZEDUS está diretamente ligada ao surgimento do Polo Tecnológico de Fortaleza, um programa de incentivo ao empreendedorismo tecnológico da prefeitura para incentivar o estabelecimento de empresas da área em regiões propícias. São zonas que têm potencial para se consolidarem como núcleos de atividades produtivas na cidade, de acordo com o potencial de cada bairro. São áreas com disponibilidade grande de imóveis, atendidas por diversos usos e apresentam corredores de transporte público em seu entorno. Essas zonas foram tratadas de forma diferenciada, pois apresentam grande atividade econômica e diversidade local e devem ser tratadas legislativamente de forma diferenciada do restante do seu entorno. São objetivos das ZEDUS:

- I – promover a requalificação urbanística e a dinamização socioeconômica;
- II – promover a utilização de terrenos ou glebas considerados não utilizados ou subutilizados para a instalação de atividades econômicas em áreas com condições adequadas de infraestrutura urbana e de mobilidade;
- III – evitar os conflitos de usos e incômodos de vizinhança;
- IV – elaborar planos e projetos urbanísticos de desenvolvimento socioeconômico, propondo usos e ocupações do solo e intervenções urbanísticas com o objetivo de melhorar as condições de mobilidade e acessibilidade da zona.

A criação da ZEDUS irá regularizar a situação de muitos estabelecimentos que, segundo o plano diretor, se encontravam em situação irregular, pois, de acordo com o plano diretor vigente, os estabelecimentos deveriam ter até 80 m² e contar, todos, obrigatoriamente, com vagas de estacionamento. Tais parâmetros não eram obedecidos, já que muitos deles não cumprem essas exigências (Figura 18). A criação da Zedus, com os novos

parâmetros e incentivos da prefeitura para a área, vai fomentar a atração de novos visitantes, além de futuros empreendedores.

Figura 18 – Zonas Especiais de Dinamização Urbanística e Socioeconômica (ZEDUS) em Fortaleza.



Fonte: O POVO (2017).

Pela lei de uso e ocupação do solo de 1996 (lei nº 7.987/96), a LUOS, os restaurantes podiam ter sua área projetada de até 80 m². Atualmente, com a nova lei, os proprietários de restaurantes podem empreender obras de até 500 m². A proposta na nova LUOS determina que os estabelecimentos com até 250 m², que já existiam, não precisam mais, obrigatoriamente, oferecer uma área para estacionamentos.

Para Rodolphe Trindade, presidente da Associação Brasileira de Bares e Restaurantes do Ceará (Abrasel-CE), a atualização da LUOS facilitará a regularização dos estabelecimentos, por solucionar várias questões problemáticas, como é o caso citado dos estacionamentos, além de permitir um

maior adensamento nas cidades, nas áreas das ZEDUS. Com a finalidade de atrair novos estabelecimentos para essas zonas, vários incentivos foram criados, tais como o IPTJ progressivo no tempo, as possibilidades de operações urbanas consorciadas, a desapropriação com títulos da dívida pública etc. (O POVO, 2017/08).

No final do ano de 2016, a prefeitura encomendou ao arquiteto Ricardo Muratori um projeto a ser executado na área do Polo Gastronômico da Varjota. Tal projeto abrangia alguns trechos da Rua Frederico Borges e da Rua Ana Bilhar, fazendo parte do pacote de uma série de outras reformas urbanas planejadas para a cidade de Fortaleza com o financiamento da CAF (Banco de desenvolvimento da América latina), como a da Avenida Beira Mar e a do centro da cidade. A prefeitura visava ao incentivo do pedestrianismo na área, assim como valeu-se dessa área menor do projeto para que funcionasse como um fator de incentivo e multiplicativo, almejando atingir uma área maior futuramente.

O projeto consta da padronização dos passeios e vias, da iluminação pública, da transformação da fiação aérea em subterrânea para liberar tanto os passeios como as fachadas dos estabelecimentos. Foram também disponibilizadas algumas vagas de estacionamento para a locação de *parklets*.

Outra ação igualmente importante relaciona-se ao sombreamento, tão necessário para uma cidade como Fortaleza, principalmente quando se leva em conta o conforto para se caminhar pelos passeios do bairro durante o dia. Para tanto, a prefeitura acrescentou a arborização urbana ao longo de todo o trecho, tornando a caminhada muito mais prazerosa e convidativa.

A prefeitura pronunciou-se previamente que haveria um incentivo direcionado à construção de edifícios-garagens compartilhados nas áreas privadas, mas esse item não foi contemplado no projeto. O arquiteto Ricardo Muratori, em entrevista, relatou que todo o projeto foi desenhado e pensado para valorizar o pedestre no bairro (Figuras 19-25).

Figura 19. Intervenção urbana para o Trecho da Rua Frederico Borges (a e b).



Fonte: MURATORI (2017).

Figura 20 - Detalhe do cruzamento entre as Ruas Frederico Borges e Pereira Valente (a e b).



Fonte: MURATORI (2017).

Figura 21. Intervenção Urbana no trecho da Rua Frederico Borges (a e b).



Fonte: MURATORI (2017).

Figura 22 - Cruzamento entre as Ruas Ana Bilhar e Frei Mansueto - Detalhe.



Fonte: MURATORI (2017).

Figura 23 - Perspectiva do cruzamento entre as ruas Ana Bilhar e Frei Mansueto.



Fonte: MURATORI (2017).

Figura 24 - Intervenção Urbana no cruzamento entre as Ruas Ana Bilhar e Frederico Borges.



Fonte: MURATORI (2017).

Figura 25 - Perspectiva da intervenção Urbana no cruzamento entre as Ruas Ana Bilhar e Frederico Borges.



Fonte: MURATORI (2017).

Pode-se concluir, mediante os fatores apontados neste capítulo, que o bairro analisado apresentou condições favoráveis para vir a se tornar um bairro sustentável, inclusive apresentando média densidade demográfica e diversidade de usos. Porém, o maior agravante para que esse objetivo venha a ser alcançado é o meio de locomoção mais utilizado por moradores e frequentadores, que continua sendo composto por veículos automotores particulares. Esse fato se deve a uma série de aspectos que vão desde os culturais, à disponibilidade de transporte urbano na cidade e, principalmente, à infraestrutura do bairro, o que inclui primordialmente a qualidade das calçadas na área. Ficou claro durante a análise empreendida que o estado das calçadas do bairro não favorece o pedestrianismo, impedindo, de certa forma, que seus frequentadores o utilizem como meio de transporte, tornando os preceitos do urbanismo sustentável inviáveis para a área.

Pode-se observar que o plano diretor contempla em seu escopo o plano de circulação de pedestres e a priorização do pedestrianismo na cidade, além da nova LUOS de 2017. Porém, mesmo assim, a condição das calçadas de toda a área estudada e do espaço urbano ainda se encontra em condições inapropriadas para que o pedestrianismo no bairro seja de fato eficiente. Com as intervenções urbanas a serem levadas a efeito pela prefeitura, apesar de a área ser pequena e de a data em que a obra será concluída ainda não ter previsão, o bairro contará com uma grande evolução, no que diz respeito à acessibilidade urbana, o que incentivará o uso de outros meios de transporte, além do pedestrianismo, para seus moradores e frequentadores. Porém isso se dará em uma área muito pequena e restrita.

A recente reforma pública realizada na Avenida Dom Luís, em Fortaleza, de acordo com o relatado anteriormente neste trabalho, prioriza somente o sistema viário, deixando de gerar infraestrutura adequada para a prática do pedestrianismo na área e causando um alto fluxo de veículos individuais ao longo do dia, o que contribui diretamente para continuar ocasionando congestionamentos em toda a área do quadrilátero da Aldeota caso não sejam efetuadas as devidas reformas em toda a região.

CAPÍTULO 3

CATEGORIAS DE ANÁLISE NA ÁREA

Para a análise da área urbana selecionada para este trabalho, foram elencados alguns autores que defendem a ideia de bairros sustentáveis e que serão tomados como parâmetros de análise da área em questão. A tabela de análise presente no próximo subcapítulo divide e organiza os conceitos dos diversos autores, mostrando seus principais parâmetros e suas exigências para que um bairro e uma cidade sejam considerados sustentáveis. Tais parâmetros serão utilizados para classificar a área, de acordo com os autores. Esses parâmetros foram aplicados ao longo deste capítulo, tanto na situação atual como no projeto a ser implantado futuramente na área.

A Análise dos parâmetros baseada nos autores (Jane Jacobs, Douglas Farr, Jeff Speck, Jan Gehl e Richard Rogers) foi dividida em duas etapas: como se encontra atualmente a área, quais trechos das ruas foram escolhidos: Ana Bilhar, Frederico Borges e Canuto de Aguiar (Figura 29) e após a intervenção arquitetônica do arquiteto Ricardo Muratori. A tabela foi organizada e dividida seguindo as características abaixo:

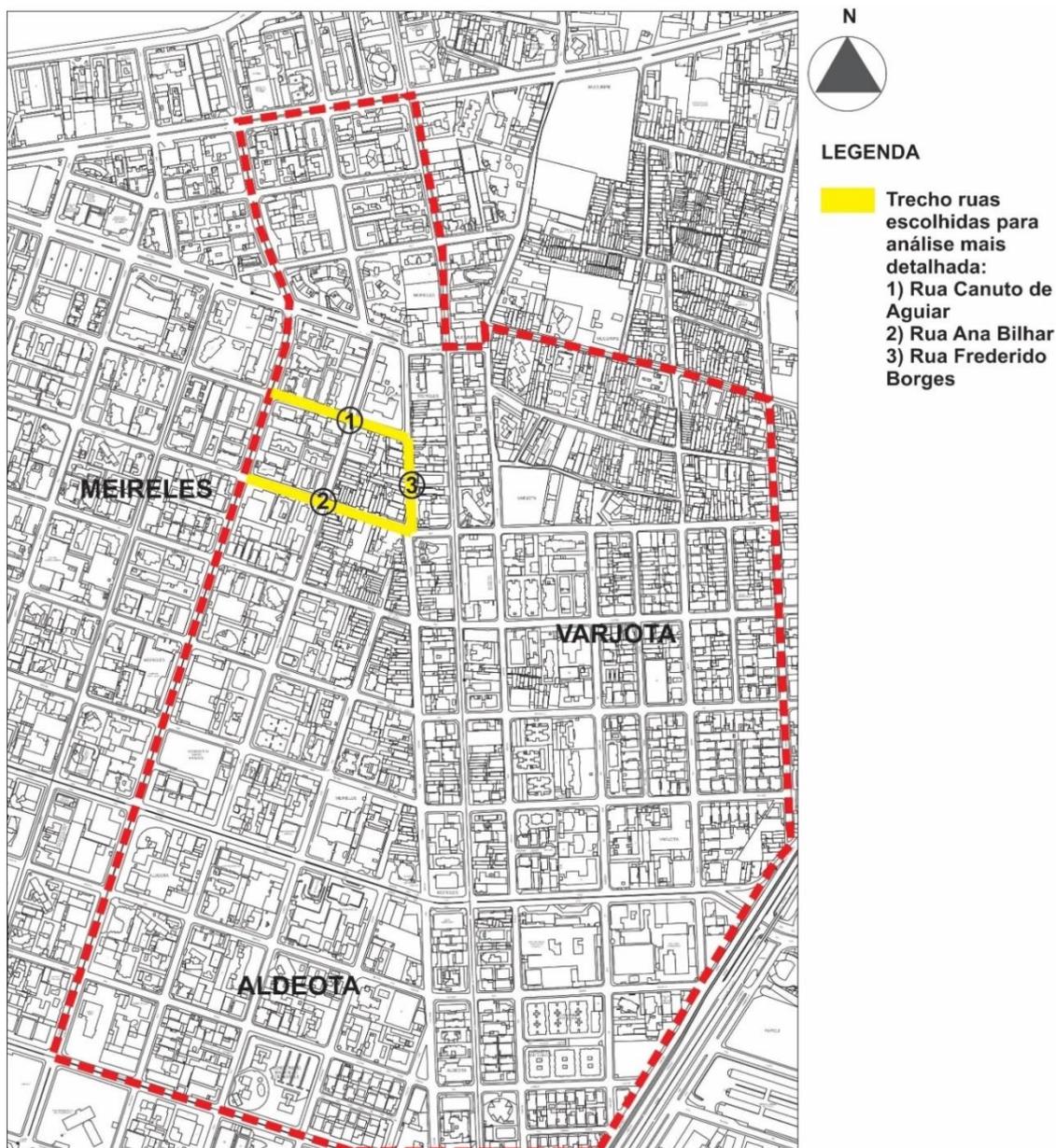
- a) Enfoque geral;
- b) Cidadania ativa;
- c) Diminuição de veículos particulares;
- d) Segurança e transportes alternativos;
- e) Áreas verdes e Qualidade de vida;
- f) Transporte público.

Após a análise dos parâmetros dos autores, foi utilizada uma metodologia de análise das calçadas baseada em um estudo desenvolvido nos Estados Unidos, chamado *Active Design* (Desenho ativo, moldando a experiência nas calçadas). Esse trabalho foi desenvolvido em Nova York em 2015, a partir da colaboração entre os diversos departamentos da prefeitura da cidade, como a Secretaria de Planejamento, Construção e Transporte. A metodologia original foi desenvolvida e adaptada no Brasil pela Cidade Ativa e denominada de **Safari Urbano** (CIDADE ATIVA, 2015). O material é composto por fichas com perguntas, cujas respostas auxiliam a análise da área,

promovendo a compreensão e a comparação dos elementos que caracterizam as calçadas avaliadas. As fichas foram organizadas pela autora, a partir da bibliografia consultada.

O Safari Urbano figura como um mecanismo de análise bastante eficiente. Sua utilização, de grande valia para o entendimento e a classificação da área estudada, permitiu que se comparassem e identificassem oportunidades e desafios voltados para os passeios da região em análise, de acordo com a Figura 26.

Figura 26 - Trecho das ruas escolhidas para análise.



Fonte: Própria autora.

3.1 Tabela de análise

A Tabela 1 é uma síntese dos conceitos defendidos por cada um dos autores Jane Jacobs, Douglas Farr, Jeff Speck, Jan Gehl e Richard Rogers, cujos parâmetros foram adotados para proceder à classificação da área. A tabela foi organizada e dividida segundo os grupos de características a seguir:

- a) Enfoque geral;
- b) Cidadania ativa;
- c) Diminuição de veículos particulares;
- d) Segurança e transportes alternativos;
- e) Áreas Verdes e Qualidade de Vida;
- f) Transporte Público.

Tabela 3 - Detalhamento da visão de cada autor.

PARÂMETROS DOS AUTORES					
	JANE JACOBS	DOUGLAS FAR	JEFF SPECK	JAN GHIEL	RICHARD ROGERS
(a)	Enfatiza bairros de uso misto com pedestres nas calçadas.	Bairros de uso misto, compactos e sustentáveis.	Trata da Boa caminhabilidade no centro da cidade (proveitosa, segura, confortável e interessante).	Estimula caminhada nas cidades: Pedestrianismo.	Espaços públicos multifuncionais em bairros de uso misto.
(b)	Heterogeneidade de público nas ruas.	Bairros independentes e heterogêneos.	Bairros com Alta densidade.	Espaços públicos como palco de atividades sociais.	Cidadania ativa, isto é, participação na vida urbana.
(c)	Diminuição de áreas para veículos e aumento de áreas para pedestres.	Bairros nos quais se possa caminhar e tenham locais conhecidos.	Demanda reduzida de ruas e de estacionamentos.	Cidades vivas, seguras e sustentáveis, com centros e passeios públicos para pedestres.	Bairros e cidades compactas, tendo ruas comerciais com lojas abertas ao público.
(d)	Segurança na vizinhança devido à presença de pessoas nas ruas (como, por exemplo, vendedores locais).	Oportunidade de escolha de habitação em áreas com densidade funcional alta e maior segurança.	Reduzir espaços destinados a garagens e aumentar espaços verdes, gerando Fachadas Ativas e espaços de recreação.	Incentivar maior uso de bicicletas em passeios específicos, produzindo área urbana segura.	Cidades como organismos vivos, isto é, com densidades mais altas e maior convívio entre as pessoas.

(e)	Jardins e áreas verdes visualizadas pelas famílias de suas janelas.	Preservação de espaços abertos e áreas verdes, gerando qualidade de vida.	Pedágio urbano em determinadas áreas mais densas, com presença de áreas verdes.	Melhores ruas, mais praças e vida nas calçadas, Fachadas Ativas e maior qualidade de vida.	Arborização nos passeios com mobiliários urbanos e frente de lojas atraindo as pessoas.
(f)	Variedade de transporte e diminuição do trânsito de automóveis.	Variedade de escolha de transporte público.	Valorização do pedestre e de áreas atrativas.	Aumento do transporte público e diminuição do transporte individual.	Sistema de transporte público integrado.

Fonte: Própria autora.

3.2 Análise na área atual por meio dos parâmetros

Determinados trechos das principais ruas comerciais do quadrilátero da Aldeota foram criteriosamente analisados para que se entendesse melhor a área. Os trechos escolhidos encontram-se nas ruas Canuto de Aguiar, Ana Bilhar e Frederico Borges. Inicialmente realizou-se uma visita de campo na área, com registros fotográficos, em seguida ocorreu a elaboração de um mapa mostrando a localização de rampas, acessos, estacionamentos, árvores e outros elementos, para então, avaliar a infraestrutura disponível atualmente nessas áreas (Figuras 27-32).

Para cada trecho de rua foi elaborado um mapa específico, mostrando a disposição da infraestrutura urbana e o uso do solo. Os trechos foram analisados de acordo com os parâmetros dos autores e conforme a tabela de síntese citada anteriormente (Tabela 3). A análise foi dividida em cinco grupos distintos: a) Enfoque geral; b) Cidadania ativa; c) Diminuição de veículos particulares; d) Segurança e transportes alternativos; e) Áreas verdes e qualidade de vida; f) Transporte público. O mapa relativo a cada trecho de rua vem seguido de registros fotográficos que exemplificam a atual situação da infraestrutura urbana e os estabelecimentos comerciais na área.

Figura 27 - Análise do trecho da Rua Canuto de Aguiar.



Fonte: Própria autora.

- a) **Enfoque Geral:** O trecho apresenta diversidade de usos, caracterizado por uma área de uso misto.
- b) **Cidadania Ativa:** Há uma heterogeneidade de público de diversas idades nas ruas do trecho, porém com a predominância da classe de maior poder aquisitivo na área.
- c) **Diminuição veículos particulares:** No trecho ainda há a presença de uma grande quantidade de veículos automotores, gerando congestionamentos nos finais de semana e em horários de pico nos dias úteis. A rua apresenta lojas abertas ao público e conta com a presença de alguns quiosques de “*food trucks*” em determinados trechos.
- d) **Segurança e transportes alternativos:** O trecho promove o uso de bicicletas, com a presença de ciclofaixas e a de paraciclos em alguns estabelecimentos. Em relação ao quesito segurança, destaque-se que fora do horário de uso dos restaurantes não há “olhos nas ruas” e, em alguns trechos, a rua permanece deserta em determinados horários do dia, o que representa uma ameaça à segurança pública.
- e) **Áreas verdes e qualidade de vida:** Em relação aos parâmetros de áreas verdes e qualidade de vida urbana, o trecho encontra-se em condições precárias, não apresentando nenhum item dos parâmetros dos autores.
- f) **Transporte público:** O trecho apresenta variedade na escolha do transporte público, contando com ciclofaixas e pontos de ônibus, porém, o público e os moradores ainda utilizam, em sua grande maioria, os veículos automotores, gerando grandes congestionamentos na área do quadrilátero da Aldeota e no seu entorno.

Figura 28 - Fotos de trecho da Rua Canuto de Aguiar.



Fonte: Própria autora.

A Figura 28 ilustra, em quatro fotos, os trechos da Rua Canuto de Aguiar, onde se pode perceber a falta de padronização nas calçadas, com revestimentos e níveis diferentes, além de largura inapropriada, apresentando trechos com menos de 1m de largura. Na última foto à direita, é possível ver obstáculos na calçada, o que dificulta o pedestrianismo e a acessibilidade na área de análise. Os registros fotográficos foram feitos durante o dia, o que torna possível mostrar também a falta de áreas verdes e, conseqüentemente, de sombreamento, o que também contribui para dificultar o pedestrianismo, pois o público e os moradores da região ficam impedidos de fazer os percursos a pé em determinados horários do dia, levando-se em consideração o clima local, predominantemente quente.

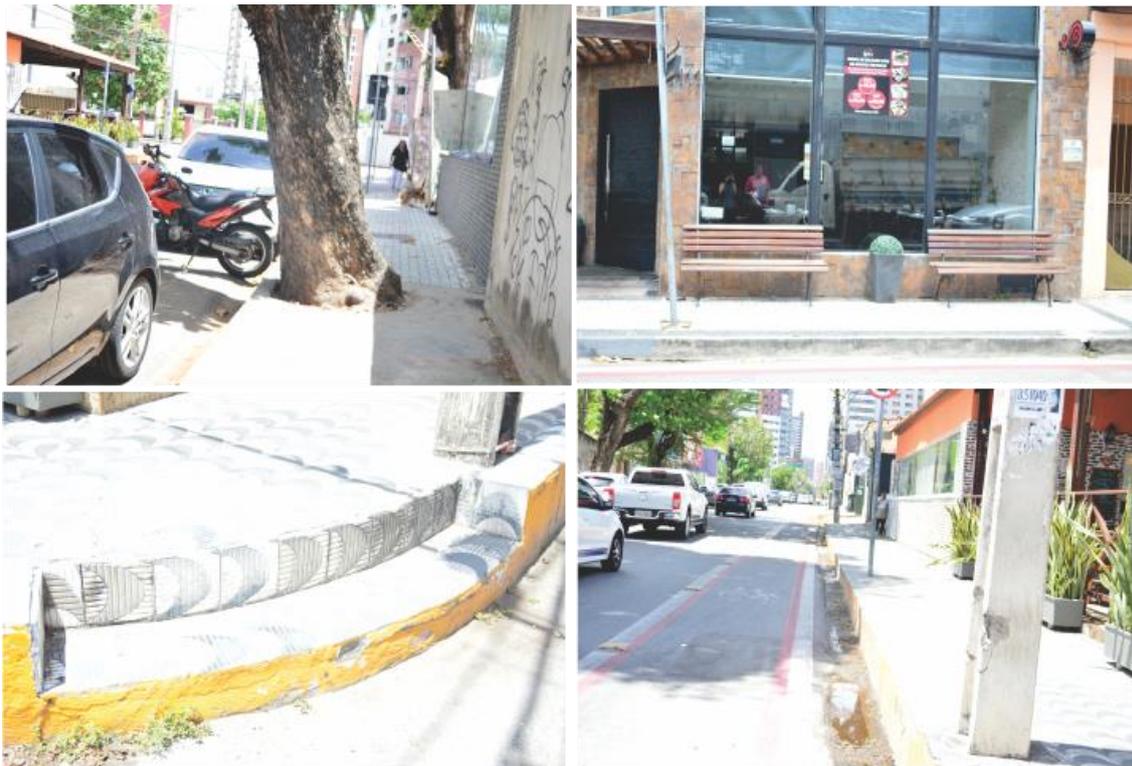
Figura 29 - Análise de trecho da Rua Ana Bilhar.



Fonte: Própria autora.

- a) **Enfoque geral:** Assim como a área do trecho da Rua Canuto de Aguiar, o trecho da Rua Ana Bilhar também apresenta diversidade de tipos de comércio e algumas residências, sendo que o uso do solo no trecho é misto.
- b) **Cidadania Ativa:** Há uma heterogeneidade de público de diversas idades nas ruas do trecho, porém com a predominância da classe de maior poder aquisitivo na área.
- c) **Diminuição de veículos particulares:** No trecho ainda há a presença de uma grande quantidade de veículos automotores, gerando congestionamentos nos finais de semana e em horários de pico nos dias úteis. A rua apresenta lojas abertas ao público e conta com a presença de alguns quiosques de “*food trucks*” em determinados trechos
- d) **Segurança e transportes alternativos:** O trecho promove o uso de bicicletas com a presença de ciclofaixas e de paraciclos em alguns estabelecimentos. Em relação ao quesito segurança, destaque-se que fora do horário de uso dos restaurantes não há “olhos nas ruas” e, em alguns trechos, a rua permanece deserta em determinados horários do dia, o que representa uma ameaça à segurança pública.
- e) **Áreas verdes e qualidade de vida:** Apesar de contar com pequena quantidade de áreas verdes, ainda é o trecho da área do quadrilátero da Aldeota que apresenta a maior quantidade de áreas de sombreamento, com a presença de algumas árvores.
- f) **Transporte público:** O trecho apresenta variedade na escolha do transporte público, contando com ciclofaixas e pontos de ônibus, porém o público e os moradores ainda utilizam, em sua grande maioria, os veículos automotores, gerando grandes congestionamentos na área do quadrilátero da Aldeota e no seu entorno.

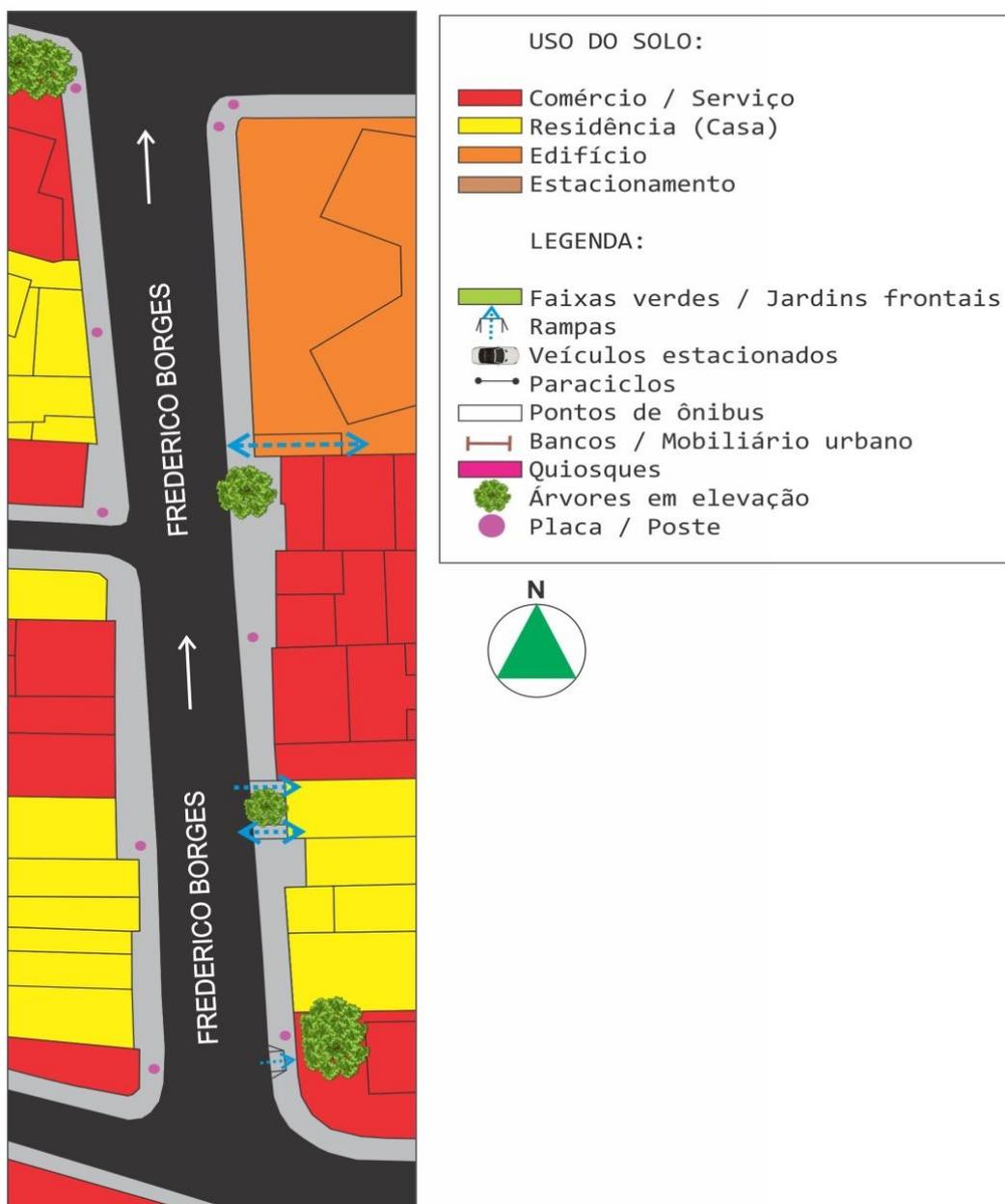
Figura 30 - Fotos de trecho da Rua Ana Bilhar.



Fonte: Própria autora.

A Figura 30 apresenta, em quatro fotos, os trechos da Rua Ana Bilhar, onde também é possível verificar a falta de padronização nas calçadas, que contam com revestimentos e níveis diferentes, além de largura inapropriada, em alguns trechos com menos de 1m de largura. Há trechos em que a altura da calçada se torna totalmente inapropriada para portadores de necessidades especiais e idosos, pois supera 30 cm, além de apresentar largura menor do que 1 m. Porém, essa rua é a que apresenta a melhor arborização urbana em relação aos outros trechos.

Figura 31 - Trecho da Análise da Rua Frederico Borges.

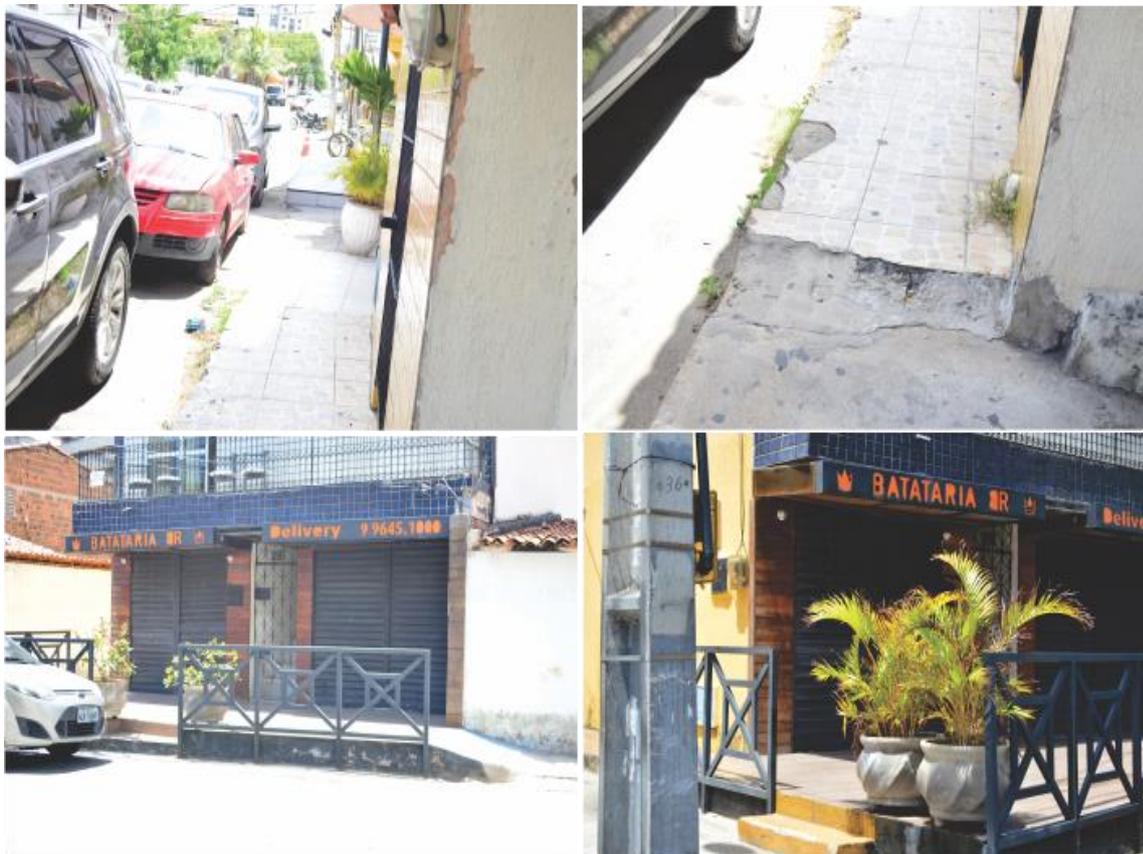


Fonte: Própria autora

a) Enfoque geral: Como toda a área de estudo, a Rua Frederico Borges também apresenta uma diversidade de comércios e algumas residências de pequeno porte, sendo que o uso do solo no trecho é misto.

- b) Cidadania ativa:** Há uma heterogeneidade de público de diversas idades nas ruas do trecho, porém com a predominância da classe de maior poder aquisitivo, tanto morando como frequentando a região.
- c) Diminuição de veículos particulares:** No trecho ainda há a presença de uma grande quantidade de veículos automotores, gerando congestionamentos nos finais de semana e em horários de pico nos dias úteis. A rua apresenta lojas abertas ao público e conta com a presença de alguns quiosques de “*food trucks*” em determinados trechos.
- d) Segurança e transportes alternativos:** O trecho não apresenta nenhum dos parâmetros relacionados à segurança e ao transporte. Fora dos horários de pico não há “olhos nas ruas”, o que representa uma ameaça para a segurança pública.
- e) Áreas verdes e qualidade de vida:** Em relação aos parâmetros de áreas verdes e a qualidade de vida urbana, o trecho encontra-se em condições precárias, não apresentando nenhum item dos parâmetros dos autores.
- f) Transporte público:** O trecho apresenta variedade na escolha do transporte público, porém com a predominância de uso de automóveis particulares pelos frequentadores e moradores.

Figura 32 - Fotos de trecho da Rua Frederico Borges.



Fonte: Própria autora.

Na Figura 32, por meio de quatro fotos, observam-se os trechos da Rua Frederico Borges, explicitando a falta de padronização nas calçadas. Em alguns trechos os estabelecimentos invadem a calçada, não deixando espaço para o transeunte passar sem cruzar o estabelecimento. Também não há acessibilidade nas calçadas, inviabilizando a passagem de portadores de necessidades especiais e de idosos. Existem trechos com 90 cm de largura e com obstáculos para os pedestres. Os registros fotográficos foram feitos às dez horas da manhã, possibilitando que se observe a falta de sombreamento adequado para propiciar a caminhada aos transeuntes.

3.3 Análise da área atual por Safari Urbano

Conforme descrito anteriormente, o Safari Urbano foi selecionado e adaptado como mecanismo para a análise da área. O material a seguir é composto por fichas com perguntas que foram preenchidas e organizadas pela autora a partir de visitas de campo na região selecionada.

Tabela 4 – Análise da área atual por Safari Urbano – Conectividade.

C O N E C T I V I D A D E	Descrição do conceito	Elementos e parâmetros a serem considerados			Como avaliar	
		Cheque os itens observados durante a visita de campo				
<p>Para analisar a conectividade da calçada temos que entender se está conectada com destinos de estação de metrô, paradas de ônibus, equipamentos públicos (hospitais, escolas, parques etc.), supermercados. Também é importante entender se está conectada com outras calçadas, e se as interseções com outras vias e calçadas são frequentes, inclusive com o outro lado da rua. Observe também se existe sinalização para pedestres, que indique caminhos e principais destinos do entorno e se há conexão com ciclovias.</p>		Calçadas lineares e contínuas	X	Parques e praças em um raio de 500 m		Se você selecionou até 2 itens
	X	Metrô/trem/corredor de ônibus em um raio de 500 m	X	Ao menos 2 acessos a edificações distintas		Se você selecionou 3 ou 4 itens
		Parada de ônibus em um raio de 200 m		Quadras têm no máximo 200 m		Se você selecionou 5 ou 6 itens
		Equipamentos públicos em um raio de 500 m		Sinalização para pedestre		Se você selecionou entre 7 e 9 itens
		Poucas guias rebaixadas para carros	X	Proximidade com ciclovias		Se você selecionou mais de 10 itens
		Conexão com fruição pública dos lotes	X	Presença de paraciclos		
		Faixas de pedestre e sinalização em cruzamentos		Outros:		

Tabela 5 – Análise da área atual por Safari Urbano – Acessibilidade.

A C E S S I B I L I D A D E	Descrição do conceito	Elementos e parâmetros a serem considerados			Como avaliar	
		Cheque os itens observados durante a visita de campo				
<p>Uma calçada acessível pode ser utilizada por diversos tipos de usuários – de diferentes idades e com capacidades distintas para locomoção, visão e audição. Uma calçada acessível é uma calçada inclusiva, que incorpora diretrizes de acessibilidade e desenho universal e torna este espaço igualmente confortável para todos.</p>		Faixa livre mínima de 1,20 m (0,80 m c/ elementos)		Pavimentação homogênea e sem obstáculos		Se você selecionou até 2 itens
		Rebaixamento das calçadas junto às travessias		Ausência de degraus		Se você selecionou 3 ou 4 itens
		Travessia em nível		Sinalização visual: placa para pedestres		Se você selecionou 5 ou 6 itens
		Inclinação transversal não excessiva		Sinalização tátil: piso		Se você selecionou entre 7 e 9 itens
		Inclinação longitudinal não excessiva		Sinalização sonora: semáforos		Se você selecionou mais de 10 itens
		Poucas guias rebaixadas para carros		Continuidade da faixa livre (pavimento/nível)		
		Bueiros e tampas de caixas de inspeção		Outros:		

Tabela 6 – Análise da área atual por Safari Urbano – Segurança.

S E G U R A N Ç A	Descrição do conceito	Elementos e parâmetros a serem considerados			Como avaliar	
		Cheque os itens observados durante a visita de campo				
<p>Para garantir o uso das calçadas é necessário também que usuários se sintam seguros. A percepção de segurança está muito ligada à iluminação, à noite, mas também depende da presença de outras pessoas, da troca de olhares (“olhos na rua”, como diria Jane Jacobs). Mistura de usos do solo, transparência e visibilidade entre espaços públicos e privados, densidade populacional, limpeza e conservação dos espaços e edificações ajudam a construir essa percepção de segurança.</p>		Iluminação pública		Limpeza		Se você selecionou até 2 itens
		Iluminação natural adequada		Conservação de espaços e edifícios		Se você selecionou 3 ou 4 itens
		Múltiplas entradas (mínimo 5 em 100 m)		Vitrines e janelas voltadas para a calçada		Se você selecionou 5 ou 6 itens
		Diversidade de tipos de acesso (residenciais e comerciais)		Alta densidade populacional		Se você selecionou entre 7 e 9 itens
		Uso comercial ou residencial do térreo		Grande número de pessoas na calçada		Se você selecionou mais de 10 itens
		Grades/muros opacos pouco extensos (máx. 30 m)		Portões de estabelecimentos comerciais “transparentes”		
		Grade/muros com altura máxima de 1,20 m		Outros:		

Tabela 7 – Análise da área atual por Safari Urbano – Diversidade.

D I V E R S I D A D E	Descrição do conceito	Elementos e parâmetros a serem considerados			Como avaliar	
		Cheque os itens observados durante a visita de campo				
<p>Proporcionar diversidade é garantir uma “variedade contínua”: de usos, elementos arquitetônicos, atividades que podem acontecer na calçada, velocidades que podem ser desempenhadas (correr, andar rápido para chegar ao trabalho, passear tranquilamente, deslocar-se com restrições, parar para olhar uma vitrine ou sentar em um café). Essa diversidade garante a variedade de usuários que se sentem convidados a usar a calçada. Dica para avaliar se a calçada é diversa: enquanto você caminha, você vê algo novo a cada 5 segundos?</p>	X	Variedade de usos do térreo		Lugares para encostar (reentrâncias/degraus)		Se você selecionou até 2 itens
	X	Diversidade de tipos de acesso (residenciais e comerciais)	X	Usos na calçada (cafés/restaurantes)		Se você selecionou 3 ou 4 itens
	X	Fachadas/lotes estreitos (máx. 6 m)		Calçada ampla (>5 m)		Se você selecionou 5 ou 6 itens
		Presença de mobiliário urbano (bancos)	X	Fachada com diversas cores, texturas, materiais		Se você selecionou entre 7 e 9 itens
	X	Variedade de usuários		Usos no recuo frontal		Se você selecionou mais de 10 itens
		Vendedores de rua/quiosques		Outros:		

Tabela 8 – Análise da área atual por Safari Urbano – Sustentabilidade/Resiliência Climática.

	Descrição do conceito	Elementos e parâmetros a serem considerados				Como avaliar	
		Cheque os itens observados durante a visita de campo					
Sustentabilidade / Resiliência Climática	Calçadas devem estar adequadas a contextos ambientais locais e devem ser desenhadas para responder às intempéries e mudanças climáticas. A arborização desses espaços é importante para ajudar a reduzir os efeitos da ilha de calor e garantir o conforto do pedestre. Ao mesmo tempo, canteiros e jardins de chuva podem auxiliar na drenagem de águas pluviais, garantindo segurança para quem caminha. Elementos que protejam usuários da chuva ou insolação, como marquises, são importantes. Avalie também a qualidade/origem.		Arborização (mín. 1 árvore a cada 10 m)		Jardins no recuo frontal dos lotes		Se você selecionou até 2 itens
			Jardins de chuva/canteiros na calçada		Arborização no recuo frontal		Se você selecionou 3 ou 4 itens
			Piso drenante		Toldos/marquises		Se você selecionou 5 ou 6 itens
			Grelhas ou canaletas para drenagem		lixeiros		Se você selecionou entre 7 e 9 itens
					Outros:		Se você selecionou mais de 10 itens

Tabela 9 – Análise da área atual por Safari Urbano – Escala do Pedestre/Complexidade.

	Descrição do conceito	Elementos e parâmetros a serem considerados				Como avaliar	
		Cheque os itens observados durante a visita de campo					
Escala do Pedestre / Complexidade	Calçadas atrativas, interessantes, são calçadas também desenhadas na escala de percepção sensorial do pedestre. Longe de serem espaços estáticos, as calçadas são percebidas em movimento e, por isso, a complexidade deste ambiente é tão importante. O plano do edifício deve ser atrativo, deve possuir escala adequada à altura do olhar do pedestre, elementos de interesse, como vitrines, acessos, detalhes arquitetônicos etc. Mudanças de textura e de cor dão ritmo ao passeio, enquanto mobiliário e elementos como marquises e sinalização aproximam a calçada à escala do pedestre.	X	Altura do térreo: pé-direito < 5 m	X	Muros opacos pouco extensos (máx. 30 m)		Se você selecionou até 2 itens
		X	Fachadas/lotes estreitos (máx. 6 m)	X	Múltiplas entradas (mín. 5 em 100 m)		Se você selecionou 3 ou 4 itens
			Elementos verticais constantes (a cada 6 m)		Presença de mobiliário urbano		Se você selecionou 5 ou 6 itens
		X	Recuos estreitos (máx. 5m)		Usos na calçada (cafés/restaurantes)		Se você selecionou entre 7 e 9 itens
		X	Fachadas com diversas cores, texturas, materiais	X	Vitrines e janelas voltadas para a calçada		Se você selecionou mais de 10 itens
			Presença de marquises e toldos	X	Uso comercial ou residencial no térreo		
			Presença de sinalização de estabelecimentos		Ausência de garagem no recuo frontal		

3.4 Análise da intervenção urbana por meio dos parâmetros

Após a análise dos trechos escolhidos, no seu contexto atual, procedeu-se à análise do projeto de intervenção elaborado pelo arquiteto Ricardo Muratori, previsto para ser implantado em meados de 2018. A análise realizada para a avaliação da intervenção foi permeada pelos mesmos quesitos avaliativos da tabela conceitual e, posteriormente, foi igualmente aplicado o mecanismo de Safari Urbano.

a) **O Enfoque geral:** a Intervenção contempla a maioria dos itens do enfoque geral, pois prioriza o uso misto nas ruas, incentiva a caminhabilidade no bairro, tornando-a mais: proveitosa, segura, confortável e interessante, segundo os parâmetros de Jeff Speck, porém, a intervenção não se refere diretamente à sustentabilidade e aos bairros mais compactos, pois refere-se somente às calçadas, conforme a Figura 33.

Figura 33 - Perspectiva da intervenção urbana.



Fonte: MURATORI (2017).

b) **A Cidadania ativa:** a intervenção contempla apenas a parte do projeto referente aos passeios públicos e à iluminação, não havendo uma preocupação com relação ao público de moradores e frequentadores, com a criação de políticas públicas e com a participação dos moradores, empreendedores e frequentadores, mas, como o projeto contempla novas áreas de vivência, com a criação de *parklets*, esses espaços funcionarão como palco de atividades sociais e encontros, de acordo com os estudos de Gehl (2013) (Figura 34).

Figura 34 - Perspectiva da intervenção urbana referida.



Fonte: MURATORI (2017).

c) **A Diminuição de veículos particulares:** o projeto de intervenção privilegia a área de pedestres, em detrimento de certas áreas para veículos, já que algumas vagas de estacionamento foram suprimidas para serem construídos os *parklets*. Alguns trechos de ruas foram destinados somente ao uso de pedestres, retirando-se a circulação de veículos, de acordo com a Figura 35.

Figura 35 - Perspectiva da intervenção urbana em estudo.



Fonte: MURATORI (2017)

d) **A Segurança e os transportes alternativos:** Levando-se em consideração que um maior número de pessoas nas ruas, devido às melhores condições urbanas, traduz-se em mais “olhos nas ruas”, estas, conseqüentemente, serão mais seguras. A intervenção não se refere à escolha

das residências e à densidade habitacional do bairro. O projeto contempla o aumento de áreas verdes nas ruas, com árvores de médio porte nas áreas reservadas para os *parklets*, em alguns trechos dos passeios e também nas áreas de ruas que serão destinadas aos pedestres. O projeto prevê o uso de transportes alternativos, como a bicicleta, com a permanência das ciclovias. Junto aos *parklets* foram destinados locais para paraciclos.

Figura 36 - Perspectiva da intervenção urbana, de acordo com a Segurança e os Transportes alternativos.



Fonte: MURATORI (2017)

e) Áreas verdes e Qualidade de vida: Para criar áreas de sombreamento, conforme citado no item anterior, a intervenção conta com um projeto paisagístico que especifica árvores de médio porte. Tais árvores serão distribuídas ao longo dos *parklets* e dos passeios. Também serão instalados novos mobiliários urbanos, como bancos e lixeiras, criando novas áreas de

convivência para a área. Porém não há a criação de políticas públicas, como pedágios urbanos em determinados horários, e o projeto também não contempla a criação de praças na área.

Figura 37 - Perspectiva da intervenção urbana, de acordo com as Áreas verdes e a Qualidade de vida.



Fonte: MURATORI (2017).

f) O Transporte Público: o projeto valoriza sistemas de transportes alternativos e públicos, em detrimento do transporte individual. Inicialmente foi aventada a hipótese de se criar, juntamente com a iniciativa privada, edifícios garagens para que se concentrassem os veículos automotores em um só local, porém, essa ideia não chegou a se concretizar. Mesmo havendo uma valorização do sistema de transporte público, com o aumento dos pontos de ônibus, por exemplo, essa ação, isoladamente, não é suficiente para que os

congestionamentos de veículos automotores em horários de pico diminuam, pois a área da intervenção é pequena, em relação à área do bairro, o que indica serem necessárias outras medidas mais abrangentes.

Figura 38 - Perspectiva da intervenção urbana, de acordo com o Transporte público.



Fonte: MURATORI (2017).

3.5 Análise da Intervenção Urbana por Safari Urbano

Tabela 10 – Análise da Intervenção Urbana por Safari Urbano – Conectividade.

C O N E C T I V I D A D E	Descrição do conceito	Elementos e parâmetros a serem considerados			Como avaliar		
		Cheque os itens observados durante a visita de campo					
	Para analisar a conectividade da calçada temos que entender se está conectada com destinos de estação de metrô, paradas de ônibus, equipamentos públicos (hospitais, escolas, parques etc.), supermercados. Também é importante entender se está conectada com outras calçadas, e se as intersecções com outras vias e calçadas são frequentes, inclusive com o outro lado da rua. Observe também se existe sinalização para pedestres, que indique caminhos e principais destinos do entorno e se há conexão com ciclovias.	X	Calçadas lineares e contínuas	X	Parques e praças em um raio de 500 m		Se você selecionou até 2 itens
		X	Metrô/trem/corredor de ônibus em um raio de 500 m	X	Ao menos 2 acessos a edificações distintas		Se você selecionou 3 ou 4 itens
			Parada de ônibus em um raio de 200 m		Quadras têm no máximo 200 m		Se você selecionou 5 ou 6 itens
		X	Equipamentos públicos em um raio de 500 m	X	Sinalização para pedestre		Se você selecionou entre 7 e 9 itens
		X	Poucas guias rebaixadas para carros	X	Proximidade com ciclovias		Se você selecionou mais de 10 itens
		X	Conexão com fruição pública dos lotes	X	Presença de paraciclos		
		X	Faixas de pedestre e sinalização em cruzamentos		Outros:		

Tabela 11 – Análise da Intervenção Urbana por Safari Urbano – Acessibilidade.

A C E S S I B I L I D A D E	Descrição do conceito	Elementos e parâmetros a serem considerados			Como avaliar		
		Cheque os itens observados durante a visita de campo					
	Uma calçada acessível pode ser utilizada por diversos tipos de usuários de diferentes idades e com capacidades distintas para locomoção, visão e audição etc. Uma calçada acessível é uma calçada inclusiva, que incorpora diretrizes de acessibilidade e desenho universal e torna esse espaço igualmente confortável para todos.	X	Faixa livre mínima de 1,20 m (0,80 m c/ elementos)	X	Pavimentação homogênea e sem obstáculos		Se você selecionou até 2 itens
		X	Rebaixamento das calçadas junto às travessias	X	Ausência de degraus		Se você selecionou 3 ou 4 itens
		X	Travessia em nível	X	Sinalização visual: placa para pedestres		Se você selecionou 5 ou 6 itens
		X	Inclinação transversal não excessiva		Sinalização tátil: piso		Se você selecionou entre 7 e 9 itens
		X	Inclinação longitudinal não excessiva		Sinalização sonora: semáforos		Se você selecionou mais de 10 itens
			Poucas guias rebaixadas para carros	X	Continuidade da faixa livre (pavimento/nível)		
		X	Bueiros e tampas de caixas de inspeção		Outros:		

Tabela 12 – Análise da Intervenção Urbana por Safari Urbano – Segurança.

S E G U R A N Ç A	Descrição do conceito	Elementos e parâmetros a serem considerados			Como avaliar	
		Cheque os itens observados durante a visita de campo				
<p>Para garantir o uso das calçadas é necessário também que usuários se sintam seguros. A percepção de segurança está muito ligada à iluminação, à noite, mas também depende da presença de outras pessoas, da troca de olhares (“olhos na rua”, como diria Jane Jacobs). Mistura de usos do solo, transparência e visibilidade entre espaços públicos e privados, densidade populacional, limpeza e conservação dos espaços e edificações ajudam a construir essa percepção de segurança.</p>	X	Iluminação pública		Limpeza		Se você selecionou até 2 itens
	X	Iluminação natural adequada		Conservação de espaços e edifícios		Se você selecionou 3 ou 4 itens
		Múltiplas entradas (mínimo 5 em 100 m)	X	Vitrines e janelas voltadas para a calçada		Se você selecionou 5 ou 6 itens
	X	Diversidade de tipos de acesso (residenciais e comerciais)		Alta densidade populacional		Se você selecionou entre 7 e 9 itens
	X	Uso comercial ou residencial do térreo		Grande número de pessoas na calçada		Se você selecionou mais de 10 itens
	X	Grades/muros opacos pouco extensos (máx. 30 m)		Portões de estabelecimentos comerciais “transparentes”		
		Grade/muros com alt. máxima de 1,20 m		Outros:		

Tabela 13 – Análise da Intervenção Urbana por Safari Urbano – Diversidade.

D I V E R S I D A D E	Descrição do conceito	Elementos e parâmetros a serem considerados			Como avaliar	
		Cheque os itens observados durante a visita de campo				
<p>Proporcionar diversidade é garantir uma “variedade contínua”: de usos, elementos arquitetônicos, atividades que podem acontecer na calçada, velocidades que podem ser desempenhadas (correr, andar rápido para chegar ao trabalho, passear tranquilamente, deslocar-se com restrições, parar para olhar uma vitrine ou sentar em um café). Essa diversidade garante a variedade de usuários que se sentem convidados a usar a calçada. Dica para avaliar se a calçada é diversa: enquanto você caminha, você vê algo novo a cada 5 segundos?</p>	X	Variedade de usos do térreo		Lugares para encostar (reentrâncias/degraus)		Se você selecionou até 2 itens
	X	Diversidade de tipos de acesso (residenciais e comerciais)	X	Usos na calçada (cafés/restaurantes)		Se você selecionou 3 ou 4 itens
	X	Fachadas/lotes estreitos (máx. 6 m)		Calçada ampla (>5 m)		Se você selecionou 5 ou 6 itens
	X	Presença de mobiliário urbano (bancos)	X	Fachada com diversas cores, texturas, materiais		Se você selecionou entre 7 e 9 itens
	X	Variedade de usuários		Usos no recuo frontal		Se você selecionou mais de 10 itens
		Vendedores de rua/quiosques		Outros:		

Tabela 14 – Análise da Intervenção Urbana por Safari Urbano – Sustentabilidade/Resiliência Climática.

	Descrição do conceito	Elementos e parâmetros a serem considerados				Como avaliar	
		Cheque os itens observados durante a visita de campo					
Sustentabilidade / Resiliência Climática	Calçadas devem estar adequadas a contextos ambientais locais e devem ser desenhadas para responder às intempéries e mudanças climáticas. A arborização desses espaços é importante para ajudar a reduzir os efeitos da ilha de calor e garantir o conforto do pedestre. Ao mesmo tempo, canteiros e jardins de chuva podem auxiliar na drenagem de águas pluviais, garantindo segurança para quem caminha. Elementos que protejam usuários da chuva ou insolação, como marquises, são importantes. Avalie também a qualidade/origem.	X	Arborização (mín. 1 árvore a cada 10 m)	X	Jardins no recuo frontal dos lotes		Se você selecionou até 2 itens
		X	Jardins de chuva/canteiros na calçada	X	Arborização no recuo frontal		Se você selecionou 3 ou 4 itens
		X	Piso drenante		Toldos/marquises		Se você selecionou 5 ou 6 itens
		X	Grelhas ou canaletas para drenagem	X	Lixeiras		Se você selecionou entre 7 e 9 itens
					Outros:		Se você selecionou mais de 10 itens

Tabela 15 – Análise da Intervenção Urbana por Safari Urbano – Escala do Pedestre/Complexidade.

	Descrição do conceito	Elementos e parâmetros a serem considerados				Como avaliar	
		Cheque os itens observados durante a visita de campo					
Escala do Pedestre / Complexidade	Calçadas atrativas, interessantes, são calçadas também desenhadas na escala de percepção sensorial do pedestre. Longe de serem espaços estáticos, as calçadas são percebidas em movimento e, por isso, a complexidade deste ambiente é tão importante. O plano do edifício deve ser atrativo, deve possuir escala adequada à altura do olhar do pedestre, elementos de interesse, como vitrines, acessos, detalhes arquitetônicos etc. Mudanças de textura e de cor dão ritmo ao passeio, enquanto mobiliário e elementos como marquises e sinalização aproximam a calçada à escala do pedestre.	X	Altura do térreo: pé-direito < 5 m	X	Muros opacos pouco extensos (máx. 30 m)		Se você selecionou até 2 itens
		X	Fachadas/lotes estreitos (máx. 6 m)	X	Múltiplas entradas (mín. 5 em 100 m)		Se você selecionou 3 ou 4 itens
			Elementos verticais constantes (a cada 6 m)		Presença de mobiliário urbano		Se você selecionou 5 ou 6 itens
		X	Recuos estreitos (máx. 5m)		Usos na calçada (cafés/restaurantes)		Se você selecionou entre 7 e 9 itens
		X	Fachadas com diversas cores, texturas, materiais	X	Vitrines e janelas voltadas para a calçada		Se você selecionou mais de 10 itens
			Presença de marquises e toldos	X	Uso comercial ou residencial no térreo		
			Presença de sinalização de estabelecimentos		Ausência de garagem no recuo frontal		

CAPÍTULO 4

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Após o estudo feito no decorrer desta pesquisa, é possível entender a estreita relação entre o comércio de rua e os espaços públicos, sendo esta uma relação de dependência e de sustentabilidade. Pode-se notar também que há a necessidade de se ter uma grande quantidade de transeuntes circulando nas ruas, assim haverá mais “olhos nas ruas”, aumentando a segurança nos estabelecimentos, além de gerar maior atratividade para estes.

A rua, o elemento básico das cidades, vem sendo o ente urbano mais prejudicado dentro da lógica das cidades planejadas para os veículos automotores individuais. Assim, a recuperação da condição da caminhada como meio de transporte e a revalorização da escala humana é necessária e urgente para a humanização das cidades, de seus bairros, praças e, sobretudo, de suas ruas e calçadas. O simples ato de caminhar pode recuperar a característica fundamental à ecologia urbana, promovendo a equidade e restabelecendo, aos usuários, seu espaço e seu ritmo. Estabelecer critérios que possam ser regionalizados e adaptados a cada realidade de bairro ou cidade, para medir, monitorar e acompanhar o desenvolvimento deste importante indicador (caminhabilidade) pode representar muito na melhoria futura da sustentabilidade das cidades.

Após a análise da área do quadrilátero da Aldeota em seu contexto atual foi possível observar que a área apresenta um grande potencial pra vir a se tornar um bairro com um bom índice de “caminhabilidade” e boas condições urbanas, devido à sua variedade de usos e de público, além de sua média densidade. Porém, o fator mais agravante para que o quadrilátero da Aldeota venha a se tornar uma área com boas condições urbanas para seus transeuntes é o meio de locomoção, pois os frequentadores e moradores do bairro, em sua grande maioria, são totalmente dependentes de veículos automotores para realizar qualquer atividade. Isso se deve a uma série de fatores, desde fatores de origem cultural, à disponibilidade de transporte urbano na cidade e, principalmente, à infraestrutura oferecida aos espaços urbanos na área, dificultando o pedestrianismo. Nas ruas não há uma padronização de calçadas, com desenho universal, que proporcione boas

condições urbanas aos transeuntes. Alguns estabelecimentos ocupam praticamente toda a área de calçada, há vários obstáculos nas calçadas, além de alturas inapropriadas, com desnível de até 30 cm, tornando inadequada a caminhada a pé em alguns trechos.

O clima da cidade de Fortaleza é temperado, bastante quente, o que torna bem difícil a caminhada em certos horários do dia, mas, conforme já explicitado anteriormente neste trabalho, apesar de o clima exercer alguma influência no caminhar, esse fator não exerce a metade da influência causada pelo impacto do desenho das ruas e pela quantidade de árvores de médio a grande porte ao longo das vias. É perfeitamente possível trazer a caminhabilidade para a área do quadrilátero da Aldeota, desde que se criem áreas de sombreamento, com o plantio de árvores de grande porte que possam criar um microclima na área, tornando a caminhada agradável para os transeuntes. Conforme o relatado na análise da área, há uma carência de áreas verdes em toda a região do quadrilátero da Aldeota.

Pode-se observar que o plano diretor contempla, em seu escopo, o plano de circulação de pedestres e a priorização do pedestrianismo na cidade, além da nova LUOS de 2017. Porém, as calçadas de toda a área ainda se encontram em condições inapropriadas para o pedestrianismo, necessitando de iniciativas para ser tornarem eficientes de fato.

Na análise elaborada para a intervenção urbana prevista para a área (projeto do arquiteto Ricardo Muratori), pode-se concluir que o projeto melhora bastante as condições urbanas na região estudada, padronizando as calçadas do trecho, dotando-as de mesma largura e mesmo revestimento. Apesar de se tratar de uma área pequena em relação a todo o quadrilátero da Aldeota, a intervenção pode vir a incentivar o pedestrianismo na área e no seu entorno. Segundo o arquiteto Muratori, a princípio havia sido prevista a criação de edifícios garagens para a área, mas que acabou não sendo levada a cabo, por parte da prefeitura, devido à falta de financiamento da iniciativa privada, iniciativa essa que poderia vir a diminuir a grande quantidade de carros estacionados nas ruas e os congestionamentos na área, pois grande parte dos engarrafamentos se deve à grande procura de vagas para estacionar.

Apesar da necessidade e da importância dessa intervenção para incentivar o pedestrianismo nessa área, diminuindo as áreas destinadas a

vagas de estacionamentos, é necessário avaliar a demanda de transporte público e do fluxo de veículos em toda a cidade. A quantidade de estacionamentos nas ruas gera congestionamentos, poluição e perda de visibilidade nas ruas. A ZEDUS (LUOS, 2016) apresenta princípios em mobilidade urbana, mas, primeiramente, é preciso se pensar na mobilidade urbana da área e no acesso a outros bairros da cidade. As pessoas podem deixar seus automóveis em casa, mas como se deslocarão se não há uma quantidade suficiente de pontos de táxi e de ônibus, além de outros meios de transporte, como metrô, que conectem a região a outros bairros da cidade?

Em relação ainda aos passeios projetados para a área de intervenção, observou-se a falta de desenho universal, pois não se observou no projeto a presença de pisos táteis destinados a pessoas com necessidades especiais.

Houve uma grande dificuldade em se obter informações referentes a diretrizes urbanas que possam ter norteado o projeto urbanístico do arquiteto Ricardo Muratori. Pelo que se observou, o projeto da área foi elaborado sem que antes fosse feito um plano urbanístico, com diretrizes que pudessem propor políticas públicas e caminhassem paralelamente à intervenção urbana. Na análise elaborada anteriormente, o parâmetro relacionado à cidadania ativa figurou como o índice que menos atendeu aos parâmetros exigidos pelos autores.

Além da criação de um desenho universal e acessível dos espaços públicos, deve-se pensar na criação de políticas públicas para a área, que incentivem o uso de outros tipos de transporte ou que acarretem a diminuição de veículos em determinados horários. Uma política pública proposta por Jeff Speck, que poderia ser facilmente implantada na área, diz respeito à criação de pedágios urbanos nos finais de semana, em horários de pico, isentando os moradores e os empreendedores da área, que teriam passe livre.

O conceito de “mobilidade sustentável” engloba um conjunto de ações, tanto por parte dos profissionais do setor e dos órgãos públicos, como também dos usuários em geral, para que se alcance o objetivo final: o uso racional dos meios de transporte. Ainda que o poder público e os profissionais envolvidos levem em consideração a sustentabilidade no transporte e nos deslocamentos das pessoas, para fomentar a “mobilidade sustentável” aliada aos princípios de bairros sustentáveis, os órgãos públicos devem buscar uma política de enfoque

múltiplo, que esclareça o público sobre os diversos problemas que o grande número de veículos acarreta, tratando de incentivar meios de transportes alternativos com diferentes iniciativas em vários âmbitos. As políticas públicas são fundamentais para essa transição e conscientização da população.

Há também uma carência de áreas verdes, tanto na área do quadrilátero em seu contexto atual como no projeto de intervenção. Não se trata apenas da presença de algumas árvores de médio porte, mas, sim, da criação de pequenas praças que possam estimular mais o uso dos espaços públicos, promovendo a socialização dos moradores, e que possam até funcionar como locais para possíveis eventos culturais, oficinas, shows, contribuindo para estimular a cidadania e a comunicação entre os moradores. A cidade de Fortaleza como um todo é carente desse tipo de espaço público, que permita a interação social fora do âmbito privado. Constata-se que há falta de parques, praças e estabelecimentos ao ar livre que estimulem o uso dos espaços públicos. A área analisada, por já ser uma área com diversidade de usos e de públicos, e por conter alguns terrenos vazios, poderia contar com pequenas praças ao longo de todo o seu entorno.

Para as problemáticas encontradas, tanto na área do quadrilátero atualmente como no projeto de intervenção, foram propostas algumas diretrizes organizadas em uma tabela síntese a seguir, de forma que para cada problemática há uma diretriz proposta.

CAPÍTULO 5

DIRETRIZES PARA A ÁREA

As diretrizes foram associadas ao conjunto de problemáticas existentes para solucionar os casos recorrentes por meio de ações descritas na Tabela 16.

Tabela 16 - Associação das problemáticas com as diretrizes aplicáveis.

PROBLEMÁTICA	DIRETRIZES
1) Congestionamentos nos finais de semana para os estabelecimentos comerciais da área.	Criar políticas públicas, como a implantação de pedágios urbanos nos finais de semana (isentando os moradores e comerciantes da área, que teriam passe livre).
2) Grande quantidade de vagas de estacionamento nas ruas do entorno do comércio local, destinadas a veículos, atrapalhando o trânsito local e a visibilidade nas ruas.	Eliminar as vagas das ruas principais e criar edifícios garagens para concentrar os estacionamentos em um só local.
3) Calçadas sem acessibilidade, padronização e largura adequadas para a prática do pedestrianismo.	Padronizar revestimento e largura das calçadas, dotando-as de rampas de acessibilidade e piso tátil. (a intervenção a ser implantada pelo Arquiteto Ricardo Muratori, conforme relatado anteriormente, contempla essas medidas para um pequeno trecho).

<p>4) Falta de sombreamento na área de comércio para tornar possível a caminhada durante o dia.</p>	<p>Criar áreas de sombreamento e arborização para tornar a caminhada mais atrativa e agradável durante o dia (a intervenção a ser implantada na área pelo arquiteto Ricardo Muratori, conforme relatado anteriormente, contempla a arborização em determinados trechos, porém não prevê áreas sombreadas, tais como marquises e outros elementos).</p>
<p>5) Falta de pontos de táxi e de ônibus com bancos e locais de espera.</p>	<p>Criar pontos de táxi e de ônibus com bancos e locais de espera, o que poderia estimular o uso de outros meios de transporte.</p>
<p>6) Falta de praças e mobiliários urbanos na área.</p>	<p>Criar novos mobiliários urbanos e praças que atraiam maior número de frequentadores em torno de locais públicos.</p>
<p>7) Falta de sinalização nas ruas.</p>	<p>Exigir que os estabelecimentos comerciais mantenham sinalização adequada e criar sinalização nas ruas para facilitar a circulação dos usuários. (sendo esta uma medida que cabe à prefeitura).</p>
<p>8) Falta de percepção de pertencimento e identificação dos frequentadores, moradores e empreendedores locais com o espaço público</p>	<p>Incentivar a cidadania criativa na área, com a criação de atividades culturais e comunitárias que estimulem o uso dos espaços públicos e a socialização.</p>

Fonte: PRÓPRIA AUTORIA

REFERÊNCIAS

- ABCP (Associação Brasileira de cimentos Portland). **Guia prático para a construção de calçadas**. 2012. Disponível em: http://solucoesparacidades.com.br/wp-012/08/Guia_construcao_calçadas.pdf. Acesso em: 04 mar. 2018.
- ANDRADE, G.; DOMENEGHINI, J.; MORANDO, J.; ROMANINI, A. **Princípios do Novo Urbanismo no desenvolvimento de bairros sustentáveis brasileiros**. Revista de Arquitetura IMED, 2013.
- ASCHER, F. **Os novos princípios do urbanismo**. Tradução e apresentação Nadia Somekh. São Paulo: Romano Guerra, 2010.
- BERNAL, C. **A metrópole emergente**. Fortaleza: UFC, 2004.
- CLEPS, G. D. G. **O Comércio e a cidade: novas territorialidades urbanas**: São Paulo: UNESP, 2004.
- CHOAY, F. **O Urbanismo**. São Paulo: Perspectiva. 2007.
- CIDADE ATIVA. Metodologia Urbanística. 2015. Disponível em: <https://www.cidadeativa.org.br/single-post/2015/11/30/Saf%C3%A1ri-Urbano-metodologia-j%C3%A1-est%C3%A1-dispon%C3%ADvel-para-download>. Acesso em: 05 mar. 2018.
- DANTAS, Eustógio Wanderley Correia; SILVA, José Borzacchiolo da; COSTA, Maria Clélia Lustosa. **De cidade à metrópole: (trans)formações urbanas em Fortaleza**. Fortaleza: UFC, 2009.
- DIÁRIO DO NORDESTE. **Corredor gastronômico atrai na capital**. Fortaleza, dez. 2015. Disponível em: <http://diariodonordeste.verdesmares.com.br/suplementos/tur/corredor-gastronomico-atrai-na-capital-1.1445587> >. Acesso em 10 maio 2017.

DIÁRIO DO NORDESTE. (2014). **Varjota concentra bares e restaurantes na Capital**. Fortaleza, nov. 2010. Disponível em:

<<http://diariodonordeste.verdesmares.com.br/cadernos/negocios/varjota-concentra-bares-e-restaurantes-na-capital-1.667111>>. Acesso em: 06 abr. 2017.

FARR, Douglas. **Urbanismo Sustentável: Desenho Urbano com a natureza**. Tradução: Alexandre Salvaterra. Porto Alegre: Bookman, 2013.

FONSECA, Fábio; COLCHETE FILHO, Antônio. **A supremacia do pedestre: os calçados e a qualidade urbana na área central de Juiz de Fora**. Juiz de Fora: FUNALFA, UFJF, 2016.

FREIRE, Wanda. **Dos cafés parisienses aos botequins cariocas**. Rio de Janeiro: FAPERJ, 2015.

PREFEITURA MUNICIPAL DE FORTALEZA, 2002. Fortaleza: Plano Diretor de Fortaleza, 2002.

PREFEITURA MUNICIPAL DE FORTALEZA, IPLAM. Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano de Fortaleza: Síntese Diagnóstica. Fortaleza, 1991.

GEHL, Jan. **Cidade Para Pessoas**. São Paulo: Perspectiva, 2013.

HERTZBERGER, Herman. **Lições de arquitetura**. São Paulo: Martins Fontes, 1996.

GHIDINI, R. **A caminhabilidade: medida urbana sustentável**. NEREAS/UPM, 2010. Disponível em: < <http://www.mobilize.org.br/midias/pesquisas/a-caminhabilidade-medida-urbana-sustentavel.pdf> >. Acesso em: 20 abr. 2017

JACOBS, Jane. **Morte e vida nas grandes cidades**. Tradução: Carlos S. Mendes Rosa; revisão da tradução: Maria Estela Heider Cavalheiro; revisão

técnica Cheila Aparecida Gomes Bailão. São Paulo: WMF Martins Fontes, 2009.

LEITÃO, Cláudia. **Memória do comércio cearense**. Rio de Janeiro: SENAC, 2001.

LYNCH, Kevin. **A Imagem da Cidade**, São Paulo: Martins Fontes, 1959.

MOSTAFAVI, Mohsen; DOHERTY, Gareth. **Urbanismo ecológico**. Rio de Janeiro: GG BR, 2009.

MORGAN, T. **Visual Merchandising: vitrines e interiores comerciais**. Londres: Laurence King Publishing, 2011.

O POVO. **Impacto econômico na vida em Fortaleza**. Disponível em: <<https://www.opovo.com.br/jornal/economia/2017/08/o-impacto-economico-na-vida-de-fortaleza.html>>. Acesso em: 04 mar. 2018.

PONTE, Sebastião Rogério. **Fortaleza Belle Époque: reformas urbanas e controle social (1860-1930)**. Fortaleza: Fundação Demócrito Rocha, 1993.

ROGERS, Richard. **Cidades para um pequeno planeta**. São Paulo: LTC, 2015.

SPECK, Jeff. **Cidade caminhável**. Tradução: Anita Dimarco e Anita Navitidade. São Paulo: Perspectiva, 2016.

TEIXEIRA, Marcos José Luna; PINHEIRO NETO, José Ciro; OLIVEIRA, Francisco Heber Lacerda de; AGUIAR, Marcos Fábio Porto de. **O impacto sobre o tráfego Urbano devido implantação de sistema binário de avenidas na cidade de Fortaleza/CE**. Minas Gerais: ANPET, 2015.

Zoneamento - Zonas especiais de dinamização urbanística e socioeconômica (ZEDUS), 2014. Disponível em: <<https://legislacaoufc20141.wordpress.com/zoneamento-zonas-especiais-de-dinamizacao-urbanistica-e-socioeconomica/>>. Acesso em: 05 mar. 2018.

VARGAS, Heliana Comin. **Espaço Terciário: o lugar, a arquitetura e a imagem do comércio**. São Paulo, SENAC, 2011.

VILLACA, Flávio. **Espaço Intraurbano no Brasil**. São Paulo: Studio Nobel, 1998.