

LARISSA CAROLINE SILVA JORDÃO

# MUROS, CERCAS E GUARITAS:

Enclaves urbanos em São Carlos

**ORIENTADOR:  
FREDERICO ROSA BORGES  
DE HOLANDA**

Brasília  
2021

**Larissa Caroline Silva Jordão**

**MUROS, CERCAS E GUARITAS:**

**Enclaves urbanos em São Carlos**

Tese apresentada ao curso de Doutorado do Programa de Pesquisa e Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo - PPG-FAU da Universidade de Brasília - UnB, como parte dos requisitos necessários à obtenção do grau de Doutora em Arquitetura e Urbanismo, na Linha de Pesquisa Projeto e Planejamento Urbano.

Orientador: Frederico Rosa Borges de Holanda.

BRASÍLIA-DF  
2021

## ERRATA

JORDÃO, Larissa C. S **MUROS, CERCAS E GUARITAS: Enclaves urbanos em São Carlos.** 2021. 224 f. Tese (Doutorado) - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de Brasília, Brasília, 2021.

| Folha | Linha | Onde se lê | Leia-se |
|-------|-------|------------|---------|
|       |       |            |         |

UNIVERSIDADE DE BRASÍLIA  
FACULDADE DE ARQUITETURA E URBANISMO  
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM ARQUITETURA E URBANISMO

**MUROS, CERCAS E GUARITAS:  
Enclaves urbanos em São Carlos**

Larissa Caroline Silva Jordão.

TESE SUBMETIDA AO CORPO DOCENTE DO PROGRAMA DE PESQUISA E PÓS-GRADUAÇÃO EM ARQUITETURA E URBANISMO DA UNIVERSIDADE DE BRASÍLIA – UnB, COMO PARTE DOS REQUISITOS NECESSÁRIOS À OBTENÇÃO DO GRAU DE DOUTORA EM ARQUITETURA E URBANISMO, NA LINHA DE PESQUISA DE PROJETO E PLANEJAMENTO URBANO.

APROVADA POR:

---

Prof. Dr. Frederico Rosa Borges de Holanda. (PPG-FAU/ UnB) (Orientador).

---

Prof. Dr. Neio Lúcio de Oliveira Campos. (IH/UnB) (Examinador Interno à UNB).

---

Profa. Dra. Patrícia Melasso Garcia. (Centro Universitário do DF/UDF) (Examinador Externo à UnB).

---

Profa. Dra. Maria Eliza Alves Guerra. (FAUeD/ UFU) (Examinador Externo à UnB).

---

Prof. Dr. Valério Augusto Soares de Medeiros. (PPG-FAU/UnB) (Suplente).

BRASÍLIA/DF, 19 DE NOVEMBRO DE 2021.

## **FICHA CATALOGRÁFICA**

Dedico este trabalho ao meu pequeno *Murilo*<sup>1</sup>...  
Descobri sua existência no primeiro semestre do Doutorado  
e passei a viver para você.  
A tese comprova que embora viva integralmente você, no mais completo ciclo de amor,  
cuidado, carinho, também posso sonhar e lutar por cidades melhores.

---

<sup>1</sup> O nome Murilo tem origem espanhola, cujo étimo é a palavra *Murus* que quer dizer fortaleza, muralha. É diminutivo das palavras em espanhol: muro, parede ou muralha, de modo que Murilo significa pequeno muro, pequena parede, pequena muralha.

## AGRADECIMENTOS

Agradeço sobretudo a Deus, por me conduzir a realizar este sonho.

A meu orientador, Emérito Professor Doutor Frederico Rosa Borges de Holanda, que me acolheu no início destes estudos com interesse, aconselhamentos, textos, alertas e conversas instigantes, atributos para alcançar meus objetivos.

Aos professores da Pós-Graduação da FAU-UnB de quem recebi benéficas influências, principalmente do professor Luiz A. Gouvêa – o Jacaré.

A Marcel Claro, orgulho de marido e propulsor da descoberta do sonho e do incentivo diário para lutar por ampliar estudos. Marcel fez de tudo para atingirmos essa meta.

Agradeço à minha mãe Sonia Jordão, a Idemar Jordão (pai), a Raissa Jordão (irmã) e ao Maikel (cunhado) por tanto amor e apoio a mim dispensados.

À estrelinha Tia Lena (*in memoriam*), por todo o entusiasmo que conferiu a tudo o que eu fazia.

À Professora Doutora Maria Eliza Guerra, exemplo de pessoa e acadêmica que balizou meus passos para um melhor percurso.

Aos colegas e amigos da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo e Design da Universidade Federal de Uberlândia, estímulos do dia a dia.

A Professora Susan Eghrari, fundamental nas discussões iniciais da tese.

Aos mestrandos e doutorandos com quem dividi ansiedades, dúvidas, questões, entusiasmos, alegrias.

À Universidade de Brasília – em especial à FAU-UnB - por me dar oportunidade de pesquisar com qualidade e apoio.

Ao grupo da secretaria da PPG-FAU-UnB, em especial a Júnior e Diego, pela eficiência e pela prontidão.

Aos professores Gabriela Tenorio, Neio Campos e Patrícia Melasso, por terem gentilmente aceitado participar da banca examinadora e contribuir com questionamentos, possibilidades e problemas.

A Alexandre Castro, pela imensa ajuda com os mapas axiais e mostrar que não seriam tão difíceis assim.

Ao amigo Titi, Thiago Reis, filósofo de alma arquitetônica, pela ajuda no capítulo 01.

Ao professor Ademir Araújo Filho, pela correção gramatical e força nestes últimos momentos de trabalho na tese.

A meus ex-alunos, alunos e futuros alunos, que me inspiram e instigam a pesquisar continuamente, pois dedico a eles o que aprendo e o que ensino.

Àqueles que acreditam num Brasil menos desigual, melhor e menos segregado...

*“...a história dos espaços será ao mesmo tempo a história do poder”.*

*Foucault.*



## RESUMO

JORDÃO, Larissa C. S. **MUROS, CERCAS E GUARITAS: Enclaves urbanos em São Carlos**. 2021. 224 f. Tese (Doutorado) - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo. Universidade de Brasília, Brasília, 2021.

A urbanização no Brasil se caracterizou por uma ocupação rápida e intensa, acarretando impactos de ordem econômica, ambiental e social. Com o aumento populacional das cidades, os problemas decorrentes e a ausência do Estado frente a essas questões, a população passou a procurar em condomínios horizontais fechados a possibilidade de melhor qualidade de vida e segurança. A proliferação de enclaves urbanos desde a década de 1970 tem sido tema de grande relevância no debate acadêmico. Após quase cinquenta anos do início deste tipo de empreendimento como forma de expansão urbana das cidades brasileiras, é possível e necessário discutir os efeitos sociais desta configuração no espaço construído. Através de uma pesquisa documental dos processos de aprovação, relatórios de impactos de vizinhança de “condomínios horizontais fechados” e à luz de teorias morfológicas urbanas recentes, esta tese reflete sobre a configuração urbana desses padrões e suas implicações sociais. Tem como foco as relações arquitetura versus sociedade. Essas configurações espaciais apresentam efeitos (sociais) que não são levados em consideração na atual forma de aprovação e de implantação de tais elementos, pois há uma crença equivocada de que a arquitetura não define nem impacta o comportamento social. As implicações sociais da configuração dos condomínios fechados devem ser analisadas mediante os sistemas de barreiras (físicas, visuais, sociais e psicológicas) que eles constituem na relação com a cidade, particularmente quanto às grandes parcelas impermeáveis que se implantam. Desta forma, o objetivo da pesquisa foi averiguar o grau de urbanidade em áreas consolidadas por enclaves urbanos, como os condomínios horizontais fechados. Partiu-se da hipótese de que as áreas que apresentavam alta taxa de expansão urbana por meio de condomínios horizontais fechados ou “loteamentos” horizontais fechados possuíam baixa urbanidade, com processos precários de interação, integração social e identidade decorrentes da falta de qualidade urbano-ambiental imposta por tais empreendimentos nas áreas onde se consolidam. Espera-se ampliar o entendimento e discussão sobre as causas e as consequências que esta forma de expansão pode acarretar à configuração urbana, à leitura das cidades e principalmente aos seus aspectos relacionais identitários.

**PALAVRAS-CHAVE:** 1. Análise urbana. 2. Condomínios fechados. 3. Urbanidade. 4. Aspecto social. 5. Qualidade urbano-ambiental.

## **ABSTRACT**

Urbanization in Brazil has been characterized by a rapid and intense occupation, causing economic, environmental and social impacts. With the population increase in the cities, the resulting problems and the absence of the State facing these issues, the population started to look for better quality of life and safety in closed horizontal condominiums. The proliferation of urban enclaves since the 1970s has been a major theme in the academic debate. After almost fifty years of the beginning of this type of development as a form of urban expansion in Brazilian cities, it is possible and necessary to discuss the social effects of this configuration in the built space. Through a documentary research of the approval processes, neighborhood impact reports of "closed horizontal condominiums" and in the light of recent urban morphological theories, this thesis reflects on the urban configuration of these elements and its social implications. It focuses on the relations between architecture and society. These spatial configurations present (social) effects that are not taken into consideration in the current form of approval and implementation of such elements, because there is a mistaken belief that architecture does not define or impact social behavior. The social implications of the configuration of gated communities must be analyzed through the systems of barriers (physical, visual, social and psychological) that they constitute in the relationship with the city, particularly regarding the large impermeable parcels that are implanted. Thus, the objective of this research was to investigate the degree of urbanity in areas consolidated by urban enclaves, such as gated horizontal condominiums. It was assumed that areas with a high rate of urban expansion through closed horizontal condominiums or closed horizontal "lots" had low urbanity, with precarious processes of interaction, social integration and identity resulting from the lack of urban-environmental quality imposed by such developments in the areas where they are consolidated. It is hoped to broaden the understanding and discussion about the causes and consequences that this form of expansion can bring to the urban configuration, the reading of cities and especially to their relational aspects of identity.

### **KEYWORDS:**

1. Urban analysis. 2. Gated communities. 3. Urbanity. 4. Social aspect. 5. Urban-environmental quality.

## RESUMEN

La urbanización en Brasil se caracterizó por una ocupación rápida e intensa, que provocó impactos económicos, ambientales y sociales. Con el aumento de la población de las ciudades, los problemas resultantes y la ausencia del Estado ante estos temas, la población comenzó a buscar la posibilidad de una mejor calidad de vida y seguridad en condominios horizontales cerrados. La proliferación de enclaves urbanos desde la década de 1970 ha sido un tema de gran relevancia en el debate académico. Después de casi cincuenta años desde el inicio de este tipo de emprendimiento como forma de expansión urbana en las ciudades brasileñas, es posible y necesario discutir los efectos sociales de esta configuración en el espacio construido. A través de una investigación documental de procesos de aprobación, informes de impacto barrial de “condominios horizontales cerrados” y a la luz de teorías morfológicas urbanas recientes, esta tesis reflexiona sobre la configuración urbana de estos elementos y sus implicaciones sociales. Se centra en las relaciones entre arquitectura y sociedad. Estas configuraciones espaciales tienen efectos (sociales) que no se tienen en cuenta en la forma actual de aprobación e implementación de dichos elementos, ya que existe la creencia errónea de que la arquitectura no define ni impacta el comportamiento social. Las implicaciones sociales de la configuración de condominios cerrados deben ser analizadas a través de los sistemas de barreras (físicas, visuales, sociales y psicológicas) que constituyen en la relación con la ciudad, particularmente en cuanto a las grandes parcelas impermeables que se implementan. Así, el objetivo de la investigación fue conocer el grado de urbanidad en áreas consolidadas por enclaves urbanos, como los condominios horizontales cerrados. Se asumió que las áreas que presentaban una alta tasa de expansión urbana a través de condominios horizontales cerrados o "parcelas" horizontales cerradas tenían baja urbanidad, con precarios procesos de interacción, integración social e identidad producto de la falta de calidad urbano-ambiental impuesta por tales emprendimientos en las zonas donde se consolidan. Se espera ampliar la comprensión y discusión sobre las causas y consecuencias que esta forma de expansión puede traer a la configuración urbana, la lectura de las ciudades y especialmente sus aspectos relacionales de identidad.

### **PALABRAS CLAVE:**

1. Análisis urbano. 2. Comunidades cerradas. 3. Urbanidad. 4. Aspecto social. 5. Calidad urbano-ambiental.

## LISTA DE FIGURAS

|   |     |
|---|-----|
| Figura 1 - PUBLICIDADE VINCULADA NA CIDADE DE SÃO CARLOS                | 21  |
| Figura 2 - LOCALIZAÇÃO DE SÃO CARLOS – SP.                              | 32  |
| Figura 3 - CIDADE DE SÃO CARLOS - SP.                                   | 33  |
| Figura 4 - ÁREAS DE CONCENTRAÇÃO DE CHFS EM SÃO CARLOS- SP.             | 35  |
| Figura 5 - PRINCIPAIS AVENIDAS DA CIDADE DE SÃO CARLOS - SP.            | 36  |
| Figura 6 - BOMBARDEAMENTO DE PUBLICIDADES E INFORMAÇÕES                 | 44  |
| Figura 7 - THE AMERICAN WAY OF LIFE                                     | 46  |
| Figura 8 - DIFERENCIAÇÃO ESPACIAL - EIRA, BEIRA E TRIBEIRA.             | 52  |
| Figura 9 - SEGREGAÇÃO ENTRE PARAISÓPOLIS E MORUMBI.                     | 53  |
| Figura 10 - PONTOS PROPOSTOS POR KEVIN LYNCH                            | 59  |
| Figura 11 - TIPOLOGIA DE CASA EM CHF E ÁREA DE USO COLETIVO             | 68  |
| Figura 12 - CHF DE LOTES E CHF COM CASAS PRONTAS.                       | 68  |
| Figura 13 - FALTA DE PERMEABILIDADE – MUROS CEGOS DOS CHFS              | 70  |
| Figura 14 - RELAÇÃO "OLHOS NATURAIS".                                   | 71  |
| Figura 15 - PROPAGANDAS VINCULADAS AOS CHFS.                            | 72  |
| Figura 16 - CORREDOR DE UM SHOPPING, SIMULACRO DE UMA PAISAGEM URBANA.  | 73  |
| Figura 17 - REPORTAGEM SOBRE O AUMENTO DA BUSCA POR CHFS.               | 78  |
| Figura 18 - ÁREA DE CONCENTRAÇÃO DE CHFS EM SÃO CARLOS - SP.            | 79  |
| Figura 19 - PROJETO DE APROVAÇÃO DE CHFS                                | 80  |
| Figura 20 - PROJETOS DE APROVAÇÃO E IMPACTOS ANALISADOS.                | 82  |
| Figura 21 - PRIMEIRO CHF DA CIDADE DE SÃO CARLOS                        | 103 |
| Figura 22 - LOTEAMENTOS FECHADOS E CONDOMÍNIOS FECHADOS.                | 104 |
| Figura 23 - PADRÃO CORES - MAPA CONECTIVIDADE                           | 105 |
| Figura 24 – CONECTIVIDADE CHFs COM MUROS                                | 106 |
| Figura 25 – CONECTIVIDADE CHFs SEM MUROS                                | 108 |
| Figura 26 - COMPARATIVO AREAS DE CONCENTRAÇÃO DE CHFS - CONECTIVIDADE   | 109 |
| Figura 27 - LOTEAMENTO ABERTO - CONECTIVIDADE                           | 111 |
| Figura 28 - PADRÃO CORES - MAPA COMPRIMENTO DE SEGMENTO                 | 112 |
| Figura 29 - COMPRIMENTO DE SEGMENTO A                                   | 113 |
| Figura 30 - COMPRIMENTO DE SEGMENTO B                                   | 114 |
| Figura 31 - COMPARATIVO AREAS DE CONCENTRAÇÃO DE CHFS - COMP. SEGMENTOS | 116 |
| Figura 32 - LOTEAMENTO ABERTO - COMP. SEGMENTOS                         | 117 |
| Figura 33 - PADRÃO CORES - MAPA NACH                                    | 119 |
| Figura 34 - NACH – ESCOLHA NORMALIZADA A                                | 121 |
| Figura 35 - NACH – ESCOLHA NORMALIZADA B                                | 122 |
| Figura 36 - COMPARATIVO AREAS DE CONCENTRAÇÃO DE CHFS - NACH            | 124 |
| Figura 37 - LOTEAMENTO ABERTO - NACH                                    | 125 |
| Figura 38 - PADRÃO CORES - MAPA NAIN                                    | 126 |
| Figura 39 - NAIN – INTEGRAÇÃO NORMALIZADA A                             | 127 |
| Figura 40 - NAIN – INTEGRAÇÃO NORMALIZADA B                             | 128 |
| Figura 41 - COMPARATIVO AREAS DE CONCENTRAÇÃO DE CHFS - NAIN            | 130 |
| Figura 42 - LOTEAMENTO ABERTO - NAIN                                    | 131 |
| Figura 43 - TELA DO QUESTIONÁRIO ONLINE                                 | 133 |
| Figura 44 - GRAU DE ANÁLISE DA ANÁLISE IN LOCO                          | 157 |
| Figura 45 - SEGURANÇAS DO CHF   | 158 |
| Figura 46 - PESSOAS CAMINHANDO AO REDOR DOS CHFS                        | 159 |
| Figura 47 - ACESSO E CIRCULAÇÃO   | 162 |
| Figura 48 - USOS DO SOLO AO REDOR DOS CHFS                              | 164 |
| Figura 49 - "SEM" OLHOS DA RUA  | 165 |
| Figura 50 - NÍVEL DE TRATAMENTO AO REDOR DOS CHFS                       | 169 |
| Figura 51 - IMAGENS MENTAIS - CHFS                                      | 172 |
| Figura 52 - IDENTIDADE AREA A   | 174 |
| Figura 53 - FALTA DE IDENTIDADE IMPOSTA PELOS MUROS                     | 174 |

## LISTA DE TABELAS

|  |     |
|--|-----|
| Tabela 1 - DOMICÍLIOS EM VILAS OU CHF. _____               | 31  |
| Tabela 2 - CASAS EM CHF NAS CIDADES PESQUISADAS _____      | 34  |
| Tabela 3 - NÚMERO DE CASAS EM CHFS _____                   | 34  |
| Tabela 4 - CORRENTES PENSAMENTO URBANO _____               | 56  |
| Tabela 5 - TIPO DE DOMICÍLIO _____                         | 79  |
| Tabela 8 – MEDIDAS TOPOLÓGICAS SINTÁTICAS _____            | 96  |
| Tabela 6 – DEFINIÇÃO DO TAMANHO DA AMOSTRAGEM _____        | 98  |
| Tabela 7 - LEVANTAMENTO DE CAMPO / DATAS _____             | 99  |
| Tabela 9 - DATAS DA APLICAÇÃO DOS QUESTIONÁRIOS. _____     | 132 |
| Tabela 10 - FROTA DE VEÍCULOS _____                        | 140 |
| Tabela 11 - REFERÊNCIA PARA LEVANTAMENTO _____             | 155 |
| Tabela 12 - CARACTERIZAÇÃO FÍSICA GERAL _____              | 156 |
| Tabela 13 - ATUAIS PONTOS DE ANÁLISE URBANA DOS CHFS _____ | 186 |
| Tabela 14 - AVALIAÇÃO ÁREAS CONSOLIDADAS POR CHFS _____    | 187 |

## LISTA DE QUADROS

|   |     |
|---|-----|
| Quadro 1 - IMPACTOS GERADOS PELOS CHFS .....        | 27  |
| Quadro 2 - PONTOS KEVIN LYNCH .....                 | 59  |
| Quadro 3 - TÉCNICAS .....                           | 91  |
| Quadro 4 - FONTES SECUNDÁRIAS .....                 | 93  |
| Quadro 6 - CARACTERIZAÇÃO FÍSICA - OBSERVAÇÃO ..... | 153 |

## LISTA DE GRÁFICOS

|   |     |
|---|-----|
| Gráfico 1 - IDADE .....   | 134 |
| Gráfico 2 - GÊNERO .....  | 135 |
| Gráfico 3 - PROFISSÃO .....   | 136 |
| Gráfico 4 - MORA EM CHFS? .....   | 137 |
| Gráfico 5 - ESCOLARIDADE.....   | 138 |
| Gráfico 6 - RENDA.....  | 138 |
| Gráfico 7 - MEIO DE TRANSPORTE PARA O TRABALHO .....                      | 140 |
| Gráfico 8 - MEIO DE TRANSPORTE PARA O LAZER .....                         | 141 |
| Gráfico 9 - PASSA POR MUROS DE CHFS?.....                                 | 142 |
| Gráfico 10 - MOTIVOS PELO QUAL PASSA POR MUROS DE CHFS .....              | 143 |
| Gráfico 11 - O QUE ACHA DOS MUROS?.....                                   | 144 |
| Gráfico 12 - O QUE ACHA DA RUA AO LONGO DO MURO? .....                    | 144 |
| Gráfico 13 - COMO CLASSIFICA A SEGURANÇA DA RUA AO LONGO DE UM MURO ..... | 145 |
| Gráfico 14 - CAMINHARIA NESTA RUA AO LONGO DO MURO? .....                 | 146 |
| Gráfico 15 - AS CALÇADAS SÃO CONFORTÁVEIS?.....                           | 147 |
| Gráfico 16 - AS RUAS SÃO BEM ILUMINADAS? .....                            | 147 |
| Gráfico 17 - AS RUAS SÃO LIMPAS?.....                                     | 148 |
| Gráfico 18 - HÁ PESSOAS NESTA RUA?.....                                   | 149 |
| Gráfico 19 - EXISTE VARIEDADE DE PESSOAS NESTA RUA?.....                  | 150 |
| Gráfico 20 - UMA MULHER SE SENTIRIA SEGURA AO CAMINHAR NESTA RUA?.....    | 150 |
| Gráfico 21 - É SEGURA ATRAVESSAR ESSA RUA? .....                          | 151 |
| Gráfico 22 - QUANTIDADE DE PESSOAS .....                                  | 158 |
| Gráfico 23 - DIVERSIDADE DE GÊNERO.....                                   | 160 |
| Gráfico 24 - ACESSO E CIRCULAÇÃO .....                                    | 161 |
| Gráfico 25 - USO DO SOLO / VIZINHANÇA.....                                | 163 |
| Gráfico 26 - CONEXÃO - OLHOS PARA A RUA .....                             | 166 |
| Gráfico 27 -NÍVEL DE TRATAMENTO .....                                     | 170 |
| Gráfico 28 - TOPOCEPTIVO.....   | 173 |
| Gráfico 29 - ANÁLISE CONECTIVIDADE .....                                  | 181 |
| Gráfico 30 - ANÁLISE COMPR. SEGMENTOS .....                               | 181 |
| Gráfico 31 - ANÁLISE NAIN .....   | 182 |
| Gráfico 32 - ANÁLISE NACH.....  | 183 |

## LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

- ABNT** - Associação Brasileira de Normas Técnicas.
- CAD** – Desenho Assistido por Computador (*Computer Aided Design*)
- CHFs** – Condomínios horizontais fechados.
- DF** – Distrito Federal.
- EUA's** – Estados Unidos da América.
- EIV** – Estudo de Impacto de Vizinhança.
- FAU** – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo.
- FAUeD** – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo e Design.
- HA** - Hectares
- IBGE** – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatísticas
- IBOPE** - Instituto Brasileiro de Opinião Pública e Estatística.
- IPTU** - Imposto Predial e Territorial Urbano.
- MNRU** - Movimento Nacional pela Reforma Urbana.
- NACH** - *Normalised Angular Choice*
- NAIN** - *Normalised Angular Integration*
- PD** – Plano Diretor.
- PDE** – Plano Diretor estratégico.
- PMCMV** – Programa Minha casa, minha vida.
- PDSC** – Plano Diretor de São Carlos.
- PMSC** – Prefeitura Municipal de São Carlos.
- RM** – Região Metropolitana.
- RMs** – Regiões Metropolitanas.
- RMSP** – Região metropolitana de São Paulo.
- SC** – São Carlos.
- SE** – Sintaxe espacial
- SHDU** – Secretaria de Habitação e Desenvolvimento Urbano.
- SM** – Salário Mínimo.
- TAC** - Termo de Ajustamento de Conduta.
- UFU** – Universidade Federal de Uberlândia.
- UnB** – Universidade de Brasília.
- USP** – Universidade de São Paulo.



## SUMÁRIO

|  |            |
|--|------------|
| <b>INTRODUÇÃO</b> .....  | 20         |
| I.    Questões de pesquisa .....   | 29         |
| II.   Contextualização .....   | 31         |
| III.  Caracterização do problema.....                                      | 37         |
| IV.   Estrutura da tese .....  | 38         |
| <br>   |            |
| <b>1.  A ANÁLISE URBANA NA SOCIOLOGIA URBANA</b> .....                     | <b>42</b>  |
| 1.1  Os limites sociológicos e os questionamentos de Georg Simmel.....     | 43         |
| 1.2  A Sociologia Urbana e a Escola de Chicago .....                       | 45         |
| 1.3  A Visão Marxista e sua contribuição na análise social do espaço ..... | 48         |
| 1.4  Análise urbana na percepção ambiental de Kevin Lynch.....             | 54         |
| 1.5  Afinidades teóricas e propositivas .....                              | 61         |
| <br>   |            |
| <b>2.  ANÁLISE DOS CHFS A LUZ DAS TEORIAS URBANAS RECENTES</b> .....       | <b>64</b>  |
| 2.1  Conceituação acerca dos condomínios horizontais fechados .....        | 65         |
| 2.2  Considerações acerca da sociedade dos condomínios .....               | 71         |
| 2.3  Considerações acerca da teoria da Sintaxe Espacial - SE .....         | 74         |
| 2.4  Processo de Aprovação e suas implicações.....                         | 77         |
| 2.5  Afinidades conceituais e propositivas .....                           | 83         |
| <br>   |            |
| <b>3.  ASPECTOS METODOLÓGICOS E TÉCNICOS</b> .....                         | <b>87</b>  |
| 3.1  Aspectos metodológicos e métodos de pesquisa .....                    | 87         |
| 3.2  Aspectos técnicos .....   | 91         |
| <br>   |            |
| <b>4.  ANÁLISE DE AREA CONSOLIDADA POR CHFS - APLICAÇÃO</b> .....          | <b>102</b> |
| 4.1  Caracterização física por Mapas .....                                 | 102        |
| 4.1.1  Conectividade .....   | 104        |
| 4.1.2  Comprimento de segmento.....  | 112        |
| 4.1.3  NACH – Escolha normalizada.....                                     | 118        |
| 4.1.4  NAIN – Integração normalizada.....                                  | 125        |
| 4.2  Caracterização do sujeito – Questionário.....                         | 132        |
| 4.2.1  Caracterização do sujeito .....                                     | 134        |
| 4.2.2  Percepção de Muros .....  | 141        |
| 4.2.3  Análise da Percepção sobre os muros .....                           | 142        |
| 4.3  Caracterização física através da Análise <i>in loco</i> .....         | 153        |

|           |   |            |
|-----------|---|------------|
| 4.3.1     | <i>Observação in loco das áreas de concentração de CHFs da Cidade de São Carlos- SP: pessoas.....</i>                   | 157        |
| 4.3.2     | <i>Observação in loco das áreas de concentração de CHFs da Cidade de São Carlos- SP: Acesso e circulação .....</i>      | 160        |
| 4.3.3     | <i>Observação in loco das áreas de concentração de CHFs da Cidade de São Carlos- SP: Uso do solo / vizinhança .....</i> | 162        |
| 4.3.4     | <i>Observação in loco das áreas de concentração de CHFs da Cidade de São Carlos- SP: conexão – “Olhos da rua” .....</i> | 165        |
| 4.3.5     | <i>Observação in loco das áreas de concentração de CHFs da Cidade de São Carlos- SP: Nível de tratamento.....</i>       | 168        |
| 4.3.6     | <i>Observação in loco das áreas de concentração de CHFs da Cidade de São Carlos- SP: topográficos .....</i>             | 171        |
| 4.4       | Considerações parciais .....  | 175        |
| <b>5.</b> | <b>CONSIDERAÇÕES FINAIS.....</b>  | <b>178</b> |
| 5.1       | Avaliação geral do estudo – principais resultados .....   | 179        |
| 5.2       | Proposta de análise urbana para áreas consolidadas por CHFs .....   | 186        |
| 5.3       | Sugestões e recomendações para futuras investigações .....  | 189        |
| <b>6.</b> | <b>REFERÊNCIAS .....</b>  | <b>192</b> |
| <b>7.</b> | <b>APÊNDICES &amp; ANEXOS .....</b>   | <b>197</b> |

*"Toda definição acabada é uma espécie de morte, porque sendo fechada, mata justo a inquietação e a curiosidade que nos impulsionam para coisas que, vivas, palpitam e pulsam."*

Lúcia Santaella

# INTRODUÇÃO

## INTRODUÇÃO

Desde a década de 1950, quando o Brasil passou a experimentar um processo de industrialização, principalmente sob o governo de Juscelino Kubitschek, houve grande êxodo rural, tipo migratório que provocou crescimento intenso na maioria das cidades brasileiras. O espaço urbano era incapaz de absorver, naquele momento, com boa qualidade e infraestrutura, o aumento populacional. Segundo pesquisadores (SANTOS, 1993; REIS, 2006), tal processo foi responsável pelo surgimento de inúmeras moradias irregulares, inchaço de favelas e consolidação de áreas habitacionais sem saneamento básico.

Em resposta à crise urbana dos anos 1980, movimentos de democratização lutaram contra a ditadura e por reformas urbanas. Dentre eles o Movimento Nacional pela Reforma Urbana - MNRU, que culminou nos capítulos 182 e 183 da Constituição de 1988, que mais tarde serviria de base para a criação da principal legislação de política de planejamento urbano, a Lei n.º 10.257/2001, o Estatuto da Cidade – que garante “o direito à cidade” a todos os cidadãos<sup>2</sup>.

Os reflexos das mudanças não se deram apenas nas transformações econômicas e sociais, mas também nas esferas da percepção, da ocupação e do uso do solo urbano. O aumento populacional associado à expansão urbana horizontal gerou cidades dispersas e super adensamento em áreas centrais antes consolidadas. Ambos contribuem para diminuir a qualidade de vida urbana<sup>3</sup> e para fragmentar a estrutura urbana (ROGERS, 2013; GOUVÊA, 2002).

A produção de cidades ambientalmente equilibradas, economicamente dinâmicas e socialmente justas é fundamental para que os objetivos previstos na Constituição Federal sejam alcançados, mesmo com o alto índice de urbanização nacional – em 2010<sup>4</sup>, 84,36% da população brasileira vivia em cidades (IBGE, 2011)<sup>5</sup>.

---

<sup>2</sup> Sobre este assunto ver FALCOSKI, L.A.N. **Dimensões morfológicas de desempenho**: instrumentos urbanísticos de planejamento e desenho urbano. 1997. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) - FAU, USP, São Paulo.

<sup>3</sup> Neste trabalho concorda-se com Hardt et al., (2013) que o conceito de qualidade de vida urbana seja “uma somatória da qualidade dos ambientes e cenários naturais e antrópicos da cidade” (HARDT, et al, 2013, p.151), ou seja, a cidade deve ser estudada e pensada em todos os seus aspectos possíveis.

<sup>4</sup> O último censo realizado pelo instituto IBGE data de 2010, e o próximo está previsto para acontecer em 2022, atrasado em dois anos em decorrência da Pandemia de COVID-19 e do corte de verbas previstas para a operação.

<sup>5</sup> De acordo com dados da Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios (PNAD) 2015, a maior parte da população brasileira, 84,72%, vive em áreas urbanas. Já 15,28% dos brasileiros vivem em áreas rurais.

Com a ordem capitalista vigente e o aumento da busca por espaços mais qualificados e humanizados, o solo passou a ter cada dia mais valor de mercadoria, como observava Lefebvre (1991), ao afirmar que uma menor presença do Estado na esfera da regulação contribui para a moradia deixar de ter valor somente de uso e assumir um maior valor de troca, conformidade a lógica capitalista atual.

Desta forma, os empreendedores privados (além de grileiros, proprietários privados e especuladores imobiliários), veem na deficiência do planejamento urbano e na má qualidade dos espaços públicos potencialidade de fonte rentável (CALDEIRA, 2000; ROLNIK, 2015) e passam a ofertar, através da construção de *shoppings*, condomínios e “loteamentos” horizontais fechados, qualidade de vida e segurança àqueles que podem pagar.

No caso brasileiro, muitas cidades a partir da década de 1970 passaram a apresentar uma forma de expansão urbana periférica e segregada, através da inserção de condomínios horizontais fechados (JORDÃO, 2014).

Figura 1 - PUBLICIDADE VINCULADA NA CIDADE DE SÃO CARLOS



Fonte: Pessoal - Material coletado nas ruas da cidade de São Carlos – com adaptação.

Os condomínios horizontais fechados (doravante CHFs) surgiram como resposta às necessidades de qualidade de vida e segurança<sup>6</sup> (JORDÃO, 2014), mas simultaneamente, trouxeram perda da qualidade de vida urbana, através da inserção de paisagens monótonas, homogêneas, sem vida e sem interação.

Atualmente, a divulgação dos CHFs é realizada através da publicidade (figura 01) que lhes atribui *status* de espaço com mais qualidade de vida e segurança. No entanto, na maioria das vezes só o espaço interno (intramuros) é contemplado nos projetos de modo qualificado. As áreas adjacentes e externas aos muros não são (re) qualificadas e configuram-se em espaços que não favorecem a urbanidade, que no entendimento de Netto et al. (2012), é a apreensão da própria relação espaço/sociedade evidenciada a seguir:

Argumento que a definição de urbanidade deve manter o espaço como dimensão ativa, sob o risco de desespacializarmos a noção e retirarmos componentes espaciais que possam estar ativos, mesmo que livres de relações causais. Tanto a urbanidade não poderia ser induzida pelo espaço apenas como não emergiria em qualquer condição espacial. Argumento que a investigação da urbanidade deve esclarecer as condições entre esses extremos. (NETTO, et al, 2012, p.19)

No livro “*O Espaço de Exceção*”, de 2002, de autoria de Frederico de Holanda, a urbanidade é apresentada como algo que se refere à cidade, enquanto realidade física. Outrossim, Aguiar, Netto - e outros - relacionam-na a questões sobre a qualidade de “cortês, afável, relativo à negociação continuada entre interesses”, como está apresentado a seguir:

As palavras “formalidade” e “urbanidade” são interessantes para nossos fins porque elas comunicam simultaneamente idéias relativas ao espaço físico - e portanto a padrões espaciais - e idéias relativas a comportamentos humanos - e portanto à vida espacial e à vida social. “Formalidade” vem de “formal”, relativo a “forma” - “limites exteriores da matéria de que é constituído um corpo, e que conferem a este um feitio, uma configuração, um aspecto particular” -, mas isto de uma certa maneira: “que não é espontâneo; que se atém a fórmulas estabelecidas; convencional.” “Formalidade” também é uma “maneira expressa de proceder; aquilo que é de praxe, rotina.” Por sua vez, “urbanidade” obviamente se refere à cidade, enquanto realidade física, mas também à qualidade de “cortês, afável, relativo à negociação

---

<sup>6</sup> Através de questionários aplicados ao longo do mestrado e registrados na dissertação “SUB-URBANIZAÇÃO: A expansão de São Carlos através de Condomínios Horizontais fechados” foi possível confirmar nos anos 1970 as pessoas migraram para os CHFs por buscarem espaços maiores (quintal e jardim), diferentemente da década de 1980, cuja motivação passou a ser a busca por mais segurança. Nas décadas de 1990 e 2000, os questionários apontaram migração em busca de status e de viver entre iguais.

continuada entre interesses.” Proponho que os mais diversos tipos de assentamentos humanos encontrados ao longo da história, podem ser caracterizados como posições ao longo do intervalo entre essas tendências polares. (HOLANDA, 2002, p. 125 – 126)

Para compreender urbanidade se faz necessário apresentar o que Holanda (2002) chama paradigma da formalidade, dado que o paradigma da urbanidade se constitui de forma oposta a ela. O autor sustenta que o paradigma da formalidade se caracteriza:

pela maximização do espaço aberto sobre a área total do assentamento; maior espaço convexo médio; menor número de constituições por espaço convexo; maior percentual de espaços cegos; maior superfície de metros quadrados de espaço aberto por constituição; maior número de metros lineares das ilhas que definem os espaços convexos, por constituição; tanto malhas extremamente regulares, como malhas extremamente irregulares (em oposição a um certo meio termo nesta escala de variabilidade); novamente, uma estrutura axial extremamente rasa ou extremamente profunda (em oposição também a um certo meio termo nesta escala de variabilidade); baixas medidas de inteligibilidade; núcleos integradores que ora se concentram na periferia, ora se concentram no miolo do sistema, e não irrigam o assentamento como um todo. (HOLANDA, 2002, p. 126)

Muitas dessas características “formais” são perceptíveis nos enclaves urbanos, principalmente em condomínios horizontais fechados que utilizam estruturas de barreiras e permeabilidades que induzem o não estar, elemento crucial para haver apropriação e urbanidade. No livro *Arquitetura & Urbanidade*, Holanda et al. (2003) observam que, fisicamente, a urbanidade está relacionada à existência de espaços ocupados, diversos e conectados, como vemos a seguir:

Propus que *urbanidade* fisicamente caracteriza: a) minimizar espaços abertos em prol de ocupados; b) menores unidades de espaço abertos (ruas, praças); c) maior número de portas abrindo para lugares públicos (**jamais paredes cegas**); d) minimizar espaços segregados, *guetizados* (becos sem saída, **condomínios fechados**) e efeitos *panópticos* pelos quais tudo se vê e vigia. (HOLANDA, 2003, p. 16 – grifo meu)

Em sentido amplo, Aguiar (2012) afirma que a urbanidade emerge atualmente num sentido maior e mais abrangente. Para o autor, o conceito deve ser revisitado e reconceituado, passando de uma definição aplicável ao comportamento das pessoas

(cortesia, civilidade e respeito entre si) para um conceito aplicável e relacionado aos estudos urbanos, referente às qualidades e ao caráter das cidades.

O conceito de urbanidade, aqui focalizado, se refere ao modo como espaços da cidade *acolhem* as pessoas. Espaços com **urbanidade são espaços hospitaleiros**. O oposto são os espaços inóspitos ou, se quisermos, de baixa urbanidade. Vivemos em cidades onde o espaço público é cada vez mais inóspito, marcado por grades nas fachadas de prédios, extensos muros contornando introvertidos condomínios, mega *shopping-centers* / mega estacionamentos e, a pior parte, as áridas *freeways* urbanas. Essa parece ser cada vez mais, nas mais diversas culturas, a urbanidade da classe média. (AGUIAR, 2012, p.e – grifo meu)

A urbanidade, neste trabalho, é tida como um conjunto de qualidades não só dos cidadãos, mas também do espaço público, que permite que as pessoas se apropriem, se identifiquem e criem elos afetivos com o lugar. Acredito que seja também o modo como o espaço acolhe as pessoas e vice-versa, e permite a criação de um elo afetivo entre as pessoas e o meio, aspecto importante para a consolidação de processos sociais e de cidadania.

Vários autores (LYNCH, 1960; JACOBS<sup>7</sup>, 2000; HOLANDA, 2013; GEHL, 2013) apontam que a qualidade urbana da cidade está associada ao processo de apropriação e de acolhimento que as pessoas têm com os espaços, principalmente os públicos. Segundo eles, as cidades precisam apresentar uma vasta gama de qualidades para que essa apropriação aconteça.

No consagrado livro *A imagem da cidade*, Lynch (1960) demonstra que, para a estruturação da imagabilidade, as pessoas capturam atributos através da visão. Para o autor o entendimento e a legibilidade de uma cidade estão associados à facilidade de leitura visual que ela apresenta. Ainda Lynch (1960) aponta que as cidades vivenciam constante processo de reconstrução, e desta forma apresentam novas problemáticas e potencialidades. Por isso, compete analisá-las sob nova “luz” e devida contextualização, com o passar dos anos.

Panerai (2014) demonstra que através da estrutura morfológica de uma cidade é possível analisar e entender a lógica de sua formação, do crescimento e das modificações, de sua ocupação até os seus usos e apropriações. O autor relembra a importância de Lynch

---

<sup>7</sup> Publicado originalmente em 1961 - título original: *The death and life of great american cities*.



(1960) e de Cullen (1961) para a compreensão das cidades por meio da percepção visual do ser humano.

É fundamental compreender a cidade não só como um conjunto de edifícios e outras construções. Ela é lugar de relações homem versus homem e homem versus natureza/meio. É forma de expressão e representação do próprio homem e modelo de desenvolvimento de sua vida. Dado isso, é algo que se apresenta de forma complexa, paradoxal e por vezes polarizada.

No meio científico se constata esforços em trabalhos como os de GEDDES, 1915; LYNCH, 1960; PANERAI, 2014; HARDT et al., 2013, HOLANDA, 2013; CIOCOLETTO et al., 2014, KOHLSDORF et al., 2017), que buscam mensurar e analisar as qualidades e problemas das cidades. Um destes esforços é a Teoria da Sintaxe Espacial (doravante SE), desenvolvida na década de 1970 por Bill Hillier e colaboradores da Universidade de Londres. Frederico de Holanda, em suas anotações de aula, afirma que a “SE é uma teoria posicional por excelência”; que existe relação recíproca entre arquitetura e sociedade e isso torna impossível a compreensão de uma sem considerar a outro – porque ambas são fenômenos espaciais.

Sabemos que a teoria tem suas raízes ainda nos anos 1970, no trabalho de Hillier e Leaman, e ganha sistematização e ambição enquanto teoria socioespacial em Hillier e Hanson. As ideias que aproximam o estudo da estrutura espacial de assentamentos e aspectos de sua apropriação ganham a forma de uma teoria da organização espacial de sociedades a partir de recursos antropológicos que permitiram tanto ideias não exploradas em um sentido socioespacial quanto conexões a novos aspectos do espaço. O estruturalismo de Lévi-Strauss oferece a Hillier uma forma de superar o dualismo do paradigma ‘**humano-ambiente**’, bem como a visão do espaço como projeção da organização mental, do próprio Lévi-Strauss, ao propor atores capazes de conhecer a realidade e o ambiente construído como sistemas de fenômenos discretos, contendo em si uma “lógica social” irredutível à experiência individual subjetiva. (NETTO, 2013.p.e. Grifo meu)

A SE oferece um importante método para este trabalho, que busca superar o dualismo Humano-Ambiente e analisar as relações entre estas duas polaridades, que completam um sistema dinâmico e complexo.

Esta tese busca compreender a relação entre a configuração do espaço urbano – espaços convexos, linhas axiais etc. – e a criação de locais com maior e melhor qualidade de vida urbana, assim permitindo a consolidação de processos de urbanidade.

Apesar de o meio acadêmico demonstrar por estudos e publicações ser preciso construir uma visão do território em que as pessoas se integram à vida urbana usufruindo dos melhores aspectos de produção e qualidade de vida, prevalece em órgãos públicos (principalmente em prefeituras municipais) a visão de que a arquitetura é como campo de ação para transformar e intervir nas cidades e nas sociedades em torno delas. Intervenções essas, que em sua maioria, não favorecem a cidade na totalidade, e abrem precedentes para que questionemos o setor público sobre suas finalidades e para quem são feitas.

Para aprovar alguns empreendimentos (como os Condomínios Horizontais Fechados – CHFs), o Estatuto da Cidade sugere que os municípios utilizem o EIV - Estudo de Impacto de Vizinhança, cujo ideal é prever e minimizar impactos negativos e potencializar os impactos positivos, para propiciar maiores e melhores consequências à qualidade de vida não só dos que residirão e usufruirão do espaço, mas também daqueles que de forma direta ou indireta serão afetados. Entretanto, conforme a seção XII, do artigo 36, da lei n.º 10.257/2001, quem definirá os empreendimentos que deverão elaborar um estudo prévio de EIV é o próprio poder público municipal.

**Art. 36. Lei municipal definirá os empreendimentos e atividades privados ou públicos em área urbana que dependerão de elaboração de estudo prévio de impacto de vizinhança (EIV) para obter as licenças ou autorizações de construção, ampliação ou funcionamento a cargo do Poder Público municipal. (Lei nº 10.257/2001. Grifo meu).**

Esse método de avaliação urbana abre precedentes para haver uma facilitação na aprovação destes empreendimentos mediante interesses particulares e coloca em risco a qualidade urbano-ambiental, principalmente sobre o aspecto social.

Somente alguns empreendimentos estarão sujeitos a aplicarem o E.I.V., e aqueles que o aplicam, analisam somente os problemas decorrentes do adensamento da área, fluxo viário (carros e malha viária) e questões ambientais (rios, nascentes e matas). Tal abordagem implica um número restrito de aspectos<sup>8</sup> pelos quais a configuração urbana afeta a vida das pessoas. Holanda (2013) alarga o espectro desses aspectos, ao enumerar oito dimensões de desempenho: funcionais, bioclimáticas, econômicas, topoceptivas, afetivas, simbólicas, estéticas, e principalmente, para o caso que nos concerne, os *aspectos sociológicos* do desempenho da arquitetura (HOLANDA, 2013). Mais recentemente, Holanda sintetizou estes últimos da seguinte forma:

---

<sup>8</sup> A decomposição analítica por aspectos diz respeito ao desempenho dos lugares, não à sua determinação.

1. Como a configuração da arquitetura – a *sintaxe*, intrínseca à configuração – implica a distribuição de corpos no espaço e no tempo [LUGAR];
2. Como o *habitus*<sup>9</sup> – a *semântica*, extrínseca à configuração – implica a distribuição de corpos no espaço e no tempo [GENTE];
3. Como ambas as coisas importam socialmente.<sup>10</sup>

A expansão urbana feita por condomínios e “loteamentos” horizontais fechados<sup>11</sup> traz consigo novos desafios urbanos, sobretudo pela perspectiva de um desenvolvimento socialmente sustentável. Apesar da importância de análises como o E.I.V., estas não abordam a complexidade e a necessidade de se avaliar a estrutura urbana (no caso, as áreas consolidadas por enclaves urbanos) através de aspectos que influenciam a qualidade dos espaços públicos urbanos a seu redor.

Ao analisar a vasta bibliografia acerca dos condomínios horizontais fechados (Quadro 01), percebe-se que, tanto nas referências de âmbito nacional quanto nas internacionais, é comum os autores (SALGADO, 2000; MOURA, 2012; SANTOS, 2002; CALDEIRA, 2000; JORDÃO, 2014.) discutirem sobre os impactos gerados pela inserção desenfreada e sem estudos completos de condomínios horizontais fechados nas cidades. E apesar do E.I.V. atentar para aspectos de fluxos (carros e vias) e ambientais (matas e rios), o Quadro 1 demonstra que existe enorme variedade de outros possíveis impactos, principalmente de ordem social, desconsiderados na hora de implementação dos CHFs.

Quadro 1- IMPACTOS GERADOS PELOS CHFS

| IMPACTO   | PAIS      | AUTORES  |
|---|-----------|--|
| Segregação e exclusão socioeconômica e espacial | Brasil    | GOODEY, 1984; RIBEIRO, 1997; UGALDE, 2002; SALGADO, 2002; MIÑO, 1999; CARVALHO et al., 1997; MOURA, 2003; SANTOS, 2002; SANTOS, 1981; SOUZA, 2003; BHERING, 2002; CALDEIRA, 2000; TRAMONTANO e SANTOS, 2000; ANDRADE, 2001; COUTO, 2003; BUENO, 2003; CASTRIOTA, 2003. JORDÃO, 2014. |
|   | Argentina | THUILLIER, 2003  |
|   | México    | GIGLIA, 2003   |

<sup>9</sup> Conceito fulcral de Pierre Bourdieu (2008) conotando formas de ter, sentir, pensar e agir que posicionam o sujeito em certo ponto da escala social, e ao qual voltaremos.

<sup>10</sup> Palestra realizada no âmbito da Rede Lusófona de Morfologia Urbana, em 1.9.2021, transmitida *live*, e disponível em <https://www.youtube.com/watch?v=nd3sWBWQupE&t=640s>.

<sup>11</sup> Apesar de semelhantes fisicamente, são configurados legalmente de forma distinta – ver capítulo 02

|   |                                      |  |
|---|--------------------------------------|--|
|   | EUA                                  | GOIX, 2003; ROBINSON, 2003; BLAKELY e SNYDER, 1998;  |
|   | Holanda                              | AALBERS, 2003;   |
|   | Inglaterra                           | MacLEOD, 2003; ATKINSON e FLINT, 2003; MOOBELA, 2003; DARIEN, 2003.                                      |
|   | Turquia                              | DUNDAR, 2003.  |
|   | Dublin                               | PUNCH et al., 2003.  |
|   | África do Sul                        | LANDMAN, 2003; JÜRGENS e GNAD, 2002; OMENYA, 2003.   |
|   | Canadá                               | TOWNSHEND, 2002; GRANT, 2003.  |
|   | Arábia Saudita                       | GLASZE e ALKAHAYYAL, 2002.   |
|   | Nova Zelândia                        | DIXON, 2003.   |
|   | China                                | WU, 2003.  |
| Privatização do espaço público  | Todos os autores acima citados mais: |  |
|   | Brasil                               | SOUZA, 2003.   |
|   | França                               | CHARMES, 2003.   |
|   | Inglaterra                           | WEBSTER, 2002.   |
| Perda das redes sociais, ou seja, o menor envolvimento dos cidadãos na vida cívica e conseqüente menor interação social   | Argentina                            | THUILLIER, 2003  |
|   | EUA                                  | GIROIR, 2003   |
|   | Inglaterra                           | ATKINSON e FLINT, 2003; MOOBELA, 2003; MacLEOD, 2003; WEBSTER, 2002; BLANDY e LISTER, 2003; DARIEN, 2003 |
|   | Turquia                              | DUNDAR, 2003.  |
|   | Nova Zelândia                        | DIXON, 2003.   |
|   | China                                | WU, 2003.  |
| Perda da vida pública e do significado do espaço público, decorrentes de sua privatização e/ou da perda das redes sociais   | Brasil                               | BHERING, 2002; CARVALHO et al., 1997; MIÑO, 1999; COUTO, 2003; SOUZA, 2003; ANDRADE, 2001. JORDÃO, 2014. |
|   | Argentina                            | COY, 2002.   |
|   | Inglaterra                           | BLANDY e LISTER, 2003; DARIEN, 2003.   |
|   | Turquia                              | DUNDAR, 2003.  |
| Diminuição da cidadania e / ou destruição da democracia.  | Brasil                               | GOMES, 2002; CALDEIRA, 2000  |
|   | México                               | GIGLIA, 2003   |
|   | Inglaterra                           | GLASZE, 2003; DARIEN, 2003.  |
|   | Turquia                              | DUNDAR, 2003.  |
| Enfraquecimento do poder público, da administração pública, decorrente da privatização dos serviços públicos, ou seja, da transferência para a esfera privada dos serviços públicos como segurança e manutenção. E, conseqüente dificuldade de gerenciamento e manutenção urbana. | Brasil                               | COUTO, 2003; MOURA, 2003; SOUZA, 2003; ANDRADE, 2001; SALGADO, 2000; SANTOS, 1981;                       |
|   | Argentina                            | COY, 2002; THUILLIER; 2003.  |
|   | México                               | GIGLIA, 2003.  |
|   | EUA                                  | GOIX, 2003; ROBINSON, 2003; BLAKELY e SNYDER, 1997 e 1998; McKENZIE, 2003.                               |
|   | Inglaterra                           | ATKINSON e FLINT, 2003; GLASZE, 2003; WEBSTER et al., 2002; WEBSTER, 2002; DARIEN, 2003; MOOBELA, 2003.  |
|   | França                               | CHARMES, 2003.   |
|   | Nova Zelândia                        | DIXON, 2003.   |
|   | Africa do Sul                        | LANDMAN, 2003.   |
|   | Canadá                               | GRANT, 2003.   |
|   | Arábia Saudita                       | GLASZE e ALKAHAYYAL, 2002.   |
|   | Brasil                               | BHERING, 2002; SALGADO, 2000; SOUZA, 2003. JORDÃO, 2014.   |

|   |               |  |
|---|---------------|--|
| Fragmentação e segmentação do tecido urbano.  | Argentina     | COY, 2002.   |
|   | EUA           | GOIX, 2003.  |
|   | Inglaterra    | MOOBELA, 2003; MacLEOD, 2003.  |
|   | África do Sul | LANDMAN, 2003.   |
|   | China         | WU, 2003; GIROIR, 2003.  |
| Favelização das áreas adjacentes  | Brasil        | VILLASCHI, 2003; BHERING, 2002.  |
|   | Argentina     | COY, 2002; THUILIER, 2003.   |
|   | Inglaterra    | MOOBELA, 2003  |
| Criação de novos centros, instalação de escolas, shoppings, supermercados, centros de lazer, nos arredores, e aumento populacional. | Brasil        | VILLASCHI, 2003; COUTO, 2003; BHERING, 2002; PEREIRA e TRAMONTANO, 1999. |
|   | Argentina     | COY, 2002; THUILIER, 2003.   |
|   | EUA           | BLAKELY e SNYDER, 1997 e 1998.   |
|   | China         | GIROIR, 2003   |
| Geração de empregos para classe de renda baixas e aumento valor solo dos arredores.   | Brasil        | VILLASCHI, 2003; BHERING, 2002; PEREIRA e TRAMONTANO, 1999.              |
|   | Argentina     | COY, 2002; THUILIER, 2003.   |

Fonte: Bercker [2005] com adaptações.

## I. Questões de pesquisa

O questionamento central do desenvolvimento desta pesquisa surge da inquietação de como averiguar os impactos negativos nos aspectos sociológicos nas áreas consolidadas por condomínios horizontais fechados, e assim poder ampliar as bases conceituais, e minimizar ou transformar essas áreas quando necessário.

A questão principal deste estudo é: os espaços públicos limítrofes<sup>12</sup> aos condomínios horizontais fechados<sup>13</sup> possuem uma baixa urbanidade<sup>14</sup> devido a suas barreiras físicas<sup>15</sup>?

Partimos da premissa de que as áreas consolidadas pela implantação de padrões que possuem sistemas de barreiras / fronteiras (neste caso, muros e grades) impactam a forma pela qual as pessoas leem a cidade. E na busca por uma resposta, foi verificado o grau de urbanidade em áreas já consolidadas por CHFs na cidade de São Carlos, do interior paulista.

<sup>12</sup> Ruas e praças.

<sup>13</sup> Condomínios horizontais fechados, “loteamentos” horizontais fechados, *shoppings*, Universidades, cemitérios, entre outros.

<sup>14</sup> Conjunto de qualidades no e do espaço público que permita que as pessoas se apropriem, se identifiquem e assim criem elos afetivos com o lugar.

<sup>15</sup> Como muros, grades, guaritas – Contudo, também são barreiras psicológicas e visuais.

Com base nessa premissa e associada às perguntas de pesquisa anteriormente formuladas, propõe-se como hipótese que: as áreas que apresentam alta taxa de expansão urbana por condomínios horizontais fechados ou “loteamentos” horizontais fechados têm baixa urbanidade, com processos precários de interação, integração social e identidade *topoceptiva*<sup>16</sup> decorrentes da falta de qualidade urbano-ambiental imposta por tais empreendimentos nas áreas onde se consolidam.

Apesar dos inúmeros impactos listados, o objetivo principal desta tese consiste em averiguar aquelas características que afetam as relações sociais e assim o grau de urbanidade das ruas que margeiam as áreas consolidadas por condomínios horizontais fechados.

Para alcançar o objetivo e para compreender se as relações sociais são impactadas pelos elementos de barreiras que os CHFs utilizam para sua segregação do espaço público, faz-se o desdobramento em seis objetivos específicos:

- Identificar e interpretar a bibliografia específica sobre aspectos sociológicos, sociologia urbana, análises urbanas, urbanidade e suas respectivas abordagens teórico-conceituais no campo do urbanismo;
- Revisar bibliografia específica e respectivas abordagens teórico-conceituais sobre condomínios horizontais fechados no campo do urbanismo e da expansão urbana;
- investigar objetivamente áreas (fisicamente) consolidadas por enclaves urbanos;
- investigar objetivamente áreas (socialmente) consolidadas por enclaves urbanos;
- comparar áreas consolidadas por enclaves urbanas com outras partes da cidade;
- sistematizar os resultados, reflexões e potencialidades obtidas com a análise urbana realizada;
- investigar a identidade e a orientabilidade dos lugares a partir das entrevistas com os sujeitos.

Em resumo, o trabalho investiga como é a apropriação, a percepção pelas pessoas e a permanência nas ruas ao redor dos condomínios horizontais fechados. Para compreender essa situação foi necessário entender: 1 - a análise urbana ao longo da Sociologia Urbana, 2 - Teorias morfológicas recentes, 3 - Aspectos sociológicos, 4 - Urbanidade, e 5 - Atual forma de análise urbana para CHFs.

---

<sup>16</sup> Referente à *identidade* (memorabilidade) e *orientabilidade* (facilidade para navegar) dos lugares, as duas subdimensões de Kohlsdorf e Kohlsdorf (2017).

## II. Contextualização

Os CHFs, desde a década de 1970, são formas pelas quais as cidades brasileiras vêm se expandindo. Segundo o IBGE, a região sudeste foi a que mais implementou o sistema de condomínios ou vilas (horizontais) no Brasil (tabela 3). Com base nos seus levantamentos, em 2010 a região sudeste apresentava cerca de 517 mil casas em áreas fechadas como condomínios horizontais fechados ou vilas fechadas.

Conforme as notas metodológicas do IBGE, existe diferença entre casa de vila ou em condomínio; a saber:

- Casa de vila - quando localizada em edificação que fazia parte de um grupo de casas com acesso único a um logradouro. Na vila, as casas estão, geralmente, agrupadas umas junto às outras, constituindo-se, às vezes, de casas geminadas. Cada uma delas possui uma identificação de porta ou designação própria; ou

- Casa em condomínio - quando localizada em edificação que fazia parte de um conjunto residencial (condomínio) constituído de dependências de uso comum (tais como áreas de lazer, praças interiores, quadras de esporte etc.). As casas de condomínio são geralmente separadas umas das outras, cada uma delas tendo uma identificação de porta ou designação própria.

Tabela 1 - DOMICÍLIOS EM VILAS OU CHF.

| Tabela 3152 - Domicílios particulares permanentes, por tipo do domicílio e número de moradores - Resultados Preliminares do Universo |                   |                               |
|--|-------------------|-------------------------------|
| Variável - Domicílios particulares permanentes (Unidades)  |                   |                               |
| Número de moradores - Total  |                   |                               |
| Ano - 2010   |                   |                               |
| Brasil e Grande Região   | Tipo de domicílio |                               |
|  | Total             | Casa de vila ou em condomínio |
| Brasil   | 57.324.185        | 1.018.492                     |
| Norte  | 3.975.533         | 107.185                       |
| Nordeste   | 14.922.901        | 232.657                       |
| <b>Sudeste</b>   | <b>25.199.799</b> | <b>517.987</b>                |
| Sul  | 8.891.279         | 83.543                        |
| Centro-Oeste   | 4.334.673         | 77.120                        |

Fonte: IBGE - Censo Demográfico

Fonte: IBGE (2019)

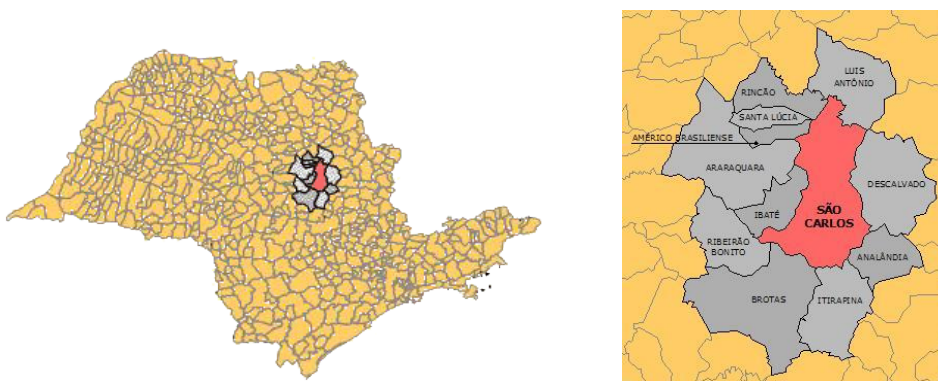
Apesar da distinção apresentada pelo IBGE, é importante frisar que ambas estão localizadas em áreas fechadas e com controle de acesso.

A área de estudo e objeto de amostra desta pesquisa na fase inicial eram duas cidades da região sudeste do Brasil: São Carlos, no interior Paulista; e Uberaba, no triângulo mineiro. As duas apresentam alta concentração de condomínios horizontais fechados e estão em processo de desenvolvimento econômico, já que os empreendedores / construtoras de condomínios preferem cidades em processo de crescimento populacional e territorial para aumentar rendimentos e lucros.

Após meu Exame de Qualificação, os professores participantes me sugeriram direcionar a pesquisa para uma única cidade, a fim de ser “exemplo de como analisar uma cidade que apresenta expansão sobretudo por meio de condomínios horizontais fechados”.

Este recorte temporal e espacial deve-se ao fato de que o pesquisador trabalha com tempo, energia e recursos econômicos limitados, principalmente neste momento de pandemia da Covid 19, com a redução do direito de ir e vir da coletividade e de proteção da saúde. Serão raras as vezes em que se poderá trabalhar todos os elementos da população. Geralmente, o pesquisador estuda um pequeno grupo de indivíduos retirados da população, denominado amostra (Levin, 1987)<sup>17</sup>.

Figura 2 - LOCALIZAÇÃO DE SÃO CARLOS – SP.



Fonte: IBGE (2008)

A escolha dos condomínios horizontais da cidade de São Carlos (figura 02) como objeto de estudo deu-se pelo fato de ser uma cidade de porte médio não metropolitano

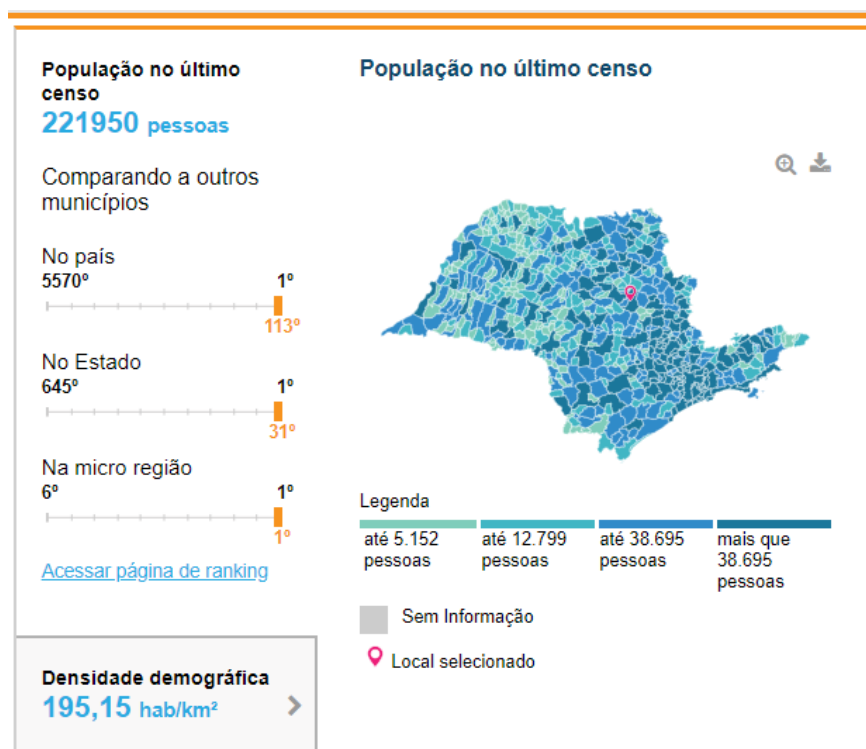
17[1] LEVIN, Jack. Estatística Aplicada a Ciências Humanas. 2.ª. Ed. São Paulo: Editora Harbra Ltda., 1987.



que desde os anos 1970 vivencia uma inversão de valores (CALDEIRA, 2010), maior valorização de áreas distantes do centro da cidade de São Carlos<sup>18</sup>. As pessoas deixam de valorizar as áreas centrais dotadas de infraestrutura e equipamentos urbanos e se deslocam para áreas periféricas, onde se localizam os condomínios horizontais fechados (JORDÃO, 2014). Entende-se que esta pesquisa sugere caminhos e abordagens diferentes, dado que a maior parte da produção científica e acadêmica tem foco nas regiões metropolitanas (RMs), onde esse processo de expansão se faz presente, embora na maioria das vezes ocorra em casos bem mais adiantados.

Acredita-se, porém, que para compreender o fenômeno urbano e gerar um planejamento consistente e coerente sejam necessários estudos que tomem como objeto de pesquisa todas as categorias de cidades (pequena, média e grande), e não só metrópoles, onde problemas e potencialidades estão presentes de forma consolidada, mas também em cidades de médio e pequeno porte do país que apresentam problemas e potencialidades não sempre em estágio avançado.

Figura 3 - CIDADE DE SÃO CARLOS - SP.



Fonte: IBGE (2019)

<sup>18</sup> Apesar da cidade de São Carlos contar com um Plano Diretor com instrumentos que pretendem minimizar os impactos dos muros (ver anexo), percebe-se ainda, áreas com grandes parcelas muradas ou cercadas, e cabe ressaltar que esta tese demonstra que os muros não são os únicos elementos que consolidam a baixa urbanidade.

Segundo o IBGE, o município de São Carlos ocupou a 113.<sup>a</sup> posição no último censo, com 221.950 mil habitantes (figura 02) e densidade demográfica<sup>19</sup> de 195,15 habitantes por km<sup>2</sup>. Conta com universidades e faculdades, entre elas a Universidade Federal de São Carlos – UFSCAR e a Universidade de São Paulo - USP, uma economia e agricultura pujantes e indústrias com tecnologia robótica e está distante 231 km da capital paulista – São Paulo.

Atualmente, a cidade de São Carlos – SP apresenta cerca de 1.515 casas em vilas ou condomínios, conforme o censo do IBGE, como demonstra a Tabela 02. Contudo, ao confrontar os dados do IBGE com os publicados por Jordão (2014) percebemos incongruência quantitativa.

Tabela 2 - CASAS EM CHF NAS CIDADES PESQUISADAS

| Tabela 3152 - Domicílios particulares permanentes, por tipo do domicílio e número de moradores - Resultados Preliminares do Universo |                   |                               |
|--|-------------------|-------------------------------|
| Variável - Domicílios particulares permanentes (Unidades)  |                   |                               |
| Número de moradores - Total  |                   |                               |
| Ano - 2010   |                   |                               |
| UF, Microrregião e Município, em ordem de código de UF e Micro, e nome de Município - 2005-2008                                      | Tipo de domicílio |                               |
|  | Total             | Casa de vila ou em condomínio |
| <b>São Carlos</b>  | 71.601            | 1.515                         |

Fonte: IBGE (2019)

Com base nos levantamentos que apresentei noutra oportunidade (JORDÃO, 2014), de toda a evolução<sup>20</sup> e dos processos de aprovação de condomínios e loteamentos horizontais fechados em São Carlos, dentro da PMSC – Prefeitura Municipal de São Carlos, no período de 1970 a 2010, a cidade contava com 6.554 lotes nos condomínios aprovados e construídos, um quantum quatro vezes maior que o apurado pelo IBGE (tabela 03).

Tabela 3 - NÚMERO DE CASAS EM CHFS

| LEVANTAMENTO        | IBGE (2010) | JORDÃO (2014) |
|---------------------|-------------|---------------|
| Nº de Casas em CHFs | 1.515       | 6.554         |

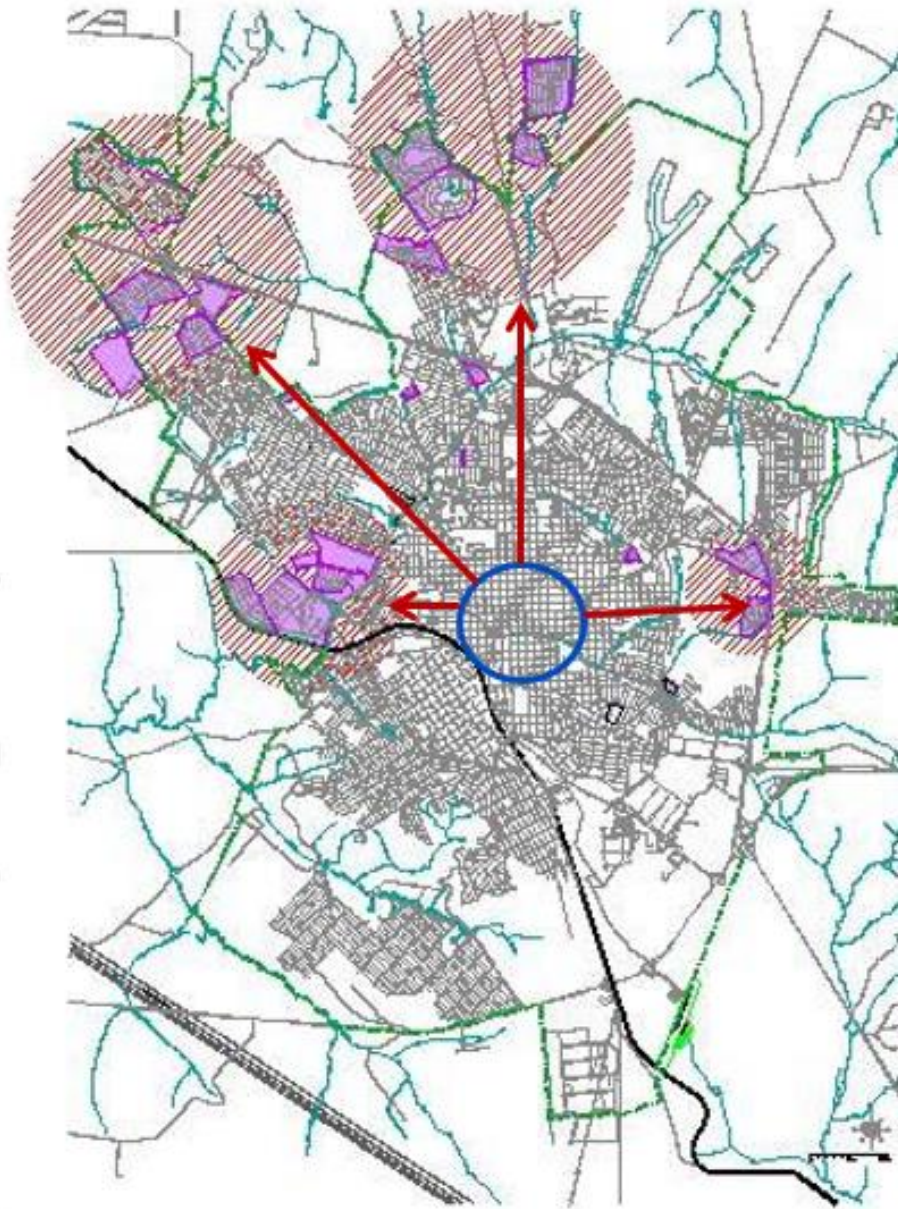
Fonte: JORDÃO, L., (2021).

<sup>19</sup> Dados conforme site do IBGE - <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/sp/sao-carlos/panorama> Acessado em 22 de abril de 2021.

<sup>20</sup> Sobre a Evolução da cidade de São Carlos, seu processo de expansão urbana ver dissertação de mestrado (Jordão, 20014)

Essa incongruência de valores se dá principalmente pela dificuldade de realizar censos e pesquisas em áreas impedidas de acesso, como ocorre em CHFs ou favelas comandadas por milícias e traficantes. A mensuração equivocada inibe compreender a densidade e o tamanho físico das áreas ocupadas por CHFs e contribuem negativamente para um viável êxito das políticas públicas destinadas às áreas de concentração de CHFs, que são articuladas com base em números errados.

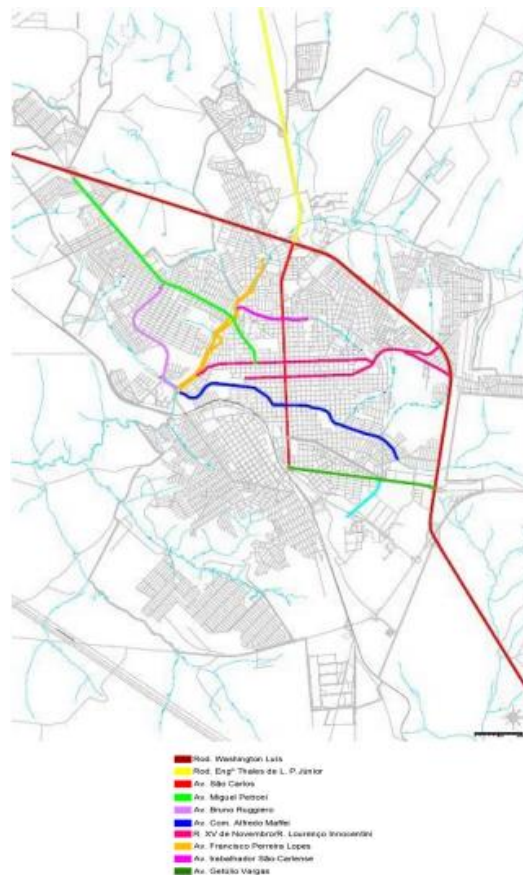
Figura 4 - ÁREAS DE CONCENTRAÇÃO DE CHFs EM SÃO CARLOS- SP.



FONTE: JORDÃO, L. (2014)

Essas casas se localizam principalmente em quatro áreas de concentração de condomínios (Figura 04). A maior concentração está ao norte da cidade, próxima às margens da rodovia Engenheiro Thales de Lorena Peixoto, que liga a cidade de São Carlos ao município de Ribeirão Preto – SP; duas áreas de concentração no sentido noroeste da cidade também associadas a vias de grande circulação, como a Washington Luiz, a Avenida Miguel Petroni e a Avenida Bruno Ruggiero; e uma menor concentração a nordeste da cidade, conectada à Rodovia Washington Luiz e que conduz a cidade à capital. Característica comum dessas áreas é se localizarem acima da linha férrea que cruza a cidade ao sul (região com maior área de preservação ambiental e de grande quantidade de habitação de interesse social) (Figura 05). Apesar de hoje todas fazerem parte da área urbana da cidade, inicialmente eram pertencentes a áreas periféricas (JORDÃO, 2014)<sup>21</sup>.

Figura 5 - PRINCIPAIS AVENIDAS DA CIDADE DE SÃO CARLOS - SP.



FONTE: JORDÃO, L. (2014)

<sup>21</sup> Sobre a Expansão Urbana de São Carlos através de condomínios horizontais fechados ver o trabalho: JORDÃO, Larissa C. S. [SUB]URBANIZAÇÃO: A EXPANSÃO URBANA DE SÃO CARLOS POR MEIO DOS CONDOMÍNIOS. 2014. 185 f. Dissertação (Mestrado) - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo. Universidade de Brasília, Brasília, 2014.

A cidade de São Carlos – SP, apesar de ser de porte médio não metropolitano, apresenta alto índice de casas em condomínios horizontais fechados ou “loteamentos” horizontais fechados, configurando um propício sítio de pesquisas sobre CHFs e possíveis impactos.

### **III. Caracterização do problema**

A insegurança e a violência urbana tornaram-se motivos de preocupação. Isso contribuiu no aumento da procura por lugares que possibilitem uma vida segregada e exclusiva. Vinculados aos meios de comunicação e à cultura do medo da violência, os condomínios são a forma mais usual de expansão de grande parte das cidades brasileiras. Esse acréscimo de condomínios e “loteamentos” horizontais fechados na malha urbana acarreta transformações nas cidades e alteram as relações existentes entre o espaço público e o privado.

A implantação dos condomínios substitui as fachadas (elementos com permeabilidade e barreiras equilibradas) por um sistema de barreiras/fronteiras que reduzem drasticamente as conexões físicas com a rua, desvalorizando-as, apresentando-as como lugares inseguros e impróprios à vida urbana. Perdem-se os “proprietários naturais da rua” (JACOBS, 2000). Criam-se cidades baseadas na homogeneidade e na monofuncionalidade, aspectos que dificultam a criação do bem-estar urbano e do sentimento de pertencimento e identidade (AUGÉ, 1994).

Segundo Marc Augé (1994), a falta de identidade nos espaços atuais (globais) impossibilita surgirem “lugares” onde se consignem fatores históricos e aspectos relacionais. Para o autor, espaços que favoreçam o fluxo ao invés do encontro, e são mimese de outros espaços, independentemente de sua cultura local dificultam a relação das pessoas com o ambiente e assim a criação de uma identidade com o lugar.

Uma das principais características dos enclaves urbanos é faltarem permeabilidade visual e física com o entorno imediato, configurando cidades que se expandem através de sucessivos muros<sup>22</sup>, espaços homogêneos e não identitários.

Os CHFs, como a maioria dos enclaves, caracterizam-se por se afastarem da malha consolidada da cidade, terem altos muros sem permeabilidade visual, alto grau de homogeneização social e espacial e flagrante processo de segregação socioespacial.

---

<sup>22</sup> Este padrão contribui para a perda da vitalidade urbana das cidades, assim como coopera para o surgimento de processos violentos e o medo à cidade. Sobre este assunto ver Jane Jacobs (2000).

Para Saboya et al. (2015), a inserção indiscriminada de formas urbanas (aqui, enclaves urbanos) desestrutura o espaço e promove mudanças perceptíveis como a fragmentação e a padronização, aspectos que alteram, em grande escala, a percepção e a apropriação das pessoas.

É de suma importância averiguar o grau de urbanidade em áreas consolidadas por enclaves (neste caso, condomínios horizontais fechados) e verificar se o sistema de barreiras/fronteiras implantado impacta a vida urbana social nas ruas adjacentes, mormente com relação à apropriação e à permanência nesses espaços.

Com base nos dados teóricos e na análise realizada *in loco* foi possível abordar questões de como a privatização do espaço público, o sucateamento das vias urbanas, a transformação da paisagem pela construção de grandes muros e aparatos de separação física podem ser levantados e analisados.

Através da correlação entre os vários dados obtidos é possível ter apontamentos mais diretos sobre as possíveis soluções e prevenções para o aumento de um conjunto de qualidade urbano-ambiental que propicie a existência da urbanidade.

Esta tese contribui para a crescente discussão acerca da produção de instrumentos atuais de análise urbana que visam avaliar as cidades através de suas novas problemáticas e de forma mais completa (questões sociais, ambientais, espaciais, econômicas, entre outras).

Busca alertar para uma melhor apropriação dos espaços públicos limítrofes aos CHFs de cidades que crescem a partir de condomínios horizontais fechados, promovendo mais entendimento e discussão sobre as causas e as consequências que essa forma de expansão acarreta à configuração urbana, à leitura das cidades e a seus aspectos sociológicos e identitários (topoceptivos).

#### **IV. Estrutura da tese**

Esta pesquisa foi intitulada *MUROS, CERCAS E GUARITAS: enclaves urbanos em São Carlos* e foi desenvolvida no Programa de Pesquisa e Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo – PPG-FAU da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de Brasília (FAU-UnB), na linha de pesquisa “Projeto e Planejamento Urbano” sob a orientação do Professor Doutor Frederico Rosa Borges de Holanda.

O trabalho se organiza em cinco partes, das quais a primeira, a *INTRODUÇÃO*, apresentação a problemática, sua contextualização espacial e teórica, principais questionamentos, objetivos, hipótese e a estrutura que esta tese apresenta.

O primeiro e o segundo capítulo tratam dos aspectos teóricos e assim se subdividem: no primeiro, a sociologia e um entendimento mais profundo da sociedade como parte importante da compreensão da cidade; no segundo capítulo, as teorias desenvolvidas sobre os condomínios horizontais fechados e possíveis correlações.

O primeiro capítulo – *ANÁLISE URBANA NA SOCIOLOGIA URBANA* – pretende mostrar como o urbano tem sido analisado e estudado por várias vertentes e escolas. Por meio de revisão literária e bibliográfica, dividiu-se essa parte em três subitens. No estudo dos limites sociológicos e dos questionamentos de Georg Simmel; na consolidação da sociologia urbana e as principais contribuições da escola de Chicago; na discussão teórica realizada por pesquisadores de visão marxista e finalizado com a crítica e as proposições trazidas por Kevin Lynch. Concluo o primeiro capítulo com uma exposição das afinidades conceituais, teóricas e metodológicas.

O segundo capítulo – *ANÁLISE DOS CHFS À LUZ DAS TEORIAS URBANAS RECENTES* – mostra a importância de focar nas relações sociedade versus arquitetura, discussão à luz das teorias morfológicas recentes (principalmente as propostas por HOLANDA, 2002, 2003, 2007, 2012), que inserem o homem como protagonista de seu meio, e assim, parte importante para quaisquer análises.

É apresentado um primeiro subitem, o arcabouço teórico sobre condomínios e loteamentos horizontais fechados. O segundo e terceiro subitens abordam questões sobre urbanidade e sociedade. Neste momento apresento o conceito de urbanidade, sua importância e busco definir, caracterizar e refletir sobre a sua existência nos espaços públicos ante as novas teorias urbanas – apresentadas no subitem três; e o quarto subitem explica através dos processos de aprovação como os CHFs são aprovados atualmente. O fechamento do segundo capítulo – *ANÁLISES URBANAS* – mostra como mensurar aspectos importantes da cidade relacionados à sua equidade socioespacial.

O terceiro capítulo – *OS ASPECTOS METODOLÓGICOS E TÉCNICOS* – apresenta as categorias analíticas e a forma de sua operacionalização, seguindo os pressupostos e hipóteses adotados.

O quarto capítulo – *O NÚCLEO EMPÍRICO – A ANÁLISE URBANA DE ÁREAS CONSOLIDADAS POR CHFS* – trata da empiria da tese. Com base na contextualização e problemática, evidenciada na segunda e terceira parte, sobre a pesquisa documental dos

processos de aprovação, relatórios de impactos de vizinhança de condomínios horizontais fechados, há no quarto capítulo um direcionamento para a realidade desvendada através dos mapas axiais e dos questionários aplicados *on-line* sobre a percepção dos cidadãos e suas relações (arquitetura *versus* sociedade) ocasionadas pelo sistema de barreiras dos enclaves e através dos levantamentos e medições realizados *in loco*.

As *CONSIDERAÇÕES FINAIS* encerram avaliações gerais, propostas de análise urbana, conclusões, discussões sobre os achados, contribuições e limitações encontradas e sinaliza indicações para futuras investigações.



*“Todo leitor um pouco apaixonado pela leitura alimenta e recalca, pela leitura, um desejo de ser escritor. ”*

(Bachelard. A poética do espaço, 1988, p. 10)

# **CAPÍTULO 1**

## 1. A ANÁLISE URBANA NA SOCIOLOGIA URBANA

Os anos de 2020 e 2021 nos trouxeram reflexões sobre nossa relação com a cidade e com a sociedade. Devido a uma pandemia<sup>23</sup> viral nunca vista por esta geração, ficamos meses trancados em nossas casas, privados de contato físico pessoal ou contato com as ruas. Redescobrimos, porém, o estar só em família e o verdadeiro sentido de Lar. Remodelamos o trabalhar – *Home Office*, ativamos o comprar *on-line* ou por *delivery* – e passamos a divertir-nos via plataformas digitais e aplicativos.

Apesar da qualidade urbana ineficiente da maioria das cidades, ao sermos privados das ruas foi possível perceber e confirmar que elas nos fazem falta. Sentimos vontade de sair, caminhar, passear, ver gente indo e vindo pelos caminhos. Era unânime ouvir pessoas comentando nos noticiários e nas mídias em geral sobre a tristeza de ver as ruas “vazias”, sem apropriação, aglomeração e “vida”. Percebemos que o simples fato de sair para trabalhar ou estudar permitia uma dinâmica de apreciação e contemplação da cidade, que a rua “sem vida” não nos representava e não era o que gostaríamos de ter.

Apesar de vivenciarmos um momento que nos faz refletir sobre a importância da vida urbana, percebemos que as cidades brasileiras continuam a se expandir através de padrões como os condomínios horizontais fechados, cuja principal característica é a negação das ruas e do seu entorno imediato, utilizando contínuos e extensos muros.

Ao longo da pesquisa de mestrado<sup>24</sup> constatei que não somente metrópoles e cidades grandes apresentam expansão por meio de condomínios horizontais fechados. Percebi que após os anos 1970 houve aumento exponencial de CHFs - condomínios horizontais fechados em cidades de médio e pequeno porte, o que propiciou que os CHFs se tornassem tema relevante em pesquisas e debates acadêmicos. Inicialmente passam a ser analisados somente sobre os aspectos espaciais e principalmente em metrópoles e cidades grandes, para posteriormente, em menor escala, serem analisados em cidades médias e pequenas, e sobre outros aspectos também implicados, como ambientais e sociais.

---

<sup>23</sup> No dia 17 de março de 2020 o Brasil declarou estado de pandemia devido ao COVID-19. Todos os serviços não essenciais foram fechados. Muitas cidades, entre elas a que moro - Araraquara, chegaram a declarar *lock dow* como medida de contenção da propagação do vírus *Sars Cov-2*. Foram mais de 10 meses em busca de vacina, só anunciada em dezembro de 2020, o Brasil somou mais de 603 mil mortos, contados até outubro de 2021.

<sup>24</sup> Desenvolvida durante o período de 2012-2014 na FAUUnB.

A década de 1970 foi marcada pela transposição do Brasil rural para o Brasil Urbano e o ápice da ditadura militar, período em que passamos a experienciar uma sociedade que busca entre tantas outras realizações, uma nova forma de vida.

Desde então, segundo Dunker (2015), passamos a vivenciar discursos pautados em patologias narcisistas e autorreferenciadas, que enfatizam a necessidade de proteção contra o “outro” e o “desconhecido”, seja por gênero, cor, renda, classe social ou etnia.<sup>25</sup>

Para Dunker (2015), há uma sociedade concentrada em núcleos urbanos, agora mais densos, por isso mais diversos e heterogêneos. A diversidade e o medo do desconhecido originam o sentimento retórico de que o outro é perigoso, ameaçador, e que a solução para o problema é negar tudo que, para o sujeito, seja diferente.

Temos uma sociedade pautada na narrativa do medo e do sofrimento (DUNKER, 2015), em que o mal está associado ao que vem de fora (seja estrangeiro, diferente etc.), e como uma das possíveis soluções de apartação criam-se os muros – elemento físico, mas que aqui compreendem uma conotação simbólica de separação e organização entre o que/quem fica dentro e o que/quem está fora.

Apesar de o autor interpretar a atual sociedade com essas características, historicamente se sabe que a relação entre o espaço e a sociedade que ali se insere sempre foi (e será) palco de discussões e reflexões.

### **1.1 Os limites sociológicos e os questionamentos de Georg Simmel**

As relações sociais estabelecidas nas cidades sempre foram relevantes nas ciências sociais, haja vista as publicações de Simmel (1973), Wirth (1975) e posteriormente as da escola de Chicago, com Robert Park (1987).

Georg Simmel baseava sua teoria sobre os limites da sociologia positivista de Durkheim. Para ele, Durkheim não captava a intencionalidade do sujeito, o que dava margem a questionamentos como: os indivíduos poderiam resistir à uniformização imposta pelo mecanismo? Como ficam as personalidades frente às forças externas que os acometem?

---

<sup>25</sup> 2020 também foi um ano marcado por protestos anti-racistas, e anti-intolerâncias – como os *#blacklivesmatter*.

Para Simmel, em seu consagrado texto *Metrópole e a vida mental*, fica evidente que a vida em sociedade numa metrópole traz questões diferentes das experienciadas na vida no campo.

Para ele, a primeira grande mudança se dá na noção de individualização. Diferentemente da vida no campo, que proporciona uma imagem mental lenta e gradativa, fortalecendo o psiquismo e a construção imagética dos lugares, viver nos grandes centros favorece intensificar todos os estímulos nervosos com o “bombardeamento” de informações a todo o tempo e em todos os lugares (figura 06). O fato leva o sujeito a não se aprofundar nas imagens mentais que são construídas ao longo de suas passagens, passando a existir uma pré-seleção do que nos interessa, tornando-nos mais racionais e indiferentes àquilo que não nos interessa. Essa quantidade de estímulos faz com que fiquemos sem energia suficiente para analisar tudo o que nos é apresentado, e nosso tempo não é hábil para nos aprofundarmos nas leituras ao longo da cidade. Segundo o sociólogo alemão Simmel, a essência do comportamento *blasé* é a indiferença demonstrada pela novidade, pelo que deveria comover ou atrair a atenção. Além disso, Simmel (1973) descreve o indivíduo *blasé* como o que está tomado por excessivos estímulos (sensoriais, afetivos, intelectuais etc.) e a eles se torna indiferente e incapaz de reagir.

Figura 6 - BOMBARDEAMENTO DE PUBLICIDADES E INFORMAÇÕES



Fonte: Site melhoresdestinos.com.br – Acesso 25/11/2020

O sociólogo nos faz refletir sobre o que é, e para que vale a diferença, se não for reconhecida devido à atitude *blasé*. Para muitos, o esvaziamento de particularidades e

especificidades e o processo de uniformidade do sujeito projetam que a única forma de se notar diferente é por exagero e extravagância.

Segundo Moura (2012),

Simmel teria identificado, portanto, não somente o indivíduo indiferente, anônimo e *blasé* que circulava pelas cidades, mas os anseios de indivíduos que procuravam **levar ao extremo suas expressões de singularidade na vida solitária das metrópoles**. Suas discussões a respeito das incongruências entre o desenvolvimento da cultura objetiva e subjetiva apontam nesse caminho. (MOURA, 2012, p. 29 – grifo meu)

Percebe-se, com base na colocação de Moura (2012), como assim nas locuções iniciais do movimento que deu origem à sociologia urbana, que as principais preocupações dos que estudam as relações homem x urbano foram questões atreladas aos vínculos sociais e à autoafirmação dos sujeitos dentro de uma sociedade.

Dentro deste pensamento, os CHFs reforçam a ideia de que só pela extravagância podemos ser notados. Seus simbólicos muros enaltecem a separação e a organização dos que estão dentro e dos que estão fora; favorecem a criação de espaços inóspitos (ou sem urbanidade) que minimizam as relações e os laços sociais (ver capítulos seguintes), além de enfatizarem o medo do que é “estranho” (SIMMEL, 1973) e continuar a valorizar a atitude autônoma, individualizada, indiferente ao outro, cotejada por Simmel (1973) há décadas e bastante presente na sociedade.

## 1.2 A Sociologia Urbana<sup>26</sup> e a Escola de Chicago

Com base em estudos de Émile Durkheim (1858- 1917) e do sociólogo alemão Georg Simmel (1858-1918), a sociologia urbana fundamenta suas pesquisas pontuando questões sobre o indivíduo, sua inserção no meio urbano e na vida moderna.

Inicialmente, a sociologia urbana toma como base questões e problemáticas urbanas vivenciadas pela sociedade norte-americana no contexto pós-abolição da escravidão, de industrialização e de ascensão do modelo de vida norte-americano, o *american way of life*. Sobretudo na década de 1950, o sonho estadunidense era constituir

---

<sup>26</sup> Segundo Topalov (2015, p.1), o termo Sociologia Urbana aparece na década de 1910 nos Estados Unidos. No entanto, espalha-se lentamente no país a partir de 1925, e de 1950 em diante o termo ganha força.

uma família nuclear<sup>27</sup> e morar em subúrbios, em casas grandes, ajardinadas (figura 07) e longe da correria dos grandes centros.

Figura 7 - THE AMERICAN WAY OF LIFE



Fonte: Blog Estranhosidade – Acesso 25/11/2020

A busca pelo entendimento de relações sociais mediadas e induzidas pelas mudanças da vida nas cidades foram foco de estudo da Universidade de Chicago, nos EUA, desde os anos 1910.

A Escola de Chicago e seus principais teóricos William Thomas (1863-1947), Robert Ezra Park (1864-1944), Ernest Burgess (1886-1966) e Louis Wirth (1897-1952) realizaram estudos sobre vida urbana e alterações na sociedade.

Esses principais autores contribuíram de modo significativo na consolidação da sociologia urbana e inauguraram uma forma de pensamento, conceitos e proposições que orientam e alinham toda uma nova geração de pesquisadores. Para eles, o espaço urbano deveria ser compreendido como um ecossistema, um espaço de desenvolvimento natural das relações ecológicas entre os seres humanos.

Para Park e Burgess (1925), a cidade não poderia ser entendida como mero conjunto de edifícios, ruas, parques, como também não a viam como uma simples

---

<sup>27</sup> Segundo o filósofo Pedro Menezes a família tradicional, elementar ou família nuclear é um termo usado para definir um grupo familiar composto por um pai, provedor da casa; uma mãe, cuidadora da família, e seus filhos. Atualmente para a nossa Constituição brasileira (1988), o conceito de família abrange diversas formas de organização fundamentadas na relação afetiva entre seus membros.

aglomeração de pessoas. Para eles, a cidade é um produto da natureza, no caso, da natureza humana, e que carrega consigo os processos das pessoas que a habitam.

Nos estudos formulados pela escola de Chicago, vários conceitos passaram a ser trabalhados sob o viés da Ecologia Humana e do urbanismo como modo de vida<sup>28</sup>. Entre os tais, conceitos de segregação, delinquência, mobilidade, fluidez, comunidade urbana, vizinhança, centralização, distância e outros.

A este trabalho interessa principalmente o conceito de **Comunidade Urbana** – área de maior mobilidade, constituída por diversas partes configurando um todo entre centralidades e áreas adjacentes.

O conceito de **Mobilidade** é o que permite que haja movimentação entre o centro (normalmente pontos comerciais e de serviço) e as áreas habitacionais, demonstrando que o entendimento das cidades envolve mudanças e movimentos, além do crescimento físico e demográfico.

O conceito de **Segregação**, que para a Escola de Chicago mais decorre da competição econômica, visa demarcar/segregar áreas selecionadas para determinada comunidade e grupos populacionais. Esse processo conceituado na ecologia humana evidencia estabelecerem-se distâncias físicas e morais que criam inúmeras partes habitadas, que apesar de se tocarem, não se comunicam.

Atrelado ao conceito anterior, o conceito de **Invasão** expressa a ocupação de determinada área segregada por um grupo de pessoas diferentes das que haviam inicialmente ocupado a área. Para eles, o processo completo de Invasão dará origem ao conceito de **Sucessão**, ou seja, a substituição da população inicial por outra população.

A Escola de Chicago desenvolveu reconhecidos esforços para demonstrar métodos de investigação da cidade e desenvolver matriz teórico-metodológica que permitisse analisar espaços urbanos pautados na analogia biológica (Darwinismo), pretendeu deixar evidente que as relações sociais são aspecto essencial e impactante na vida urbana. Advieram-lhe inúmeras críticas do campo marxista, como a ausência de fatores culturais nos pontos analisados nos espaços urbanos e o fato de haver uma transposição direta da análise das ciências naturais para as ciências sociais, sem

---

<sup>28</sup> WIRTH, L. 1967 [1938]. O urbanismo como modo de vida. In: VELHO, O. G. (org.). O fenômeno urbano. Rio de Janeiro.

considerar demais aspectos que se acercam da dinâmica urbana, como evidencia o trecho a seguir:

Burgess não levou em consideração os efeitos provocados pela zonificação, pela renovação urbana e pelos meios de transportes e comunicações, que influenciariam o crescimento urbano. O modelo proposto por Burgess "não passa de um processo social determinado" (MARAFON, 1996, p.159, apud Castells (s/d,32)).

Cabe enfatizar que, apesar das críticas, a Escola de Chicago foi pioneira ao unir teoria e empirismo nas ciências sociais, objetivando estudar cidades em campo, analisar e confrontar teoria e material coletado, rico em suas variantes, possibilidades e problemáticas. Tal aproximação do objeto traz novos questionamentos, abre novos apontamentos e permite conferir e averiguar teorias e técnicas.

### **1.3 A Visão Marxista e sua contribuição na análise social do espaço**

O processo de transformação imposto pelo crescimento econômico, pela globalização, pelos fluxos e redes possibilitados graças às novas tecnologias e sistemas de comunicação provocaram mudanças na organização do espaço, principalmente uma maior urbanização, crescimento desordenado, intenso e aumento do processo migratório campo-cidade.

Tais mudanças demandaram novos posicionamentos, críticas e superação da forma de olhar as alterações no espaço urbano. Henri Lefebvre (1991) sustentava que a visão da Escola de Chicago era pouco teorizada e não abordava a cidade em suas complexidades atuais. Ao invés de compreender a cidade por aspectos ecológicos, Lefebvre (1991) analisa o espaço urbano através do modo de produção, do processo de acumulação do capital e dos aspectos inerentes à força de trabalho.

Assim como Lefebvre (1991), Castells (1983), Harvey (1980) e outros<sup>29</sup> analisam as mudanças no espaço urbano pela via do pensamento marxista. A abordagem ante o materialismo histórico e dialético permite interpretar pesquisas pautadas no conceito de acumulação (valor de uso e valor de troca) e de agentes produtores do espaço urbano.

---

<sup>29</sup> Para Lojkin (1997) tenta compreender a cidade como um padrão, para ele a cidade capitalista é compreendida mediante o entendimento sobre a aglomeração dos conjuntos dos meios de produção e reprodução do capital, onde a cidade é parte integrante e fundamental do complexo das forças produtivas (neste caso, social).



Até os últimos tempos, o pensamento teórico representava a cidade como uma entidade, **como um organismo** ou como um todo entre outros (e isto nos melhores casos, quando não era reduzida a um fenômeno parcial, a um aspecto secundário, elementar ou acidental, da **evolução** e da história). Assim, via-se nela um simples resultado, efeito local que refletia pura e simplesmente a história geral. Essas representações, que entram em classificações e que podem receber nomes conhecidos (**organicismo, evolucionismo, continuísmo**), já foram anteriormente denunciadas. Elas não continham um conhecimento teórico da cidade e não conduziam a esse conhecimento, mas ainda bloqueavam a investigação num nível bem baixo, sendo antes ideologias do que conceitos e teorias (LEFEBVRE, 1991, p.51, grifo meu).

Através de um pensamento crítico acerca da produção do espaço urbano, Lefebvre (2008) é um dos primeiros a analisar as cidades através da abordagem marxista. Em busca de maior entendimento sobre o espaço urbano, ele contesta três hipóteses sobre o espaço urbano (LEFEBVRE, 2008, p.41- 48):

- 1 – O espaço urbano como espaço absoluto, que contém as coisas,
- 2 – O espaço urbano como um produto social,
- 3 – O espaço urbano como um local de reprodução da força de trabalho.

Para ele, o espaço urbano deve ser entendido como lócus de reprodução social, num sentido mais completo, contemplando toda a sociedade e seus vários aspectos, inclusive a reprodução do capital.

Não se pode dizer que o espaço seja um produto como um outro, objeto ou soma de objetos, coisa ou coleção de coisas, mercadoria ou conjunto de mercadorias. Não se pode dizer que se trata simplesmente de um instrumento, o mais importante dos instrumentos, o pré-suposto de toda produção e de toda troca. O espaço estaria essencialmente ligado à reprodução das relações (sociais) de produção. Noutras palavras, essa teoria envolve a terceira hipótese levando a análise mais longe, modificando-a um pouco. Para compreendê-la, é preciso tomar como referência a reprodução das relações de produção, e não a produção no sentido restrito dos economistas, isto é, o processo da produção das coisas e de seu consumo. Portanto, o espaço da produção, nesse sentido amplo, implicaria e conteria em si a finalidade geral, a orientação comum a todas as atividades na sociedade neocapitalista. O espaço seria, desse modo, uma espécie de esquema num sentido dinâmico comum às atividades diversas, aos trabalhos divididos, à cotidianidade, às artes, aos espaços efetuados pelos arquitetos e pelos urbanistas. Seria uma relação e um suporte de

inerências na dissociação, de inclusão na separação. (LEFEBVRE, 2008, p. 48)

Para Lefebvre (1991), a cidade sempre foi estudada como um todo e tem relações com a sociedade no seu conjunto. Dado isso, muda quando muda a sociedade, e as transformações da cidade não são só resultados passivos da globalização social e de suas modificações, mas também das relações das pessoas e dos grupos que compõem a sociedade (famílias, corporações, estados, agentes produtores, agentes fundiários etc.).

Segundo o autor, analisar o urbano compreende:

- 1) As organizações e as instituições que estão nele inseridas;
- 2) A configuração e a sociologia do urbano;
- 3) A forma (analisar o urbano a partir da concepção formal da lógica e de uma dialética do conteúdo);
- 4) O espaço diferencial (três camadas no espaço que são sobrepostas: espaço rural, industrial e urbano) – análise diacrônica;
- 5) Os níveis global, misto e privado – análise sincrônica;
- 6) As isotopias (lugares do mesmo, mesmo lugar);
- 7) As heterotopias (outro lugar, lugar do outro);
- 8) As utopias (aquilo que não tem lugar, o lugar daquilo que não acontece);
- 9) A prática urbana (a maneira de viver);
- 10) As contradições, pois sem isso ficam só as estratégias dissimuladas por uma cientificidade. (LEITE, 2018, p. 242,)

Percebe-se, com base nos pontos acima e nas obras de Lefebvre, em especial *O direito à cidade* e *A revolução urbana*, que sua preocupação estava muito além da análise do espaço urbano. Seu foco era estudar e criar possibilidades de uma maior apropriação urbana, principalmente dos espaços coletivos, lutar pelo direito à qualidade de vida e pelo direito à cidade, que entendia ser muito maior que o direito de estar no espaço urbano.

Todavia, o espaço urbano é complexo e palco dos mais diversos interesses, o que dificulta seu estudo e sua compreensão. A organização espacial da cidade – vista nos princípios capitalistas –denota usos distintos da terra que se reproduzem como produto social na presença de inúmeros agentes, que no que lhe concerne influenciam e condicionam a uma reorganização espacial mediante seus interesses e expectativas, como observa Roberto Lobato Corrêa:

O espaço urbano capitalista é fragmentado, articulado, reflexo, condicionante social, cheio de símbolos e campo de lutas – é um produto social, resultado de ações acumuladas no tempo, e engendradas por agentes que produzem e consomem espaço. São agentes sociais

concretos, e não um mercado invisível ou processos aleatórios atuando sobre um espaço abstrato (CORRÊA, 2002, p.11)

Neste sentido, a cidade passa a ser palco de interesses conflitantes entre a esfera pública (Estado) e a esfera privada (promotores imobiliários), afora os largos interesses das maiorias. Tem-se, pois, uma reprodução espacial homogênea (vários empreendimentos iguais que desconsideram a diversidade social – padronizando para aumentar lucros), fragmentada e na maioria das vezes segregada (pensada por partes, sem compreender a cidade em sua totalidade).

Mediante essas características é importante frisar que, para Lefebvre, em sua obra *A revolução urbana*, há distinção entre os conceitos de segregação, separação e diferenciação, que muito nos interessa ao analisar áreas configuradas por CHFs.

Para Lefebvre (1976), a diferenciação emerge no espaço urbano, mas permite a troca de experiências, o intercâmbio. Deste modo percebemos a diferença, embora ainda possamos ver/interagir com ela.

Exemplo seria a diferenciação realizada durante anos nos acabamentos arquitetônicos, como eira, beira e tribeira (figura 08). A ideia do ornamento ao longo dos telhados das casas era demonstrar que quanto mais eiras, mais condição financeira aquela família tinha. Desse modo, numa mesma rua podíamos perceber uma diversidade arquitetônica que refletia diversidade social e econômica.

Figura 8 - DIFERENCIAÇÃO ESPACIAL - EIRA, BEIRA E TRIBEIRA.



Fonte: Site VivaDecora e Numen arquitetura – Acesso 15/11/2020

Para o autor o conceito de Separação já induz a ideia de romper a relação, ou seja, existe a diferenciação, mas neste caso, elas já se encontram separadas espacialmente, como na configuração imposta pela ideia de centro *x* periferia (CALDEIRA, 2000).

A maioria das cidades, até a década de 1970, apresentavam esse tipo de configuração em que a área central era destinada às pessoas de alta ou média renda, enquanto os bairros na periferia eram para as classes de renda menor. Isso ocorre principalmente através do valor de troca aferido, as áreas centrais são mais caras devido a suas infraestruturas, equipamentos e localização (ao redor do ponto crítico - LEFEBVRE, 1991, p.80,) e têm maior valor agregado, enquanto os bairros ficam mais distantes de equipamentos, têm menos integração (conexão) com a cidade e é menor seu valor agregado.

Assim como a Escola de Chicago, Lefebvre (1991) conceitua a ideia de segregação como o produto final do processo de separação ou apartação. Além de áreas

separadas espacialmente, agora elas se encontram fechadas, sem possibilidade de troca de experiências ou intercâmbio – como se dá nos condomínios fechados (figura 09).

Figura 9 - SEGREGAÇÃO ENTRE PARAISÓPOLIS E MORUMBI.



Fonte: Site Folha de São Paulo – foto de Tuca Vieira, 2004. – Acesso 15/11/2020 – Com adaptações.

Para autores marxistas, a segregação é uma espacialização das classes sociais, reflete a sociedade que ali se molda e ocorre com base nos desejos da classe dominante controladora do Estado.

Quando não orientada pela classe dominante, surge o que chamamos autosegregação<sup>30</sup>, espontânea e proveniente de rendas e ideologias (LEVEBVRE, 1991). A segregação acontece via Estado ou por diversos agentes como produtores imobiliários ou fundiários. A segregação induzida por esses agentes tem, como um dos seus princípios orientadores para a escolha da implantação, o baixo valor da terra. Por isso, por vezes optam por terras afastadas da malha consolidada, inclusive rurais, onde ainda é possível encontrar áreas amplas e desocupadas. Essa estratégia permite baixo investimento e

---

<sup>30</sup> Podemos apontar dois tipos distintos de segregação. A segregação induzida e a autosegregação urbana. A primeira, relacionada às camadas mais pobres da sociedade, que ocupam as áreas mais precárias, como as áreas de interesse social, enquanto a segunda trata das formas de *habitats* urbanos (como os loteamentos fechados) produzidos para as classes de alto padrão econômico.

potencial maior valor de lucro. Evidenciando que as questões financeiras, a valorização e a reprodução do capital têm maior importância que o valor de uso do solo.

A análise dos fenômenos urbanos (da morfologia sensível e social da cidade ou, preferencialmente, da *cidade* e do *urbano* e de sua conexão mútua) exige o emprego de todos os instrumentos metodológicos: forma, função, estrutura – níveis, dimensões – texto, contexto - campo e conjunto, escrita e leitura, sistema, significante e significado, linguagem e metalinguagem, instituições etc. Sabe-se, aliás, que nenhum desses termos tem uma pureza rigorosa, que nenhum é definido sem ambiguidade, que nenhum escapa à polissemia. (LEFEBVRE, 1991, p. 65)

Este posicionamento de Lefebvre (1991) demonstra que, mesmo com a crítica à Escola de Chicago, a teoria de viés marxista demonstra ser importante compreender a atividade de leitura e análise urbana na relação existente e indissociável do espaço com a sociedade em todos os aspectos, mesmo sendo eles ambíguos e polissêmicos. A noção de produção do espaço deve estar atrelada ao entendimento sobre a produção do homem e de sua vida em sociedade, resultando na constante reprodução das relações sociais, dentro de determinados espaço e tempo.

#### **1.4 Análise urbana na percepção ambiental de Kevin Lynch**

Choay (1965) observa em seu livro “O Urbanismo” que a partir do século XIX, em decorrência dos problemas ocasionados pelo processo de industrialização concomitantemente ao de urbanização, surgiram várias hipóteses de como deveria ser pensada, organizada e projetada a cidade. As ideias de Fourier (com o Falanstério) e as de Howard (que culminaram na Cidade-Jardim), entre inúmeras teorias e propostas, que buscavam solucionar os problemas urbanos da época.

Apesar dos ideais de produzir uma cidade melhor e minimizar os problemas encontrados, não se tinha claramente o conceito de ciência do Urbanismo (CHOAY, 1965), o que só na virada do século XIX para o XX viria a se concretizar.

A conceituação deste termo tem-se alternado como tempo. Para Bonet Correa (1989), o primeiro a utilizar a expressão “Urbanização” foi o urbanista espanhol Idelfonso Cerdà, porém, aqui se trabalha com o conceito formulado e proposto por Agache (1930):

Uma ciência, e uma arte e, **sobretudo uma filosofia social**. Entende-se por urbanismo, o conjunto de regras aplicadas ao melhoramento das edificações, do arruamento, da circulação e do descongestionamento das artérias públicas. É a remodelação, a extensão e o embelezamento de uma cidade, levados a efeito, mediante um estudo metódico da geografia humana e da topografia urbana sem descuidar as soluções financeiras. (AGACHE, p.34, 1930 – GRIFO NOSSO)

Choay (1965) apresenta, no seu livro “O Urbanismo”, uma coletânea de estudos desde os pré-urbanistas até o urbanismo evolutivo iniciado por Geddes (1915), que fora seguido por outros, entre eles Kevin Lynch (1960). Tanto Geddes quanto Lynch colocam o ser humano como fundamental para o entendimento da cidade e de seus processos urbanos, tomam a pesquisa empírica como fonte de trabalho e de aproximação da realidade socioespacial.

Para Geddes (1915), pensar planejamento urbano é tarefa que deve contemplar as mais distintas áreas, pois, segundo o autor, a cidade é modeladora da sociedade, e assim da família, e essa, por sua vez, do indivíduo.

O “Levantamento das Cidades”, que agora atingimos, é a parte mais importante e o objetivo de nossa mostra. O levantamento deve ser feito em **todos os aspectos, contemporâneo e histórico**. Deve ser geográfico e econômico, **antropológico** e histórico, demográfico e eugênico, e assim por diante; acima de tudo, tem como objetivo a **reunião de todos esses estudos**, em termos de ciência social, como Civics. (GEDDES, p. 171, 1915 – GRIFO NOSSO)

Com base no trabalho desenvolvido por Françoise Choay (1965), o *Urbanismo*, entende-se que há historicamente uma classificação da corrente de pensamento acerca de questionamentos e posicionamentos quanto à cidade, e fica evidente que nem todos os autores projetam (desenho) a cidade ideal, muitos definem o modelo ideal de urbanismo através de diagramas, – à exemplo a Cidade-Jardim, idealizada por Ebenezer Howard, e que fora projetada anos depois por Robert Unwin com o projeto da cidade de Letchworth (primeira cidade-jardim). Contudo, todos os pensamentos, diagramas, descritivos ou desenhados, se tornam importantes para a compreensão sobre como entender as cidades e a sua sociedade.

Tabela 4 - CORRENTES PENSAMENTO URBANO

|    |                                   |
|----|-----------------------------------|
| 1. | Pré-Urbanismo Progressista,       |
| 2. | Pré-Urbanismo Culturalista,       |
| 3. | Pré-Urbanismo Sem Modelo,         |
| 4. | Urbanismo Progressista,           |
| 5. | Urbanismo Culturalista,           |
| 6. | Urbanismo Naturalista,            |
| 7. | Tecnotopia,                       |
| 8. | <b>Antrópolis,</b>                |
| 9. | Filosofia da Cidade <sup>31</sup> |

Fonte: Choay (1965) – adaptado e modificado pela autora.

Dentre esses, o urbanismo humanista, denominado *Antrópolis*, é um modelo de urbanismo que busca na prática e na produção científica respostas às limitações existentes no movimento progressista e no urbanismo racionalista<sup>32</sup>, como os aspectos da vida urbana, as questões psicológicas, sociais, culturais e antropológicas.

Esse modelo passa a entender e a discutir a cidade para o homem com base em questões como a qualidade dos ambientes urbanos, a identidade e o sentimento de pertencimento, as relações homem  $\times$  espaço, suas relações sociais, os valores socioculturais e afetivos e assim propiciar um ambiente urbano que favoreça a harmonia entre o espaço e o homem.

Além de autores como Patrick Geddes, Marcel Poète, Lewis Mumford e Jane Jacobs, Choay (1965) inclui nesta corrente de pensamento urbano o urbanista norte-americano Kevin Lynch, autor do livro *A imagem da cidade*<sup>33</sup>, de 1960.

<sup>31</sup> Sobre esta sistematização e classificação em grupos ver o trabalho de CHOAY, Françoise. O Urbanismo. Editora Perspectiva, São Paulo, 2005

<sup>32</sup> O espaço do modelo progressista é amplamente aberto, rompido por vazios de verdes, têm como uma exigência da higiene. Relatam que o verde oferece particularmente um quadro para momentos de lazer, consagrado à jardinagem e à educação, uma sistemática ao corpo. A cidade progressista recusa qualquer herança artística do passado, para submeter-se exclusivamente às leis de uma geometria natural, ela elimina a possibilidade de variantes ou adaptações a partir de um mesmo modelo. Entre os diversos edifícios tipos, o alojamento padrão ocupa, na concepção progressista um lugar importante e privilegiado. Se analisarmos os elementos, enquanto conjunto percebemos que ao contrário da cidade ocidental tradicional, ela não constitui mais uma solução densa e maciça, mas propõe uma localização fragmentada, atomizada: na maior parte dos casos, os bairros, as falanges, autossuficientes, são indefinidamente justapostos. O espaço livre preexiste, há uma abundância do verde e de vazio que exclui uma atmosfera propriamente urbana. (Ellén Marcella – site Teoria do Urbanismo – acessado em 31/05/2021)

<sup>33</sup> Publicado originalmente em 1960 – *The Image of the city*.



Este momento é caracterizado como surgimento do desenho urbano, década marcada por protestos e críticas à qualidade do espaço público / ambiente urbano. De acordo com Del Rio (1990), houve cinco pontos básicos que deram origem a debates sobre a qualidade das cidades e a consolidação do desenho urbano:

1 – Políticas de intervenção urbanística que propunham renovação urbana em áreas consideradas “deterioradas” ou “em decadência” – e por isso passam por um processo de gentrificação<sup>34</sup>;

2 – na década de 1960, dá-se um ressurgimento do humanismo e maior atenção às raízes/história;

3 – a democracia amplia-se por uma maior participação popular, em parte devido à insatisfação com os ambientes urbanos;

4 – maior posicionamento crítico sobre as construções modernistas;

5 – grande dificuldade para realizar as demandas realmente solicitadas.

Este modelo fica evidente a partir da década de 1960 com o surgimento do Desenho Urbano como campo disciplinar fundamental do processo de Planejamento, com o objetivo de dar conta da complexidade das cidades e contemplar particularidades das diferentes situações que compõem o espaço urbano. Busca-se isso por meio de categorias de análise de diferentes disciplinas como psicologia, história, antropologia, sociologia e geografia, utilizando “cada uma conforme a especificidade do problema, e podendo fazer uso de diversas visando sua complementaridade” (DEL RIO, 1990, p. 67).

Del Rio (1990) esclarece que com o Urbanismo temos uma ciência voltada para a problemática da cidade e uma área específica do urbanismo chamada Desenho Urbano, direcionado para a cidade de maneira interdisciplinar, preocupado com sua organização ambiental e seus processos sociais.

A abordagem de Kevin Lynch não é sociológica, como urbanista se torna um importante contraponto nesta tese às análises apresentadas pelos outros autores, que lidaram com o espaço da cidade, ou sua configuração, de forma muito abstrata – como

---

<sup>34</sup> De acordo com OCARANZA, Matías. Os limites da gentrificação na Vila Planalto. Brasília, 2015. 180 p., 297 mm. Orientador: Frederico Rosa Borges de Holanda - Trata-se de um processo de transformação urbana em que a população original de bairros deteriorados ou empobrecidos é deslocada progressivamente para lugares mais afastados dos centros, sendo substituída por uma população de maior poder aquisitivo (LÓPEZ, 2008). Esse processo é definido como gentrificação, e inclui ciclos de desvalorização (abandono e deterioração) e de valorização (investimentos públicos e privados) como estratégia de apropriação do capital espacial.

manchas, ou setores, ou mesmo nem assim, ou seja, como processos de produção (Lefebvre).

Seu foco é mais nas relações sociais urbanas típicas do que à relação entre essas relações sociais e a configuração urbana em que ocorrem. Por isso, serve de bom contraste a essa vertente, na medida em que materializa a cidade em categorias arquitetônicas concretas, empiricamente detectáveis (cinco pontos), e por isso nos ajuda a utilizá-las melhor na intervenção concreta nas cidades. Também, é importante assinalar que as relações que ele estabelece entre LUGAR e GENTE se dá nos aspectos topoceptivos e não nos aspectos sociológicos. Seu foco não são os sistemas de encontros e esquivanças (corpos), mas na formação de imagens em nossa cabeça (mente); sua abordagem não é prática, mas expressiva.

Kevin Lynch (1960) demonstra em seus trabalhos a importância da percepção visual do homem sobre a cidade. Seu objetivo é estudar a *imagibilidade* e a *orientabilidade*, e o faz com questionários e imagens mentais aplicados na população das cidades estudadas.

Apesar de seu principal trabalho, *A imagem da cidade*, datar de mais de cinquenta anos, ele ainda hoje é ponto de referência nos debates acadêmicos e está presente em currículos disciplinares de faculdades de arquitetura e urbanismo brasileiras. Muitas destas escolas, nos cursos de planejamento e projeto urbano, apresentam a metodologia de Lynch como objeto de estudo teórico, e também como método de aplicação para análise das formas urbanas das cidades brasileiras.

De acordo com Lynch (1960), não conseguimos ver e ter uma apreensão da dimensão total da cidade, apenas de algumas partes dela. Normalmente, a compreensão de cidade é feita por imagens que estão ao nosso entorno ou são fruto de nossas memórias e significações. Para ele, cada cidadão tem uma compreensão da cidade. Apesar da importância da percepção do homem, não somos simples expectadores, mas, segundo Lynch (1960, 2014<sup>35</sup>), somos parte ativa da cidade, tornando-a mutável e inconstante.

Os elementos móveis de uma cidade, especialmente as pessoas e as suas atividades, são tão importantes como as partes físicas e imóveis. Não somos apenas observadores deste espetáculo, mas sim uma parte activa dele, participando com os outros num mesmo palco. Na maior parte das vezes, a nossa percepção da cidade não é íntegra, mas sim bastante parcial, fragmentária, envolvida noutras referências. Quase todos os

---

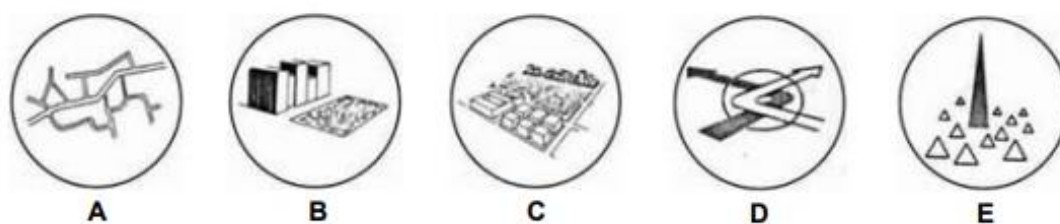
<sup>35</sup> Versão publicada em português.

sentidos estão envolvidos e a imagem é o composto resultante de todos eles. (LYNCH, 2014, p. 9-10.)

Para Lynch (1960) as imagens ambientais resultam da relação entre o observador e o ambiente: este último, quanto mais legível for, maior será a apreensão do observador, que com isso se localizará mais facilmente, gerando uma maior segurança emocional entre ele (o observador) e o mundo.

Associado à ideia de legibilidade está o conceito de *Imagibilidade* – “àquela qualidade de um objeto físico que lhe dá uma grande probabilidade de evocar uma imagem forte em um dado observador” (LYNCH, 2014, p. 17.), para o autor, é a qualidade mais relevante para o caso específico do espaço urbano.

Figura 10 - PONTOS PROPOSTOS POR KEVIN LYNCH



Fonte: Site Urbanidades. Adaptado. Acesso em 15/11/2020.

Para a construção dessa imagem urbana, ele elenca, através da aplicação de questionários e pesquisas de campo, cinco pontos cruciais para a leitura da forma urbana: vias, limites, distritos, cruzamentos e pontos focais (quadro 02):

Quadro 2 - PONTOS KEVIN LYNCH

|          |                        |   |
|----------|------------------------|---|
| <b>A</b> | Vias                   | canais de circulação do observador  |
| <b>B</b> | Limites                | elementos lineares (não vias) que quebram a continuidade, fronteira.                          |
| <b>C</b> | Distrito <sup>36</sup> | são regiões médias ou grandes de uma cidade com características semelhantes e identificáveis. |
| <b>D</b> | Pontos nodais          | São pontos ou locais estratégicos de uma cidade e servem de tomada de decisão para onde ir.   |

<sup>36</sup> Na versão original do livro *The Image of the City*, Lynch utilizou o termo *districts*, já a tradução do livro para o português usou bairros. Optamos por adotar a palavra distrito, para evitar a confusão com a definição de bairro, que no Brasil, designa a delimitação administrativa das partes de uma cidade.

|   |        |  |
|---|--------|--|
| E | Marcos | são pontos externos ao observador, normalmente são vistos a grande distância e servem de referência. |
|---|--------|--|

Fonte: A imagem da cidade (1960) – adaptado pelo autor.

Para Lynch, esses elementos são essenciais à construção de estruturas firmes e diferenciadas na escala urbana, pois aumentar a imagibilidade das cidades permite maior identificação e significação emocional ou prática para os observadores.

Dentre os elementos, a pesquisa de Lynch propiciou grande importância para a análise das vias (ruas) como meio mais poderoso para facilitar a identificação do meio e gerar maior estruturação visual para as pessoas. Sugere que as vias devem ser cinestésias, apresentar características próprias, singulares, cheiros, usos, pavimentos, vegetação que as diferencie de outras (hierarquia de vias) e sejam mais fáceis de apreender e memorizar.

Entretanto, o que vemos com a expansão das cidades através de condomínios horizontais fechados é exatamente o contrário. A inserção demasiada de muros idênticos, cegos, fechados e sem a possibilidade de diferenciação entre outros muros de outros condomínios.

Kevin Lynch (1960) utiliza como método de coleta de dados para apontar esses cinco elementos a aplicação de técnicas como o *walkthrough*<sup>37</sup>, mapas mentais<sup>38</sup> e questionários.

Apresentados no livro no apêndice B – *O uso do método*, demonstra que a pesquisa foi composta pela aplicação de um inquérito de oito questões, aplicadas a um grupo pequeno de pessoas em cada cidade estudada (*Boston* – 30 pessoas, *Jersey* – 15 pessoas e *Los Angeles* – 15 pessoas), além de uma caminhada (à deriva<sup>39</sup>) pela cidade e a

<sup>37</sup> De acordo com Rheingantz et al. (2009) - Originária da Psicologia Ambiental, pode ser definida como um percurso dialogado complementado por fotografias, croquis gerais e gravação de áudio e de vídeo, abrangendo todos os ambientes, em que os aspectos físicos servem para articular as reações dos participantes em relação ao ambiente. Criado por Kevin Lynch, é um instrumento de grande utilidade tanto na APO quanto na programação arquitetônica, uma vez que possibilita que os observadores se familiarizem com a edificação em uso, bem como que façam uma identificação descritiva dos aspectos negativos e positivos dos ambientes analisados.

<sup>38</sup> De acordo com Rheingantz et al (2009) - Formulado nos anos 50 por Kevin Lynch, o mapa mental ou mapeamento cognitivo consiste na elaboração de desenhos ou relatos de memória representativas das ideias ou da imagibilidade que uma pessoa ou um grupo de pessoas têm de um determinado ambiente.

<sup>39</sup> “A deriva é uma técnica do andar sem rumo. Ela se mistura à influência do cenário. Todas as casas são belas. A arquitetura deve se tornar apaixonante. Nós não saberíamos considerar tipos de construção menores. O novo urbanismo é inseparável das transformações econômicas e sociais felizmente inevitáveis. É possível se pensar que as reivindicações revolucionárias de uma época correspondem à ideia que essa época tem da felicidade. A valorização dos lazeres não é uma brincadeira. Nós insistimos que é preciso se inventarem novos jogos”. Guy Debord e Fillon (*Potlatch*, n. 14, novembro 1954).

elaboração de mapas (desenhos) que representassem a experiência vivenciada ao longo dos caminhos.

Essa pesquisa de cunho empírico trouxe novas reflexões não só para Lynch, mas também contribuiu de maneira significativa para a formação do campo de psicologia ambiental e principalmente uma mudança de paradigma no cenário de críticas ao urbanismo moderno, acusado de desconsiderar o tecido preexistente para suas análises e proposições ao espaço urbano, como evidenciado por Del Rio (1990).

Contudo, o próprio Lynch aponta a fragilidade de seus estudos, porque fora pautados sobre a análise de apenas três cidades, em um dado momento e com pequena amostra de participantes.

Apesar da grande contribuição de Lynch, sua abordagem foi construída sobre uma extensiva análise morfológica, o que trouxe maior discussão sobre os aspectos ambientais (relacionados com as pessoas), mas não os encerra. O autor observa haver inúmeras cidades a estudar e outros inúmeros elementos que possam estruturar uma imagem da cidade, inclusive elementos emocionais, sociais e históricos.

### **1.5 Afinidades teóricas e propositivas**

A compreensão da análise urbana na sociologia permite maior percepção dos fatos históricos e estimula que o olhar seja “lançado” sobre a cidade como fonte de reflexões. A busca por afinidades conceituais em áreas ditas não urbanas (ao menos diretamente), como na sociologia, na filosofia ou na antropologia permite novos posicionamentos e inquietações relacionadas à cidade.

Este capítulo mostra que a sociologia contribui para se refletir sobre as cidades com base na revisão teórica, e é perceptível que os discursos e as vertentes filosóficas acerca do urbano e de suas relações é de suma importância, e evidenciam a preocupação do entendimento urbano há tempos. Fica claro que sempre houve uma grande preocupação sobre a cidade como estrutura física e palpável, mas vários autores e pensadores remeteram essa discussão para o âmbito das relações cidade e sociedade: apropriação, percepção e outros.

Simmel, ao analisar o comportamento do homem frente às mudanças e ao urbano, aponta questões ainda hoje pertinentes à discussão urbana, entre elas os conceitos de comunidade urbana, mobilidade, segregação e invasão.

Conceitos apropriados na discussão sobre CHFs, principalmente pelo fato de percebermos que um dos motivos pela busca de uma vida segregada e isolada em enclaves (CALDEIRA, 2000) é o fato de a sociedade enxergar nos CHFs uma forma de se notar diferente, ou no dizer de Simmel, exibir exagero e extravagância.

A contribuição da escola de Chicago, principalmente de Park e Burgess (1925), foi mostrar a importância de atrelar a empiria como parte fundamental às pesquisas de ciências sociais. Assim como a pesquisa teórica, a pesquisa empírica comporta extrema validade. No entanto, conhecer bem o objeto de pesquisa, sua dinâmica e suas especificidades, foi de suma importância para definir a metodologia e as técnicas utilizadas no desenvolvimento da tese.

O trabalho desenvolvido por Kevin Lynch (1960), além de demonstrar a importância da inserção do homem como parte da análise urbana, serve de exemplo e orienta como essa população deve ser inserida na pesquisa. Nesta tese, a aplicação do questionário em torno da percepção da população sobre os CHFs foi fundamental a seu desenvolvimento, e esclareceu que, apesar da importância da segurança trazida pelos muros, são eles também responsáveis pela não apropriação e pelo consequente aumento da insegurança nos mesmos lugares em que estão colocados para proteger.

Conclui-se, com base nos conceitos estudados, que a compreensão da cidade perpassa aspectos físicos, mas não se encerra neles. Para isto ocorrer, é essencial que a análise contemple os mais diversos aspectos.

*Entre o homem e a mulher, há o amor.*

*Entre o homem e o amor, há o mundo.*

*Entre o homem e o mundo, há o muro.*

(Jacques Lacan. Estou falando com as paredes. RJ, Zahar, 2011))

## **CAPÍTULO 2**

## 2. ANÁLISE DOS CHFS A LUZ DAS TEORIAS URBANAS RECENTES

À luz das teorias morfológicas urbanas recentes (HOLANDA, 2013; KOHLSDORF; KOHLSDORF, 2017), assume-se nesta tese que a arquitetura deve ser entendida como “situação relacional” (KOHLSDORF; KOHLSDORF, 2017). A arquitetura ocasiona efeitos distintos nas pessoas: afeta nossos comportamentos, humor e relações, além de impactar o meio - seja natural ou construído - onde está inserida.

Tais efeitos, embora nem sempre programados e previamente projetados, derivam de escolhas conscientes, ou não, por parte dos produtores (pessoas, arquitetos, engenheiros, construtores etc.) de nossas cidades. Assim se reflete sobre as implicações sociais (efeitos) que a configuração urbana imposta pelos CHFs causa à sociedade.

Há muitas pesquisas sobre o ambiente construído e seus processos de urbanização, e sobre as consequências formais e físicas decorrentes das tomadas de decisão projetual nas cidades brasileiras. No entanto, esses vários olhares lançados sobre as cidades ainda se dão de forma segmentada, entre uma visão da cidade “social” e outra sobre a cidade “física” (HOLANDA, 2012).

Para o entendimento da configuração dos CHFs e suas implicações sociais, foi necessário tomar como embasamento para análise e compreensão as teorias morfológicas urbanas recentes. Isto nos obriga *a priori* a compreender a arquitetura como campo intermediado tanto pela “ciência quanto arte de fazer; tanto matéria quanto ideia; tanto produção quanto usufruto (ou consumo)” (KOHLSDORF; KOHLSDORF, 2017, p. 45).

Holanda e Medeiros (2012) afirmam que o espaço não é passivo, e dentro desta lógica enfatizam existir relação entre pessoas e espaço. Ao definirem configuração urbana, grifam que aspectos quantificáveis e possíveis de serem medidos são apenas uma das maneiras de caracterizar a configuração urbana:

Taxas de ocupação, densidades edificadas, altura das edificações, usos, volumetria excepcional de alguns edifícios emblemáticos em contraste com a volumetria mais recorrente dos edifícios residenciais etc., fazem da cidade uma paisagem urbana variada. **São aspectos das partes da configuração urbana.** [HOLANDA; MEDEIROS, 2012, p. 42 – grifo meu]

Para Holanda (2013), a compreensão do desempenho dos atributos dos elementos arquitetônicos é fundamental para o entendimento das expectativas que a sociedade tem com determinado ambiente construído. Desta forma, o autor relaciona oito



aspectos: os funcionais, os bioclimáticos, os econômicos, os sociológicos, os topográficos, os afetivos, os simbólicos, e os estéticos. Segundo Holanda (2013), é através deles que a arquitetura nos impacta.

Os CHFs apresentam sistemas de barreiras (físicas, visuais, sociais e psicológicas) que implicam mudanças nos processos relacionais entre arquitetura e sociedade. Desdobremos os *aspectos sociológicos* antes apresentados sinteticamente (p. 27-8):

**Abordar a arquitetura pelos aspectos sociológicos é focar as relações arquitetura x sociedade** especificamente quanto às relações entre configurações de edifícios, cidades e da paisagem natural entendida como arquitetura e as maneiras pelas quais as pessoas fazem o quê, como, onde, quando e com quem: **como se estruturam encontros interpessoais**, de forma mais ou menos planejada, mais ou menos casual, concentrados (ou não) no espaço ou no tempo (HOLANDA, 2013, p. 84 – grifo meu).

Essa visão é fundamental para ampliar o entendimento sobre as cidades. Enquanto o tempo passa, a cidade evolui, suas características físicas mudam, suas atividades se alteram, assim como ocorrem as relações entre arquitetura e sociedade.

Por isso, a configuração imposta pelos condomínios horizontais fechados merece ser analisada à luz dessas novas teorias de morfologia urbana e mediante os aspectos sociais (possibilidade de apropriação e permanência nestes lugares), atualmente não considerados na forma de aprovação destes assentamentos.

## 2.1 Conceituação acerca dos condomínios horizontais fechados

Segundo Caldeira (2000), podemos classificar condomínios e loteamentos horizontais fechados como enclaves urbanos porque:

São propriedade privada para uso coletivo e enfatizam o valor do que é privado e restrito, ao mesmo tempo que desvalorizam o que é público e aberto na cidade. São fisicamente demarcados, isolados por muros, grades, espaços vazios e detalhes arquitetônicos. São voltados para o interior e não em direção à rua, cuja vida pública rejeitam explicitamente. São controlados por guardas armadas e sistemas de segurança, que impõem as regras de inclusão e exclusão. São flexíveis: devido ao seu tamanho, às novas tecnologias de comunicação, organização do trabalho e aos sistemas de segurança, eles são espaços autônomos, independentes de seu entorno, que podem ser situados praticamente em qualquer lugar. Em outras palavras, em contraste com

formas anteriores de empreendimentos comerciais e residenciais, eles pertencem não aos seus arredores imediatos, mas às redes invisíveis. (CALDEIRA, 2000, p. 258).

Desde a década de 1970, o aumento dos CHFs passou a ter grande relevância nos debates acadêmicos. Após cinquenta anos do início desta categoria de empreendimento para expansão urbana das cidades brasileiras, é possível e necessário discorrer sobre os efeitos sociais dessa configuração do espaço construído.

A estruturação urbana e a intensa urbanização têm sido orientadas, de acordo com Harvey (2011), pela lógica e pela racionalidade do processo de reprodução do capital imobiliário. Ele entende haver permanente necessidade de circulação do capital no ambiente construído que favorece a especulação imobiliária e a construção de novos elementos urbanos, entre eles os CHFs.

O processo contínuo de reprodução do capital imobiliário nas cidades, através da produção e da comercialização de CHFs, gera impactos na fragmentação da malha urbana e aumento do perímetro urbano, com avanço demasiado sobre áreas de proteção ambiental ou áreas rurais, apropriação de áreas públicas e de uso coletivo, considerável aumento de processos de segregação sócioespacial, gentrificação e diminuição dos espaços de encontro, troca, convívio entre distintos grupos sociais.

A legislação federal define que o parcelamento do solo pode ser realizado mediante loteamento ou desmembramento de glebas. Segundo a lei de parcelamento do solo, 6.766/1979, este deve incluir em seus projetos urbanos as vias e as áreas livres e de lazer, voltadas para uso público e livre. No 4º artigo, a referida lei, determina que o projeto de loteamento cumpra requisitos urbanísticos, como por exemplo a divisão em lotes, e informa que as ruas e as avenidas projetadas deverão articular-se com as vias adjacentes existentes ou projetadas, assim como devem ser projetadas em harmonia com a topografia local. Determina que os equipamentos de uso coletivo presentes na área — escolas, praças, saúde, cultura etc. — deverão ter livre acesso à população, não podendo ter acesso restrito por muros, alambrados, guaritas ou qualquer outro elemento que configure barreira.

Esse é outro aspecto bastante debatido acerca dos CHFs, que se relaciona à dimensão legal, já que no Brasil inexistente uma legislação federal que regule a produção e aprovação dos CHFs. Por conta disso, em nome da autonomia constitucional

da Federação, municípios legislam sobre si mesmos, criam normativas locais e orientações, situação que gera intensos debates acadêmicos e jurídicos sobre a legalidade dos CHFs.

Os CHFs são em parte semelhantes espacialmente aos loteamentos convencionais. São constituídos a partir de um arruamento e suas quadras divididas em lotes particulares. Apesar dessas pequenas semelhanças com os loteamentos convencionais, eles não se confundem. No caso de condomínios, são cercados e murados por elementos físicos e tecnológicos — como muros, grades, guaritas e câmeras de segurança. Impede-se a entrada e a passagem daqueles que não habitam o lugar.

Constata-se outra diferença no âmbito jurídico: enquanto um loteamento convencional é aprovado pela lei 6.766, de 1979<sup>40</sup>, que dispõe sobre como este loteamento deve ser regido e aprovado, a maior parte dos condomínios horizontais fechados é aprovada pela lei 4.591, de 1964<sup>41</sup> ou por legislação municipal pertinente. Existem, porém, os “loteamentos fechados”, empreendimentos regidos e aprovados pela lei de parcelamento do solo — lei federal 6.766, de 1979, posteriormente murados ou cercados, atitude muito questionada por vários autores (FREITAS, 2002; ALVES, 2008<sup>42</sup>), pois áreas que foram construídas com capital público e destinadas à sociedade (ruas, praças etc.), após aprovação e construção são muradas e cercadas por aparatos tecnológicos e tornam-se exclusivas dos moradores da área que foi fechada.

Salienta-se que estas novas formas de expansão urbana, loteamento fechado e condomínio fechado, sejam incorporadas por nova lei de responsabilidade territorial urbana, PL - projeto de lei n.º 3.057, de 2000, onde serão estabelecidas normas para a regularização fundiária; maior detalhamento das responsabilidades do empreendedor e do poder público na implantação e manutenção da infraestrutura necessária a qualquer

---

<sup>40</sup> São estabelecidas por lei, basicamente duas modalidades de parcelamento do solo: o loteamento definido como “a subdivisão de gleba em lotes destinados à edificação, com abertura de novas vias de circulação, de logradouros públicos ou prolongamento, modificação e ampliação das vias existentes” (Lei 6766/79, art. 2º, §1º) e o desmembramento que consiste na “subdivisão de gleba em lotes destinados à edificação, com aproveitamento do sistema viário existente, desde que não implique abertura de novas vias e logradouros públicos, nem prolongamento, modificação ou ampliação dos já existentes” (Lei 6766/79, art. 2º, §2º).

<sup>41</sup> Esta legislação, conhecida como lei dos condomínios, pode ser definida como a divisão de uma gleba em unidades autônomas destinadas à edificação, às quais correspondem às frações ideais das áreas de uso comum dos condôminos, admitida a abertura de vias de domínio privado e vedada a de logradouros públicos internamente ao seu perímetro.

<sup>42</sup> FREITAS, José Carlos. **Da legalidade dos loteamentos fechados**. Boletim do IRIB em revista, São Paulo: Instituto de Registro Imobiliário do Brasil, n.º 304, p. 14, set. 2002.

ALVES, Sonia Marilda Peres. **"Loteamentos fechados" nas grandes cidades**: a produção da ilegalidade por atores revestidos de poder social, econômico e político. Revista de Direito Imobiliário, São Paulo: Revista dos Tribunais, n.º 64, ano 31, jan./jun. 2008, p. 99 – 100.

modalidade de parcelamento do solo; regulamentação e explicitação de condomínios como nova forma de parcelamento urbano.

Os CHFs possuem características físicas distintas na sua forma de implantação. Suas casas não têm muros/grades frontais, recuos frontais são maiores e obrigatoriamente ajardinados (Figura 11), seus espaços coletivos apresentam maior qualidade arquitetônica e paisagística (Figura 12), entre outras características.

Figura 11 - TIPOLOGIA DE CASA EM CHF E ÁREA DE USO COLETIVO



Fonte: Site Damha urbanizadora

Figura 12 - CHF DE LOTES E CHF COM CASAS PRONTAS.



Fonte: Site Damha urbanizadora Foxter<sup>43</sup>

No Brasil, apesar de os CHFs terem características semelhantes, percebe-se em sua forma física tipos distintos de CHFs. Blakely e Snyder (1997) e Grant (2003) indicam haver que podemos reconhecer ao menos duas categorias de CHFs:

<sup>43</sup> <https://www.foxterciaimobiliaria.com.br/noticias/2013/09/condominio-horizontal-o-objeto-de-desejo-do-porto-alegrense/>. Acesso em 06/12/2017.

- 1- os condomínios horizontais fechados suburbanos, que são amplos parcelamentos com no mínimo duzentos lotes, a maioria localizada em área rural ou periférica da cidade;
- 2- os condomínios horizontais fechados urbanos, de porte médio a pequenos, com até duzentos lotes, implantados em vazios urbanos no tecido urbano consolidado.

Ambos podem ser constituídos por terrenos para autoconstrução, ou serem vendidos com a casa construída (Figura 12).

Com relação ao uso do solo, diferenças podem ser observadas: uns apresentam uso misto de habitação, serviço e comércio, e outros são só de uso habitacional, o que causa variações e diferenças na implantação, no tamanho e no impacto em seu entorno.

Também é possível reconhecer tipos sociais distintos de CHFs:

1 - aqueles voltados à população de renda alta – que disponibilizam, além da moradia, áreas de lazer completas (alguns inclusive com campos de golfe), sistema de segurança de última geração e fácil acesso às vias principais da cidade;

2 - os voltados para a população de renda média oferecem moradias com áreas de lazer (piscinas, pistas de caminhada, áreas para *pets* etc.), sistemas de segurança mais modestos e, apesar de apresentarem fácil acesso às vias de circulação, nem sempre possuem boa localização;

3 – por fim, os CHFs direcionados para a população de baixa renda que têm moradias padronizadas (minimizam os custos), contam com simples *playgrounds* e áreas de lazer e localizam-se, na maioria, em áreas periféricas e desconectadas das principais vias de acesso ao núcleo urbano.

Apesar de variações e distinções, os três possuem alguns aspectos em comum, como (i) separação por classes de renda/social, (ii) segregação através de aparatos de segurança, como muros e tecnologias, (iii) homogeneização da paisagem e da ruptura/fragmentação da estrutura urbana, (iv) replicação de determinado padrão de vida e, não menos importante, (v) falta de permeabilidade e transparências à visão, à estrutura física da cidade e a seu entorno imediato (Figura 12) - em decorrência disso, a negação ao espaço público – a rua.

Figura 13 - FALTA DE PERMEABILIDADE – MUROS CEGOS DOS CHFS



Fonte: Fotos arquivo pessoal – Cidade de São Carlos – SP (2020).

Autores (SALGADO, 2000; CALDEIRA, 2000; SANTOS, 2002) apontam que a continuidade da expansão urbana através de CHFs pode trazer problemas como 1- aumento das distâncias e dos deslocamentos pendulares, 2 - ampliação da frota e do uso de transportes particulares, como carros e motos, 3 - desenvolvimento de cidades dispersas com baixa taxa de densidade, 4 - encarecimento da infraestrutura, 5 – não favorecimento da diversidade social, espacial e a mistura de usos, 6 – aumento do impacto ambiental e 7 - favorecimento do aumento da segregação e da violência.

Alerta-se aqui para outra problemática: embora as decisões de morar em CHFs sejam tomadas individualmente, ao serem combinadas por um grande número de pessoas tornam-se um fenômeno social e coletivo.

Nos últimos anos, muitos brasileiros tomaram a decisão de buscar moradia dentro de CHFs, por isso vemos um aumento na oferta e no tamanho dos condomínios horizontais fechados. Deve-se, portanto, estar atento ao impacto coletivo da configuração dos espaços construídos, cujos efeitos sociais não são considerados na atual forma de aprovação desses assentamentos, por se acreditar de forma equivocada que a arquitetura não define nem ao menos impacta o comportamento de determinada sociedade.

## 2.2 Considerações acerca da sociedade dos condomínios

Kevin Lynch (1985, 1960) discorre sobre a qualidade do espaço público e suas potencialidades de imagens/percepções e associações. Entende que os fatores mais relevantes são a legibilidade e a imagibilidade, pois permitem a total compreensão dos fatores que contribuem para a “boa forma da cidade” e vão além dos aspectos da estrutura física das cidades. Para Lynch (1960), o desempenho da forma da cidade dar-se-á através das inter-relações entre o ambiente e os aspectos antrópicos (sociais, econômicos, culturais e ambientais) nela presentes.

O processo narrado por Jane Jacobs (2000) de que as casas passam a substituir janelas e portas, “olhos naturais”, por muros e barreiras físicas/visuais (figura 14) contribui para diminuir a vitalidade urbana e fortalecer a discussão de que a estruturação urbana acarreta efeitos sociais. No caso, diminuir as pessoas nas ruas torna as áreas com pouca diversidade espacial e as deixa propícias à insegurança.

Figura 14 - RELAÇÃO "OLHOS NATURAIS".



Fonte: VIVIAN, M. SABOYA, R.[2012]<sup>44</sup>

Para Saboya et al (2015) o conceito de Vitalidade Urbana deve ser compreendido como:

*Socialidade*, representada pelo movimento de pedestres, copresença e potencial de interação nos espaços públicos; *vida microeconômica*, representada pela presença de atividades não-residenciais nos edifícios; e *segurança*, caracterizada pela baixa ocorrência de crimes, pela sensação de estar seguro em um espaço público e pela baixa frequência

<sup>44</sup> VIVAN, Mariana; SABOYA, Renato. Arquitetura, espaço urbano e criminalidade: relações entre espaço construído e segurança, com foco na visibilidade. II Encontro Nacional da Anparq. Anais, 2012. Natal, Brasil.

de comportamentos antissociais. (SABOYA, VARGAS, NETTO, 2015)

No livro *Efeitos da Arquitetura*, os autores comprovam por pesquisas e ensaios que as cidades (conjuntos edificados) causam impactos e efeitos na vida das pessoas. Muitos são invisíveis e imperceptíveis até o momento em que configuram um aglomerado maior, e nesse momento fica difícil uma solução.

Inicialmente, os CHFs traziam respostas à busca, pela população, de uma vida com mais qualidade, segurança e ordem (Figura 15), mas, ao se tornar modelos de vida passaram a ser almeçados e perseguidos por grande parcela da população – acarretando aumento das áreas destinadas à CHFs e aumento do seu tamanho de implantação – alguns com até 900 alqueires<sup>45</sup>.

A sociedade passa a enxergar nos CHFs mais do que uma experiência espacial distinta e vê neles possibilidade de mudança social, de viver num mundo ordenado, controlado, longe do caos e da diversidade existente nas ruas, mesmo que para isso fique entre muros e usufrua dessa situação só nos curtos períodos em que estiver em casa, mas com a garantia de estar separado por muros do mundo externo, o “lado de fora”, que representa o caótico, o perigoso - assim preferem manter-se invisíveis e indiferentes.

Figura 15 - PROPAGANDAS VINCULADAS AOS CHFS.



Fonte: Panfletos de arquivo pessoal – Coletados na cidade de São Carlos – SP.

Org.: Autor, (2020).

Moradores de CHFs têm dinâmica de vida distinta dos moradores de loteamentos convencionais. Devido aos muros, não existe possibilidade de interação com o entorno imediato; e a distância da maioria dos CHFs para os centros urbanos faz com que as

<sup>45</sup> Condomínio Porta do Sol, localizado na avenida Castro Alves, n.º 15, Porta do Sol, Mairinque-SP.



peças recorram a transportes particulares (carros e motos), evitando percursos a pé, potenciais à apreensão, compreensão e dinâmica social, preferindo as vias rápidas para percorrer grandes distâncias – o que ocasiona mudança na forma de apreensão visual (imagibilidade) devido ao aumento da velocidade dos carros.

Figura 16 - CORREDOR DE UM SHOPPING, SIMULACRO DE UMA PAISAGEM URBANA.



Fonte: Anotações de aula: Espacialidades e não lugares – FAU USP– Shopping na cidade de São Paulo – SP.

Outra característica dessa sociedade é a preferência por lugares mediados por barreiras físicas, visuais, sociais e psicológicas, semelhantes aos CHFs, para diversão, entretenimento, compras etc., como *shoppings centers*, parques temáticos e clubes (Figura 16). Evita-se permanecer em espaços públicos, principalmente abertos, que promovam a diversidade e o encontro.

Dentro dos CHFs, as pessoas sentem maior sensação de controle do que extramuros não se controla: como planejar o encontro interpessoal e selecionar quem e em qual horário poderão “bater” em suas portas, sempre resguardados pela triagem de portarias, câmeras e síndicos. Desejam encontrar ordem e segurança, um dos pressupostos para formar a sociedade atual, como demonstra Dunker a seguir:

Ao entrar em um desses modernos condomínios, projetados com a mais tenra engenharia urbanística, temos o sentimento pacificador de que enfim encontramos alguma ordem e segurança. Rapidamente nos damos conta de que há ali uma forma de vida na qual a precariedade, o risco e a indeterminação teriam sido abolidos. O espaço é homogêneo, conforme certas regras de estilo. Dentro dele, os

lugares são bem distribuídos as posições então confortavelmente ocupadas. A polícia parece realmente presente, apesar de particular. As ruas estão bem pavimentadas e sinalizadas, em que pese o leve excesso de mensagens indicando caminhos e condições de uso. As casas exibem seu indefectível jardim frontal, *sem cercas*. Tudo o mais é funcional, administrado e limpo. A imagem dessa ilha de serenidade captura as ilusões de um sonho brasileiro mediano de consumo. Uma região, isolada do resto, onde se poderia livremente exercer a convivência e o sentido de comunidade entre iguais. Um retorno para natureza, uma vida com menos preocupação, plena de lazer na convivência entre semelhantes. Uma comunidade de destino que se apresenta em inúmeros variantes: verticais, horizontais, residenciais, comerciais, privadas e até mesmo públicas. (DUNKER, 2015, p.47.)

Esse desejo de viver intramuros foi percebido pelos produtores urbanos como fonte de renda promissora. Passaram a ofertar não somente a moradia, mas também um estilo de vida e a possibilidade de mudança social. A oportunidade de morar num “mundo” que enaltece as suas próprias narrativas, convívio entre pessoas iguais e de maneira ordenada.

Com aumento significativo de famílias que buscam essa forma de morar sobressaem as necessidades de observar as implicações sociais que a configuração dos CHFs, mediante seus sistemas de barreiras (físicas, visuais, sociais e psicológicas), constituem na relação com a cidade, particularmente quanto às grandes parcelas fechadas (muros) que se implantam.

### **2.3 Considerações acerca da teoria da Sintaxe Espacial - SE**

Essa crescente urbanização através de padrões como os CHFs tem motivado grande quantidade de pesquisas e debates para compreender questões sobre impactos sociais e espaciais. Esta tese, baseia-se na abordagem proposta pela Teoria da Sintaxe Urbana (doravante SE), referida também como Análise Sintática do Espaço ou Teoria da Lógica Social do Espaço, desenvolvida por Holanda (2002, 2013, outros), orientador desta tese, a partir dos princípios fundadores propostos inicialmente por Bill Hillier e Juliene Hanson, na *University College London* (UCL/Londres – Inglaterra), nos anos 1970.

A SE tem como foco o estudo das relações entre sociedade e espaço, relação central nesta tese. A SE abarca um conjunto de axiomas, conceitos, método e técnicas,

que buscam entender a estrutura espacial de conjuntos edificados e prédios individuais, assim como revelar sua relação com estruturas sociais.

Segundo Holanda (2002) a SE

objetiva o estabelecimento de relações entre a estrutura espacial de cidades e edifícios, a dimensão espacial das estruturas sociais, e variáveis sociais mais ampla, procurando revelar tanto a lógica do espaço arquitetônico em qualquer escala como a lógica espacial da sociedade (HOLANDA, 2002, p. 92).

De acordo com Medeiros et al (2011)

em síntese, a SE propõe que a configuração urbana afeta o padrão espacial de deslocamentos das pessoas pela cidade, o que tornaria possível prever quais vias serão mais e menos movimentadas com razoável grau de segurança. Em linhas gerais, a configuração urbana de uma cidade seria constituída pelo seu sistema viário entendido sob uma perspectiva topológica, isto é, a partir das conexões entre suas vias tendo em vista uma interpretação relacional ou sistêmica. (MEDEIROS, 2011, p 07)

A SE se mostra interessante e promissora em termos de técnicas de pesquisa, pois oferece um ferramental de análise da configuração, uma vez que analisa a eficiência da forma urbana através de cálculos matemáticos e a relaciona com os aspectos sociais. Permite, não somente a análise do espaço público (neste caso, as ruas adjacentes aos condomínios), mas também como este se relaciona com o todo e como acontecem as relações socioespaciais.

Medeiros et al (2011) afirmam que a SE tem sido amplamente explorada para analisar a distribuição dos fluxos de pessoas sobre as diferentes vias da malha urbana e para os autores com a SE se pode afirmar quais vias serão mais ou menos movimentadas, baseado na configuração urbana, que segundo os autores é

De uma maneira mais geral a “estrutura espacial das cidades” é entendida sob o nome de “**configuração urbana**” e envolve o conjunto de relações entre o padrão de barreiras e de permeabilidades que constituem a própria estrutura física do espaço, onde a forma de

disposição espacial relacional desses elementos pode proporcionar maiores ou menores facilidades (e restrições) para a sociedade desempenhar suas atividades no espaço, incluindo a circulação de pessoas. (MEDEIROS, 2011, p. 09)

De acordo com Holanda (2002), a SE compreende a organização espacial humana como o “estabelecimento de padrões de relações compostos essencialmente de barreiras e de permeabilidades de diversos tipos” (HOLANDA, 2002, p. 96), condições que são importantes para a compreensão de padrões como os CHFs, uma vez que se configuram através de grandes parcelas de barreiras e pouca ou nenhuma permeabilidade.

Todo o sistema urbano é estruturado por elementos de barreiras e permeabilidades, também denominados de cheios – quaisquer tipos de volumes como edifícios, árvores, mobiliário urbano etc. - e os vazios – os espaços de vias, calçadas, praças, parques, orlas de corpo d’água etc. Para o autor, “essas barreiras e permeabilidades são, de fato, sanções físicas a um sistema de encontros e de restrições que constituem a sociedade, tanto no nível dos assentamentos como no nível dos edifícios” (HOLANDA, 2002, p. 96), e elas favorecerão a circulação de pessoas, a permanência delas, a possibilidade de encontros, assim como provocar esquivanças e áreas menos atrativas se comparadas a outras.

O sistema de espaços abertos de uma cidade pode ser estudado em termos de espaços convexos ou espaços axiais, registrado por meio de dois mapas, o de convexidade e o de axialidade. Ambos permitem revelar atributos do meio urbano, localmente ou globalmente (HOLANDA, 2002). Aqui, o sistema de espaços abertos é decomposto e registrado por meio do mapa de axialidade, que segundo Holanda (2002) “é obtido pela inserção, no sistema de espaços abertos, do "menor número de linhas retas que passam através de todos os espaços convexos", todas as barreiras devem estar separadas entre si por linhas axiais” ((HOLANDA, 2002, p. 99).

Ainda de acordo com a SE, o movimento é um atributo dos mais importantes para se compreender a configuração espacial (HILLIER, HANSON, 1984), porque pelo movimento se pode apreender o espaço, atributo associado à ideia de copresença, vez que demanda interação, encontros e esquivanças das pessoas no espaço.

O movimento se dá, predominantemente, através do movimento, isto é, através do subproduto relacionado com o modo segundo o qual a malha oferece rotas de todos os pontos para todos os demais pontos. Muitos usos informais do espaço são também

relacionados ao movimento [...] O burburinho urbano, ou sua carência quando desejável é fruto da combinação desses fatores, e o determinante fundamental é a estrutura da malha propriamente dita. A malha urbana, através de sua influência na economia de movimento é a fonte fundamental da multifuncionalidade que dá vida às cidades. (HILLIER, 1996, p.127 apud OLIVEIRA, 2018, p. 33-34 – tradução de Arthur D. Oliveira).<sup>46</sup>

Neste sentido, a teoria da SE é uma teoria privilegiada para se compreender as relações entre arquitetura e comportamentos sociais, uma vez que propõe análise da configuração urbana mediante seu sistema de barreiras e permeabilidades, considerando o movimento como possível interferência da configuração espacial, na mesma medida em que a configuração espacial impacta nos padrões de movimento.

Para o caso dos CHFs, a análise do sistema de barreiras/permeabilidades a partir dos modos de uso, movimentos e interações estabelecidos no sistema urbano permite compreender como ocorrem os processos sociais, a permanência de pessoas e a interação entre pessoas, e pessoas e ambiente nas vias adjacentes aos CHFs.

## 2.4 Processo de Aprovação e suas implicações

A sociedade contemporânea transforma-se rápida mente e, como estamos envolvidos por esta evolução, **às vezes avaliamos mal a dimensão dessa transformação**, os objetos que utilizamos, nossa maneira de agir e de trabalhar, nossas relações familiares, nosso lazer, nossa mobilidade, as cidades em que vivemos, o mundo que nos rodeia, nossos conhecimentos, esperanças e temores.

No âmbito do urbanismo, percebemos com muita dificuldade as mudanças, pois o quadro construído evolui com relativa lentidão, e as novas construções representam, anualmente, menos de 1% do parque existente. Além disso, sentimos-nos particularmente vinculados aos lugares mais antigos e temos o sentimento de que eles poderiam nos oferecer mais urbanidade do que aqueles que a sociedade produz hoje em dia. De fato, estamos preocupados com as formas que as cidades estão assumindo e com os riscos de toda ordem que elas parecem gerar para a sociedade e para o ambiente. (ASCHER, 2001, p.17)

---

<sup>46</sup> No original: *Most movement is through movement, that is, the by-product of how the grid offers routes from everywhere to everywhere else. Most informal space use is also movement related, as is the sense and fact of urban safety. Land uses and building density follow movement in the grid, both adapting to and multiplying its effects. The urban buzz, or the lack of it when it suits us, is the combination of these, and the fundamental determinant is the structure of the grid itself. The urban grid through its influence on the movement economy is the fundamental source of the multifunctionality that gives life to cities.*

François Ascher (2001) ao iniciar seu livro *Os novos princípios do Urbanismo*, enfatiza que a sociedade produz mudanças e transformações nas cidades, mutações e evolução que levam a uma nova fase da modernidade. Para o autor, deve haver um “novo urbanismo” que seja capaz de compreender os novos desafios impostos por esta sociedade. Entre as inúmeras mudanças comportamentais a que fomos obrigados a nos adequarmos nos últimos anos foram as referente à pandemia do Coronavírus<sup>47</sup>, a principal delas foi a adaptação às nossas próprias casas. Se antes eram lugar de chegar, descansar e dormir, abruptamente se tornaram lugar de trabalho, estudo e lazer.

Essa situação motivou muitas pessoas a buscar casas com mais espaço para viver, com quintais, áreas ajardinadas, mais espaço para crianças, áreas para *home office*, lazer, descanso e sobretudo distante de aglomerações. Nesta perspectiva, segundo o noticiário, chegou-se ao aumento de 15% na busca por residências em CHFs, só no último trimestre do ano de 2020 (figura 17), em comparação ao mesmo período do ano de 2019, quando não vivíamos tal pandemia.

Figura 17 - REPORTAGEM SOBRE O AUMENTO DA BUSCA POR CHFS.



Fonte: Site Setpar<sup>48</sup>

Apesar dos dados defasados, devido à não atualização do censo previsto para 2020, o IBGE registrou, com base nos dados coletados no ano de 2010, o total de 1.024.743 pessoas residindo em casas de condomínio ou vilas (Tabela 05). Essa decisão (a priori individual) de morar em casas de condomínios não estava restrita a algumas

<sup>47</sup> De acordo com o OPAS - Os coronavírus (CoV) são uma ampla família de vírus que podem causar uma variedade de condições, do resfriado comum a doenças mais graves, como a síndrome respiratória do Oriente Médio (MERS-CoV) e a síndrome respiratória aguda grave (SARS-CoV). O novo coronavírus (sars-cov2) é uma nova cepa de coronavírus que havia sido previamente identificada em humanos. Conhecido como 2019-nCoV ou COVID-19, ele só foi detectado após a notificação de um surto em Wuhan, China, em dezembro de 2019.

<sup>48</sup> <https://www.setpar.com.br/blog/busca-por-casas-em-condominio-fechado-aumentou-15-na-pandemia/> - acessado em 20/05/2021.

pessoas, e com a *Covid 19* o número aumentou expressivamente. Entre outros motivos, passou-se a buscar nos CHFs novas formas de viver com segurança, status ou simplesmente melhor qualidade de vida (JORDÃO, 2014).

Tabela 5 - TIPO DE DOMICÍLIO

| Brasil, Grande Região, Unidade da Federação e Município | Tipo de domicílio  |            |
|---|--|------------|
| Brasil  | Total  | 57.320.555 |
|   | Casa   | 49.780.056 |
|   | Casa de vila ou em condomínio                            | 1.024.743  |
|   | Apartamento  | 6.206.561  |
|   | Habitação em casa de cômodos, cortiço ou cabeça de porco | 295.218    |
|   | Oca ou maloca  | 13.977     |

Fonte: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatísticas, 2010.

Para conseguir ofertar esse amplo e qualificado espaço a todos que o buscam, os produtores urbanos (principalmente construtoras e empreendedores privados) recorrem a espaços cada vez maiores, de preferência de baixo custo, mesmo que sejam áreas adjacentes ou até fora da área urbana consolidada.

Tem-se agora, busca não mais individualizada por CHFs, mas busca coletiva, que acarreta maior oferta e aumento exponencial das áreas muradas e cercadas na cidade, o que maximiza as mudanças e os efeitos que essa categoria de configuração causa ao espaço construído.

Figura 18 - ÁREA DE CONCENTRAÇÃO DE CHFS EM SÃO CARLOS - SP.



Fonte: Google Earth – com adaptações (2019).

Na cidade de São Carlos, no interior paulista, verifica-se que muitas pessoas passaram a viver em casas de condomínios horizontais fechados. A alta concentração de

CHFs em algumas regiões da cidade é perceptível nas longas ruas muradas e sem conexão ou permeabilidade com a cidade. A decisão de morar em CHFs, ao ser coletivizada e partilhada por grande parte da população, trouxe impactos físicos à cidade (Figura 18), pois para atender à demanda são necessárias grandes áreas de expansão de CHFs, normalmente em regiões periféricas e ambientalmente frágeis.

Com o aumento da concentração de CHFs e daí a consequente maior quantidade de muros e barreiras físicas, questiona-se sobre os efeitos de ordem social que apesar de serem percebidos na cidade com o passar do tempo e do aumento de sua escala, não são considerados ao se projetar, aprovar e implantar os CHFs.

Apesar da escala desses empreendimentos que buscam o máximo aproveitamento de suas glebas e a maior quantidade possível de lotes (Figura 19 - são 929 unidades aprovadas intramuros), eles são inseridos na maior parte das cidades brasileiras sem levar a discussão os efeitos sociais no espaço construído.

Figura 19 - PROJETO DE APROVAÇÃO DE CHFS



Fonte: Prefeitura Municipal de São Carlos com adaptações.

Para aprovar empreendimentos, o Estatuto da Cidade sugere que os municípios utilizem o EIV - Estudo de Impacto de Vizinhança, cujo ideal é prever e minimizar impactos negativos (adensamento das vias adjacentes, incômodo com execução das obras, capacidade dos equipamentos ao redor, interferências na paisagem, entre outros) e



potencializar os impactos positivos (revitalização da área, adensamento apropriado, contribuir para cumprir o valor social de uma área, entre outros), a fim de propiciar mais e melhor qualidade de vida àqueles que residirão e usufruirão do espaço, e aos que de forma direta ou indireta serão afetados.

Art. 37. O EIV será executado de forma a contemplar os efeitos positivos e negativos do empreendimento ou atividade quanto à qualidade de vida da população residente na área e suas proximidades, incluindo a análise, no mínimo, das seguintes questões:

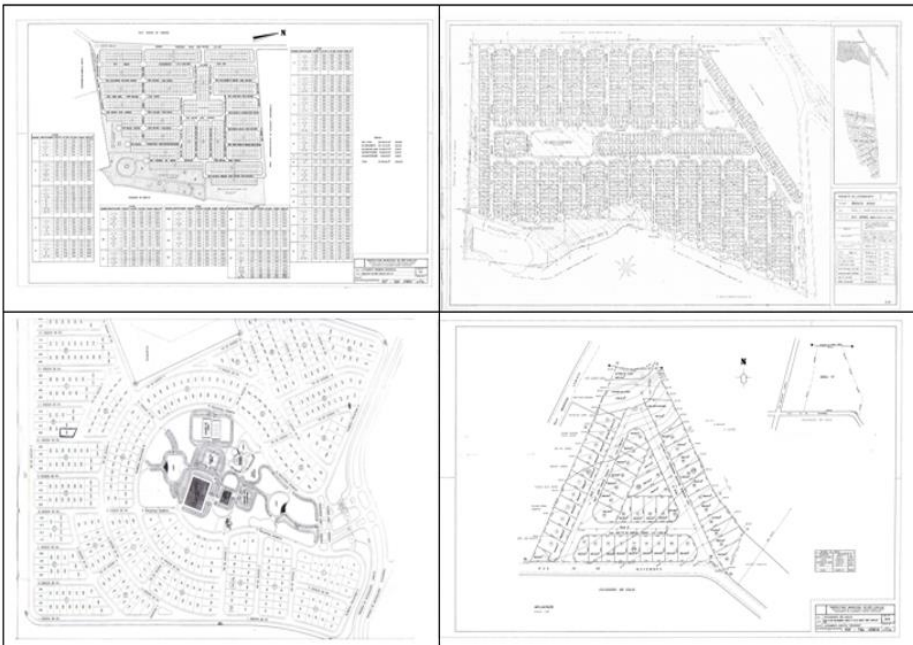
- I – adensamento populacional;
- II – equipamentos urbanos e comunitários;
- III – uso e ocupação do solo;
- IV – valorização imobiliária;
- V – geração de tráfego e demanda por transporte público;
- VI – ventilação e iluminação;
- VII – paisagem urbana e patrimônio natural e cultural.

No entanto, segundo a seção XII, do artigo 36, da lei n.º10.257/2001 – o Estatuto da Cidade, quem definirá os empreendimentos que deverão elaborar estudo prévio de impacto de vizinhança é o próprio poder público municipal:

Art. 36. Lei municipal **definirá os empreendimentos** e atividades privados ou públicos em área urbana **que dependerão** de elaboração de estudo prévio de impacto de vizinhança (EIV) para obter as licenças ou autorizações de construção, ampliação ou funcionamento a cargo do Poder Público municipal. (Lei nº 10.257/2001. Grifo meu).

Ao analisar os projetos de aprovação de CHFs da cidade de São Carlos - SP, apesar de ser notável que os impactos não são somente de ordem espacial, os projetos e os estudos de impacto de vizinhança, quando elaborados, detém-se somente em questões como energia, densidade, ocupação, vias adjacentes – fluxos, topografia, mata ciliar, entre outros (Figura 20).

Figura 20 - PROJETOS DE APROVAÇÃO E IMPACTOS ANALISADOS.

|  |   |
|--|---|
|  | <b>IMPACTOS</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• Energia elétrica</li><li>• Esgoto Sanitário</li><li>• Paisagismo</li><li>• Telefonia</li><li>• Abast. De Água</li><li>• Equip. públicos e comunitário (saúde e educação)</li><li>• Sist. Viário</li></ul> |
|--|---|

Fonte: Prefeitura Municipal de São Carlos, c/ adaptações.

Apesar do grande porte na escala da cidade, os condomínios horizontais fechados são implantados sem serem submetidos a uma análise ampla, ocasionando uma série de impactos ao urbano e à sociedade:

1. Devido à sua localização, na maioria das vezes distante dos centros, ocasionam fluxos a partir de automóveis particulares, dinâmicas distintas, falta de processos sociais com seu entorno, e uma nova forma de percepção da paisagem, pois os processos de locomoção são realizados de carro, o que acarreta uma nova forma de sentir, perceber e ver a paisagem;
2. relacionamentos interpessoais precários e induzidos por obrigação, como ocorre nas reuniões nas áreas comuns aos CHFs;
3. pouca ou inexistente relação social com a área externa aos CHFs, devido a barreiras físicas, e ao mínimo contato dos moradores com as ruas adjacentes;
4. falta de percursos a pé (passeios e permanência – propícios à interação social) devido à localização próxima a vias de circulação rápida e à facilidade de locomoção por automóveis particulares;

5. preferência por lugares similares aos CHFs, como os *shoppings*, controlados a todo momento e regulam as interações sociais permitidas no espaço;
6. falta de permeabilidade visual decorrente dos muros e barreiras cegas que “protegem” os CHFs e favorecem a falta de vitalidade nas ruas ao seu redor o que compromete a possibilidade de elos afetivos com o lugar e de relações sociais com o espaço construído e com as pessoas;
7. criação de elementos homogêneos e sem identidade, que se repetem de cidade em cidade e não valorização da cultura ou das características locais.

Holanda (2013) discorre sobre como a arquitetura ocasiona uma série de efeitos nas cidades e nas pessoas: entre os vários aspectos, a dimensão sociológica contribui diretamente para se compreender o fenômeno e criar qualidades que possam consolidar elos afetivos entre o meio e as pessoas e delas entre si, o que implica urbanidade.

O autor afirma que “essas dimensões socioespaciais – da arquitetura e da sociedade – têm profundas implicações quanto a estruturas sociais, simetrias ou assimetrias sociais, estruturas de poder” (HOLANDA, 2013, p. 84). Por isso, as transformações detectadas desde 1970, devido a inserção dos CHFs, na sociedade e na arquitetura, criam um ciclo onde os problemas sociais demandam soluções espaciais que, irão ocasionar outros problemas sociais.

## **2.5 Afinidades conceituais e propositivas**

Fica evidente que apesar do eminente esforço de mimese por parte dos CHFs para se assemelharem aos espaços públicos (estes contemplam vários aspectos), os CHFs os desconsideram principalmente durante o processo de elaboração, aprovação e implantação.

A sociedade, ao buscar os CHFs para resolver seus problemas sociais, maximiza outros: os decorrentes da falta de permeabilidade e transparência à visão. Criam-se lugares definidos por amplas barreiras físicas e psicológicas e os seus efeitos sociais passam a ser percebidos ao longo do tempo e do espaço. Vejam abaixo um sumário, a título de hipóteses inspiradas pela literatura, que serão verificadas, tanto quanto possível, nesta tese:

- 1 – Enrijecimento da pirâmide social e das estruturas de poder,
- 2 – Distinção e separação da sociedade por muros,
- 3 – Separação por grupos homogêneos,
- 4 – Falta de contato/interação social com diferentes,
- 5 – Intolerância ao que não se adéque ao seu meio,
- 6 – Diminuição da noção de engajamento cívico, visto que os problemas sociais são minimizados intramuros; entre outros.

Embora muitas destas questões sejam evidentes na sociedade atual, faz-se presente uma visão segmentada entre arquitetura e sociedade, entre o físico e o social. No caso da aprovação de projetos de CHFs, consideram-se os impactos físicos e desconsideram-se as implicações sociais. Acredita-se erroneamente que a arquitetura, no caso dos CHF's, não interfere nas relações sociais.

Tanto que ao analisar processos de aprovação de CHFs identifica-se que só consideram alguns itens provenientes de adensamento, ocupação, tamanho das vias, o aumento do tráfego e em poucos aparecem a análise de questões ambientais: como presença de matas ciliares, rios e vegetação nativa. O que nos leva a questionar por que nas questões espaciais não são analisadas as implicações sociais, visto serem impactadas pelo sistema de barreiras criadas com os muros dos CHFs, principalmente pelo fato de que essas barreiras são cada dia maiores e se transformarem em grandes áreas sem permeabilidade visual e vitalidade urbana.

Há que se concordar com Holanda: “a arquitetura decorre de determinações do ambiente natural e do ambiente social” e, por outro lado, impacta as pessoas e o mesmo ambiente natural (HOLANDA, 2013, p. 44). Mas neste caso, examinamos a ignorância das características do sítio natural e o desprezo pelos atributos arquitetônicos e urbanísticos da região onde os CHFs estão implantados.

Isso ocorre porque os CHFs têm como intenção principal diferir do “mundo externo” ao seu redor. Esta é uma das premissas para atrair a população que busca um lugar homogêneo, igual a outros CHFs, em que o controle e ordenamento se fazem presentes – diferentemente do caos e da “festa” (LEFEBVRE, 1991) existentes na cidade.

Por outro lado, essa “arquitetura tem efeitos no meio ambiente natural e nas pessoas” (HOLANDA, 2013, p. 64); dentre eles, nos interessam nesta tese mormente os efeitos sociológicos. Considerados o tamanho e o impacto social que a configuração dos

CHFs ocasiona no ambiente construído, e vista a quantidade de pessoas que optam atualmente por esta categoria de moradia, é necessário que os aspectos sociológicos sejam incorporados à forma de análise para a aprovação de um empreendimento deste porte. Ou, simplesmente, que, ao analisarmos as questões sociais, as implicações espaciais sejam consideradas, superando-se o dualismo – espaço x sociedade, ao entender a arquitetura como uma *situação relacional*.

*“As cidades, como os sonhos, são construídas por desejos e medos, ainda que o fio condutor de seu discurso seja secreto, que as suas regras sejam absurdas, as suas perspectivas enganosas, e que todas as coisas escondam uma outra coisa”.*

*(CALVINO, 1990, p. 44).*

## **CAPÍTULO 3**

### 3. ASPECTOS METODOLÓGICOS E TÉCNICOS

O método define os conceitos e as categorias de análise da teoria. São abstrações necessárias para procedermos à investigação. (HOLANDA, 2013, p. 265)

O trabalho foi fundamentado em uma concepção metodológica de pesquisa indutiva cujo fundamento é nada pode ser considerado intelectualmente um problema se não tiver sido, em primeira instância, um problema da vida prática, cotidiana. Isto quer dizer que escolher um tema de pesquisa, nesta perspectiva, não é uma tarefa espontânea e desvinculada da realidade, assim como “o conhecimento não é espontâneo, surge de circunstâncias e interesses socialmente condicionados, frutos de determinada inserção no real, nele encontrado suas razões e seus objetivos” (MINAYO, 1996, p. 90)<sup>49</sup>.

No caso, a problemática provinha de questões abordadas em aula, por alunos e professores (da Universidade Federal de Uberlândia – FAUeD-UFU e da Universidade de Uberaba - UNIUBE), ao analisar áreas urbanas nas disciplinas de Planejamento e Desenho Urbano (projeto urbano) com os instrumentos tradicionais, os alunos e professores percebiam que a maioria dos instrumentos de análise urbana contemplavam questões sobre a forma urbana, entre eles: gabarito, dimensão das vias, tamanho da testada do lote, uso do solo, ocupação; entre outros.

A partir de tais discussões, surgiu-me a inquietação sobre como analisar as atuais formas de expansão das cidades brasileiras sob um “olhar” que abordasse aspectos, unindo morfologia a suas implicações sociais. Seria necessária uma nova forma de “ver” a cidade? Quais os instrumentos mais recentes de estudo urbano e análise urbana e o que poderiam revelar-nos sobre o espaço e o ser humano?

#### 3.1 Aspectos metodológicos e métodos de pesquisa

Toda pesquisa científica tenciona contribuir para o desenvolvimento do conhecimento. Nesta tese, o trabalho científico teve como princípio contribuir para as ciências sociais humanas aplicadas – à arquitetura e ao urbanismo.

---

<sup>49</sup> MINAYO, M.C. O Desafio do conhecimento: pesquisa qualitativa em saúde. São Paulo: Hucitec-Abrasco, 1996.

Segundo Gil (2008), o objetivo da ciência é chegar à verdade dos fatos. Apesar da ciência não ser a única forma de conhecimento, temos também a religiosa, a vulgar etc.. Para ele, o que distingue, “o conhecimento científico distinto dos demais é que tem como característica fundamental a sua verificabilidade”. (GIL, 2008, p.08)

Por isso, trabalhos de cunho científico devem apresentar racionalidade e objetividade. Importante utilizar procedimentos que possam ser revisitados e comprovados, ser objetiva no sentido de, no tema e objetivos propostos, o pesquisador se mantenha focado no que foi previamente estipulado, mesmo que a pesquisa proporcione a ampliação e a descoberta de outros temas e problemáticas.

Segundo Holanda (2013, p. 265), “o método define os conceitos e as categorias de análise da teoria. São as abstrações necessárias para procedermos à investigação”. E apesar de historicamente muitos defenderem a criação de um único método aplicável a todas as pesquisas, Gil (2008) afirma que elas devem seguir um caminho metodológico condizente com seus objetivos e intenções.

Mediante a imensidão de caminhos e de conjuntos de procedimentos intelectuais e técnicos que uma pesquisa pode adotar, é crucial definir e apresentar quais foram os utilizados neste trabalho.

Como metodologia científica específica para abordar as questões e os objetivos anunciados, assim como o problema exposto, utiliza-se o método indutivo de pesquisa, por permitir que questões nunca observadas sejam reveladas mediante a observação empírica e a aproximação com o fenômeno estudado.

O método científico indutivo busca conclusões a partir de premissas individuais. Ele parte da observação e registro de todos os fatos relacionados ao objeto de estudo, à análise e à classificação desses fatos, à generalização e à verificação do fenômeno estudado. O método indutivo foi proposto por empiristas como Bacon, Hobbes, Locke e Hume, – para quem “o conhecimento é fundamentado exclusivamente na experiência, sem considerar princípios preestabelecidos” (GIL, 2008, p. 10). O método indutivo, está ligado ao empirismo, resulta da observação e da experiência (LOCKE, 1975), parte da análise de algum fenômeno, neste caso as áreas de concentração de CHFs, para posteriormente chegar a uma conclusão mais generalista.

Constatações individualizadas levam à elaboração de generalizações. Que reporta Gil (2008, p.10), “não devem ser buscadas aprioristicamente, mas constatadas a partir da observação de casos concretos suficientemente confirmadores dessa realidade. ”



Esta pesquisa observou fatos e fenômenos cuja causa se desejava conhecer. Com base nas áreas de concentração de CHFs, comparou-as para descobrir relações e características em comum e poder chegar à generalização.

Segundo Gil (2008), diferentemente do método dedutivo, o método indutivo permite chegar a conclusões apenas prováveis. Isso ocorre devido ao risco que há em generalizar algum fenômeno ou fato, visto que podem existir aspectos que não foram correlacionados e apresentem características diferentes das que foram observadas. Por isso, para validar a pesquisa viu-se a necessidade de se trabalhar com uma abordagem quali-quantitativa e chegar mais próximo de resultados e cenários o mais possível verdadeiros.

Apesar das críticas advindas, principalmente por parte de Popper (1972), de que o método indutivo não se justifica, porque caminha do particular para o geral, e que a indução sempre cairá no apriorismo, Gil (2008) aponta que a pesquisa baseada no método indutivo teve extrema importância para que deixasse de ser só *discurso especulativo*<sup>50</sup>, para ficar próxima ao *discurso científico*<sup>51</sup>:

Não há como deixar de reconhecer a importância do método indutivo na constituição das ciências sociais. Serviu para que os estudiosos da sociedade " abandonassem a postura especulativa e se inclinassem a adotar a observação como procedimento indispensável para atingir o conhecimento científico. Graças a seus influxos é que foram definidas técnicas de coleta de dados e elaborados instrumentos capazes de mensurar os fenômenos sociais. (GIL, 2008, p. 11)

Esta pesquisa tem natureza aplicada, já que deriva do objetivo de gerar conhecimento que possa ser aplicado no cotidiano das cidades e à implantação dos CHFs,

---

<sup>50</sup> Segundo Holanda (2002, p. 64) o conhecimento científico pode ser explicado em três níveis:

- por meio de um discurso especulativo, que se contenta, digamos, com a pura "fé"; apoia-se na pura intuição, dispensando completamente qualquer verificação, seja prática ou lógica; é uma forma de conhecimento muito presente na expressão artística, a qual pode constituir um primeiro passo para as formas referidas a seguir;
- por meio de um discurso empírico que na vida cotidiana explica os fenômenos e constitui a explicação socialmente aceita das coisas; não dispensa a verificação prática, mas aceita uma quase absoluta continuidade entre a nossa percepção de como o mundo funciona, e os princípios abstratos por trás de tal funcionamento;
- por meio de um discurso científico que procura revelar a "natureza profunda" dos fenômenos, mas, se aceitamos as ideias popperianas de "conjectura" e "refutação", nunca corresponderá exatamente a reais estruturas e princípios: será objetivo no sentido de que pode ser falsificado, mas nunca será "verdadeiro" porque nunca poderá ser provado como tal. Nesse sentido, estruturas inconscientes da mente são tão objetivas e reais quanto leis da natureza e, conseqüentemente, da mesma maneira "inacessíveis" ao conhecimento consciente humano.

<sup>51</sup> Também definido no livro 10 mandamentos da Arquitetura, de 2013 – de Frederico de Holanda.

cabendo, pois, a necessidade de iniciar o estudo com uma pesquisa descritiva, que mostre as características principais e determinantes do objeto estudado – ruas adjacentes aos CHF's – motivo pelo qual a coleta de dado se fez importante. No entanto, houve a preocupação de identificar e explicar os fatores determinantes dos fatos e dos fenômenos encontrados pela via das pesquisas explicativas, que segundo Gil (2008):

São aquelas pesquisas que têm como preocupação central identificar os fatores que determinam ou que contribuem para a ocorrência dos fenômenos. Este é o tipo de pesquisa que mais aprofunda o conhecimento da realidade, porque explica a razão, o porquê das coisas. Por isso mesmo é o tipo mais complexo e delicado, já que o risco de cometer erros aumenta consideravelmente. (GIL, 2008, p.28)

Trabalha-se com uma pesquisa de caráter quali-quantitativo, dada a necessidade da exploração do material produzido até hoje (teórico), sem descartar a importância da averiguação em campo (*in loco*). A construção do caminho metodológico nas pesquisas urbanas não pode desconsiderar quais são os sujeitos sociais que compõem a pesquisa, e foi por isso que parte desta pesquisa analisou quais são as percepções do sujeito que vivencia a cidade, através de questionários e observações em campo. Neste sentido, há concordância com Park (1987) na obra *A Cidade: Sugestões para a investigação do comportamento humano no meio urbano*, quando o autor enfatiza ser cidade muito mais que sua estrutura física, porque é produto do seu meio e das relações humanas nele contidas.<sup>52</sup>

A coleta de dados teve início em 21 de janeiro de 2018, com o levantamento dos dados técnicos para a elaboração dos mapas axiais. Após o levantamento dos dados técnicos e da elaboração dos mapas axiais teve início a elaboração do questionário teste, apresentado no Exame de Qualificação em dezembro de 2018 e revisado no início de 2019. Em março de 2019, o questionário sofreu a terceira revisão, uma adaptação para ser aplicado *on-line*, haja vista a pandemia e o prolongamento da situação de distanciamento social imposto pelo novo vírus, que nos impedia de sair às ruas. Com a finalidade de enriquecer os dados que haviam sido coletados, realizou-se um levantamento *in loco* nos meses de janeiro e fevereiro de 2021.

---

<sup>52</sup> Sobre este assunto ver EUFRASIO. M. Estrutura urbana e Ecologia Humana. Ed.34: São Paulo, 2013.


### 3.2 Aspectos técnicos

Compreender as técnicas de pesquisa que serão aplicadas é sumamente importante para bem executá-la. Tomo técnicas como termo que engloba instrumentos e procedimentos. Instrumentos são meios de coleta de dados; e procedimentos são as formas de utilização de cada instrumento. Segundo Gil (2008, p. 49), o delineamento ou a definição dos procedimentos técnicos refere-se ao planejamento da pesquisa, desde como será a coleta até como os dados serão analisados.

O delineamento refere-se ao planejamento da pesquisa em sua dimensão mais ampla, envolvendo tanto a sua diagramação quanto a previsão de análise e interpretação dos dados. Entre outros aspectos, o delineamento considera o ambiente em que são coletados os dados, bem como as formas de controle das variáveis envolvidas. GIL (2008, p. 49)

Neste caminho, Holanda (2013, p. 266) ensina que as técnicas “são ferramentas do método, procedimentos operacionais, o saber-fazer prático do pesquisador”, e portanto devem estar em sintonia com o método de pesquisa adotado, os problemas, os objetivos e as hipóteses levantadas.

Quadro 3 – TÉCNICAS

| TÉCNICAS – INSTRUMENTOS E PROCEDIMENTOS  |  |  |
|--|--|--|
| BIBLIOGRAFICA  | Analisar e sistematizar livros, periódicos por assunto e temas                     | Aprofundamento na temática, ampliação do repertório conceitual     |
| DOCUMENTAL   | Levantar os processos de aprovação e os dados para elaboração dos mapas sintáticos |  |
|  QUESTIONÁRIO | Levantar a percepção das pessoas sobre o assunto                                   | Aproximação mais direta e mais reveladora dos processos analisados |
| OBSERVAÇÃO EMPÍRICA  | Levantar a realidade <i>in loco</i>  |  |

Fonte: JORDÃO, L., (2021).

Dada a necessidade de uma pesquisa que unisse a teoria à realidade encontrada ao longo das vias adjacentes aos CHFs, adveio a opção de trabalhar com técnicas diferentes e complementares umas às outras (quadro 03). Entre elas, a revisão

bibliográfica e o levantamento documental, sistematizados em capítulos e nos mapas sintáticos, que segundo Gil (2008) são fontes que partem do “papel”, e as técnicas de questionário e observação empírica, que o mesmo autor considera provenientes de fontes de “pessoas”.

A seguir é exibida cada técnica utilizada no desenvolvimento da pesquisa e são mostrados os instrumentos e os procedimentos aplicados:

## **A - PESQUISA BIBLIOGRÁFICA E DOCUMENTAL**

A revisão bibliográfica e documental deste reflete as discussões que crescem desde 1970, quando as cidades brasileiras começaram a ter seus primeiros CHFs. Embora esses padrões urbanos (CHF) não mais sejam novas formas de expansão urbana, percebem-se lacunas de pesquisas na literatura nacional, em especial nas cidades brasileiras de pequeno ou médio porte, caso da cidade de São Carlos - SP. Neste momento histórico, quando se encontram em revisão as legislações urbanísticas federal e municipal sobre o tema, a partir da concepção do Direito Urbanístico pautado pela “função social da propriedade”, tornam-se valiosas as contribuições de todos os estudos ou revisões sobre o tema.

Ao se iniciar o doutorado através da revisão bibliográfica, compreenderam-se mais e melhor os diversos posicionamentos, teorias e conceitos que perpassam a temática CHF's (condomínios horizontais fechados). De acordo com Gil (2002), a revisão bibliográfica é fundamental para o pesquisador apreender mais conteúdo em menos tempo:

A principal vantagem da pesquisa bibliográfica reside no fato de permitir ao investigador a cobertura de uma gama de fenômenos muito mais ampla do que aquela que poderia pesquisar diretamente. Essa vantagem torna-se particularmente importante quando o problema de pesquisa requer dados muito dispersos pelo espaço. (GIL, 2002, p.45)

Neste caso, não foi diferente. A revisão bibliográfica permitiu refinamento conceitual sobre as referências teóricas, temática e aplicações pertinentes ao tema da

investigação, dentre elas: 1-Análise urbana ao longo da Sociologia Urbana, 2 - Teorias morfológicas recentes, 3 -Aspectos sociológicos, 4-Urbanidade, 5-Análise Urbana.

Essas pesquisas em fontes secundárias, “papéis” (GIL, 2008), foram realizadas nos acervos das bibliotecas da Universidade de Brasília – UnB, da Universidade Federal de Uberlândia – UFU, da Universidade de São Paulo – USP, em materiais disponibilizados *on-line* e nos arquivos da prefeitura da cidade estudada (PMSC), tudo isso sistematizado no conteúdo apresentado nos capítulos 01 e 02 desta tese (quadro 04).

Quadro 4 - FONTES SECUNDÁRIAS

| <b>FONTES SECUNDÁRIAS</b>                |  |   |
|--|--|---|
| PESQUISA BIBLIOGRÁFICA                   | 1-Análise urbana ao longo da Sociologia Urbana,    | Leitura e Fichamento (Capítulo 01)      |
|  | 2 - Teorias morfológicas recentes (campo teórico), | Leitura e Fichamento (Capítulo 02)      |
|  | 3 -Aspectos sociológicos (campo teórico),          | Leitura e Fichamento (Capítulo 02)      |
|  | 4-Urbanidade (temática)                            | Leitura e Fichamento (Capítulo 01, 02)  |
|  | 5-Análise Urbana (Aplicação).                      | Leitura e Fichamento (Capítulo 01 e 02) |
| PESQUISA DOCUMENTAL<br>Processos e mapas | Jornais e revistas                                 | Leitura / Registro / fichamento         |
|  | Sites  | Leitura / Registro / fichamento         |
|  | Dados Estatísticos                                 | Leitura / tabelas e mapas axiais        |
|  | Projeto de Aprovação                               | Leitura / tabelas e mapas axiais        |

Fonte: JORDÃO, L., (2021).

Além da pesquisa bibliográfica, a pesquisa documental em jornais, revistas, prefeituras, secretarias municipais, dados estatísticos e informações oficiais de órgãos públicos competentes e ONGs reconhecidas contribuíram para o levantamento dos CHFs, localização, dimensão, formas de aprovação e comercialização na cidade de São Carlos. Esses dados, também pesquisados em fontes secundárias, basearam a confecção dos mapas sintáticos e a delimitação das áreas de concentração dos CHFs, explicitados a seguir.

## B - MAPAS SINTÁTICOS

A elaboração dos mapas axiais teve início com a atualização dos dados coletados na *dissertação [Sub] Urbanização: A expansão urbana de São Carlos por meio de condomínios*, de minha autoria. Neste momento foi necessário averiguar e confirmar os condomínios existentes na cidade de São Carlos, para posterior elaboração da representação linear do espaço e sua consequente conversão em mapas axiais e de segmentos.

Neste momento foram definidas as principais áreas de Concentração de Condomínios (por quantidade, concentração e localização - Áreas A, B C e D – demarcadas no mapa acima – figura 21) e escolhida uma área de loteamento aberto aprovado pela lei 6.766, de 1979, como comparativo para as áreas muradas. A escolha por esse loteamento se deu por estar localizado entre as duas maiores concentrações de CHFs a noroeste da cidade. Após a atualização e a representação em mapas, utilizando o programa CAD, seguiu-se para modelagem através do uso do programa QGIS.

Depois de conferir as localizações dos condomínios e dos loteamentos horizontais fechados (levantamento documental), foi possível a utilização das técnicas presentes na teoria da SE como forma de análise as áreas de concentração de CHFs, para descrever os atributos mediante as categorias de análise definidas pela SE (HILLIER; HANSON, 1984; HOLANDA, 2002), seguindo estas etapas:

- a. Definição da cidade de São Carlos como objeto de estudo,
- b. Confirmação das áreas configuradas por condomínios ou loteamentos horizontais fechados da cidade,
- c. Elaboração de mapas em *software* CAD,
- d. Transcrição em mapas axiais e mapas de segmentos (*Depthmap* e *QGis*),
- e. Análise e apresentação dos resultados,

Com o objetivo de identificar e mensurar as características configuracionais das vias adjacentes aos CHFs, deu-se ensejo à técnica tradicional de tratamento dos dados nos

estudos configuracionais, que é conhecida como axialidade. Após a representação, em programa *CAD*, da cidade de São Carlos e de todos os CHFs, fez-se a representação linear do espaço. A posteriori, foram submetidas às análises que aqui interessam.

Na pesquisa urbana é fundamental o entendimento do lugar que será objeto de estudo. Sua compreensão, enquanto espaço, a inserção no urbano e suas relações com o todo são fundamentais a seu completo entendimento, por isso, sua caracterização física com a elaboração de **(1) representação linear do espaço** em análise e delimitação das áreas de concentração de CHFs, para apreender sua inserção ao longo do tempo e do espaço.

Após compreender a cidade, parte-se para um **(2) Mapa de segmentos (sintaxe espacial - SE) dos enclaves urbanos** com o seu entorno imediato, no raio de 400 metros.<sup>53</sup> Confecciona-se um **(3) Mapa de segmentos (SE) de uma área de loteamento convencional** da cidade que nos permitiu comparar as áreas de loteamento aberto às áreas de CHFs.

A modelagem da representação linear do espaço seguiu os preceitos de Hillier e Hanson (1984), traçando a menor quantidade das maiores linhas retas que cortam o sistema de barreiras (cheios) e de permeabilidades (vazios). Foram criadas duas versões de mapas:

- Um, apenas tradicional, considerando espaços livres públicos sem restrições de acesso e a presença de todas as barreiras e fronteiras;
- outro, considerando os condomínios horizontais fechados (simulando sua abertura para o espaço público – sem os muros).

Os mapas contribuíram no entendimento de como a estrutura da configuração espacial pode moldar as dinâmicas sociais; no caso desta pesquisa, as dos CHFs.

Converteu-se esta representação linear em um mapa de segmentos (TURNER, 2000; 2001). Houve depois o processamento dos mapas no programa *DepthmapX*<sup>54</sup>, para se obterem quatro medidas sintáticas:

---

<sup>53</sup> Segundo Rogers (2013) em seu livro *Cidades para um pequeno planeta*, o raio de 400 metros é uma medida tolerável para se caminhar em boas condições pela cidade.

<sup>54</sup> É um *software* multi-plataforma desenvolvido para realizar um conjunto de análises de redes espaciais. Foi projetado para entender dinâmicas sociais dentro do ambiente construído. Ele funciona em uma variedade de escalas de construção. Em cada escala, o objetivo do software é produzir um mapa de elementos de espaço, conectá-los através de alguma relação (por exemplo, intervisibilidade ou

Tabela 6 – MEDIDAS TOPOLÓGICAS SINTÁTICAS

|          |                                      |
|----------|--------------------------------------|
| <b>1</b> | <b>Conectividade,</b>                |
| <b>2</b> | <b>Comprimento de segmento</b>       |
| <b>3</b> | <b>Nach: Escolha normalizada,</b>    |
| <b>4</b> | <b>Nain – Integração normalizada</b> |

Fonte: JORDÃO, L., (2021).

Os mapas axiais foram construídos com base em atributos quantificáveis, medidas topológicas sintáticas, e o intuito era explicar as dinâmicas sociais recorrentes nas vias públicas que limitam as áreas de concentração de CHFs. Nessa análise utilizei, primeiro, a medida de comprimento de segmentos; e depois, as medidas de conectividade, escolha e integração.

Enquanto o comprimento de segmentos permitiu medir o tamanho métrico de cada segmento viário próximo aos CHFs, a medida de Integração quantificou a acessibilidade topológica de cada área de CHFs com relação aos demais espaços, de acordo com Hillier e Hanson (1984, p. 114-115), essa é a medida sintática mais importante para a análise espacial, pois mostra quão profunda ou distante uma linha axial está das demais linhas.

Já a medida sintática de conectividade permitiu analisar como uma linha axial era interceptada por outras linhas e descobrir quais linhas próximas às áreas de concentração de CHFs apresentavam alta conectividade e poderiam ter potencial para promover acessibilidade à área analisada.

A medida topológica sintática *escolha* mostra a probabilidade de um determinado percurso ser utilizado, de estar associada ao potencial de fluxo e à maior possibilidade de ser usado como trajeto.

Finalmente, os mapas permitiram uma análise espacial, comparando as coincidências entre as medidas sintáticas encontradas e as dinâmicas urbanas relacionadas aos condomínios horizontais fechados, identificando os valores das medidas sintáticas nas áreas dos condomínios e comparando-as aos valores médios da cidade.

---

sobreposição) e, em seguida, executar análises gráficas desses espaços. O objetivo da análise é derivar atributos que podem ter significados sociais. Tradução de Oliveira (2018).



## C - QUESTIONÁRIOS

Concomitantemente à consolidação de pesquisas bibliográfica e documental, faz-se um direcionamento para a realidade desvendada a partir de levantamentos *in loco*, com **observação empírica**; e se consegue uma maior aproximação com as pessoas e com o espaço pela aplicação dos **questionários**. Assim foi possível relacionar os dados dos “papéis” com os revelados pelo empirismo, e se construiu um novo conjunto de dados cotejando as informações pontuais previamente conhecidas com os dados novos levantados em campo. Tais dados foram sistematizados usando tabela do *Excel* e constam no núcleo empírico desta tese – Capítulo 04.

Marconi e Lakatos (1999, p. 100)<sup>55</sup> definem questionário como um instrumento de coleta de dados constituído por uma série ordenada de perguntas, a serem respondidas por escrito e sem a presença do entrevistador. Segundo os autores, existem vantagens e limitações no uso de questionários como instrumento de pesquisa. A maior vantagem consiste na possibilidade de abranger simultaneamente grande quantidade de pessoas numa extensa área geográfica, além de economizar tempo, recursos financeiros do pesquisador e permitir mais liberdade e segurança nas respostas, sem a influência do pesquisador, visto sua natureza é impessoal. Pensam ainda que a maior limitação do questionário está numa hipotética não compreensão das questões, e que isso pode influenciar a coleta de dados e os próprios resultados.

Este questionário foi o instrumento mais promissor para averiguar a opinião e a percepção de um grande número de pessoas sobre o elemento “muro” acerca dos condomínios e loteamentos horizontais fechados. Visando não comprometer a coleta de dados e conseguir um maior aproveitamento desse questionário, optei por realizar uma fase preliminar de teste, ajustando, onde convinha, o questionário para a aplicação final. A aplicação do questionário seguiu as seguintes etapas:

1. Elaboração do questionário-teste (ver anexo),
2. Apresentação do questionário/aplicação teste em relação a omissões e ambiguidade (ver anexo),
3. Reelaboração do questionário (ver anexo),

---

<sup>55</sup> MARCONI, Maria de Andrade; LAKATOS, Eva Maria. **Técnicas de pesquisa**. 3. Ed. São Paulo: Atlas, 1999.

4. Definição da amostragem mínima necessária,
5. Apresentação de carta explicativa (ver anexo),
6. Aplicação do questionário final,
7. Tabulação dos dados em gráficos gerados pelo programa *Microsoft Excel*,
8. Definição de tabela (de cores) que facilite a leitura dos dados,
9. Análise dos dados coletados,

Aspecto crucial para um questionário ter validade como instrumento de pesquisa científica é o seu tamanho de amostragem. A população analisada deve ser proporcional e condizente com o tamanho real da população em si. Portanto, após se elaborar o questionário final, fez-se necessário definir a população-alvo, para se estipular um valor de amostragem. Como a cidade de São Carlos - SP é o objeto de pesquisa, para a amostragem ter relevância estatística significativa, escolheu-se uma amostra de 384 pessoas, quantidade que confere nível de confiança de 95%, com uma margem de erro de 5% (Tabela 6).

Tabela 7 – DEFINIÇÃO DO TAMANHO DA AMOSTRAGEM

| CIDADE     | TAMANHO DA POPULAÇÃO | NÍVEL DE CONFIANÇA | MARGEM DE ERRO | AMOSTRA |
|------------|----------------------|--------------------|----------------|---------|
| São Carlos | 221950               | 95%                | 5%             | 384     |

Fonte: JORDÃO, L., (2021).

## D - OBSERVAÇÃO EMPÍRICA

Por fim, utilizei a **pesquisa de campo**, uma investigação que busca coletar dados diretamente no ambiente estudado - *in loco* -, para serem posteriormente comparadas aos dados coletados no arcabouço do referencial teórico.

A pesquisa de campo é, segundo Gil (2002), antes de tudo desenvolvida por observação direta, registros de fotografias, filmagens e documentos que capturam

explicações, interpretações e ocorrências no grupo/espço analisado. Requer que o pesquisador fique imerso no ambiente analisado por um período maior e consiga compreender a realidade do objeto de estudo de forma fidedigna. Apesar de ser uma forma econômica, por estar mais próximo do objeto analisado e permitir análises mais completas e mais próximas da realidade, pode trazer desvantagens como o aumento do tempo para se fazer o levantamento e pela dificultado de o pesquisador manter-se objetivo.

O questionário foi a última etapa a ser iniciada, e ocorreu depois de toda a revisão bibliográfica ser realizada. Garantiu-se, assim, uma visão mais direta e objetiva sobre os aspectos que deveriam ser observados e quantificados em campo.

O processo de observação está dentro de um contexto maior que é a denominada Teoria do Conhecimento, sendo a mesma considerada uma das formas de se adquirir conhecimento através da utilização dos “sentidos”, juntamente com as outras duas que são a “razão” e a “intuição”. É através dos sentidos que nos relacionamos com o mundo exterior, sendo a “visão” um dos principais, dentro os cinco que possuímos. (NASCIMENTO, 2016, p. 18)<sup>56</sup>.

A pesquisa de campo ocorreu na cidade de São Carlos – SP, nas quatro principais áreas de concentração dos condomínios (definidas como concentração A, B, C, D). Optou-se pelo levantamento em dias e horários alternados, de modo a conseguir uma amostragem mais perto possível da realidade. Realizou-se essa pesquisa de campo nos dias 12 e 14 de janeiro (terça a quinta-feira), e nos dias 16 e 17 de janeiro (sábado e domingo), no período da manhã (8h às 10h), no período da tarde (12h às 14h) e no da noite (18h às 20h) (tabela 07).

Tabela 8 - LEVANTAMENTO DE CAMPO / DATAS

| LEVANTAMENTO DE CAMPO – CHFs |  |                         |                          |         |
|------------------------------|--|-------------------------|--------------------------|---------|
| CHFS.                        | Início: 12/01/2021 - Término: 17/01/2021 |                         |                          |         |
| A                            | 12/01/2021 - 8h às 10h                   | 12/01/2021 - 12h às 14h | 12/01/2021 – 18h às 20h  | TERÇA   |
| A                            | 16/01/2021 - 8h às 10h                   | 16/01/2021 - 12h às 14h | 16//01/2021 – 18h às 20h | SÁBADO  |
| B                            | 12/01/2021 - 8h às 10h                   | 12/01/2021 - 12h às 14h | 12/01/2021 – 18h às 20h  | TERÇA   |
| B                            | 16/01/2021 - 8h às 10h                   | 16/01/2021 - 12h às 14h | 16/01/2021 – 18h às 20h  | SÁBADO  |
| C                            | 14/01/2021 - 8h às 10h                   | 14/01/2021 - 12h às 14h | 14/01/2021 – 18h às 20h  | QUINTA  |
| C                            | 17/01/2021 - 8h às 10h                   | 17/01/2021 - 12h às 14h | 17/01/2021 – 18h às 20h  | DOMINGO |

<sup>56</sup> NASCIMENTO. Pamela Faria. A contribuição do trabalho de campo como facilitador do processo de ensino – aprendizagem da geografia. Dissertação .TO, UFT, 2016.

|   |                        |                         |                         |         |
|---|------------------------|-------------------------|-------------------------|---------|
| D   | 14/01/2021 - 8h às 10h | 14/01/2021 - 12h às 14h | 14/01/2021 – 18h às 20h | QUINTA  |
| D   | 17/01/2021 - 8h às 10h | 17/01/2021 - 12h às 14h | 17/01/2021 – 18h às 20h | DOMINGO |
| *Obs.: As áreas de concentração A e C foram analisadas por mim. E as áreas B e D foram analisadas por Marcel Claro – sob minha prévia orientação. |                        |                         |                         |         |

Fonte: JORDÃO, L., (2021).

O Levantamento de campo seguiu as seguintes etapas:

- I.** Definição dos critérios de observação e otimização do tempo,
- II.** Apresentação dos critérios de observação (banca de qualificação),
- III.** Revisão dos critérios de observação,
- IV.** Elaboração de padronização dos valores (escala cromática),
- V.** Definição das áreas de aplicação,
- VI.** Definição de datas e horários de aplicação,
- VII.** Realização da coleta de dados *in loco*,
- VIII.** Sistematização dos dados em gráficos e tabelas,
- IX.** Análise dos dados.

Finalmente, cruzaram-se os dados como forma de análise dos resultados. Foram sistematizados com base em registros fotográficos, elaboração de textos, quadros, tabelas e esquemas que relacionam o material coletado em campo, a pesquisa documental e a revisão bibliográfica.

*“Escreve-se sempre para dar a vida, para liberar a vida aí onde ela está aprisionada,  
para traçar linhas de fuga. ”*

*GILLES DELEUZE*

## **CAPÍTULO 4**

#### **4. ANÁLISE DE ÁREA CONSOLIDADA POR CHFS - APLICAÇÃO**

Em suma, a arquitetura sociológica, como um campo de saber afeito às ciências humanas, preocupa-se em revelar as relações entre arquitetura e sociedade, mais especificamente entre as configurações de edifícios, cidades e da paisagem natural entendida como arquitetura (ver conceituação acima) e as maneiras pelas quais as pessoas fazem o que, como, onde, quando e com quem – as maneiras como se estruturam encontros interpessoais, de forma mais ou menos determinística, mais ou menos casual, concentrados ou não no espaço ou no tempo.

(HOLANDA, 2007, p.125)

Em busca de maior compreensão das relações entre arquitetura e sociedade, como aponta o trecho acima, esta parte da tese pretende apresentar os dados que foram coletados ao longo do processo de imersão em campo (estudo de campo, questionários, observação e realização de mapas axiais). O levantamento *in loco* e o “ouvir” as pessoas através de questionários se tornaram instrumentos primordiais para esta pesquisa, fundamentados na explanação teórica e metodológica vista nos capítulos anteriores, de modo a relacionar os conceitos com os dados encontrados na realidade urbana da cidade.

##### **4.1 Caracterização física por Mapas**

A cidade de São Carlos, assim como todas, tem particularidades e semelhanças quando comparadas a outras cidades ou metrópoles brasileiras. Apesar de ser uma cidade de porte médio e estar localizada no interior do estado de São Paulo, foi uma das primeiras cidades do Brasil a ter um condomínio horizontal fechado. Como apontei antes (JORDÃO, 2014), no fim da década de 1970 foi aprovado na cidade o primeiro condomínio, o Parque Sabará, com 158 lotes intramuros, aprovado pela legislação n.º 6766/1979. Após construído teve seus arruamentos e quadras muradas (figura 21).

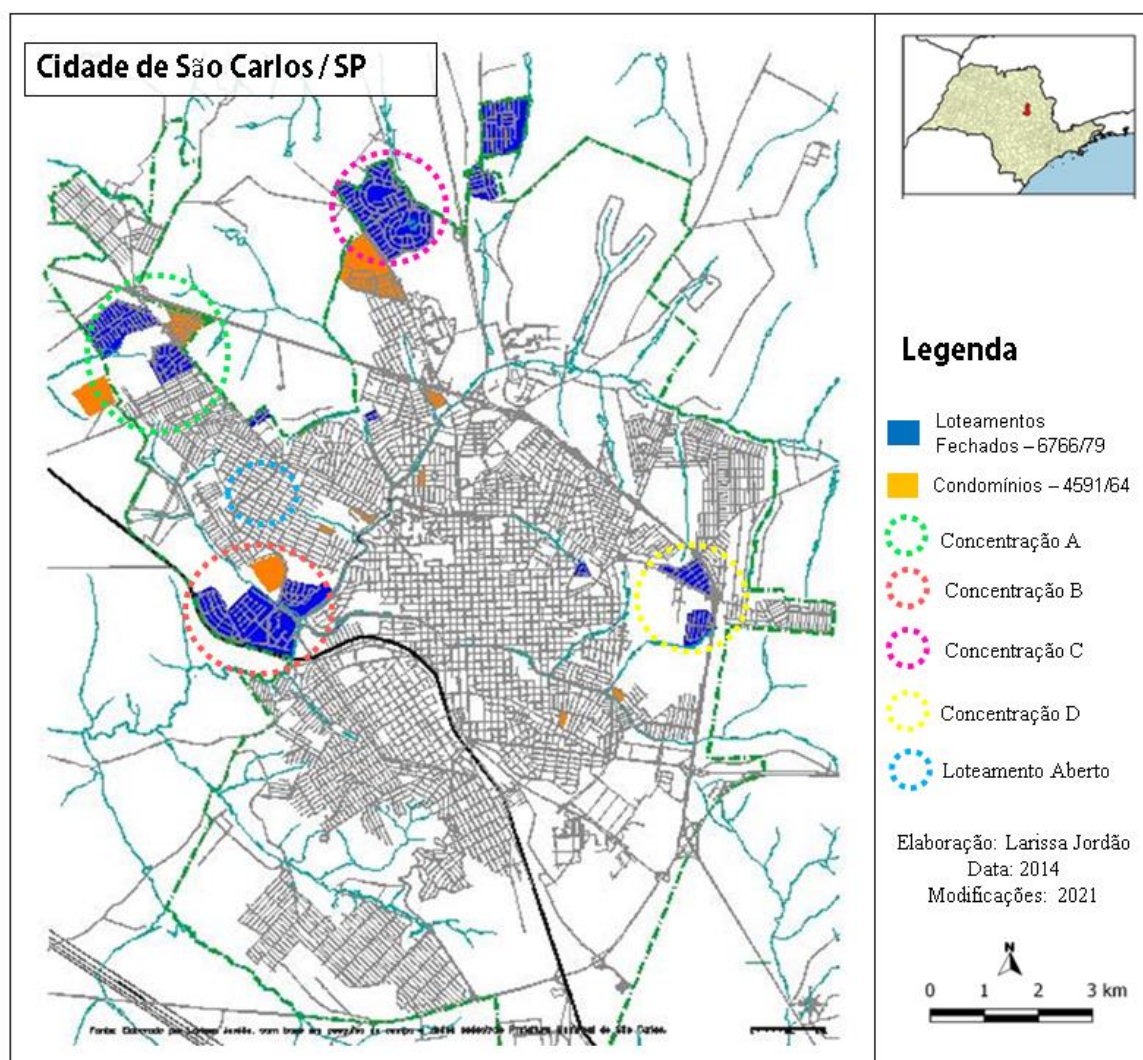
Figura 21 - PRIMEIRO CHF DA CIDADE DE SÃO CARLOS



FONTE: JORDÃO (2014).

Nas décadas seguintes, a cidade passou a se expandir pela inserção de CHFs (JORDÃO, 2014), principalmente nas regiões norte, leste, oeste e noroeste, onde hoje existem grandes concentrações de CHFs, *shoppings*, *malls* e vias de rápida circulação (figura 22). A região de concentração “A” é uma das maiores e, com CHFs mais diversos, faz parte dessa aglomeração, com empreendimentos voltados para a classe de renda média alta, até média baixa, além de possuir CHFs voltados para a autoconstrução ou com casas prontas. A região de concentração “B” apresenta CHFs de renda média, e conta com a presença do *shopping center*. A região de concentração “C” é a mais afastada da cidade, onde hoje existem os lotes e as casas com o maior valor de venda da cidade. A região de concentração “D” é a menor e a mais antiga. Apesar de no início ter sido uma área periférica atualmente faz parte da malha consolidada da cidade.

Figura 22 - LOTEAMENTOS FECHADOS E CONDOMÍNIOS FECHADOS.



Fonte: JORDÃO, L., (2021).

Após a representação da cidade e das áreas de concentração foi possível averiguar as medidas sintáticas selecionadas para o estudo das áreas de concentração de CHFs, como a seguir:

#### 4.1.1 Conectividade

Os Mapas de Conectividade medem a quantidade de segmentos diretamente conectados entre si e contribui para entender as relações locais entre as vias. Espaços mais conectados tendem a ter mais alternativas de deslocamento.



Embora esse mapa trabalhe com uma medida mais básica, sua elaboração permite medir a quantidade de segmentos que se interconectam, dado importante ao se estudar a escala do pedestre e buscar-se identificar as possibilidades de percursos que o pedestre pode utilizar. Por isso os mapas foram desenvolvidos na escala urbana da cidade, mas também na escala dos CHFs, mais próxima à escala do pedestre.

Para a análise foi determinado um padrão de cores (figura 23) em que as mais quentes significam maior conexão, enquanto as cores mais frias determinam um segmento menos conectado.

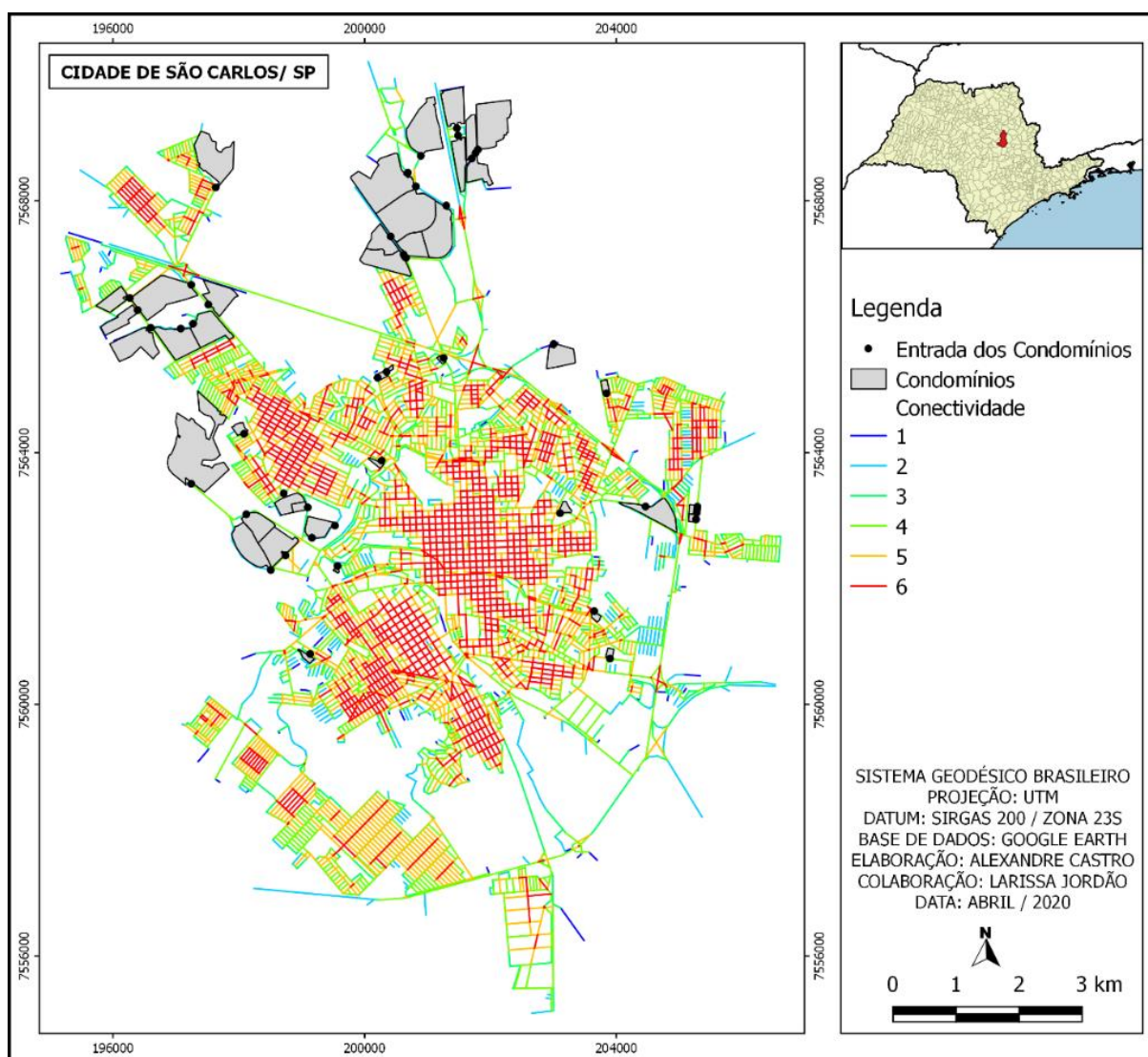
Figura 23 - PADRÃO CORES - MAPA CONECTIVIDADE



Fonte: JORDÃO, L., (2021).

O Mapa a seguir mostrará a conectividade da cidade de São Carlos/SP a seus CHFs. Para realizar este mapa, os CHFs foram marcados (em cinza) e suas entradas (portarias) identificadas com um ponto. O arruamento interno aos CHFs foi inicialmente ignorado, visto que não se conectam diretamente à malha urbana da cidade.

Figura 24 – CONECTIVIDADE CHFs COM MUROS



Fonte: JORDÃO, L., (2021).

Percebe-se, nesta primeira análise, que no mapa de Conectividade (figura 24) as áreas centrais da cidade são as que têm maior conectividade, ou seja, maior possibilidade de percursos. Suas quadras com no máximo 100 metros de comprimento e uma malha viária quadriculada contribuem para que a conectividade dos segmentos viários seja mais alta.

Além da região central é possível verificar que há, em quase todos os bairros, segmentos na parte central do bairro (subcentralidades) com alta conectividade, inclusive nos bairros periféricos, mais voltados para a classe de renda menor, ao sul da cidade.

Em todas as áreas de concentração de CHFs predomina a existência de pelo menos um segmento próximo à região, com um alto valor de conectividade, e os

segmentos que margeiam as áreas de CHFs referem um valor de conectividade baixo, entre 1 e 2, ou em poucos casos uma conectividade média 3 e 4.

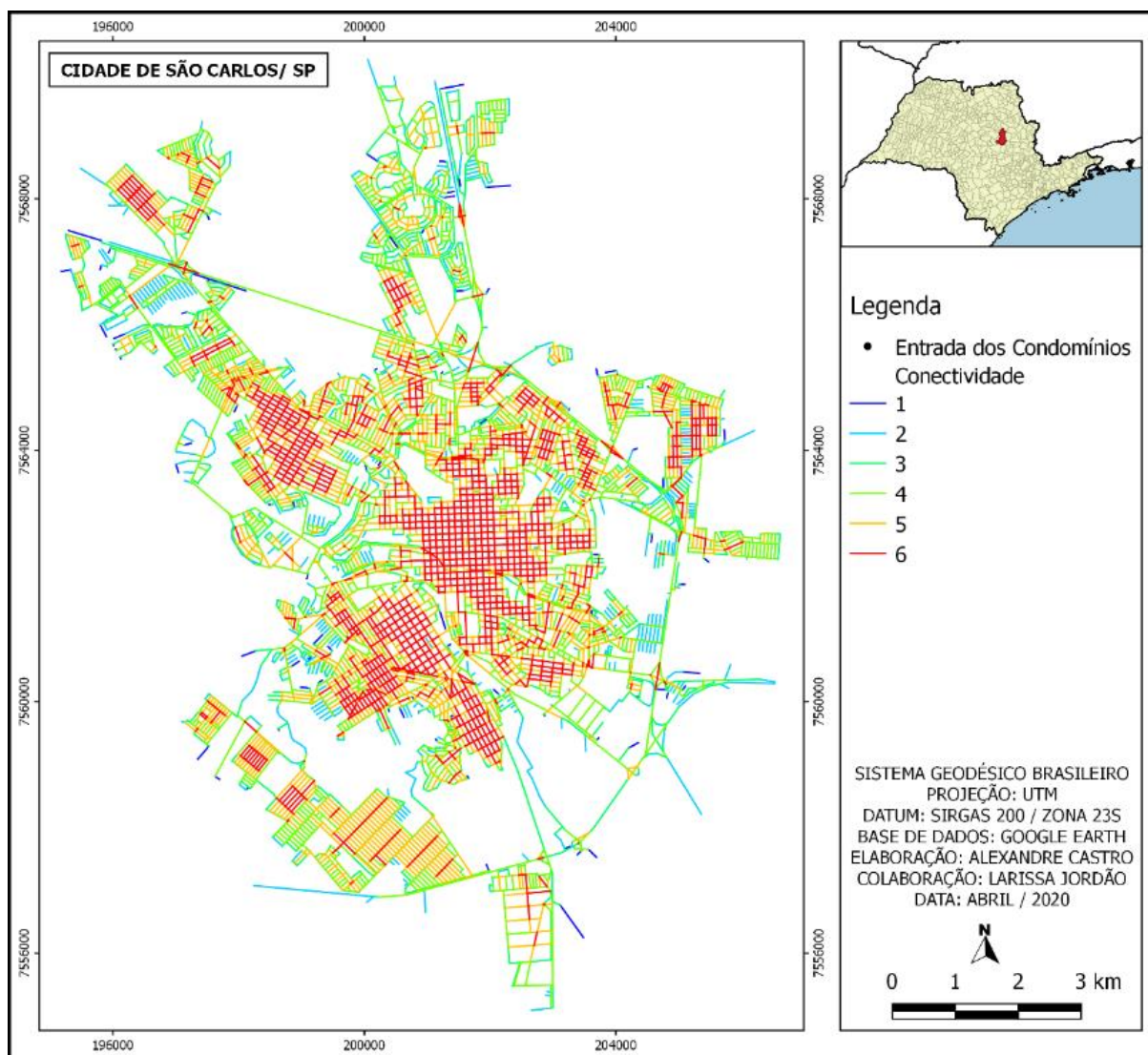
De todas as concentrações, a concentração “C” é a que se mostra menos conectada à malha da cidade, principalmente porque o seu desenho, em forma de “árvore”, contempla um eixo principal, e a partir dele é que ocorrem ramificações. Já a concentração “D” pode ser considerada uma das mais conectadas, sobretudo por seu pequeno porte e por estar mais bem inserida na malha urbana da cidade e por apresentar quadras menores.

A localização se dá em regiões de baixa conectividade, o que reforça o individualismo do empreendimento e a negação ao seu entorno imediato, com menos conexões, mais controle do acesso e dos fluxos, e menos áreas conectadas com a cidade.

Ao perceber que praticamente todas as concentrações de CHFs tinham baixos e médios valores de conectividade, senti a necessidade de avaliar de forma hipotética como seria o mapa de Conectividade sem os muros, e assim poder analisar como se dá a conectividade da malha urbana dos CHFs com a cidade existente.

Após essa análise inicial, modelou-se o mesmo mapa sem considerar os elementos de barreiras – muros e gradis. A intenção era descobrir se os valores de conectividade seriam maiores sem a presença dos muros. No entanto, percebi que as regiões periféricas, que concentram os CHFs, ao serem analisadas sem os muros apresentaram uma conectividade de segmentos menor (diminuíram, em relação aos mapas com muros) com cores mais frias, indicando serem espaços com menor potencial de mudanças de direção, principalmente nas porções norte e noroeste da cidade. (Figura 25).

Figura 25 – CONECTIVIDADE CHFs SEM MUROS



Fonte: JORDÃO, L., (2021).

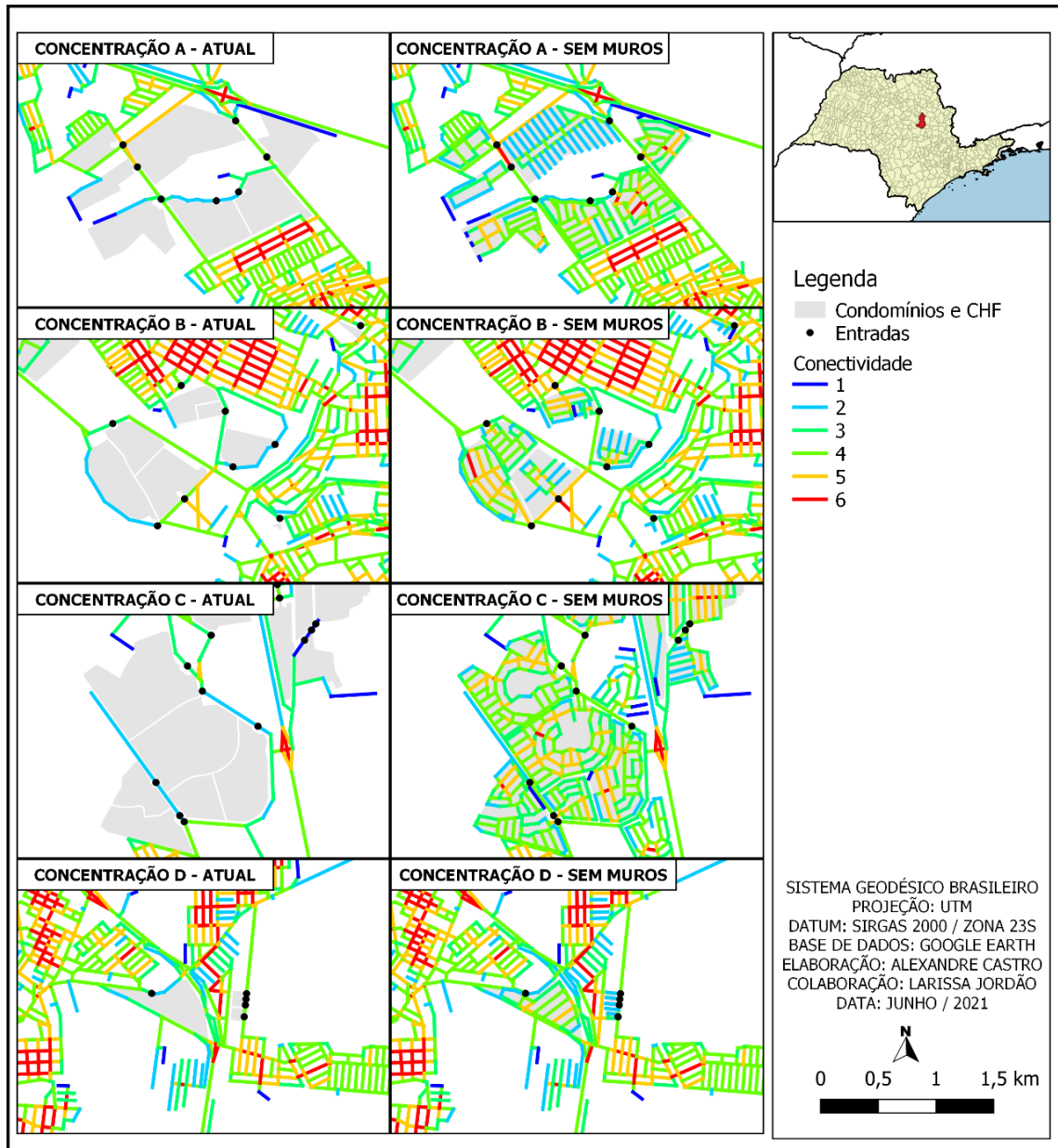
A partir da medida de conectividade de segmentos e desconsiderando muros/barreiras que circundam os CHFs (como se não houvesse muros), identifiquei que apesar de ser da natureza dos CHFs se inserem de maneira isolada e segregada da malha consolidada da cidade, isso não se dá só por seus elementos de isolamento, como muros e gradis, mas também pelo desenho viário (forma urbana) de seus arruamentos, que não consideram sequer os arruamentos existentes ao seu redor.

Isso ocorre pela característica básica dos CHFs em relação ao controle de entrada e saída de pessoas do local, gerando poucos acessos e conexões com o resto da cidade.

Em geral, têm no máximo uma ou duas entradas, dado que compromete sua conectividade com o entorno, mesmo sendo simulada a retirada dos muros que o circundam.

Outra característica que chama a atenção (figura 26) é que a maior parte dos CHFs apresentam arruamento em todo o seu perímetro, resultando que mesmo sem a presença dos seus muros, a cidade não se conecta às ruas dos CHFs.

Figura 26 - COMPARATIVO AREAS DE CONCENTRAÇÃO DE CHFs - CONECTIVIDADE



Fonte: JORDÃO, L., (2021).

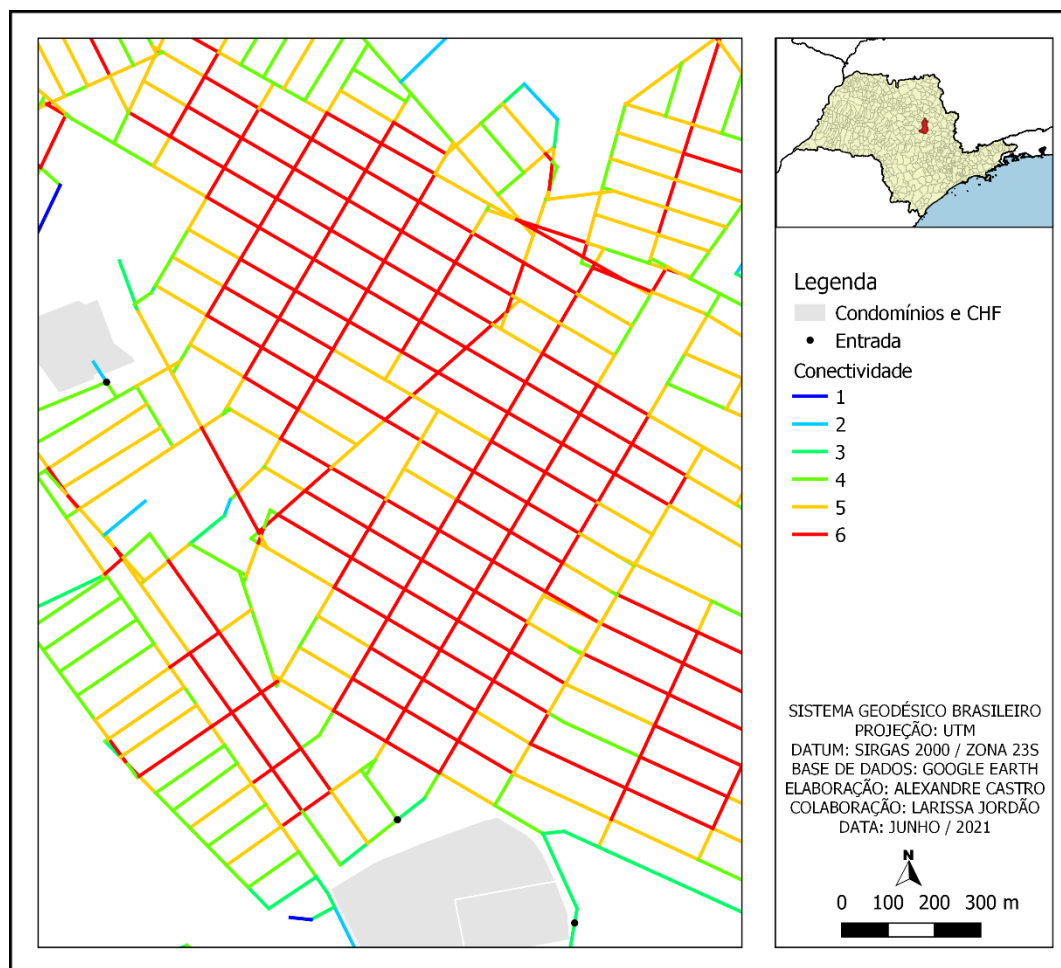
Ao analisar as áreas de concentração dos CHFs como se não houvesse muros, tem-se:

- **ÁREA A** – Ao ser representada sem os muros, a concentração “A” apresentou diferenças quanto à concentração atual, e os segmentos que estavam a margem dos muros mantiveram seu grau de conectividade, apenas parte de uma via que dá acesso à parte inferior dos CHFs mudou de valor – foi de 5 para 6. Na área interna dos CHFs, todas as vias tinham um valor de conectividade que variou de 1 a 4 em sua maioria – revelando sua dificuldade de conectividade com a malha viária existente. O entorno não apresentou mudanças significativas na conectividade de segmentos, em função da presença de poucos acessos de entrada/saída do CHF.
- **ÁREA B** - A concentração “B” apresentou um valor de conectividade interno que variou de 2 a 5. O desenho da malha viária interfere na forma como a conectividade acontece. Já os segmentos que margeiam essa área de concentração de CHFs, mesmo sem a presença dos muros não mudaram o seu valor de conectividade. O entorno da porção sudeste da Área “B” obteve maior aumento de conectividade, porém com pouca interferência nas vias que conectam o CHF com o resto da cidade.
- **ÁREA C** – De todas a concentração “C” foi a que apresentou o valor de conectividade mais homogêneo, ficando entre 3 e 4, e em nenhum momento se conecta diretamente às vias urbanas públicas, mesmo sem a presença dos muros devido às vias de circulação que margeiam a parte interna dos muros e evita que o arruamento do CHF se conecte diretamente às vias públicas. Em função disto, houve pouca alteração na conectividade das vias adjacentes ao CHF.
- **ÁREA D** - A concentração ‘D’, por ser menor, é a que melhor se articula à realidade do seu entorno. No entanto, também não modifica o grau de conectividade da cidade ao redor e suas ruas apresentam conectividade com valor que varia de 2 a 5 (apenas uma atinge grau 5).

Característica em comum entre todas as áreas de concentração, é que mesmo sem a presença do muro, quase nenhuma via apresentou valor de conectividade alto (6), o que pode ser percebido como uma possível nova centralidade, como acontece em bairros abertos ao longo da cidade.

Ao comparar as áreas dos CHFs analisadas com outras partes (loteamentos abertos da cidade), é possível verificar que nos loteamentos abertos os valores se invertem. É muito mais perceptível a presença de valores altos, como o 5 e o 6 – que aumentam a quantidade de possibilidades de percursos para o pedestre, enquanto os valores menores (1,2 e 3) são a minoria (figura 27), o oposto do que se percebeu nas áreas consolidadas por CHFs, mesmo sem os muros.

Figura 27 - LOTEAMENTO ABERTO - CONECTIVIDADE



Fonte: JORDÃO, L., (2021).

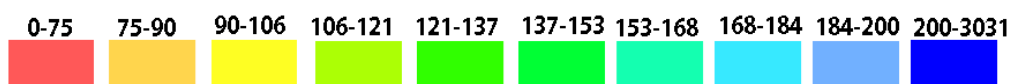
Com base nos mapas de conectividade, pode-se afirmar que as áreas consolidadas por CHFs indicam menos alternativas de deslocamento; o caminhar e o andar pela cidade são impactados pela própria configuração urbana dos condomínios. E mesmo que em futuro próximo não haja muros, que configuram hoje um sistema de barreiras, pouco mudaria a conectividade dessas áreas e sua região de inserção.

#### 4.1.2 Comprimento de segmento

Os Mapas de comprimento de segmento medem o tamanho métrico de cada segmento viário e contribuem para entender a escala da cidade ou dos deslocamentos realizados. Utiliza-se o valor do comprimento dos segmentos em metros; isso permite que tenhamos real dimensão dos deslocamentos e da facilidade de serem compreendidos na escala do pedestre.

Como este trabalho tem como foco a escala do pedestre, neste mapa de comprimento de segmento opta-se, pelo uso de cores mais quentes, para representar mais facilidade de deslocamento por parte dos pedestres; e pelo uso de cores mais frias, para representar os eixos mais difíceis de serem percorridos (figura 28).

Figura 28 - PADRÃO CORES - MAPA COMPRIMENTO DE SEGMENTO



Fonte: JORDÃO, L., (2021).

O Mapa a seguir (figura 28) apresenta o comprimento de segmento da cidade de São Carlos/SP e seus CHFs. Assim como no mapa de conectividade, foram demarcados (em cinza) os CHFs e suas entradas (portarias) identificadas. O arruamento interno dos CHFs foi inicialmente ignorado, visto que o foco era avaliar as ruas que margeiam o lado externo aos muros.

Nesta primeira análise do mapa de comprimento de segmentos as áreas centrais da cidade apresentaram um valor médio de comprimento (amarelo e verde) – características de uma área de média facilidade de locomoção.

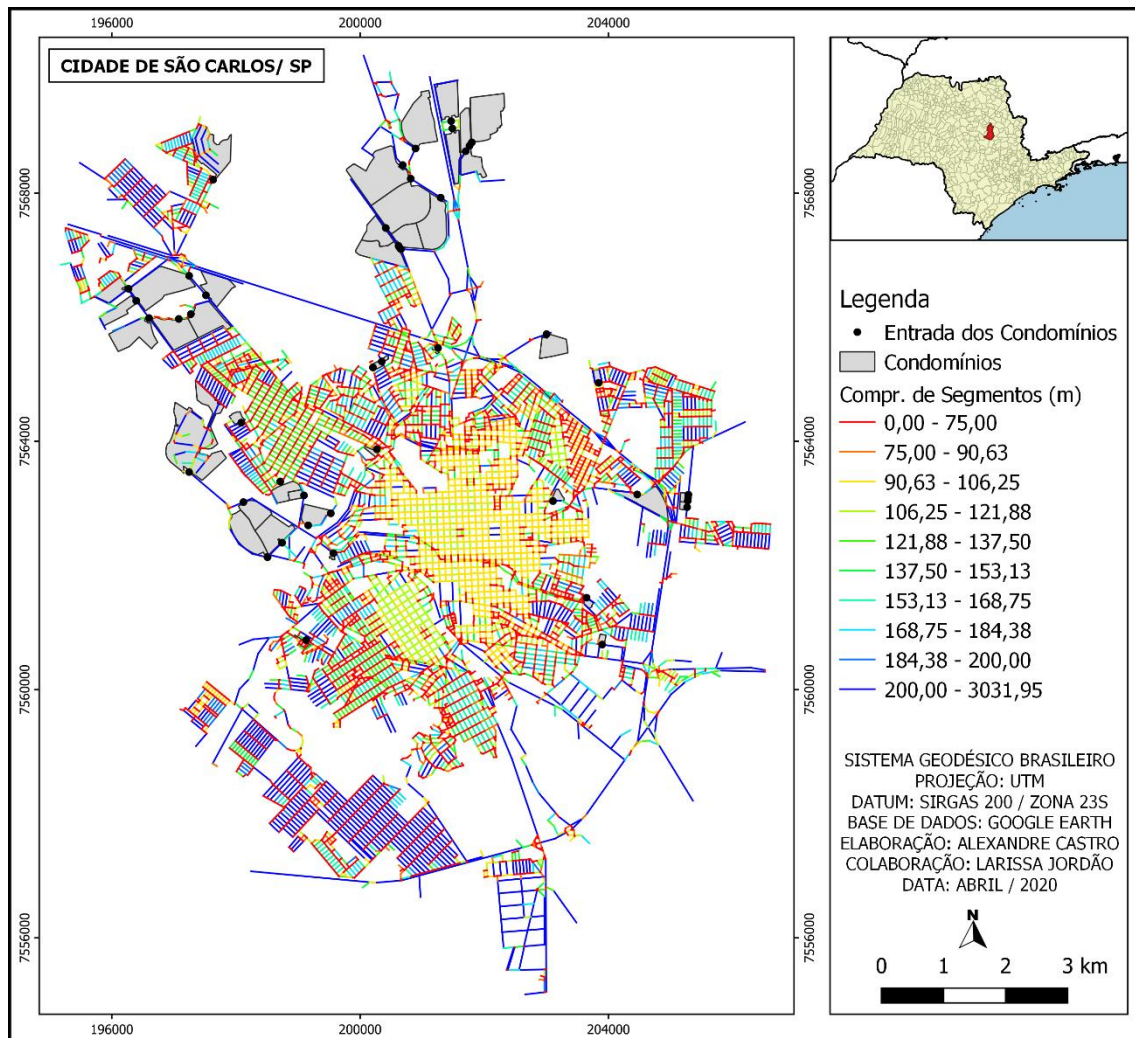
As áreas periféricas (bairros abertos) da cidade apresentaram um menor valor de comprimento de segmento (cores mais quentes), ou seja, são áreas que proporcionam o deslocamento de pessoas de forma mais fácil, mas apresentam simultaneamente segmentos com cores mais frias (azuis), o que revela algumas vias com maior dificuldade de locomoção.

Ao se afastar do centro urbano a tendência é o aumento do comprimento (m) do segmento, ocasionando maior dificuldade de deslocamento. A pior situação é percebida



ao sul da cidade (figura 29), onde estão localizadas as zonas de interesse social e as zonas de interesse ambiental. Nessas áreas se nota que o máximo aproveitamento na implantação das quadras (com o maior número de lotes possível) gera segmentos de comprimentos, na maioria das vezes, superiores a 200 metros, o que dificulta o deslocamento dos pedestres.

Figura 29 - COMPRIMENTO DE SEGMENTO A

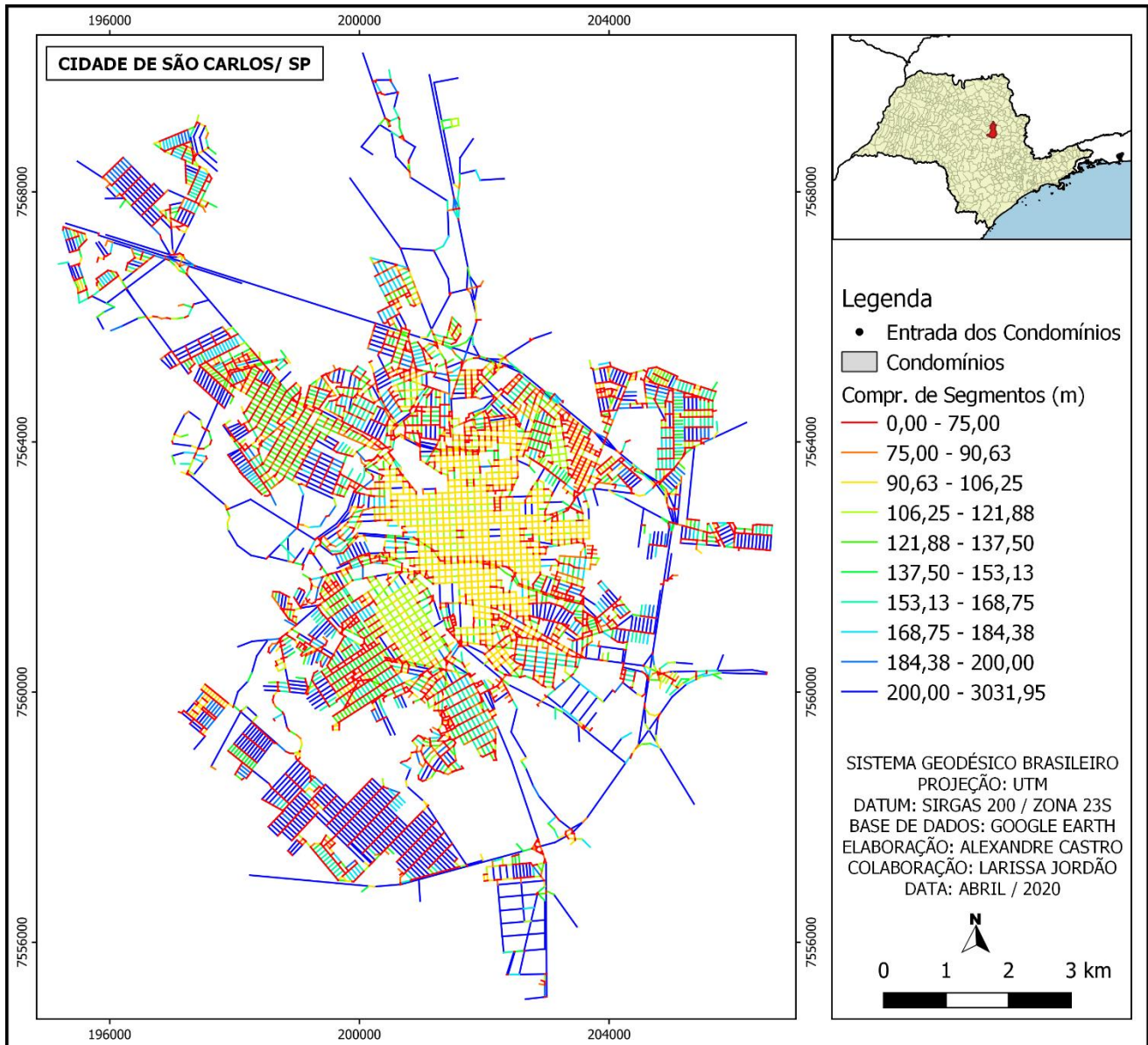


Fonte: JORDÃO, L., (2021).

Este cenário (área central com quadras mais curtas e periferia com quadras maiores) pode ser compreendido pelo próprio processo de crescimento da malha urbana, em décadas. As regiões mais antigas eram planejadas e projetadas numa escala mais humana, enquanto os loteamentos recentes, para “otimizar” (leia-se aumentar) a quantidade de lotes e a infraestrutura urbana inerente, possuem quadras mais longas em

um dos sentidos, o que compromete a acessibilidade do pedestre na escala do bairro, haja vista as distâncias maiores para alcançar outras quadras e lotes.

Figura 30 - COMPRIMENTO DE SEGMENTO B



Fonte: JORDÃO, L., (2021).

Ao analisar as áreas onde os CHFs estão concentrados e as vias adjacentes aos muros percebe-se que o comprimento de segmentos, na maioria das vias, é superior ao valor de 200 metros, ou seja, são comprimentos difíceis para o pedestre se deslocar e somente em alguns pequenos trechos esse valor varia entre 0 e 185 metros, possibilitando deslocamentos a pé mais confortáveis.

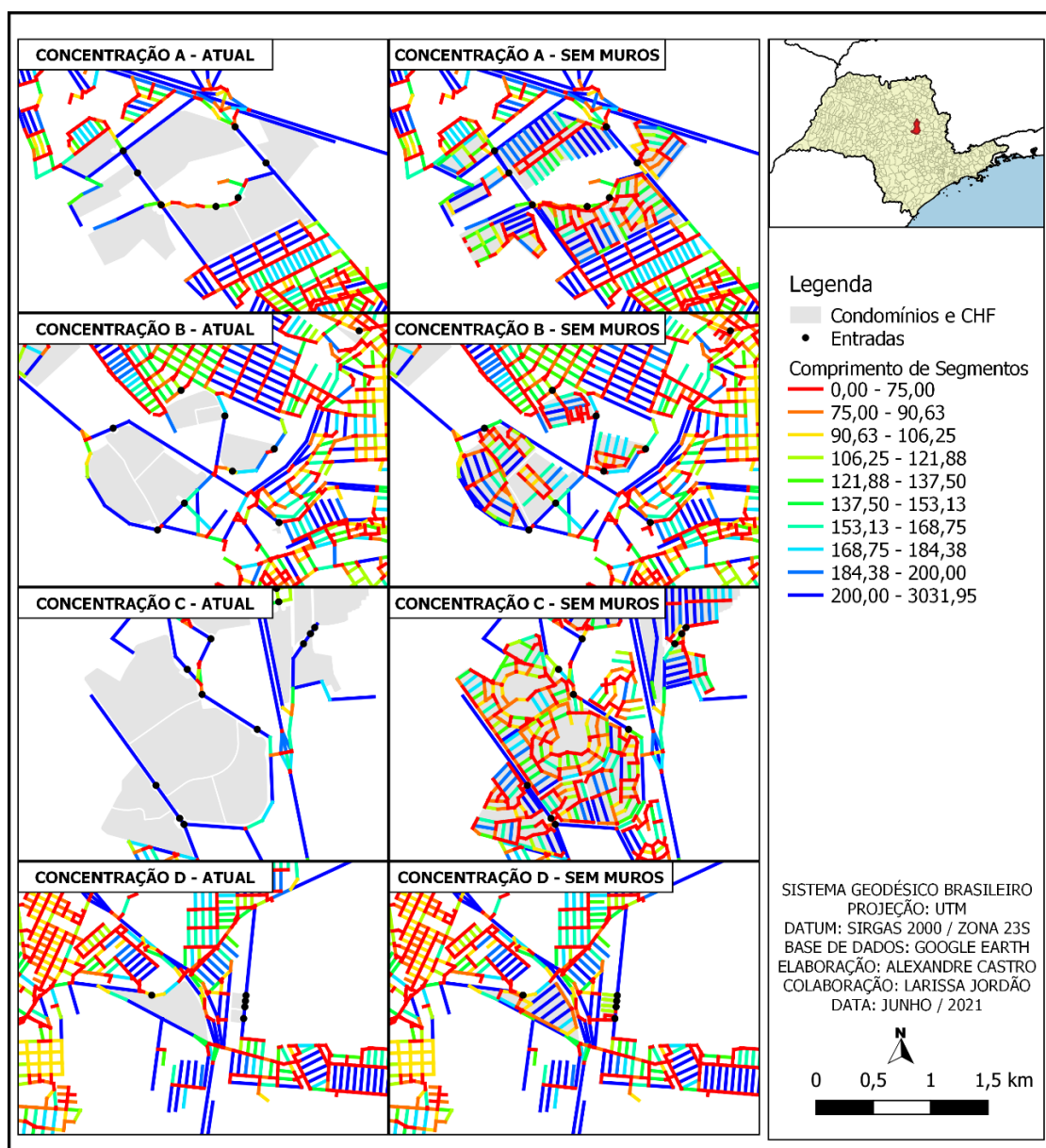
Assim como nos mapas de conectividade, optou-se por realizar o mapa de comprimento de segmentos de forma hipotética, como se não houvesse muros (figura 30), e poder avaliar como seriam os valores métricos dos comprimentos de segmentos nas áreas consolidadas por CHFs.

Ao se analisar e comparar os mapas de comprimento dos segmentos das áreas de CHFs com e sem muros (figura 29 e 30), fica evidente:

- **ÁREA A** – Há uma grande variação dos valores métricos do comprimento de segmentos. Na maior parte dos eixos analisados a cor predominante foi o azul (referente a valores superiores a 200 metros). Contudo, alguns eixos nas áreas dos CHFs apresentaram comprimentos de segmentos menores e mais propícios ao deslocamento das pessoas, concentrados no eixo interno principal do CHF. Com relação aos segmentos externos aos CHFs não houve mudanças significativas, mesmo sem a presença dos muros.
- **ÁREA B** - Assim como a concentração “A”, a concentração “B” apresentou grande variação de valores de comprimento de segmentos. Na maioria dos segmentos internos aos CHFs, os valores foram novamente acima dos 200 metros, mas em alguns segmentos – a malha dos CHFs – esses valores caíram para menos de 75 metros. Com relação aos segmentos externos aos muros dos CHFs da concentração “B” não houve mudanças significativas; todas mantiveram valores superiores 200 metros.
- **ÁREA C** - A concentração “C”, diferentemente das anteriores, na maioria das vezes apresentou valores de comprimento de segmentos menores. Houve variação de 0 a 185 metros, sendo que a região central dos CHFs apresentou os menores valores, e a região periférica dos CHFs apresentou os maiores valores. Assim como as outras concentrações de CHFs os segmentos adjacentes não apresentaram mudanças significativas.
- **ÁREA D** - A concentração “D” repete o padrão observado na concentração “A” e na “B”, com a maioria dos segmentos apresentando um comprimento superior a 200 metros. Apenas os segmentos periféricos e os internos aos condomínios apresentaram valores médios de 125

metros. Quanto aos segmentos externos aos condomínios, assim como nos outros, não houve mudanças significativas.

Figura 31 - COMPARATIVO AREAS DE CONCENTRAÇÃO DE CHFS - COMP. SEGMENTOS



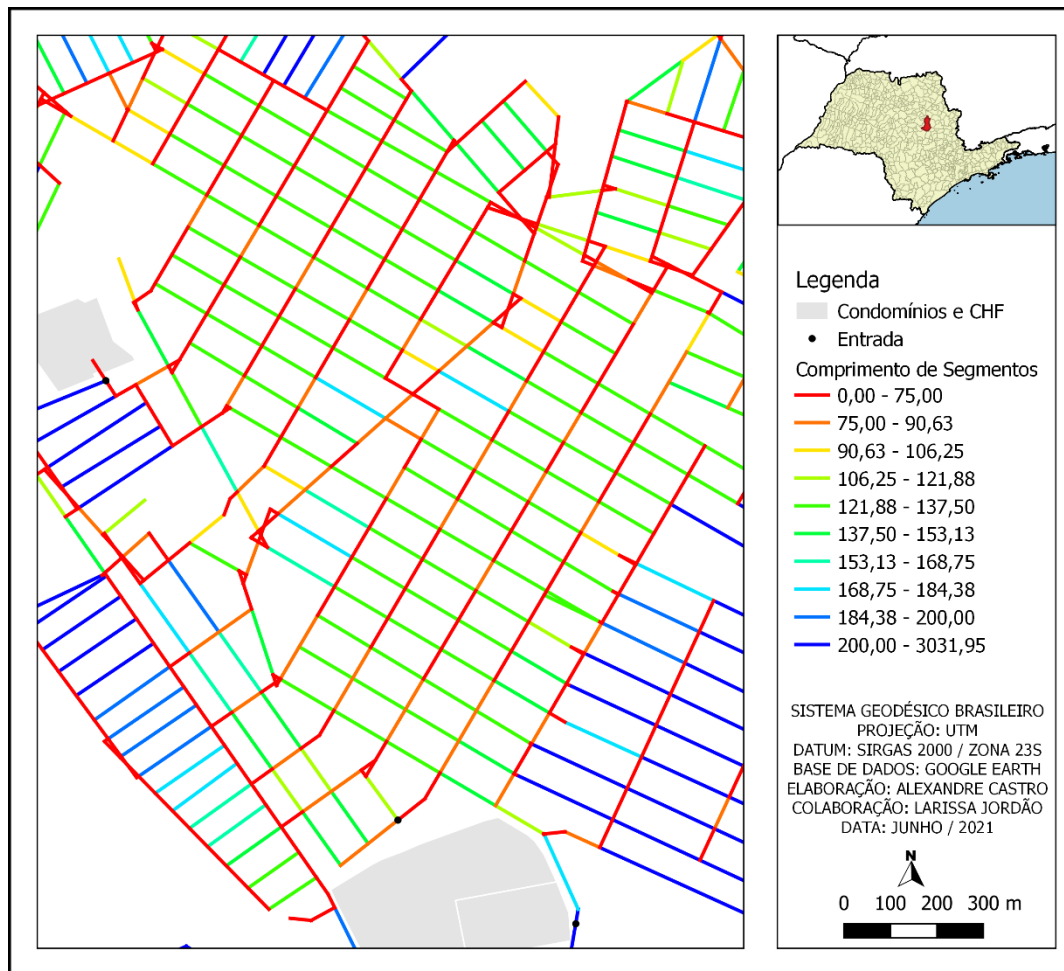
Fonte: JORDÃO, L., (2021).

Novamente, o dado que mais chamou a atenção foi que, mesmo sem a presença das barreiras/muros entre todas as áreas de concentração, quase não houve mudanças significativas quanto ao comprimento dos segmentos, que se mantiveram em valores superiores a 200 metros.

Esperava-se que ao conectar o CHF com os espaços viários adjacentes haveria uma quantidade maior de segmentos curtos e maior facilidade para o pedestre se deslocar

pelo local (considerando a distância de alcance para as próximas ruas). No entanto, considerada a baixa conexão da malha dos CHFs com o entorno, o cenário de retirada do muro não demonstrou mudanças significativas.

Figura 32 - LOTEAMENTO ABERTO - COMP. SEGMENTOS



Fonte: JORDÃO, L., (2021).

Ao se compararem essas áreas de concentração de CHFs à área de loteamento aberto definida como área comparativa (figura 32), nota-se que, assim como no mapa de conectividade, o padrão de cores se inverte. Diferentemente das áreas de concentração de CHFs, existe no loteamento convencional aberto predominância de variação de valores de 0 a 121 metros, mais adequada à escala do pedestre, por serem segmentos mais fáceis de percorrer. Os segmentos maiores, em cor verde, possuem entre 137 e 150 metros, o

que ainda é considerado um bom tamanho de quadra para se caminhar, conforme o ITDP (2018)<sup>57</sup>.

Com base nos mapas de comprimento de segmentos apresentados, pode-se afirmar que enquanto o bairro aberto apresenta segmentos com valores menores, as áreas consolidadas por CHFs têm valores mais altos, uma característica de áreas urbanas planejadas ou industriais, como evidenciado a seguir:

Os comprimentos dos segmentos podem dar indicações da relação entre malha e a escala urbana. Em geral, segmentos mais curtos estão relacionados a assentamentos urbanos informais enquanto malhas urbanas de **idades planejadas** tendem a ter comprimentos de **segmentos maiores**. (FERRAZ, 2017, p 88 – grifo meu)

Conclui-se parcialmente ao analisar os mapas de comprimento dos segmentos, que as ruas adjacentes aos muros dos CHFs não valorizam a escala do pedestre, pois apresentam valores sempre superiores a 200 metros. Independentemente da concentração analisada (A, B, C ou D) ou das diferenças entre elas, foram unânimes os altos valores do comprimento dos segmentos.

No que diz respeito à comparação entre os mapas “com e sem” muros de comprimento do segmento, esperava-se que houvesse algum tipo de mudança. Mas, assim como no mapa de conectividade, presença ou supressão de muros não modificou o mapa de comprimento de segmentos.

#### 4.1.3 NACH – Escolha normalizada

Os mapas de NACH<sup>58</sup> medem o potencial de atravessamento de um determinado segmento ou a probabilidade de este segmento ser escolhido como rota de deslocamento. Quanto maior o valor, maior o potencial de escolha (maior é a probabilidade de intensos fluxos de passagem). A medida contribui para entender o grau de continuidade da malha urbana: malhas mais contínuas são mais regulares e facilitam o deslocamento (acessibilidade urbana).

---

<sup>57</sup> ITDP Brasil (2018) Índice de Caminhabilidade versão 2.0. Disponível em: Site ITDP. Acesso em 11 abr. 2021.

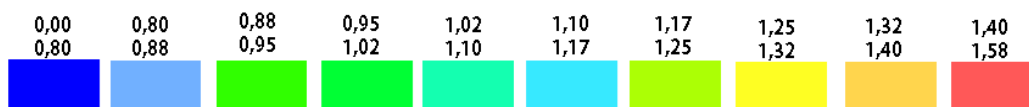
<sup>58</sup> *Normalised Angular Choice* – escolha ou *Choice*.

O NACH ou *Choice* de acordo com ZECHIN expressa

quantas vezes um determinado eixo é atravessado para a realização dos percursos relacionados ao caminho topológico mais curto (conforme os raios de análise). É uma variável global que mede o fluxo através do espaço. Esta variável aparece em outros estudos relativos à configuração espacial urbana com o nome de *betweenness*. Essa medida é identificada por Hillier com os deslocamentos entre a origem e o destino “por através” diversos espaços, já que mede a provável passagem pelo segmento durante o deslocamento e seu potencial enquanto rota em relação a todos os outros segmentos. (ZECHIN, 2017, p 149-150, *apud* MEDEIROS, 2012a)

Quanto à padronização dos valores, seguiram-se as recomendações de valores para as linhas com maior e menor potencial de atravessamento, de acordo com Hillier, Yang e Turner (2012) (figura 33), em que as cores mais frias apresentam os eixos com menor potencial de escolha, enquanto as cores mais quentes apresentam os eixos com maior potencial de escolha.

Figura 33 - PADRÃO CORES - MAPA NACH



Fonte: JORDÃO, L., (2021).

O Mapa a seguir (figura 33) apresenta o potencial de escolha encontrada na cidade de São Carlos/SP e em seus CHFs. Para a realização deste mapa os CHFs foram demarcados (em cinza) e suas entradas (portarias) identificadas. O arruamento interno aos CHFs foi inicialmente ignorado, visto que o foco era avaliar se as ruas que margeiam o lado externo aos muros eram potenciais a escolha.

Ao analisar o mapa *NACH* da cidade, é perceptível que só as vias estruturais da cidade, como a rodovia Washington Luiz, a avenida São Carlos, a avenida Miguel Petroni, a Bruno Ruggiero e a avenida 15 de novembro, dentre outras, apresentam alto potencial de escolha (grafados em vermelho – acima de 1,40).

Na região central predominam segmentos (ou linhas) que variam de médio a médio - alto potencial de escolha. Apesar de as vias estruturais percorrerem toda a

extensão da cidade, à medida que nos afastamos da região central o valor potencial de escolha diminui.

As áreas localizadas ao sul da cidade, como já mencionado, são áreas de interesse de habitação social e ambiental, e as áreas onde estão as concentrações de CHFs apresentam similaridade de ambas terem baixo potencial de escolha (grafadas em azul-escuro – menores que 0,8).

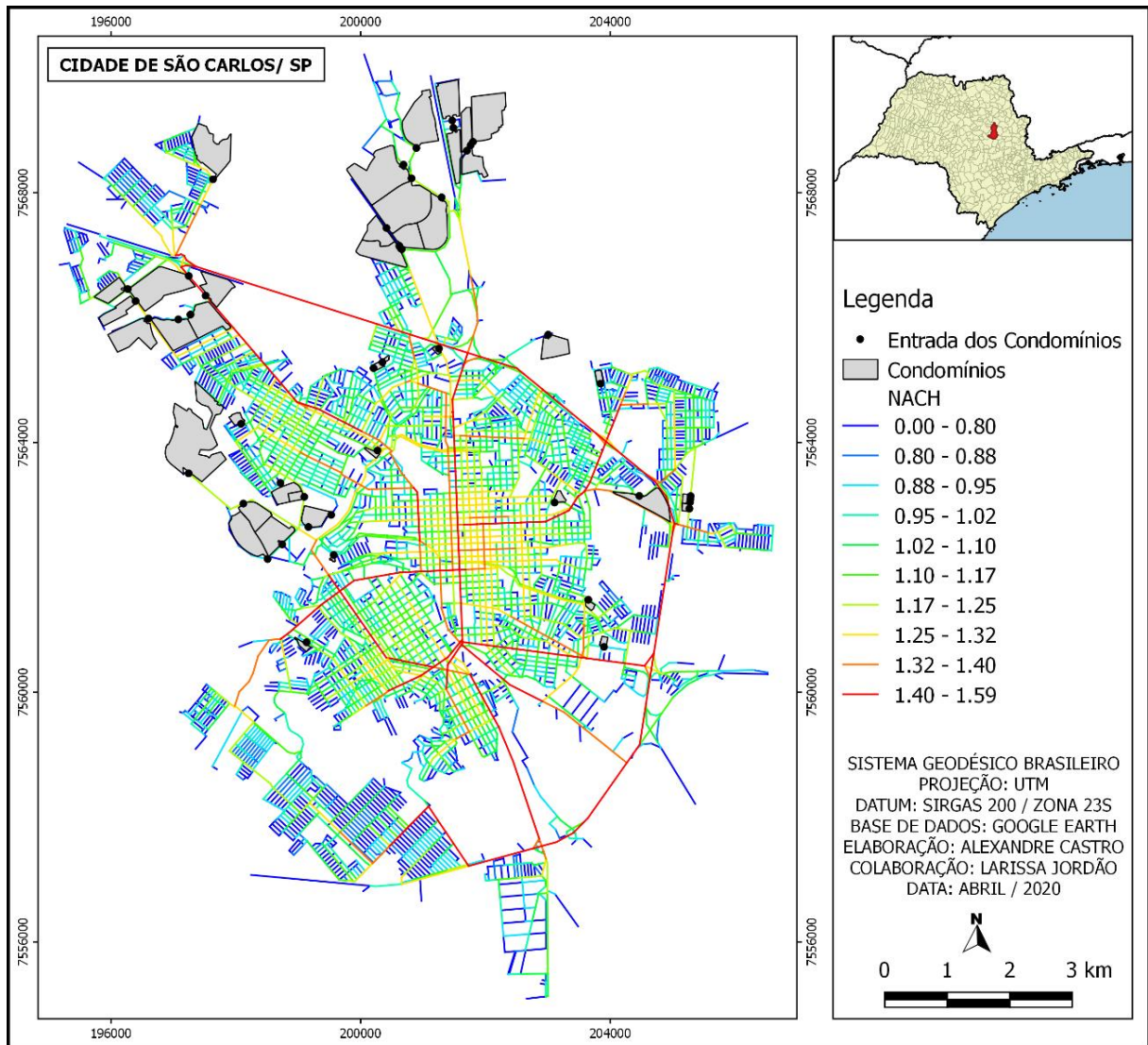
Os espaços 10% mais acessíveis na medida NACH evidenciam uma conformação predominantemente radial, cujos principais corredores de transporte da cidade convergem para a área central, se conectando por um eixo perimetral (SP-310). Quase todos os setores da cidade são contemplados por vias muito contínuas e com alto potencial de atravessamento, exceto a porção sudoeste, fragmentada e isolada do resto da malha urbana.

Observa-se na Figura 34 que quase todos os CHFs estudados estão próximos de uma via com alto valor de NACH, o que facilita o deslocamento desses locais para outros pontos da cidade, na escala do automóvel. Isso reforça o discurso recorrente deste tipo de empreendimento (“a poucos minutos do centro”, mesmo que estejam longe). Tem-se uma escala local no entorno dos CHFs prejudicada em benefício da intenção dos CHFs de se manterem afastados, desconectados e apenas ligados via um, ou no máximo dois segmentos de médio ou alto potencial de escolha.

Ao delimitar a análise nas áreas de concentração de CHFs (figura 36), em todas elas, existe um segmento com alto potencial de escolha, mas nem sempre os condomínios estão conectados diretamente a esse segmento. É predominante nas áreas consolidadas por CHFs segmentos com médio e principalmente baixo potencial de escolha, o que era de se esperar, porque esses empreendimentos buscam áreas bem localizadas e próximas a vias de rápida circulação (segmentos com potencial maior), simultaneamente projetadas para se excluírem do restante (entorno) da cidade. O baixo potencial de escolha nos segmentos que delimitam as áreas onde se localizam os CHFs também contribui para que aquele lugar sirva de rota tão só àqueles que ali residem.



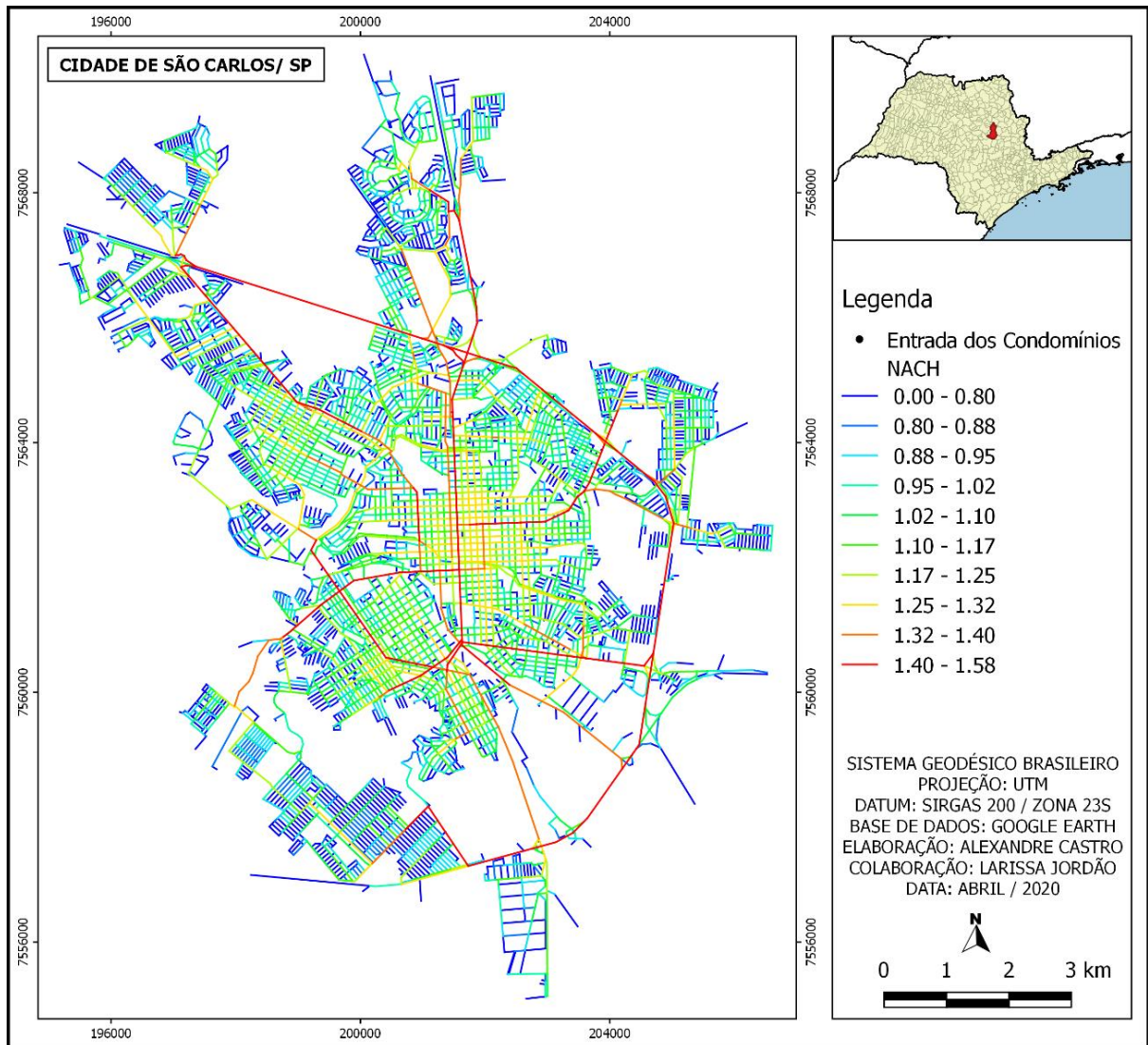
Figura 34 - NACH – ESCOLHA NORMALIZADA A



Fonte: JORDÃO, L., (2021).

Assim como nos mapas de conectividade e comprimento de segmentos, optou-se por realizar o mapa *NACH* – escolha normalizada de forma hipotética, como se não houvesse muros (figura 35), e assim poder avaliar se os muros e a maior presença de vias (as internas aos CHFs) fariam diferenças nos segmentos e nos valores obtidos.

Figura 35 - NACH – ESCOLHA NORMALIZADA B



Fonte: JORDÃO, L., (2021).

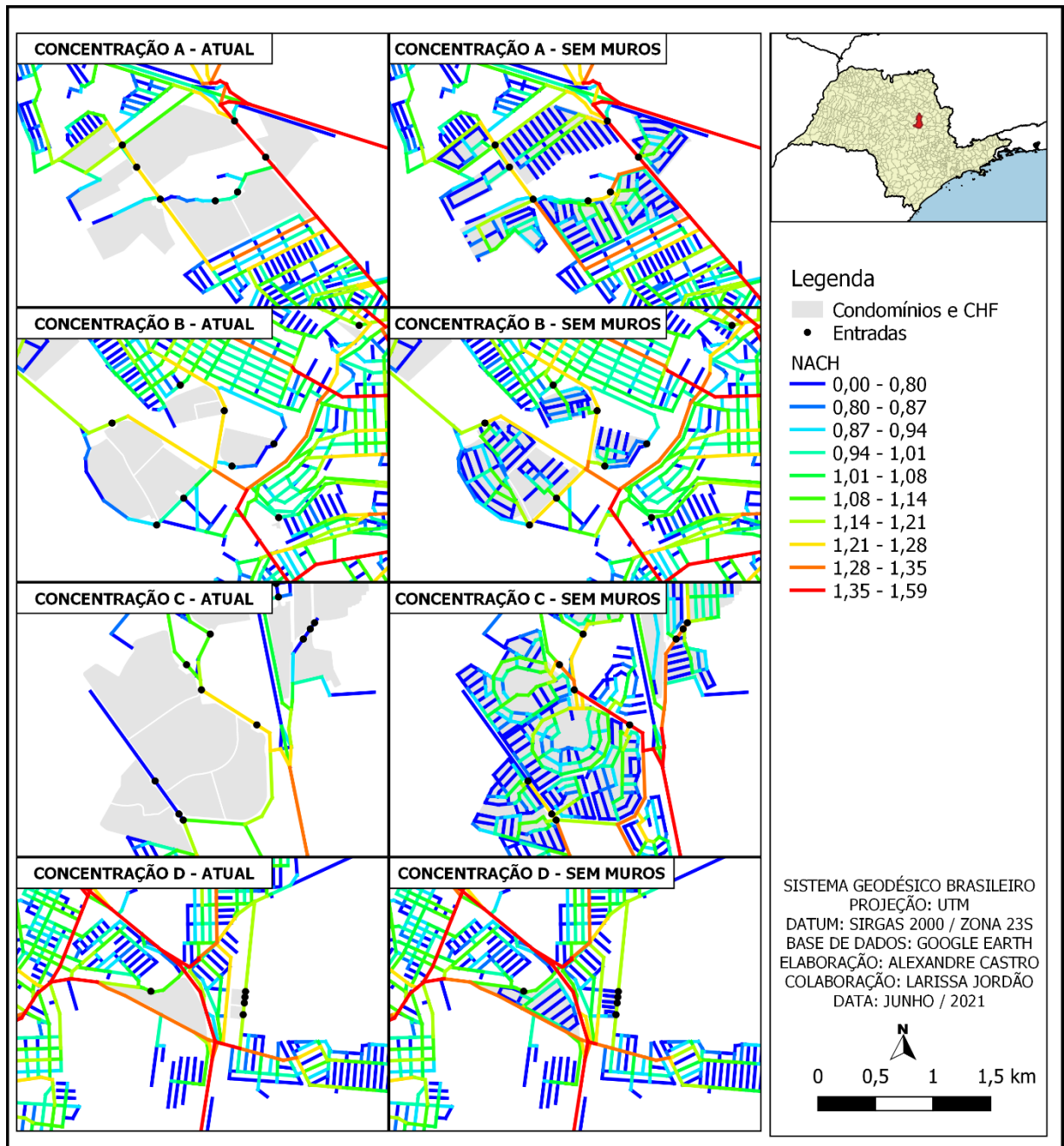
De forma geral, observa-se que na escala da cidade não houve mudanças significativas na escolha por determinados eixos; eles se mantiveram próximos (ou até idênticos) aos valores exibidos no mapa, dos muros dos CHFs.

Ao analisar as concentrações de CHFs fica evidente que:

- **ÁREA A** - A concentração “A” apresenta eixos com baixo e médio potencial de escolha; apenas um pequeno eixo na área interna atinge um valor maior que 1,25. Já os eixos que delimitam essa concentração de CHFs mantiveram os valores da análise com os muros, apenas um pequeno trecho aumentou seu potencial.

- **ÁREA B** - Na concentração “B” não houve mudança nos eixos que delimitam as áreas consolidadas pelos condomínios, e quase todos os eixos internos aos CHFs apresentaram baixo potencial de escolha.
- **ÁREA C** - Na concentração “C” se observa mudança nos eixos que delimitam a área externa dos CHFs, alguns apresentando aumento no potencial de escolha, principalmente aqueles localizados na parte frontal dos CHFs. Já as áreas internas dos CHFs apresentaram baixo e médio potencial de escolha. A parte central do CHF apresenta médio potencial de escolha, enquanto a parte periférica do CHF apresenta um baixo potencial de escolha. Os segmentos onde se localizam as entradas dos CHFs obtiveram valores maiores de NACH, o que indica que, com a abertura dos muros, tais acessos apresentariam maior potencial de atravessamento, podendo gerar maior fluxo de pessoas circulando e contribuir para a vitalidade local.
- **ÁREA D** - Com relação à concentração “D”, assim como nas concentrações “A” e “B”, os eixos externos aos muros dos CHFs não apresentaram mudanças de valor. Na parte interna desses CHFs, porém, todos os seus eixos apresentaram um baixo potencial de escolha, inferior a 0,8.

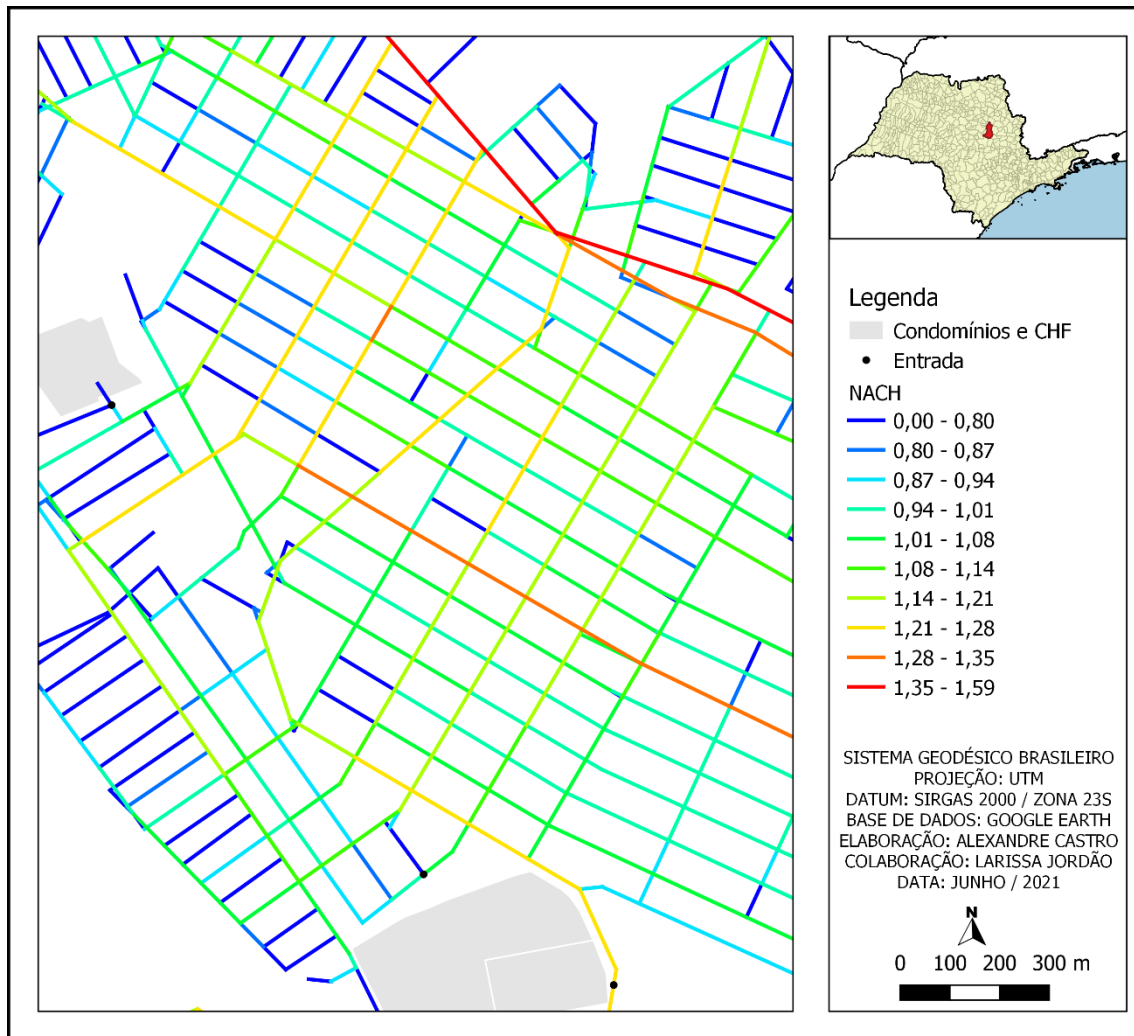
Figura 36 - COMPARATIVO AREAS DE CONCENTRAÇÃO DE CHFS - NACH



Fonte: JORDÃO, L., (2021).

Finalmente, o mapa NACH de concentrações de CHFs foi comparado com o mapa NACH do loteamento urbano (figura 37). A comparação evidenciou que enquanto as áreas de concentração de CHFs apresentam a maioria dos segmentos em cores frias, determinando que são áreas menos propensas a serem rotas de deslocamentos, as áreas do loteamento urbano escolhido apresentam médios e altos valores, isto é, são mais potenciais à escolha como rotas de deslocamentos e atravessamento da malha viária.

Figura 37 - LOTEAMENTO ABERTO - NACH



Fonte: JORDÃO, L., (2021).

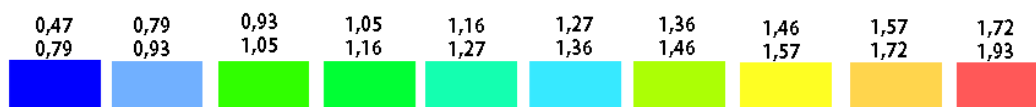
De modo geral, é possível concluir que os segmentos internos aos CHFs apresentam uma malha descontínua e irregular, que não favorece o deslocamento. Mas, a localização de todas as áreas de concentração de CHFs estudadas tem em comum a presença de um ou mais segmentos com alto potencial de escolha, o que permite maior probabilidade de intensos fluxos de passagem – acessibilidade entre os CHFs e as outras áreas da cidade. Logo, a localização pode até ser segregada, mas existe a grande importância de estar de alguma forma próximo ou até conectado a vias de alto potencial de deslocamento.

#### 4.1.4 NAIN – Integração normalizada

Os mapas de Integração – NAIN<sup>59</sup> medem o potencial de ir de um segmento para os demais da cidade. Essa medida sintática representa o quão próximo topologicamente está um segmento de todos os outros elementos do sistema. Os segmentos representados por cores mais quentes (figura 38) são os mais integrados, ou mais rasos; enquanto os segmentos representados pelas cores mais frias são os menos integrados, ou mais profundos (HOLANDA, 2012).

Quanto maior o valor, mais integrado (ou fácil de ir dele, ou para ele, considerando todos os pontos do sistema). Essa medida contribui para entender quanto a configuração espacial está integrada e facilita o acesso a diferentes destinos na cidade (integração/acessibilidade urbana).

Figura 38 - PADRÃO CORES - MAPA NAIN



Fonte: JORDÃO, L., (2021).

O mapa da figura 39 apresenta a integração dos segmentos na cidade de São Carlos/SP e em seus CHFs. Para a realização deste mapa, os CHFs foram marcados (em cinza), e suas entradas (portarias), identificadas. O arruamento interno aos CHFs foi inicialmente ignorado, dado que o foco era avaliar a integração das vias que margeiam os CHFs e descobrir o quanto interferem na acessibilidade e na mobilidade da cidade.

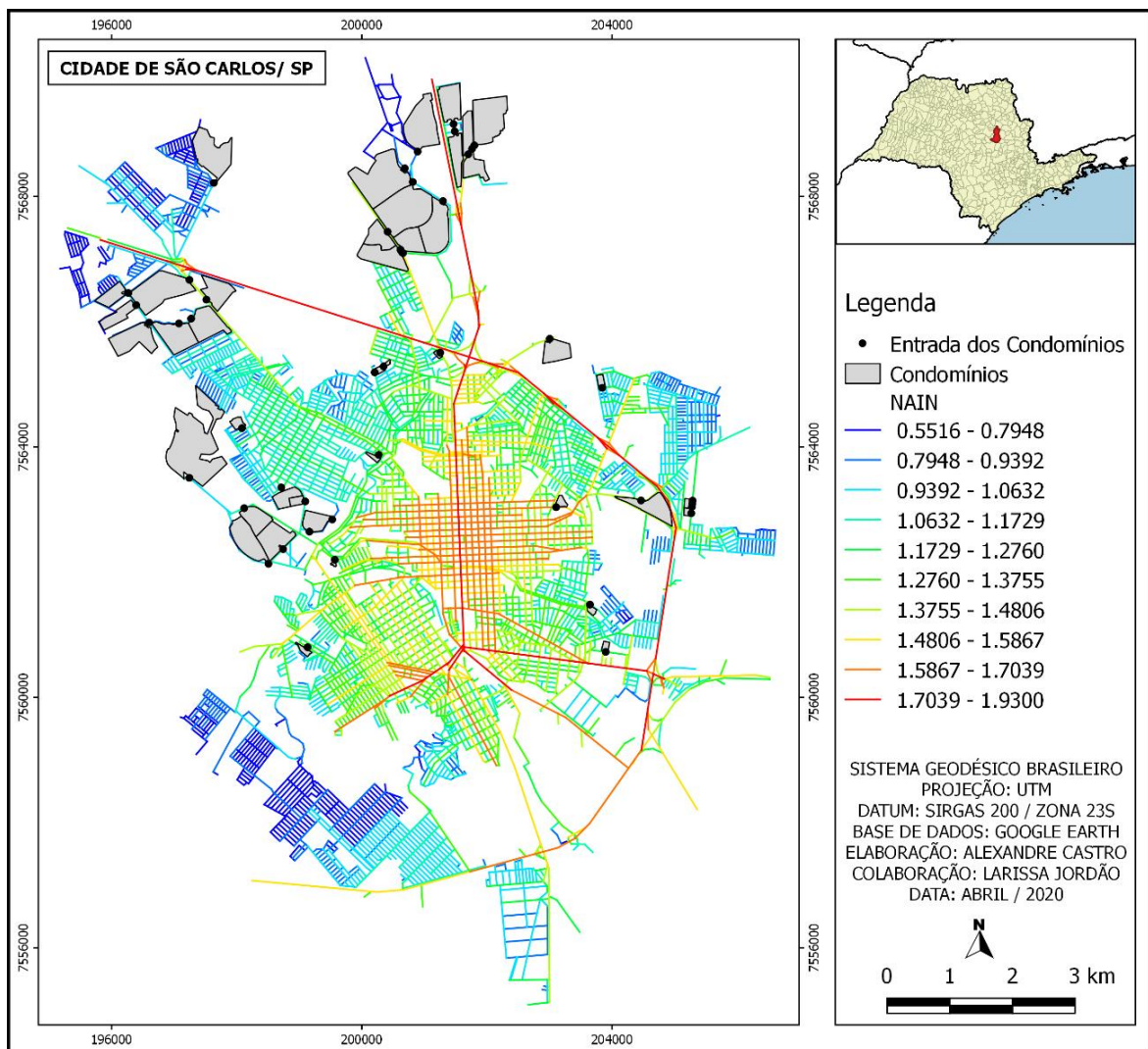
Ao analisar o mapa de integração da cidade de São Carlos – SP, nota-se que a região central e suas adjacências apresentam altos valores de integração, sempre superiores a 1.3; essa característica coincide com toda a região central, que apresenta traçado quadricular e regular.

Conforme nos afastamos da região central da cidade e passam a existir novas formas de malhas urbanas, os valores de integração diminuem; sendo a região ao sul da cidade e todas as regiões de concentração de condomínio os menores valores de integração, sempre inferiores a 0.93.

<sup>59</sup> *Normalised Angular Integration* – NAIN ou Integração.

Outra característica percebida na leitura deste mapa é que a região central, a norte e a leste, sempre têm algum segmento com alto valor de integração, provavelmente pela presença da rodovia Washington Luiz, que delimita a cidade de noroeste a leste, assim como os eixos viários que a ela se conectam. No entanto, a região sul e a região de concentração de CHFs apresentam valores medianos e baixos de segmentos de integração. Como ocorre na medida NACH, o núcleo integrador (formado pelas vias mais integradas do sistema) apresenta formato predominantemente radial, interligados por uma via perimetral com alto valor de integração (SP -310).

Figura 39 - NAIN – INTEGRAÇÃO NORMALIZADA A

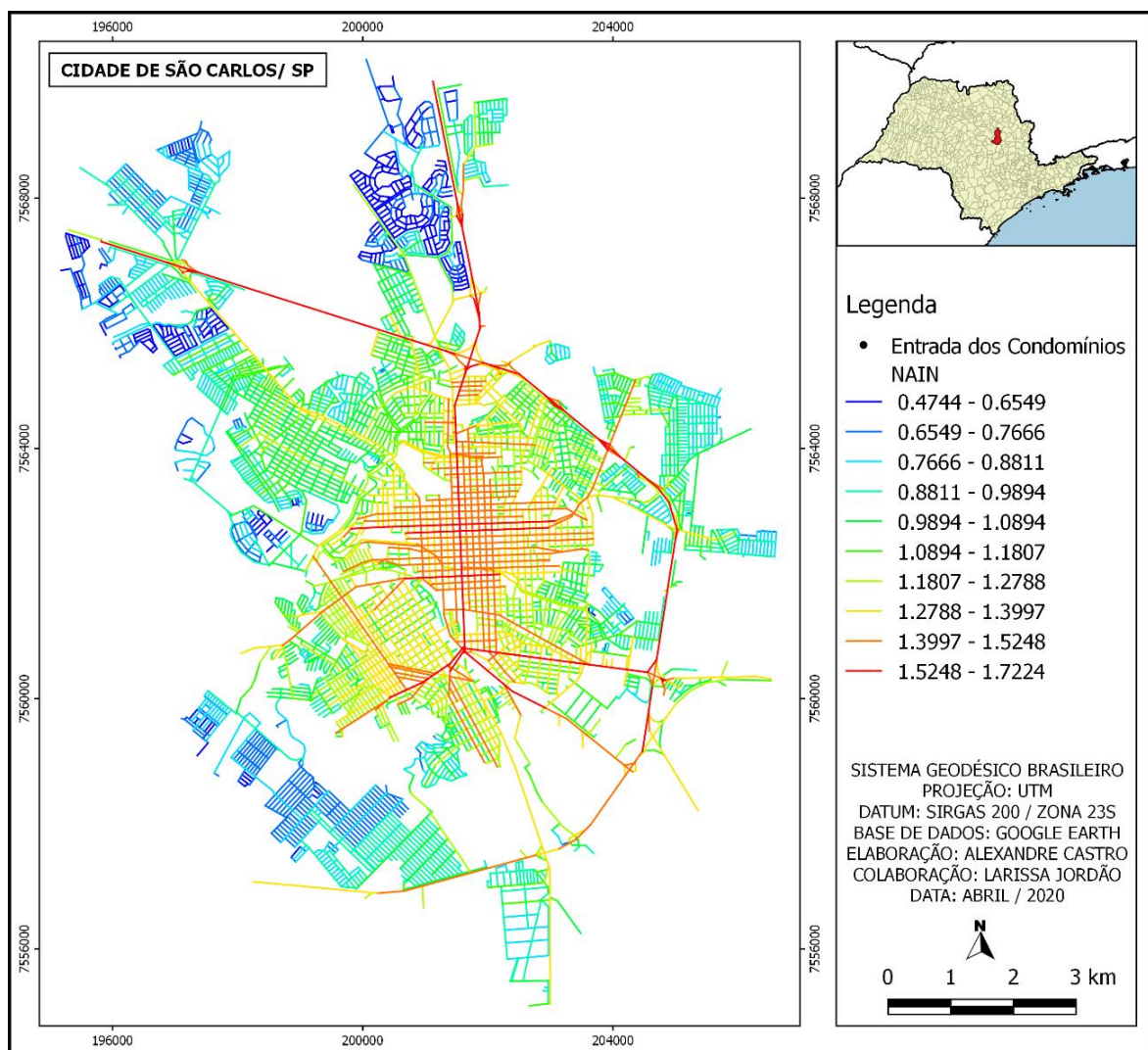


Fonte: JORDÃO, L., (2021).

Ao analisar as áreas (figura 40) onde existem concentrações de condomínio, percebemos que a maioria se localizam associadas a segmentos de médio e baixo valor de integração, e esses segmentos estão conectados a segmentos de alta integração, característica comum também às regiões de baixa renda da cidade de São Carlos – SP.

Entende-se que a implantação dos CHF's tende a ocorrer em espaços segregados da cidade, e que, de acordo com Hillier et al. (1993), são locais com tendência de haver menor circulação de pessoas, reforçando o caráter de autosegregação do grupo social que ali reside.

Figura 40 - NAIN – INTEGRAÇÃO NORMALIZADA B



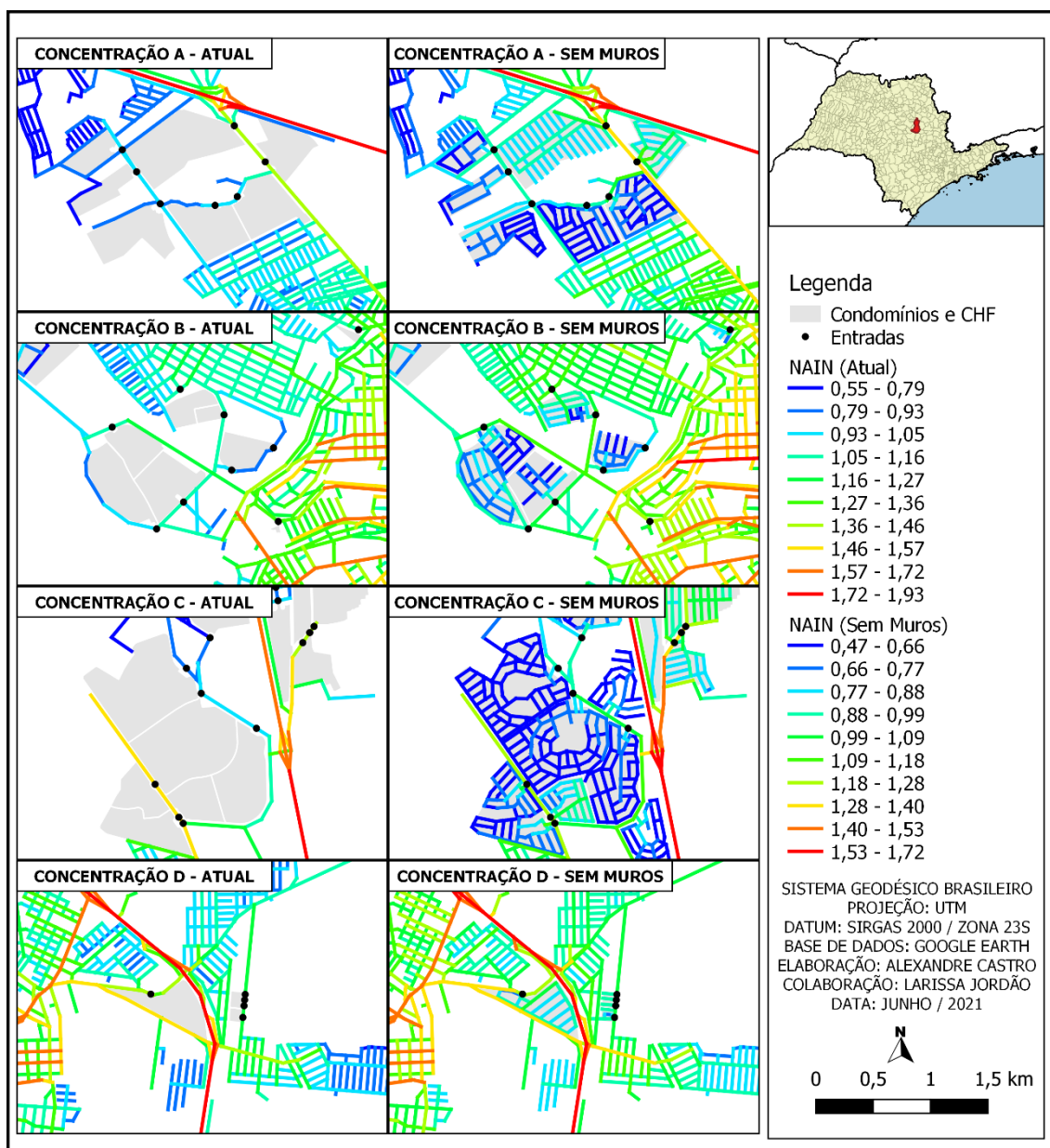
Fonte: JORDÃO, L., (2021).



Para melhor compreender a integração nas áreas de concentração de CHFs, os mapas foram primeiramente feitos com os arruamentos externos e seus muros, e a posteriori sem os muros, mostrando o arruamento interno desses CHFs com estes resultados:

- **ÁREA A** - A área de concentração “A” apresenta segmentos internos com valores baixos de integração, todos abaixo de 0,99. Já as áreas externas aos CHFs apresentaram baixo valor de integração e um único segmento com valor médio de integração. Praticamente, não houve mudanças entre a análise com os muros e a análise feita sem os muros.
- **ÁREA B** - Assim como a concentração “A”, a concentração “B” apresenta segmentos na área interna dos CHFs com baixo valor de integração, todos abaixo de 0.99. As áreas externas aos muros, tanto na análise com muros, quanto nas análises sem muros, apresentaram baixos valores de integração, e a existência do muro não afetou os valores de forma significativa.
- **ÁREA C** - A região da concentração “C” foi, dentre todas, a que apresentou os menores valores de integração; a maior parte não ultrapassou 0.66. Aspecto interessante nessa concentração foi que, se analisados apenas os segmentos externos, considerados os muros, o valor de integração é maior que quando a análise é feita sem a presença dos muros. Nessa última, os segmentos externos têm valor menor do que na análise com os muros.
- **ÁREA D** - A concentração “D”, a menor concentração de CHFs, foi a que melhor apresentou integração com a cidade. Porém, com valores ainda baixos, não ultrapassando 1.09. Seus segmentos externos apresentaram valores mais altos de integração, sobretudo por serem eixos estruturais que conectam a cidade à rodovia existente.

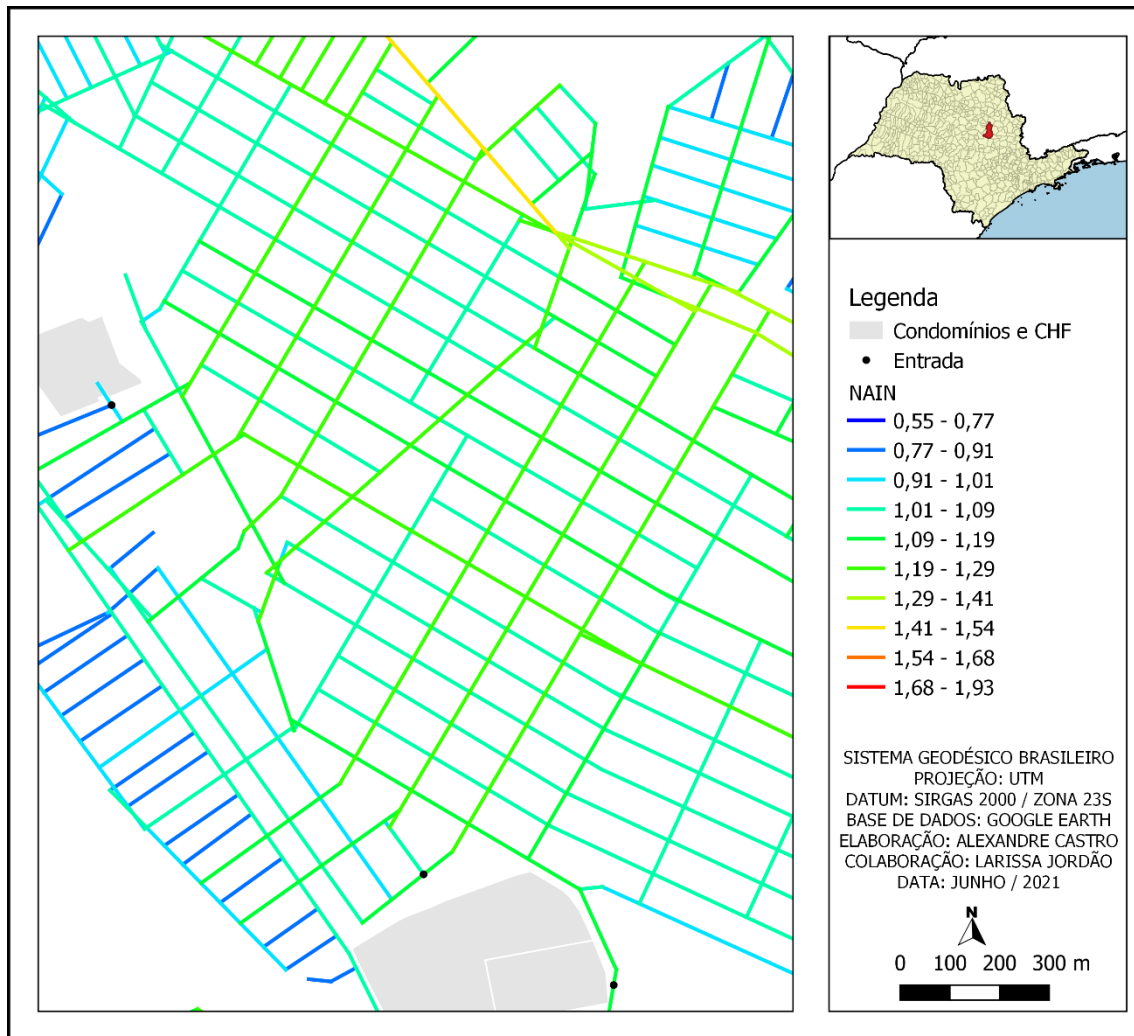
Figura 41 - COMPARATIVO AREAS DE CONCENTRAÇÃO DE CHFS - NAIN



Fonte: JORDÃO, L., (2021).

Assim como a região central da cidade, o loteamento urbano aberto (figura 42) apresenta uma malha urbana um pouco mais regular (não tanto quanto a região central). Seus valores de integração são superiores às regiões de CHFs e inferiores às da região do centro da cidade, em função de maiores conectividade e continuidade da malha viária.

Figura 42 - LOTEAMENTO ABERTO - NAIN



Fonte: JORDÃO, L., (2021).

Concluo que diferentemente da análise central da cidade e do trecho analisado do loteamento aberto (figura 42), as regiões de concentração de CHFs apresentam uma malha urbana mais irregular; esta forma de desenho urbano dificulta a apropriação e a circulação, principalmente por aqueles que não são daquela região ou que nela não moram. Isso difere do observado na região central da cidade, de malha urbana mais regular e altos valores de integração com a cidade.

A presença ou a ausência dos muros na análise de integração – NAIN não fez tanta diferença entre os mapas (com e sem muros), embora se precise estar alerta para a importância do desenho urbano implementado nas áreas de CHFs, pois são desenhos que favorecem a não conectividade, a dificuldade de deslocamento, menores fluxos de movimentação e a não acessibilidade por quem não é parte daquele lugar.

Apesar de a literatura indicar que retirar os muros possibilita melhor *interface* público-privada das residências, comprovo que a baixa conexão da malha viária interna dos CHFs com o entorno não potencializa as possibilidades a copresença. Portanto, são necessárias melhorias no desenho urbano das áreas internas dos CHFs, inserindo mais vias de entrada/saída que ofereçam mais trajetos e uma permeabilidade viária maior.

Há que se considerar também uma possível limitação da SE para se compreender o fenômeno, visto que aspectos qualitativos e subjetivos da paisagem urbana podem interferir diretamente na vitalidade urbana, como por exemplo permeabilidade de fachadas, presença de atratores, uso do solo misto, iluminação e presença de amenidades, como praças e espaços de encontros. Por tudo isso, completou-se esta pesquisa com o uso do questionário e da pesquisa *in loco*.

#### 4.2 Caracterização do sujeito – Questionário

A caracterização social contou com a aplicação de um questionário *on-line* de vinte e uma perguntas disponibilizado pela plataforma de formulários (figura 43) do *Google* e divulgado nas redes sociais (*FaceBook*, *Instagram* e *WhatsApp*). Apesar de constarem 21 perguntas, optei por serem questões diretas e de fácil assimilação, para que não ficasse cansativo para os respondentes. A escolha por plataformas digitais e *on-line* se deu por acreditar que haveria mais interesse e comprometimento das pessoas para responder o questionário, além de possibilitar maior variedade de pessoas (espaço x tempo), importantes na obtenção de diversos posicionamentos e respostas, assim como ser uma estratégia para manter a pesquisa e seus objetivos, mesmo nesta fase de isolamento e distanciamento social impostos pela pandemia.<sup>60</sup>

Tabela 9 - DATAS DA APLICAÇÃO DOS QUESTIONÁRIOS.

| COLETA DE DADOS – CHFs |  |                   |                            |
|------------------------|--|-------------------|----------------------------|
| PLATAFORMA             | Início: 10/09/2020 - Término: 20/11/2020 |                   |                            |
|                        | Forma de divulgação                      |                   |                            |
| FaceBook               | Postagens livres                         | Compartilhamentos | Publicação em grupos de SC |

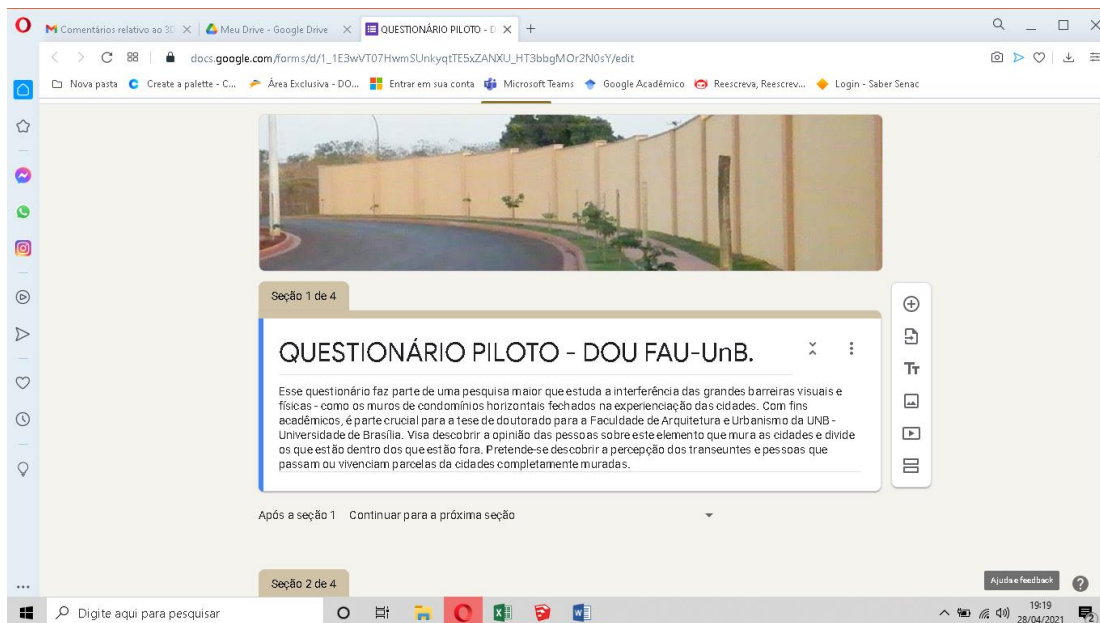
<sup>60</sup> Nesta etapa da pesquisa eu morava na cidade de Araraquara, a primeira a realizar *Lockdown* no Brasil – de início em fevereiro de 2021, e depois, em junho de 2021 – como estratégia para conter o avanço da Covid-19.

|   |                      |                  |                            |
|---|----------------------|------------------|----------------------------|
| Instagram   | Postagens em stories | -----            | -----                      |
| WhatsApp  | Postagens em stories | compartilhamento | Publicação em grupos de SC |
| Total de questionário aplicados: 400 pessoas  |                      |                  |                            |
| <a href="https://docs.google.com/forms/d/e/1FAIpQLSfhmqVaZflWOBUC9wJI0_RoGPJyizHlC9h7OuHhhqvh0xESQ/viewform">https://docs.google.com/forms/d/e/1FAIpQLSfhmqVaZflWOBUC9wJI0_RoGPJyizHlC9h7OuHhhqvh0xESQ/viewform</a> |                      |                  |                            |

Fonte: JORDÃO, L., (2021).

Ao realizar a coleta de dados através dos questionários, esperava encontrar mais resistência ou recusa das pessoas em participar da pesquisa, visto que demanda tempo e interesse por parte do participante. No entanto, houve um grande interesse das pessoas, em todas as plataformas onde o questionário foi disponibilizado. Totalizei quatrocentos questionários respondidos completos no período de quarenta dias de impulsionamento via plataformas digitais como *FaceBook*, *Instagram* e *WhatsApp*. Percebi uma satisfação por parte da população ao ser consultada e escutada sobre suas percepções da cidade em que vive. Friso que apesar de não ser uma prática comum – a aplicação de questionários – a população demonstrou interesse em “falar” e em ser “ouvida”, e esse método surte efeitos positivos, dado que ouvir o sujeito (neste caso, também modelador do espaço) nos coloca mais próximos da realidade em que se vive e das relações socioespaciais ocorridas num dado tempo e espaço.

Figura 43 - TELA DO QUESTIONÁRIO ONLINE



Fonte: JORDÃO, L., (2021).

O questionário aplicado (*Apêndice 03*) compôs-se de quatro partes:

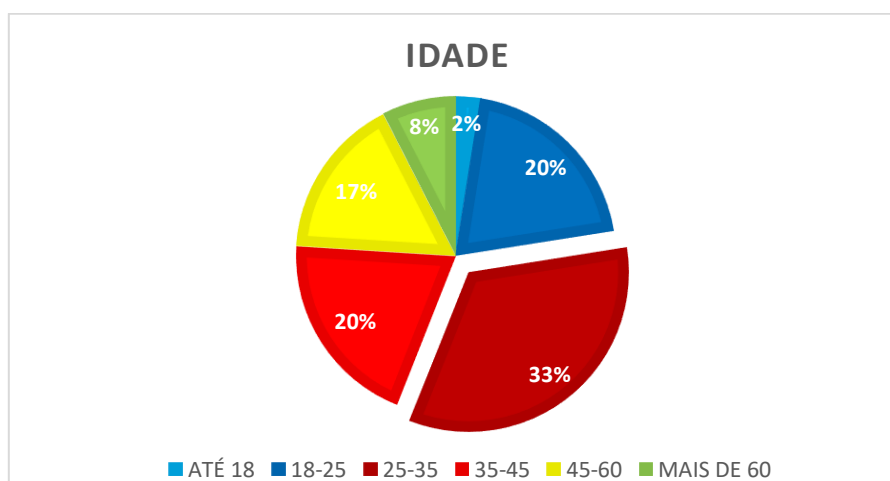
- 1 – Apresentação breve da pesquisa e do questionário,
- 2 – Perguntas de caracterização do sujeito em que foram analisadas questões sobre estado civil, faixa etária, gênero, renda, escolaridade, bens duráveis, entre outros; com base nesta etapa se caracterizou a população participante e se descobriu se eram moradores (ou não) de CHFs;
- 3 – Da terceira parte constou de uma única pergunta: se a pessoa percebia, em seus trajetos na cidade, um longo muro de CHFs. Neste momento, a intenção era selecionar quem teria condições de responder às próximas perguntas, todas sobre os muros dos CHFs;
- 4- Análise da percepção: nesta seção do questionário se procurou levantar qual a percepção das pessoas sobre o elemento *muro*, como elas viam o *muro* naquele cenário e como se relacionavam com ele.

A seguir são apresentadas as questões com seus respectivos resultados e análises.

#### 4.2.1 Caracterização do sujeito

A caracterização do sujeito teve início com a coleta sobre a idade dos participantes, seguida por gênero e profissão. A análise do perfil social teve suma importância para conhecer o sujeito que responderia às questões e dessa maneira compreender as respostas e os posicionamentos.

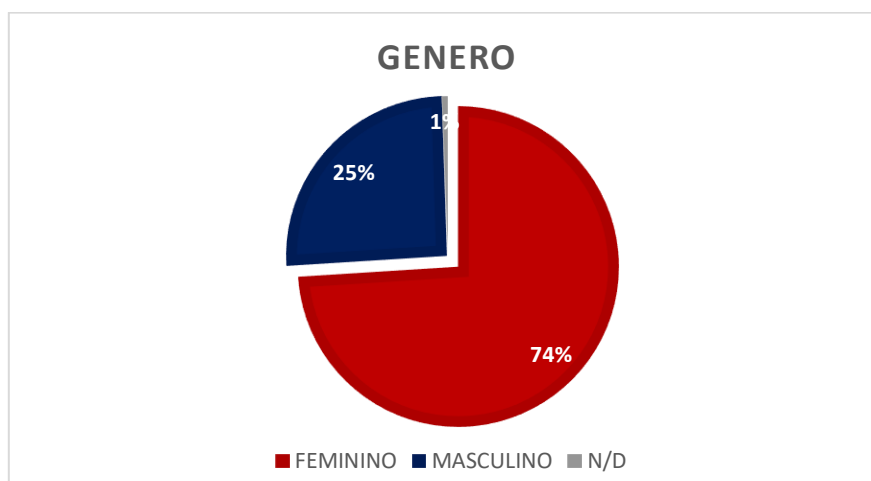
Gráfico 1 - IDADE



Fonte: JORDÃO, L., (2021).

A maioria (33%) dos que responderam ao questionário tinha entre 25 a 35 anos, seguida pela faixa de idade entre 35 e 45 anos (20%) e de 18 a 25 anos (20%). Acredito que a alta porcentagem de pessoas acima de 25 anos decorre do grande interesse delas pelas problemáticas da cidade e por uma maior conscientização da sua função de cidadão participante ativo da cidade, à parte o notório fato de ser essa população a usuário contumaz das redes sociais e *internet*.

Gráfico 2 - GÊNERO

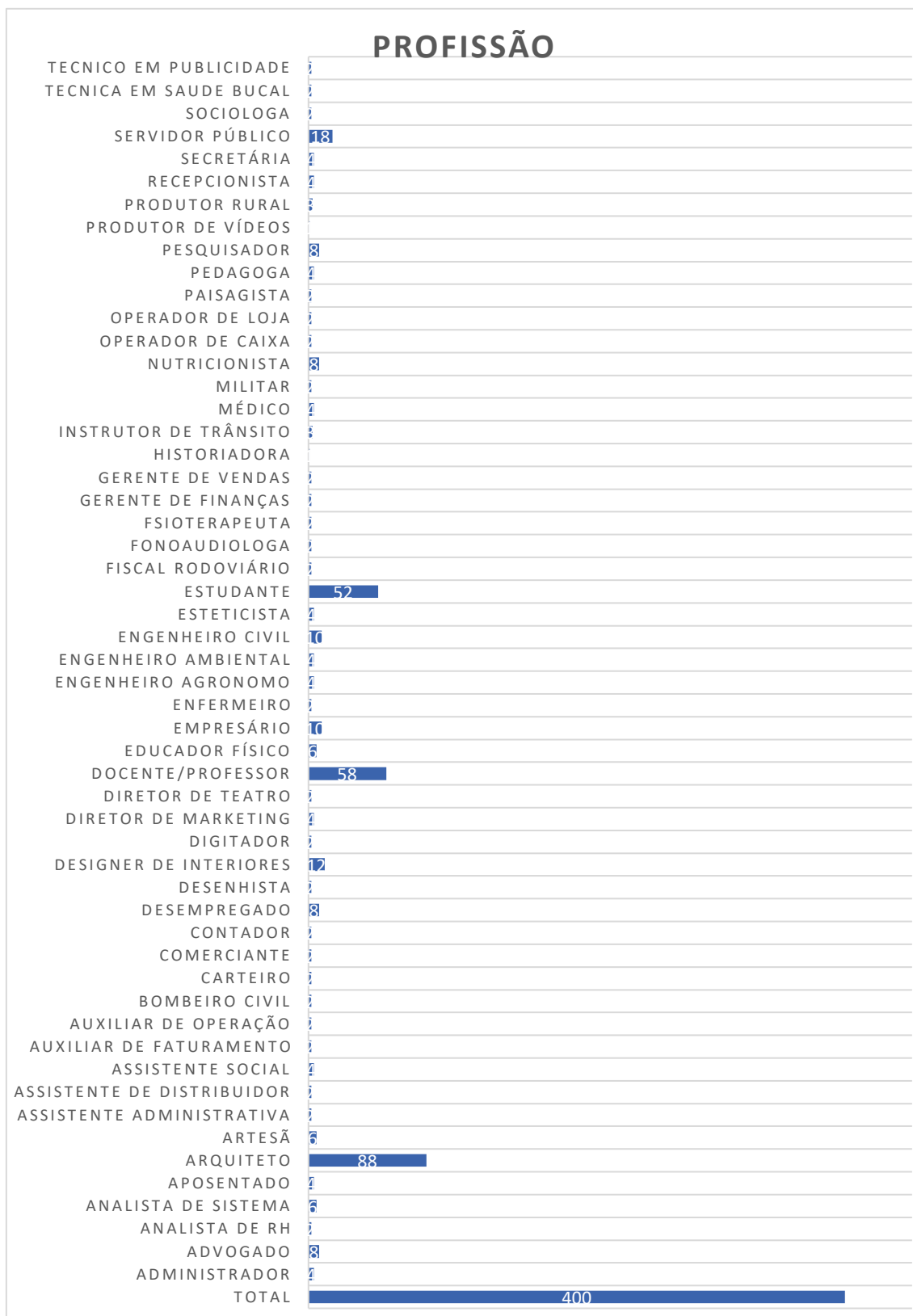


Fonte: JORDÃO, L., (2021).

Apesar de o questionário ser divulgado de formas diferentes e sem distinguir gênero ou sexo, percebeu-se que a maioria das respostas vinha do gênero feminino (cerca de 74%). Essa participação expressiva das mulheres foi muito positiva, visto que as mulheres são as primeiras impactadas com a falta de segurança nos espaços públicos, principalmente nas ruas.

No gráfico das profissões dos participantes do questionário se destacam arquitetos (88 pessoas), docentes (58 pessoas) e estudantes (52 pessoas). Existem dois posicionamentos o expressivo número de profissionais relacionados à cidade ou à docência. Primeiro, pelo interesse natural das pessoas que estudam ou trabalham com arquitetura ou ensino. Segundo, por terem sido as redes sociais pessoais o meio inicial de publicação do questionário, para só na fase seguinte torná-lo disponível em grupos e redes diversas.

Gráfico 3 - PROFISSÃO



Fonte: JORDÃO, L., (2021).



Apesar de sua divulgação buscar diversidade de população, que se demonstra no gráfico pela pluralidade de profissões, o fato de pessoas com afinidades com o assunto terem sido a maioria foi avaliado como positivo e enriquecedor, pois se obteve uma análise mais consciente sobre o espaço.

Ao se questionar sobre onde essas pessoas moravam, 91% disseram não residir em CHFs. Apesar da resposta sugerir que essa maioria, por morar em bairros abertos ou apartamentos verticais, não tinham contato com grandes parcelas de muros de CHFs, verificou-se na questão 09 (gráfico 09) que tal não ocorria, pois 77% disseram passar por algum muro durante os trajetos pela cidade.

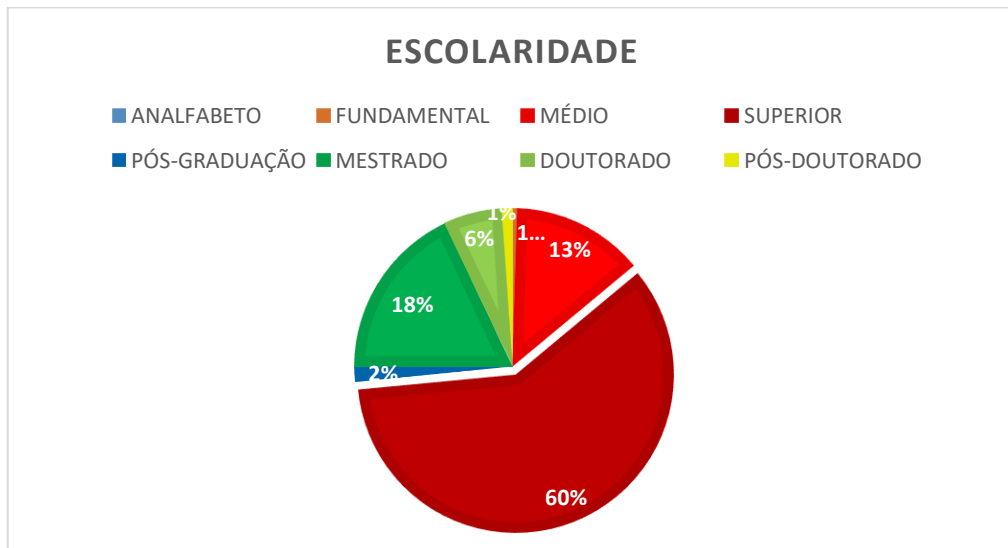
Gráfico 4 - MORA EM CHFS?



Fonte: JORDÃO, L., (2021).

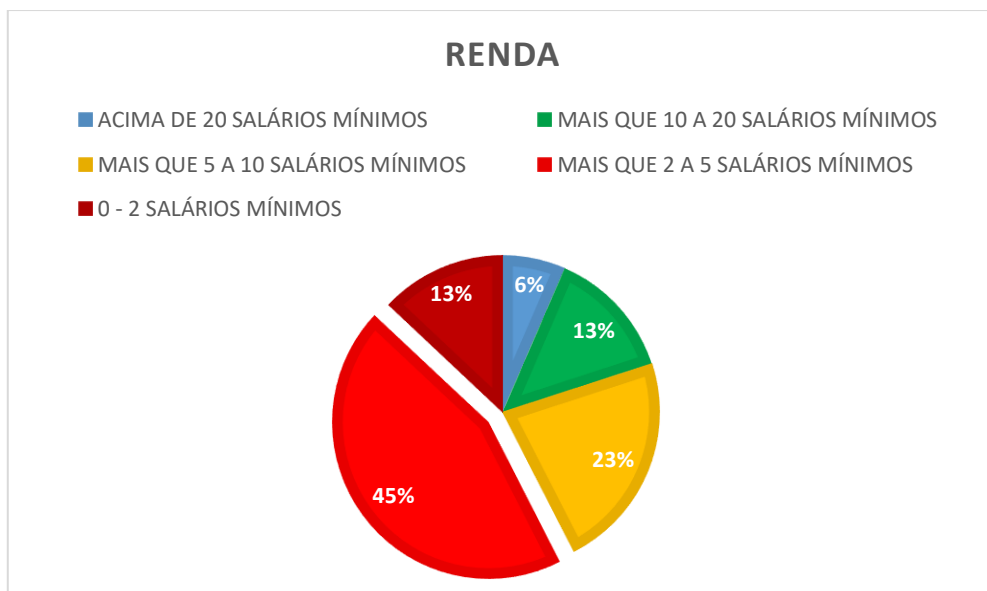
Segundo os dados tabulados, a maioria (60%) dos respondentes declarou ter nível superior de escolaridade, enquanto 18% declararam ter feito mestrado e 13% concluíram o nível médio de escolaridade. Não houve números expressivos para escolaridade fundamental ou para não alfabetizados. Crê-se que o fator principal para a maior parte da população ter alto grau de escolaridade (superior) está expresso nas mídias pelas quais o questionário foi disponibilizado, sem contar que essa temática (CHFs) não desperta interesse para a população de menor grau de instrução. Ressalto, existe possibilidade de os números demonstrarem a desigualdade de acesso à *Internet* no país.

Gráfico 5 - ESCOLARIDADE



Fonte: JORDÃO, L., (2021).

Gráfico 6 - RENDA



Fonte: JORDÃO, L., (2021).

A questão número 06 (gráfico06) apontou que a faixa de renda da maioria dos participantes era de 2 a 5 salários mínimos (45%). No entanto, numa breve comparação com o gráfico de nível de escolaridade, nota-se que apesar de não haver pessoas que se declararam com nível fundamental ou não alfabetizadas,

sobressaem, no gráfico pertinente, 13% que declararam ter renda de 0 a 2 salários mínimos

Segundo o site Agência Brasil<sup>61</sup>, o salário mínimo no ano vigente está fixo em 1.100,00 reais. Neste período de pandemia, houve aumento significativo da inflação<sup>62</sup>, e viver com salário que varia de 0 a 2.200,00 reais representa uma vida de privações. De acordo com o DIEESE - Departamento Intersindical de Estatísticas e Estudos Socioeconômicos, o salário mínimo necessário para sustentar uma família de quatro pessoas deveria ter sido de R\$ 4.366,51, em fevereiro de 2020, valor calculado com base em valores de cestas básicas nos estados brasileiros, sendo cerca de 4 vezes maior do que o atual no Brasil.

O gráfico 07 ilustra que quase 70% utilizam como meio de transporte, para o deslocamento casa x trabalho e trabalho x casa, um veículo particular (carro, moto etc.). Como São Carlos – SP é cidade de porte médio, 67% usarem automóveis particulares é um dado expressivo, sobretudo pela ampla discussão que se dá hoje sobre mobilidade e melhoria de transportes públicos coletivos (8%), sobre transportes alternativos como a bicicleta (2%) e os percursos a pé (11%). Salienta-se, que muitos autores demonstram a relação entre o aumento de CHFs com o aumento de grandes vias de circulação e o aumento de carros e motos (BARROS,2012)<sup>63</sup>.

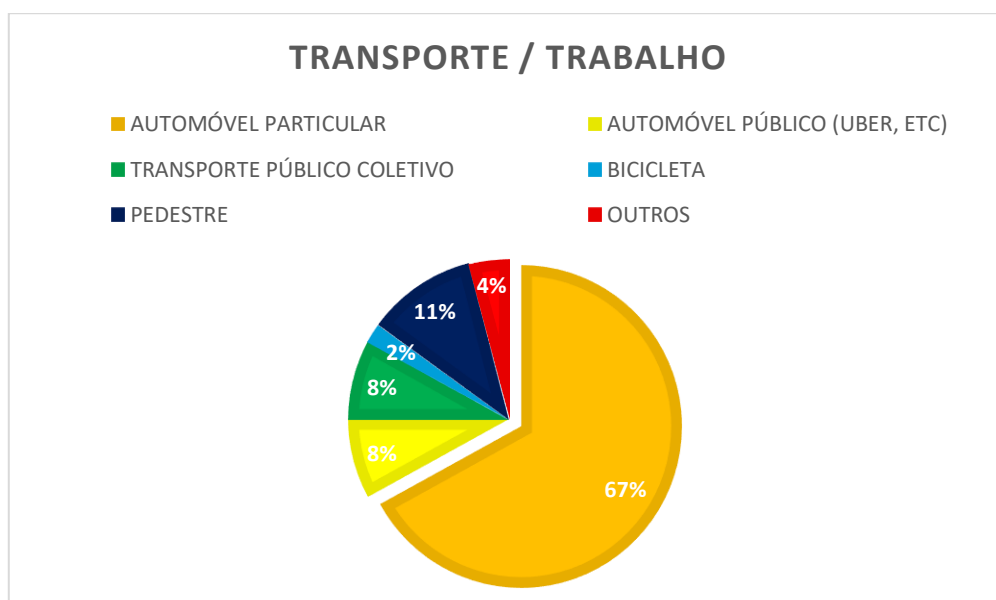
---

<sup>61</sup> Site <https://agenciabrasil.ebc.com.br/economia/noticia/2021-04/governo-propoe-salario-minimo-de-r-1147-em-2022-sem-aumento-real#:~:text=Em%202021%2C%20o%20sal%C3%A1rio%20m%C3%ADnimo,R%24%20%20ao%20sal%C3%A1rio%20m%C3%ADnimo.> Acesso 23/05/2021.

<sup>62</sup> De acordo com o IBGE o INPC - Índice Nacional de Preços ao Consumidor ficou em 0,96% em maio de 2021.

<sup>63</sup> BARROS, INGRID MARISE BATISTA Caracterização dos Condomínios Horizontais Fechados de Classe Média Sob a Ótica do Transporte: um Estudo de Caso no Distrito Federal viii, 119p., 210 x 297 mm (ENC/FT/UnB, Mestre, Transportes, 2012). Dissertação de Mestrado – Universidade de Brasília. Faculdade de Tecnologia. Departamento de Engenharia Civil e Ambiental.

Gráfico 7 - MEIO DE TRANSPORTE PARA O TRABALHO



Fonte: JORDÃO, L., (2021).

De acordo com o IBGE Cidades, o município de São Carlos possuía uma frota de veículos de 192.867 para uma população estimada<sup>64</sup> (para 2020), de 254.484 pessoas, uma relação de 1,32 pessoas/veículos.

Tabela 10 - FROTA DE VEÍCULOS

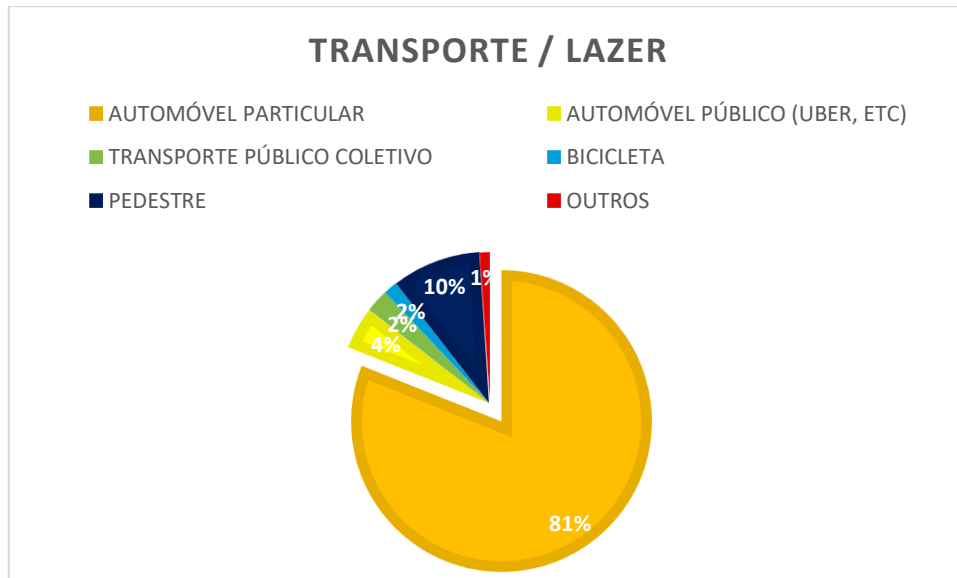
| Frota de veículos |       | TABELA      | SÉRIE HISTÓRICA | CARTOGRAMAS | RANKING  |
|-------------------|-------|-------------|-----------------|-------------|----------|
| Ano: 2020         | Fonte | São Paulo   | São Carlos      |             |          |
| VEÍCULO           |       | 107.948.371 | 30.778.960      | 192.867     | veículos |

Fonte: IBGE, (2020).

A situação não é diferente, quando questionamos sobre qual é o meio de transporte utilizado para as atividades de lazer – deslocamento casa x lazer e lazer x casa. No caso, o automóvel particular aumenta para 81%, enquanto o transporte público coletivo cai para 2%, a bicicleta 2% e o automóvel público (4%) também reduz seu índice.

<sup>64</sup> O censo de 2010 aprontou uma população de 221.950 pessoas

Gráfico 8 - MEIO DE TRANSPORTE PARA O LAZER



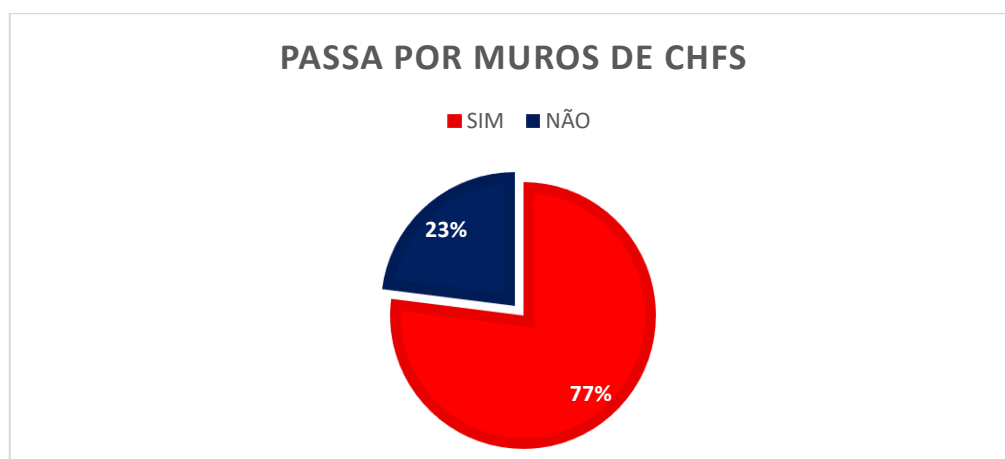
Fonte: JORDÃO, L., (2021).

Nesta primeira parte do questionário se verificou quem são os sujeitos e quais as suas principais características. O público é majoritariamente formado por mulheres na faixa etária de 35 a 45, com formação superior, renda superior a 2 salários mínimos, que dependem do automóvel particular para o ir e vir e que não moram em CHFs. Mas, para efetivar a pesquisa e coletar dados que fossem esclarecedores aprofundamos o questionário em questões mais próximas da percepção sobre os muros de CHFs, apresentado nos próximos itens.

#### 4.2.2 Percepção de Muros

A segunda parte do questionário apresentava uma única questão: “*Durante seus trajetos pela cidade você passa por alguma área que possua um extenso muro de Condomínio Horizontal fechado?*”

Gráfico 9 - PASSA POR MUROS DE CHFS?



Fonte: JORDÃO, L., (2021).

Apesar de na *Caracterização do sujeito* mais de 90% afirmarem que não moravam em áreas de CHFs, cerca de 77% afirmaram que nos trajetos feitos pela cidade passavam por alguma área com extensos muros de CHFs.

Esses 77% foram direcionados para a terceira e última parte do questionário – *Análise da Percepção sobre os muros*. Essa seleção ocorreu porque havia necessidade de que as pessoas que respondessem à última parte do questionário tivessem vivenciado ou passassem por muros ao longo em seus trajetos diários pela cidade.

#### 4.2.3 Análise da Percepção sobre os muros

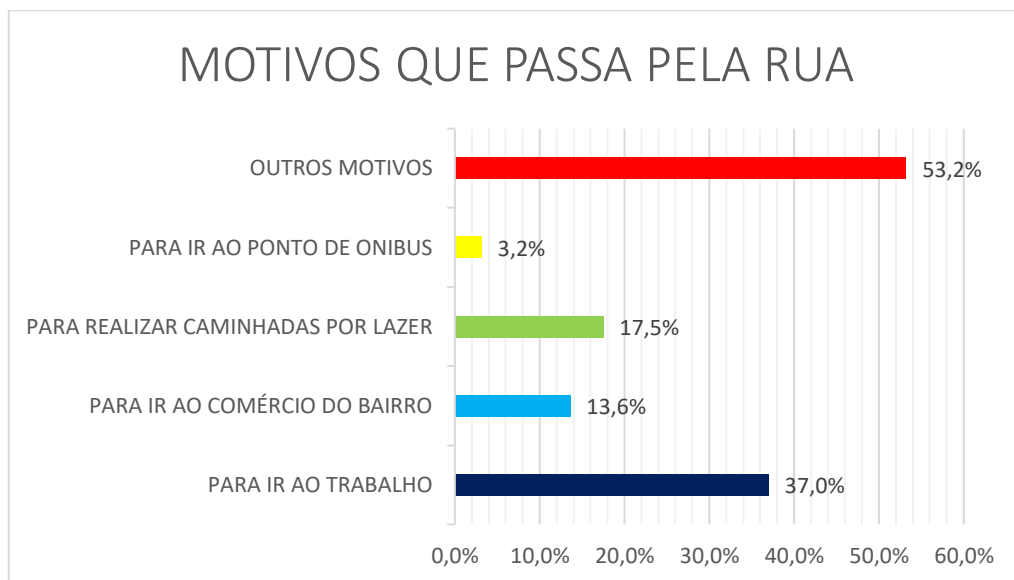
A terceira parte do questionário foi elaborada com questões sobre a percepção que as pessoas têm dos muros. A primeira questão (gráfico 10) buscava descobrir os motivos pelos quais as pessoas passavam pelos extensos muros de CHFs. Cerca de 3% afirmaram passar pelos muros para chegar ao ponto de ônibus, já 13,6% para acessar o comércio do bairro. Inicialmente, acreditava-se que a maioria das respostas seria “ para realizar caminhadas por lazer”, no entanto, apenas 17,5% apontaram este motivo para passar por muros de CHFs, 37% disseram passar por extensos muros no trajeto para ir para o trabalho e 53,2% por outros motivos, trajeto para casas de amigos, parentes, lazer, *shoppings* etc.

Com base nesta questão e comparando aos gráficos 08 e 07 pode-se afirmar que esses trajetos são realizados em transportes particulares, e não por percursos a pé. No pensamento apresentado por Jane Jacobs (2000) e reforçado pelo arquiteto

dinamarquês Jan Gehl (2013), o andar pela cidade a pé é de suma importância para a percepção e o entendimento urbano. Ao analisar a reestruturação urbana de Copenhague ele afirma que, ao ser estruturada considerando a grande, a média e a pequena escala, a cidade permitiu a criação de uma paisagem mais próxima à escala humana, mais bem percebida por aqueles que caminham na cidade.

Evidencia-se um dos problemas nas áreas consolidadas por CHFs: o fato de a maioria perceber esses espaços (que não são pequenos) somente através de carros, motos e similares, em vias que, apesar de serem locais, na maioria das vezes apresentam características formais mais próximas de rodovias e *highways*.

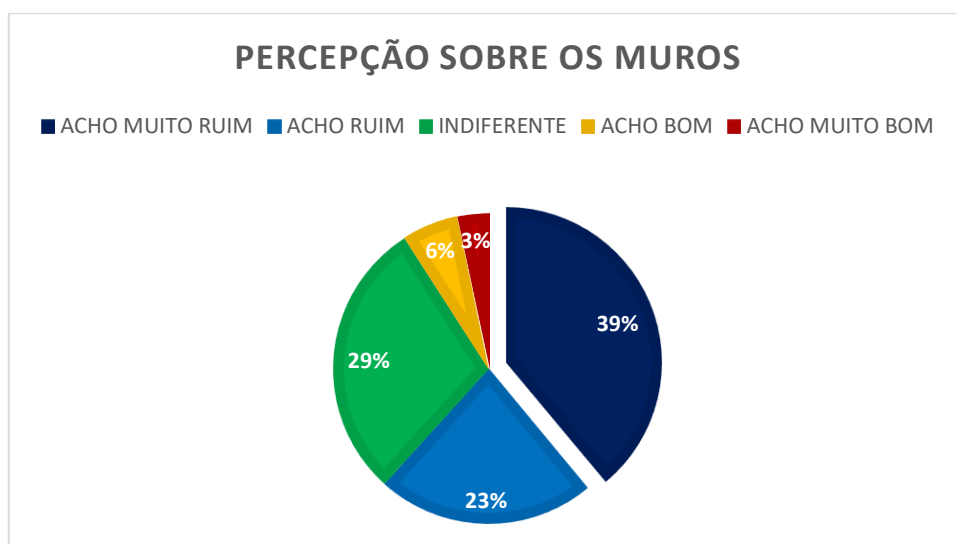
Gráfico 10 - MOTIVOS PELO QUAL PASSA POR MUROS DE CHFs



Fonte: JORDÃO, L., (2021).

Associada a estas grandes vias de circulação temos a presença das grandes parcelas de barreiras físicas (muros e grades), e apesar de o referencial teórico deste trabalho demonstrar que esses muros são um dos diferenciais apresentados pelos CHFs como item que agrega segurança e controle sobre o que e quem vem do mundo externo, o gráfico 11- “Percepção sobre os muros” mostrou que 39% dos participantes acham o muro algo muito ruim; 23% os veem como ruins; 29% têm os muros como indiferentes; e só 9% acham os muros bons ou muito bons.

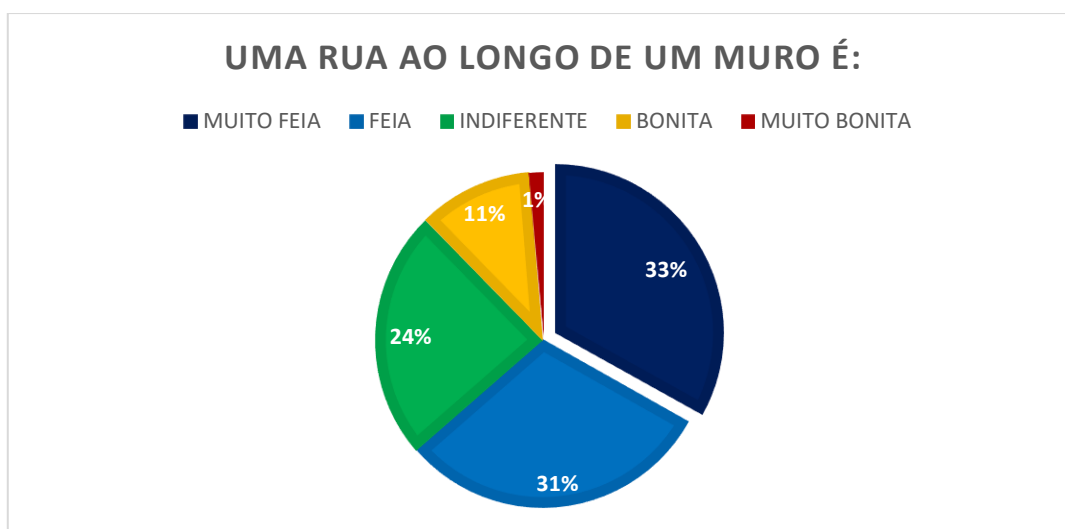
Gráfico 11 - O QUE ACHA DOS MUROS?



Fonte: JORDÃO, L., (2021).

Percebe-se que apesar de o muro possuir a conotação de algo “desejável” e necessário à proteção contra a violência e respaldo sobre o “medo” da violência, ao ser questionado sobre como as pessoas o percebem, ele passa a ser percebido de forma muito mais negativa que positiva. Entendo que a inversão da postura da análise sobre os muros se dá pelo fato de ser o muro, neste caso, analisado do lado externo, não mais pelo lado interno, como sempre o apresentam.

Gráfico 12 - O QUE ACHA DA RUA AO LONGO DO MURO?



Fonte: JORDÃO, L., (2021).

A questão 12 trouxe outra reflexão sobre quais são os elementos mais importantes do desenho urbano para que as pessoas sintam afeto por aquele lugar,

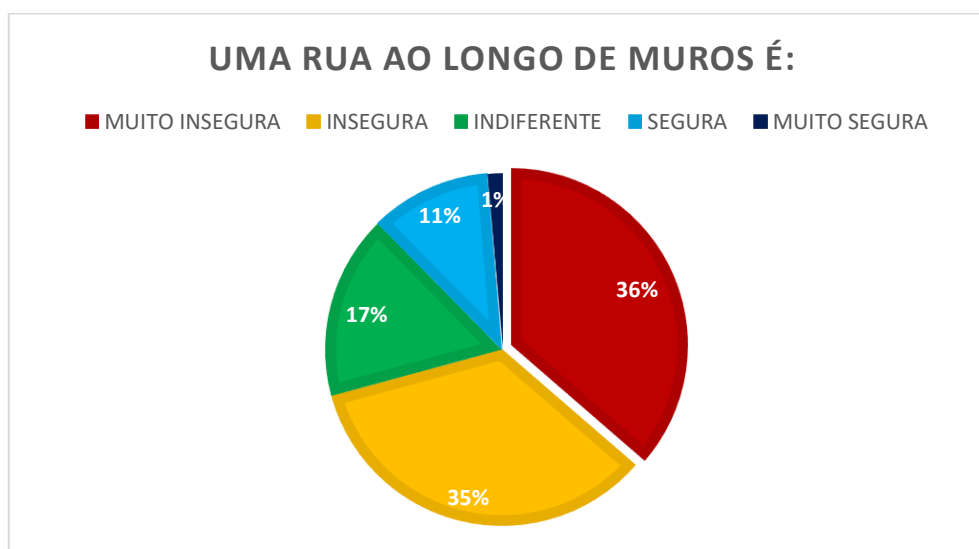


pois apesar de as ruas ao redor dos CHFs apresentarem um tratamento paisagístico, de iluminação e pavimentação, a maior parte das pessoas 64% (31% + 33%) aponta que uma rua ao longo de um extenso muro é “muito feia” ou “feia” (gráfico 12), enquanto 24% a veem como indiferente.

Apesar de as ruas ao longo dos muros de CHFs apresentarem canteiros ajardinados, limpeza cotidiana, placas de orientação e sinalização, somente 11% disseram achar bonita uma rua ao longo de um CHFs. Esse dado alerta sobre a necessidade de outras características, além das já aplicadas, para que as pessoas gostem de determinado lugar e possam se apropriar e criar elos afetivos (AUGÉ, 1994; HALL, 2005).

As perguntas seguintes pretenderam coletar dados sobre o sentimento de segurança das pessoas ao andar nessas ruas margeadas por grandes parcelas muradas, sem contato visual e sem a relação interior x exterior.

Gráfico 13 - COMO CLASSIFICA A SEGURANÇA DA RUA AO LONGO DE UM MURO

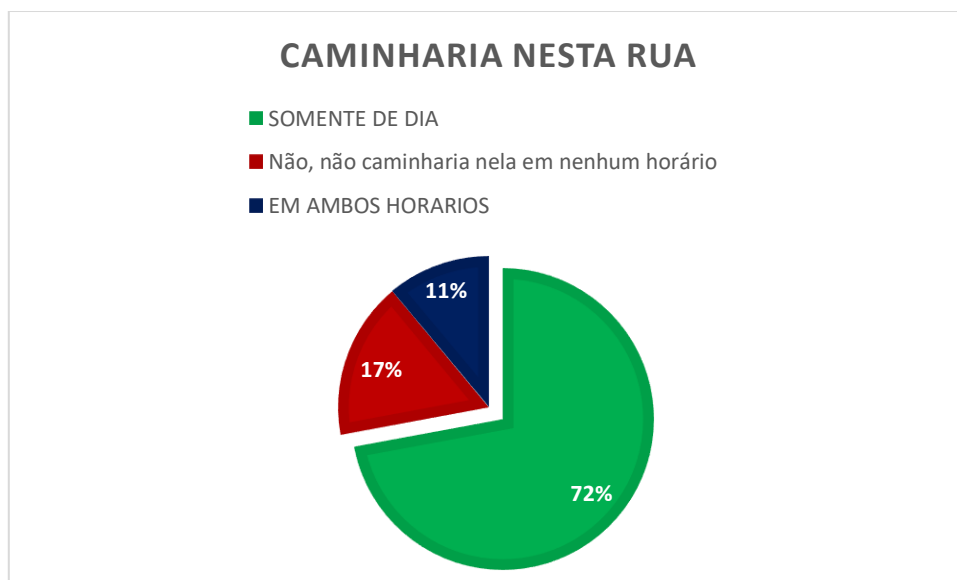


Fonte: JORDÃO, L., (2021).

Quando a indagação foi sobre o sentimento de segurança das pessoas ao andar por tais ruas (gráfico 13), a maioria disse que sentia muita insegurança (36%) e insegurança (35%), seguida de 17% que apontaram que o sentimento de segurança era indiferente, apenas 11% disseram sentir segurança e 1% as percebe muito seguras.

Essa questão comprovou que a sensação de segurança depende do lado do muro em que se está. Para a maioria, muros vistos pelo lado externo estão associados aos sentimentos de insegurança e medo.

Gráfico 14 - CAMINHARIA NESTA RUA AO LONGO DO MURO?



Fonte: JORDÃO, L., (2021).

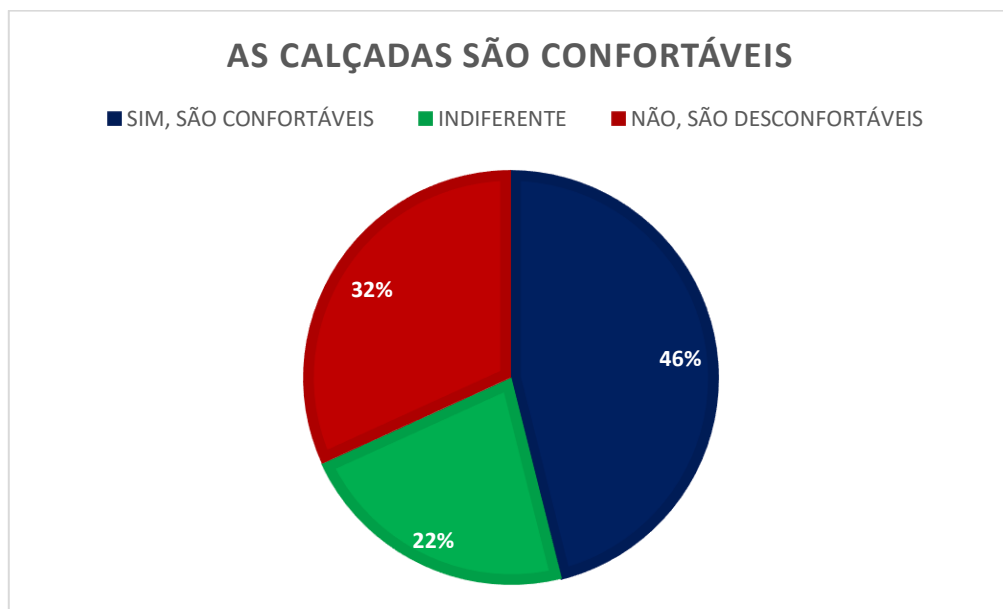
Na questão 14 se teve a intenção de confrontar as respostas coletadas na questão anterior e perceber se as pessoas utilizavam a rua para andar, embora apontando-a como insegura. Contudo, o padrão de respostas seguiu a mesma lógica e, assim como na anterior, 11% disseram que caminhariam nessas ruas independentemente do horário, o que pode estar associado ao sentimento de segurança descrito por 11% na questão anterior. Já 72% disseram que caminhariam nessas ruas somente durante o dia, porcentagem muito próxima aos que alegaram achar as ruas “muito inseguras” ou “inseguras” na questão anterior.

Essa questão foi de alta relevância na pesquisa, pois se acredita na importância dos percursos a pé para a concretização de processos sociais, a experiência urbana e a consolidação da urbanidade.

Neste momento, questionamos sobre as condições da configuração urbana dessas ruas e se são convidativas para uma pessoa se pôr à vontade e caminhar por elas.

Nas três próximas perguntas se buscou descobrir como eram as ruas quanto a questão de conforto (pavimentação e calçamento, conforto visual, sonoro, climático etc.), iluminação e limpeza. Quase metade (46%) das pessoas questionadas apontaram que as achavam confortáveis, enquanto 32% disseram-nas desconfortáveis e 22% acharam indiferente serem elas confortáveis ou não.

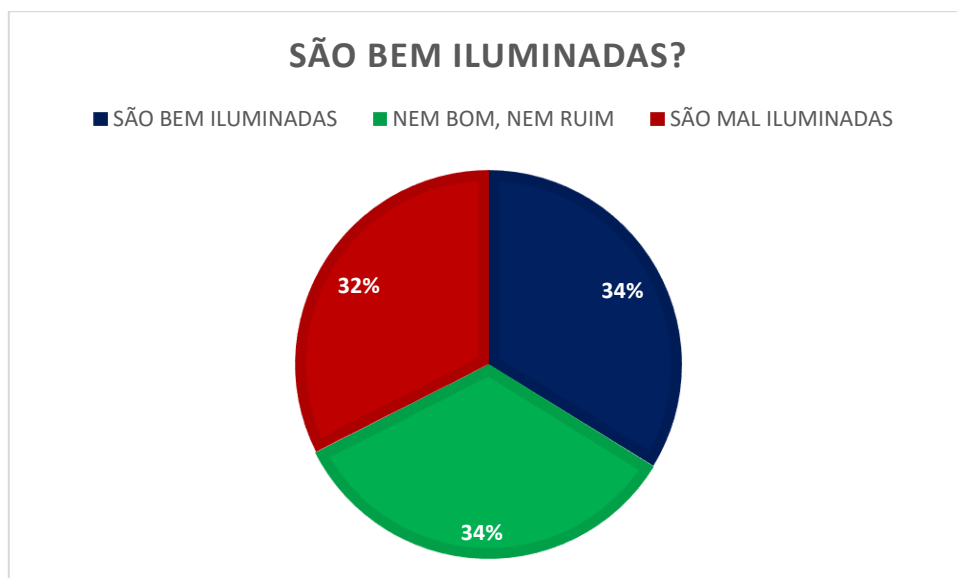
Gráfico 15 - AS CALÇADAS SÃO CONFORTÁVEIS?



Fonte: JORDÃO, L., (2021).

Com relação à iluminação pública (gráfico 16) dessas vias houve empate entre estas opções: para 34% são bem iluminadas; para 34% não são bem nem mal iluminadas; e para 32% são mal iluminadas.

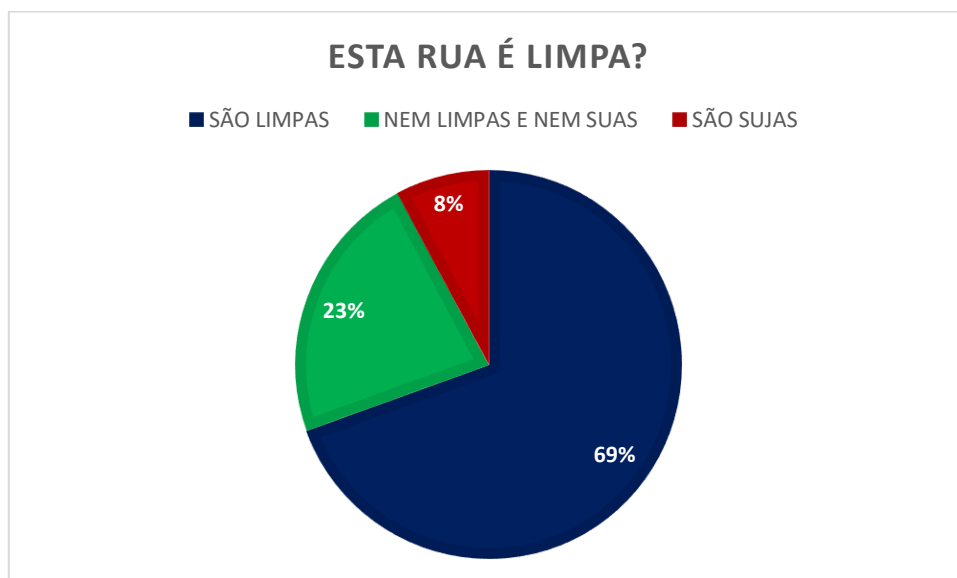
Gráfico 16 - AS RUAS SÃO BEM ILUMINADAS?



Fonte: JORDÃO, L., (2021).

Ao perguntar sobre a limpeza (gráfico 17) das ruas ao redor dos CHFs, quase 70% afirmaram que elas eram muito limpas, enquanto 23% apontaram que não achavam limpas, nem sujas; e para apenas 8% elas eram sujas.

Gráfico 17 - AS RUAS SÃO LIMPAS?

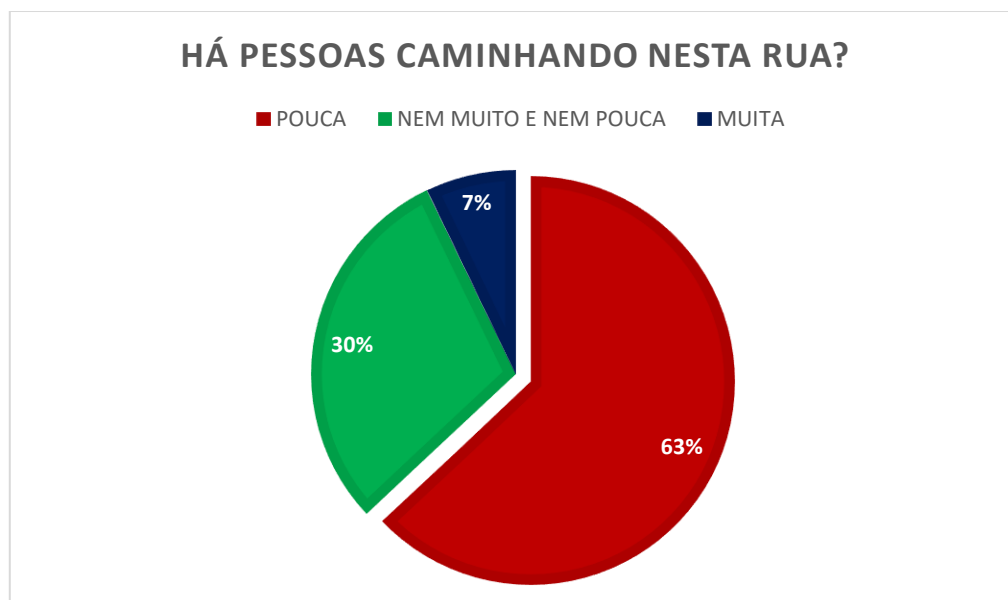


Fonte: JORDÃO, L., (2021).

Percebe-se, com base nas questões acima, que apesar de as ruas serem confortáveis, iluminadas e na maioria das vezes limpas, isso não é suficiente para as pessoas acharem essas ruas bonitas e nelas se sentirem seguras (gráfico 12 e 13).

O gráfico 18 evidencia esse dado. Questionada se havia pessoas caminhando nessas ruas, a maioria (63%) disse haver poucas pessoas andando por essas ruas, embora sendo ruas limpas e confortáveis.

Gráfico 18 - HÁ PESSOAS NESTA RUA?

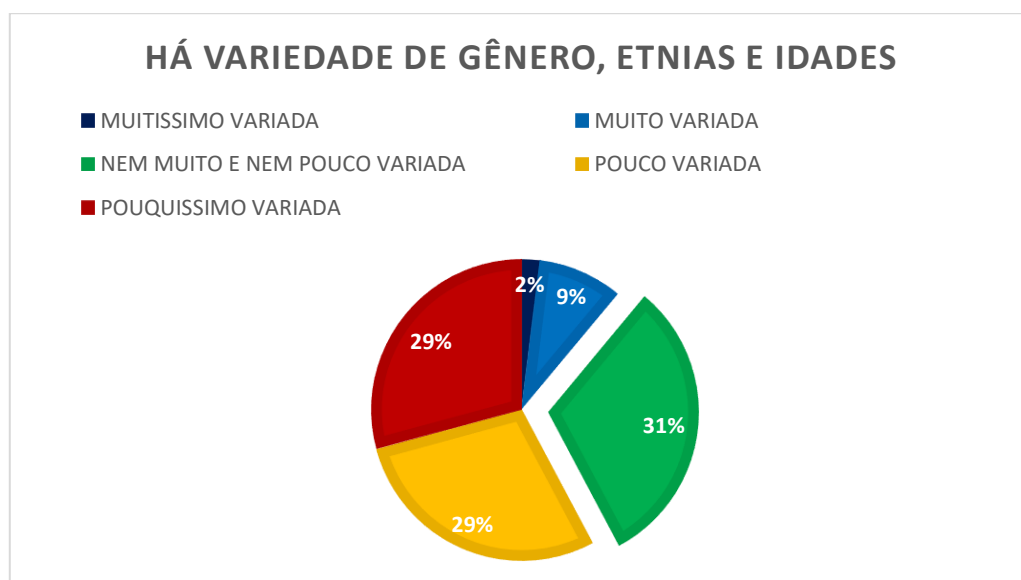


Fonte: JORDÃO, L., (2021).

A próxima pergunta buscava complementar a questão 18, e descobrir como era o perfil das poucas pessoas que caminhavam nas ruas adjacentes aos CHFs.

Perguntou-se se havia variedade de gênero, etnias e idades entre os transeuntes. Apenas 11% (9% + 2%) disseram haver diversidade de gênero, etnias e idades. Para 31%, essa diversidade não era nem muito, nem pouco variada, enquanto para 58% não havia grande variedade de gênero, etnias e idades.

Essa pergunta também foi fundamental para o entendimento sobre os padrões da vida espacial (HOLANDA, 2002) e para descobrir se havia densidade e variedade que conseguisse possibilitar a criação de processos sociais de permanência, interação e apropriação no local.



Fonte: JORDÃO, L., (2021).

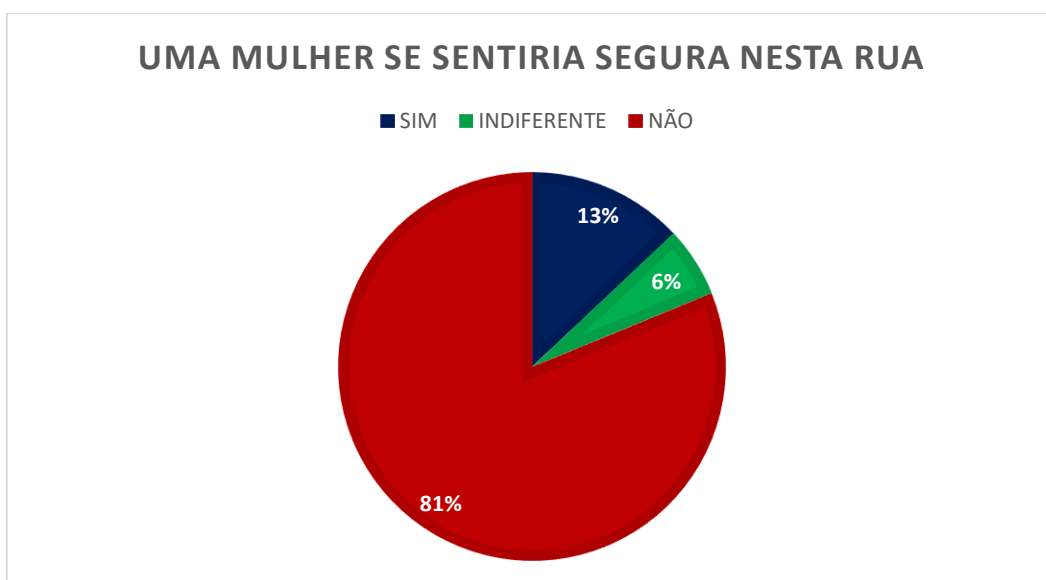
Historicamente, em nosso país, as políticas públicas sempre foram tratadas como instrumento de manutenção de uma política patriarcal e que as mulheres pertencem ao mundo doméstico. Apesar de no século XIX nossas cidades serem marcadas na dominância do espaço público por homens “bons e livres”, com a virada do século XX tivemos uma grande evolução contra o pensamento machista e excludente. Atualmente, o cenário urbano é a cada dia mais conquistado e requisitado por mulheres de todas as etnias e idades.

Saber se as mulheres utilizam determinado espaço é um método<sup>65</sup> de descobrir se esses lugares são seguros, porque são as primeiras a deixar de utilizar um lugar, quando os índices de sentimento de segurança caem.

O gráfico 20 tinha essa intenção e indagou se “Uma mulher se sentiria segura naquela rua”. Mais de 81% das respostas foram que nela uma mulher não se sentiria segura, e apenas 13% disseram “sim, as mulheres se sentiriam seguras naquela rua”.

<sup>65</sup> O Bryant Park, em New York, adotou como método para medir seu nível de segurança a presença de seus usuários. Eles mensuram a quantidade de mulheres e homens que frequentam o local. Se o número de mulheres no parque diminui, é um indicativo de que a segurança pode estar em declínio.

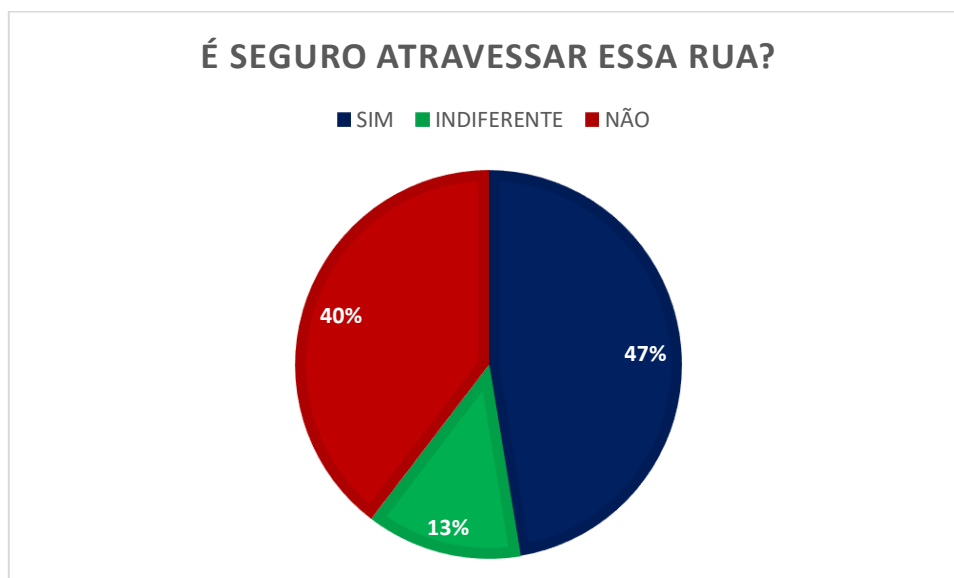
Gráfico 20 - UMA MULHER SE SENTIRIA SEGURA AO CAMINHAR NESTA RUA?



Fonte: JORDÃO, L., (2021).

A última questão buscava saber se as pessoas se sentiam seguras ao atravessar aquela rua. Para 47% a rua era segura para ser atravessada, enquanto 40% opinaram que a rua não era segura para ser atravessada e apenas 13% disseram ser indiferentes à travessia da rua.

Gráfico 21 - É SEGURA ATRAVESSAR ESSA RUA?



Fonte: JORDÃO, L., (2021).

A aplicação do questionário tinha como intenção descobrir quem eram os sujeitos e o que sentiam sobre os muros dos CHFs. Percebi que, além de caracterizar a

população, o questionário permitiu um estar mais próximo do sentimento e da percepção das pessoas sobre os CHFs.

Concluo que embora os CHFs sejam um dos empreendimentos imobiliários mais enaltecidos e almejados pela maioria da população que busca mais segurança e mais qualidade para se viver, quando analisados por fora, as pessoas o apontam como algo ruim, feio e inseguro. Apesar de o questionário confirmar as qualidades de conforto e limpeza, percebe-se que as pessoas ainda não se sentem convidadas, seguras, nem à vontade para andar/caminhar por tais ruas, o que resulta em pouca presença de pessoas e em pouca diversidade, além do que evitadas, acima de tudo, por mulheres

Confirmo que o sistema de permeabilidades e barreiras apresentado por Holanda (2013) para compreender os aspectos sociológicos seja crucial neste caso, pois é devido à falta de permeabilidade e à presença indiscriminada de barreiras que ocorre a falta de atributos configuracionais que possibilitem encontros e permanências no lugar.

De acordo com Kohlsdorf e Kohlsdorf (2017), compreender as barreiras e as permeabilidades de um dado espaço permite entender o desempenho copresencial deste lugar e saber se induz a questões mais próximas à “urbanidade” ou à “formalidade”.

Pode-se, assim, falar de estratégias socioespaciais que conduzem à “urbanidade”, quando a sintaxe de permeabilidades e barreiras estimula reuniões espontâneas de desconhecidos nos lugares, e à “formalidade”, quando tal sintaxe deprime encontros não programados em certas situações espaciais. Neste último caso, eles se dão apenas quando planejados por instâncias artificialmente agregadoras por serem exógenas à configuração espacial. (KOHLSDORF, KOHLSDORF, 2017, p. 132).

Neste caso, o questionário demonstrou que as pessoas apontam os muros como barreiras (feias, inseguras e evitáveis) que deprimem os encontros e induzem a lugares onde a “formalidade” é mais presente que a “urbanidade” (KOHLSDORF, KOHLSDORF, 2017). Apesar de constatar nas respostas ao questionário que os muros vistos por fora são sinônimos de algo ruim e rejeitado pela sociedade, o que pode induzir uma pobre urbanidade, esta pesquisa conclui que seria necessário averiguar em campo. Para isso, o próximo item descreve a análise feita *in loco* nas quatro regiões de concentração de CHFs indicadas nos mapas axiais.




### 4.3 Caracterização física através da Análise *in loco*

A cidade (ou seja, “o lugar e as pessoas. Com toda a maquinaria, sentimentos, costumes e recursos administrativos que as acompanham, a opinião pública e os trilhos de bondes nas ruas, o homem individual e as ferramentas que ele usa”) pode então ser pensada como “alguma coisa mais do que uma mera entidade coletiva”; pode ser pensada “como um mecanismo – um mecanismo **psico-físico**- no qual e através do qual os interesses privados e políticos encontram expressão associada [*corporate*]”. Grande parte do que comumente se considera como a cidade “sua legislação, organização formal, edifícios, trilhos nas ruas e assim por diante – é, ou parece ser, mero artefato. Todavia, só quando, e na medida em que, por uso e costume, essas coisas se associam [...] às forças vitais que residem nos indivíduos e na comunidade, é que assumem a forma institucional. Como um todo, a cidade é uma produção. É um produto não intencional [*undesigned*] do trabalho de sucessivas gerações de homens. (PARK, 577-8, 1915 apud EUFRASIO, 49-50, 2013 – grifo meu)

Concordo com Park (1915) que o entendimento da cidade integra tudo, de seus elementos físicos as suas manifestações sociais (espirituais, morais e ideológicas). Visto isso, optei nesta tese por realizar a **caracterização física** das áreas em estudo por crer que só assim o objetivo de averiguar a existência de urbanidade em áreas consolidadas por enclaves urbanos seria alcançado.

Durante a banca de qualificação, apresentei como proposta de caracterização uma análise física (ver anexo) que abordava 5 itens: integração global, acesso e circulação, uso do solo e vizinhança, conexão “os olhos para a rua” e nível de tratamento. Apesar de continuarem como aspectos a observar eles foram revisados, alguns foram suprimidos e outros foram ampliados em desdobramentos. A intenção foi melhorar a ferramenta de análise física das áreas de concentração de CHFs, a partir das sugestões da Banca de Qualificação

Quadro 5 - CARACTERIZAÇÃO FÍSICA - OBSERVAÇÃO.

|                          |  |
|--------------------------|--|
| PESSOAS                  | ESCALA DE COMPARAÇÃO<br> |
| ACESSO E CIRCULAÇÃO      |  |
| USO DO SOLO / VIZINHANÇA |  |
| CONEXÃO “OLHOS DA RUA”   |  |
| NÍVEL DE TRATAMENTO      |  |
| TOPOCEPTIVO              |  |

Fonte: JORDÃO, L., (2021).

Iniciei com a observação das pessoas *in loco* nas áreas de concentração estudadas. Observei a quantidade de pessoas nas ruas e o padrão de seus movimentos; as atividades realizadas nas ruas do entorno dos enclaves; e o gênero predominante.

A diversidade é item importante para consolidar a urbanidade, e por isso se aproveitou o momento para analisar o uso do solo/vizinhança e descobrir os padrões existentes nas áreas analisadas.

Posteriormente, observei as questões sobre o acesso e a circulação<sup>66</sup> de pessoas ao redor dos CHFs e como ocorria essa circulação, com pedestres, bicicletas, transporte particular ou transporte público coletivo

A análise principal *in loco* ocorreu sobre o sistema de barreiras/fronteiras implementadas pela maior parte dos CHFs. Foi o momento de avaliar como eram os muros, os gradis e os alambrados. Este item recebeu o nome de conexão “olhos da rua” e foram observadas questões sobre permeabilidade visual, proporção, tamanho e o tipo do sistema de barreiras implementado.

O nível de tratamento das ruas adjacentes aos muros externos também foi foco de análise. Observei a qualidade da iluminação, da pavimentação, do tratamento paisagístico e da limpeza das ruas, visto que estes itens são cruciais para que as pessoas se sintam bem e frequentem um determinado lugar.

Por último, apresento o item “topoceptivos”, termo baseado nos ensinamentos de Kohlsdorf (2017) e Holanda (1996); foi o momento de observar a força da orientação e da identidade exercida pela área de concentração de CHFs.

De acordo com o ITDP, o iCam – Índice de Caminhabilidade - é composto por 15 indicadores agrupados em seis diferentes categorias (segurança viária, atração, calçada, ambiente, mobilidade e segurança pública). Cada um desses itens incorpora uma dimensão da experiência do caminhar, que é utilizada como referência de comparativo entre pesquisas, avaliações e estudos urbanos. Este e os trabalhos de Tenorio (2012), Machado (2018), Holanda (2013, 2003, 1996) e Kohlsdorf e Kohlsdorf (2017) propiciaram a definição dos pontos a observar (tabela 11) que poderiam consolidar processos de urbanidade e, dessa forma, deveriam ser levantados e mensurados ao se analisarem áreas como as dos CHFs

---

<sup>66</sup> Este item toma como base o trabalho de **Tenorio**. Gabriela. Ao desocupado em cima da ponte. Brasília, arquitetura e vida pública. (2012)

Tabela 11 - REFERÊNCIA PARA LEVANTAMENTO

| AUTOR                                | ASPECTO                                |  |
|--------------------------------------|--|--|
| HOLANDA                              | Bioclimáticos                          |  |
|                                      | Econômicos                             |  |
|                                      | Funcionais                             |  |
|                                      | <b>Sociológicos (foco da pesquisa)</b> |  |
|                                      | Topoceptivos                           |  |
|                                      | Simbólicos                             |  |
|                                      | Afetivos                               |  |
|                                      | Estéticos                              |  |
| TENORIO                              | sujeitos                               | número                                     |
|                                      |  | variedade                                  |
|                                      |  | distribuição                               |
|                                      | atividades                             | passagem                                   |
|                                      |  | permanência                                |
|                                      |  | encontros                                  |
|                                      |  | manutenção e vigilância                    |
|                                      |  | demais atividades                          |
|                                      | atributos globais                      | espaço livre público                       |
|                                      |  | integração global                          |
|                                      |  | atividade                                  |
|                                      |  | habitação                                  |
|                                      |  | mobilidade                                 |
|                                      | atributos locais                       | localização                                |
|                                      |  | limites e dimensões                        |
|                                      |  | tipos edifícios                            |
|                                      |  | portas e janelas                           |
|                                      |  | pisos                                      |
|                                      |  | acesso e circulação                        |
|                                      |  | atividade nos limites e arredores do lugar |
| atividades no lugar                  |  |  |
| conforto                             |  |  |
| custo                                |  |  |
| orientabilidade e identificabilidade |  |  |
| significado e simbolização           |  |  |
| afeto                                |  |  |
| beleza e conservação / manutenção    |  |  |
| KOHLSDORF                            | Bioclimática                           |  |
|                                      | copresencial                           |  |
|                                      | econômica-financeira                   |  |
|                                      | expressivo-simbólica                   |  |
|                                      | funcional                              |  |
|                                      | topoceptiva                            |  |
| ITDP                                 | segurança viária                       | tipologia da rua                           |
|                                      |  | travessias                                 |
|                                      | atração                                | fachadas fisicamente permeáveis            |
|                                      |  | fachadas visualmente ativas                |
|                                      |  | uso público diurno e noturno               |
|                                      |  | usos mistos                                |
|                                      | calçada                                | largura                                    |

|  |                   |                                    |
|--|-------------------|------------------------------------|
|  | ambiente          | pavimentação                       |
|  |                   | sombra e abrigo                    |
|  |                   | poluição sonora                    |
|  |                   | coleta de lixo e limpeza           |
|  | mobilidade        | dimensão das quadras               |
|  |                   | distância a pé ao transporte       |
|  | segurança pública | iluminação                         |
|  |                   | fluxo de pedestre diurno e noturno |

Fonte: JORDÃO, L., (2021).

Com base nos aspectos e nos itens acima foi possível definir e delimitar os aspectos observados na caracterização física *in loco*. Como o objetivo era averiguar a presença de urbanidade e de processos sociais ao longo dos muros dos CHFs, optou-se pelos itens que mais impactaria na presença e na permanência de pessoas nesses espaços. Estão apresentados na tabela a seguir:

Tabela 12 - CARACTERIZAÇÃO FÍSICA GERAL

|        |                          |                       |
|--------|--------------------------|-----------------------|
| JORDÃO | PESSOAS                  | QUANTIDADE            |
|        |                          | DIVERSIDADE           |
|        | ACESSO E CIRCULAÇÃO      | PEDESTRE              |
|        |                          | BICICLETA             |
|        |                          | TRANSPORTE COLETIVO   |
|        |                          | TRANSPORTE PARTICULAR |
|        | USO DO SOLO / VIZINHANÇA | DIVERSIDADE           |
|        | CONEXÃO "OLHOS DA RUA"   | BARREIRAS             |
|        |                          | PERMEABILIDADE        |
|        | NÍVEL DE TRATAMENTO      | ILUMINAÇÃO            |
|        |                          | PAVIMENTAÇÃO          |
|        |                          | PAISAGISMO            |
|        |                          | LIMPEZA               |
|        | TOPOCEPTIVO              | ORIENTABILIDADE       |
|        |                          | IDENTIDADE            |

Fonte: JORDÃO, L., (2021).

Na análise se adotou uma escala de valores (figura 44) para a possibilidade de compará-los a outros lugares, inclusive a áreas não configuradas por enclaves urbanos.

Figura 44 - GRAU DE ANÁLISE DA ANÁLISE IN LOCO



Fonte: JORDÃO, L., (2021).

Cada item foi observado, coletado *in loco* e analisado individualmente, para ser posteriormente confrontado com os demais. Foi estabelecida uma escala de valores traduzíveis de 1 a 5, em que o valor 1 significa o pior desempenho verificado no item avaliado, e o valor 5, o melhor desempenho encontrado.

#### 4.3.1 Observação in loco das áreas de concentração de CHFs da Cidade de São Carlos- SP: pessoas

As cidades devem pressionar os urbanistas e os arquitetos a reforçarem as áreas de pedestres como uma política urbana integrada para desenvolver cidades vivas, seguras, sustentáveis e saudáveis. Igualmente urgente é reforçar a função social do espaço da cidade como local de encontro que contribui para os objetivos da sustentabilidade social e para uma sociedade democrática e aberta (GEHL, 2013, p. 6).

O trabalho de Gehl (2013) demonstra a importância de as cidades serem pensadas para propiciar mais qualidade à vida dos pedestres e permitir/construir cidades vivas, seguras, sustentáveis e democráticas. Dessa forma iniciei a observação *in loco*, quantificando as pessoas que passavam pelas ruas no entorno dos enclaves. O intuito deste item era descobrir se o espaço público (cercado de muros e barreiras físicas) era convidativo ao tráfego de pedestres.

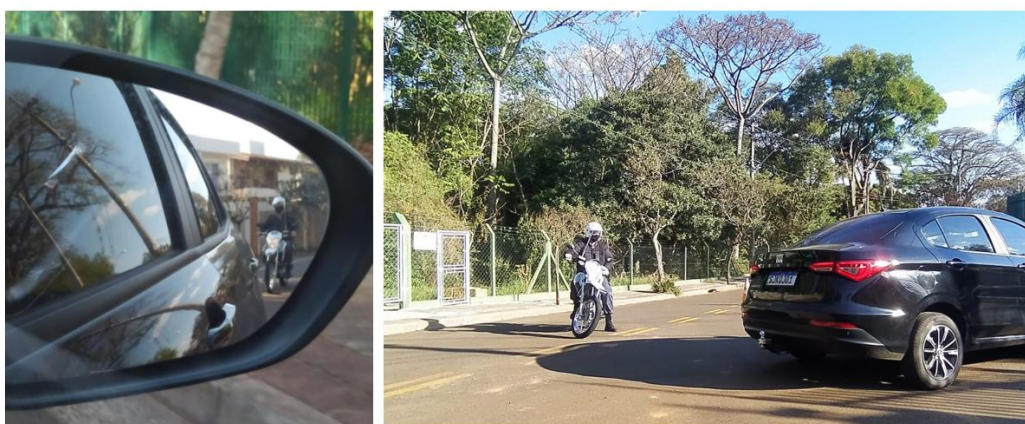
Como descrita na metodologia do trabalho, a observação das pessoas que transitavam nas calçadas das áreas de concentração de CHFs foi realizada em dias alternados da semana e do fim de semana, em horários da manhã, da tarde e no início da noite.

Na concentração “A” identifiquei a maior quantidade de pessoas caminhando nas calçadas. Durante a semana, esse valor total foi de quinze pessoas, e no fim de semana esse valor subiu para dezessete pessoas durante 6 horas de observação, num total de 32 pessoas em dois dias de observação.

A região de concentração “B” foi, dentre as áreas analisadas, a que apresentou menor quantidade de pessoas transitando nas calçadas. Durante a semana foram observamos apenas três pessoas, e esse valor subiu para cinco no fim de semana.

No período em que realizei o levantamento *in loco* dessa região, fui acompanhada e seguida, ora de perto, ora à distância, pelos seguranças do CHF Faber Castel I, II e III. Testemunho que inclusive tive o carro perseguido, parado e fui indagada sobre os motivos de estar naquela rua (figura.45), que me compete enfatizar ser pública, e entende-se por via pública toda rua, caminho e estrada ou passagem que seja de domínio público, porquanto tínhamos direito a ir, vir ou permanecer naquele lugar.

Figura 45 - SEGURANÇAS DO CHF



Fonte: JORDÃO, L., (2021).

A concentração “C” apresentou uma quantidade de cinco pessoas durante os horários da semana; no fim de semana, subiu para nove pessoas, perfazendo o total de quatorze pessoas.

A concentração “D” também apresentou uma baixa quantidade de pessoas nas calçadas nos períodos observados: no dia de semana, quatro pessoas, e no de fim de semana foi quantificado o dobro, oito pessoas, num total de doze pessoas em todo o levantamento.

Gráfico 22 - QUANTIDADE DE PESSOAS

| CHF'S | QUANTIDADE DE PESSOAS            |     |   |     |                                   |
|-------|----------------------------------|-----|---|-----|-----------------------------------|
|       | Menor presença de pessoas (0-10) |     |   |     | Maior presença de pessoas (40-50) |
| A     | 1                                | 2   | 3 | X 4 | 5                                 |
| B     | X 1                              | 2   | 3 | 4   | 5                                 |
| C     | 1                                | X 2 | 3 | 4   | 5                                 |
| D     | 1                                | X 2 | 3 | 4   | 5                                 |

Fonte: JORDÃO, L., (2021).

Em todas as concentrações de CHFs se observou que o número de pessoas nos dias de semana é sempre inferior ao encontrado nos fins de semana deixando claro que a maioria delas pouco vivencia a região onde mora durante a semana, e que os deslocamentos casa x trabalho são realizados muito mais através de carro.

Em todas as áreas analisadas houve um padrão maior de frequência de pedestres no período da tarde. O período da manhã foi o de menor número de pessoas.

O padrão de deslocamento foi semelhante em todas as áreas observadas: caminhadas, acesso do CHF ao ponto de ônibus, passeios com cachorro e carrinho de bebê, exceto na região “A”, onde se observaram deslocamentos para acessar áreas comerciais adjacentes aos muros dos CHFs.

Figura 46 - PESSOAS CAMINHANDO AO REDOR DOS CHFS



Fonte: JORDÃO, L., (2021).

Ao longo dos dois dias de observação das áreas de concentração de CHFs contamos um total de 66 pessoas (figura 46) andando ao longo das calçadas externas aos

CHF's. Destas, 43 eram homens e 23 mulheres, ou seja, dos 100%, pouco mais de 34% eram mulheres, demonstrando um baixo valor de diversidade de gênero nas ruas das regiões estudadas.

Gráfico 23 - DIVERSIDADE DE GÊNERO

| CHF'S | DIVERSIDADE - GÊNERO               |     |   |   |                                       |
|-------|------------------------------------|-----|---|---|---------------------------------------|
|       | Menor diversidade Observada (0-10) |     |   |   | Maior diversidade Observada (40 - 50) |
| A     | 1                                  | X 2 | 3 | 4 | 5                                     |
| B     | X 1                                | 2   | 3 | 4 | 5                                     |
| C     | X 1                                | 2   | 3 | 4 | 5                                     |
| D     | X 1                                | 2   | 3 | 4 | 5                                     |

Fonte: JORDÃO, L., (2021).

Por se tratar de grandes áreas de concentração habitacional, algumas com mais de 800 lotes, esperava-se maior quantidade de pessoas caminhando pelas calçadas. A região que apresentou a maior quantidade de pessoas foi a concentração “A”, e o fator primordial para isso ocorrer é ser composta por empreendimentos de renda média e média-baixa, entre eles vários decorrentes de programas habitacionais como Minha Casa, Minha Vida - MCMV, financiados pela Caixa Econômica Federal, diferentemente de regiões formadas por condomínios de alto ou médio-alto padrão.

Segundo a contagem de caminhantes nas ruas ao redor dos CHF's, pode-se afirmar não serem elas convidativas para o tráfego de pedestres, ou simplesmente não há pessoas caminhando na maioria das regiões estudadas.

#### 4.3.2 Observação in loco das áreas de concentração de CHF's da Cidade de São Carlos- SP: Acesso e circulação

Apesar de a análise demonstrar haver poucas pessoas andando ao redor dos CHF's, a circulação e o acesso, em geral, considerados pedestres, bicicletas, transportes coletivos e transportes particulares (carros, motos e outros), perfizeram um quantitativo



bem maior do que o observado na primeira análise, quando considerados somente pedestres.

Gráfico 24 - ACESSO E CIRCULAÇÃO

| CHF'S A        | ACESSO E CIRCULAÇÃO               |     |   |     |                                       |
|----------------|-----------------------------------|-----|---|-----|---------------------------------------|
|                | Menor quantidade Observada (0-10) |     |   |     | Maior quantidade Observada (acima 40) |
| Pedestre       | 1                                 | 2   | 3 | X 4 | 5                                     |
| Ciclista       | X 1                               | 2   | 3 | 4   | 5                                     |
| Trans. Público | 1                                 | X 2 | 3 | 4   | 5                                     |
| Trans. Privado | 1                                 | 2   | 3 | 4   | X 5                                   |

| CHF'S B        | ACESSO E CIRCULAÇÃO               |   |   |     |                                       |
|----------------|-----------------------------------|---|---|-----|---------------------------------------|
|                | Menor quantidade Observada (0-10) |   |   |     | Maior quantidade Observada (acima 40) |
| Pedestre       | X 1                               | 2 | 3 | 4   | 5                                     |
| Ciclista       | X 1                               | 2 | 3 | 4   | 5                                     |
| Trans. Público | X 1                               | 2 | 3 | 4   | 5                                     |
| Trans. Privado | 1                                 | 2 | 3 | X 4 | 5                                     |

| CHF'S C        | ACESSO E CIRCULAÇÃO               |     |   |   |                                       |
|----------------|-----------------------------------|-----|---|---|---------------------------------------|
|                | Menor quantidade Observada (0-10) |     |   |   | Maior quantidade Observada (acima 40) |
| Pedestre       | 1                                 | X 2 | 3 | 4 | 5                                     |
| Ciclista       | 1                                 | X 2 | 3 | 4 | 5                                     |
| Trans. Público | X 1                               | 2   | 3 | 4 | 5                                     |
| Trans. Privado | 1                                 | 2   | 3 | 4 | X 5                                   |

| CHF'S D        | ACESSO E CIRCULAÇÃO               |     |   |     |                                       |
|----------------|-----------------------------------|-----|---|-----|---------------------------------------|
|                | Menor quantidade Observada (0-10) |     |   |     | Maior quantidade Observada (acima 40) |
| Pedestre       | 1                                 | X 2 | 3 | 4   | 5                                     |
| Ciclista       | X 1                               | 2   | 3 | 4   | 5                                     |
| Trans. Público | 1                                 | X 2 | 3 | 4   | 5                                     |
| Trans. Privado | 1                                 | 2   | 3 | X 4 | 5                                     |

Fonte: JORDÃO, L., (2021).

De acordo com o gráfico 24 se pode observar que a região “A” foi novamente a única a apresentar valores maiores de circulação e acesso. Foram cerca de 32 pedestres, oito ciclistas, dezessete pessoas indo ou chegando aos pontos (paradas) de ônibus e mais de 150 carros somados os dois dias de análise (figura 47).

A região “B” repetiu o padrão observado na primeira análise, de baixíssima circulação ao longo de seus muros. Foram observados oito pedestres, dois ciclistas (ambos no fim de semana) e nenhuma pessoa em pontos de ônibus por sinal inexistentes no local, e apenas alguns automóveis ao longo de suas vias (39 carros e motos).

A área de concentração “C” apresentou grande quantidade de pessoas andando de bicicleta (11 pessoas), poucas no ponto de ônibus (2 pessoas) e grande quantidade de automóveis particulares (68 carros).

A região “D” apresentou valores similares aos da região “C”, com uma inversão entre os ciclistas e as pessoas no ponto de ônibus. Doze pessoas andando, quatro pessoas de bicicleta, onze pessoas no ponto de ônibus e mais de trinta automóveis particulares

Figura 47 - ACESSO E CIRCULAÇÃO



Fonte: JORDÃO, L., (2021).

É importante enfatizar que a pesquisa e o levantamento *in loco* ocorreram durante o período de pandemia, em que as instruções dos órgãos de saúde eram de que todos ficassem o máximo que pudessem dentro de suas casas.

A maior quantidade observada foi na região de concentração “A”, onde como já mencionado se localizam os CHFs voltados para as classes de renda média e média-baixa. Esse aspecto pode esclarecer o motivo pelo qual foi essa a região que apresentou o maior quantitativo de circulação de carros e pessoas, enquanto as demais regiões apresentaram menos quantidade de circulação e de acesso. Na pandemia se pôde comprovar que as populações de alta e média-alta renda foram as que mais conseguiram ficar em casa, pois seus trabalhos poderiam ser realizados de forma remota. A população de baixa ou a de média-baixa renda, mesmo sem tomar vacina, foi compelida a sair de casa para trabalhar.

#### *4.3.3 Observação in loco das áreas de concentração de CHFs da Cidade de São Carlos- SP: Uso do solo / vizinhança*

O uso do solo sempre foi apontado como um dos indutores de maior segurança e vitalidade urbana, principalmente pelo trabalho de Jane Jacobs (2000), reforçado posteriormente por Gehl (2013). Ambos afirmam que a diversidade de usos do solo permite melhor equilíbrio entre as atividades, os fluxos, e incentivam a presença de pessoas no local.

O uso do solo é definido por legislação municipal, estadual e federal e define as normas gerais para o desenvolvimento, a ocupação e uso do solo nas cidades. Sua intenção é garantir o desenvolvimento da cidade de forma equilibrada e sustentável. Neste item se buscou, por meio da análise *in loco*, observar quais eram os usos presentes nas áreas de concentração de CHFs.

Atualmente, o governo do Estado de São Paulo divide o uso do solo em “uso residencial” e “não residencial”. As áreas de concentração de CHFs apresentam predominantemente o uso residencial, mas na concentração “A” se observou a presença de outros usos na vizinhança aos CHFs, como o comercial/serviços ao longo do muro do CHF, e o uso público/institucional, com a presença de praças, escolas e creches. Em nenhuma área de concentração houve uso industrial ou relacionado a uso agropecuário ou a extrativismo.

Gráfico 25 - USO DO SOLO / VIZINHANÇA

| CHF's | USO DO SOLO / VIZINHANÇA    |     |     |     |                             |
|-------|-----------------------------|-----|-----|-----|-----------------------------|
|       | Menor diversidade Observada |     |     |     | Maior diversidade Observada |
| A     | 1                           | 2   | 3   | X 4 | 5                           |
| B     | 1                           | X 2 | 3   | 4   | 5                           |
| C     | 1                           | 2   | X 3 | 4   | 5                           |
| D     | 1                           | X 2 | 3   | 4   | 5                           |

Fonte: JORDÃO, L., (2021).

Diferentemente de todas as outras regiões, a área de concentração A”, além de apresentar predominantemente o uso residencial, faculta verificar-se o uso comercial e o de serviços, áreas públicas e institucionais, desde matas ciliares, vegetação nativa e também praças e equipamentos públicos (creche e escolas).

Ao analisar as regiões de concentração percebemos que a área denominada “B” apresenta uso predominantemente residencial, embora em algumas áreas se observasse a presença de matas ciliares e de vegetação nativa, todas com restrição de acesso.

Já a região “C” apresenta o uso residencial e uma grande área de preservação ambiental utilizada como parque privado (*Dahma Golf*) por aqueles que moram nos CHFs da região. A concentração “D”, a menor e a mais inserida na malha urbana, apresenta uso residencial, e ocorre a presença de mata de proteção ambiental ao longo da rodovia Washington Luiz (SP -310).

Figura 48 - USOS DO SOLO AO REDOR DOS CHFS



Fonte: JORDÃO, L., (2021).

Hillier (1996) afirma que a configuração espacial influencia a localização dos usos do solo: para ele, locais mais integrados dentro da cidade apresentam usos do solo mais diversificados do que os menos integrados à cidade, dado importante para confrontar os mapas sintáticos. Neles, a região com o maior valor de integração foi a concentração “D”, ao passo que a observação *in loco* apontou a área “A” como a de maior diversidade de usos e pessoas, mostrando que apesar de a concentração “D” ser a mais integrada, não apresenta a maior diversidade de uso do solo. Aponto aqui que outros elementos foram determinantes para o aumento da diversidade de uso do solo, entre eles barreiras menores e menos opacas na região de concentração “A”.

#### 4.3.4 Observação in loco das áreas de concentração de CHFs da Cidade de São Carlos- SP: conexão – “Olhos da rua”

Este item utiliza como fundamento os ensinamentos e os questionamentos de Jacobs (2000). Para a autora, a segurança e o sentimento de segurança numa rua são viabilizados pelo constante movimento das pessoas e pela permanência delas nesse espaço. Ressalta, contudo, que os edifícios devem favorecer tal acontecimento através de “seus olhos”, janelas e portas voltadas para a rua, sem fachadas cegas. Desse modo, neste item se observa como são os muros, a permeabilidade visual existente e o sistema de barreiras/fronteiras das áreas consolidadas pelos CHFs.

A análise da conexão “olhos da rua” ocorreu através do percurso de carro ao redor de toda a extensão dos CHFs, quando observei e registrei com fotos todas as barreiras implementadas pelos CHFs.

Ao margear os CHFs, pode-se observar que todos apresentam algum sistema de barreiras como muros, grades, alambrados e sistemas de monitoramento e vídeo que impedem o acesso e o contato direto/livre com a área interna aos CHFs.

Figura 49 - "SEM" OLHOS DA RUA



Fonte: JORDÃO, L., (2021).

A região “A” traz um sistema de barreiras misto. Dos dez condomínios existentes na região, oito apresentam um sistema de fechamento por alambrados com vegetação

arbustiva na frente. Somente dois condomínios, os mais antigos da região, apresentam muros sem permeabilidade visual.

Na área de concentração “B”, todos os condomínios e loteamentos fechados possuem barreiras / fronteiras muradas. Na maioria das vezes, os muros são superiores aos permitidos pela legislação municipal (2,50 metros de altura), além do recurso de recorrerem à estratégia de posicionar os muros sobre as áreas de taludes, tornando as barreiras ainda maiores e mais distantes da escala humana.

A região “C” apresenta todos os seus condomínios com um sistema de fechamento / barreira que mescla extensões muradas com fechamentos em gradis. A quantidade de áreas cercadas com os gradis é de 70%, muito superior à quantidade de muros fechados por inteiro. E em toda a extensão externa das barreiras existe a presença de grandes áreas ajardinadas, sempre superior a três metros de largura.

Já a região “D” conta com todas as barreiras muradas e sem permeabilidade para as ruas. Outra característica dessa concentração de CHF's é a grande altura dos muros, sempre superiores a 2,50 metros.

Gráfico 26 - CONEXÃO - OLHOS PARA A RUA

| CHF's | CONEXÃO – OLHOS DA RUA          |     |   |     |                                 |
|-------|---------------------------------|-----|---|-----|---------------------------------|
|       | Maior barreira visual Observada |     |   |     | Menor barreira visual Observada |
| A     | 1                               | 2   | 3 | X 4 | 5                               |
| B     | X 1                             | 2   | 3 | 4   | 5                               |
| C     | 1                               | 2   | 3 | 4   | X 5                             |
| D     | 1                               | X 2 | 3 | 4   | 5                               |

Fonte: JORDÃO, L., (2021).

Em seu livro “O espaço de exceção”, Holanda (2002) discute, entre outras questões, os paradigmas da formalidade e da urbanidade. Entende que a formalidade está associada ao formal, relativo à forma e ao que não é espontâneo, sendo de inúmeras maneiras pré-definido ou estabelecido. Já a urbanidade se refere a ações afáveis e corteses, além da realidade física da cidade.

A questão da permeabilidade entre público e privado impacta a urbanidade. Isso ocorre mediante maior ou menor número de portas e janelas que se abrem para um

determinado espaço. Seguindo a mesma linha de raciocínio de Jane Jacobs (2000), Holanda (2002) trata da permeabilidade entre o espaço público e o privado, ao falar sobre o paradigma da urbanidade e da formalidade. Para o autor, são vários os atributos relativos a um e a outro paradigma:

Procurarei mostrar que a constituição do paradigma da formalidade se tem caracterizado consistentemente por: maximização do espaço aberto sobre a área total do assentamento; maior espaço convexo médio; menor número de entradas por espaço convexo; maior percentual de espaços cegos; maior superfície de metros quadrados de espaço aberto por entrada; maior número de metros lineares das ilhas que definem os espaços convexos, por entrada; tanto malhas extremamente regulares como malhas extremamente irregulares (em oposição a um certo meio termo nessa escala de variabilidade); novamente, uma estrutura axial extremamente rasa ou extremamente profunda (em oposição também a um certo meio termo nessa escala de variabilidade); baixas medidas de inteligibilidade; núcleos integradores que ora se concentram na periferia ora no miolo do sistema, e não irrigam o assentamento como um todo. Ao contrário, o paradigma da urbanidade é constituído por tendências opostas em todas as categorias. (HOLANDA, 2002, p. 126)

No bojo do pensamento dos autores é possível afirmar que isso ocorre nas regiões de condomínio analisadas. A região de concentração “A” e a “C” foram as que apresentaram maior quantidade de pessoas transitando nas áreas externas aos muros e foram as que apresentaram a menor porcentagem de barreiras opacas voltados para as ruas. Ambas apresentaram como barreiras um sistema de fronteiras misto de muros e alambrados ou gradis, enquanto nas regiões “B” e “D” se identificou tão somente um sistema de barreiras muradas e as menores quantidades de pedestres. Fica claro que as aberturas (permeabilidades) devem ser abundantes, para permitir mais proximidade entre o espaço privado e o público e favorecer espaços com mais vitalidade<sup>67</sup> e urbanidade.

Concluo que as grandes parcelas muradas não são convidativas. A falta de interação entre o espaço público e o privado gera ruas mais monótonas e com menos vitalidade urbana, mas importa frisar que o tipo de barreira implantada pode fazer diferença na quantidade de pessoas que esses espaços atraem, como ficou evidente nas áreas analisadas.

---

<sup>67</sup> Entendida a vitalidade como a presença maior ou menor de pessoas.

#### 4.3.5 *Observação in loco das áreas de concentração de CHFs da Cidade de São Carlos- SP: Nível de tratamento.*

Neste momento, a análise *in loco* buscou compreender os níveis de tratamento das ruas adjacentes aos muros dos CHFs. O item teve como intenção verificar a qualidade espacial das áreas públicas ao redor dos condomínios e se optou por subdividir este item em quatro subitens: iluminação, pavimentação, paisagismo e limpeza.

O primeiro subitem (a iluminação) foi avaliado, pois se tinha como hipótese que os espaços mais bem iluminados apresentariam maiores índices de urbanidade e vitalidade urbana. É comum afirmar-se que uma iluminação eficiente e voltada para as pessoas facilita a ocupação dos espaços públicos também à noite, por lhes aumentar a segurança. Quando instalada na escala de pedestres e ciclistas, a iluminação pública cria as condições necessárias para circular com mais segurança, quando não há mais luz natural.

Analisou-se o segundo subitem (pavimentação) por se tratar de um elemento facilitador da locomoção, da acessibilidade e da inclusão de diferentes pessoas. Uma pavimentação de qualidade é fundamental para que mais pessoas possam acessar e transitar num espaço.

O terceiro item, paisagismo, foi avaliado, pois é a forma pela qual a maior parte dos condomínios trata sua paisagem externa. No paisagismo se buscam princípios estéticos que amenizem ou disfarcem fronteiras e barreiras, contribuam na qualidade do ar e ajudem a amenizar as temperaturas do verão. A vegetação humaniza as cidades e atrai pessoas para atividades ao ar livre.

Outro fator relevante na análise sobre o nível de tratamento das áreas configuradas por CHFs foi a limpeza. Observou-se qual é a forma de interação das pessoas com essas áreas e por consequência o zelo e o cuidado que dedicam a essas ruas.



Figura 50 - NÍVEL DE TRATAMENTO AO REDOR DOS CHFS



Fonte: JORDÃO, L., (2021).

Todos esses itens (figura 50) estão de alguma forma relacionados à ideia de que espaços mais bem iluminados, mais bem pavimentados, com qualidade paisagística melhor, boa manutenção e limpeza propiciam maior possibilidade de permanência e de acolhimento das pessoas.

A análise sobre o nível de tratamento das áreas de condomínio foi estritamente importante, pois levantou questões contrárias ao senso comum sobre a apropriação dos espaços pelas pessoas, como evidenciado a seguir.

Gráfico 27 -NÍVEL DE TRATAMENTO

| CHF'S A      | TRATAMENTO             |     |     |     |                          |
|--------------|------------------------|-----|-----|-----|--------------------------|
|              | Pior cenário observado |     |     |     | Melhor cenário observado |
| Iluminação   | 1                      | X 2 | 3   | 4   | 5                        |
| Pavimentação | 1                      | 2   | X 3 | 4   | 5                        |
| Paisagismo   | 1                      | 2   | 3   | X 4 | 5                        |
| Limpeza      | 1 X                    | 2   | 3   | 4   | 5                        |

| CHF'S B      | TRATAMENTO             |     |   |     |                          |
|--------------|------------------------|-----|---|-----|--------------------------|
|              | Pior cenário observado |     |   |     | Melhor cenário observado |
| Iluminação   | 1                      | X 2 | 3 | 4   | 5                        |
| Pavimentação | 1                      | 2   | 3 | 4   | X 5                      |
| Paisagismo   | 1                      | 2   | 3 | X 4 | 5                        |
| Limpeza      | 1                      | 2   | 3 | 4   | X 5                      |

| CHF'S C      | TRATAMENTO             |     |   |   |                          |
|--------------|------------------------|-----|---|---|--------------------------|
|              | Pior cenário observado |     |   |   | Melhor cenário observado |
| Iluminação   | 1                      | X 2 | 3 | 4 | 5                        |
| Pavimentação | 1                      | 2   | 3 | 4 | X 5                      |
| Paisagismo   | 1                      | 2   | 3 | 4 | X 5                      |
| Limpeza      | 1                      | 2   | 3 | 4 | X 5                      |

| CHF'S D      | TRATAMENTO             |     |     |   |                          |
|--------------|------------------------|-----|-----|---|--------------------------|
|              | Pior cenário observado |     |     |   | Melhor cenário observado |
| Iluminação   | 1                      | X 2 | 3   | 4 | 5                        |
| Pavimentação | 1                      | 2   | X 3 | 4 | 5                        |
| Paisagismo   | X 1                    | 2   | 3   | 4 | 5                        |
| Limpeza      | 1                      | X 2 | 3   | 4 | 5                        |

Fonte: JORDÃO, L., (2021).

No quesito iluminação, todas as áreas apresentaram um padrão único, postes altos voltados para iluminar vias públicas e em nenhum caso foram observados postes de iluminação na escala do pedestre ou do ciclista. A distância entre eles era de no mínimo trinta metros, causando áreas de sombreamento ou baixa luminosidade à noite.

A área de concentração “A” conta com iluminação alta, mas a pavimentação (das calçadas) é em concreto e apresenta trincas e desníveis; possui faixas de sinalização horizontal e vertical que na maioria carece de manutenção. O paisagismo é realizado com gramíneas, árvores e arbustivas, porém precisam de manutenção, porque em vários momentos estão secas e sem cuidados. O mesmo se observa com a limpeza: além de não haver lixeiras, é notória a quantidade de lixo e de folhas nas calçadas.

A área de concentração “B”, além da iluminação alta apresenta pavimentação regular, com acessibilidade, cores diferenciadas de blocos intertravados, pintura de faixas e sinalização horizontal e vertical, tudo em perfeito estado de conservação. O paisagismo conta com gramíneas, arbustivas e árvores, todas com adequada manutenção, mas conforme se afastam da entrada do CHF se tornam mais rarefeitas.

A região “C” apresentou os melhores índices. O paisagismo, de boa qualidade, conta com grande variedade de espécies, todas em perfeito estado de manutenção, principalmente nas entradas e nas saídas dos moradores. Durante a análise *in loco*, não se percebeu qualquer sujeira (lixo) ao longo dos muros. A região conta com uma equipe de manutenção e é constante a presença de lixeiras públicas.

A pavimentação conta com calçamento em concreto, dividido em faixa de circulação, faixa de serviço gramada e faixa de acesso ao CHF, além de piso tátil direcional, sinalização vertical e horizontal para travessias, paradas e ciclovias.

A área de concentração “D” tem iluminação alta e em alguns casos escondidas nas copas das árvores internas dos CHFs. Sua pavimentação é em concreto, porém alguns trechos apresentam trincas e falta de manutenção, principalmente na parte posterior às entradas e às saídas dos moradores dos CHFs. O paisagismo inexistente; na entrada dos CHFs há apenas algumas floreiras, e ao longo da observação foi possível verificar trechos com baixa manutenção e presença de lixo e folhas.

Pode-se notar que a análise do nível de tratamento vai de encontro à análise sobre a quantidade de pessoas encontradas ao redor dos CHFs, visto que a região com o menor nível de tratamento encontrado (região “A”) foi o espaço que apresentou maior índice de pessoas nas ruas. Concluo que boa iluminação, adequada pavimentação, existência de paisagismo e a limpeza da área não são características suficientes para fazer com que pessoas frequentem esse local. Isso está em conformidade com o que aponta Gehl (1987), para quem o que mais as pessoas apreciam nos lugares é a presença de outras pessoas, ou seja, a presença de pessoas funciona como atrativo para mais pessoas.

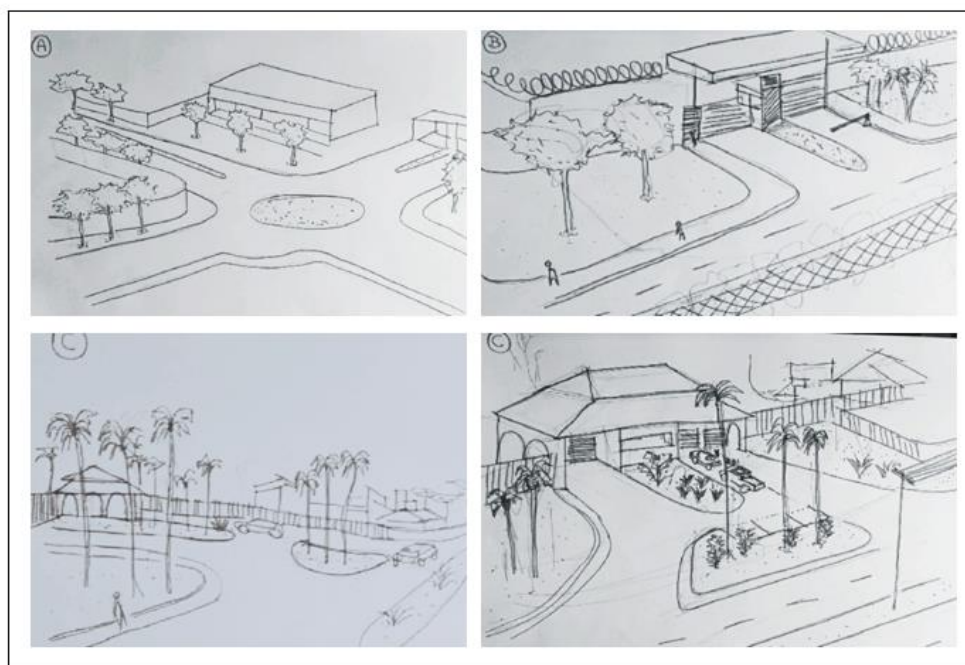
#### *4.3.6 Observação in loco das áreas de concentração de CHFs da Cidade de São Carlos- SP: topoceptivos*

A experiência espacial de qualquer pessoa envolve **orientação e identificação**, porque naquela se exerce permanentemente a noção de lugar. Isto se evidencia em situações desconhecidas - por exemplo, quando buscamos pela primeira vez o acesso ao interior de um edifício, procuramos em seu interior uma determinada sala ou apartamento ou precisamos andar em uma cidade onde ainda não havíamos estado. Mas, a necessidade de nos orientarmos, associada à identificação tópica, permanece mesmo quando beneficiada por vivências pregressas do mesmo lugar. Sabemos que às vezes nos deslocando facilmente, com destino certo ou em *flâneries* despreocupadas, seguros de nossos percursos, porque em raros ou nenhum momento nos sentimos perdidos: o espaço “diz” onde estamos e nos “mostra” o caminho. Outras vezes, à angústia de incertezas em nossa orientação espacial se soma urgência em achar sinais (uma placa indicativa, um passante a quem perguntar) que nos informem onde estamos e como iremos de um lugar a outro. Nestes casos, **o espaço emudece e confunde** (KOHLSDORF e KOHLSDORF, 2017, p. 81).

Com base no trecho acima e nos ensinamentos de Kevin Lynch (1960), afirmo que para a real compreensão de uma área consolidada por muros é fundamental analisar questões relacionadas à topocepção, por estar ela associada à ideia de significação do lugar, de observação e projeto da configuração espacial voltado a suas qualidades de nos informar (Kohlsdorf e Kohlsdorf, 2017, p.261) onde estamos e para onde devemos ir.

Os condomínios utilizam estratégias de mimetização e pasteurização dos espaços para serem, mesmo dentro de pequena variação de diferenças, reconhecidos e parecidos, independentemente da cultura local, do clima, da topografia, das pessoas ou da inserção urbana, por isso é importante compreender a configuração urbana através de aspectos topoceptivos – identidade e orientabilidade.

Figura 51 - IMAGENS MENTAIS - CHFS



Fonte: JORDÃO, L., (2021).

Nesta análise foi necessário percorrer o local e criar imagens mentais, para através de uma análise do nível de percepção compreender as sequências espaciais percorridas e o que ocorreu ao longo dos trajetos, campos visuais registrados em croquis<sup>68</sup> (figura 51).

<sup>68</sup> Ver em anexo croquis realizados ao longo da análise topoceptiva.

Buscou-se examinar o espaço e seu desempenho de uma forma simples de análise visual - o desenho - ou, em termos técnicos, através da percepção e das imagens mentais. Não se fez análise em nível profissional ou restrita, que é quando se aplicam desenhos como plantas, cortes ou representações projetuais. Optou-se por tal direcionamento por acreditar que desta forma a pesquisa demonstraria, com mais afinidade, o olhar e a percepção das pessoas que convivem e vivenciam cotidianamente aqueles espaços.

Gráfico 28 - TOPOCEPTIVO

| CHF'S | TOPOCEPTIVO     |            |                 |            |                 |            |                 |            |                 |            |
|-------|-----------------|------------|-----------------|------------|-----------------|------------|-----------------|------------|-----------------|------------|
|       | ORIENTABILIDADE | IDENTIDADE | ORIENTABILIDADE | IDENTIDADE | ORIENTABILIDADE | IDENTIDADE | ORIENTABILIDADE | IDENTIDADE | ORIENTABILIDADE | IDENTIDADE |
| A     | 1               | 1          | 2               | 2          | 3               | 3          | 4               | 4          | 5               | 5          |
| B     | 1               | 1          | 2               | 2          | 3               | 3          | 4               | 4          | 5               | 5          |
| C     | 1               | 1          | 2               | 2          | 3               | 3          | 4               | 4          | 5               | 5          |
| D     | 1               | 1          | 2               | 2          | 3               | 3          | 4               | 4          | 5               | 5          |

Fonte: JORDÃO, L., (2021).

Quanto à análise individualizada das áreas, na concentração “A” se percebem muros e alambrados que, embora similares aos de outros lugares, o fato de apresentarem alguns pontos barreiras e fronteiras menos opacas (alambrados) e permitirem visualizar a área interna dos CHFs, fez com que pudéssemos identificar que estávamos numa área diferente das outras da cidade. Registrar essas informações mentalmente, fixando ser a única área com usos distintos do habitacional, foi o aspecto que facilitou a identificação (figura 51).

Devido aos extensos muros e alambrados (a perder de vista), a sensação de orientabilidade era muito baixa, e em momentos recorrentes se sentia não saber se tinha vindo de um lado ou de outro.

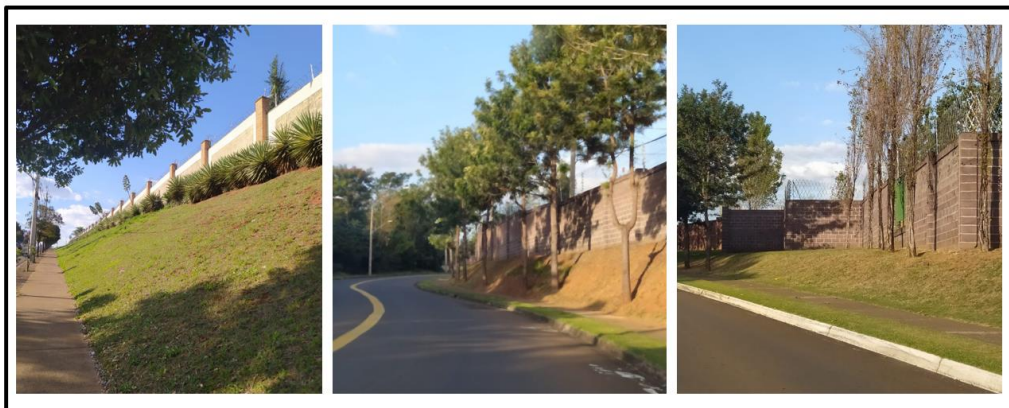
Figura 52 - IDENTIDADE AREA A



Fonte: JORDÃO, L., (2021).

Em toda sua extensão, a área de concentração “B” apresenta barreiras e fronteiras sem permeabilidade visual ou física (exceto nas entradas e saídas). Essa característica dificultou identificar o espaço ou mesmo diferenciá-lo de outras áreas muradas. A dificuldade se deu também pelo fato de os muros serem todos muito altos (figura 53) e dificultarem, inclusive, a visualização dos telhados das casas internas. Apesar disso, foi um pouco mais fácil orientar-se ao redor dele, visto que vias adjacentes são de grande importância dentro da malha urbana e são de fácil e rápido acesso e circulação.

Figura 53 - FALTA DE IDENTIDADE IMPOSTA PELOS MUROS



Fonte: JORDÃO, L., (2021).

A área de concentração “C” traz a maior parte de suas fronteiras e barreiras configurada por grades e grandes áreas ajardinadas e por elementos arquitetônicos distintos nas suas entradas (pórticos, esculturas e portarias com *design* diferenciado). Tais

características foram percebidas somente naquela área, o que facilitou memorizá-las e identificá-las. Contudo, recria cenários existentes em todos os empreendimentos realizados pela construtora, independentemente da cidade onde se localiza o CHF.

As ruas adjacentes a esses CHFs têm pior desempenho de orientabilidade com relação à da área “B”. Embora esta área dependa das vias de grande fluxo que circundam a área, em certos momentos, a grande quantidade de rotatórias e de vias de acesso secundário tornam-na “labiríntica”.

A região “D”, como se dá com a concentração “B”, apresenta barreiras e fronteiras que impedem a visualização e o reconhecimento do lugar. É comum ter grandes e extensas parcelas muradas, além de perspectivas pelas quais não se consegue visualizar o fim da rua, mas apenas muros em ambos os lados, aspectos que fazem com que a identidade e o reconhecimento da área sejam prejudicados.

A região apresenta baixo grau de orientabilidade porque, apesar de sua inserção na malha urbana consolidada, o comprimento das ruas e por consequência a extensão de seus muros, geram um processo de não se conseguir visualizar “de onde venho”, nem para “onde estou indo”.

Concluo neste item que a presença de grandes e extensas parcelas de barreiras e fronteiras (sobretudo sem permeabilidade visual) e o processo de descontinuidades no tecido urbano prejudicam a orientabilidade e a identidade do local, visto que ambas as situações fazem com que as pessoas percam as referências locais.

#### **4.4 Considerações parciais**

As análises apresentadas contêm muito mais informações que as coletadas pela atual forma de análise urbana para implantar CHFs, que são os estudos de impacto de vizinhança exigidos pelos órgãos públicos municipais.

Foi-nos possível verificar similaridades entre os apontamentos das pessoas (questionário) e confrontá-las com a realidade (em campo) e correlacioná-las ao que os mapas técnicos demonstram, a fim de ficarmos mais próximos da realidade vivenciada pelas pessoas.

Apesar de a análise urbana de áreas consolidadas por CHFs se tornar mais extensa, devido aos vários aspectos analisados, posso afirmar que vários levantamentos – mapas, questionários, e registros *in loco* são complementares entre

si e fortalecem a teoria existente, permitindo que novas questões e dinâmicas sejam reveladas.



*“Mas não, mas não  
O sonho é meu e eu sonho que  
Deve ter alamedas verdes  
A cidade dos meus amores  
E, quem dera, os moradores  
E o prefeito e os varredores  
Fossem somente crianças. ”*

*CHICO BUARQUE, SALTIBANCOS*

## **CAPÍTULO 5**

## 5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Este trabalho se dispunha a compreender o funcionamento da relação “configuração do espaço urbano” (consolidada em CHFs e ruas) e suas relações sociais (fluxos), tomando como princípio estarem elas atreladas e servindo de base para se criarem locais com mais e melhor qualidade de vida urbana, que permitam consolidar processos de urbanidade.

A configuração urbana não interfere somente em aspectos sociológicos, é também estratégia de defesa, segregação e apartação utilizada de modo consciente pelos produtores da cidade, principalmente construtores, empreendedores e arquitetos de CHFs.

Embora se acreditasse que os desenhos internos aos CHFs não fossem impactantes, porque isolados com muros e pouco interferindo em processos de apropriação urbana, verificou-se que os problemas não se relacionam apenas a grandes parcelas sem a permeabilidade dos seus muros.

Sua configuração urbana interna interfere nos processos de apropriação urbana das ruas adjacentes, visto que dificultam a conexão dos CHFs com a cidade e induzem a circulação e os movimentos de transeuntes e transportes públicos e privados por uma única via.

Apesar de boa parte da produção acadêmica apontar os muros como elementos que não favorecem processos de encontros e esquivanças, esta pesquisa demonstrou que não somente eles aparecem como padrões de ruptura e segregação espacial e social. Utilizam-se outros elementos para reforçar a separação, como o desenho urbano e a falta de diversidade nos usos e na ocupação do solo.

Embora coexista dicotomia entre “social” e “espacial”, os CHFs não podem ser avaliados só sobre os seus muros, local de implantação, dimensão e questões ambientais, como se interpreta na legislação federal e pelo instrumento EIV – estudo de impacto de vizinhança, demonstrado nos capítulos anteriores. Por se tratar de elemento de forte impacto urbano, de dimensões exageradas, devem ser analisados considerando *a priori* os aspectos sociológicos que afetará.

Ao analisar os CHFs da cidade de São Carlos ficou evidente que o problema imposto por esses enclaves vai além das grandes parcelas muradas e “cegas”. Muitos deles têm um posicionamento segregacionista através do seu próprio desenho urbano e pela falta de diversidade que impõem ao local.

## 5.1 Avaliação geral do estudo – principais resultados

De maneira geral, o estudo demonstrou que os CHFs impactam as ruas a eles adjacentes. Apesar de constituírem um espaço de muita qualidade interna, todos os analisados contavam com lotes de grandes dimensões, suficientes para construir casas grandes e com área para quintais e jardins, afora espaços de uso coletivo como quadras e jardins e elementos de segurança como portarias, câmeras de vigilância, cercas eletrificadas e seguranças. Todos os CHFs visitados durante a pesquisa não mantiveram zelo nem investimentos nas áreas externas.

A total análise das áreas consolidadas por CHFs deu-se após serem verificadas pelos instrumentos determinados para a pesquisa: bibliografia, questionário, *in loco* e mapas. Houve técnicas que permitiram aprofundamento teórico e outras evidenciaram questões específicas e empíricas. Ao fim, as escolhas metodológicas se mostraram importantes para se poder observar e compreender as áreas de forma mais completa e mais próxima de sua realidade.

Ao lermos Dunker (2015) e Caldeira (2000) fica evidente que nestes tempos em que o sentimento coletivo é de desconfiança, insegurança e medo, todas as mídias, sobretudo as de comunicação de massa, valorizam o drama humano à mercê de processos violentos e o desfavorecimento das interações sociais pelo sentimento de que tudo o que é diferente (socialmente, economicamente, entre outros) e estrangeiro não é bem-vindo.

Em face disso, surgem mecanismos de segregação urbana, como os muros, que tendem a congregar quem de alguma maneira se reconhece em seus semelhantes e exclui os que não pertencem àquela realidade.

Concordo com Moura (2004) e Caldeira (2004) ao afirmarem que os muros dos enclaves, neste caso os CHFs, sintetizam o processo de fragmentação que as cidades brasileiras vivenciam e que contribui para o rompimento de princípios básicos como a livre circulação. Espaços fechados, murados, dificultam a passagem, e por serem monitorados inibem a copresença de pessoas e a execução de suas atividades, dificultando os encontros e a convivência democrática.

Os mesmos muros que delimitam e isolam pessoas, que são símbolos de segurança e organização, rejeitam a cidade, a vida pública, para se apresentarem de forma autônoma e indiferente a seu entorno ou à situação geográfica, cultural ou ambiental.

Cabe enfatizar que embora os muros sejam apontados na bibliografia (CALDEIRA, 2000; MOURA, 2004) como elementos principais de exclusão e segregação neste tipo de empreendimento, através dos mapas sintáticos a pesquisa apontou que eles não agem sozinhos.

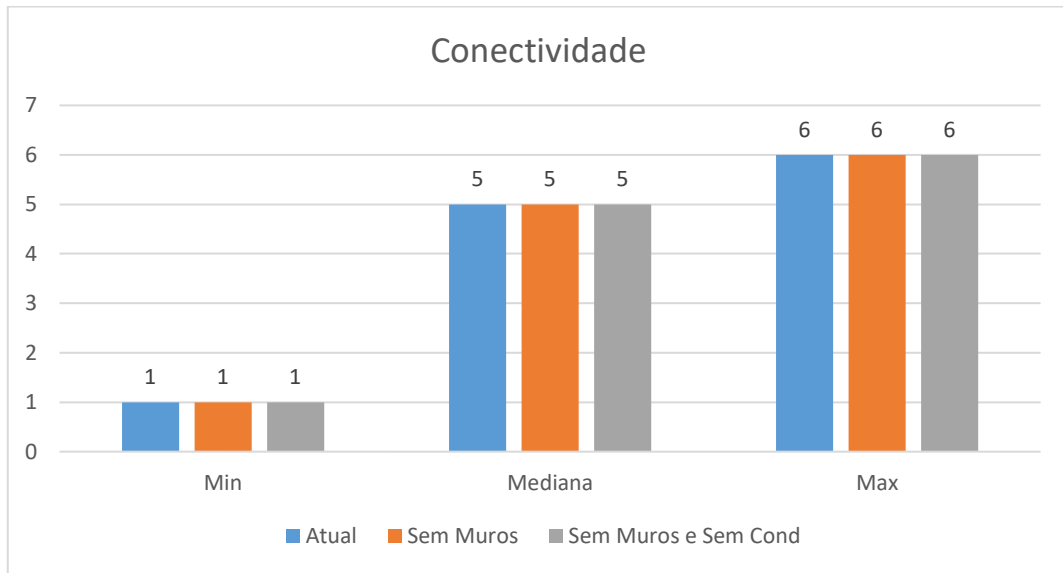
A caracterização física por meio dos mapas sintáticos trouxe novas reflexões sobre a importância de se analisarem os empreendimentos do tipo condomínios horizontais e loteamentos fechados.

Ao comparar os dados obtidos nos mapas sintáticos da cidade de São Carlos, (1 – cidade como é atualmente, 2 - na simulação sem os muros, e o comparativo com um 3 - loteamento convencional), ficou claro que embora os muros sejam o principal e o mais simbólico elemento de separação entre (o lado de) dentro e (o lado de) fora, não são os únicos responsáveis pela segregação desses enclaves e pela consequente falta de urbanidade ao redor deles.

Os dados indicam que, na escala da cidade, a **conectividade** e o **comprimento de segmento** não tiveram variações significativas (gráfico 29). Esperava-se que ao se analisarem os mapas dos CHFs sem a presença de barreiras (muros), as áreas se conectariam mais e seus segmentos facilitariam os deslocamentos.

Entretanto, realizar mapas sintáticos sem a hipotética presença de muros, para averiguar se os valores obtidos nos mapas sintáticos seriam melhores, revelou-se outra questão: não apenas os muros atuam como elemento de segregação, mas também o próprio desenho urbano (arruamento interno) verificado nesses empreendimentos.

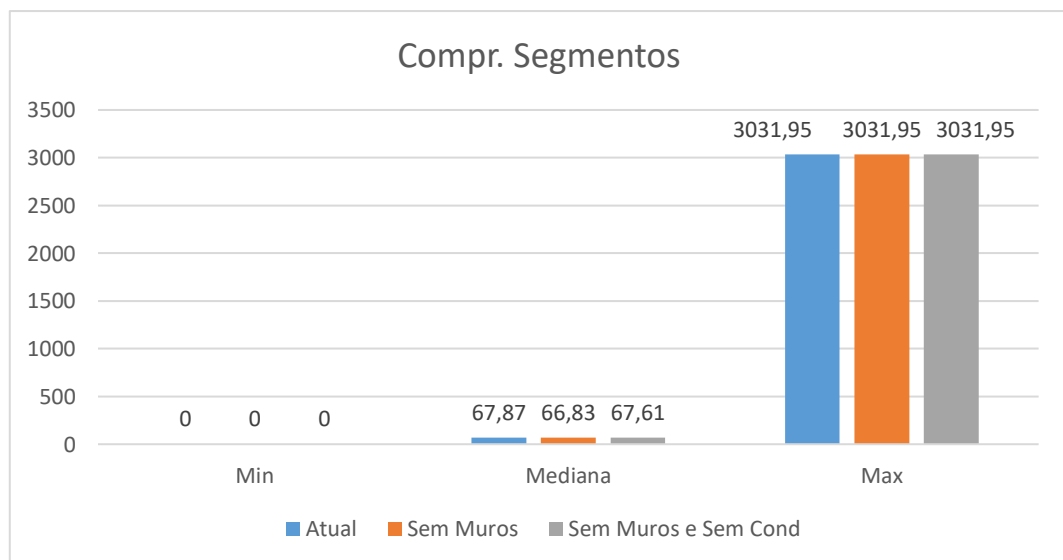
Gráfico 29 - ANÁLISE CONECTIVIDADE



Fonte: JORDÃO, L., (2021).

A conexão dos CHFs aos espaços urbanos viários públicos adjacentes não foi suficiente para haver uma quantidade maior de segmentos curtos e uma maior facilidade de percursos para o pedestre. Analisar esses mapas demonstrou que como estratégia de criação de lugares mais propícios à consolidação de processos sociais e urbanidade, a baixa conexão da malha dos CHFs com o seu entorno imediato é problema a ser resolvido, não valendo só excluir muros e barreiras ou “abominar” os CHFs.

Gráfico 30 - ANÁLISE COMPR. SEGMENTOS

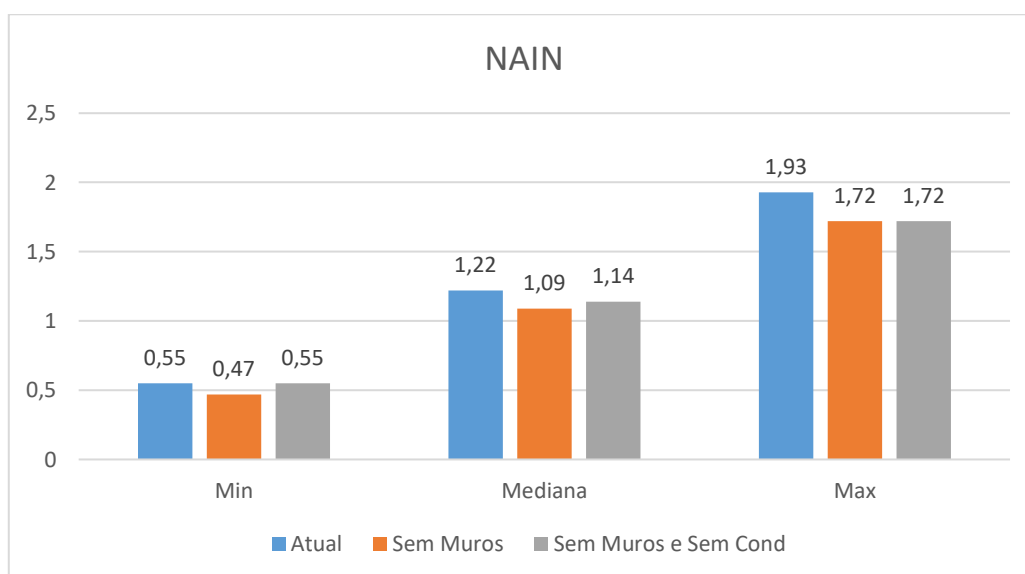


Fonte: JORDÃO, L., (2021).

Ao comparar os gráficos do **NAIN** e **NACH** (gráficos 31 e 32) se percebe que os medianos e os máximos ficaram mais baixos. Também se esperava que tais valores aumentassem ao serem retirados os muros, visto que mais espaços de circulação se tornariam públicos.

Mais uma vez ficou evidente que o desenho urbano é definidor das relações encontradas nas cidades. Os CHFs analisados apresentam suas ruas internas no esquema de "árvore", com uma única entrada, que se ramifica. É um tipo de modelo viário bastante segregador, mesmo se conectado ao restante da cidade.

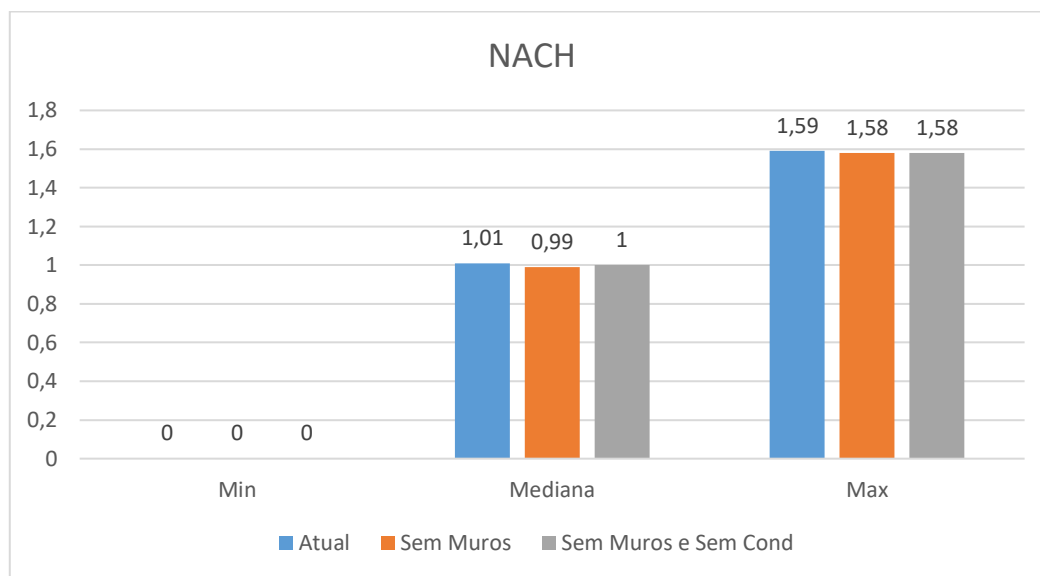
Gráfico 31 - ANÁLISE NAIN



Fonte: JORDÃO, L., (2021).

A malha viária dos CHFs se apresenta irregular e descontínua, características que dificultam o deslocamento das pessoas. Mesmo sem a presença de suas barreiras – muros ou grades – sua conexão com os arruamentos públicos ao seu redor fica difícil.

Gráfico 32 - ANÁLISE NACH



Fonte: JORDÃO, L., (2021).

Para possibilitar que processos sociais de encontros, permanências e interação social e espacial se consolidem é necessário que haja presença de pessoas, e essas precisam se sentir convidadas a coexistir num dado lugar. No entanto, os mapas evidenciam que áreas consolidadas por CHFs possuem baixo valor de integração com a cidade, aspecto que lhes dificulta o acesso por “estrangeiros” ou a ocupação espontânea dessas áreas públicas. Não favorecer a conectividade reduz os deslocamentos, os fluxos de movimentação e exacerba o não acesso por quem não faz parte daquele lugar.

Os dados bidimensionais e quantitativos da Análise Sintática do Espaço, porém, podem não ser suficientes para compreender o fenômeno. A redução dos valores medianos de NAIN e NACH indica que a malha se tornou menos regular (justamente pela abertura dos caminhos internos, que são pouco conectados ao resto da cidade). Existem aspectos qualitativos da vitalidade urbana ou da urbanidade a serem melhorados com essa abertura, como o aumento da possibilidade de interação dos grupos sociais com a cidade.

Como se esperava, as grandes parcelas muradas ou cercadas mostraram-se inibidoras de processos sociais, como se demonstrou no “ouvir as pessoas” via questionário. Ao analisar os CHFs sob a perspectiva de quem está do lado de “fora”, os dados apontam que a maior parte da população tem os muros como algo prejudicial à cidade, por inibirem as pessoas, serem feios, gerarem insegurança e conterem aparatos

tecnológicos como câmeras e catracas, além dos seguranças contratados, que induzem a processos de formalidades opostas à urbanidade.

Apesar de entusiasta pela defesa de uma cidade bem melhor sem muros em vários enclaves sociais (inclusive universidades), faz-se necessário além de abrir os condomínios para a cidade, conectar melhor sua malha viária e redefinir sua escala. São sugestões concretas e mais fortes que um simples “abrir os condomínios para a cidade”, como escutamos de nossos pares profissionais ou de entusiastas por cidades.

Abrir os CHFs, por si só, não garantirá espaços públicos adjacentes mais inclusivos, nem melhorará a permeabilidade dos espaços livres públicos. As ruas internas precisam de um redesenho que lhes permita conexão melhor com o entorno imediato, “quebrando” o desenho de arruamento segregador, que favorece circular através de um único eixo, a principal entrada dos CHFs.

Os CHFs surgiram como alternativa indutora de mais qualidade de vida, contendo casas espaçosas, com quintais e principalmente protegidas contra a violência urbana (por isso, o desenho controlador consiste num principal eixo de entrada e saída). Dada a sua forma construtiva, porém, tornam bem menos convidativas as ruas do seu entorno imediato, mesmo que apresentem boa qualidade espacial – iluminação, limpeza, paisagismo e segurança viária.

A pesquisa *in loco* demonstra que, assim como é sugerido pela ITDP, as ruas ao redor dos CHFs teriam tudo para ser espaços com alto índice de caminhabilidade – ICam. Possuem calçadas largas e pavimentação adequadas ao pedestre, segurança viária com vias sinalizadas e faixas de travessias, qualidade ambiental, com vias de muito “verde”, paisagismo, amenidades e estética agradável, boa iluminação e acessibilidade urbana.

Ainda assim não foram observadas muitas pessoas caminhando ou usufruindo dos espaços, comprovando que esses elementos são importantes, mas não os essenciais para que as pessoas se apropriem deles ou, no mínimo, os frequentem.

Contrariando as expectativas, os CHFs com piores resultados quanto à qualidade espacial (iluminação, pavimentação, paisagismo e limpeza) mostraram os maiores quantitativos de pessoas e de atividades ao largo dos muros, exclusivamente por estarem em área de maior diversidade de usos do solo (comércio, serviços e praças públicas) e pelo fato de a maior parte de suas barreiras serem gradis, que possibilitam boa permeabilidade visual.



Hillier et al. (1993) ensinam que a principal fonte do movimento é a configuração do espaço, e que usos atraem pessoas, mas não modificam os parâmetros configuracionais fixos que descrevem sua localização espacial. Por isso compete executar uma análise mais completa antes de sua implantação, quando ainda se possa repensar e melhorar a configuração espacial, se for o caso.

A avaliação dos CHFs em estágio projetual deve considerar todos os aspectos a serem afetados pela implantação do empreendimento, não só alguns isolados itens que não demonstram sua total complexidade.

Ao analisar CHFs pelo lado externo, concluiu-se terem esses espaços baixa urbanidade e serem pouco convidativos para pessoas, inclusive moradores, que optam por utilizar automóveis em vez de caminhar, mesmo por trajetos curtos, próximos. Como era de se esperar, muros induzem à baixa urbanidade e impactam questões sociais distintas como:

- Áreas de concentração de CHFs consignam falta de diversidade social, econômica e de gênero, levando a um maior enrijecimento da pirâmide social e das estruturas de poder, por não facultar trocas entre classes diferentes.
- Separação da sociedade por classes e criação de “guetos de elite” protegidos e enclausurados dos diferentes e da realidade urbana.
- Separação por grupos homogêneos, empecilho para a troca de experiências e a “festa” apresentada por Lefebvre.
- Falta de contato/interação social com os diferentes e relações sociais mediadas por aparatos tecnológicos, razão de relações superficiais ou de curta duração.
- Presumível aumento da intolerância ao que não está adequado a seu meio, por diferir daquilo com que as pessoas se acostumaram a conviver no seu “gueto”.
- Consequente diminuição da noção de engajamento cívico, dada a falsa sensação (bolha) de que problemas sociais podem ser minimizados intramuros. Creem morar entre iguais e ali estarem resguardados de problemas ligados a pobreza, corrupção, feminicídio e outros que “habitam” o lado externo dos muros.

Esta tese alerta que nas cidades brasileiras atuais, inclusive como São Carlos - SP, é fundamental repensar o modo de aprovar empreendimentos como os CHF's. Esses espaços não se relacionam diretamente com seu entorno, configuram ruas sem movimento, de longas fachadas cegas e desconectadas da situação local, segregadoras, não confortáveis nem convidativas à presença de pessoas.

## 5.2 Proposta de análise urbana para áreas consolidadas por CHF's

Uma rua com boa relação entre construções e espaço público convida pessoas a caminhar, andar de bicicleta, passear ou esperar um transporte coletivo em segurança. Tais fatores influem diretamente na melhoria da qualidade de vida nas cidades, porque a apropriação dos espaços públicos é uma das estratégias para mais engajamento e afeto entre pessoas e cidades.

Antes de se implantar um elemento do porte dos CHF's (pequeno, médio, grande), com localização intraurbana ou suburbana, de uso habitacional restrito ou misto – com comércio e serviços –, cabe uma análise profunda que contemple mais aspectos que os até então praticados pelo instrumento do E.I.V. Não se trata de uma escolha de qual CHF's deverá passar por uma análise, mas sim de que, todos impactam a forma da cidade e a sua conseqüente apropriação, por isso, mereçam ser analisados e se necessárias medidas de mitigação sejam tomadas.

Atualmente, os CHF's são induzidos a avaliar pelo E.I.V. (tabela 13) questões sobre adensamento populacional, equipamentos urbanos e comunitários, uso e ocupação do solo, valorização imobiliária, geração de tráfego e demanda por transporte público, ventilação, iluminação, paisagem urbana e patrimônio natural e cultural. Devido ao tamanho e a grandes parcelas muradas e desconexas da cidade, os projetos de CHF's precisam atentar para o desenho urbano, a dimensão linear e a altura dos elementos de barreira, como também para uso mais diversificado do solo.

Tabela 13 - ATUAIS PONTOS DE ANÁLISE URBANA DOS CHFS

| INTRUMENTO E.I.V.  |
|--|
| I – adensamento populacional;                            |
| II – equipamentos urbanos e comunitários;                |
| III – uso e ocupação do solo;                            |
| IV – valorização imobiliária;                            |
| V – geração de tráfego e demanda por transporte público; |

|  |
|--|
| VI – ventilação e iluminação;                          |
| VII – paisagem urbana e patrimônio natural e cultural. |

Fonte: JORDÃO, L., (2021).

Falta de legislação específica e ausência de uma efetiva fiscalização favorecem a manipulação por interesses pessoais e mercadológicos. Faz-se imprescindível submeter os projetos a uma equipe técnica bem preparada, que analise mais aspectos do que os atualmente observados nos CHFs.

Tabela 14 - AVALIAÇÃO ÁREAS CONSOLIDADAS POR CHF

| AVALIAÇÃO ÁREAS CONSOLIDADAS POR CHF |                          |  |   |
|--------------------------------------|--------------------------|--|---|
| AVALIAÇÃO FÍSICA POR MAPAS           | MAPAS TRADICIONAIS       | EXPANSÃO   | Analisar por décadas a expansão                           |
|                                      | MAPAS SINTÁTICOS         | CONECTIVIDADE  | Medir quais vias são mais conectadas                      |
|                                      |                          | COMPRIMENTO DE SEGMENTOS                                 | Medir o tamanho (m) das vias                              |
|                                      |                          | NAIN   | Averiguar quais vias são mais integradas                  |
|                                      |                          | NACH   | Averiguar quais vias são mais escolhidas/utilizadas       |
| AVALIAÇÃO DO SUJEITO                 | QUESTIONÁRIO             |  | Ouvir as necessidades e percepções da população local     |
|                                      | MAPA MENTAL              |  |   |
| AVALIAÇÃO FÍSICA <i>IN LOCO</i>      | PESSOAS                  | QUANTIDADE   | Quantificar quantas pessoas passam naquela região         |
|                                      |                          | DIVERSIDADE  | Levantar se existe diversidade de gênero, etnias e outras |
|                                      | ACESSO E CIRCULAÇÃO      | PEDESTRE   | Levantar como as pessoas transitam por aquelas ruas       |
|                                      |                          | BICICLETA  |   |
|                                      |                          | TRANSPORTE COLETIVO                                      |   |
|                                      |                          | TRANSPORTE PARTICULAR                                    |   |
|                                      | USO DO SOLO / VIZINHANÇA | DIVERSIDADE  | Conferir se existe diversidade de usos                    |
|                                      | CONEXÃO "OLHOS DA RUA"   | BARREIRAS  | Analisar barreiras e aumentar permeabilidades             |
|                                      |                          | PERMEABILIDADE   |   |
|                                      | NÍVEL DE TRATAMENTO      | ILUMINAÇÃO   | Levantar tratamento para que possam ser melhorados        |
| PAVIMENTAÇÃO                         |                          |  |   |
| PAISAGISMO                           |                          |  |   |
| LIMPEZA                              |                          |  |   |
| TOPOCEPTIVO                          | ORIENTABILIDADE          | Inserção de pontos de referências (marcos) e identidades |   |
|                                      | IDENTIDADE               |  |   |

Fonte: JORDÃO, L., (2021).

Proponho que ao se estudarem CHFs implantados ou ainda em fase de projeto, apurem-se questões além das que sugere o instrumento E.I.V., através de mapas físicos (tradicionais e sintáticos), avaliação dos sujeitos (local) que serão afetados, avaliação física *in loco* e conhecimento a fundo da área de implantação (tabela 14).

Como demonstrado nesta pesquisa, ao se analisarem mapas tradicionais e sintáticos de implantação dos CHFs e de suas áreas adjacentes, verificaram-se as melhores formas de desenho urbano e de configuração urbana, para que não se concretizem CHFs tão segregados da cidade (embora seja essa a intenção). Será desejável elencar parâmetros cujo direito de segregar-se não coloque em risco a urbanidade e a apropriação urbana coletiva.

Avaliar os sujeitos é básico em qualquer projeto, independentemente de sua escala. No caso dos CHFs, é fundamental saber da realidade local em quesitos como cultura, modos de vida, dinâmicas daquele bairro, carências e deficiências urbanas etc. e, utilizar a implantação desses grandes empreendimentos como estratégia de potencializar pontos positivos encontrados e até mesmo minimizar ou resolver problemas diagnosticados naquele lugar<sup>69</sup>.

A análise física *in loco*, por sua vez, possibilita tomar medidas mais próximas da realidade local. Averiguar os sujeitos e como transitam em tais áreas permite criar estratégias para ampliar a diversidade e a quantidade de pessoas frequentando as ruas, ter uma configuração urbana que as incentive a ocupá-las, reduzindo trajetos de carros e motos através de estruturas e de elementos convidativos ao público local.

Investir numa maior diversidade de usos e ocupação do solo se mostrou, na pesquisa, excelente estratégia para aumentar a quantidade de pessoas nas ruas – e a pé – principalmente através de praças públicas e de comércio e serviços.

Áreas opacas, completamente fechadas e muradas se mostraram bastante inibidoras de processos de interação social nas ruas. Propõe-se, então, que ao analisar os CHFs neste sentido, trabalhe-se com medidas-limite nas áreas opacas, porque está constatado que o principal elemento de separação dos CHFs é seu próprio desenho urbano, não seus muros. Podemos ter áreas ainda fechadas (se desejado), porém mais permeáveis, ao menos visualmente.

---

<sup>69</sup> A região de concentração C, estudada nesta pesquisa, ao ser implantado, passou por um TAC – termo de ajuste de conduta. E, em contrapartida, as grandes áreas urbanizadas em regiões definidas como áreas de proteção e cuidado ambiental – tiveram que realizar obras de contenção de águas e enchentes, criação de creches e escolas em lugares onde havia essa demanda.

Ao se examinar o nível de tratamento, compreende-se que além dos quesitos de iluminação, limpeza, segurança viária, acessibilidade e sinalização, o que atrai as pessoas são as próprias pessoas. De nada adianta a rua ser esteticamente qualificada, se não tiver sido projetada em escala mais humana, com muros mais baixos e permeáveis, iluminação próxima ao pedestre e áreas de estar, ficar e contemplar, possibilitando atividades e diversidade de usos e ocupação.

Visto serem os CHFs padrões urbanos grandes em sua escala, propõe-se criar pontos de atração visual (marcos/pontos focais) que sirvam de orientação às pessoas “estrangeiras” que passam pela área e identidade para as que ali moram. Aumentar a permeabilidade dos muros faculta menor pasteurização dos espaços públicos e mais atrai o interesse da população em caminhar nas ruas.

### **5.3 Sugestões e recomendações para futuras investigações**

Os CHFs se tornaram realidade em todo o território brasileiro, em metrópoles e em cidades de médio ou de pequeno porte. Ainda que CHFs se expandam preservando suas características, independentemente de onde são inseridos valorizam a pasteurização do ambiente é necessário que sejam analisados considerando a dinâmica e a população local. Conhecer os dados facilitará entender questões ou problemáticas que surjam sob cenários e culturas diversas.

Como aqui demonstrado, não se obterá uma completa análise urbana se se considerarem apenas dados acadêmicos e aspectos que possam ser quantificados. A pesquisa empírica, a opinião e a percepção da população evidenciam aspectos próximos da realidade vivenciada nas cidades.

Reitero a importância de fazer mais análises em áreas consolidadas por CHFs em cidades metropolitanas, médias, pequenas, condomínios intraurbanos, suburbanos, e em áreas consolidadas por enclaves como *shopping centers*, *malls*, universidades, cemitérios e grandes áreas cercadas e muradas. Assim será possível comparar os aspectos que mais estimularam a presença e a permanência das pessoas.

Seriam bem-vindos estudos para avaliar como ocorrem os processos sociais e a existência de urbanidade em espaços públicos consolidados e bem-sucedidos. Seria estratégico no sentido de compreender os aspectos mais relevantes para as pessoas

ocuparem e se apropriarem desses espaços. Esse conhecimento talvez tivesse valia para reduzir as áreas com baixos processos sociais e urbanidade.

Futuras pesquisas poderão testar um terceiro cenário, com os condomínios bem conectados à cidade, de forma a permitir descobrir estratégias para melhor configuração urbana desses empreendimentos e consequentes avanços na conexão e na permeabilidade com o restante da cidade.

De conhecimento tácito, pesquisas abarcam dado tempo, certo espaço. Neste caso, foi concomitante à pandemia ocasionada pelo Covid-19. Severa crise sanitária, econômica, política e social faz-nos repensar, inclusive, os modos de viver e agir; e investigações futuras deverão considerar as novas dinâmicas e necessidades que a pandemia nos trouxe.

A forma de fazer cidade influencia o *modus vivendi* das pessoas, suas percepções, seus relacionamentos. Vivemos o momento histórico em que aos construtores das cidades – sobretudo aos arquitetos – compete (re) pensar o fazer cidades. A diretriz é sabê-lo decisivo para investirmos em análises e desenhos urbanos favorecedores dos processos sociais que nos fazem falta.

Finalmente, com o nosso esforço conjunto possamos somar os saberes, conhecimentos, pesquisas e às novas tecnologias para que avancemos em direção ao fim do isolamento – e não a continuidade dele, nas mais variadas formas – como nos condomínios horizontais fechados.

*“Eu vejo a vida melhor no futuro  
Eu vejo isso por cima de um muro  
De hipocrisia que insiste em me rodear. ”  
LULU SANTOS, TEMPOS MODERNOS.*

## **REFERÊNCIAS**

## 6. REFERÊNCIAS

- AGACHE, D. Alfred H. **Cidade do Rio de Janeiro, Remodelação, extensão e embelezamento** (Plano Agache). Foyer Brésilien, 1930.
- AGUIAR, Douglas, NETTO, Vinicius M. et al. **Urbanidades**. Rio de Janeiro: Folio Digital: Letra e Imagem, 2012.
- AGUIAR, Douglas. **Urbanidade e a qualidade da cidade**. *Arquitextos*, São Paulo, ano 12, n. 141.08, Vitruvius, mar. 2012.
- Atlas, 2002.
- ASCHER, François. **Novos Princípios do Urbanismo seguido de Novos Compromissos Urbanos: Um Léxico**. Lisboa: Livros Horizonte, 2010
- AUGÉ, Marc. **Não-Lugares: Introdução a uma antropologia da supermodernidade**. São Paulo: Ed. Papirus, 1994.
- BAUMAM. Z.. **Comunidade: a busca por segurança no mundo atual**. Trad. de Plínio Dentzien. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2003.
- BLAKELY, Edward J. SNYDER, Mary Gail. **Fortress America: Gated Communities in the United States**. Washington e Cambridge: Brookings Institution Press e Lincoln Institute of Land Policy, 1997.
- BONET CORREA, Antonio. **Las Claves del Urbanismo**. Ariel: Barcelona, 1989.
- BOURDIEU, Pierre. *A distinção*. Crítica social do julgamento. São Paulo: EDUSP; Porto Alegre: Zouk, 2008 (1984).
- BRASIL. Lei nº 10.257 de 2001. Regulamenta os arts. 182 e 183 da Constituição Federal, estabelece diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências. **Diário Oficial [da] república Federativa do Brasil**, Poder executivo, Brasília, DF, 10 de julho de 2001.
- BRASIL. Lei nº 4591 de 16 de dezembro de 1964. Dispõe sobre o condomínio em edificações e as incorporações imobiliárias. **Diário Oficial [da] república Federativa do Brasil**, Poder executivo, Brasília, DF, 16 de dezembro de 1964.
- BRASIL. Lei nº 6766 de 19 de dezembro de 1979. Dispõe sobre o Parcelamento do Solo Urbano e dá outras Providências. **Diário Oficial [da] república Federativa do Brasil**, Poder executivo, Brasília, DF, 19 de dezembro de 1979.
- CALDEIRA, T. P. do R.. **Cidade de muros: crime, segregação e cidadania em São Paulo**. São Paulo: Edusp. 2000.
- CASTELLS, M. **A questão urbana**. 4. ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1983.
- CASTELLS, M. **Problemas de investigação em Sociologia urbana**. SP: Martins Fontes, s/d.
- CASTRO, A.A.B.C.; LIRA, A.H.C.; FREITAS, P.V.N. **Morfologia e Propriedades Topo-Geométricas dos Condomínios Horizontais da Cidade de João Pessoa, Brasil**. In: Conferência Internacional Da Rede Lusófona De Morfologia Urbana, 5, Guimarães, 2016. Atas... Guimarães: Universidade do Minho, 2016.
- CHOAY, F. **O Urbanismo**. São Paulo: Perspectiva, 1965.
- CIOCOLETTO, A. et al, **Espacios para la vida cotidiana**. Auditoría de calidad urbana con perspectiva de género. Barcelona: Ed. Comanegra, 2014.
- CORREIA, Roberto Lobato. **O espaço urbano**. 3. ed. São Paulo: Ática, 2002.



- CULLEN, G. **Paisagem urbana**. São Paulo: Martins Fontes, 1961.
- DEL RIO, Vicente. **INTRODUÇÃO AO DESENHO URBANO NO PROCESSO DE PLANEJAMENTO**. São Paulo: PINI, 1990.
- DUNKER, Christian. **Mal-estar, sofrimento e sintoma**. A psicopatologia do Brasil entre muros no Brasil. Brasil: Ed. Boitempo, 2015.
- DURKHEIM, Émile. **Da divisão do trabalho social**. São Paulo: Martins Fontes, 1999 [1893].
- EUFRASIO, M. **Estrutura Urbana e Ecologia Humana**. A escola sociológica de Chicago (1915-1940). São Paulo: Editora 34, 2013
- FERRAZ, Flávio Rodrigues. **Relações entre desenho urbano e ocorrências criminais- o caso do distrito federal**. Tese de Doutorado: FAUUnB.BRASÍLIA, 2017.
- GEDDES, P. **Cidades em Evolução**. EUA: Ed. Papyrus, 1915.
- GEHL, J. **Cidades para pessoas**. São Paulo: Ed. Perspectiva, 2013.
- GIL, A. C. **Métodos e técnicas de pesquisa social**. 6ª edição. São Paulo. Ed. Atlas. S.A, 2008.
- GIL, A. C. **Como elaborar projetos de pesquisa**. 4.ed. São Paulo:2002
- GOUVÊA, Luiz Alberto. **Biocidade: conceitos e critérios para um bom desenho ambiental urbano, em localidades de clima tropical de planalto**. São Paulo: Nobel, 2002.
- GRANT, Jill. Planning responses to gated communities in Canada. In.: **Conference Gated Communities: Building Social Division or Safer Communities?** Glasgow: University of Glasgow. Setembro, 18-19, 2003.
- HALL, Edward T. **A dimensão oculta**. Coleção a, São Paulo, Martins Fontes, 2005.
- HARDT, L.P., SANTOS, C.R.. Qualidade ambiental e vida nas cidades. In: PAVIANI, A. et al. **Planejamento & urbanismo na atualidade brasileira**. São Paulo: Rio de Janeiro: Livre expressão, 2013.
- HARVEY, David. **A justiça social e a cidade**. São Paulo: Hucitec, 1980.
- HARVEY, David. **O enigma do capital e as crises do capitalismo**. São Paulo: Boitempo, 2011.
- HILLIER, B. et al. Natural Movement: Or, Configuration and Attraction in Urban Pedestrian Movement. **Environment and Planning B: Planning and Design**, v. 20, n. 1, p. 29–66, 1993.
- HILLIER, B. **Space is the machine**. Londres: Cambridge University Press, 1996.
- HILLIER, B.; YANG, T.; TURNER, A. Normalising Least Angle Choice in Depthmap - And How It Opens Up New Perspectives on the Global and Local Analysis of City Space. **Journal of Space Syntax**, v. 3, n. 2, p. 155–193, 2012.
- HILLIER, Bill; HANSON, Julienne. **The social logic of space**. Cambridge: Cambridge University Press, 1984.
- HOLANDA, F. (org.). **Arquitetura & Urbanidade**. São Paulo: Pro Editores, 2003
- HOLANDA, F. Arquitetura sociológica. In: R. B. **Estudos Urbanos e regionais**. V. 9 , N.1.Maio, 2007.
- HOLANDA, F. **O espaço de Exceção**. Brasília: Ed. Universidade de Brasília, 2002.
- HOLANDA, F.; MEDEIROS, V.. Ordem & Desordem em Brasília & Chandigarh. In: HOLANDA, F.. **Ordem & Desordem: Arquitetura & Vida social**. Brasília: Ed. FRBH, 2012. Cap.01, p.17-46.
- HOLANDA, F.. **10 mandamentos da Arquitetura**. Brasília: FRBH, 2013

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Censo populacional 2010**. Disponível em <http://www.ibge.gov.br>, acessado em outubro de 2017.

INSTITUTO DE POLÍTICAS DE TRANSPORTE & DESENVOLVIMENTO. **Índice de Caminhabilidade: Ferramenta Versão 2.0**. Rio de Janeiro: ITDP, 2018.

JACOBS, Jane. **Morte e vida de grandes cidades**. Coleção a, São Paulo, WMF Martins Fontes, 2000.

JORDÃO, L.. **[Sub]urbanização: a expansão urbana de São Carlos por meio dos condomínios**. 2014. 185 f. Dissertação (Mestrado) - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo. Universidade de Brasília, Brasília, 2014.

KOHLSDORF, G.; KOHLSDORF, M.E.. **Ensaio sobre o desempenho morfológico dos lugares**. Brasília: FRBH, 2017.

KOHLSDORF, M. E.. Breve histórico do espaço urbano como campo disciplinar. In **O espaço da cidade** – contribuição à análise urbana (pp. 15 –72). São Paulo: Projeto, 1985.

LAMAS, José Manuel R. G.. **Morfologia Urbana e desenho da cidade**. 2ª.edição. [Lisboa]: Fundação Calouste Gulbekian, 2000.

LEFEBVRE, H. **O direito à cidade**. São Paulo: Ed. Moraes, 1991

LEFEBVRE, H. *The survival of capitalism*. Nova York: St. Martin's Press, 1976.

LEFEBVRE, Henri. **Espaço e Política**. Belo Horizonte: Editora UFMG, 2008. Tradução: Margarida Maria de Andrade e Sérgio Martins.

LEITE, Priscila S. Chisté. Contribuições de Henri Lefebvre para a leitura da cidade. In: **Germinal: Marxismo e Educação em Debate**. Salvador, v. 10, n. 1, p. 239-249, mai. 2018.

LOCKE, J. **An Essay concerning Human Understanding**. Edited with an Introduction, Critical Apparatus and Glossary by Peter H. Nidditch. Oxford, Clarendon Press, 1975.

LOJKINE, Jean. **O Estado capitalista e a questão urbana**. São Paulo: Martins Fontes, 1981 e 1997 (1ª e 2ª).

LYNCH, Kevin - **La buena forma de la ciudad**. Barcelona: Gustavo Gili, 1985.

LYNCH, Kevin. **The image of the city**. Cambridge: The M.I.T. Press, 1960.

MACHADO, F. **Expansão e consolidação do tecido urbano: loteamentos e a criação de espaços abertos de Tijucas – SC**. Dissertação (mestrado) – Universidade Federal de Santa Catarina, Centro Tecnológico, Programa de Pós-Graduação PÓSARQ. SC, 2018.

MARAFON, Glaucio José. Espaço urbano: a abordagem da escola de Chicago e da escola marxista. In: **Ciência e Natura**. Departamento de Geociências - Centro de Ciências Naturais e Exatas UFSM, Santa Maria- RS, 1996.

MEDEIROS, Valério A. S., HOLANDA, Frederico, BARROS, Ana P.B. G., PEREIRA, Rafael H. M. **O uso da sintaxe espacial na análise do desempenho do transporte urbano: limites e potencialidades**. Texto para discussão 1630 . Ed.IPEA, Rio de Janeiro, 2011.

MOURA, Cristina Patriota de. **Condomínios no Brasil Central-expansão Urbana e Antropologia**. Brasília: ed. UnB. 2012.

NETTO, Vinicius M.. **O que a sintaxe espacial não é?** Arquitectos, São Paulo, ano 14, n. 161.04, Vitruvius, out. 2013.  
<<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitectos/14.161/4916>>.

Oliveira, Arthur D.. **Condomínios horizontais fechados em Viçosa-MG: aproximações a partir da sintaxe espacial**. Dissertação mestrado. Viçosa, MG, 2018.

- PANERAI, P.. **Análise Urbana**. Coleção arquitetura e Urbanismo. Ed. UnB: Brasília, 2014. Trad. Francisco Leitão.
- PARK, Robert. A cidade: sugestões para a investigação do comportamento humano no meio urbano. In Velho, Octávio Guilherme (org.). **O fenômeno urbano**. Guanabara: Rio de Janeiro, 4ª ed., p. 26 a 67, 1987.
- PARK, Robert. BURGESS, Ernest W. **The City**. Chicago: The University of Chicago Press, 1925
- POPPER, K.R. **Conjectures and Refutations**. 4 ed., London, Routledge and Kegan Paul, 1972.
- REIS, Nestor Goulart. **Notas sobre urbanização dispersa e novas formas de tecido urbano**. São Paulo, Via das Artes, 2006.
- ROGERS, R., Gumuchdjan, P. **Cidades para um pequeno planeta**. 2013
- ROLNIK, R. **Guerra dos lugares**: a colonização da terra e da moradia na era das finanças. São Paulo: Boitempo, 2015.
- SABOYA, R.; NETTO, V. M.; VARGAS, J. C. Fatores morfológicos da vitalidade urbana: uma investigação sobre o tipo arquitetônico e seus efeitos. **Arquitextos** - Vitruvius, v. 180.02, 2015.
- SALGADO, Elizabeth. **O Loteamento residencial fechado no quadro das transformações da metrópole de São Paulo**. Dissertação de Mestrado. Faculdade de arquitetura e urbanismo – Universidade de São Paulo. São Paulo: 2000.
- SANTOS, Denise Mônaco dos. **Atrás dos muros**: unidades habitacionais em condomínios horizontais fechados. Dissertação de Mestrado. São Carlos, 2002.
- SANTOS, Milton. **A urbanização brasileira**. São Paulo: Hucitec, 1993.
- SIMMEL, Georg. A metrópole e a vida mental. In: VELHO, Otávio Guilherme (org.). **O fenômeno urbano**. Rio de Janeiro: Zahar Editores, (1903) 1973.
- TENORIO, G. **Ao desocupado em cima da ponte**. Brasília, arquitetura e vida pública. Tese de Doutorado: FAUUnB, 2012.
- TURNER, A. Angular Analysis. **Proceedings of the 3rd Space Syntax Symposium**. Atlanta, 2001.
- TURNER, A. **Angular Analysis**: A Method of the Quantification of Space. CASA Working Paper, 23, p. 1-22, 2000.
- WIRTH, L. A bibliography of the urban community. In: PARK, R. E. & BURGESS, E. W. (Eds.) **The City**. Chicago: University of Chicago Press, 1925.
- ZECHIN, PATRICK DI ALMEIDA VIEIRA. **Sobre a dimensão espacial da desigualdade socioeconômica urbana**. Um estudo sobre cinco cidades brasileiras. Tese de Doutorado: FAUUnB.BRASÍLIA, 2017.

*“Um galo sozinho não tece uma manhã:  
ele precisará sempre de outros galos.  
De um que apanhe esse grito que ele  
e o lance a outro; de um outro galo  
que apanhe o grito de um galo antes  
e o lance a outro; e de outros galos  
que com muitos outros galos se cruzem  
os fios de sol de seus gritos de galo,  
para que a manhã, desde uma teia tênue,  
se vá tecendo, entre todos os galos.  
E se encorpando em tela, entre todos,  
se erguendo tenda, onde entrem todos,  
se entretendendo para todos, no toldo  
(a manhã) que plana livre de armação.  
A manhã, toldo de um tecido tão aéreo  
que, tecido, se eleva por si: luz balão”*

**JOÃO CABRAL DE MELO NETO - Tecendo a Manhã**

## **APÊNDICES & ANEXOS**

## 7. APÊNCIDES & ANEXOS

### 1 – Questionário teste (apresentado na banca de qualificação):

|   |     |  |                       |  |                     |                           |
|---|-----|--|-----------------------|--|---------------------|---------------------------|
| 6 | 6.1 | Como qualifica a paisagem humana do entorno dos CHF's em termos <b>humanos</b> ? |                       |  |                     |                           |
|   |     | <b>Nada animada</b>  | <b>pouco animada</b>  | <b>nem animada nem desanimada</b>          | <b>animada</b>      | <b>muito animada</b>      |
|   | 6.2 | Avaliação da paisagem humana que vê nas ruas ao redor dos CHF's:                 |                       |  |                     |                           |
|   |     | <b>muito insatisfatória</b>  | <b>insatisfatória</b> | <b>nem satisfatória nem insatisfatória</b> | <b>satisfatória</b> | <b>muito satisfatória</b> |
|   | 6.3 | As ruas ao redor dos CHF's te evoca a sensação de segurança?                     |                       |  |                     |                           |
|   |     | <b>Muita insegurança</b>   | <b>Insegurança</b>    | <b>Nem insegura nem segura</b>             | <b>segurança</b>    | <b>Muita segurança</b>    |
|   | 6.4 | As ruas ao redor do CHF's te evoca a sensação de afeto e pertencimento?          |                       |  |                     |                           |
|   |     | <b>muito insatisfatória</b>  | <b>insatisfatória</b> | <b>nem satisfatória nem insatisfatória</b> | <b>satisfatória</b> | <b>muito satisfatória</b> |
|   | 6.5 | Defina o entorno dos CHF's em 01 palavra:  |                       |  |                     |                           |
|   |     |  |                       |  |                     |                           |

### 2 – Apresentação Questionário final:

#### QUESTIONÁRIO PILOTO - DOU F AU-UnB.

Esse questionário faz parte de uma pesquisa maior que estuda a interferência das grandes barreiras visuais e físicas - como os muros de condomínios horizontais fechados na experiéncia das cidades. Com fins acadêmicos é parte crucial para a tese de doutorado para a Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da UNB - Universidade de Brasília. Visa descobrir a opinião das pessoas sobre este padrão que mura as cidades e divide os que estão dentro dos que estão fora. Pretende-se descobrir a percepção dos transeuntes e pessoas que passam ou vivenciam parcelas da cidade completamente muradas.

### 3– Questionário final:

#### A - CARACTERIZAÇÃO DO SUJEITO.

1. QUAL A SUA IDADE?
2. GÊNERO - (FEMININO / MASCULINO / NÃO DECLARAR)
3. QUAL É A SUA PROFISSÃO?
4. MORA EM CONDOMÍNIO HORIZONTAL FECHADO? (SIM/NÃO)
5. QUAL É O SEU GRAU DE ESCOLARIDADE?

- ANAL FABETO
- FUNDAMENTAL
- MÉDIO
- CURSO SUPERIOR
- MESTRADO
- DOUTORADO
- PÓS-DOUTORADO

6. QUAL A SUA RENDA FAMILIAR?

- 0 - 2 SALÁRIOS MÍNIMOS
- MAIS QUE 2 A 5 SALÁRIOS MÍNIMOS
- MAIS QUE 5 A 10 SALÁRIOS MÍNIMOS
- MAIS QUE 10 A 20 SALÁRIOS MÍNIMOS
- ACIMA DE 20 SALÁRIOS MÍNIMOS

7. QUAL É O SEU PRINCIPAL MEIO DE TRANSPORTE PARA ROTINAS DE TRABALHO?

- PEDESTRE
- BICICLETA
- AUTOMÓVEL PARTICULAR
- AUTOMÓVEL PÚBLICO (UBER/ FRETE/ ETC)
- TRANSPORTE COLETIVO PÚBLICO
- OUTROS

8. QUAL É O SEU PRINCIPAL MEIO DE TRANSPORTE PARA ROTINAS DE LAZER?

- PEDESTRE
- BICICLETA
- AUTOMÓVEL PARTICULAR
- AUTOMÓVEL PÚBLICO (UBER/ FRETE/ ETC)
- TRANSPORTE COLETIVO PÚBLICO
- OUTROS

**B - PERCEPÇÃO DAS RUAS AO REDOR DOS CONDOMÍNIOS HORIZONTAIS FECHADOS.**

9. Durante seus trajetos pela cidade você passa por alguma área que possua um extenso muro de Condomínio Horizontal fechado? [Se sim, responder as próximas]  
(Sim / não)

**C - ANÁLISE DA PERCEPÇÃO.**

10. Por quais motivos você passa por essa rua?

- Para ir para o trabalho
- Para ir ao comércio do bairro
- Para realizar caminhadas por lazer (jogging)

- Par a ir ao ponto de ônibus
- Outros motivos

11. Qual a sua percepção sobre os grandes muros dos condomínios ao longo das ruas?

|                 |           |                 |          |                |
|-----------------|-----------|-----------------|----------|----------------|
|                 |           |                 |          |                |
| Acho muito ruim | Acho ruim | Sou indiferente | Acho bom | Acho muito bom |

12. Sobre os muros dos condomínios:

12.1 - Uma rua ao longo de muros é:

|            |      |             |        |              |
|------------|------|-------------|--------|--------------|
|            |      |             |        |              |
| Muito feia | Feia | indiferente | bonita | Muito bonita |

12.2 - Uma rua ao longo de muros é:

|                |          |             |        |              |
|----------------|----------|-------------|--------|--------------|
|                |          |             |        |              |
| Muito insegura | Insegura | indiferente | Segura | Muito segura |

13. Você caminha ou caminharia nesta calçada, ao lado dos muros:

|  |  |
|--|--|
| somente de dia                             |  |
| somente de noite                           |  |
| em ambos os horários                       |  |
| Não, não caminharia nela em nenhum horário |  |

14. As calçadas ao lado deste condomínio são confortáveis?

|                     |  |
|---------------------|--|
| São confortáveis    |  |
| Indiferente         |  |
| São desconfortáveis |  |

15. Esta rua é bem iluminada?

|                    |  |
|--------------------|--|
| São bem iluminadas |  |
| Nem bom, nem ruim. |  |
| São mal iluminadas |  |

16. Esta rua é limpa?

|                        |  |
|------------------------|--|
| São limpas             |  |
| Nem limpas e nem sujas |  |
| São sujas              |  |

17. Há muitas pessoas caminhando nestas calçadas?

|  |  |  |  |  |
|--|--|--|--|--|
|  |  |  |  |  |
|--|--|--|--|--|

|             |       |                     |       |            |
|-------------|-------|---------------------|-------|------------|
| Muito pouca | pouca | Nem muito nem pouca | muita | Muitíssima |
|-------------|-------|---------------------|-------|------------|

18. Há **variedade** de gênero, etnias e idades andando nestas ruas?

|                     |               |                             |               |                    |
|---------------------|---------------|-----------------------------|---------------|--------------------|
| Pouquíssima variada | Pouco variada | Nem muito nem pouco variada | Muito variada | Muitíssima variada |
|---------------------|---------------|-----------------------------|---------------|--------------------|


19. Uma mulher se sentiria segura e confortável ao caminhar sozinha por esta rua?

|             |  |
|-------------|--|
| Sim         |  |
| Indiferente |  |
| Não         |  |


20. É seguro atravessar essa rua?

|             |  |
|-------------|--|
| sim         |  |
| indiferente |  |
| não         |  |

4 – Observação *in loco* teste:

|   |     |                             |  |
|---|-----|-----------------------------|--|
| 4 | 4.1 | Integração Global           | Escala de análise e comparação<br> |
|   | 4.2 | Acesso e circulação         |  |
|   | 4.3 | Uso do solo/ Vizinhança     |  |
|   | 4.4 | Conexões “Olhos para a Rua” |  |
|   | 4.5 | Nível de tratamento         |  |

5 – Observação *in loco* final:

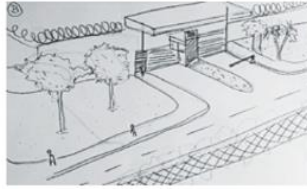
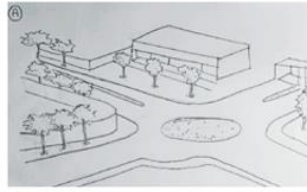
|                          |  |
|--------------------------|--|
| PESSOAS                  | ESCALA DE COMPARAÇÃO<br> |
| ACESSO E CIRCULAÇÃO      |  |
| USO DO SOLO / VIZINHANÇA |  |
| CONEXÃO “OLHOS DA RUA”   |  |
| NÍVEL DE TRATAMENTO      |  |
| TOPOCEPTIVO              |  |



## 6 – Imagens mentais:

### **campos visuais**

Observa cenas ou visadas pertencentes a cada estação sequencial da área considerada. Podem localizar-se em qualquer direção das possibilidades motoras do observador, mas na pesquisa de percepções universais adotam-se três possibilidades de campos visuais: frontal, lateral direito e lateral esquerdo.



**Maria Elaine Kohlsdorf  
& Gunter Kohlsdorf.  
DIMENSÃO TOPOCEPTIVA. 2005**

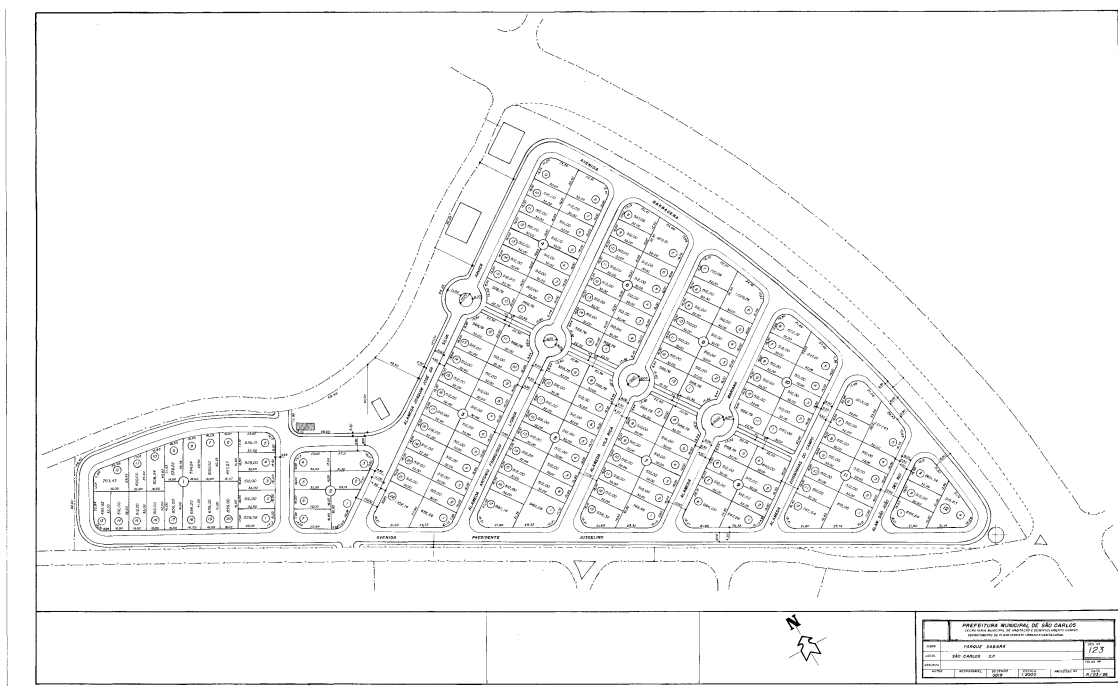
## 6 – Levantamento casas em Condomínios Horizontais fechados:

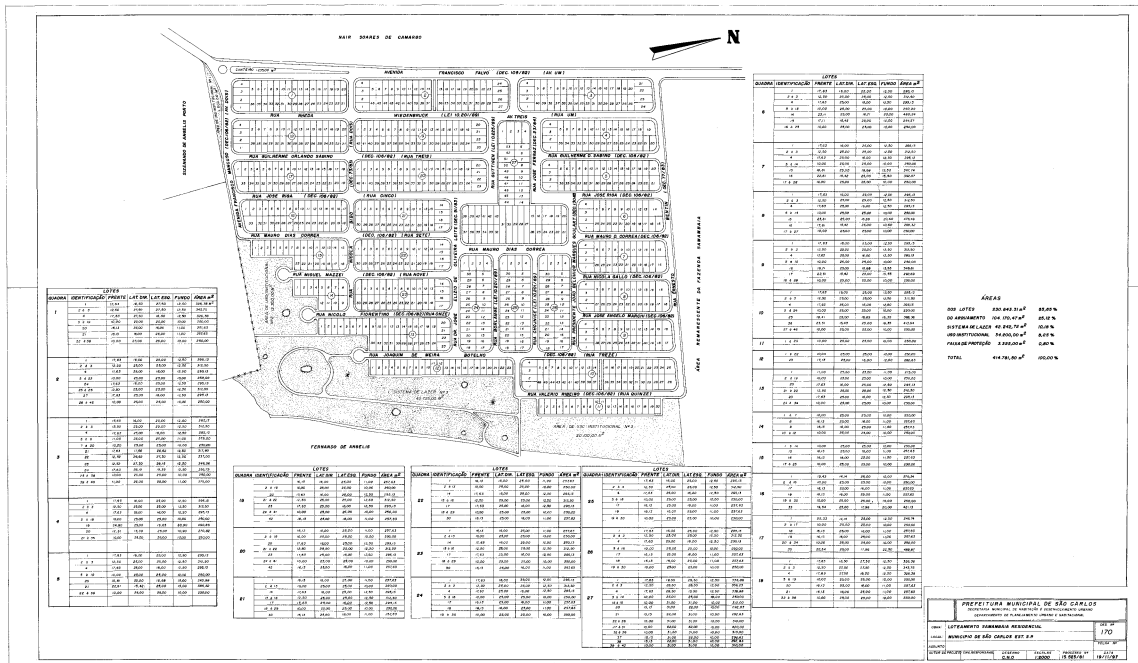
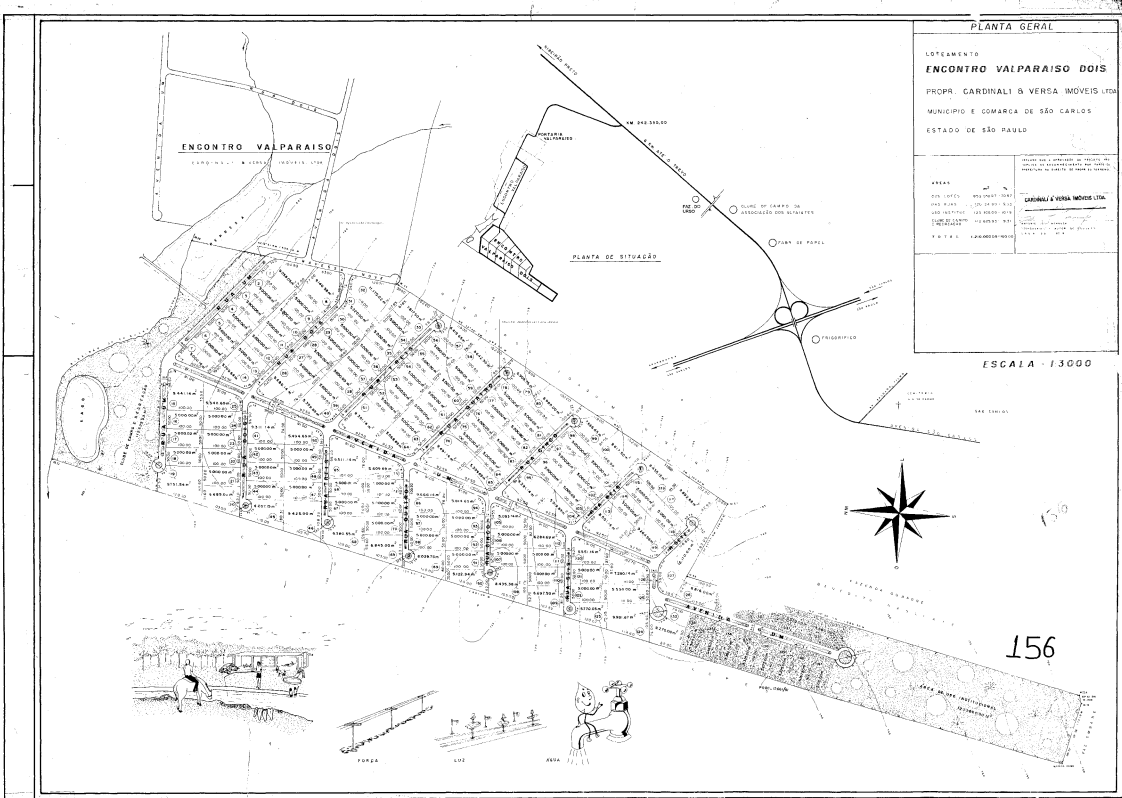
| Tabela 3513 - Domicílios particulares permanentes e Moradores em Domicílios particulares permanentes por adequação da moradia, segundo o tipo de domicílio, a condição de ocupação do domicílio, o tipo de material das paredes externas e a existência de energia elétrica |  |            |
|---|--|------------|
| Variável = Domicílios particulares permanentes (Unidades)   |  |            |
| Adequação da moradia = Total  |  |            |
| Condição de ocupação do domicílio = Total   |  |            |
| Tipo de material das paredes externas = Total   |  |            |
| Existência de energia elétrica = Total  |  |            |
| Ano = 2010  |  |            |
| Brasil, Grande Região, Unidade da Federação e Município   | Tipo de domicílio  |            |
| Brasil  | Total  | 57.320.555 |
|   | Casa   | 49.780.056 |
|   | Casa de vila ou em condomínio                            | 1.024.743  |
|   | Apartamento  | 6.206.561  |
|   | Habitação em casa de cômodos, cortiço ou cabeça de porco | 295.218    |
| Sudeste   | Oca ou maloca  | 13.977     |
|   | Total  | 25.197.306 |
|   | Casa   | 20.852.957 |
|   | Casa de vila ou em condomínio                            | 520.828    |
|   | Apartamento  | 3.667.180  |
| São Paulo   | Habitação em casa de cômodos, cortiço ou cabeça de porco | 155.959    |
|   | Oca ou maloca  | 383        |
|   | Total  | 12.825.453 |
|   | Casa   | 10.704.237 |
|   | Casa de vila ou em condomínio                            | 182.406    |
| São Carlos - SP   | Apartamento  | 1.851.340  |
|   | Habitação em casa de cômodos, cortiço ou cabeça de porco | 87.305     |
|   | Oca ou maloca  | 164        |
|   | Total  | 71.613     |
|   | Casa   | 64.086     |
| São Carlos - SP   | Casa de vila ou em condomínio                            | 1.541      |
|   | Apartamento  | 5.907      |
|   | Habitação em casa de cômodos, cortiço ou cabeça de porco | 78         |
|   | Oca ou maloca  | -          |

**Nota:**

1 - Os dados são da Amostra.

## 7 – Projetos urbanos de Aprovação analisados na cidade de São Carlos:

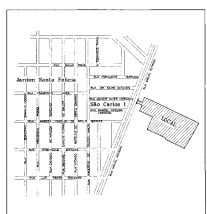
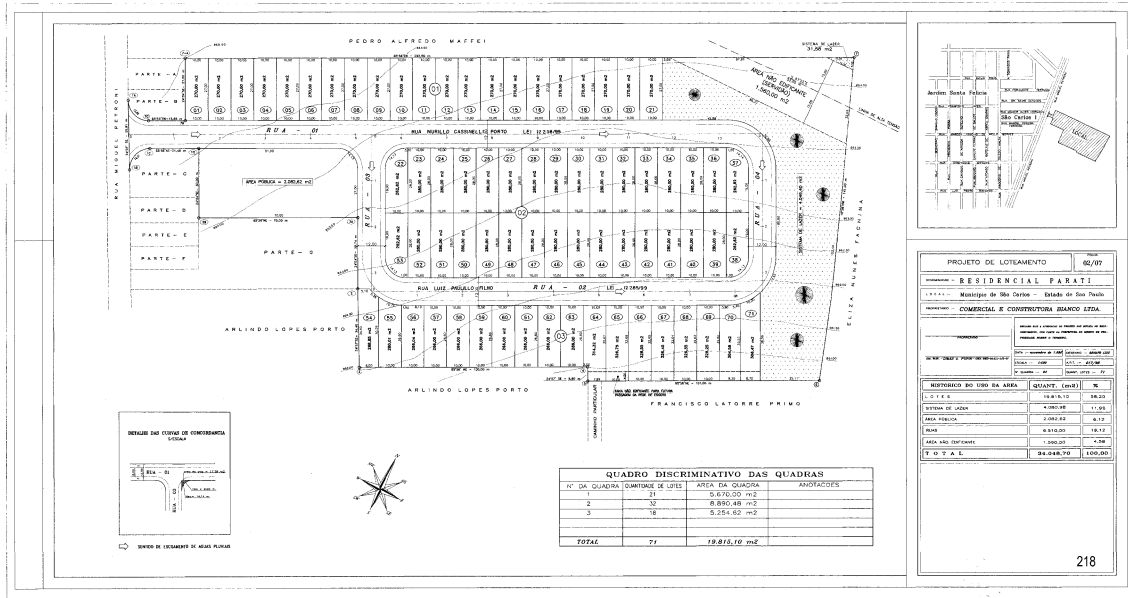




PREFEITURA MUNICIPAL DE SÃO CARLOS  
DEPARTAMENTO DE URBANISMO E OBRAS  
MUNICÍPIO DE SÃO CARLOS - S.P.A.

PROJ. DE ENGENH. ...  
PROJ. DE ARQUIT. ...  
PROJ. DE PAVIM. ...  
PROJ. DE RELEV. ...  
PROJ. DE DREN. ...  
PROJ. DE VENTIL. ...  
PROJ. DE SANEAM. ...  
PROJ. DE VEGE. ...  
PROJ. DE MOBIL. ...  
PROJ. DE ILUM. ...  
PROJ. DE SINALIZ. ...

PROJ. DE ENGENH. ...  
PROJ. DE ARQUIT. ...  
PROJ. DE PAVIM. ...  
PROJ. DE RELEV. ...  
PROJ. DE DREN. ...  
PROJ. DE VENTIL. ...  
PROJ. DE SANEAM. ...  
PROJ. DE VEGE. ...  
PROJ. DE MOBIL. ...  
PROJ. DE ILUM. ...  
PROJ. DE SINALIZ. ...



**PROJETO DE LOTEAMENTO** Nº 62/97

**RESIDENCIAL FARTI**

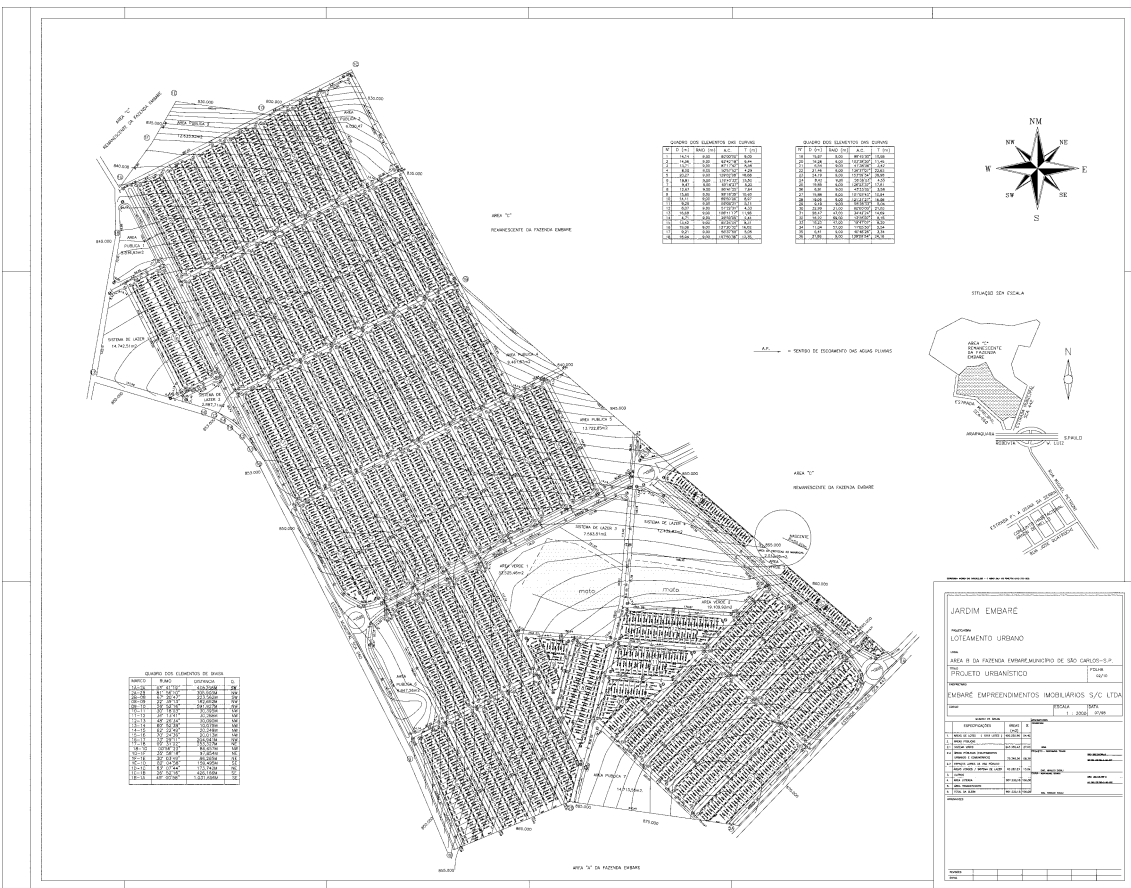
Município de São Carlos - Estado de São Paulo

Matrícula: **COMERCIAL & CONSTRUTORA BRANCO SPA**

**HISTÓRICO DO USO DA ÁREA**

| USO               | QUANT. (m <sup>2</sup> ) | %             |
|-------------------|--------------------------|---------------|
| LOTAS             | 18.811,10                | 100,00        |
| ÁREA DE JARDIM    | 4.200,00                 | 23,58         |
| ÁREA VERDE        | 2.000,00                 | 11,23         |
| ÁREA              | 8.610,00                 | 48,12         |
| ÁREA DE TERREIROS | 1.500,00                 | 8,42          |
| <b>TOTAL</b>      | <b>24.121,10</b>         | <b>100,00</b> |

218



**JARDIM EMBARE**

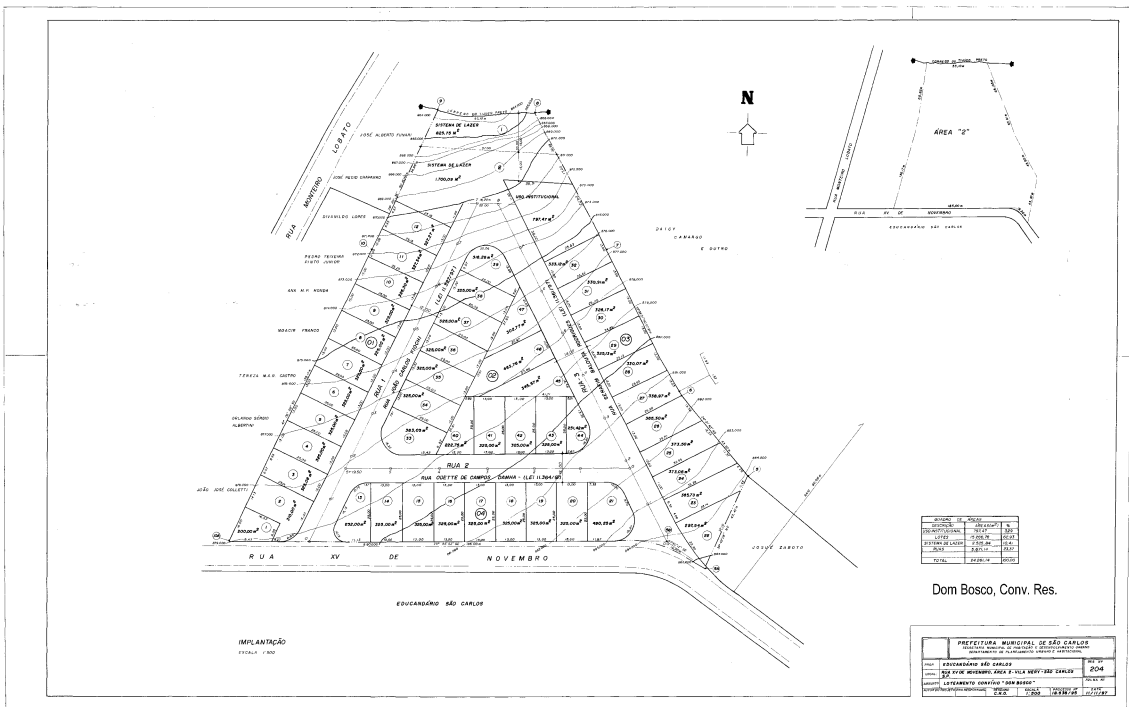
**LOTEAMENTO URBANO**

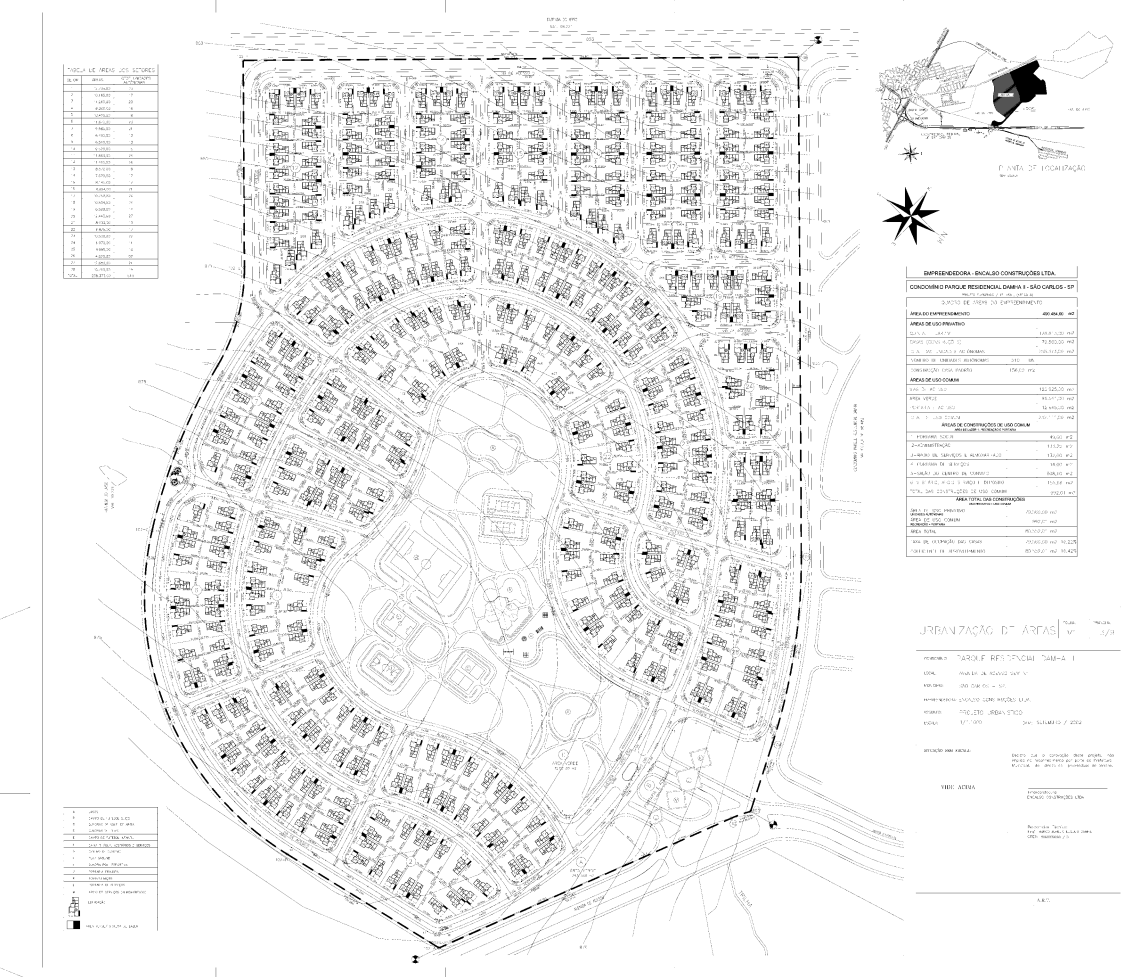
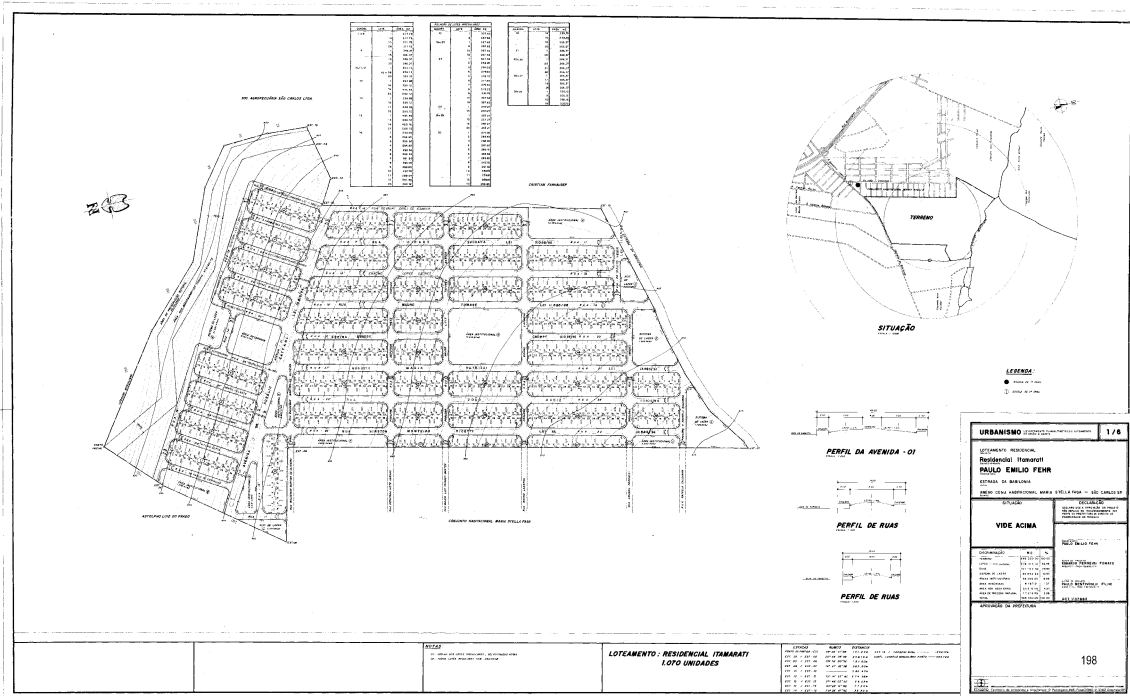
ÁREA DE DA FAIXA ENFAIXAMENTO DE USO COMUM - 17

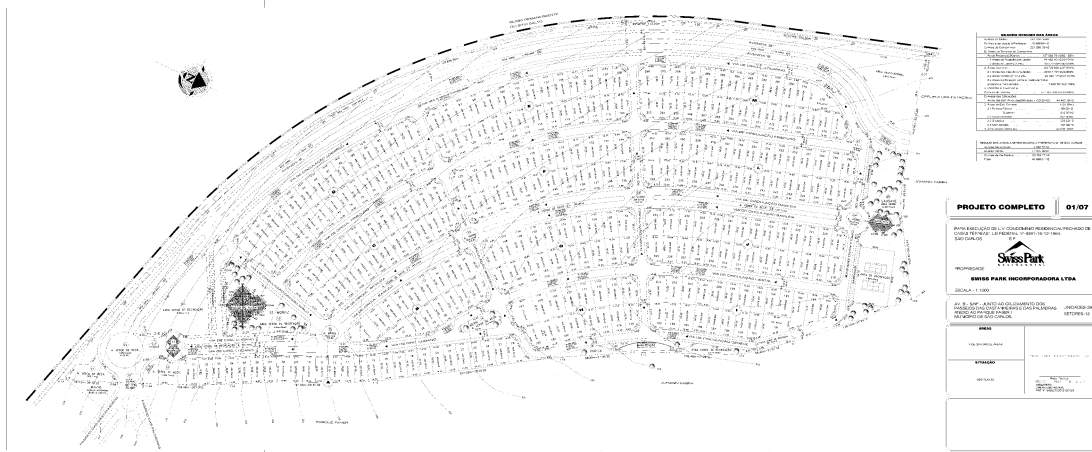
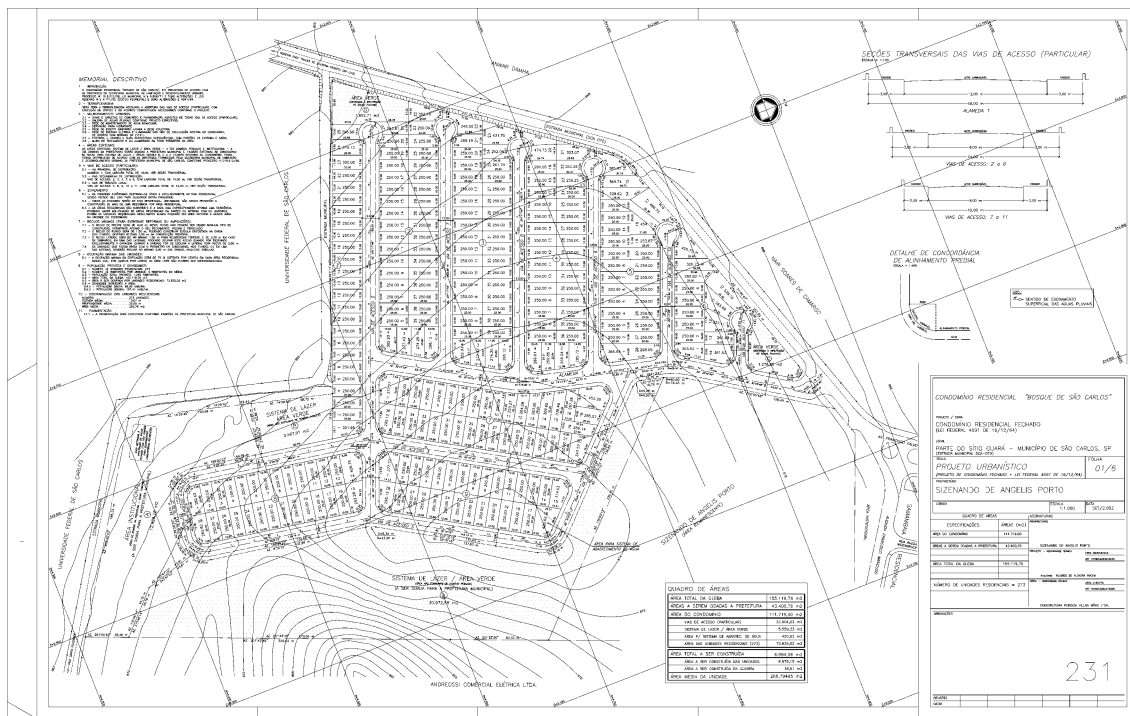
**PROJETO URBANÍSTICO**

EMBARE EMPREENDIMENTOS IMOBILIÁRIOS S/C LTDA

Matrícula: Nº 1.200/97



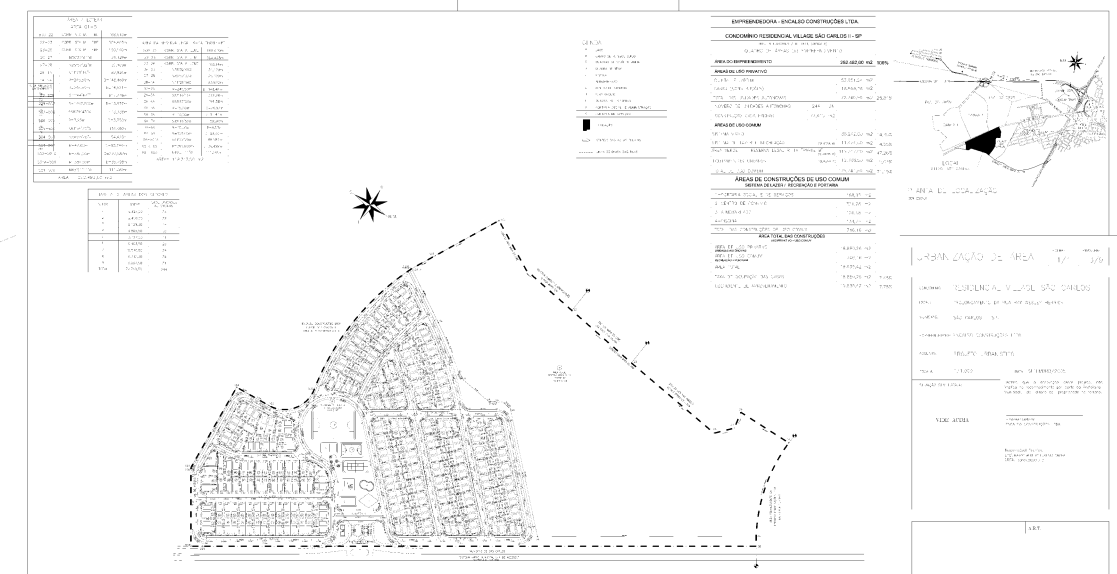






| CONDOMÍNIO RESIDENCIAL MONTREAL - SÃO CARLOS - SP |                                |
|---|--------------------------------|
| PROJETO DE EDIFICAÇÃO:                            | 122 4001 - 1000/10             |
| CHAVE DE ÁREAS DO DESENVOLVIMENTO:                |                                |
| ÁREA DO DESENVOLVIMENTO:                          | 261 902,62 m <sup>2</sup>      |
| ÁREA DE USO PRIVATIVO:                            | 87 423,62 m <sup>2</sup>       |
| CORTELA E ÁREAS:                                  |                                |
| USO CONSTRUTIVO:                                  | 38 766,88 m <sup>2</sup>       |
| TOTAL DAS ÁREAS AUTORIZADAS:                      | 133 540,69 m <sup>2</sup>      |
| NÚMERO DE UNIDADES AUTÔNOMAS:                     | 200 UNID.                      |
| CONTEÚDO MÁXIMO:                                  | 139 694 m <sup>2</sup>         |
| ÁREA DE USO COMUM:                                |                                |
| ÁREA DE USO:                                      | 59 336,00 m <sup>2</sup>       |
| LAJATES:  | 14 206,65 m <sup>2</sup>       |
| LATÃO E LUSTRE:                                   | 2 2 7 0 0 m <sup>2</sup>       |
| TOTAL DAS ÁREAS COMUM:                            | 76 200,65 m <sup>2</sup>       |
| ÁREA DE CONSTRUÇÕES DE USO COMUM:                 |                                |
| FORMA SOCIAL:                                     | 2011 m <sup>2</sup>            |
| CONTEÚDO:   | 3 0 0 m <sup>2</sup>           |
| TOTAL DAS CONSTRUÇÕES DE USO COMUM:               | 40 1 1 0 m <sup>2</sup>        |
| ÁREA TOTAL DAS CONSTRUÇÕES DE USO PRIVATIVO:      |                                |
| ÁREA DE USO PRIVATIVO:                            | 87 4 2 3 m <sup>2</sup>        |
| ÁREA DE USO COMUM:                                | 40 1 1 0 m <sup>2</sup>        |
| ÁREA TOTAL:                                       | 1 2 7 5 3 3 m <sup>2</sup>     |
| TOTAL DE QUANTIDADE DE COISAS:                    | 8 0 0 0 0 0 m <sup>2</sup>     |
| EQUIPAMENTOS DE ARQUITETURA:                      | 3 3 2 2 1 5 2 4 m <sup>2</sup> |

| URBANIZAÇÃO DE ÁREAS |   |
|----------------------|---|
| PROJETO:             | URBANIZAÇÃO DE ÁREAS DE USO PRIVATIVO           |
| LOCAL:               | ÁREA DE DESENVOLVIMENTO 3 - 1 - SAO CARLOS - SP |
| PROPOSTA:            | SOC. CARLOS - SP                                |
| PROJETO:             | PROJ. DE ARQUITETURA                            |
| PROPOSTA:            | ENDUSEMBRA E COMÉRCIO SANEAMENTO 153            |
| PROJETO:             | PROJ. DE ARQUITETURA                            |
| PROPOSTA:            | VEIC. ACMA                                      |
| PROJETO:             | PROJ. DE ARQUITETURA                            |
| PROPOSTA:            | VEIC. ACMA                                      |
| PROJETO:             | PROJ. DE ARQUITETURA                            |
| PROPOSTA:            | VEIC. ACMA                                      |
| PROJETO:             | PROJ. DE ARQUITETURA                            |
| PROPOSTA:            | VEIC. ACMA                                      |

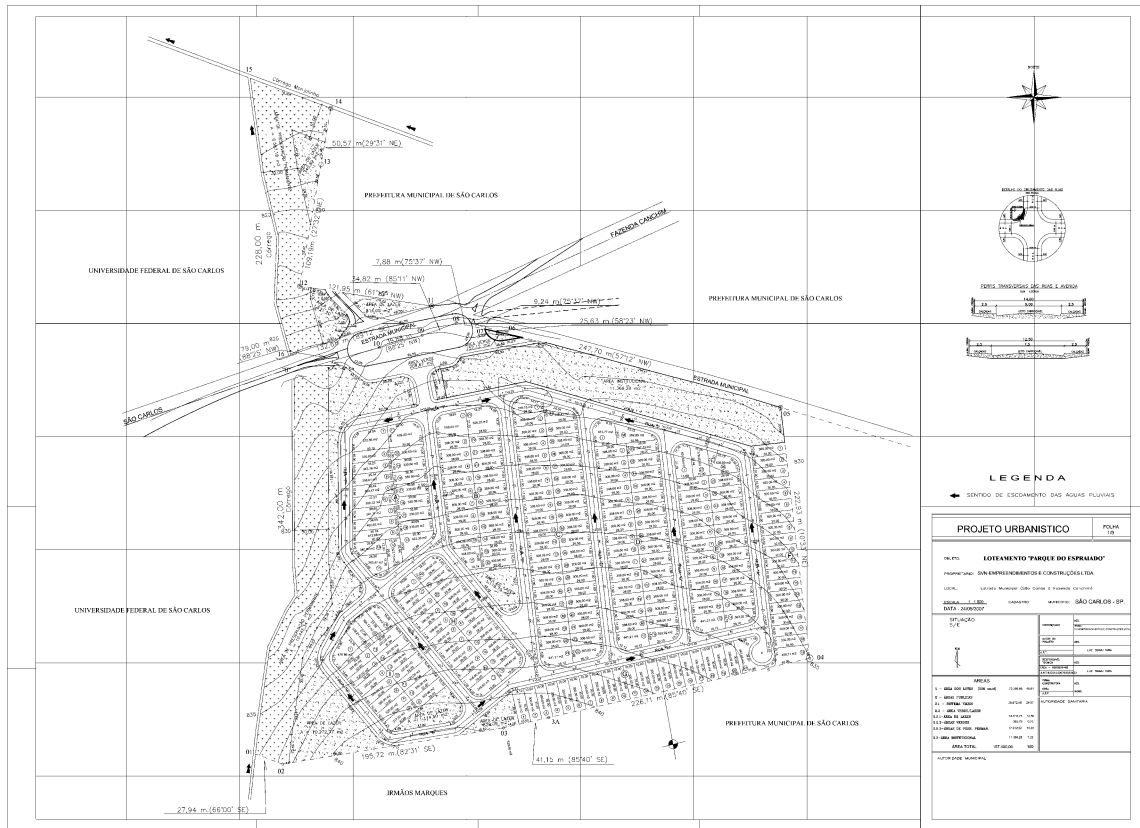


| URBANIZAÇÃO - ENCAIXE CONSTRUÇÕES - VILA     |                                |
|--|--------------------------------|
| PROJETO DE EDIFICAÇÃO:                       | 122 4001 - 1000/10             |
| CHAVE DE ÁREAS DO DESENVOLVIMENTO:           |                                |
| ÁREA DO DESENVOLVIMENTO:                     | 261 902,62 m <sup>2</sup>      |
| ÁREA DE USO PRIVATIVO:                       | 87 423,62 m <sup>2</sup>       |
| CORTELA E ÁREAS:                             |                                |
| USO CONSTRUTIVO:                             | 38 766,88 m <sup>2</sup>       |
| TOTAL DAS ÁREAS AUTORIZADAS:                 | 133 540,69 m <sup>2</sup>      |
| NÚMERO DE UNIDADES AUTÔNOMAS:                | 200 UNID.                      |
| CONTEÚDO MÁXIMO:                             | 139 694 m <sup>2</sup>         |
| ÁREA DE USO COMUM:                           |                                |
| ÁREA DE USO:                                 | 59 336,00 m <sup>2</sup>       |
| LAJATES:                                     | 14 206,65 m <sup>2</sup>       |
| LATÃO E LUSTRE:                              | 2 2 7 0 0 m <sup>2</sup>       |
| TOTAL DAS ÁREAS COMUM:                       | 76 200,65 m <sup>2</sup>       |
| ÁREA DE CONSTRUÇÕES DE USO COMUM:            |                                |
| FORMA SOCIAL:                                | 2011 m <sup>2</sup>            |
| CONTEÚDO:                                    | 3 0 0 m <sup>2</sup>           |
| TOTAL DAS CONSTRUÇÕES DE USO COMUM:          | 40 1 1 0 m <sup>2</sup>        |
| ÁREA TOTAL DAS CONSTRUÇÕES DE USO PRIVATIVO: |                                |
| ÁREA DE USO PRIVATIVO:                       | 87 4 2 3 m <sup>2</sup>        |
| ÁREA DE USO COMUM:                           | 40 1 1 0 m <sup>2</sup>        |
| ÁREA TOTAL:                                  | 1 2 7 5 3 3 m <sup>2</sup>     |
| TOTAL DE QUANTIDADE DE COISAS:               | 8 0 0 0 0 0 m <sup>2</sup>     |
| EQUIPAMENTOS DE ARQUITETURA:                 | 3 3 2 2 1 5 2 4 m <sup>2</sup> |

| URBANIZAÇÃO DE ÁREAS |   |
|----------------------|---|
| PROJETO:             | URBANIZAÇÃO DE ÁREAS DE USO PRIVATIVO           |
| LOCAL:               | ÁREA DE DESENVOLVIMENTO 3 - 1 - SAO CARLOS - SP |
| PROPOSTA:            | SOC. CARLOS - SP                                |
| PROJETO:             | PROJ. DE ARQUITETURA                            |
| PROPOSTA:            | ENDUSEMBRA E COMÉRCIO SANEAMENTO 153            |
| PROJETO:             | PROJ. DE ARQUITETURA                            |
| PROPOSTA:            | VEIC. ACMA                                      |
| PROJETO:             | PROJ. DE ARQUITETURA                            |
| PROPOSTA:            | VEIC. ACMA                                      |
| PROJETO:             | PROJ. DE ARQUITETURA                            |
| PROPOSTA:            | VEIC. ACMA                                      |
| PROJETO:             | PROJ. DE ARQUITETURA                            |
| PROPOSTA:            | VEIC. ACMA                                      |







**LEGENDA**

SENTELO DE ESCOAMENTO DAS ÁGUAS PLUVIAIS

| PROJETO URBANÍSTICO  |                       | PLANTA |
|--|-----------------------|--------|
| <b>LOTTAMENTO 'PARQUE DO ESPALARDO'</b>                            |                       |        |
| PROPOSTA DE PLANEJAMENTO E CONSTRUÇÃO DA                           |                       |        |
| LOCAL: Vila Maria, Município de São Carlos, Estado de Minas Gerais |                       |        |
| DATA: Junho/2007   |                       |        |
| AUTOR: [nome]  |                       |        |
| PROJEÇÃO: [projecção]  |                       |        |
| Escala: [escala]   |                       |        |
| LEGENDA  |                       |        |
| ÁREAS  |                       |        |
| 1 - ÁREA DOS LOTES   | 100.00 m <sup>2</sup> |        |
| 2 - ÁREA DE INFRAESTRUTURA   | 100.00 m <sup>2</sup> |        |
| 3 - ÁREA TOTAL   | 200.00 m <sup>2</sup> |        |
| 4 - ÁREA DE SERVIÇOS   | 100.00 m <sup>2</sup> |        |
| 5 - ÁREA DE VÁRIAS   | 100.00 m <sup>2</sup> |        |
| 6 - ÁREA DE RESERVA  | 100.00 m <sup>2</sup> |        |
| 7 - ÁREA DE PROTEÇÃO   | 100.00 m <sup>2</sup> |        |
| 8 - ÁREA DE SERVIÇOS   | 100.00 m <sup>2</sup> |        |
| 9 - ÁREA DE PROTEÇÃO   | 100.00 m <sup>2</sup> |        |
| 10 - ÁREA DE SERVIÇOS  | 100.00 m <sup>2</sup> |        |
| 11 - ÁREA DE PROTEÇÃO  | 100.00 m <sup>2</sup> |        |
| 12 - ÁREA DE SERVIÇOS  | 100.00 m <sup>2</sup> |        |
| 13 - ÁREA DE PROTEÇÃO  | 100.00 m <sup>2</sup> |        |
| 14 - ÁREA DE SERVIÇOS  | 100.00 m <sup>2</sup> |        |
| 15 - ÁREA DE PROTEÇÃO  | 100.00 m <sup>2</sup> |        |



## 8 – DIRETRIZES PROPOSTA PELO PD DE SÃO CARLOS:

Das Diretrizes Específicas para os Condomínios Habitacionais.

Art. 127. Os parcelamentos que resultem em regime jurídico da forma condominial deverão atender ao disposto nesta Lei.

Art. 128. Os empreendimentos imobiliários para fins de constituição de Condomínios Horizontais ou Verticais fechados deverão atender as condições estabelecidas neste Artigo:

§ 1º A área murada do empreendimento não poderá ser maior que: I - 200.000 m<sup>2</sup> (duzentos mil metros quadrados) para as Zonas 1, 2, 3-A, 3-B e 4-B, ressalvado o disposto no inciso II e sua alínea “b”; II - 550.000 m<sup>2</sup> (quinhentos e cinquenta mil metros quadrados) para: a) a Zona 4-A; b) as Zonas 2 e 4-B, no perímetro delimitado pelo quadrilátero definido pela divisa da Zona 4-A, Rodovia Washington Luiz (SP-310), Rodovia Engenheiro Thales de Lourena Peixoto (SP-318) e estrada Municipal SCA -442, na divisa com o Jardim Embaré;

§ 2º Nos casos dos empreendimentos condominais até 200.000 m<sup>2</sup> (duzentos mil metros quadrados), aplica-se o seguinte: I - as quadras que contêm os condomínios fechados não poderão exceder a 450 m (quatrocentos e cinquenta metros) na sua maior dimensão; II - os empreendimentos não poderão obstaculizar a continuidade das vias arteriais existentes ou projetadas; III - os empreendimentos deverão reservar, além do passeio público, faixas mínimas de 5 m (cinco metros) ao longo das vias locais de seu entorno, bem como de vias arteriais que não comportem características de eixo de atividade, para implementação de jardins voltados para as vias públicas, de tal modo que a presença de seus muros seja atenuada.

§ 3º Nos casos dos empreendimentos condominais acima de 200.000 m<sup>2</sup> (duzentos mil metros quadrados) e até 550.000 m<sup>2</sup> (quinhentos e cinquenta mil metros quadrados), aplica-se o seguinte:

I - os empreendimentos não poderão obstaculizar a continuidade das vias arteriais existentes ou projetadas;

II - as quadras que contêm os condomínios fechados terão as suas dimensões compatíveis com o porte do empreendimento. Mas, caso se afigure necessário, poderá a Prefeitura Municipal exigir a implantação de via pública no seu entorno, especialmente para assegurar a continuidade do sistema viário;

III - o comprimento das quadras ou setores destinados às unidades privativas não poderá exceder de 300 m (trezentos metros);

IV - os empreendimentos condominais deverão reservar, além do passeio público, faixas mínimas de 5 m (cinco metros) ao longo das vias públicas que vierem a ser implantadas

no seu entorno, ou em parte dele, para a implementação de jardins voltados para as referidas vias públicas, de tal modo que a presença de seus muros seja atenuada;

V - sem prejuízo da doação das áreas de lazer (10%) e de uso institucional (8%), que deverão ser localizadas fora do muro de fecho, cumprirá ao empreendimento condominial incluir nas áreas de uso comum dos condôminos o mínimo de 5% do total de sua área. Essa fração deverá ser predominantemente permeável para o fim de atuar no sistema de drenagem, autorizado o seu uso como área de lazer;

VI - o empreendimento deverá reservar, na parte externa do condomínio, área destinada para uso misto, podendo ocorrer atividades de cultura, lazer, comércio e prestação de serviços, caso ainda não haja área que cumpra essa finalidade.

§ 4º Não entrarão no cômputo das áreas muradas dos empreendimentos condominiais as áreas de reserva legal averbadas e as áreas de preservação permanente que forem destinadas para a sua composição.

Art. 129. Compete exclusivamente aos condomínios, com relação às suas áreas internas:

I - manutenção da infra-estrutura condominial e das áreas e equipamentos comuns, desde que situados no perímetro interno do empreendimento;

II - instalação de equipamentos de prevenção e combate a incêndios, conforme projeto previamente aprovado pelo Corpo de Bombeiros.

Art. 130. Os parcelamentos do solo, em regime jurídico condominial de aproveitamento do espaço urbano, deverão destinar 18% (dezoito por cento) para áreas públicas, sendo 10% (dez por cento) para áreas de lazer e 8% (oito por cento) para áreas institucionais, localizadas fora dos limites da área condominial fechada.

§ 1º Os regimes jurídicos condominiais resultantes de remembramento ou unificação de lotes gerados em parcelamentos já regularmente aprovados, estarão isentos das condições estabelecidas no caput.

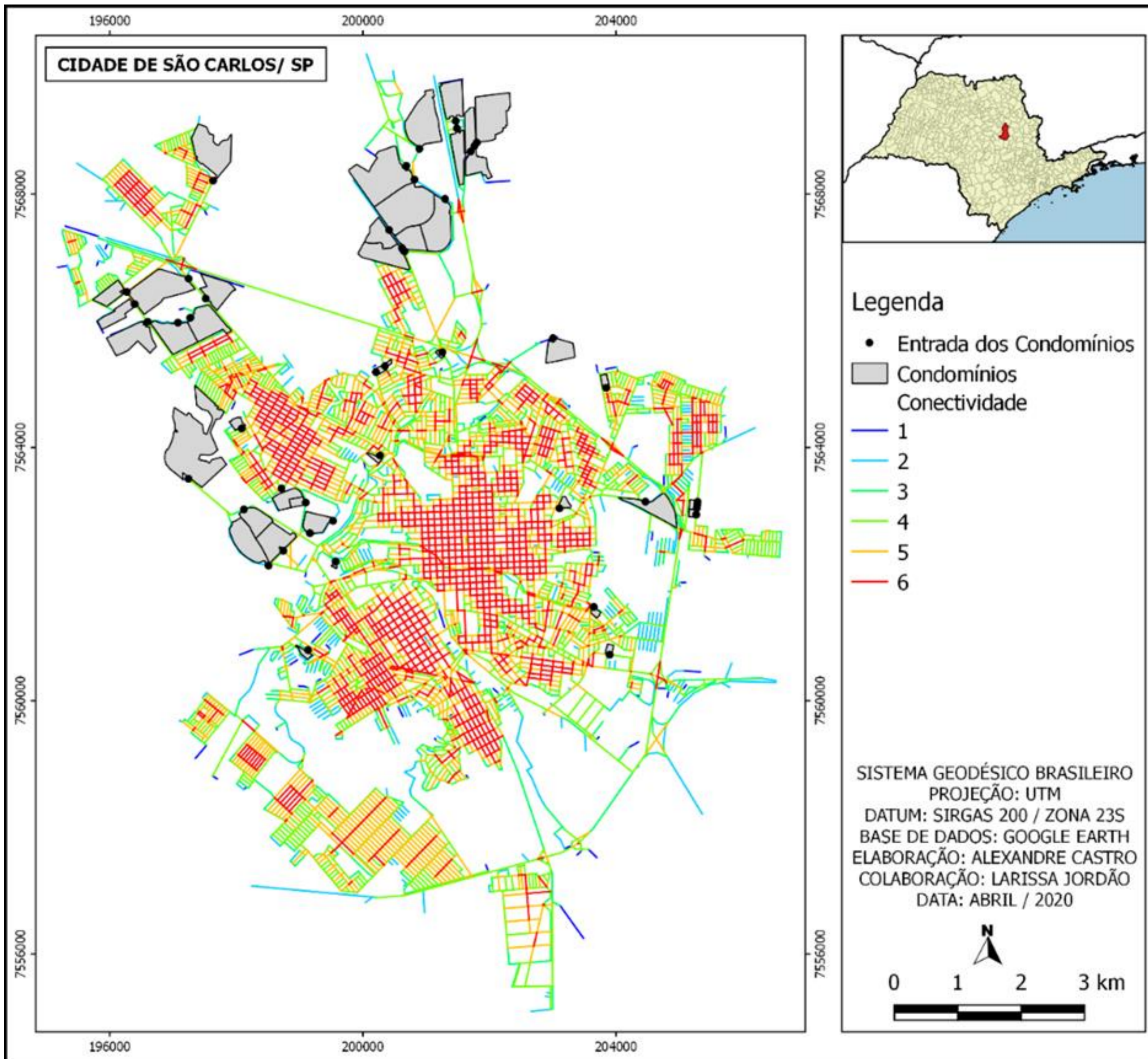
§ 2º As faixas mínimas ao longo das vias locais de seu entorno, bem como as de vias arteriais que não comportam características de eixo de atividade, conforme

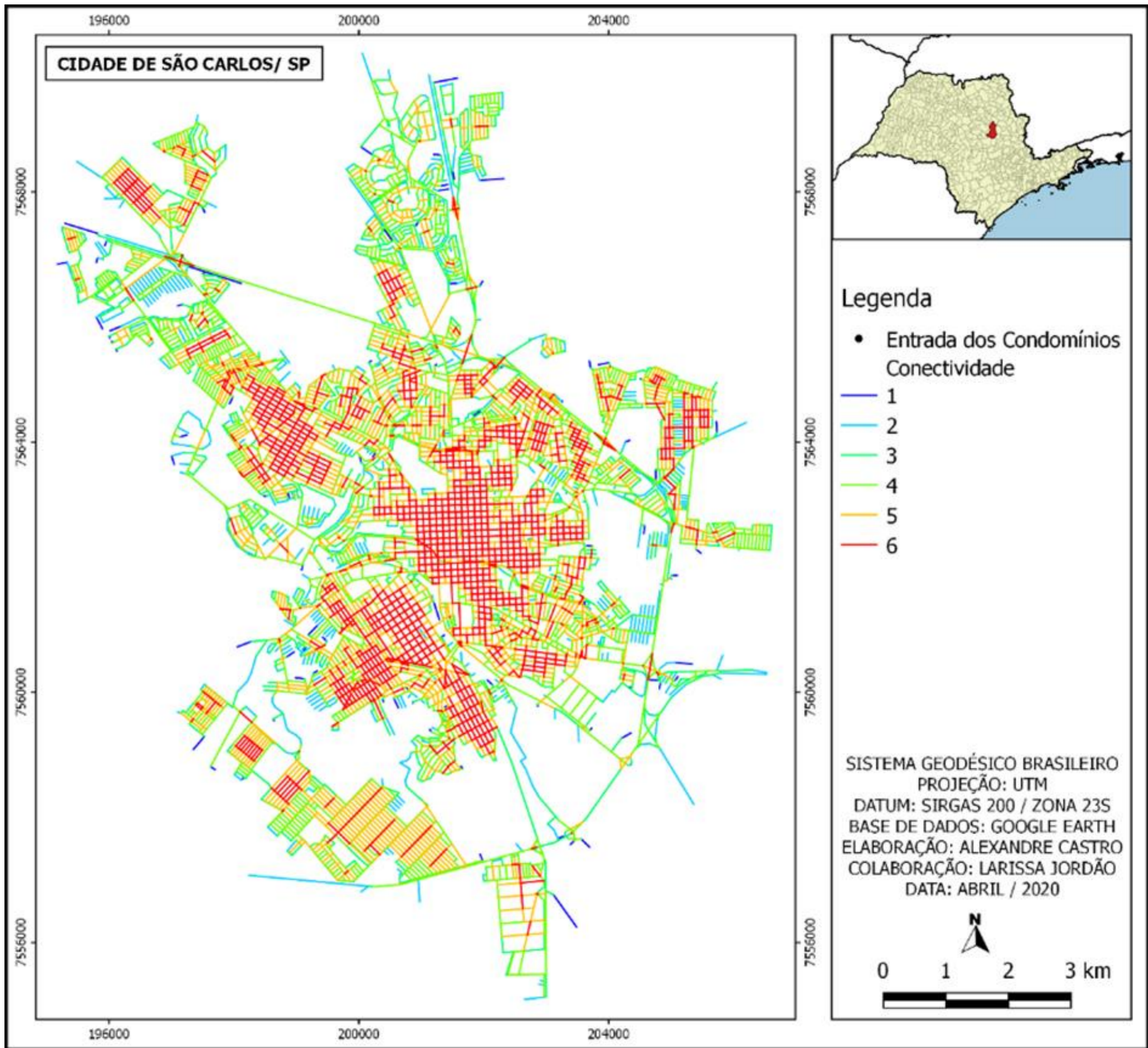
§ 3º, inciso IV do Artigo 128 serão computadas como área de lazer.

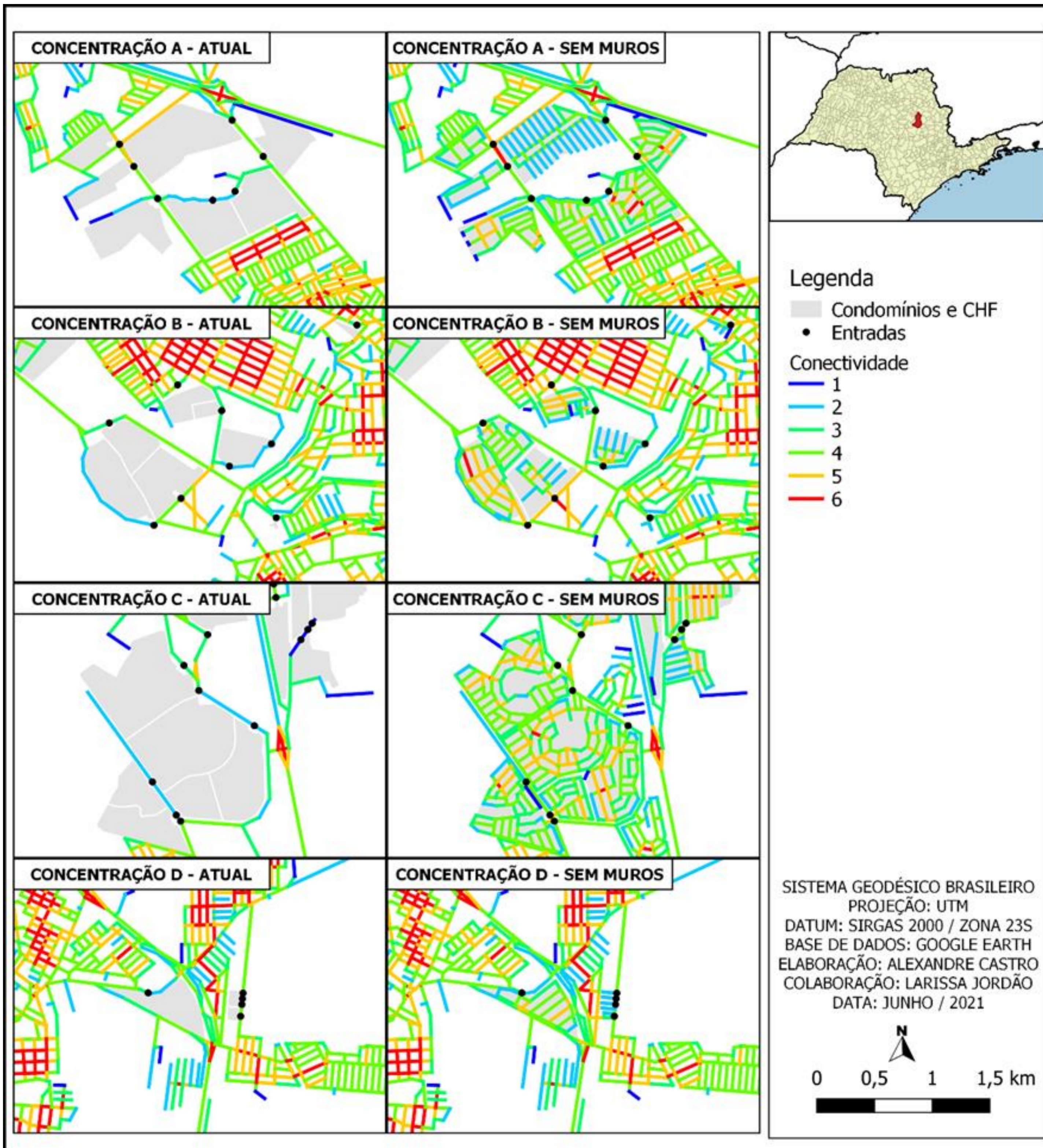
§ 3º Lei Municipal específica estabelecerá as condições a serem observadas para as permissões de uso de áreas públicas de lazer, das vias de circulação, do controle de acesso, a proprietários individuais ou associações detentoras de glebas fechadas ou muradas.

*A verdadeira viagem do descobrimento não consiste em procurar novas terras, mas sim em vê-las com novos olhos”*

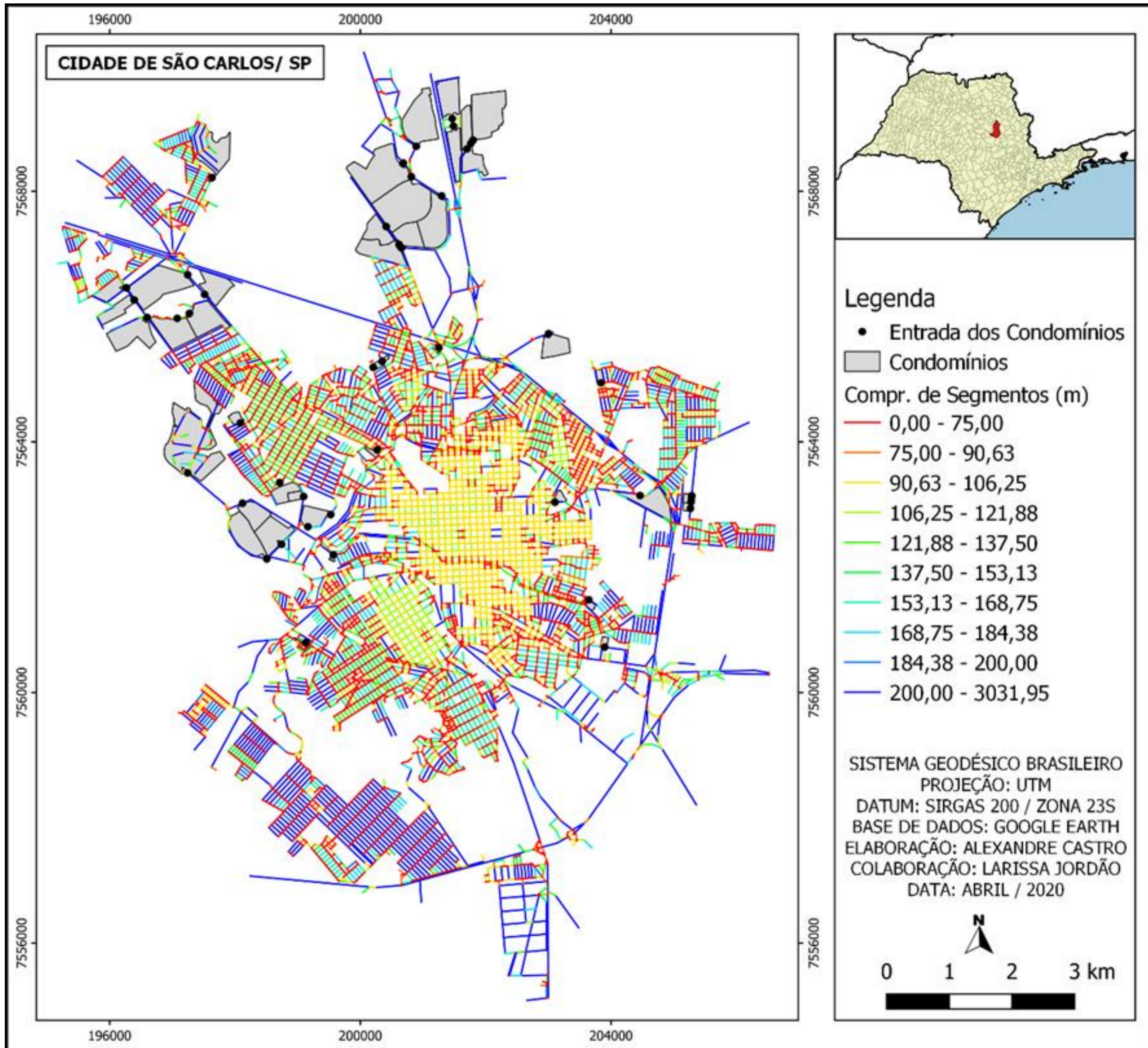
*Marcel Proust*

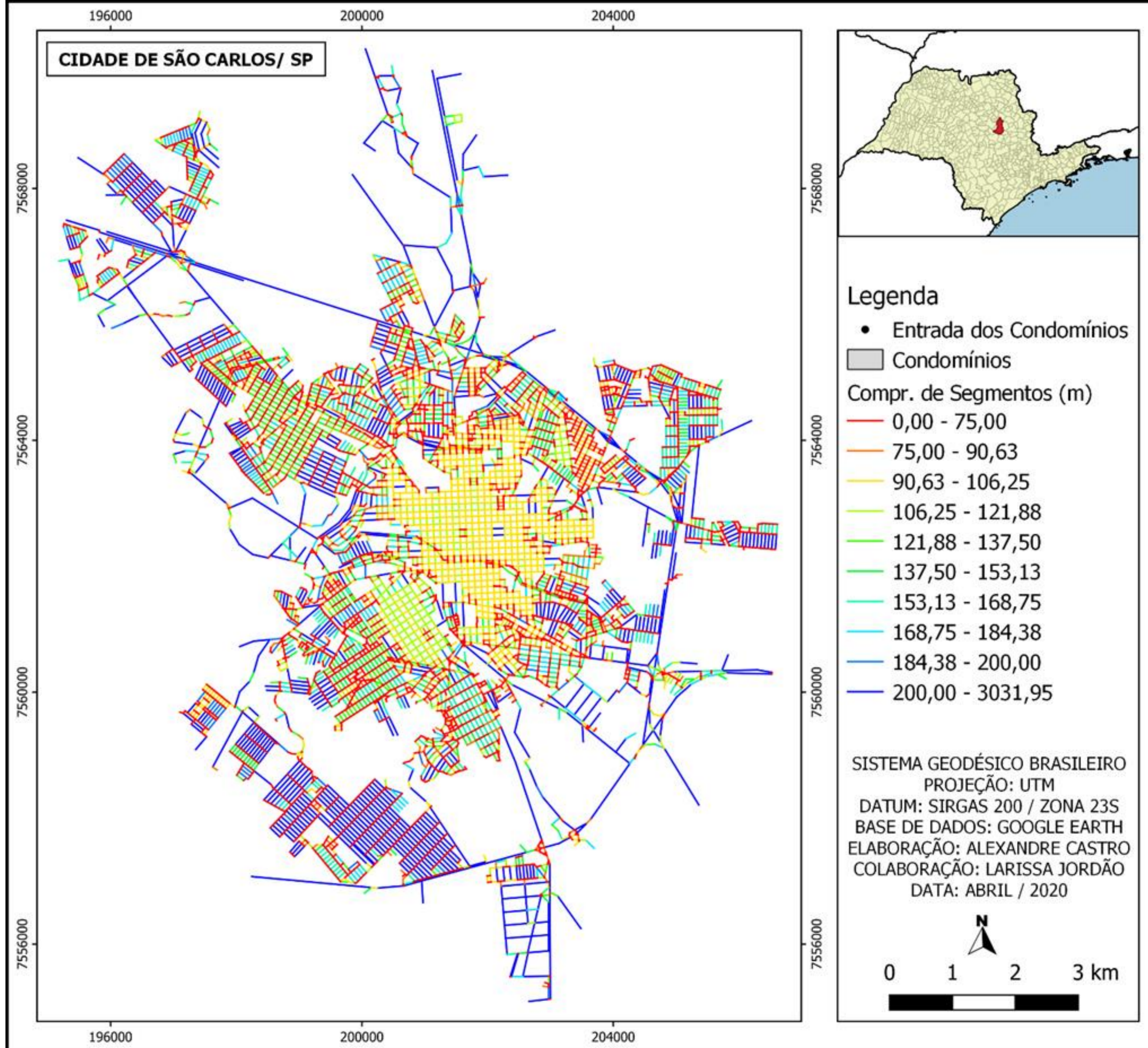


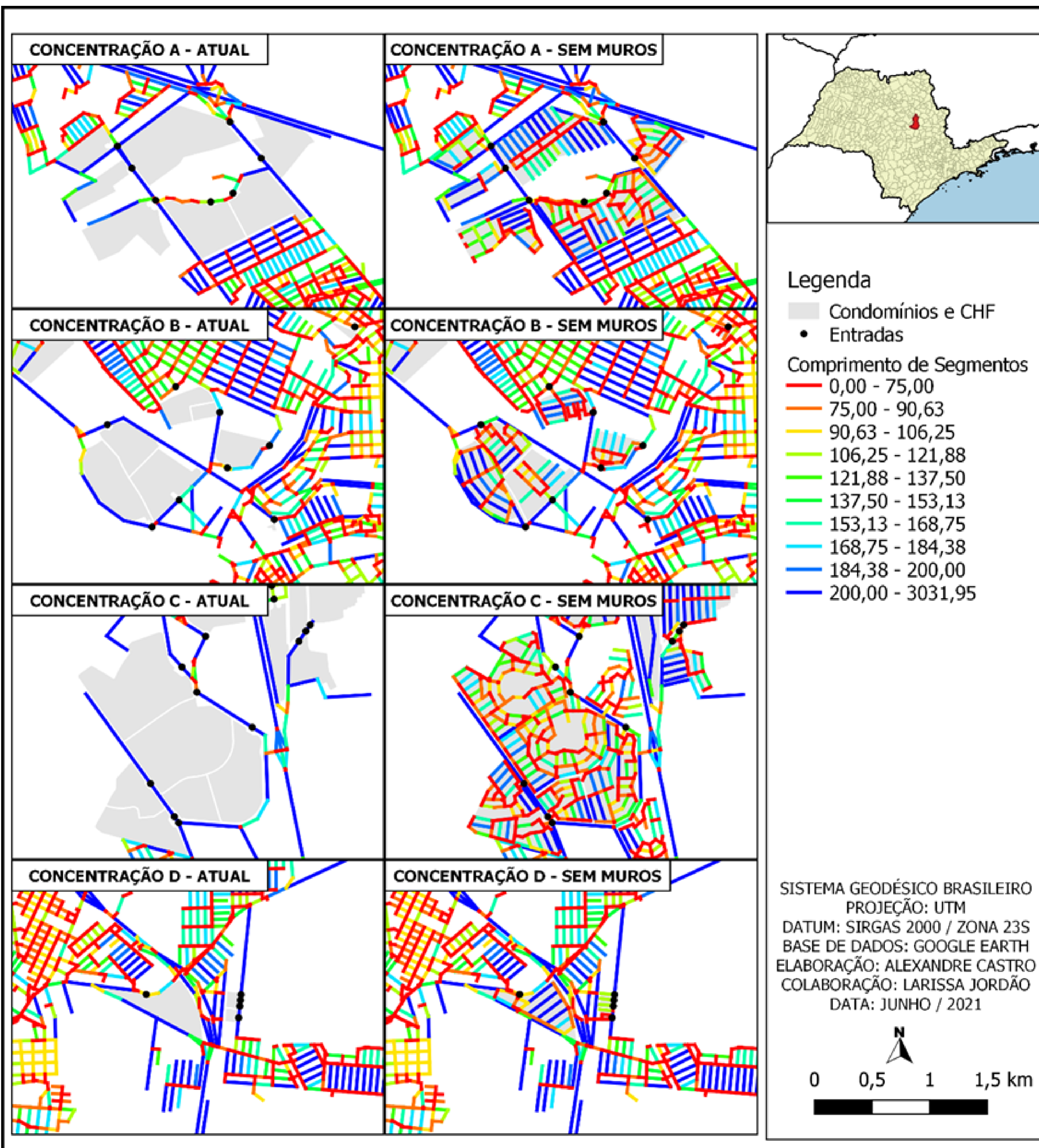


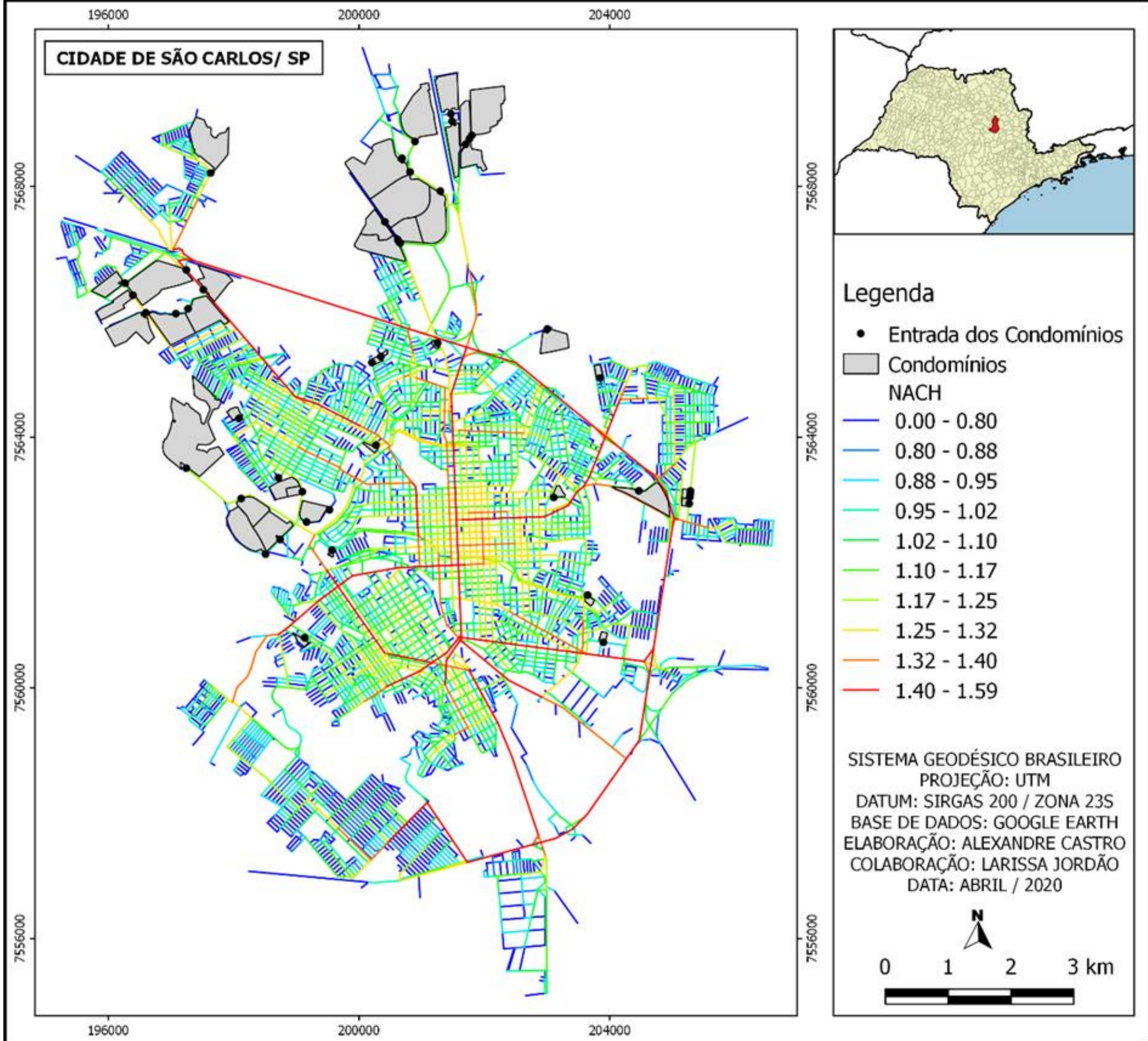




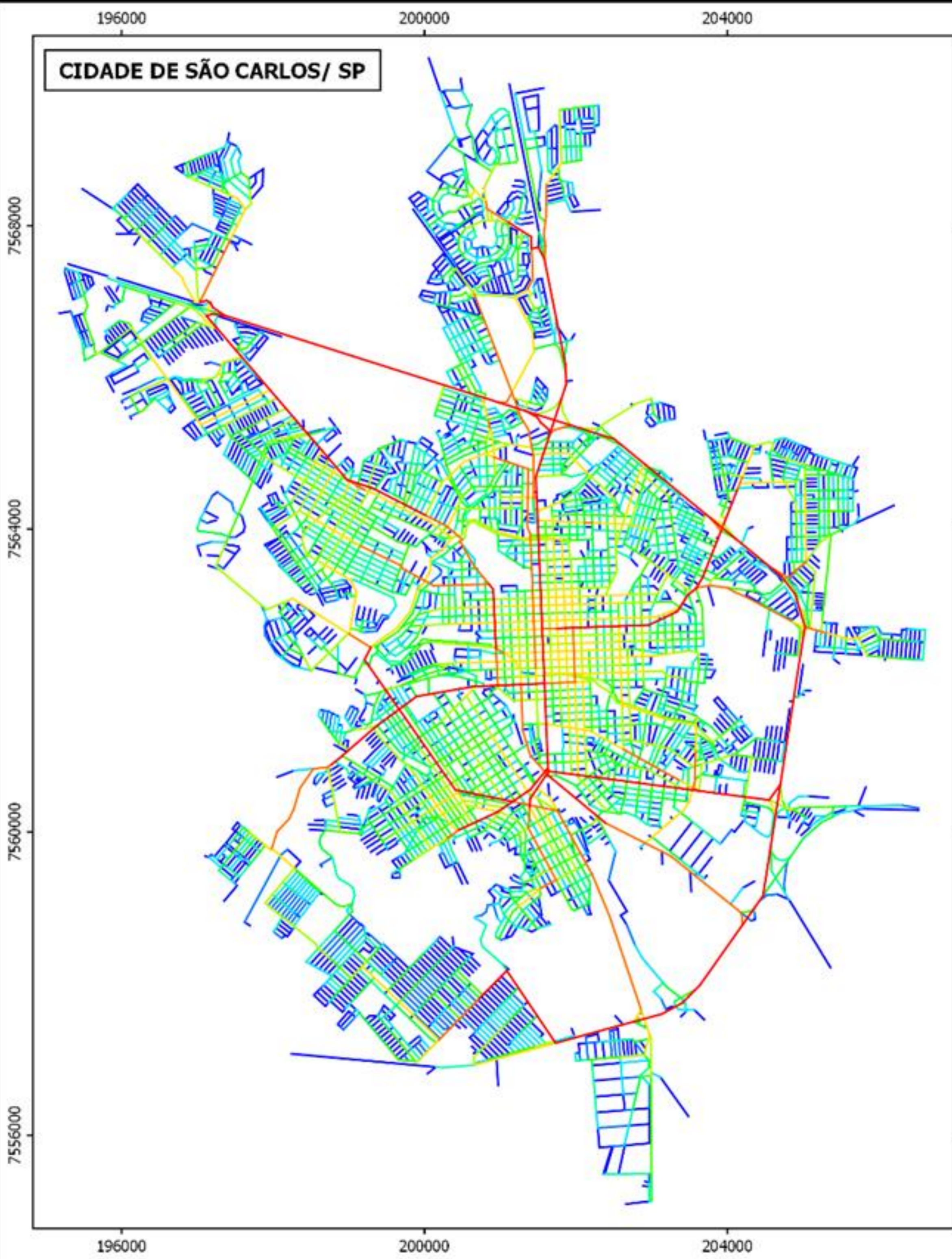








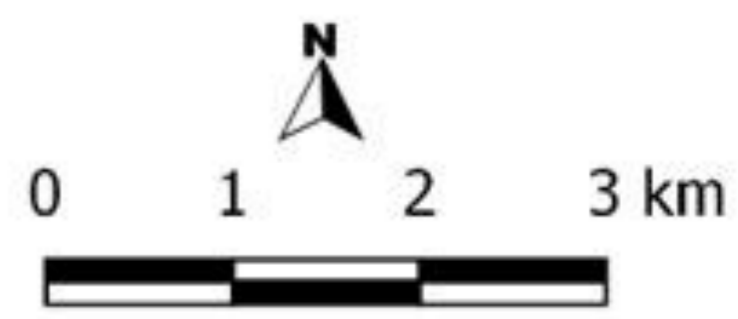
CIDADE DE SÃO CARLOS/ SP

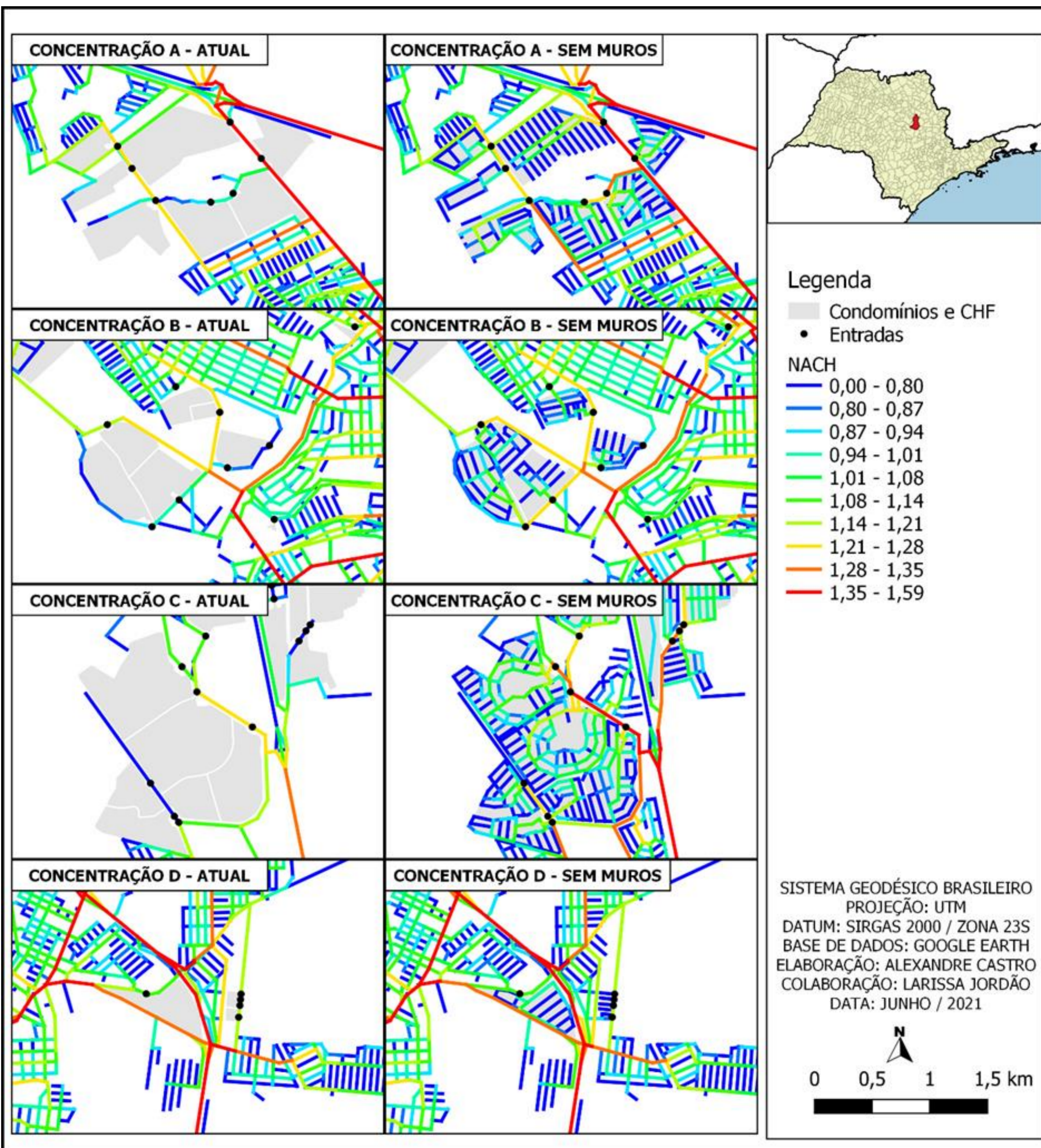


Legenda

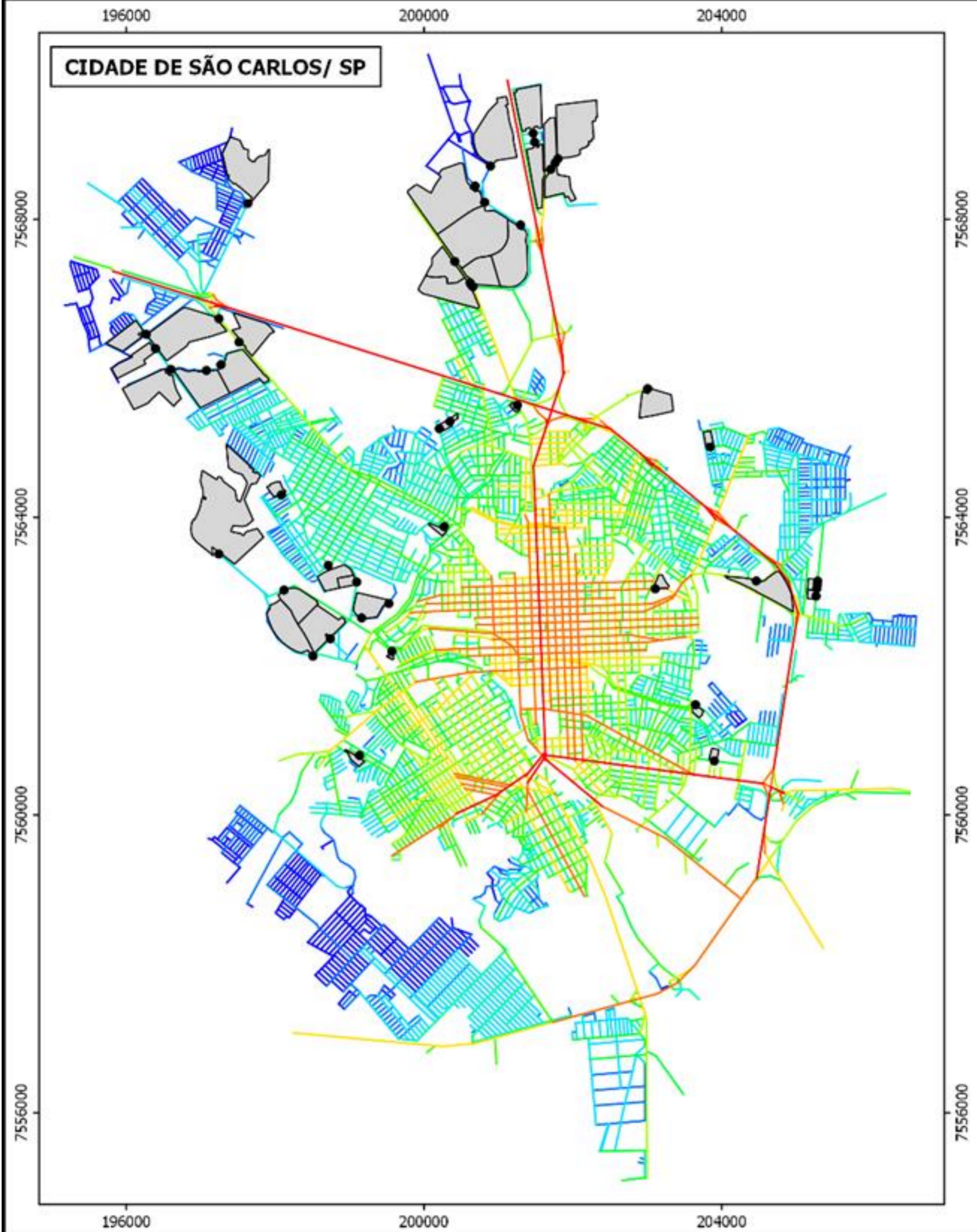
- Entrada dos Condomínios NACH
- 0.00 - 0.80
- 0.80 - 0.88
- 0.88 - 0.95
- 0.95 - 1.02
- 1.02 - 1.10
- 1.10 - 1.17
- 1.17 - 1.25
- 1.25 - 1.32
- 1.32 - 1.40
- 1.40 - 1.58

SISTEMA GEODÉSICO BRASILEIRO  
PROJEÇÃO: UTM  
DATUM: SIRGAS 200 / ZONA 23S  
BASE DE DADOS: GOOGLE EARTH  
ELABORAÇÃO: ALEXANDRE CASTRO  
COLABORAÇÃO: LARISSA JORDÃO  
DATA: ABRIL / 2020





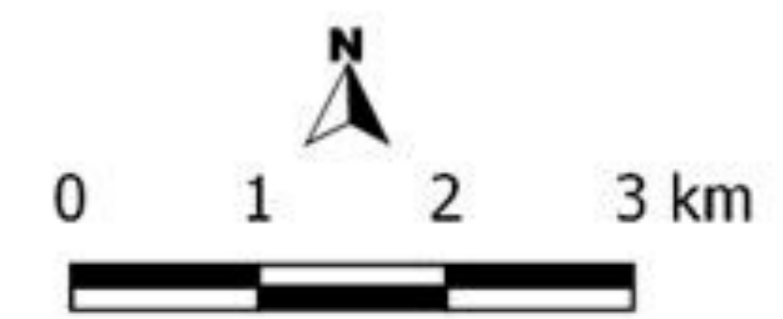
CIDADE DE SÃO CARLOS/ SP



Legenda

- Entrada dos Condomínios
- Condomínios
- NAIN
- 0.5516 - 0.7948
- 0.7948 - 0.9392
- 0.9392 - 1.0632
- 1.0632 - 1.1729
- 1.1729 - 1.2760
- 1.2760 - 1.3755
- 1.3755 - 1.4806
- 1.4806 - 1.5867
- 1.5867 - 1.7039
- 1.7039 - 1.9300

SISTEMA GEODÉSICO BRASILEIRO  
PROJEÇÃO: UTM  
DATUM: SIRGAS 200 / ZONA 23S  
BASE DE DADOS: GOOGLE EARTH  
ELABORAÇÃO: ALEXANDRE CASTRO  
COLABORAÇÃO: LARISSA JORDÃO  
DATA: ABRIL / 2020



CIDADE DE SÃO CARLOS/ SP



Legenda

- Entrada dos Condomínios NAIN
- 0.4744 - 0.6549
- 0.6549 - 0.7666
- 0.7666 - 0.8811
- 0.8811 - 0.9894
- 0.9894 - 1.0894
- 1.0894 - 1.1807
- 1.1807 - 1.2788
- 1.2788 - 1.3997
- 1.3997 - 1.5248
- 1.5248 - 1.7224

SISTEMA GEODÉSICO BRASILEIRO  
PROJEÇÃO: UTM  
DATUM: SIRGAS 200 / ZONA 23S  
BASE DE DADOS: GOOGLE EARTH  
ELABORAÇÃO: ALEXANDRE CASTRO  
COLABORAÇÃO: LARISSA JORDÃO  
DATA: ABRIL / 2020

