

ESPAÇOS PÚBLICOS NO SÉCULO XXI: A ORLA DE PRAIA GRANDE (PRAIA GRANDE, SP), E A AVENIDA PAULISTA (SÃO PAULO, SP)

Caroline Aparecida Zorek (IC) e Maria Augusta Justi Pisani (Orientadora)

Apoio: PIVIC Mackenzie

RESUMO

A configuração dos espaços públicos afeta diretamente na relação do cidadão com a cidade em que vive. Espaços públicos de qualidade geram situações urbanas agradáveis em diversos sentidos. Para que a arquitetura trabalhe no objetivo de incitar esses espaços, sabe-se que a referência obrigatória de toda intervenção arquitetônica deve ser a cidade. Com essa premissa, a presente pesquisa refere-se ao estudo e compreensão da existência e dinâmica de espaços públicos em dois recortes de situações distintas: a Avenida Paulista (São Paulo, SP) e a Av. Presidente Castelo Branco (Praia Grande, SP). O estudo desses recortes almeja extrair o que eles podem ensinar sobre a promoção da vida urbana.

Palavras-chave: Espaços Públicos. Cidade. Arquitetura.

ABSTRACT

The configuration of public spaces directly affects the relation between the citizen and his city. Quality public spaces generate pleasing urban situations in many ways. In order for the architecture to work in order to incite these spaces, the obligatory reference of all architectural intervention must be the city. With this premise, the present research refers to the study and understanding of the existence and dynamics of public spaces in two different situations: Paulista Avenue (São Paulo, SP) and Presidente Castelo Branco Avenue (Praia Grande, SP). The study of these places wants to extract what they can teach about promoting urban life.

Keywords: Public Spaces. City. Architecture.

1. INTRODUÇÃO

“...enquanto a manifestação mais distante do medo apontava para bruxas e fantasmas, sua configuração contemporânea provoca a prisão voluntária das pessoas em casa, ansiosas e oprimidas pelos perigos que rondam os portões.” (TUAN, 2005, np)

As cidades são uma representação do anseio humano em relação a uma ordem perfeita e harmônica, tanto arquitetônica quanto socialmente. Essa ordem, a priori, opunha-se à aparente desordem e caos da natureza (TUAN, 2005). Ao longo do tempo, conforme o ser humano dominou a natureza, seu medo da desordem e caos diminuiu. Concomitantemente a esse processo, as cidades também foram deixando de ser colocadas como modelos perfeitos, e passaram a ser julgadas como espaços físicos desordenados e amedrontadores. (TUAN, 2005).

Nas cidades, a principal forma de medo é a ansiedade causadora do sentimento de insegurança (TUAN, 2005). A necessidade de segurança fez com que se espalhassem – principalmente na transição entre o espaço público e o privado – edificações que caracterizam uma verdadeira arquitetura do medo, cujo desenho lembra as muralhas, seteiras, fossos e torres das cidades antigas. Entretanto, se nas cidades antigas esse tipo de construção tinha como objetivo proteger os espaços urbanos de agentes externos, nas contemporâneas essas estruturas dividem e separam seus próprios habitantes (BAUMAN, 2009).

A densidade de programas exclusivamente habitacionais é um bom exemplo de como isso acontece. Segundo Marandola Jr (2008), o isolamento desse tipo de arquitetura traz segurança apenas para quem está dentro. Do lado de fora dos muros, no espaço público, há a propagação de situações de medo. A ausência de permeabilidade visual cria riscos e perigos que não são vividos nem vistos. A separação público/privado é realizada muitas vezes por meio de barreiras opacas, que, em determinados momentos, podem trazer insegurança para aqueles que estão no espaço público.

Nesse contexto, são os pedestres que se deslocam a pé, com as mais variadas capacidades de percepção e agilidade. Pela tamanha liberdade de movimento que possuem, são eles que interagem de forma mais direta com o espaço urbano que os circunda. Percebem detalhes pelos quais ciclistas ou motoristas passam despercebidos (ITDP, 2017). Portanto, avaliar a qualidade com que o pedestre circula pela cidade também tem se mostrado um bom ponto de partida para qualificar o espaço público.

Jaime Lerner, arquiteto, em seu livro “Acupuntura Urbana”, reforça a necessidade de se projetarem arquiteturas e cidades pensando no caminhar do usuário. O arquiteto é da opinião de que quando as pessoas se sentem à vontade no espaço público, passam a utilizá-lo

com maior frequência e, desta forma, a ocupar espaços da cidade, dando-lhes fôlego e, consequentemente, vida.

A categoria dos espaços públicos engloba comércio, ruas, parques, praças, calçadas e espaços de lazer. Esse sistema é essencial para que as cidades sejam bem-sucedidas (OLIVEIRA; PISANI, 2016). A divisão público-privado na malha urbana é responsável não apenas pela configuração espacial, mas também pela participação e apropriação dos habitantes em suas cidades.

A presente pesquisa fará uma análise qualitativa dos espaços públicos em recortes intencionalmente distintos: a Avenida Paulista, em São Paulo/SP e a Orla de Praia Grande, em cidade homônima, também no estado de São Paulo.

Quanto à importância e objetivos da pesquisa, socialmente, ao se estudar dois casos nos quais a vida urbana está ativa 24h/dia, com pedestres e comerciantes sempre presentes, procura-se entender esse sistema e como ele pode ser benéfico para a cidade e seus habitantes. Economicamente, o comércio é força motriz das relações sociais e um dos grandes motivos para que as pessoas saiam de suas casas. Arquitetonicamente, julga-se importante entender quais são as estratégias que as duas áreas em foco adotam para atrair usuários interessados em usufruir do espaço projetado.

Como já dito, os recortes espaciais são duas cidades distintas e têm, entre muitas outras, diferenças de escala, de aspectos físicos e espaciais, de configuração geográfica e de habitantes. Essas diferenças são interessantes para que a pesquisa tenha um resultado que possa ser mais abrangente quanto aos elementos existentes em seus espaços públicos. Se elas têm tantas diferenças entre si, supõe-se que a demanda e a ocupação dos espaços públicos aconteçam, também, de formas diferentes.

Praia Grande é um dos destinos mais procurados no litoral do Estado de São Paulo. Dados da Prefeitura da Praia Grande (2017) apontam que a cidade conta com 22,5km de orla urbanizada com calçadas, ciclovia e quiosques. Oficialmente, possui 272 mil habitantes, mas na alta temporada a população flutuante pode aumentar em até quatro vezes esse número. Nos últimos anos, a cidade vem se transformando em referência de qualidade de vida, tranquilidade e infraestrutura completa. Essa transfiguração colocou Praia Grande como opção de moradia àqueles que desejam fugir da agitação de cidades maiores, mas sem abrir mão de infraestrutura de qualidade. Além disso, oferece diversas opções de lazer, como a Fortaleza de Itaipu, Feiras de Artesanatos e praças. Muitas dessas opções, se não estão na orla, estão muito próximas a ela. No mapa da cidade (figura 1), sua forma longa e estreita mostra que o desenvolvimento da malha urbana acompanha a orla, evidenciando uma das principais características do município: a praia.

Figura 1: vista de satélite do município de Praia Grande.



Fonte: Google Earth (2018).

Sob outro ponto de vista, São Paulo, capital do estado homônimo, é uma metrópole com 10,4 milhões de habitantes, uma das mais populosas do mundo. Ao longo do século XX, com a industrialização, a cidade, que até 1876 tinha cerca de 30 mil habitantes, foi inflada com imigrantes de todo o mundo para atender à demanda por funcionários. Italianos, japoneses, espanhóis, libaneses, alemães, judeus: diversas nacionalidades estabeleceram comunidades em São Paulo, contribuindo com sua riquíssima diversidade cultural. Além destes, muitos migrantes foram – e continuam indo – de diversos cantos do Brasil para a capital paulistana, na esperança de trabalho e prosperidade. Essa quantidade de pessoas é responsável por movimentar a economia da cidade e faz com que ela seja a mais rica da América Latina. (Prefeitura de São Paulo, 2017).

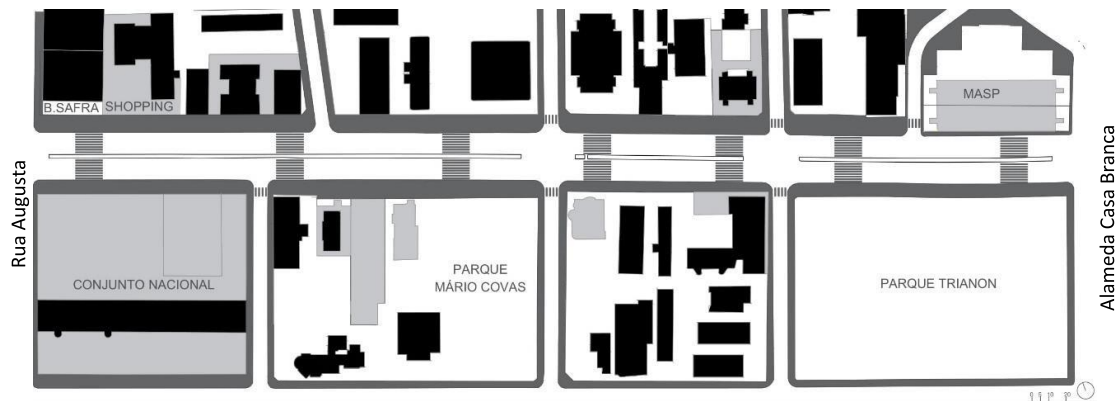
Dentro desses dois municípios, ainda, houve outro recorte. Na cidade de São Paulo, um trecho da Av. Paulista foi escolhido para análise e, na cidade de Praia Grande, um trecho da Av. Presidente Castelo Branco.

Segundo dados da Prefeitura de São Paulo, a Av. Paulista foi aberta em 1901 e já naquele tempo era profetizada como a via que conduziria São Paulo ao seu grande destino. Atualmente, é um dos maiores ícones da cidade, pois simboliza uma metrópole que se transformou significativamente dentro de um contexto de expansão urbana único (SHIBAKI, 2007). Não apenas por serem homônimos, mas a Paulista é o paulista, já que ambos possuem teor de humanidade que lhes é análogo. O lugar, a categoria geográfica mais humana, é reflexo de toda a diversidade de ações praticadas pelo homem no espaço, tanto é que se pode afirmar que lugares são pessoas – porque elas são cada um dos lugares que habitam (GONÇALVES, 2010). Ponto de encontro de milhares de indivíduos todos os dias, ali é possível encontrar variados tipos de comércio e serviços. O fluxo de pessoas sempre é constante.

Dessa maneira, o recorte específico da Av. Paulista (Figura 2) para essa pesquisa é compreendido pelo trecho entre a Rua Augusta e a Alameda Casa Branca. Esse trecho foi

escolhido exatamente porque compreende alguns espaços públicos marcantes da avenida, como o MASP (projeto de Lina Bo Bardi, 1947), o Parque Tenente Siqueira Campos (popular Trianon, 1892), o Conjunto Nacional (projeto de David Libeskind, 1956), entre outros. A figura 3 é uma imagem tirada no canteiro central da Avenida Paulista. À direita vê-se o MASP, e à esquerda, logo da frente do museu, está o Parque Trianon.

Figura 2: recorte espacial da Av. Paulista, compreendendo as quadras entre a Rua Augusta e a Alameda Casa Branca. Sem escala definida.



Base do desenho: Prefeitura de São Paulo (2017).

Figura 3: Canteiro central da Avenida Paulista.



Foto: ZOREK, 2018

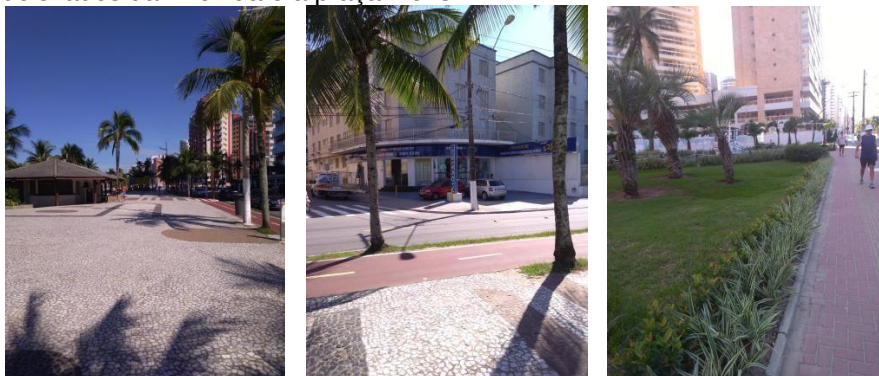
Em feriados, o litoral é destino certo de muitos paulistanos. A menos de duas horas do agito da capital, já é possível encontrar espaços beira-mar. Praia Grande é um município que recebe grande parte desses turistas, que encontram na orla justamente o que encontram na avenida mais famosa de sua cidade-origem: pessoas, comércios, serviços variados. A Av. Presidente Castelo Branco é a via que acompanha a orla de uma ponta a outra da cidade. Nesse caso, o trecho escolhido (Figura 4) fica próximo ao edifício da Prefeitura de Praia Grande e é compreendido entre Rua Itararé e a Av. São Paulo. Ali encontram-se quiosques à beira-mar, comércios no térreo de alguns edifícios e uma praça (figura 5).

Figura 4 : recorte espacial na Praia Grande. Sem escala definida.



Base do desenho: Prefeitura de Estância Balneária de Praia Grande (2017).

Figura 5: três imagens mostrando, respectivamente: a calçada da orla e um dos quiosques, a relação entre os dois lados da Avenida e a praça Lions.



Fotos: ZOREK, 2018.

2. REFERENCIAL TEÓRICO

No que diz respeito à qualidade dos espaços públicos, existe quantidade considerável de autores cujas produções contribuíram para esta pesquisa. Gonçalves (2010) elenca o espaço público como um lugar. A categoria de lugar, por sua vez, está fortemente relacionada a uma categoria da geografia chamada de humanista. Esse estudo, que foca no lugar a partir da percepção da geografia humanista, tenta compreender os espaços idealizados, vividos e amados que estão não apenas na rotina das pessoas, mas também em seus sonhos, aspirações. Ela trata, entre outros, da relação afetiva do homem com o espaço e a pluralidade das experiências que transformam este espaço em lugar.

A qualidade e o projeto do espaço público são abordados por Lerner (2003). Esse livro foi o ponto de partida para a decisão de se realizar essa pesquisa e não poderia se ausentar do embasamento teórico deste trabalho. A partir de suas experiências como arquiteto e prefeito, o autor aponta algumas iniciativas tomadas por ele e outras que viu ao longo de sua atuação, cujo objetivo era de restaurar e valorizar a qualidade de vida na cidade de Curitiba (capital do Paraná).

No âmbito dos espaços públicos, ainda, questões de urbanidade e a evolução/desenvolvimento dos espaços de interação cidadã foram trabalhadas por Bages Sanabra (2015). O autor aprofunda-se na busca de compreender como surgiram espaços com certa qualidade urbana. Um ponto positivo e diferencial, nesse caso, é que o autor não estuda apenas o que já existe, mas também procura propor diretrizes a serem trilhadas.

Além disso, o comércio está intrinsecamente ligado ao espaço público. Para compreender um pouco mais toda essa logística, Rocha e Fernandes (2009) contribuem para este trabalho com uma análise do comércio formal e do comércio de rua, colocando-os como elementos estruturadores da cidade. Questões como a relevância das relações comerciais no fomento à vida urbana, sua relação com o território que ocupam e a caracterização dos espaços são abordadas.

É importante lembrar, também, que espaços urbanos compreendem as vias de circulação. Pensando nisso, a dissertação de De Vasconcellos (1999) discorre sobre a circulação na cidade de São Paulo. O autor puxa as raízes históricas do desenvolvimento das vias, como os caminhos moldaram a cidade e vice-versa, e também faz uma análise sobre a situação atual, por vezes citando a Av. Paulista, um dos objetos de estudo desta pesquisa.

Já Rolnik (1997) contribui em mais de uma vertente. A autora estuda a trajetória da legislação urbana da cidade de São Paulo, e quais seus efeitos culturais, econômicos e políticos. Depois, a partir da análise da legislação urbana desde o século XIX até a atualidade, a autora também identifica os principais problemas da cidade e procura estratégias possíveis para sua resolução.

Gehl (2013) também tem como foco de estudo os espaços urbanos. No entanto, traz uma análise em grande escala se comparada com o recorte desta pesquisa. Enquanto a pesquisa em questão possui apenas dois recortes, Gehl (2013) analisa espaços públicos de várias cidades no planeta. Entretanto, o processo de apontamento de eventuais pontos positivos e negativos de cada cidade poderá ser válido no desenvolvimento deste projeto.

Whyte (1980) identifica pequenos espaços urbanos que funcionam ou não e destaca quais são os elementos que dão vida a algumas áreas, tornando-as atrativas aos cidadãos, sendo o mesmo método e escala que esta pesquisa pretende trabalhar.

Quando o assunto são os aspectos abstratos dos espaços urbanos, o livro de Tuan (2005) contribui ricamente para a pesquisa. “Em todos os estudos sobre o indivíduo e sobre a sociedade humana, o medo é um tema - esteja implícito como nas histórias de coragem e sucesso, ou explícito como nos trabalhos sobre fobias e conflitos humanos” (TUAN, p.8, 2005). O autor aborda questões relativas à vivência do medo e a existência dele nas cidades e seus complicadores.

Os estudos de Jacobs (2000), presentes no livro “Morte e vida de grandes cidades” são de grande valia. A autora faz uma análise das cidades baseada em questões como criminalidade, tipos seguros de ruas, indagações a respeito da qualidade (ou não) de alguns parques e outros assuntos correlatos. Um dos principais métodos que ela utiliza para essa produção é a observação do comportamento social da população urbana – semelhante ao método que se tem intenção de utilizar nesta pesquisa.

O livro de Bauman, “Confiança e medo nas cidades” (2009), também refere-se à segurança nas cidades. A segregação urbana e a criação de locais cujo interesse privado sobreponha-se ao público acarretam situações que geram consequências. As situações consequentes desse processo de segregação são discutidas por Bauman (2009) da mesma forma que se pretendem trazer à discussão, nesta pesquisa, os espaços públicos e seus benefícios às cidades e aos cidadãos.

Por fim, uma última vertente estudada com a temática de segurança/medo é a dissertação de Marandola Jr. (2008). Contudo, a forma como o autor aborda a temática se difere da dos demais. Enquanto Tuan (2005), Bauman (2009) e Jacobs (2000) estudam o espaço em sua totalidade, Marandola Jr (2008). foca na questão das rodovias. Segundo o autor, a existência de rodovias pode, também, criar situações de pouca permeabilidade visual, elencada como elemento responsável pela insegurança do entorno. É com essa premissa, portanto, que ele traz reflexões acerca dos espaços urbanos.

Oliveira e Pisani (2016) analisam dois trechos urbanos de grandes cidades brasileiras e seus espaços públicos.

Oliveira (2013) e sua análise aprofundada da Av. Paulista – um dos objetos de estudo –, além de explorar um dos recortes desta pesquisa, também contribui com análise de referências conceituais e com o método que emprega para a leitura dos espaços públicos de propriedade privada.

Foram estudados, como visto, diversas formas de avaliação de espaços públicos. Porém, escolheu-se utilizar metodologia de análise do ITDP (Instituto de Políticas de Transporte e Desenvolvimento) em 2017. Esse método é chamado de Índice de Caminhabilidade (iCam).

Por fim, outras duas grandes fontes para essa pesquisa foram as prefeituras dos municípios em foco. Serão pesquisados os: históricos, desenhos, fotografias e as legislações edilícias e urbanísticas, como os Planos Diretores e outras.

3. METODOLOGIA

Para análise qualitativa dos espaços públicos da Av. Paulista e da Av. Presidente Castelo Branco, será utilizado o método do Índice de Caminhabilidade 2.0 publicado em 2017 pelo ITDP.

3.1 O ITDP

O Instituto de Políticas de Transporte & Desenvolvimento (ITDP), fundado em 1985, é uma organização sem fins lucrativos que trabalha para promoção do transporte sustentável e equitativo no mundo. Nesse contexto, seu foco é a redução de emissões de carbono, poluição atmosférica, ocorrências de trânsito e a desigualdade social. Sua sede fica em Nova Iorque (EUA), mas possui bases na África, Brasil, China, Índia, Indonésia, México e Washington (EUA).

Desde 2009 no Rio de Janeiro, o ITDP possui atuação a nível nacional pautada pelos oito princípios do Desenvolvimento Orientado ao Transporte Sustentável, que estimula ocupação compacta e uso misto do solo, de modo a proporcionar curtas distâncias para trajetos a pé e próximas a estações de transporte de alta capacidade (ITDP, 2018).

3.2 Índice de Caminhabilidade (iCam)

O conceito de caminhabilidade foca nas condições do espaço público sob a ótica do pedestre, em como as características do ambiente urbano favorecem os deslocamentos a pé. Para isso, o foco de análise não se restringe apenas a elementos físicos. Por exemplo, para avaliar a caminhabilidade também utiliza-se de atributos do uso do solo, legislações, relações sociais e econômicas (ITDP, 2017).

De acordo com o ITDP (2017), o método publicado é resultado de uma parceria da instituição com o Instituto Rio Patrimônio da Humanidade (IRPH) e a Pública Arquitetos. Durante um ano esses parceiros discutiram e desenvolveram o método. Depois, o método foi aplicado na prática no centro histórico do Rio de Janeiro. Entre 2016 e 2017, mais uma vez o método foi objeto de estudo e aprimoramento, o que levou à sua versão 2.0, lançada ainda em 2017. O Índice de Caminhabilidade (ou iCam) é uma ferramenta relevante por ser aceita em diversos públicos: desde técnicos e gestores municipais a acadêmicos e organizações da sociedade civil.

3.2.1 O método

O iCam é composto de 15 indicadores agrupados em seis diferentes categorias. Cada uma delas refere-se a uma dimensão da experiência do caminhar. A proposta é que as 15 categorias sejam analisadas a partir de dados primários (pesquisa de campo) e secundários (por exemplo consulta a documentação preexistente ou pesquisa junto à órgãos públicos), e que cada conclusão tenha como resultado uma pontuação. Por fim, uma equação que considera cada uma das pontuações dá a pontuação final do espaço analisado.

A unidade básica de coleta de dados e análise é o segmento de calçada. Isso significa que o recorte a ser analisado sempre deve ser dividido entre partes da rua localizados entre cruzamentos de pedestres, veículos motorizados ou não. Dentro desse contexto, ainda, deve ser considerado um lado da calçada por vez.

Para cada um dos resultados dos indicadores, o iCam fornece uma pontuação de zero a três, que representa uma avaliação qualitativa da experiência do pedestre, onde insuficiente (0), suficiente (1), bom (2) ou ótimo (3). Depois, cada categoria recebe uma pontuação e, por fim, há o resultado do iCam final.

Quando o recorte de análise possui vários segmentos de calçada, ainda, é necessário calcular a proporção que cada segmento de calçada representa na extensão total dos segmentos avaliados e sua pontuação deve ser proporcional ao que ela representa, em porcentagem, do todo.

O método, disponível para consulta no site do ITDP, apresenta as seis categorias e as 15 subcategorias analisadas, com diretrizes para a atribuição de pontuações conforme tabela abaixo.

Figura 6: Categorias, subcategorias e critérios de avaliação do Índice de Caminhabilidade 2.0.

CALÇADA		MOBILIDADE			ATRAÇÃO			
	Pavimentação	Largura	Dimensão das Quadras	Distância a pé ao transporte	Fachadas Fisicamente permeáveis	Fachadas visualmente ativas	Uso Público Diurno e Noturno	Usos Mistos
3	Trecho é pavimentado, não há buracos ou desníveis.	Largura mínima ≥ 2m e comporta o fluxo de pedestres ou trata-se de uma via exclusiva para pedestres (calçadão)	Lateral da quadra ≤ 110 m de extensão	Distância máxima a pé até uma estação de transporte de alta ou média capacidade ≤ 500 m	≥ 5 entradas por 100 m de extensão da face de quadra	≥ 60% da extensão da face de quadra é visualmente ativa	≥ 3 estabelecimentos com uso público por 100 m de extensão da face de quadra para cada período do dia	≤ 50% do total de pavimentos é ocupado pelo uso predominante
2	Todo o trecho é pavimentado, ≤ 5 buracos ou desníveis a cada 100 m de extensão	Largura mínima ≥ 1,5 m e comporta o fluxo de pedestres, ou é uma via compartilhada e comporta o fluxo de pedestres	Lateral da quadra ≤ 150 m de extensão	Distância máxima a pé até uma estação de transporte de alta ou média capacidade ≤ 750 m	≥ 3 entradas por 100 m de extensão da face de quadra	≥ 40% da extensão da face de quadra é visualmente ativa	≥ 2 estabelecimentos com uso público por 100 m de extensão da face de quadra para cada período do dia	≤ 70% do total de pavimentos é ocupado pelo uso predominante
1	Todo o trecho é pavimentado, ≤ 10 buracos ou desníveis a cada 100 m de extensão	Largura mínima ≥ 1,5 m e não comporta o fluxo de pedestres, ou é uma via compartilhada e não comporta o fluxo de pedestres	Lateral da quadra ≤ 190 m de extensão	Distância máxima a pé até uma estação de transporte de alta ou média capacidade ≤ 1 km	≥ 1 entrada por 100 m de extensão da face de quadra	≥ 20% da extensão da face de quadra é visualmente ativa	≥ 1 estabelecimento com uso público por 100 m de extensão da face de quadra no período noturno	≤ 85% do total de pavimentos é ocupado pelo uso predominante
0	Inexistência de pavimentação em algum trecho ou > 10 buracos ou desníveis a cada 100 m de extensão	Largura mínima < 1,5 m	Lateral da quadra > 190 m de extensão	Distância máxima a pé até uma estação de transporte de alta ou média capacidade > 1 km	< 1 entrada por 100 m de extensão da face de quadra	< 20% da extensão da face de quadra é visualmente ativa	< 1 estabelecimento com uso público por 100 m de extensão da face de quadra no período noturno	> 85% do total de pavimentos é ocupado pelo uso predominante ou o segmento não cumpre dois requisitos

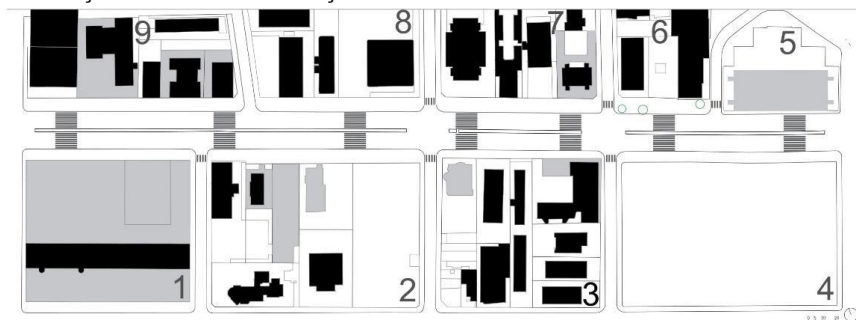
SEGURANÇA VIÁRIA		SEGURANÇA PÚBLICA		AMBIENTE	
Tipologia da Rua	Travessias	Iluminação*	Fluxo de Pedestres Diurno e Noturno	Sombra e Abrigo	Poluição Sonora**
3 Vias exclusivas para pedestres (calçadas)	100% das travessias a partir do segmento da calçada cumprem os requisitos de qualidade	iluminância ≥ 20 Lux	Fluxo de pedestres ≥ 10 pedestres/minuto ≤ 30 pedestres/minuto	$\geq 75\%$ da extensão do segmento da calçada apresenta elementos adequados de sombra/abrigo	≤ 55 dB(A) de nível de ruído do ambiente no segmento de calçada
2 Vias compartilhadas entre os modos de transporte Velocidade ≤ 20 km/h. Vias com calçadas segregadas e circulação de veículos motorizados Velocidade ≤ 30 km/h	$\geq 75\%$ das travessias a partir do segmento da calçada cumprem os requisitos de qualidade	iluminância ≥ 15 Lux	Fluxo de pedestres ≥ 5 pedestres/minuto	$\geq 50\%$ da extensão do segmento da calçada apresenta elementos adequados de sombra/abrigo	≤ 70 dB(A) de nível de ruído do ambiente no segmento de calçada
1 Vias compartilhadas entre os modos de transporte Velocidade ≤ 30 km/h. Vias com calçadas segregadas e circulação de veículos motorizados Velocidade ≤ 50 km/h	$\geq 50\%$ das travessias a partir do segmento da calçada cumprem os requisitos de qualidade	iluminância ≥ 10 Lux	Fluxo de pedestres ≥ 2 pedestres/minuto	$\geq 25\%$ da extensão do segmento da calçada apresenta elementos adequados de sombra/abrigo	≤ 80 dB(A) de nível de ruído do ambiente no segmento de calçada
0 Vias compartilhadas entre os modos de transporte Velocidade > 30 km/h. Vias com calçadas segregadas e circulação de veículos motorizados Velocidade > 50 km/h	$< 50\%$ das travessias a partir do segmento da calçada cumprem os requisitos de qualidade	iluminância < 10 Lux	Fluxo de pedestres < 2 pedestres/minuto > 30 pedestres/minuto	$< 25\%$ da extensão do segmento da calçada apresenta elementos adequados de sombra/abrigo	> 80 dB(A) de nível de ruído do ambiente no segmento de calçada
					Coleta de Lixo e Limpeza
					Resultado da avaliação = 100 A limpeza urbana está adequada ao pedestre
					Resultado da avaliação = 90
					Resultado da avaliação = 80
					Resultado da avaliação < 80 ou A limpeza urbana está inadequada ao pedestre

Informações: ITDP, 2017.

3.3 A pesquisa

O recorte da Av. Paulista foi dividido em 9 faces de calçada, conforme a figura 7, abaixo, ilustra.

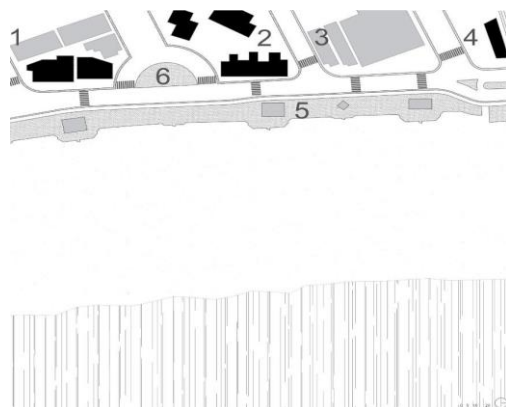
Figura 7: numeração das faces de calçada na amostra da Av. Paulista.



Base do desenho: Prefeitura de São Paulo (2017).

Já o recorte da Av. Presidente Castelo Branco foi dividido em 6 faces de calçada, conforme a imagem abaixo ilustra.

Figura 8: numeração das faces de calçada no recorte da Av. Presidente Castelo Branco.



Base do desenho: Prefeitura de Estância Balneária de Praia Grande (2017).

4. RESULTADO E DISCUSSÃO

4.1 Síntese de resultados - subcategorias

Os dados foram coletados entre os meses de fevereiro a abril de 2018. Cada face de calçada foi dimensionada e considerada uma porcentagem do todo. Desta forma, a influência do resultado de cada quadra é proporcional ao quanto ela representa da área.

Pavimentação das calçadas

Ambas as áreas de estudo apresentam pavimentação em todo o trecho, sem buracos ou desníveis, portanto, nessa subcategoria, as duas tiveram pontuação 3.

Largura das calçadas

Na Avenida Paulista, em toda a extensão da área analisada, a calçada tem pelo menos 2m de largura. Por sua vez, a Avenida Presidente Castelo Branco possui a orla com calçadas de pelo menos 2m, e as calçadas opostas à orla, com 1,5m de largura. Ambas comportam o fluxo de pedestres e, sob essas condicionantes, sua pontuação foi de 3 e 2,8, respectivamente.

Dimensão das quadras

Oito das 9 faces de calçada analisadas na Avenida Paulista possuem mais que 110m de extensão. No caso de Praia Grande, a existência de uma orla contínua fez com que o método de análise de extensão de quadra, apenas para a face da orla tivesse como condicionante a distância entre entradas para a faixa de areia. Deste modo, tanto a orla quanto a face construída não tem nenhum segmento com mais de 110m. Pontuação 1,66 para a Avenida Paulista, e 3 para a Av. Presidente Castelo Branco.

Distância a pé ao transporte

Nas duas situações há pontos de ônibus dentro da área de estudo. Em São Paulo, também há uma estação de metrô dentro da área. Pontuação 3 para ambas.

Fachadas Fisicamente Permeáveis

A Avenida Presidente Castelo Branco alcançou pontuação 2.23 e a Avenida Paulista, 2.13.

Fachadas visualmente ativas

Grande parte das fachadas na avenida Paulista são visualmente ativas, o que lhe conferiu pontuação 2,79 nessa subcategoria. A Avenida Presidente Castelo Branco, por sua vez, teve duas quadras com pontuação 0, mas por conta da grande extensão da orla e, de a orla ser considerada 100% permeável, teve pontuação final de 2,26.

Uso Público Diurno e Noturno

Ambas as áreas tiveram baixa pontuação nesse quesito. A Avenida Paulista teve duas quadras com pontuação 0, que são as quadras do Parque Trianon e do Museu de Artes Assis Chateaubriand, Por sua vez, em Praia Grande, quatro quadras tiveram pontuação zerada. As pontuações foram de 1,41 e 1,22, respectivamente.

Usos Mistos

O item mais defasado em ambas as áreas. Para pontuação 3, menos de 50% dos pavimentos deve ser ocupado pelo uso predominante. Isso não acontece em nenhum caso. Na Avenida Paulista, a maioria dos pavimentos configura-se de uso comercial. Dentro da área de estudo há dois edifícios habitacionais. Na Avenida Presidente Castelo Branco, todos os edifícios são de uso residencial. O térreo que, por vezes é utilizado como comércio não é suficiente para chegar em uma pontuação 3.

Nesse quesito, portanto, quando uma quadra não teve pontuação 0, a ela foi atribuída pontuação 1, quando menos de 85% dos pavimentos é utilizado pelo uso predominante.

Tipologia da Rua

Nessa subcategoria, ambas as áreas tiveram pontuação 1 em todas as calçadas. A circulação de pedestres e de veículos é separada, mas a velocidade máxima é de 50km/h na Av. Paulista e de 40km/h na Av. Presidente Castelo Branco.

Travessias

Tanto na Av. Paulista quanto na Av. Presidente Castelo Branco todas as travessias cumprem com excelência os requisitos de qualidade apresentados no iCam. Pontuação 3 para as duas.

Iluminação Pública

Com o aplicativo de celular “Medidor de Luz O2 LED”, foi analisada a incidência luminosa em diversos pontos das duas áreas de estudo. Em nenhum dos casos houve valores menores do que 20lux como resultado. As duas áreas tiveram pontuação 3 nessa subcategoria.

Fluxo de Pedestres Diurno e Noturno

Como resultado geral, a Avenida Paulista teve pontuação 3, pois em todos os três períodos (manhã entre 8-10h, tarde entre 12-14h e noite entre 20-22h), o fluxo de pedestres era de mais de 10 pedestres por minuto – pontuação 3. Na Avenida Presidente Castelo Branco, por sua vez, o fluxo foi menor, chegando ao resultado de dois ou mais pedestres por minuto e pontuação, nessa subcategoria, de 1.

Sombra e Abrigo

Nessa subcategoria, a Avenida Presidente Castelo Branco não pontuou (0), porque em nenhum dos casos pelo menos 25% da calçada tinha proteção adequada de sombra/abrigo. Na Avenida Paulista, o resultado final foi de 1,29.

Poluição Sonora

Com o aplicativo de celular “Decibelímetro”, foram medidas, por 30s, as intensidades sonoras em cada uma das quadras. Na Avenida Paulista, em média, o ruído era de 60db, conferindo-lhe pontuação 2. Na Avenida Presidente Castelo Branco, o ruído, em média, foi de 50db. Pontuação 3.

Coleta de Lixo e Limpeza

Ambas as áreas tiveram pontuação máxima nessa subcategoria.

4.2 Síntese geral de resultados e conclusões

Todos os resultados foram organizados nas tabelas da figura 9.

Figura 9: Tabela final de Resultados da pesquisa de campo na Avenida Paulista e na Avenida Presidente Castelo Branco, respectivamente.

CATEGORIA	TAMANHO DO SEGMENTO DE CALÇADA	1145,58	TOTAL CATEGORIA
SUBCATEGORIA	TOTAL SUBCATEGORIA		
CALÇADAS	Pavimentação	2	2,5
	Largura	3	
MOBILIDADE	Dimensão das Quadras	1,660521308	2,33026065
	Distância a Pé ao Transporte	3	
ATRAÇÃO	Fachadas Fisicamente Permeáveis	2,130780914	1,75824691
	Fachadas Visualmente Permeáveis	2,794601861	
	Uso Público Diurno e Noturno	1,412673056	
	Usos Mistos	0,694931825	
SEGURANÇA VIÁRIA	Tipologia da Rua	1	2
	Travessias	3	
SEGURANÇA PÚBLICA	Iluminação	3	3
	Fluxo de Pedestres Diurno e Noturno	3	
AMBIENTE	Sombra e Abrigo	1,292384644	2,09746155
	Poluição Sonora	2	
	Coleta de Lixo e Limpeza	3	
TOTAL GERAL		2,28099485	

CATEGORIA	TAMANHO DO SEGMENTO DE CALÇADA (m)	641,3	TOTAL CATEGORIA
SUBCATEGORIA	TOTAL SUBCATEGORIA		
CALÇADAS	Pavimentação	3	2,92129269
	Largura	2,842585373	
MOBILIDADE	Dimensão das Quadras	3	3
	Distância a Pé ao Transporte	3	
ATRAÇÃO	Fachadas Fisicamente Permeáveis	2,544534539	1,71944488
	Fachadas Visualmente Permeáveis	2,710447528	
	Uso Público Diurno e Noturno	1,226383908	
	Usos Mistos	0,396413535	
SEGURANÇA VIÁRIA	Tipologia da Rua	1	2
	Travessias	3	
SEGURANÇA PÚBLICA	Iluminação	3	2
	Fluxo de Pedestres Diurno e Noturno	1	
AMBIENTE	Sombra e Abrigo	0	2
	Poluição Sonora	3	
	Coleta de Lixo e Limpeza	3	
TOTAL GERAL		2,27345626	

Fonte: ZOREK, 2018.

Na Avenida Paulista, calçadas e segurança pública são as categorias melhor avaliadas. Já na Avenida Presidente Castelo Branco, calçadas e mobilidade ficaram com as maiores pontuações.

Entretanto, nas duas áreas de estudo, a categoria atração foi a pior avaliação. “Usos Mistos” foi uma subcategoria que teve avaliação próxima a zero. Enquanto na Avenida Paulista o uso dos edifícios é praticamente comercial em todas as lajes, na Avenida Presidente Castelo Branco há poucos m² destinados a outra função que não seja a residencial. As pontuações das duas áreas para uso público diurno e noturno também foram defasadas.

Esses resultados permitem avaliar o que poderia ser melhorado, no que diz respeito à melhoria de espaços públicos. Nos dois casos, o incentivo aos múltiplos usos, em diferentes horários do dia seria uma ação com resultados benéficos na teoria, com o iCam, mas também na prática, observando toda a discussão realizada neste trabalho.

Como são vias de grande atração de pedestres, incentivar a diminuição na velocidade de tráfego de veículos, ou até mesmo transformá-las em grandes calçadas de uso compartilhado ou exclusivo de pedestres seria outra medida de resultado positivo. Além disso, o aumento na oferta de elementos de sombra e abrigo também é uma medida que tornaria o iCam das duas áreas maior.

Apesar de todas as pontuações baixas verificadas nas tabelas, ainda assim, a pontuação final dos dois recortes foi próxima: 2.28 na Av. Paulista e 2.27 na Avenida Presidente Castelo Branco. De acordo com o ITDP (2017), esse resultado é categorizado como “bom”.

Por fim, sente-se que o iCam - mesmo sendo uma ferramenta aprofundada de análise -, pode e precisa melhorar para que seja cada vez mais confiável no campo da análise qualitativa de espaços públicos e apoio ao desenvolvimento de cidades. O resultado de todas as categorias e subcategorias se baseia em pesquisa de campo. Essa característica é um ponto positivo, mas com tantas informações disponíveis nos órgãos públicos, por que não utilizar delas, também, para aprofundar ainda mais essa análise?

Um item possível de ser incluso, por exemplo, seria a coleta de dados (ou seja, pesquisa documental) junto a órgãos de segurança pública. Na prática, os espaços analisados atendem os pré-requisitos para serem considerados espaços públicos de qualidade.

Na teoria a sua qualidade como espaço público deve atrair pessoas circulando por ali todos os dias. E na prática? As pessoas realmente se sentem confortáveis em estar ali? Uma das subcategorias é o fluxo de pessoas. Se, por exemplo, ela atingisse pontuação 0 e as outras subcategorias tivessem pontuações altas, ela passaria despercebida, mas indicaria um problema: apesar de toda a infraestrutura, não há circulação de pessoas. Por que isso acontece? Verificar números de ocorrências policiais, junto a órgãos de segurança pública, pode apontar que a área é dotada de infraestrutura, mas insegura.

Outra carência observada durante a aplicação do iCam foi a falta de estrutura para análise de espaços públicos em áreas litorâneas. Considerando que o ponto de partida para todas as análises era o segmento de calçada, quando se tem um segmento que por natureza de uso não possui construções significativas, deve-se dar ênfase e peso maior na pontuação para outros elementos, como, por exemplo o horário de funcionamento dos quiosques, a qualidade das calçadas e a existência de espaços confortáveis para estar (bancos e sombreamento, por exemplo).

Esse contexto mostra o porquê de áreas tão distintas terem sido selecionadas para esta pesquisa. Em nenhum momento a intenção foi compará-las, mas sim entender o que

cada uma, com suas peculiaridades, tem de positivo e negativo dentro da concepção de espaços públicos de qualidade.

5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Depois desse estudo, algumas conclusões básicas podem ser tiradas e aproveitadas. A primeira delas diz respeito à configuração física de espaços públicos.

O tipo de mobiliário e infraestrutura urbanas necessárias para que um espaço público seja atrativo e agradável partem de soluções simples. O mínimo é, na verdade, o que se faz necessário (e nem sempre encontrado). Com a pesquisa qualitativa, o método do ITDP (2017) promoveu avaliação de calçadas, iluminação, travessias seguras e coleta de lixo. São exemplos de itens que contribuíram para a qualificação dos dois recortes de estudo.

O desenvolvimento deste trabalho também permitiu entender que o protagonista do espaço público (e da cidade, também) é o pedestre. Lerner (2004) coloca a necessidade de mudar o enfoque urbanístico, porque a vida em toda a sua diversidade se desdobra entorno de nós enquanto estamos a pé. Se temos enfoque nos pedestres e nos espaços, o resultado são pessoas nas ruas, vivendo a cidade nesses espaços que lhes foram ofertados (Projects for Public Spaces, 2012). Seja um espaço com uso pré-determinado como um comércio de rua ou um espaço sem uso determinado. Gehl (2015) coloca que “primeiro nós moldamos as cidades, e depois elas nos moldam”.

Quando o espaço é convidativo, estruturado, naturalmente as pessoas vão se sentir convidadas a deixarem suas casas e usufruir do que se está sendo ofertado. Em metrópoles onde cada vez as comunidades se conhecem menos, os muros opacos reforçam ainda mais essa individualidade. Por que nossos vizinhos também não podem ser amigos? Esse sentimento de apatia pode ser substituído pela empatia, e quando isso acontece, significa que a comunidade está envolvida na existência desses espaços. Quando a comunidade se identifica com o que lhe é proposto, temos o que Lerner (2004) chama de gentileza urbana: o poder público faz a gentileza de propor bons espaços e a população devolve com a gentileza de cuidar desses espaços, no que lhes couber.

Lerner (2004) também coloca que muitos dos grandes problemas ocorrem por falta de continuidade. Uma região sem atividade, somada aos terrenos vazios, acarreta em uma área carente de intervenção. Preencher esses espaços e levar diferentes usos, é uma forma de promover uma cidade mais viva. “A mistura de funções é importante. E a continuidade do processo é fundamental. Continuidade é vida” (Lerner, 2004).

Por fim, o que faz de um espaço público um bom espaço público são as infraestruturas, mas também as pessoas. Se há um banco para sentar, em algum momento alguém vai se sentir confortável para estar ali. Se a noite possui boa iluminação, pessoas vão ser atraídas

durante o dia e a noite toda. Se a arborização é agradável, se as pessoas têm onde jogar seus lixos, se há acessibilidade nas calçadas, se sua pavimentação é regular, se há travessias seguras entre o tráfego de veículos e de pedestres, se a população se sente parte das aspirações de projeto... Como já dito, é o espaço público elementar. As primeiras decisões tomadas, para que outras venham depois e agreguem ainda mais ao espaço projetado.

Entretanto, apesar da qualidade com que foi desenvolvido e o número de critérios abordados, sente-se que o ICAM pode e precisa melhorar para que seja uma ferramenta cada vez mais confiável de análise qualitativa de espaços públicos e, conseqüentemente, de apoio ao desenvolvimento de cidades.

O resultado de todas as categorias e subcategorias se baseia em pesquisa de campo. Essa característica é um ponto positivo, mas com tantas informações disponíveis, por que não utilizar delas, também, para melhorar ainda mais essa análise?

Um item possível de ser incluso, por exemplo, seria a coleta de dados (ou seja, pesquisa documental) junto a órgãos de segurança pública. Na prática, os espaços analisados atendem os pré-requisitos para serem considerados espaços públicos de qualidade. Na teoria a sua qualidade como espaço público deve atrair pessoas circulando por ali todos os dias. E na prática? As pessoas realmente se sentem confortáveis em estar ali?

Uma das subcategorias é o fluxo de pessoas. Se, por exemplo, ela atingisse pontuação 0 e as outras subcategorias tivessem pontuações altas, ela passaria despercebida, mas indicaria um problema: apesar de toda a infraestrutura, não há circulação de pessoas. Por que isso acontece? Verificar números de ocorrências, junto a órgãos de segurança pública, seria um começo dessa investigação, neste caso.

Outra carência observada durante a aplicação do iCam foi a falta de estrutura para análise de espaços públicos em áreas litorâneas. Considerando que o ponto de partida para todas as análises era o segmento de calçada, quando se tem um segmento que por natureza de uso não possui construções significativas, deve-se dar ênfase e peso maior na pontuação para outros elementos, como, por exemplo o horário de funcionamento dos quiosques, a qualidade das calçadas e a existência de espaços confortáveis para estar (bancos e sombreamento, por exemplo).

6. REFERÊNCIAS

ALVES, F. B. **Avaliação da qualidade do espaço público urbano, proposta metodológica: Fundação Calouste Gulbenkian.** 2003.

ARAÚJO, Luís Miguel Ferreira de. **Avaliação de Espaços Públicos: o caso de duas praças no concelho de Caminha**. 2007. Tese de Doutorado.

ARAÚJO, Maria do Carmo Vila-Real et al. **Avaliação da qualidade do espaço público-redes viárias urbanas**. 2012

BAGES SANABRA, Joel. **São Paulo: urbanidade, projeto e oportunidade: espaços para o exercício da cidadania**. In: VII Seminario Internacional de Investigación en Urbanismo, Barcelona-Montevideo, junio 2015. Departament d'Urbanisme i Ordenació del Territori. Universitat Politècnica de Catalunya, 2015.

BAUMAN, Zygmunt. **Confiança e medo na cidade**. Zahar, 2009.

BECK, Helen. **Linking the quality of public spaces to quality of life**. Journal of Place Management and Development, v. 2, n. 3, p. 240-248, 2009.

DE ANGELIS, Bruno Luiz Domingos; CASTRO, RM de; NETO, G. de A. **Metodologia para levantamento, cadastramento, diagnóstico e avaliação de praças no Brasil**. Revista Engenharia Civil, n. 20, p. 57, 2004.

DE VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara. **Circular é preciso, viver não é preciso: a história do trânsito na cidade de São Paulo**. Annablume, 1999.

FERNANDES, Ana Cristina Teixeira Dias. **Metodologias de Avaliação da Qualidade dos Espaços Públicos**. Dissertação (Mestrado), Portugal: Universidade do Porto, 2012. Disponível em: <https://repositorio-aberto.up.pt/bitstream/10216/68407/1/000154929.pdf> Acesso em 01 jun.2017

FONTES, M. S. G. C.; ALJAWABRA, F.; NIKOLOPOULOU, Maria. **Open urban spaces quality: a study in a historical square in Bath-UK**. In: 25th International Conference on Passive and Low Energy Architecture. University of Bath, 2008.

GEHL, Jan. **Cidades para pessoas**. Perspectiva, 2013.

GONÇALVES, Leandro Forgiarini de. **O estudo do lugar sob o enfoque da Geografia Humanista: um lugar chamado Avenida Paulista**. 2010. Tese de Doutorado. Universidade de São Paulo

HERTZBERGER, Herman; MACHADO, Carlos Eduardo Lima. **Lições de arquitetura**. Martins Fontes, 1999.

BRASIL, I. T. D. P. Instituto de Políticas de Transporte e Desenvolvimento. **Índice de Caminhabilidade**, 2017.

JACOBS, Jane. **Morte e vida de grandes cidades**. Martins Fontes, 2000.

JING-XIAO, Zhang et al. **Notice of Retraction Comprehensive Evaluation of the Overall Quality of Urban Public Open Space**. In: E-Business and E-Government (ICEE), 2010 International Conference on. IEEE, 2010. p. 5122-5125.

LERNER, Jaime. **Acupuntura urbana**. Rio de Janeiro: Editora Record, 2003.

MARANDOLA JR, Eduardo. **Entre muros e rodovias: os riscos do espaço e do lugar**. Revista Antropolítica, ed. 24, 1º sem 2008. P. 195 – 120.

OLIVEIRA, Luciana Monzillo de; PISANI, Maria Augusta Justi. **Os espaços coletivos das centralidades urbanas: circulações e permanências em São Paulo e João Pessoa**. In: COSTA, Angelina Dias Leão; SILVA, Milena Dutra da; SILVEIRA, José Augusto Ribeiro da. Qualidade de Vida na Cidade: lugares e suas interfaces intraurbanas. João Pessoa: AB Editora, 2016. p. 14- 42.

OLIVEIRA, Luciana Monzillo. **Espaços públicos e privados das centralidades urbanas: Park Avenue, Avenida Paulista e Avenida Doutor Chucri Zaidan**. Tese (Doutorado) São Paulo: Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Presbiteriana Mackenzie, 2013.

PRAIA GRANDE. Prefeitura Municipal. Secretaria de Administração. **Plano Diretor da Estância Balneária de Praia Grande**. 16 de dezembro de 2016.

PRAIA GRANDE. Prefeitura Municipal. **A Cidade**. Disponível em: <<http://www.praiagrande.sp.gov.br/>>. Acesso em 27/03/2017.

REIS, Antônio Tarcísio da Luz; LAY, Maria Cristina Dias. **Avaliação da Qualidade de Projetos: uma abordagem perceptiva e cognitiva**. Ambiente construído: revista da Associação Nacional de Tecnologia do Ambiente Construído. Porto Alegre, RS. Vol. 6, n. 3 (jul./set. 2006), p. 21-34, 2006.

ROCHA, Eunice; FERNANDES, José Alberto Rio. **O tempo, o espaço, o comércio e o caso da Rua de Santa Catarina, na cidade do Porto**. Cadernos: Curso de Doutorado em Geografia, n. ° 1, 2009, p. 257-285, 2009.

ROLNIK, Raquel. **A cidade e a lei: legislação, política urbana e territórios na cidade de São Paulo**. Studio Nobel, 1997.

SÃO PAULO. Prefeitura Municipal. **Plano Diretor Estratégico do Município de São Paulo**. 31 de julho de 2014..

SÃO PAULO. Prefeitura Municipal. **São Paulo, da taipa ao concreto**. 11 de Julho de 2005. Disponível em: <http://www.prefeitura.sp.gov.br/portal/a_cidade/historia/index.php?p=2979>. Acesso em 27/03/2017.

TUAN, Yi-Fu. **Paisagens do medo**. UNESP, 2005.

WHYTE, William Hollingsworth. **The social life of small urban spaces**. 1980.

YASSIN, Azlina Binti Md; BOND, Sandy; MCDONAGH, John. **The effectiveness of the Riverfront Development Guidelines in Malaysia**. 2011.

Contatos: ca_zorek@yahoo.com.br (IC) e augustajp@gmail.com (Orientadora).