

PELA COEXISTÊNCIA URBANA: ESTRATÉGIAS DE PLANEJAMENTO PARA OS ESPAÇOS PÚBLICOS VIÁRIOS

CÂMARA, Clarissa Duarte D.; Mestre pela Université de Paris I- Sorbonne; Docente da Universidade Católica de Pernambuco; Recife; Brasil; duarte.clarissa@gmail.com

NÓBREGA, Maria de Lourdes Carneiro da Cunha; Doutor; pela Universidade Federal de Pernambuco, docente da Universidade Católica de Pernambuco; Recife; Brasil; lourdinha@hotmail.com

Resumo

No presente artigo são expostas discussões sobre o uso e o planejamento dos espaços públicos de circulação em cidades contemporâneas, ilustrando, mais particularmente, o caso da cidade do Recife. Por meio da observação em campo e de estudo das legislações existentes, as discussões propostas fornecem um quadro resumo com o objetivo de auxiliar o planejamento e a gestão desses espaços, de forma a promover maior qualidade urbana e ambiental. A relevância dos eixos urbanos torna-se cada vez mais evidente na prática e expressão da vida coletiva. Agradáveis ou não, esses espaços públicos lineares passam a ser os principais palcos das trocas sociais no cotidiano contemporâneo. Dessa forma, procurou-se identificar os elementos relacionados ao planejamento urbano capazes de qualificar e estimular o uso dos eixos viários pelos cidadãos. Conceitos referentes aos espaços públicos urbanos e ensaios teóricos realizados por Jacobs (2000), Bauman (2009) e Davis (2000), por exemplo, auxiliam a conclusão dessa análise, cujo conteúdo se desenvolve, também, à luz da experiência em espaços viários nas cidades francesas de Paris e Nantes, cidades onde o valor estratégico de seus eixos urbanos tem sido administrado como alavanca de um desenvolvimento viável e socialmente justo.

Palavras-chave: espaços públicos viários; mobilidade; práticas sociais; planejamento urbano.

ABSTRACT

This article presents some discussion on the use and planning of public circulation areas in contemporary cities, depicting, more specifically, the case of the city of Recife. Through field observation and the study of existing legislation, the proposed discussions offers a summary aiming at helping planning and management of these areas in order to promote better environmental and urban quality. The relevance of urban axes become increasingly evident in the practice and expression of the collective lifestyle. Pleasant or not, these linear public areas become the main arena of social exchange in contemporary daily life. In this way, there was a quest in order to identify the elements related to urban planning capable of qualifying and stimulating the use of transport axes by the citizens. Concepts

related to public urban areas and theoretical essays by Jacobs (2000), Bauman (2009) and Davis (2000), for example, helped in the conclusion of this analysis, whose content was also developed according to experience in transportation areas in the French cities of Paris and Nantes. Cities in which the strategic value of their urban axes have been managed amidst development which is feasible and socially fair.

Keywords: public transportation areas, urbanity, mobility, social practices, urban planning.

RESUMEN

En el presente artículo se exponen discusiones sobre uso y planeamiento de los espacios públicos de circulación en ciudades contemporáneas, ilustrando en particular el caso de la ciudad de Recife, Brasil. A través de la observación in situ y del estudio de las normativas existentes, las discusiones propuestas brindan un marco resumen con objetivo de auxiliar el planeamiento y la gestión de tales espacios, de modo que se promueva mejor calidad urbana y medioambiental. La relevancia de los ejes urbanos se torna cada vez más evidente en la práctica y expresión de la vida colectiva. Agradables o no, tales espacios públicos lineales pasan a ser los principales escenarios de los intercambios sociales en el cotidiano contemporáneo. De esa forma, se ha buscado identificar los elementos relacionados al planeamiento urbano capaces de cualificar y estimular el uso de los ejes viales por los ciudadanos. Conceptos referentes a los espacios públicos urbanos y ensayos técnicos realizados por Jacobs (2000), Bauman (2009) y Davis (2000), por ejemplo, auxilian la conclusión de éste análisis, cuyo contenido se desarrolla también a la luz de la experiencia en espacios viales en las ciudades francesas de Paris y Nantes, ciudades en las cuales el valor estratégico de sus ejes urbanos ha sido administrado como palanca de un desarrollo viable y socialmente justo.

Palabras clave: espacios públicos viales; movilidad; prácticas sociales; planeamiento urbano.

PELA COEXISTÊNCIA URBANA: ESTRATÉGIAS DE PLANEJAMENTO PARA OS ESPAÇOS PÚBLICOS VIÁRIOS

INTRODUÇÃO

São expostas neste texto discussões sobre o uso e o planejamento dos espaços públicos de circulação de cidades contemporâneas, com enfoque no caso específico da cidade do Recife (PE, Brasil). Considerando que as dificuldades locais discutidas inserem-se em uma problemática mundial, o texto prioriza um olhar mais amplo sobre o tema, procurando abordar a realidade do Recife tanto como resultante de especificidades da cultura e política municipais quanto como reflexo de problemas e realidades globais.

Por meio da observação em campo e estudo das legislações existentes, as discussões propostas fornecem um quadro resumo que visa auxiliar o planejamento e a gestão desses espaços mediante a identificação de diretrizes políticas e instrumentos urbanísticos capazes de qualificar a atual realidade socioespacial das ruas e avenidas urbanas, descortinando o potencial estratégico inerente a elas.

Assim, objetivando a qualidade socioespacial das vias públicas, são apontadas, no decorrer deste artigo, as principais necessidades cidadãs (como as sensações de e de conforto), bem como as propriedades físicas capazes de contribuir para a (re)qualificação desses espaços.

Conceitos referentes aos espaços públicos urbanos defendidos por Jacobs (2000), Davis (2000) e Bauman (2009) auxiliam a conclusão dessa análise que, por sua vez, se apresenta como um auxílio aos planos urbanísticos que objetivam, por meio do redesenho dos espaços públicos viários, a mobilidade inclusiva, a coesão social e a valorização da paisagem cultural.

1. UMA REFLEXÃO GLOBAL: A ESTANDARDIZAÇÃO DO MEDO E A URGÊNCIA DA URBANIDADE

Uma das premissas desta análise parte da constatação de que a *standardização* do sentimento de medo nas grandes cidades revela uma tendência global de desvalorização dos espaços públicos urbanos. A segregação socioespacial e a crescente sentimento de insegurança dos diversos grupos sociais no mundo contemporâneo vêm sendo intensamente abordados por autores de variadas realidades culturais.

O sociólogo polonês Zygmunt Bauman (2009), por exemplo, tem os temas da segregação e do medo como objetos de estudo em diversos trabalhos. Em seu livro *Confiança e medo na cidade*, ele explica tal realidade afirmando que “os medos modernos tiveram início com a redução do controle estatal e suas consequências individualistas”. Esclarece que “a uniformidade do espaço social, sublinhada e acentuada pelo isolamento espacial dos moradores, diminui a tolerância à diferença, [...] fazendo a vida na cidade perecer mais propensa ao perigo” (BAUMAN, 2009, p. 50).

À semelhança de Bauman (2009), a segregação socioespacial e o medo nas grandes cidades são também tratados pelo sociólogo norte-americano Mike Davis (2000) e pela socióloga brasileira Tereza Caldeira (2000). Ambos abordam, de maneira complementar, o crescente fenômeno de desvalorização dos espaços públicos urbanos como consequência, especialmente, da segregação espacial gerada pelo complexo de redes de vigilância eletrônica e pelos altos muros que separam os lotes privados dos espaços públicos adjacentes, notadamente em bairros mais abastados. Tais aspectos funcionam como barreiras negativas entre os espaços públicos e privados, inibindo a necessária vigilância social tão defendida por Jacobs (2000).

Enquanto Davis (2000, p. 204) se refere ao fato como uma espécie de “militarização da vida urbana”, descrevendo particularmente o que ocorre em cidades como Los Angeles, Caldeira (2000) relata a realidade brasileira por meio de estudos realizados na cidade de São Paulo, tratada pela autora como “Cidade de muros”.

Esse tema não se apresenta como fato novo ao lembrar-se de que, ainda na década de 1960, a jornalista norte-americana Jane Jacobs, em seu livro *Morte e vida nas grandes*

ciudades americanas ressaltava a importância vital de se permitir uma permeabilidade visual entre espaços públicos e privados. Segundo Jacobs (2000, p. 35), as atividades existentes no interior das edificações e seus usuários apresentam-se como “olhos da rua”. Em outras palavras, a possibilidade de observar o espaço externo ou de ser observado por ocupantes do espaço privado possibilita a vigilância social necessária ao bom desempenho das funções urbanas.

Nesse sentido, é evidenciada a função agregadora e dinamizadora das ruas, especialmente aquelas situadas em áreas cujo *mix* de usos permite a utilização desses espaços ininterruptamente. Além de recomendar a permeabilidade visual público-privada, Jacobs (in CHOAY, 1965, p. 368) também defende que “as calçadas devem ser utilizadas sem parar: é a única maneira de aumentar o número de olhos presentes na rua e de atrair os olhares que se encontram no interior dos edifícios”.

Contraditoriamente, cerca de cinquenta anos após o manifesto dessa jornalista, assiste-se a um aumento significativo da segregação socioespacial em boa parte das cidades contemporâneas, seja aquela imposta por características da expansão e traçado urbanos (exemplos: surgimento de grandes vias expressas, geradoras de zonas monofuncionais, onde a circulação de veículos se apresenta como única atividade urbana), seja a representada pela “muralização” do espaço privado (muitas vezes consequente do sentimento de medo e insegurança da população), reservando ao espaço público viário a função estritamente conectora, ou de circulação.

Na escala global, percebe-se um movimento evidente de “isolamento espacial” e “diminuição da tolerância à diferença”, como ressaltou Bauman (2009, p. 50).

Manifestações locais de vínculo ou preconceito com relação à vivência nos espaços viários podem ser identificadas de maneira bastante particular em cada realidade local. As especificidades históricas e culturais de cada lugar, os diferentes hábitos e apropriações do espaço público podem revelar, ainda, uma diversidade de características, muitas vezes subjetivas, capazes de influenciar diretamente a maneira com a qual uma dada população se relaciona com as ruas e avenidas de suas cidades.

Na atualidade, a hostilidade de muitos ambientes urbanos aponta para a emergência de um planejamento urbano pautado pela (re)conquista do convívio, pela coexistência com o diferente e o resgate dos valores de urbanidade. Nesse sentido, a rua se apresenta como espaço estratégico, “uma invenção extraordinária”¹ cujo papel articulador deveria se apresentar como potencialidade fundamental na formulação de diretrizes de intervenção ou renovação urbanas. Mas como planejar esse espaço público temido e desvalorizado por tantos? Por onde começar?

2. PARA PLANEJAR: AS NECESSIDADES CIDADÃS E OS ELEMENTOS DA COEXISTÊNCIA

Desde os tradicionais e exaustivamente “copiados” boulevards parisienses do prefeito Haussmann, observam-se, ao mesmo tempo, a capacidade interventora de um representante político municipal e o potencial transformador das vias públicas. No entanto, o que muito poucos percebem é que, por trás das demolições radicais e abertura de largas e retilíneas avenidas, havia princípios urbanísticos pautados pela gestão integrada de diversos elementos urbanos e pela criação de um grande sistema de espaços públicos. Esse sistema, por sua vez, encontrava nos eixos urbanos seu principal território, incluindo o tratamento coordenado e simultâneo de elementos como a mobilidade, a infraestrutura, o saneamento, a vegetação, o mobiliário e as interfaces arquitetônicas das edificações lindeiras às vias planejadas. Logo, não por acaso, a historiadora Françoise Choay (1994, p. 28) afirma que “se entendemos urbanidade como o ajuste recíproco entre uma forma de tecido urbano e uma forma de convivialidade, podemos, a justo título, falar de uma urbanidade haussmanniana”.

¹ Afirmação do arquiteto e urbanista francês Christian de Portzamparc sobre a importância da consideração da Rua no planejamento das cidades (em entrevista para a *Folha de S.Paulo*, Ilustrada, 12 dez. 2009).

Como então estimular o uso permanente e saudável desses espaços por todos os cidadãos? Quais as necessidades mais evidentes relacionadas ao uso e à apropriação dos espaços viários? Que propriedades as vias precisam ter para atrair e conquistar usuários?

Coloca-se então como premissa básica a consideração de algumas necessidades, chamadas aqui de “necessidades cidadãs”, como um primeiro passo ao estímulo do uso dos espaços de circulação pelos pedestres, ciclistas ou usuários dos meios de transporte diferentes dos automóveis, são elas: a) a segurança; b) o conforto. O sentimento de segurança e a sensação de conforto demonstram-se como necessidades das mais relevantes. Sem esses atributos fundamentais o cidadão dificilmente tem estímulo para transitar ou permanecer voluntariamente nos espaços públicos.

Para atender a necessidade de segurança é fundamental, por exemplo, fomentar a vigilância social (ou a copresença urbana). Medidas como o estímulo à permeabilidade visual entre os espaços públicos e privados e à diversidade de atividades nos pavimentos térreos das edificações demonstram-se determinantes. A presença de usuários dos diversos meios de deslocamento é também condicionante da segurança. Nesse sentido, ao relacionar o uso permanente das calçadas com a vigilância social, como destacado anteriormente, Jacobs (2000) sugere que a decisão dos transeuntes em utilizar ou não determinada via é condicionada, especialmente, pela presença e/ou diversidade de usuários em tais espaços, e não necessariamente pela presença de policiamento e dispositivos tecnológicos de vigilância.

Quanto ao conforto, podemos considerar o conforto espacial e o ambiental. O primeiro se relaciona espacialmente a aspectos ergonômicos, de adaptação dos elementos urbanos às características (necessidades) físico-morfológicas ou mesmo estéticas do ser humano; o segundo está relacionado às influências térmicas, acústicas ou atmosféricas dos ambientes e seus elementos no conforto físico do indivíduo.

Para se permitir a sensação de conforto espacial torna-se primordial agir em prol da mobilidade inclusiva, da qualidade das calçadas e demais superfícies de deslocamento, bem como buscar a coerência nas escalas das edificações adjacentes às vias. As proporções dos elementos construídos devem ter, sempre, a escala humana como principal referência,

particularmente no térreo e primeiros pavimentos das edificações cujas interfaces interferem diretamente na sensação e percepção dos transeuntes que as margeiam. A implantação coerente do mobiliário urbano e o ordenamento da vegetação são outras medidas relativas à qualidade espacial.

No tocante ao conforto ambiental, podemos destacar a qualidade térmica como propriedade imprescindível aos eixos urbanos, particularmente àqueles em cidades tropicais. Para conquistar-se esse atributo devem ser postas em prática algumas ações específicas, como o estímulo à presença e continuidade da arborização viária. Essa, evidentemente, interfere diretamente no conforto ambiental dos pedestres e demais usuários dos espaços livres de cidades tropicais. A predominância de meios de transporte não poluentes e do transporte coletivo sobre o individual é outro fator decisivo na conquista da qualidade de vida nos ambientes urbanos, uma vez que interfere simultaneamente no conforto acústico e atmosférico.

Ao confrontarem-se as principais necessidades aqui mencionadas com as respectivas propriedades espaciais desejáveis, poderíamos destacar quatro elementos urbanos diretamente relacionados ao uso e à apropriação dos espaços públicos viários pelos cidadãos: a) a interface arquitetônica (elementos construídos nos limites dos lotes, suas características físicas e atividades existentes no interior das respectivas edificações); b) a mobilidade humana (meios e superfícies de deslocamento); c) a vegetação urbana (arbórea, arbustiva e de forração); d) o mobiliário urbano (iluminação, sinalização, bancos, abrigos, entre outros). Essencialmente, as principais propriedades socioespaciais relativas ao estímulo do uso dos espaços públicos de uma cidade estão atreladas a tais elementos (Quadro 1).

Quadro 1: Identificação dos elementos da coexistência a planejar

NECESSIDADES CIDADÃS A GARANTIR	OBJETIVOS A ATINGIR	PROPRIEDADES SÓCIO-ESPACIAIS A PROMOVER	ELEMENTOS DE DESENHO DA COEXISTÊNCIA A PLANEJAR
Sentimento de Segurança	Dinâmica e Vigilância Social	<ul style="list-style-type: none"> ■ permeabilidade visual público-privada ■ diversidade de usos nos pavimentos térreos ■ continuidade de usos (ou do tecido construído) ● diversidade de meios de deslocamento ● limitação da velocidade dos veículos ▲ claridade noturna (eficácia da iluminação pública) 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Interface Arquitetônica ● Mobilidade ▼ Vegetação ▲ Mobiliário Urbano
Sensação de Conforto	Qualidade Espacial	<ul style="list-style-type: none"> ■ proporcionalidade interface edificada x escala humana ■ permeabilidade visual público-privada ● qualidade das superfícies de deslocamento ● oferta coerente de estacionamentos ▼ coerência e harmonia da vegetação ▲ qualidade do mobiliário urbano 	
	Qualidade Ambiental	<ul style="list-style-type: none"> ▼ presença de elementos vegetais ▼ continuidade da arborização urbana ■ proporcionalidade edifícios x vias ■ coerência climática dos elementos arquitetônicos ▲ coerência climática do mobiliário urbano ● prioridade do transporte público face ao transp. individual ● estímulo aos meios de deslocamento não poluentes 	

3. AVENIDA DANTAS BARRETO: EIXO POTENCIAL EM TERRITÓRIO ESTRATÉGICO

A fim de ilustrar as necessidades e propriedades socioespaciais destacadas, demonstram-se a seguir alguns resultados de pesquisa realizada no eixo viário denominado Av. Dantas Barreto (Figura 1), localizada na cidade do Recife, nos bairros históricos de Santo Antônio e São José. Por meio da análise dos “elementos da coexistência” anteriormente identificados

apresenta-se a seguir como esse corredor viário responde às necessidades cidadãs expostas.



Figura 1: Visão geral da Avenida Dantas Barreto. Fonte: Maria de Lourdes Nóbrega, 2010.

Os bairros de Santo Antônio e São José têm enorme importância no processo de ocupação e expansão da cidade do Recife, acumulando mais de quatro séculos de história. Esses bairros compõem o centro histórico da cidade, cujo início da ocupação urbana data do começo do século XVII. Sua atual trama urbana apresenta claramente a diversidade de transformações físicas que foram realizadas ao longo do tempo, dotando esse território de grande riqueza morfológica e cultural.

Demonstra-se a seguir, de maneira sucinta, a caracterização dos quatro “elementos de desenho da coexistência” nesse território, mais particularmente no entorno da Av. Dantas Barreto (CÂMARA, 2005):

a. Interface arquitetônica – Para analisar espacialmente as interfaces da área de estudo foram adotados os seguintes critérios: a) o nível de permeabilidade visual público-privada, b) os usos existentes nas edificações, especialmente em seus pavimentos térreos; e c) a proporcionalidade entre os elementos edificados e a escala humana.

A diversidade de tipos arquitetônicos, representada pelo convívio de casas térreas, sobrados, igrejas, palácios e edifícios em altura em um mesmo entorno é uma característica que confere à paisagem local riqueza peculiar (Figuras 2, 3 e 4). É interessante ressaltar que, no trecho estudado, quase a totalidade de suas edificações abriga atividades comerciais nos pavimentos térreos, conferindo, no horário comercial, alta permeabilidade física e visual entre espaço público e privado. Tal característica resulta, na maioria dos casos, em interfaces arquitetônicas com proporções adequadas à escala humana.



Figura 2: Trecho da Avenida Dantas Barreto caracterizado por casas térreas. Fonte: Maria de Lourdes Nóbrega, 2010,



Figura 3: Trecho da Avenida Dantas Barreto caracterizado por edifícios em altura. Fonte: Maria de Lourdes Nóbrega. 2010.



Figura 4: Trecho da Avenida Dantas Barreto caracterizado por igreja e edifícios em altura. Fonte: Maria de Lourdes Nóbrega, 2010.

b. Mobilidade – Para a análise da mobilidade os critérios adotados foram: a) os modos de deslocamento existentes na via – exemplo: a caminhada, a bicicleta, o transporte individual e o coletivo; e b) a qualidade das respectivas superfícies de deslocamento – exemplo: calçadas, ciclofaixas e ciclovias, vias exclusivas de transporte coletivo.

Talvez um dos maiores problemas do Centro Histórico em estudo seja a deficiência na acessibilidade para os diversos usuários do lugar, ressaltando-se a dificuldade de acesso ao patrimônio histórico existente. O transporte coletivo encontra-se desordenado, tanto quanto à localização e quantidade dos abrigos (Figura 3) como em relação à informação ao usuário. Os automóveis particulares quase não têm acesso às vias principais, incluindo a Avenida Dantas Barreto. Além disso, a carência de estacionamentos contribui para inviabilizar a entrada desses veículos no Centro Histórico, inibindo, conseqüentemente, usuários não menos importantes para a sua sustentabilidade: as classes mais privilegiadas. Os ciclistas, por sua vez, não encontram condições seguras e confortáveis para o seu tráfego. Já os pedestres, mesmo sendo beneficiados com algumas ruas “pedestrianizadas” (Figura 5), deparam na maioria dos casos com passeios mal conservados (Figura 6) e uma grande quantidade de mobiliário e comércio informal desordenados, obstruindo seu fluxo e impedindo uma circulação livre e contínua.



Figura 5: Rua “pedestrianizada” de acesso à Avenida Dantas Barreto (notar desordenamento de mobiliário e comerciantes de rua). Fonte: Maria de Lourdes Nóbrega, 2010.



Figura 6: Calçadas históricas em mosaico de pedra portuguesa em péssimo estado de conservação. Fonte: Maria de Lourdes Nóbrega, 2010.

c. Vegetação – Para a análise da vegetação adotaram-se como critérios: a) a localização das espécies nos passeios públicos; b) a distribuição dessa vegetação; e c) as espécies vegetais existentes e sua adequabilidade ao local.

A avenida estudada, criada a partir de reformas recentes no tecido histórico, apresenta grandes dimensões de calha e trechos de largas calçadas. Contudo, sua vegetação apresenta-se rarefeita e desordenada, fruto de um histórico de pouca utilização de árvores nas ruas e calçadas estreitas do centro, e, ao mesmo tempo, da falta de um planejamento urbano eficaz. Assim, ao caminhar pela Avenida Dantas Barreto, sob o sol recifense a 35

graus, quase não se encontram sombras amenizadoras que favoreçam o passeio pelo Centro Histórico da cidade² (Figura 7).



Figura 7: As poucas árvores existentes atraem para trechos da via a convivência dos cidadãos que se apertam para ocupar a sombra. Fonte: Maria de Lourdes Nóbrega, 2010.

d. Mobiliário urbano — Para analisar espacialmente o mobiliário urbano foram adotados os seguintes critérios: a) tipos existentes; b) distribuição e localização no espaço público; e c) adequabilidade às necessidades dos usuários.

Dentre os principais entraves relacionados a mobilidade e acessibilidade destaca-se o da obstrução dos passeios públicos causada pela implantação desordenada do mobiliário urbano (Figura 8). A responsabilidade por esses é repartida entre vários atores, pertencentes aos setores mais diversos, não havendo alguma regulamentação que coordene de maneira integrada suas aplicações no meio urbano. Tem-se mobiliário relacionado ao transporte público, à limpeza urbana, ao sistema viário, à iluminação pública, à telefonia, ao comércio formal, ao comércio informal, entre outros.

² O porquê dessa realidade está particularmente relacionado à gestão e regulamentação dos espaços públicos. O Código do Meio Ambiente e do Equilíbrio Ecológico, assim como as demais Leis de Uso e Ocupação do Solo não incluem a regulação da vegetação viária.



Figura 8: Desordenamento do mobiliário urbano. Maria de Lourdes Nóbrega, 2010.

Entrevistas realizadas com 100 usuários na Avenida estudada ressaltaram os seguintes aspectos: I- A desorientação quanto à localização dos bairros do Centro Histórico (55% dos entrevistados no local não sabiam exatamente onde se encontravam, normalmente confundiam os bairros do Centro Histórico com os demais do entorno); II- Desconhecimento da história e patrimônio existente (52% dos entrevistados tinham apenas uma vaga noção de que o local se encontrava em uma área protegida por lei e não faziam a menor ideia da existência de muitas igrejas, monumentos e espaços livres do lugar); III- A associação do Centro Histórico a imagens negativas (as imagens mais recorrentes foram aquelas associadas a desconforto, insegurança, obstrução e poluição, ou seja, à degradação); IV- Grande relação afetiva com os bairros do Centro Histórico (mesmo ressaltando os inúmeros problemas existentes, 85% dos entrevistados disseram gostar do lugar);

Os resultados aqui expostos parecem apontar para a seguinte conclusão: os usuários da Avenida e de seu Centro Histórico apreciam o que o lugar representa na sua essência (história, cultura, diversidade etc.), mas não se identificam com as características de degradação atualmente evidentes.

4. PELA COEXISTÊNCIA URBANA: METAS, DIRETRIZES E AÇÕES

Acredita-se então, a partir deste estudo, que é possível: a) estimular o sentimento de segurança; e b) promover a sensação de conforto nos espaços públicos urbanos.

O Quadro 2 sintetiza metas, diretrizes, propriedades socioespaciais, elementos urbanos, instrumentos de planejamento e, por fim, possíveis ações necessárias ao estímulo da qualidade socioespacial dos espaços públicos viários.

Quadro 2: Pela coexistência urbana

PELA COEXISTÊNCIA URBANA						
Estimular o uso e priorizar a qualidade sócio-espacial dos espaços públicos viários						
Metas	Diretrizes	Propriedades sócio-espaciais a promover	Elementos Urbanos a Planejar	Instrumentos de planejamento	Ações	
Reconquistar o sentimento de SEGURANÇA	quanto a "violência"	Reforçar a dinâmica e vigilância sociais		Regulamentações Urbanas	<ul style="list-style-type: none"> - Elaborar o Plano de Mobilidade Municipal incluindo e considerando equilibradamente todos os meios de deslocamento; - Criar uma regulamentação específica para os espaços públicos viários (considerando o uso e o planejamento de cada um de seus elementos componentes) - Redefinir a responsabilidade sobre a construção e manutenção das calçadas; - Incluir na Lei de Uso e Ocupação do Solo municipal exigências relacionadas à qualidade das interfaces arquitetônicas (ex: variedade de usos nos pavtos, térreos e permeabilidade visual público-privada). 	
	Quanto ao trânsito	Permitir a boa convivência entre os vários meios de deslocamento	<ul style="list-style-type: none"> ● Limitação da velocidade dos veículos ● estímulo aos meios de deslocamento não poluentes 			
Permitir a sensação de CONFORTO	Espacial (ergonômico-estético)	Promover a qualidade espacial	<ul style="list-style-type: none"> ■ Interface Arquitetônica ● Mobilidade ▼ Vegetação ▲ Mobiliário Urbano 	Parcerias Público-Privadas	<ul style="list-style-type: none"> - Promover projetos de intervenção e/ou reabilitação de vias estratégicas tendo a iniciativa privada como principal parceira; - Implementar Projetos de PPP onde as intervenções viárias sejam viabilizadas em parte pela publicidade em mobiliário urbano (de maneira planejada e controlada). 	
	Ambiental (Termo-acústico-atmosférico)	Estimular qualidade ambiental				<ul style="list-style-type: none"> ▼ presença de elementos vegetais ▼ continuidade da arborização urbana ■ proporcionalidade edifícios x vias ■ coerência climática dos elementos arquitetônicos ▲ coerência climática do mobiliário urbano ● prioridade do transporte público face ao transporte individual ● estímulo aos meios de deslocamento não poluentes
				Políticas de Controle Urbano	<ul style="list-style-type: none"> - Implantar Plano Municipal de Vigilância Social (ex: capacitação de agentes da rede municipal na salvaguarda da qualidade sócio-espacial das vias urbanas); - Implantar abrigos de ônibus multifuncionais com quiosque para "comerciante vigilante social". 	
NECESSIDADES GLOBAIS				ESPECIFICIDADES LOCAIS		

5. CONCLUSÃO

Pode-se, enfim, destacar como principais diretrizes de planejamento: a1) Reforçar a dinâmica e vigilância sociais (considerando o sentimento de insegurança relacionado à violência urbana); a2) Permitir a boa convivência entre os diversos meios de deslocamento (relacionando a segurança também a questões de trânsito e mobilidade); b1) Promover a qualidade ambiental dos espaços públicos viários (visando o conforto térmico, acústico e atmosférico); b2) Estimular a qualidade espacial (particularmente quanto aos aspectos estético-morfológicos).

Para atendermos tais diretrizes, faz-se necessário dotar os eixos urbanos de um conjunto de propriedades socioespaciais capazes de estimular o uso e promover a qualidade desses espaços. Tais propriedades, discriminadas tanto no Quadro 1 quanto no Quadro 2, relacionam-se sempre com os quatro elementos urbanos que protagonizam a presente pesquisa: ■ a Interface Arquitetônica; ● a Mobilidade Urbana; ▼ a Vegetação; e ▲ o Mobiliário Urbano.

É urgente considerar as vias da cidade como parte integrante de uma rede de espaços públicos, enxergando seu planejamento como um dos principais meios da conquista da coesão social e da sustentabilidade urbana. Ao desmistificar as ruas como espaços exclusivos de circulação, elas devem ser tratadas como palcos principais das trocas sociais contemporâneas.

Para transformar a dinâmica urbana das cidades atuais, diluindo o medo crescente, além de ser necessário transformar culturas, estimulando e qualificando as relações sociais, é preciso, também, repensar as prioridades políticas de muitos municípios.

Para milhares ou milhões de cidadãos de uma metrópole contemporânea tem-se apenas um prefeito. Logo, as vontades e prioridades políticas desse cidadão, representante oficial de seu município, são responsáveis diretas pela concretização de uma série de projetos urbanos capazes de transformar, por muitos e muitos anos, para melhor ou pior, a cultura (urbana) de todo o “seu povo

REFERÊNCIAS

BAUMAN, Zygmunt. **Confiança e medo na cidade**. Rio de Janeiro: Zahar, 2009.

CALDEIRA, Tereza Pires do Rio. **Cidade de muros: crime, segregação e cidadania em São Paulo**. São Paulo: Ed.34; Edusp, 2000.

CAMARA, Clarissa Duarte D. Le dessin de la coexistence - L'impacte des politiques d'aménagement urbain dans l'usage de l'espace public: axes urbains d'une ville brésilienne - Recife. 2005. Dissertação (Mestrado) - Université Paris 1-Panthéon Sorbonne, Paris, 2005.

_____. Tabela. **Tabela de identificação dos Elementos da Coexistência a planejar**. Recife, 2011a.

_____. Tabela. **Tabela pela coexistência urbana**. Recife, 2011.

CHOAY, Françoise. L'urbanisme, utopies et réalités: une anthologie. Paris: Seuil, 1965.

_____. Le règne de l'urbain et la mort de la ville. In: **Catalogue de l'exposition La ville, art et architecture au Centre Georges Pompidou**. Paris: Ed. du Centre Georges Pompidou, 1994.

DAVIS, Myke. **City of Quartz: Los Angeles, capitale du futuro**. Paris: La Découverte, 2000.

FOLHA DE S.PAULO. **Caderno Folha Ilustrada**. São Paulo, 12 de dezembro de 2009.

JACOBS, Jane. **Morte e vida nas grandes cidades**. São Paulo: Martins Fontes, 2000.

NÓBREGA, M. L.C. C. **Fotografia. As poucas árvores existentes atraem para trechos da via a convivência dos cidadãos que se apertam para ocupar a sombra**. Recife, 2010.

Imagens

_____. **Fotografia**. Calçadas históricas em mosaico de pedra portuguesa em péssimo estado de conservação. Recife, 2010.

_____. **Fotografia**. Rua "pedestrianizada" de acesso à Avenida Dantas Barreto (notar desordenamento de mobiliário e comerciantes de rua). Recife, 2010.

_____. **Fotografia**. Trecho da Avenida Dantas Barreto caracterizado por casas térreas. Recife, 2010.

_____. **Fotografia**. Trecho da Avenida Dantas Barreto caracterizado por edifícios em altura. Recife, 2010.

_____. **Fotografia**. Trecho da Avenida Dantas Barreto caracterizado por igreja e edifícios em altura. Recife, 2010.

_____. **Fotografia**. Visão geral da Avenida Dantas Barreto. Recife, 2010.